

*DOCUMENT GENERAL
D'ORIENTATIONS POUR
LA SECURITE ROUTIERE A PARIS*

2018-2022



MAIRIE DE PARIS



ASSISTANCE PUBLIQUE HÔPITAUX DE PARIS



SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
ELABORATION DU DGO	9
1.1 PRESENTATION DU DGO	9
1.2 DEMARCHE D'ELABORATION DU DGO	10
1.2.1 <i>Le Comité de pilotage</i>	10
1.2.2 <i>L'état des lieux de l'accidentalité parisienne</i>	10
1.2.3 <i>La détermination des enjeux pour le département</i>	11
1.2.4 <i>La rédaction du DGO</i>	11
1.2.5 <i>La signature du DGO</i>	11
ANALYSE DU CONTEXTE PARISIEN.....	13
2.1 LES DEPLACEMENTS DANS PARIS	13
2.1.1 <i>Caractéristiques de la voirie parisienne</i>	13
2.1.2 <i>Analyse des déplacements</i>	14
2.1.3 <i>Des évolutions en lien avec la sécurité routière</i>	21
2.2 ANALYSE ET EVOLUTION DES ACCIDENTS PARISIENS.....	23
2.2.1 <i>Evolution des accidents et victimes</i>	23
2.2.1.1 Les accidents	23
2.2.1.2 Les tués	24
2.2.1.3 Les blessés	25
2.2.1.4 Les blessés hospitalisés	25
2.2.1.5 Cartographie des accidents mortels 2012-2016	26
2.2.1.6 Le boulevard périphérique.....	29
2.2.1.7 Les victimes par catégories d'usagers	30
2.2.1.8 Les victimes par classes d'âge et catégories	31
2.2.2 <i>Evolutions des comportements</i>	31
2.2.2.1 La vitesse	32
2.2.2.2 La conduite en alcoolémie.....	34
2.2.2.3 La conduite sous l'emprise de stupéfiants.....	37
2.2.2.4 La ceinture de sécurité.....	40
2.2.2.5 Le non-port du casque en deux-roues motorisés	40
2.2.3 <i>Evolutions relatives aux usagers vulnérables</i>	41
2.2.3.1 Les piétons.....	41
2.2.3.2 Les cyclistes	43
2.2.3.3 Les deux-roues motorisés	45
BILAN DES ACTIONS 2013-2017	49
3.1 BILAN GLOBAL	49
3.2 PRINCIPALES ACTIONS DE PREVENTION.....	51
3.2.1 <i>En direction des enfants et adolescents</i>	51
3.2.2 <i>En milieu universitaire</i>	53
3.2.3 <i>En faveur des usagers vulnérables</i>	56
3.2.4 <i>Pour les deux-roues motorisés</i>	60
3.2.5 <i>Alcool et produits psychotropes</i>	61

3.2.6 Dans les foires et salons.....	62
3.2.7 Dans les entreprises et administrations.....	62
3.2.8 Les alternatives à la sanction.....	63
3.2.9 Campagnes et outils de communication.....	64
LES ENJEUX DU DGO 2018-2022	67
4.1 ANALYSE DES NOUVEAUX ENJEUX.....	67
4.1.1 Les distracteurs.....	67
4.1.2 Le risque professionnel.....	70
4.1.3 Les jeunes.....	73
4.1.3.1 Les 14-17 ans.....	73
4.1.3.2 Les 18-24 ans.....	75
4.1.3.3 Les 25-29 ans.....	77
4.1.4 Les seniors.....	79
4.1.4.1 Les 65-74 ans.....	79
4.1.4.2 Les 75 ans et plus.....	81
LES ORIENTATIONS D’ACTIONS	83
5.1 PARTAGE DE LA VOIRIE.....	84
5.2 DEUX-ROUES MOTORISES.....	87
5.3 ALCOOL ET STUPEFIANTS.....	89
5.4 LES SENIORS.....	91
5.5 LES JEUNES.....	92
5.6 RISQUES ROUTIERS PROFESSIONNELS.....	94
REMERCIEMENTS.....	97
ANNEXES	99
CIRCULAIRE DU 11 AVRIL 2017 RELATIVE AU DGO 2018-2022.....	99
COMPOSITION DU COMITE DE PILOTAGE DU DGO 2018-2022.....	105
GLOSSAIRE DES SIGLES ET TERMES TECHNIQUES.....	107

INTRODUCTION

Dans un contexte difficile de reprise de l'accidentalité routière depuis 2013, les objectifs fixés en 2012 par le Gouvernement qui visent, en conformité avec les orientations de la Commission Européenne, à atteindre moins de 2 000 tués sur les routes françaises en 2020, ne pourront être réalisés que par la mobilisation de tous les acteurs institutionnels et associatifs en charge de la sécurité routière, pour influencer sur les comportements des conducteurs et des piétons.

Le Document Général d'Orientations (DGO) pour la sécurité routière constitue un outil politique de programmation qui définit les orientations d'actions à mener mais également un outil de mobilisation locale pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

L'élaboration du DGO permet ainsi à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière dans le département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets déclinés dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

* *

*

L'insécurité routière à Paris est caractérisée par la part prépondérante des usagers vulnérables (piétons, conducteurs de deux-roues à moteur et cyclistes) victimes d'accidents de la circulation, à savoir plus de 80 % des victimes sur la période 2012-2016 et près de 95 % des tués.

En outre, le risque routier professionnel (accidents de trajets ou professionnels) revêt une grande ampleur, puisqu'il concerne 54,36 % des accidents mortels survenus dans la capitale entre 2012 et 2016 et 51,50 % des blessés hospitalisés.

Depuis plus de 15 ans, les infrastructures routières ont été modifiées en profondeur dans la capitale pour permettre le développement des transports en commun de surface et des modes de circulation « doux », mais aussi une amélioration du partage de l'espace public.

Tous les projets de réaménagement ainsi que les sites les plus accidentogènes font l'objet d'analyses au regard de la sécurité routière.

La Ville de Paris et la Préfecture de Police conjuguent leurs efforts pour améliorer la signalisation, les caractéristiques de la voirie et renforcer les contrôles. Il est tenu le plus grand compte de la progression du report modal vers les deux-roues (motorisés ou non), en intégrant la diminution de la part des automobiles dans le trafic voulue par la Mairie.

En harmonie avec la politique pénale du Parquet de Paris, la Préfecture de Police a mis en place une stratégie de contrôle plus ciblée contre l'alcool ou les stupéfiants au volant et au guidon, contre la vitesse excessive et les infractions génératrices de risques routiers, sur les sites les plus accidentogènes.

La réalisation du programme d'équipement en appareils de « contrôle sanction automatisé » fixes et mobiles a largement contribué à la diminution de la vitesse des automobilistes et à un moindre degré des conducteurs de deux-roues à moteur. Fin 2017, 30 radars fixes et 7 appareils mobiles contrôlent le respect des limitations de vitesses sur les boulevards périphériques et dans Paris intra-muros, dispositif complété par 11 radars de feux et 10 radars vitesses embarqués.

Le Document Général d'Orientations pour la sécurité routière 2018-2022 a pour finalité de définir et de justifier les orientations d'actions de l'État (Justice, Police, Education Nationale), des collectivités territoriales (ville de Paris), des services de soins et de secours (hôpitaux de Paris, brigade des sapeurs pompiers de Paris), des assureurs des risques routiers professionnels (CRAMIF) et des associations représentant les usagers ou participant à des actions concrètes de prévention.

L'ambition d'associer à la démarche le plus grand nombre de partenaires correspond au slogan de la sécurité routière : « Tous responsables » et à la volonté de mieux partager l'espace public en toute sécurité, dans le respect des règles, en portant une attention renforcée aux autres, surtout aux usagers les plus vulnérables.

Comme dans bien d'autres domaines, la prévention et la lutte contre l'insécurité routière à Paris sont donc le fruit d'un partenariat solide et exigeant entre différents partenaires et institutions, impliqués dans ce champ. Ce partenariat a vocation à être renforcé par la signature conjointe de ce document.

Parallèlement à l'objectif principal de diminuer le nombre de tués et de victimes hospitalisées plus de 24 heures, les signataires de ce Document Général d'Orientations s'engagent à poursuivre et renforcer leur action en matière de sécurité routière, chacun dans son domaine de compétence, afin notamment :

- d'améliorer la connaissance et l'analyse des causes et des responsabilités des accidents, pour mieux les réduire ;
- de modifier des comportements des usagers de la route afin d'obtenir un impact durable sur la sécurité ;
- d'améliorer la sécurité des seniors dans l'espace public ;
- de renforcer la lutte contre l'alcool et les drogues au volant ;
- de soutenir la promotion du civisme et du respect de la règle ;
- de refaire des trottoirs le lieu privilégié de la circulation piétonne ;
- de favoriser le développement d'un « vivre ensemble », c'est-à-dire d'un partage harmonieux de l'espace public, bien commun des citoyens.

Le Document Général d'orientations 2018-2022 constitue également le cadre dans lequel seront déclinées, au niveau de Paris, les mesures et orientations définies par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) du 9 janvier 2018, notamment :

- La mobilisation du plus grand nombre possible de citoyens et d'acteurs de la vie publique en faveur de la sécurité routière et la mise en place des engagements pérennes pour venir à bout du risque routier professionnel, éduquer les jeunes, informer les seniors et installer la place de la sécurité routière dans l'enseignement supérieur (mesure n° 1) ;
- L'amélioration de la prise en charge des victimes d'accidents de la route au sein des structures médicales et médico-sociales, mais également dès la survenance de l'accident au sein des services de police (mesure n° 4) ;
- Une meilleure protection des piétons en repensant l'aménagement des abords immédiats des passages piétons (neutralisation du stationnement ou matérialisation de lignes d'effet), en renforçant la protection des piétons mal ou non-voyants (optimisation des dispositifs sonores ou tactiles associés aux feux-rouges) et en favorisant les déplacements en sécurité des enfants, piétons ou à vélo (développement d'itinéraires dédiés et encadrés de type pedibus et vélobus) (mesure n° 9) ;
- L'accompagnement du développement de la pratique du vélo en toute sécurité, qu'il s'agisse de généraliser le « savoir rouler », au travers de formations en milieu scolaire avant l'entrée au collège, ou de sensibiliser les personnes souhaitant acheter ou louer un vélo au bon usage en toute sécurité de ce mode de transport (mesure n° 10).

Après un rappel de la démarche d'élaboration du DGO, le document comporte en première partie une analyse du contexte parisien et de l'accidentalité dans la Capitale.

Il éclaire ensuite l'étude des enjeux retenus :

- le risque routier professionnel ;
- la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants) ;
- les jeunes, divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans) ;
- les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 et 75 ans et plus) ;
- le partage de la voirie ;
- les deux-roues motorisés.

Enfin, il présente les orientations d'actions retenues, abordées sous quatre axes :

- Améliorer la connaissance ;
- Sécuriser les infrastructures ;
- Informer, former, éduquer, sensibiliser ;
- Contrôler et sanctionner.

Les plans départementaux d'actions pour la sécurité routière et les plans de contrôles annuels des services de police tiendront compte de ces orientations d'actions.

Fait à Paris le 24 mai 2018

Le Préfet de Police,

Le procureur
de la République,

La Maire de Paris,

Le Recteur de l'Académie
de Paris,

Le Directeur général
de l'Assistance Publique-
Hôpitaux de Paris,

Le Directeur général de la
Caisse Régionale
d'Assurance Maladie
d'Île-de-France,

ELABORATION DU DGO

1.1 Présentation du DGO

Par circulaire aux Préfets en date du 11 avril 2017, le délégué interministériel à la sécurité routière a décidé de relancer l'élaboration du Document Général d'Orientations (DGO).

Le DGO que chaque département est invité à élaborer pour la période 2018-2022, constitue un **outil politique de programmation** qui définira les orientations d'actions à mener mais également un **outil de mobilisation locale** pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

L'élaboration du DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent, pour **se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux** déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

Le Document Général d'Orientations pour la sécurité routière à Paris guide pour cinq ans la politique locale de sécurité routière pour les partenaires publics (Ville de Paris, Préfecture de Police, Justice, Education Nationale) et privés (assureurs, associations). Ce nouveau document s'inscrit dans le prolongement du DGO 2014-2017 assurant la continuité de l'action locale.

Fondé sur l'analyse pluriannuelle de l'accidentalité parisienne et ses particularités, il définit les enjeux ainsi dégagés, auxquels sont rattachées les orientations issues de la concertation menée avec les représentants des acteurs du domaine.

Le plan départemental d'action de sécurité routière (PDASR) élaboré par le préfet traduit annuellement la mise en œuvre des orientations pour chacun des enjeux, au travers d'actions éducatives, préventives, de sensibilisation, de répression des comportements accidentogènes, menées par les différents acteurs (service de l'État, collectivités territoriales, entreprises, associations).

1.2 Démarche d'élaboration du DGO

La démarche de réalisation du Document Général d'Orientations comprend **5 étapes** :

1. La constitution d'un **comité de pilotage** ;
2. Une phase d'**état des lieux** de l'accidentalité du département (ses particularités, bilan des cinq années précédentes) ;
3. Une **phase d'analyse** conduite dans le cadre d'un groupe de travail réunissant les principaux partenaires et acteurs locaux de la sécurité routière, afin de déterminer les **enjeux** du nouveau DGO ;
4. La **rédaction du DGO** comprenant notamment les orientations d'actions pour 2018-2022 ;
5. La **signature du DGO**.

1.2.1 Le Comité de pilotage

Le Comité de pilotage du DGO est constitué de représentants de l'État, des collectivités territoriales, des principaux partenaires institutionnels et de personnes qualifiées (cf. composition en annexe).

Ce Comité a été réuni une première fois le 19 septembre 2017 pour valider la démarche d'élaboration du DGO parisien, puis les 23 novembre 2017 pour la présentation de l'état des lieux de l'accidentalité parisienne et le 14 mars 2018 pour la hiérarchisation des enjeux.

1.2.2 L'état des lieux de l'accidentalité parisienne

Un travail d'état des lieux et d'analyse du précédent DGO a été conduit par la coordination sécurité routière de Paris (PSR 75), en concertation et à partir des données fournies par le Service du Traitement Judiciaire des Accidents (STJA) qui fait office, à Paris, d'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR).

La réalisation de cet état des lieux a porté sur la période 2012-2016, avec les deux dimensions suivantes :

- Un bilan général de l'accidentalité sur les cinq dernières années (2012-2016) ;
- Une évaluation des actions conduites en lien avec les orientations et enjeux du précédent DGO, déclinées au cours des 5 dernières années notamment à l'aide des PDASR.

1.2.3 La détermination des enjeux pour le département

Pour la période 2018-2022, les enjeux nationaux retenus, à reprendre dans les DGO départementaux, sont :

1. Quatre enjeux impératifs :

- Le risque routier professionnel ;
- La conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants) ;
- Les jeunes, divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans) ;
- Les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 et 75 ans et plus).

2. Des enjeux facultatifs, retenus au niveau local :

- Le partage de la voirie ;
- Les deux-roues motorisés (2 RM) ;
- La vitesse ;
- Les distracteurs.

Le choix des enjeux facultatifs a été fait à l'issue d'une concertation menée avec l'ensemble des acteurs locaux de la sécurité routière (acteurs institutionnels, associations, intervenants départementaux de sécurité routière...) dans le cadre d'une réunion plénière le 21 décembre 2017 (cf. liste des participants en annexe).

Ces acteurs ont également pu proposer les actions qu'ils souhaitaient voir inscrire dans le DGO parisien.

1.2.4 La rédaction du DGO

A partir des travaux réalisés aux étapes suivantes, le PSR 75 a procédé à la rédaction du DGO, en y intégrant les orientations d'actions associées aux différents enjeux retenus.

1.2.5 La signature du DGO

Le DGO est co-signé par le représentant de l'État (le Préfet de Police), le Président du Conseil Départemental (la Maire de Paris), le procureur de la République, le Recteur de l'Académie de Paris, le Directeur Général de l'APHP et le Directeur Général de la CRAMIF.

Cette signature est l'occasion de communiquer sur les actions de l'Etat et de ses partenaires en matière de sécurité routière dans le département de Paris.

ANALYSE DU CONTEXTE PARISIEN

La ville de Paris présente de nombreuses particularités qui influent à la fois sur les modes de déplacements et les caractéristiques très spécifiques des accidents de la circulation routière.

Le présent chapitre du DGO analyse donc les spécificités des déplacements dans la capitale, ainsi que l'évolution des accidents depuis dix ans.

2.1 Les déplacements dans Paris

Au cœur d'une agglomération de près de 11 millions d'habitants, dont près de 2 230 000 parisiens, Paris assume également son rôle de capitale, de métropole européenne et de destination touristique recherchée.

Les données présentées dans ce chapitre sont issues du « Bilan des déplacements en 2016 à Paris », établi par l'Observatoire des déplacements à Paris¹.

2.1.1 Caractéristiques de la voirie parisienne

Avec une superficie de 10 539,7 ha (8 692,8 ha hors bois de Boulogne et de Vincennes), Paris compte **6 290 voies² représentant environ 1 710 km**, auxquels il faut ajouter les :

- 35,04 km du Boulevard périphérique ;
- 54 km de bretelles d'accès (au nombre de 156) au Boulevard périphérique ;
- 73 km de voiries dans les bois parisiens (38 dans le Bois de Boulogne, 35 dans celui de Vincennes).

La **vitesse** est limitée :

- A 70 km/h sur le Boulevard périphérique ;
- A 30 km/h dans les 630 km de « zones 30 » (37 % de la voirie parisienne) ;
- A 20 km/h dans les 35 « zones de rencontre » ;
- A 50 km/h sur les autres voies.

¹ L'Observatoire est animé par la Mairie de Paris avec la collaboration de la Préfecture de Police, de l'INSEE, de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement, du Syndicat des Transports d'Île-de-France, du Conseil Régional d'Île-de-France, de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, de la RATP, de la SNCF, d'AIRPARIF, des Ports de Paris et de l'Office de Tourisme et des Congrès de Paris.

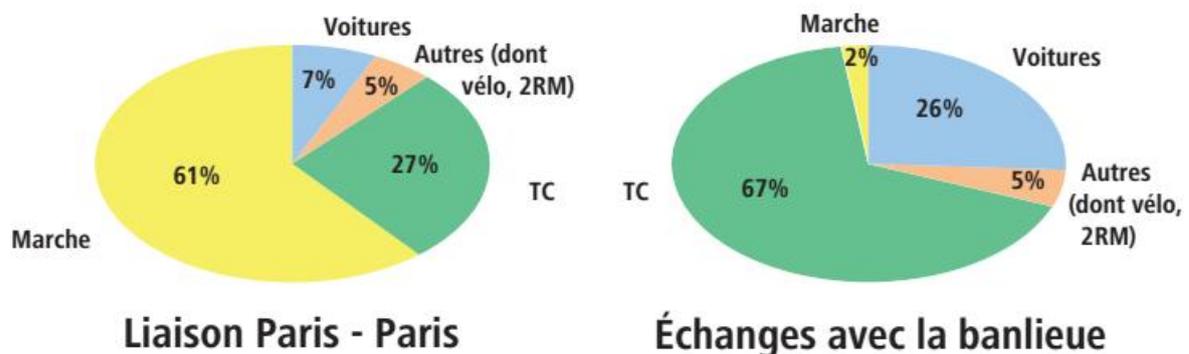
² Voies publiques (hors voies des bois), voies privées ouvertes et voies privées fermées au public.

Paris compte également 778,6 km de **pistes ou voies cyclables** et 25 km de **tramways** sur voie publique.

En termes de **stationnement**, les données sont les suivantes :

- 134 217 places de stationnement sur voirie pour les véhicules légers ;
- 83 152 places de stationnement sur voirie pour les deux-roues ;
- 9 607 zones de livraisons ;
- 5 284 places réservées aux personnes à mobilité réduite dont 4277 sur voirie.

2.1.2 Analyse des déplacements



Dans Paris, 8 millions de déplacements sont réalisés quotidiennement, dont 88 % par des parisiens. Un peu plus de 60% de ces déplacements internes à Paris se font à pied.

La marche à pied reste le mode principal de déplacement des parisiens, par ailleurs utilisateurs fréquents des transports en commun (plus de 2 millions de déplacements quotidiens).

En 2014, seuls 36,8 % des ménages de la capitale possédaient une voiture, taux d'équipement qui ne cesse de baisser (- 10 points en 10 ans).

L'augmentation du nombre de franciliens retraités et la nouvelle organisation de la semaine des actifs ont également fortement influencé les modifications des déplacements depuis 10 ans.

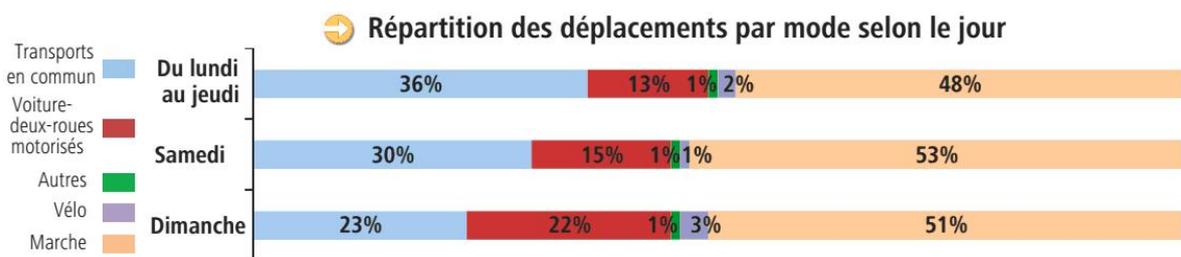
Les échanges avec la banlieue représentent 4,3 millions de déplacements quotidiens, dont 26 % par des parisiens.

Ce sont les transports en commun qui sont privilégiés dans ces échanges (67 %) et la voiture (26 %).

➔ Portée et durée selon la liaison (un jour de semaine)

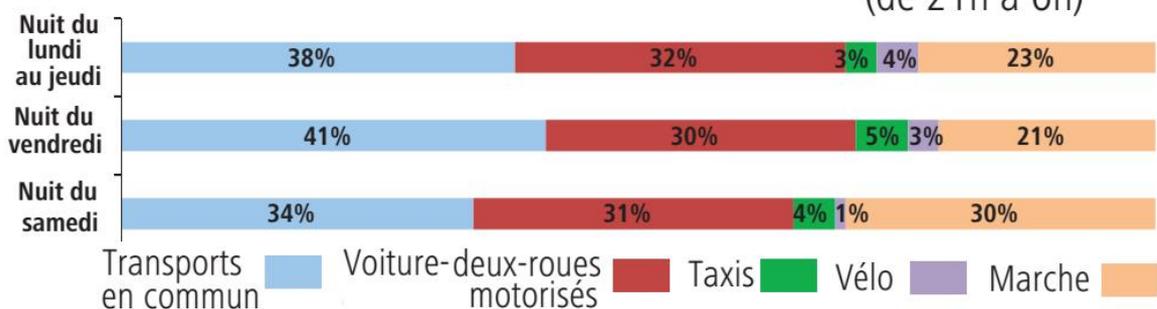
	Portée moyenne	Durée moyenne
Paris – Paris	1,5 km	19 mn
Paris – Petite Couronne	7,8 km	45 mn
Paris – Grande Couronne	24,1 km	70 mn

Par ailleurs, les déplacements « obligés » domicile / travail et domicile / études ne représentent, en semaine, que 41 % du total des déplacements mais constituent un investissement important en temps et en distance parcourue et sont principalement concentrés aux heures de pointe.



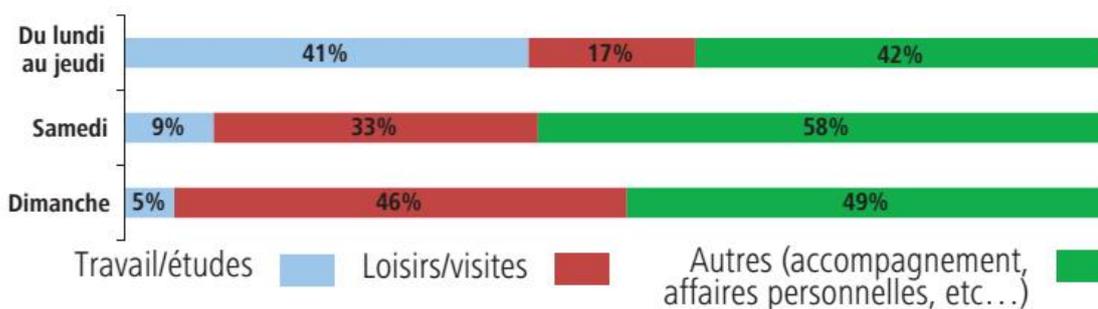
Le week-end comme la semaine, un déplacement sur deux en lien avec Paris est effectué à pied. L'utilisation de la voiture augmente le dimanche au détriment de celle des transports en commun. La part modale du vélo augmente également le dimanche.

➔ Répartition modale des déplacements nocturnes (de 21h à 6h)



La semaine comme le week-end, les transports en commun, la voiture et le deux-roues motorisé sont les modes privilégiés pour les déplacements nocturnes. La nuit du samedi, la part de la marche augmente au détriment de celle des transports en commun. L'usage du vélo et du taxi est marginal.

➔ Répartition des déplacements par motif selon le jour

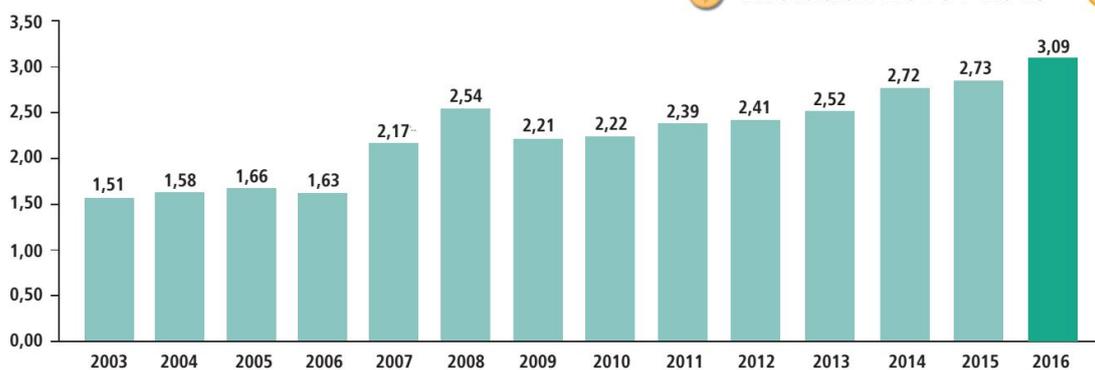


Les déplacements associés au travail ou aux études représentent 41 % des déplacements en lien avec Paris un jour de semaine, mais seulement 9 % le samedi et 5 % le dimanche. Les loisirs et visites engendrent nettement plus de déplacements le week-end que le reste de la semaine.

➔ Indice d'évolution annuel du nombre de vélos entre 2003 et 2016

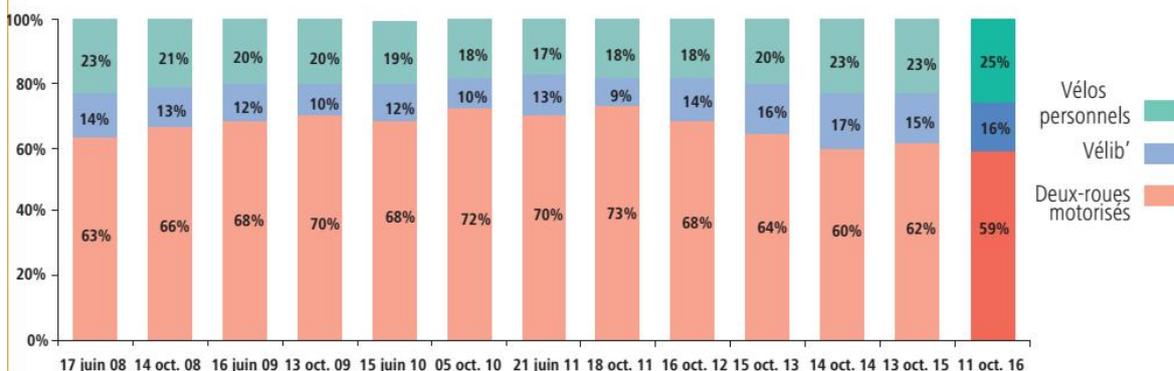
➔ Évolution 2016 / 2015

+13%



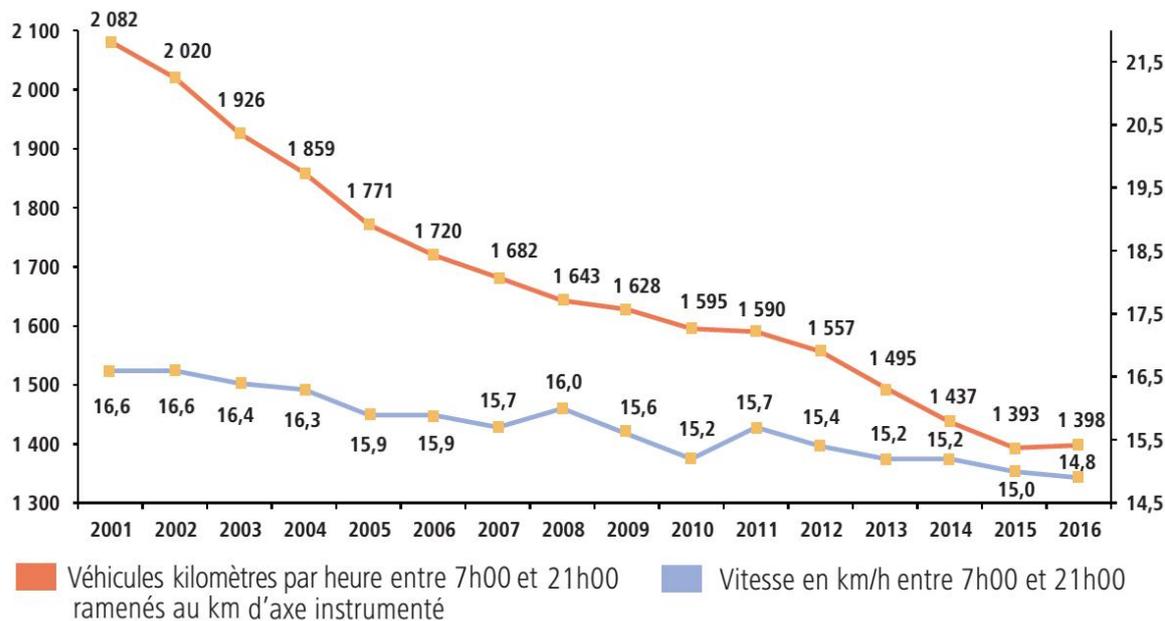
1 = Valeur de référence, moyenne annuelle 1997

➔ Évolution de la répartition vélos et deux-roues motorisés entre 2008 et 2016



La part des deux-roues motorisés dans la circulation a diminué au profit des vélos personnels et des Vélib', ces derniers représentant plus de 38,6 millions de déplacements en 2016.

➔ Évolution annuelle de la circulation dans Paris intra-muros sur le réseau instrumenté



Le volume de circulation sur le réseau « instrumenté³ » a baissé de 10,21 % entre 2012 et 2016, la vitesse moyenne diminuant également de 15,4 à 14,8 km/h sur la même période (- 3,9 %).

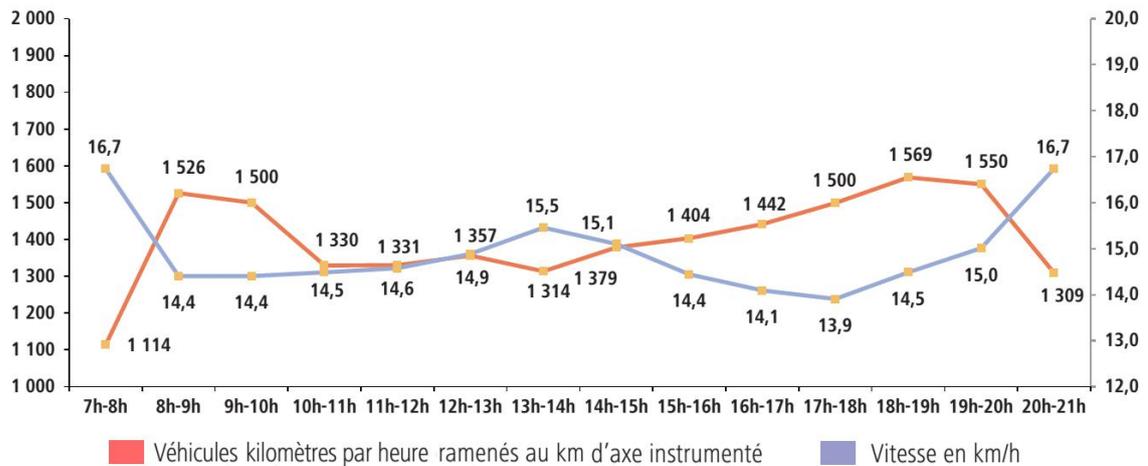
C'est le mois de septembre qui enregistre la circulation automobile la plus forte (+ 6 % par rapport à la moyenne annuelle) et le mois d'août la plus faible (- 21 % par rapport à la moyenne annuelle).

La vitesse est maximale en août (+ 13 % par rapport à la moyenne annuelle) et minimale en juin (- 7 % par rapport à la moyenne annuelle).

La circulation automobile sur le réseau instrumenté est plus faible le lundi (- 2 % par rapport à la moyenne annuelle), le mercredi et le vendredi sont les journées les plus chargées (+ 4 % par rapport à la moyenne annuelle).

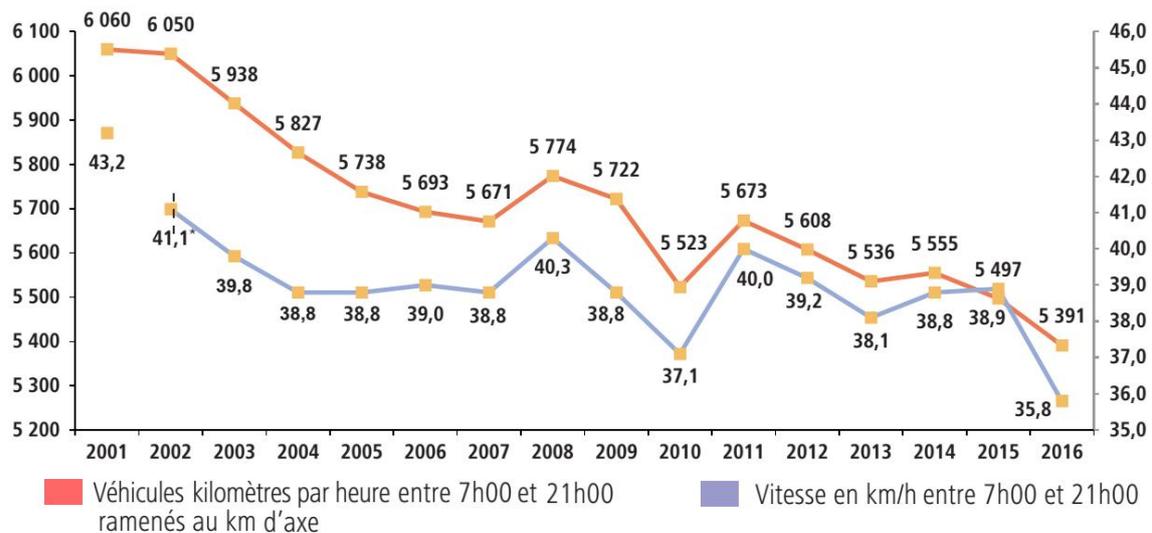
³ Réseau de 215 km d'axes équipés de capteurs, comportant les axes principaux de circulation (Bd des maréchaux, axes transversaux, voies pénétrantes...).

➔ Évolution de la circulation automobile et de la vitesse au cours d'une journée sur le réseau instrumenté (moyenne jours ouvrables pour l'année 2016)



Les heures de pointe se situent entre 8h00 et 9h00 le matin et entre 18h00 et 20h00 le soir, et s'accompagnent d'une baisse de la vitesse moyenne pratiquée.

➔ Évolution annuelle de la circulation sur le boulevard périphérique

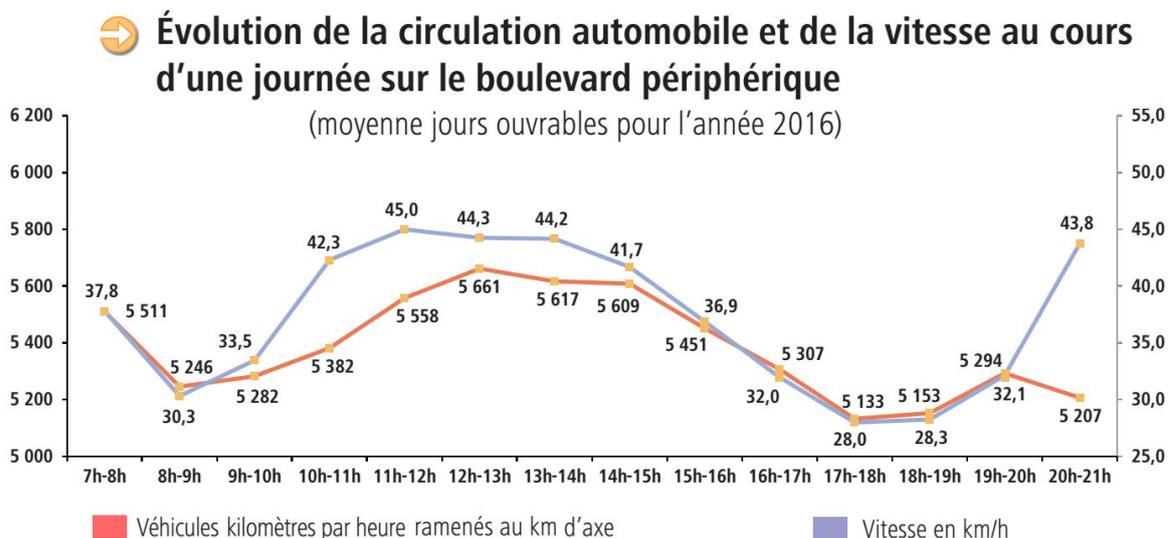


Le volume de circulation a diminué de 3,86 % entre 2012 et 2016 sur le Boulevard Périphérique. Sur la même période, la vitesse moyenne entre 07h00 et 21h00 a baissé de 8,67 %.

Sur cet axe, c'est le mois d'avril qui enregistre la circulation automobile la plus forte (+ 4 % par rapport à la moyenne annuelle), et le mois d'août la plus faible (- 9 % par rapport à la moyenne annuelle).

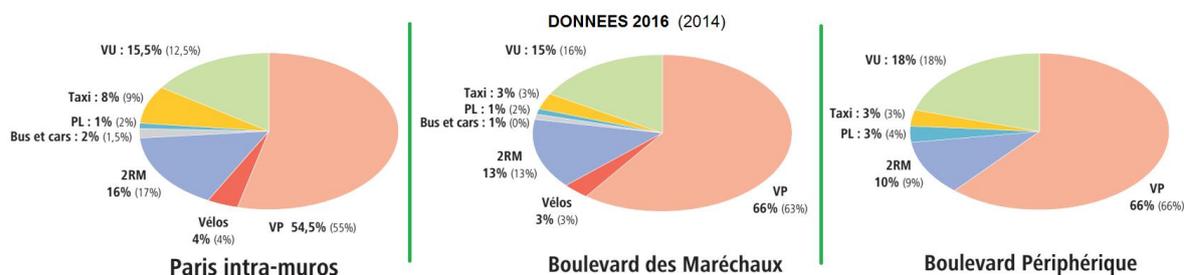
La vitesse de circulation est maximale au mois d'août (+ 24 % par rapport à la moyenne annuelle) et minimale au mois de juin (- 12 % par rapport à la moyenne annuelle).

La circulation automobile sur le boulevard périphérique varie peu selon les jours de semaine. Le lundi est le jour où la vitesse est la plus élevée (37,8 km/h), le jeudi étant le jour où elle est la plus faible (34,5 km/h).



Les jours ouvrables, la circulation automobile sur le boulevard périphérique est chargée entre 7 heures et 20 heures, avec une accentuation de la congestion aux périodes de pointe du matin et du soir.

Composition du trafic



En 2016, on constate dans Paris intramuros, une baisse de la part des deux-roues motorisés et des taxis⁴ au profit des véhicules utilitaires (par rapport à 2014), et une stabilisation de la part des véhicules particuliers et des vélos.

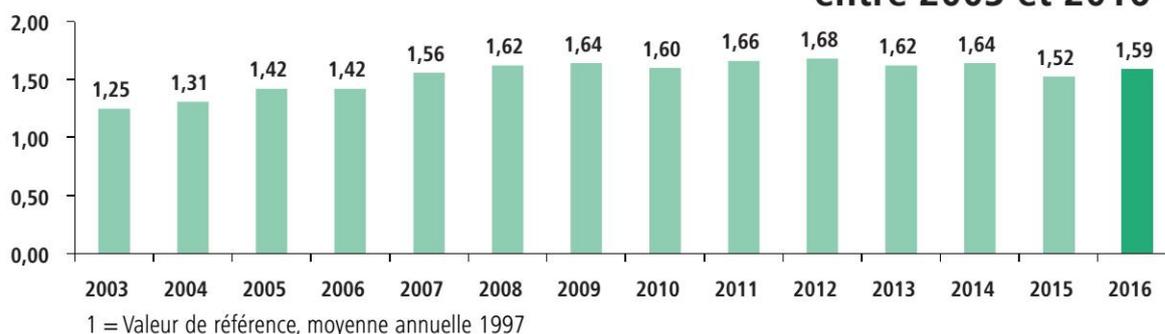
Sur le boulevard des Maréchaux, on enregistre une baisse de la part poids lourds et des véhicules utilitaires au profit des véhicules particuliers.

Enfin, sur le boulevard périphérique, une baisse de la part des poids lourds au profit des deux-roues motorisés.

Le trafic routier parisien reste donc avant tout composé de véhicules particuliers puis de deux-roues motorisés, pour ces derniers dans des proportions nettement supérieures à la moyenne nationale (2 % du trafic).

⁴ Les 17 924 taxis parisiens représentent 8% du trafic.

➔ Indice d'évolution annuel du nombre de deux-roues motorisés entre 2003 et 2016

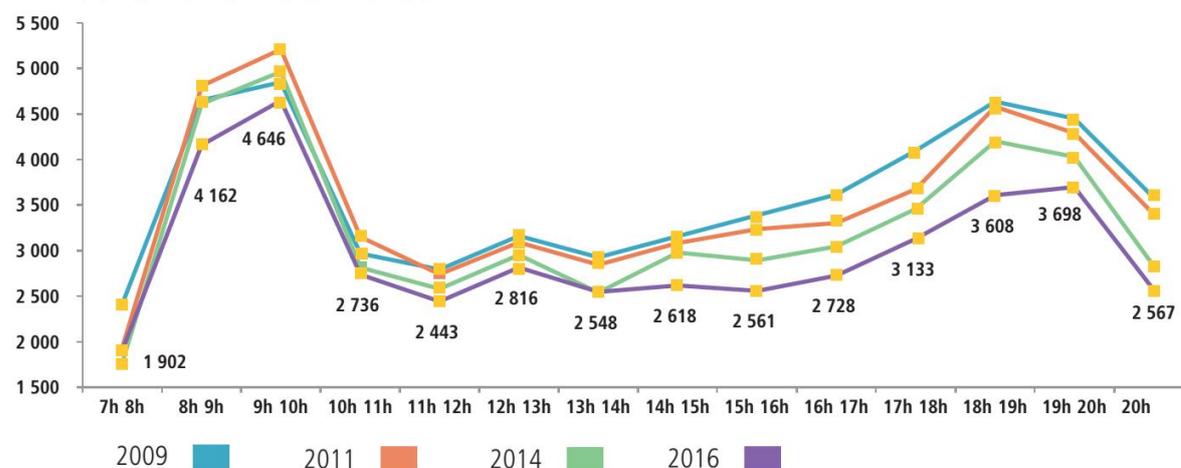


Après une période de croissance qui a atteint son apogée en 2012, le nombre de deux-roues motorisés a tendance à diminuer actuellement dans Paris, retrouvant le niveau d'avant 2008.

Ce sont ainsi environ 96 000 deux-roues motorisés qui circulent dans la capitale chaque jour (contre plus de 107 000 en 2012).

En 2016, le nombre de deux-roues motorisés en circulation a été maximal en septembre et minimal en août.

➔ Nombre de deux-roues motorisés au cours d'une journée en semaine dans Paris intra-muros

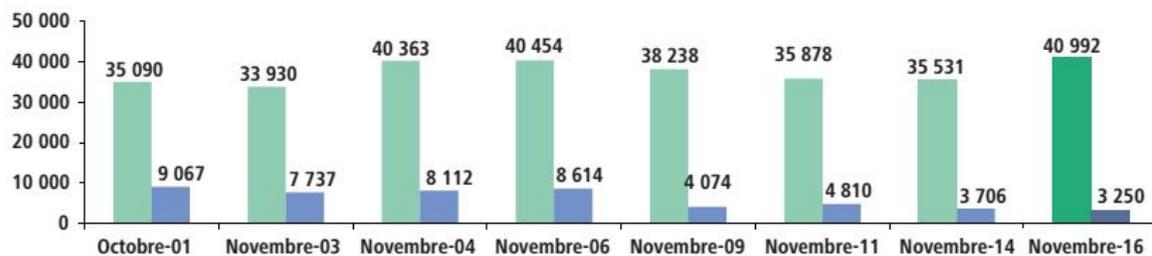


Les enquêtes de comptage ont mis en évidence que le nombre de deux-roues motorisés a diminué de 17 % par rapport à 2009. Cette diminution est plus marquée l'après-midi.

Depuis 2009, le nombre de deux-roues motorisés est maximal le matin entre 9 heures et 10 heures et augmente progressivement l'après-midi pour atteindre son maximum entre 18 heures et 20 heures.

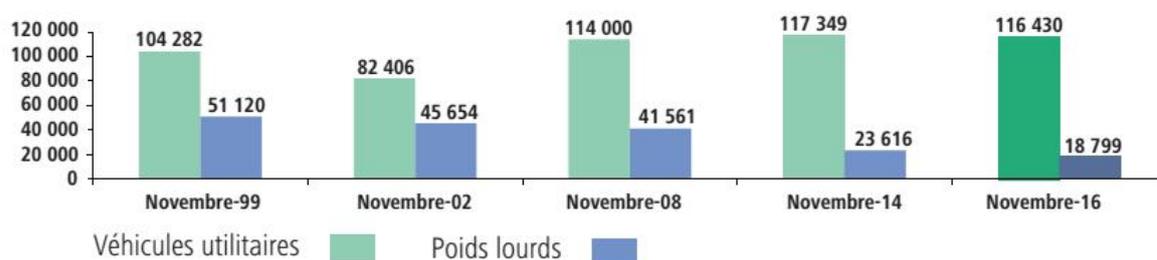
➔ Évolution du trafic de poids lourds et de véhicules utilitaires dans Paris intra-muros

Moyenne journalière (7h-21h) sur un échantillon de 10 sites



➔ Évolution du trafic de poids lourds et de véhicules utilitaires sur le corridor périphérique (boulevard périphérique et boulevard des maréchaux)

Moyenne journalière (7h-19h) sur un échantillon de 8 sites



En ce qui concerne les poids lourds et véhicules utilitaires, les enquêtes de composition du trafic ont mis en évidence une baisse continue du trafic poids lourds depuis plus de 15 ans (- 64 % entre 2009 et 2016) dans Paris intra-muros. Dans le même temps, le trafic des véhicules utilitaires a augmenté de 11,64 % dans Paris intra-muros.

La tendance est la même sur le corridor périphérique avec une baisse de 63,22 % du trafic des poids lourds et une hausse de 11,64 % pour les véhicules utilitaires.

2.1.3 Des évolutions en lien avec la sécurité routière

La volonté politique de la ville de Paris (qui s'inscrit dans une perspective de développement durable) de diversifier les moyens de déplacement et de rééquilibrer l'espace public au profit des transports en commun et modes de circulation douce s'est traduite par de profondes modifications des infrastructures.

Ainsi, depuis le début des années 2000, l'architecture des déplacements se recompose progressivement avec une diminution de la circulation automobile, un renforcement de l'offre de bus, une hausse du trafic des vélos et une augmentation de l'usage des deux-roues à moteur.

Paris étant une ville très dense avec d'importantes activités économiques et touristiques, la question du partage de l'espace public entre les usagers vulnérables, de plus en plus nombreux (piétons, notamment les seniors, cyclistes et conducteurs de deux-roues motorisés), et les véhicules automobiles, utilitaires, poids lourds et véhicules de transports en commun, est au centre de la réflexion sur la sécurité routière.

Paris est traversé par des axes structurants très fréquentés et animés tels les boulevards périphériques, la voie Georges Pompidou (partiellement fermée à la circulation automobile depuis août 2016), les boulevards de ceinture, les grands boulevards.

Il en résulte un nombre d'accidents de la circulation élevé, avec, plus qu'ailleurs, des piétons victimes. Cela justifie de la part de chaque catégorie d'utilisateurs des conduites et des comportements adaptés aux risques routiers spécifiques à ces territoires.

Un effort important d'aménagement a été mené par la ville de Paris ces dernières années en vue d'améliorer la sécurité des usagers.

La limitation de la vitesse, la création de zones 30 avec contresens cyclables, les voies cyclables et les sas vélos, les trottoirs élargis, la meilleure signalisation et la surveillance des points écoles par la ville de Paris et par la Préfecture de Police, ont ainsi contribué à la baisse de l'insécurité routière sur les sites concernés.



2.2 Analyse et évolution des accidents parisiens

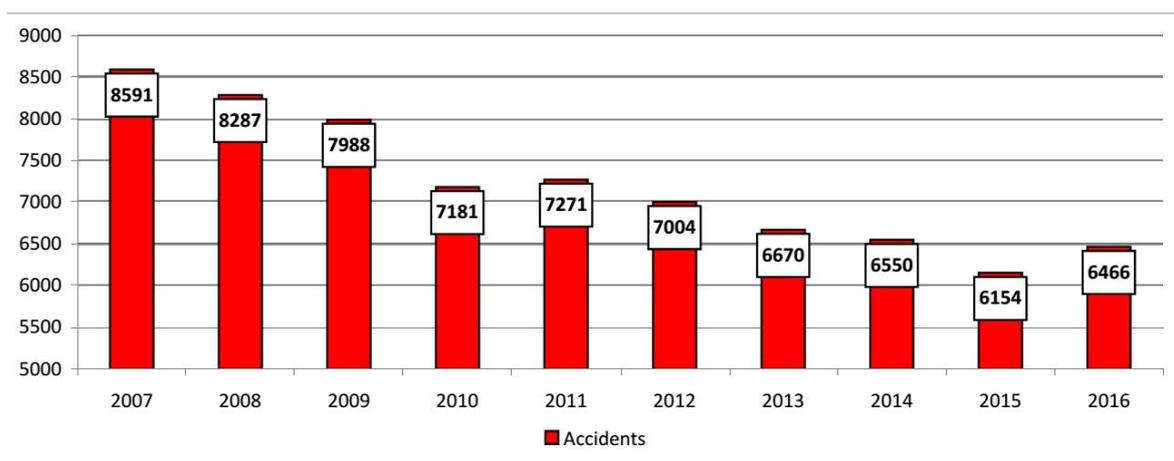
Dans la démarche de rédaction du Document Général d'Orientations (DGO) pour la sécurité routière, la présentation et l'analyse des données de l'accidentalité permet :

- De regarder l'évolution de celle-ci au regard des orientations d'actions qui avaient été définies lors du précédent DGO ;
- D'identifier et de prioriser les enjeux du futur DGO ;
- De déterminer, au travers de certaines spécificités, de possibles orientations d'actions.

Il s'agit, au travers de l'analyse de l'évolution des accidents (bilans, géolocalisation, conséquences corporelles...) de dresser un état des lieux qui servira également de base pour l'évaluation des actions futures.

2.2.1 Evolution des accidents et victimes⁵

2.2.1.1 Les accidents



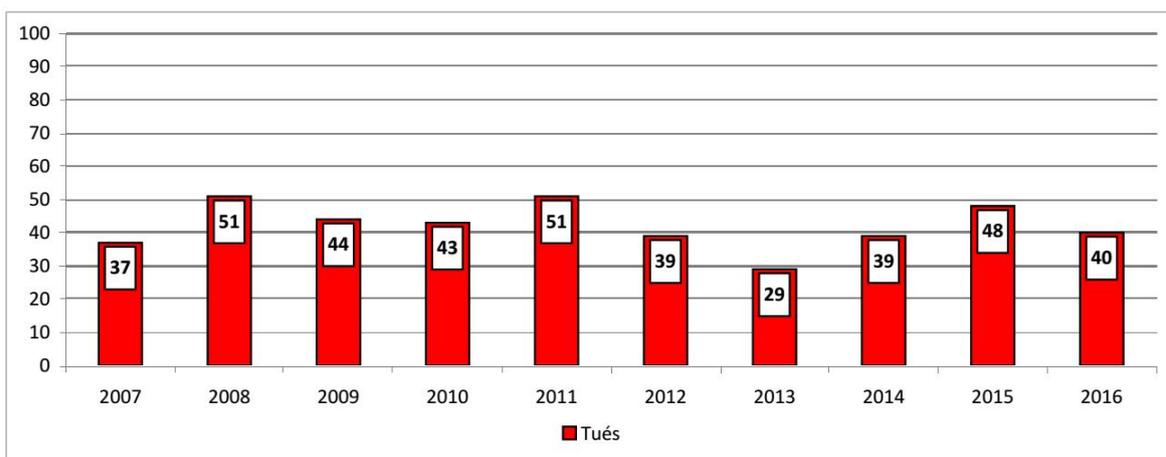
Le nombre d'accidents a diminué de 24,73 % en 10 ans dans la capitale, la diminution étant au niveau hexagonal de 29,22 % sur la même période.

Paris représentait 10,57 % des accidents corporels survenus en métropole en 2007. En 2016 cette proportion est passée à 11,24 %⁶.

⁵ Sources : STJA de la Préfecture de Police.

⁶ Cette proportion doit néanmoins être relativisée du fait que Paris est la seule ville dotée d'un service central de traitement des accidents corporels permettant un enregistrement quasi exhaustif des accidents corporels.

2.2.1.2 Les tués

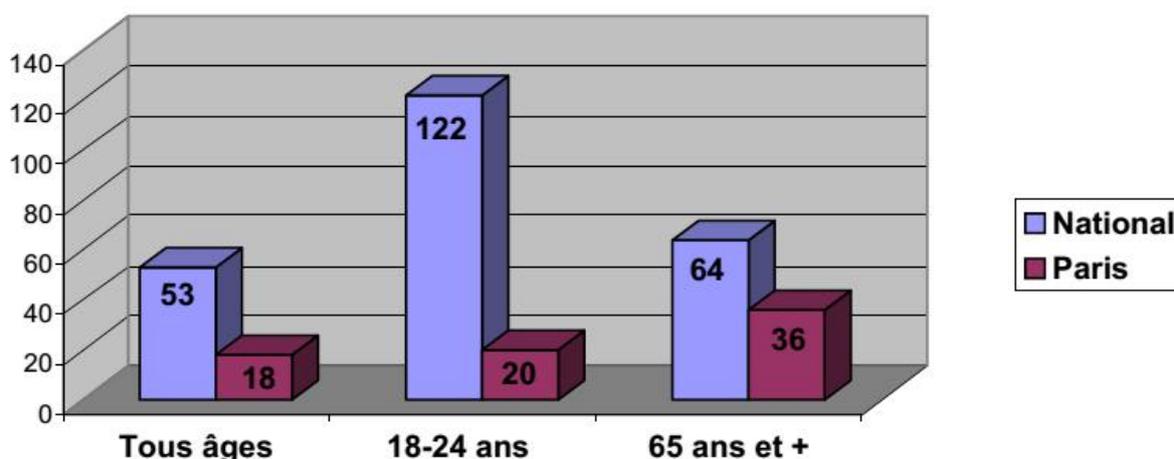


En ce qui concerne les tués, la moyenne s'établit, sur ces 10 années, à 42 tués par an, avec une amplitude de variation allant de 29 (en 2013) à 51 tués (en 2008 et 2011).

S'il est difficile d'évoquer des évolutions en pourcentage compte tenu du faible nombre de tués, ces données peuvent néanmoins être appréhendées au regard des éléments suivants :

- En 2007, les victimes parisiennes représentaient 0,78 % des victimes nationales. En 2016, ce ratio est de 1,15 % ;
- En 2016, le ratio tués/millions d'habitants est de 18⁷, à rapporter à une moyenne nationale de 53 ;
- En fonction de l'âge des victimes, il existe de fortes disproportions, mettant en évidence un enjeu « seniors » plus prégnant que l'enjeu « jeunes ».

Taux moyen 2012-2016 de personnes tuées par million d'habitants

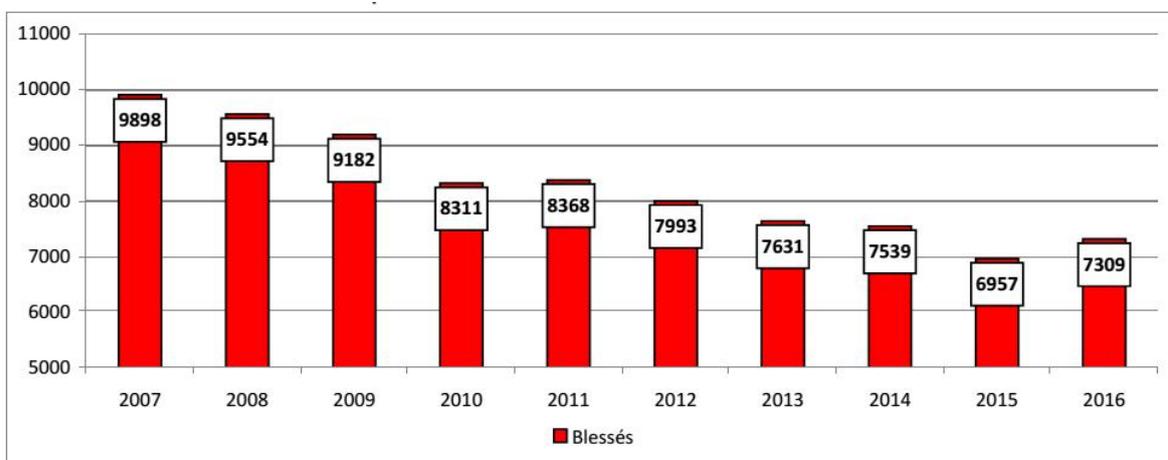


Le nombre de jeunes de 18-24 ans tués, rapporté au nombre d'habitants de cette tranche d'âge, reste faible dans Paris⁸.

⁷ Ce qui constitue le deuxième meilleur ratio en France, après les Hauts-de-Seine (16 tués par million d'habitants).

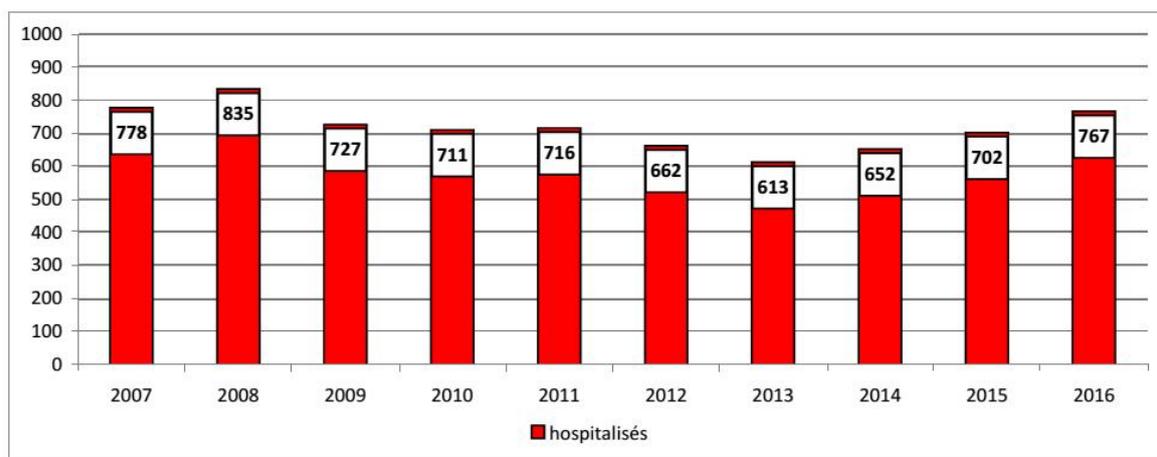
Il en est de même, dans une moindre mesure, en ce qui concerne les 65 ans et plus⁹.

2.2.1.3 Les blessés



Le nombre de victimes a diminué de 26,15 % en 10 ans dans la capitale, la diminution étant au niveau hexagonal de 29,60 % sur la même période.

2.2.1.4 Les blessés hospitalisés



Le nombre de blessés hospitalisés a diminué de 1,41 % en 10 ans dans la capitale, la diminution étant au niveau hexagonal de 29,59 % sur la même période.

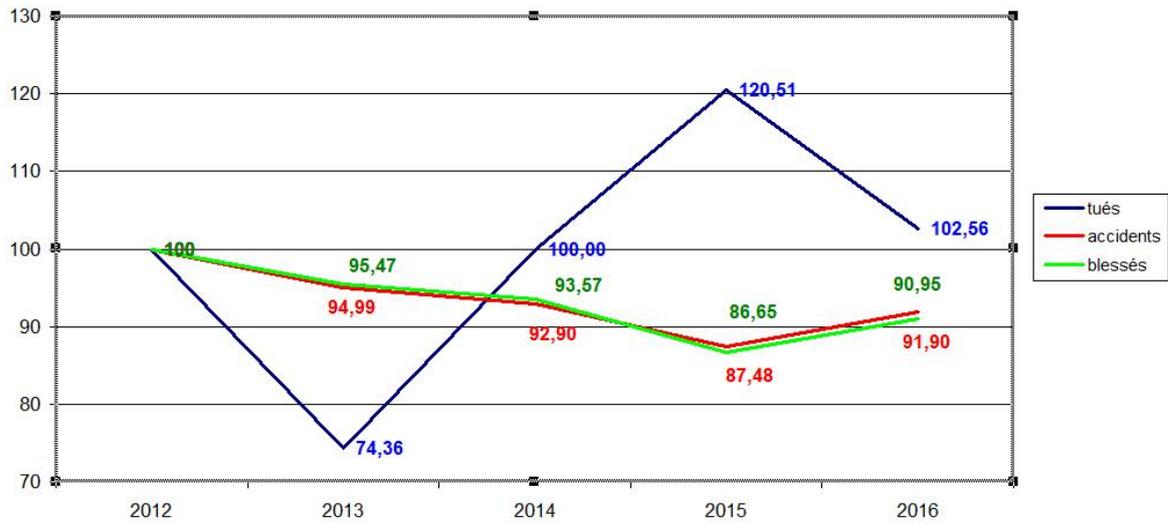
Sur les 5 dernières années, le nombre de blessés hospitalisés a même augmenté de 15,86 % (+ 0,16 % au niveau national).

Néanmoins, le ratio de blessés hospitalisés sur le nombre d'accidents corporels était, en moyenne, de 10,34 % entre 2012 et 2016 dans Paris, contre 46,11 % au niveau national (et même de 50,78 % si on décompte Paris des statistiques nationales).

⁸ Le ratio est de 20, soit le meilleur enregistré en France.

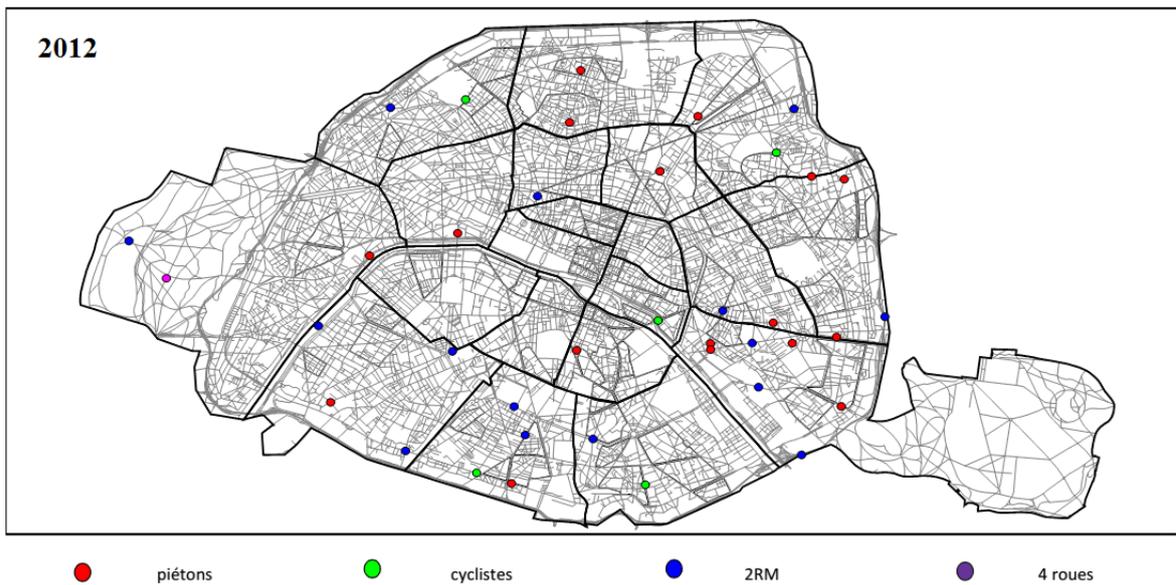
⁹ Paris enregistre le 5^{ème} meilleur ratio national, derrière 4 autres départements franciliens, traduisant ainsi une surreprésentation de cette population en Île-de-France.

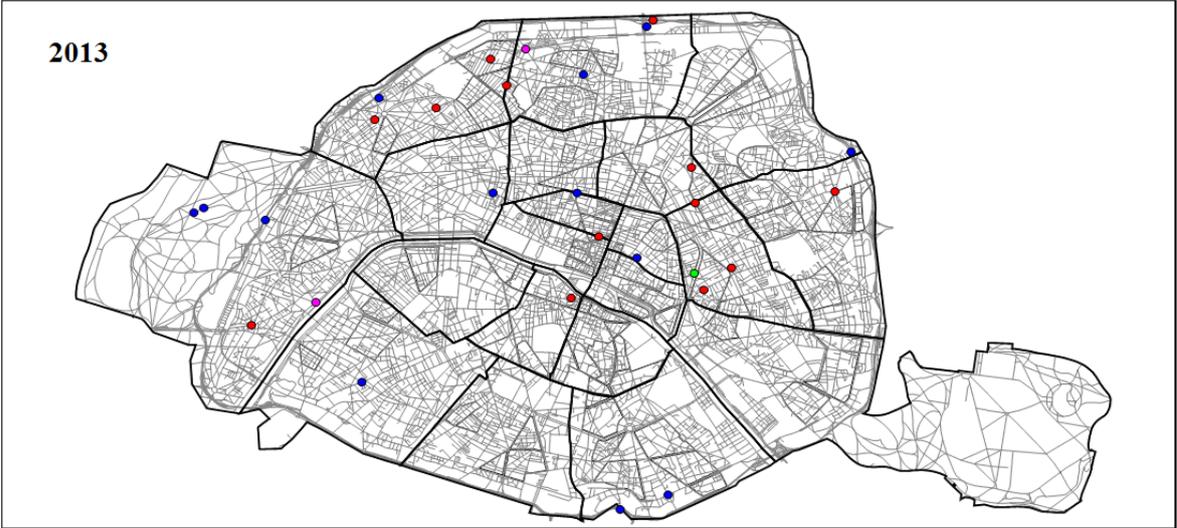
Evolution Paris 2012-2016 Base 100 en 2012



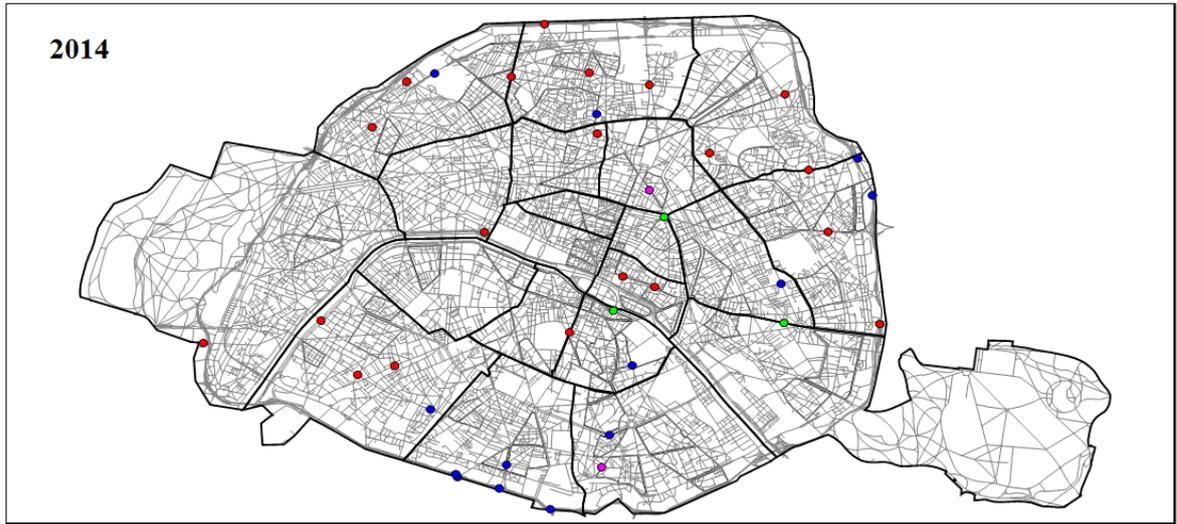
Si on ramène ces données d'accidents et de victimes sur une même échelle (base 100 en 2012), on constate le parallélisme des baisses des accidents et des blessés, les variations importantes de la courbe des tués étant liées à leur nombre relativement plus faible.

2.2.1.5 Cartographie des accidents mortels 2012-2016

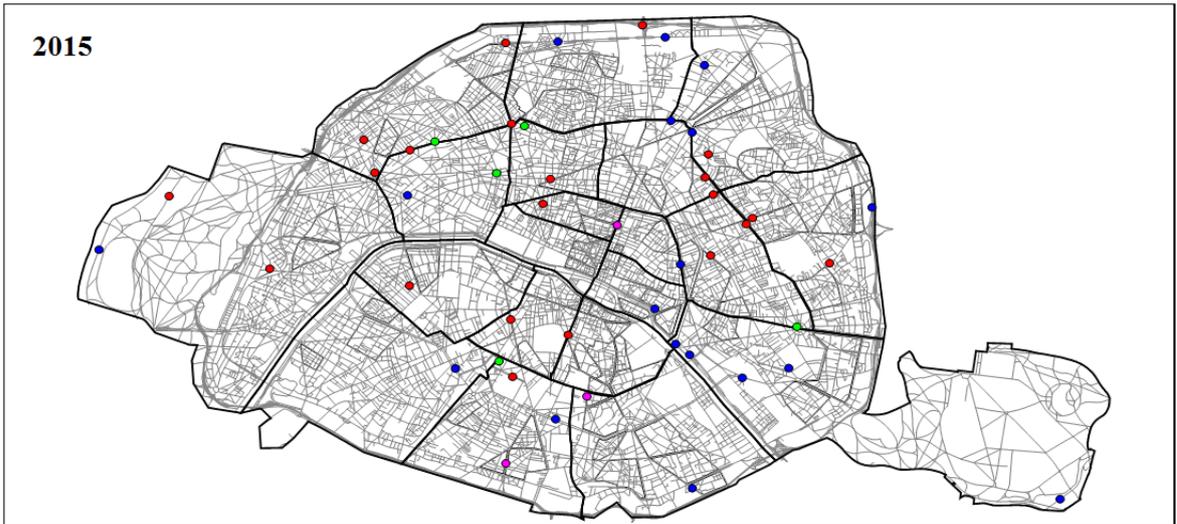




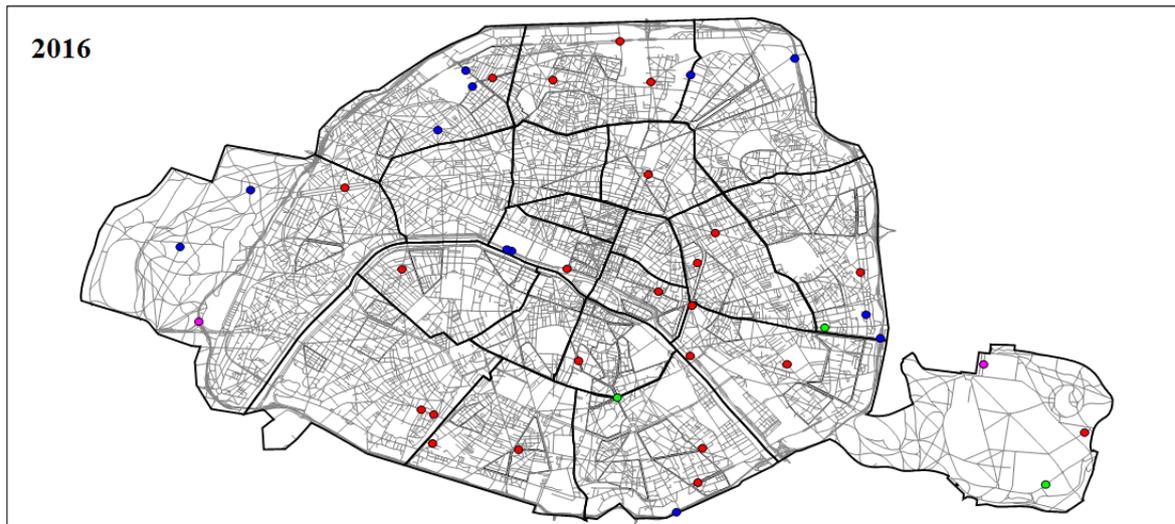
● piétons ● cyclistes ● 2RM ● 4 roues



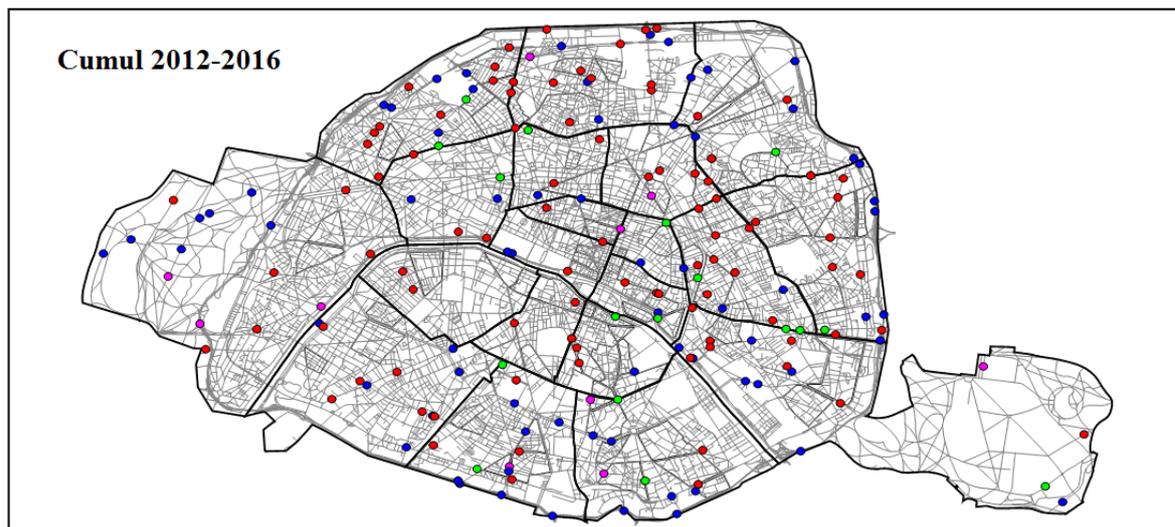
● piétons ● cyclistes ● 2RM ● 4 roues



● piétons ● cyclistes ● 2RM ● 4 roues



● piétons ● cyclistes ● 2RM ● 4 roues

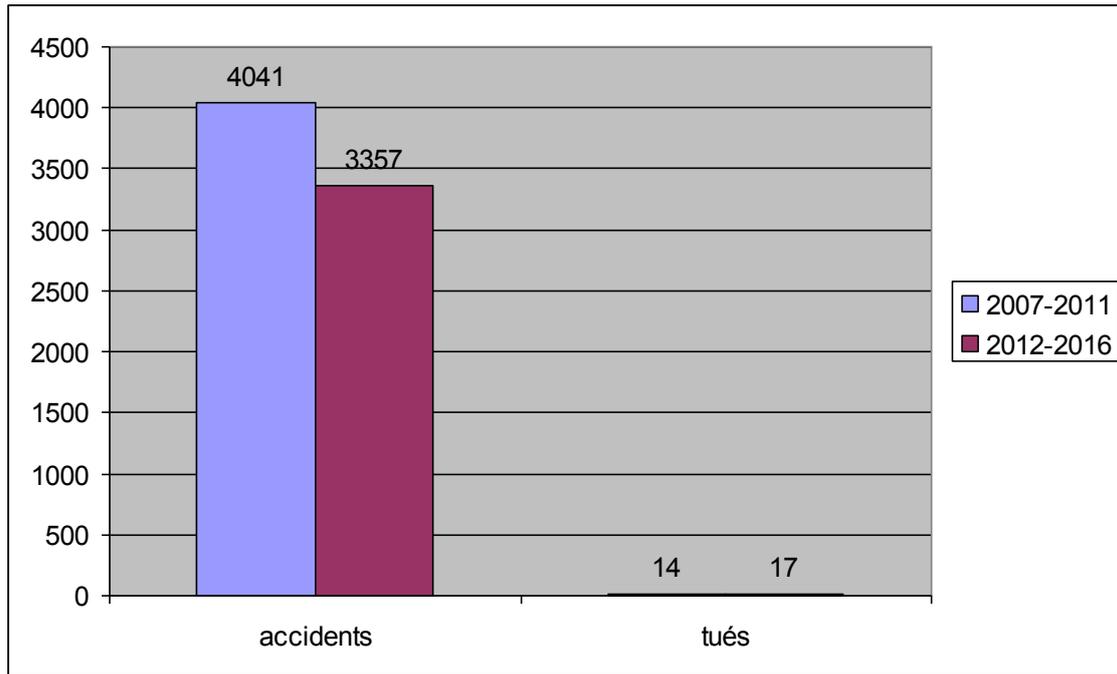


● piétons ● cyclistes ● 2RM ● 4 roues

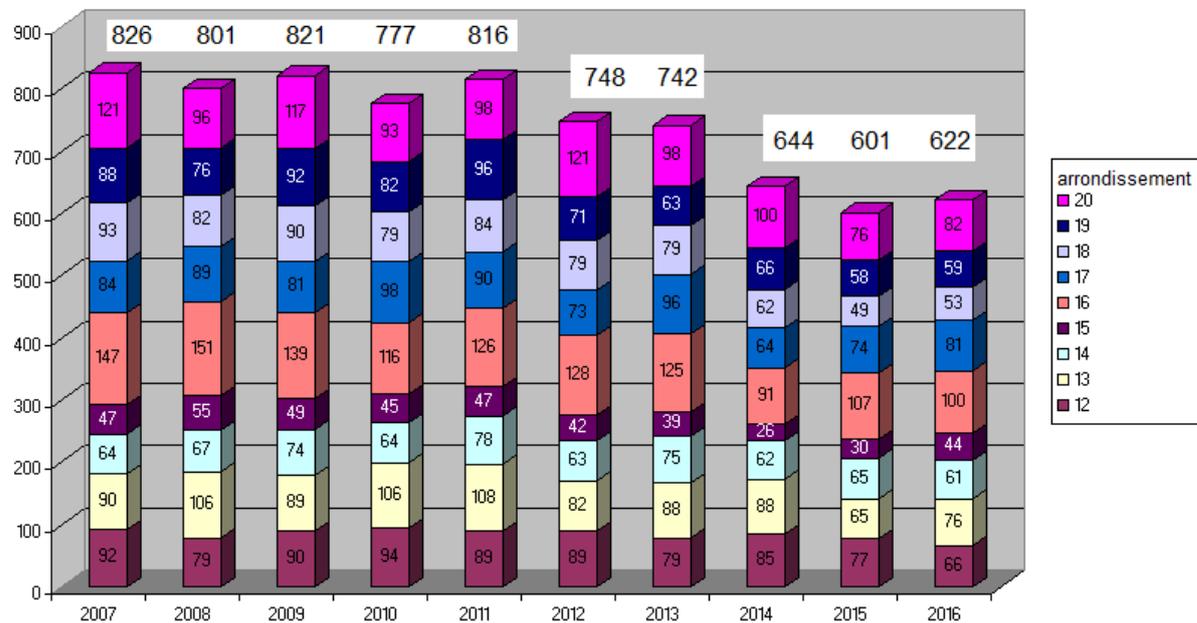
Si les cartes annuelles ne sont pas significatives au regard du nombre d'accidents mortels concernés, il est possible d'identifier des « tendances » au niveau du cumul 2012-2016, dont :

- Une concentration d'accidents de 2 RM dans le Bois de Boulogne, sur le boulevard périphérique (notamment portion Sud), sur les Maréchaux (partie Est) ;
- La survenance des accidents mortels de cyclistes sur les grands axes de circulation ;
- La part importante des accidents mortels de piétons dans les 17^{ème}, 18^{ème} et 20^{ème} arrondissements.

2.2.1.6 Le boulevard périphérique



Entre 2007-2011 et 2012-2016, le nombre d'accidents sur le boulevard périphérique a baissé de 16,93 %. Le nombre des tués est lui passé de 14 à 17.

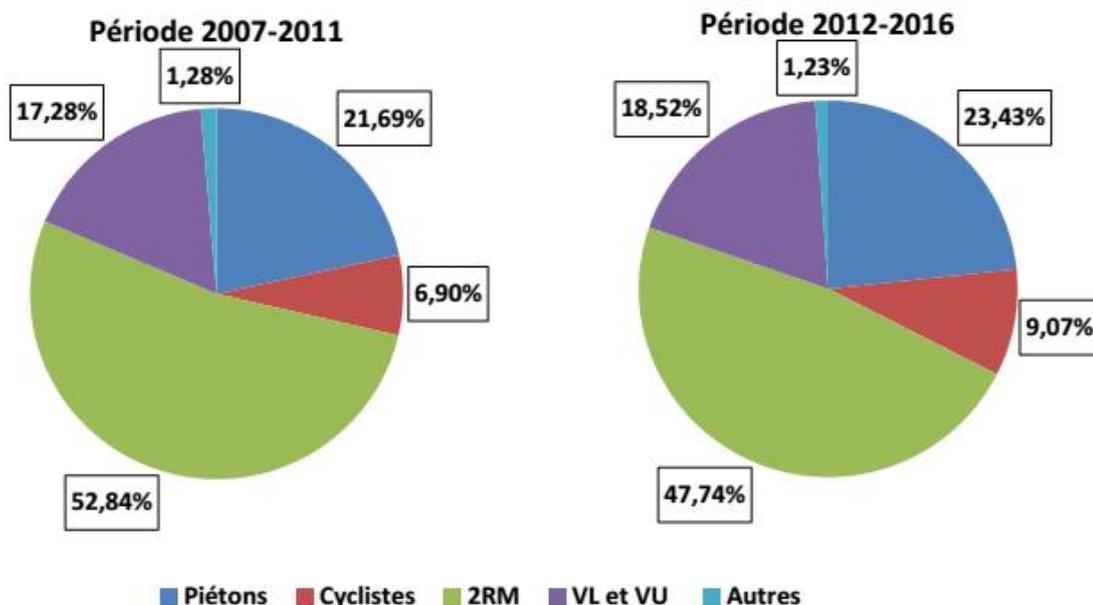


Répartition des accidents par arrondissement

Ce sont les parties correspondant aux 16^{ème} et 20^{ème} arrondissements qui enregistrent le plus d'accidents, le 20^{ème} comptabilisant également le plus grand nombre de tués (5 des 17 tués entre 2012 et 2016).

A noter l'important décrochage survenu en 2014, en lien avec l'abaissement de la vitesse maximale autorisée de 80 à 70 km/h, après celui survenu en 2012 du fait de la multiplication des radars fixes le long du périphérique.

2.2.1.7 Les victimes par catégories d'usagers



La comparaison des périodes de référence des deux derniers DGO met en évidence, dans un contexte de baisse de 17,38 % des victimes :

- Une évolution favorable des 2 RM tant en valeur absolue (- 25,35 % de victimes) qu'en proportion. Cette catégorie d'utilisateur demeure cependant la plus touchée par les accidents et représente 73 des 195 des tués (37,43 %) sur la période 2012-2016 ;
- Une moindre baisse du nombre de piétons victimes (- 10,75 %) qui accroît de fait leur proportion au sein des victimes. Leur part reste très importante au niveau des tués (95 des 195 tués, 48,71 %) ;
- Une évolution défavorable des usagers de vélos (+ 8,62 % de victimes, 8,71 % des tués) partiellement en lien avec l'accroissement du nombre de cyclistes dans la capitale.

Ces usagers « vulnérables » restent donc un enjeu prioritaire de sécurité routière dans Paris, surtout au niveau des tués (185 des 195 victimes, soit près de 95 %).

Répartition des accidents selon le mode de déplacement, période 2012-2016

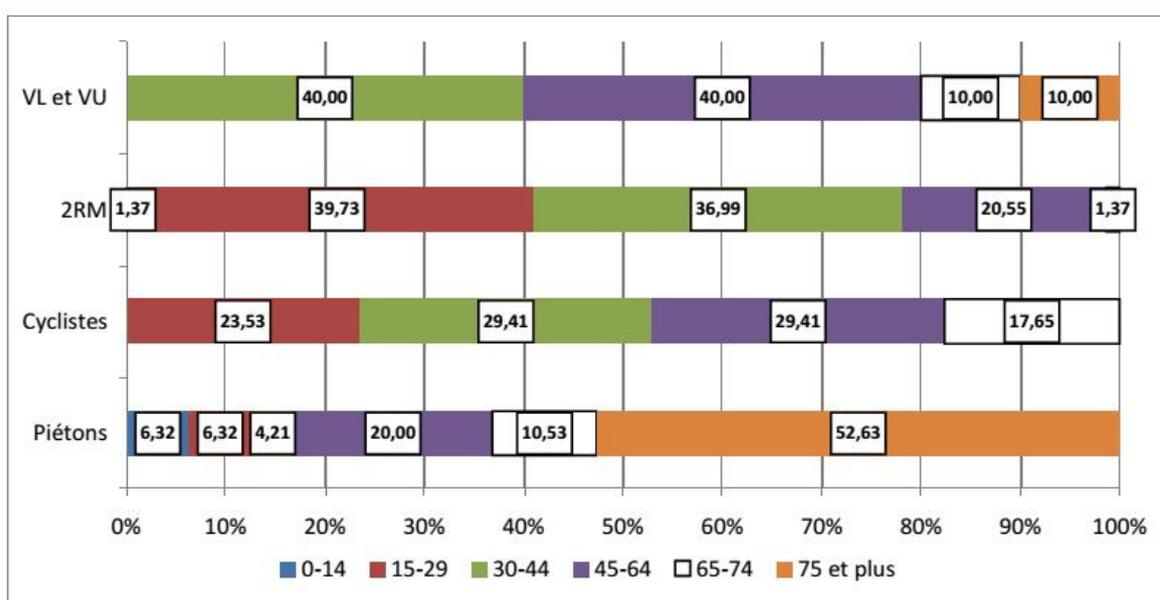
	Accidents impliquant au moins 1...					Ensemble
	Piétons	Cyclistes	2RM	VL et VU	Autres	
Nombre d'accidents corporels	8649	3893	18847	23866	1756	32844
%	26,33	11,85	57,38	72,66	5,35	
Nombre de tués	95	20	93	108	35	195
%	48,72	10,26	47,69	55,38	17,95	

A l'inverse, les automobilistes ou autres usagers (Bus, Poids Lourds) ne représentent, sur la période 2012-2016, que 19,75 % des victimes et 5,12 % des tués.

Pour autant, leur implication dans les accidents reste importante puisque :

- Les automobilistes (VL et VU) sont impliqués dans 72,66 % des accidents corporels et 55,38 % des accidents mortels ;
- Les accidents avec un bus ou un PL ont des conséquences plus importantes (seulement impliqués dans 5,35 % des accidents corporels, mais dans 17,95 % des mortels).

2.2.1.8 Les victimes par classes d'âge et catégories



L'analyse de la répartition des victimes d'accidents mortels par classes d'âge et par catégories met en évidence la surreprésentation des seniors au sein des piétons victimes.

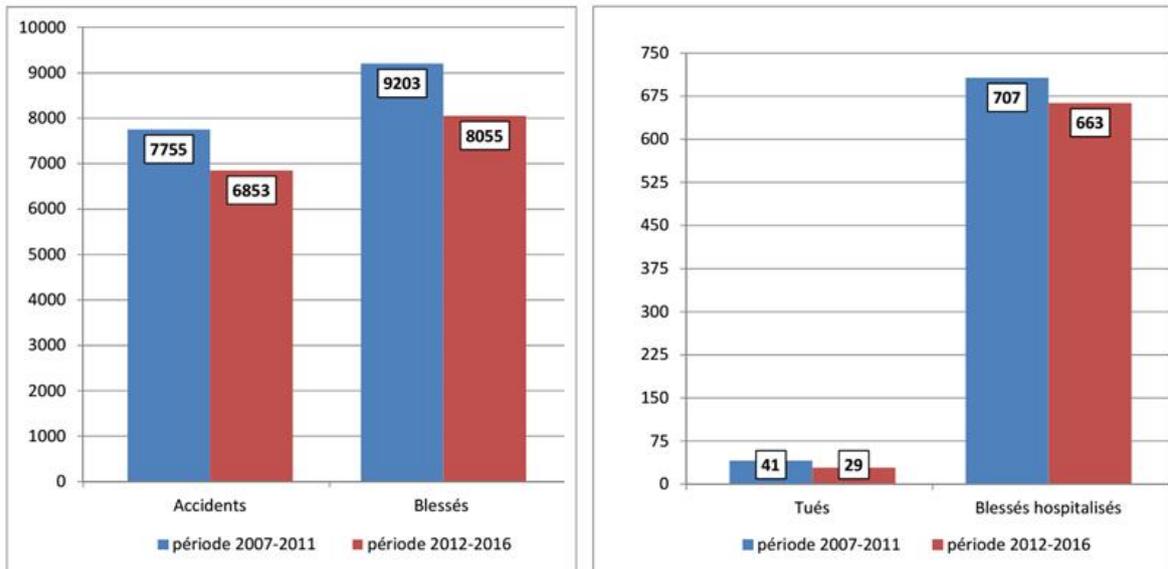
2.2.2 Evolutions des comportements

Le DGO 2013-2017 avait identifié 5 enjeux au sein desquels 2 étaient relatifs à des facteurs accidentogènes :

- la vitesse inadaptée,
- l'alcool et les produits psychotropes.

Il est donc intéressant d'analyser l'évolution de ces facteurs au sein des accidents parisiens.

2.2.2.1 La vitesse

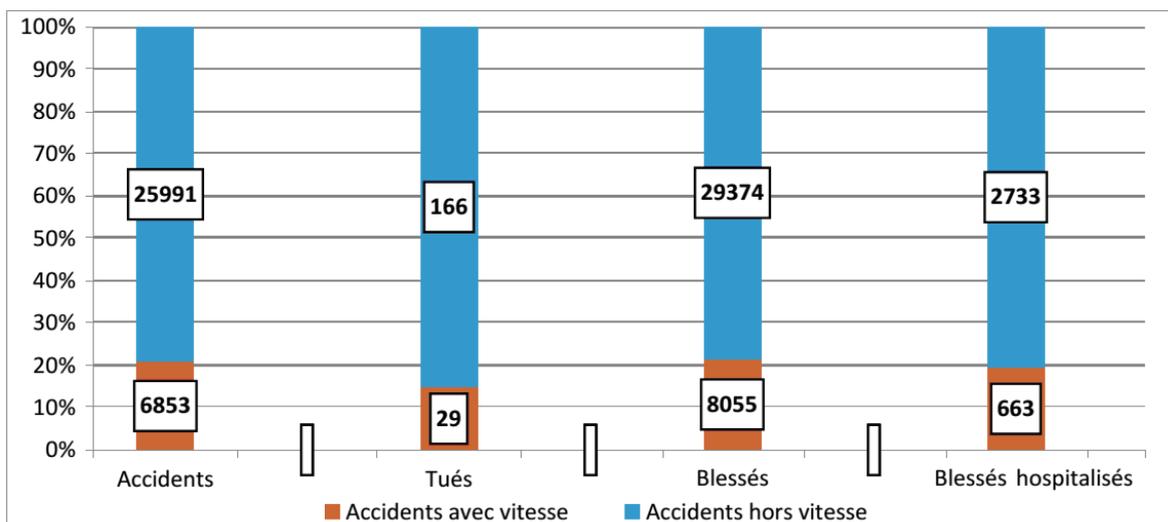


Entre 2007-2011 et 2012-2016, la présence du facteur « vitesse inadaptée » a baissé de :

- 11,63 % au sein des accidents corporels ;
- 29,27 % au sein des accidents mortels ;
- 12,47 % au niveau des victimes ;
- 6,22 % au niveau des blessés hospitalisés.

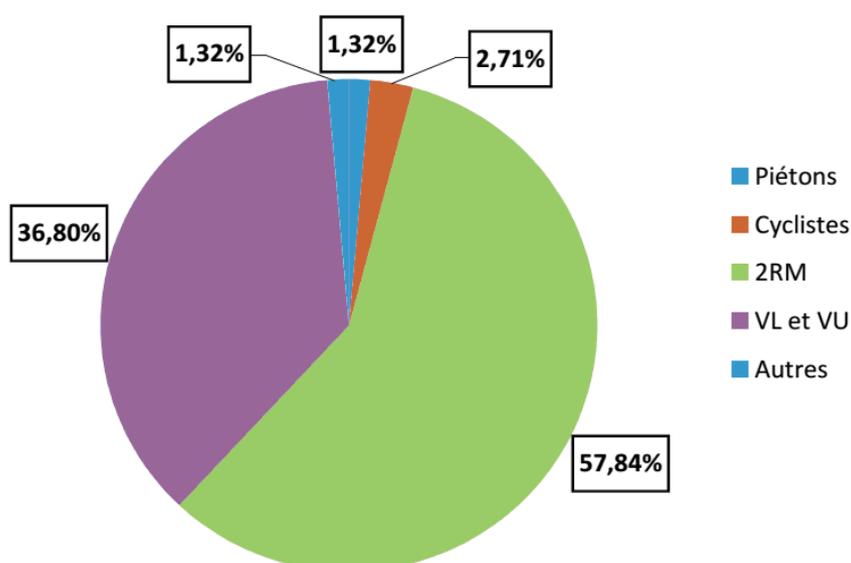
L'évolution sur les 5 dernières années est positive, potentiellement en lien avec la baisse des vitesses moyennes pratiquées dans Paris.

Ainsi, entre 2012 et 2016, la présence du facteur vitesse baisse de 29,92 % au sein des accidents corporels, de 55,56 % au sein des accidents mortels et de 29,48 % au niveau des victimes (- 2,99 % au niveau des blessés hospitalisés).

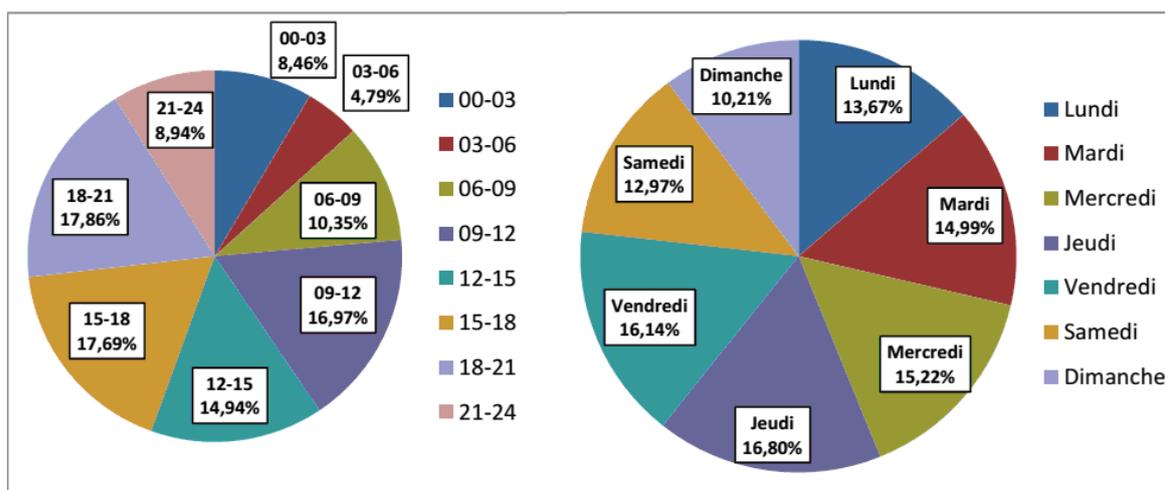


Le facteur vitesse a été identifié au sein de 29 des 195 accidents mortels survenus entre 2011 et 2016 (14,87 %) et de 6853 des 32844 accidents corporels (20,87 %).

Victimes des accidents avec un facteur vitesse



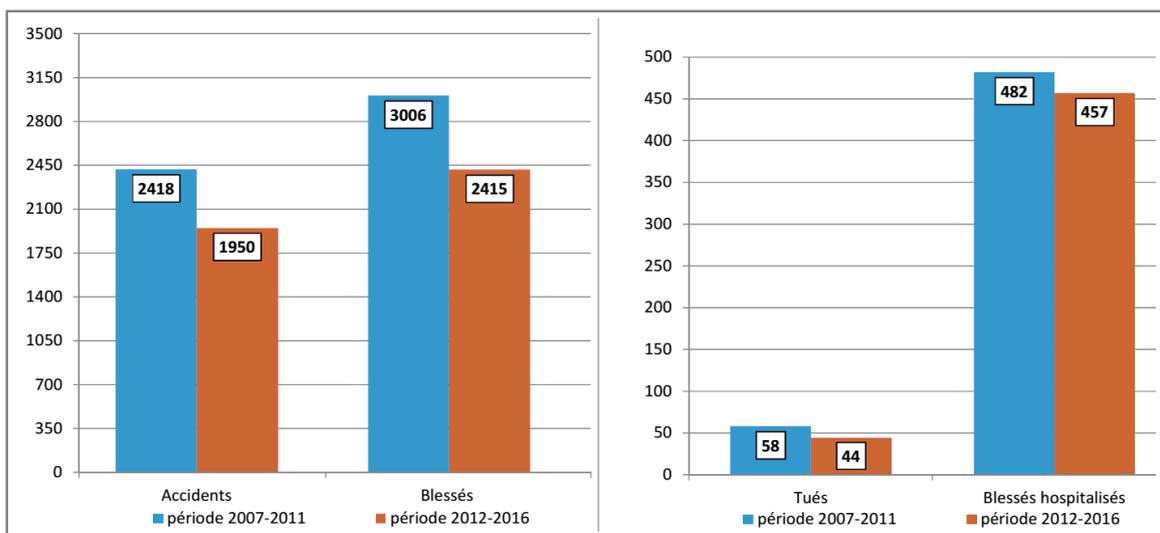
Les usagers de 2 roues motorisés sont les principales victimes des accidents au sein desquels le facteur vitesse a été retenu, sachant qu'il s'agit souvent d'une vitesse inadaptée pratiquée par des usagers eux-mêmes.



L'analyse de la répartition dans le temps des accidents avec un facteur vitesse ne met pas en évidence une prépondérance des périodes où la circulation est présumée plus fluide, à savoir la nuit ou le week-end.

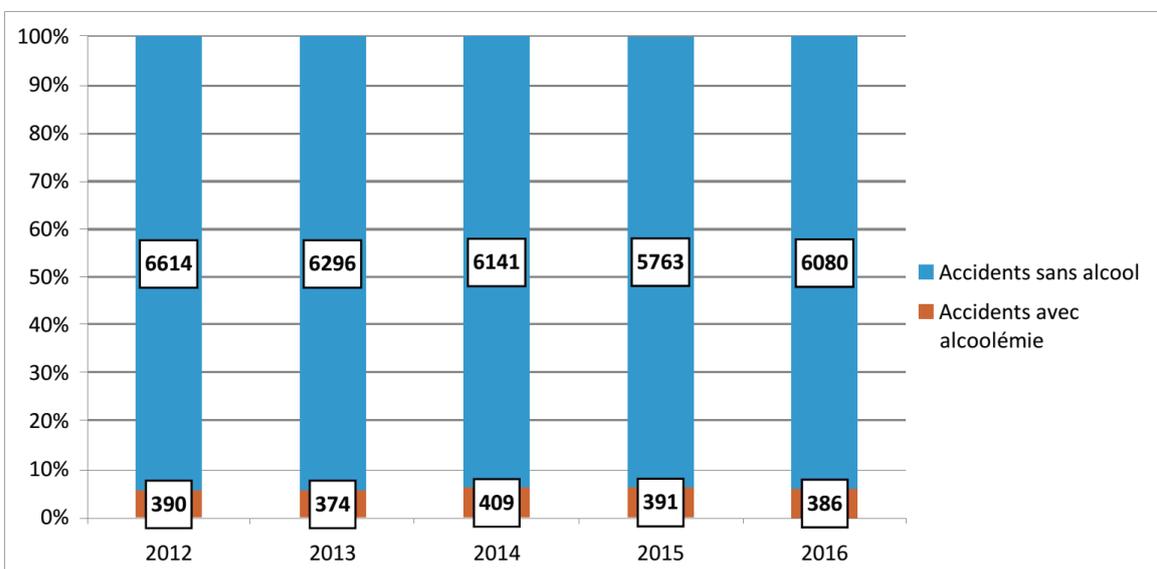
Cette situation confirme que la vitesse inadaptée est prépondérante par rapport à la vitesse excessive pour cet enjeu du DGO.

2.2.2.2 La conduite en alcoolémie



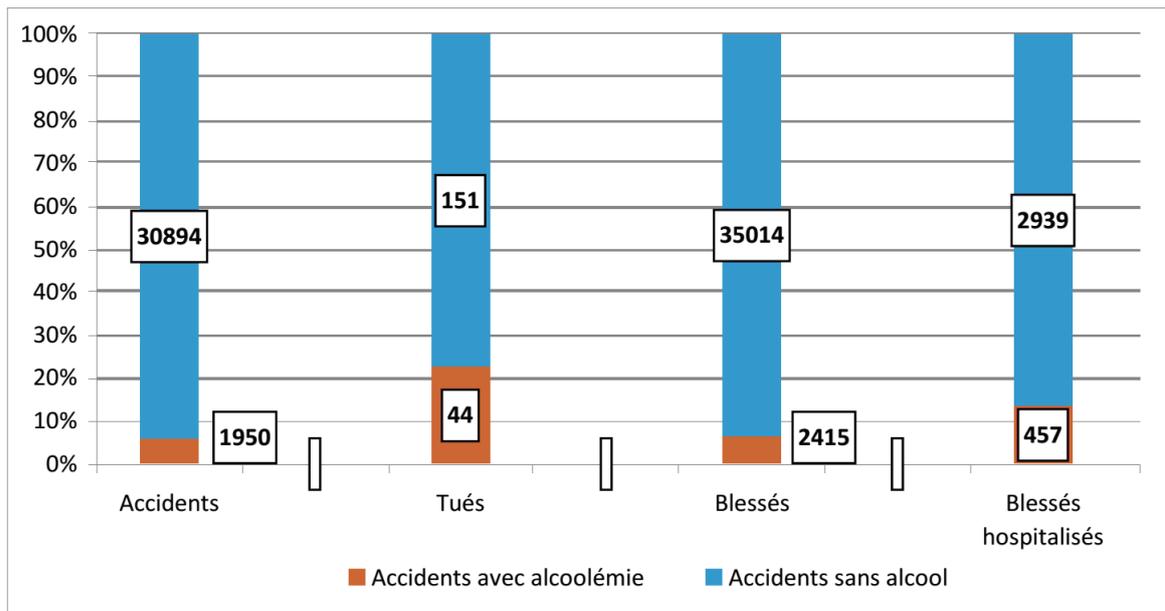
Entre 2007-2011 et 2012-2016, la présence du facteur alcool a baissé de :

- 19,35 % au sein des accidents corporels ;
- 24,14 % au sein des accidents mortels ;
- 19,66 % au niveau des victimes ;
- 5,19 % au niveau des blessés hospitalisés.

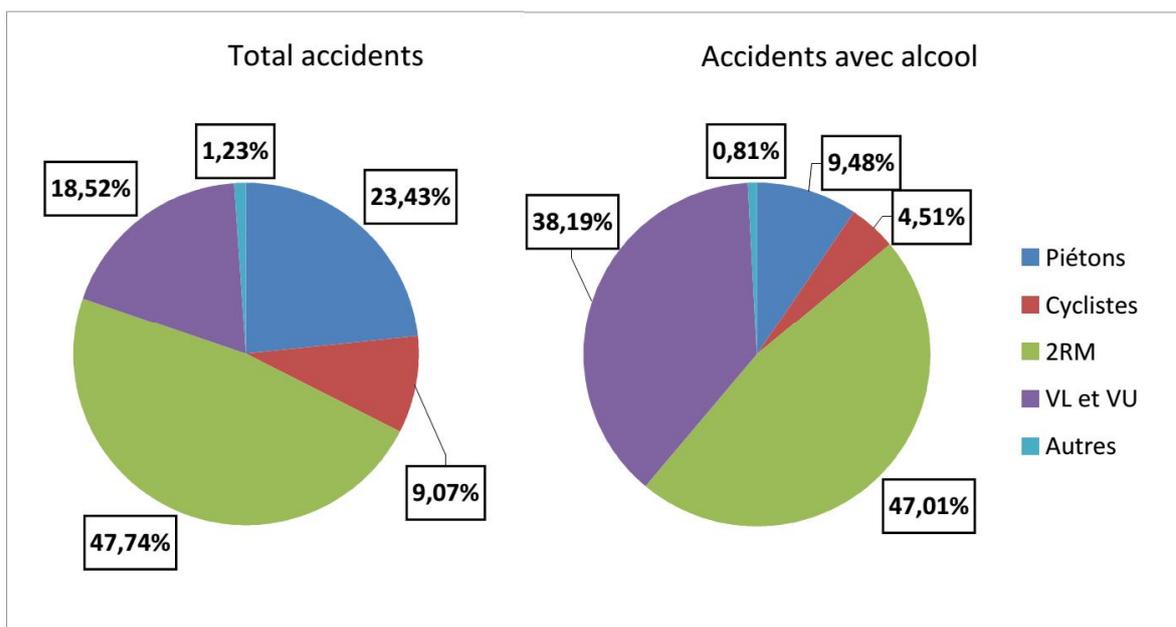


L'évolution sur les 5 dernières années est stable. Entre 2012 et 2016, la présence du facteur alcool baisse de 1,03 % au sein des accidents corporels et de 1,24 % au niveau des victimes (- 16,67 % au niveau des blessés hospitalisés).

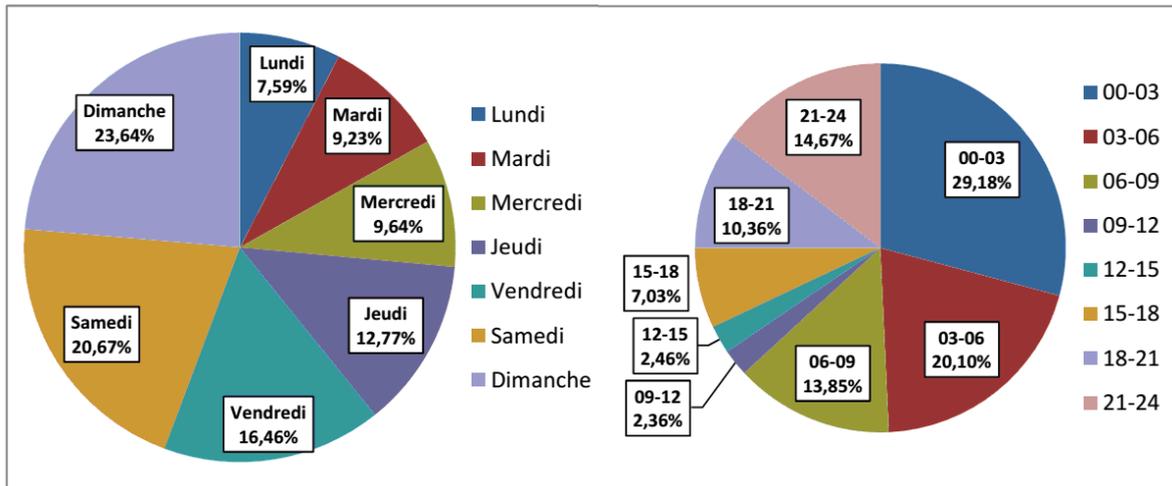
En ce qui concerne les accidents mortels, la situation évolue d'une année à l'autre, mais sur des chiffres faibles (variant de 5 à 12, avec une moyenne de 9 par an).



Le facteur alcool a été identifié au sein de 44 des 195 accidents mortels survenus entre 2011 et 2016 (22,56 % contre 24 % au niveau national) et de 1950 des 32844 accidents corporels (5,94 %).

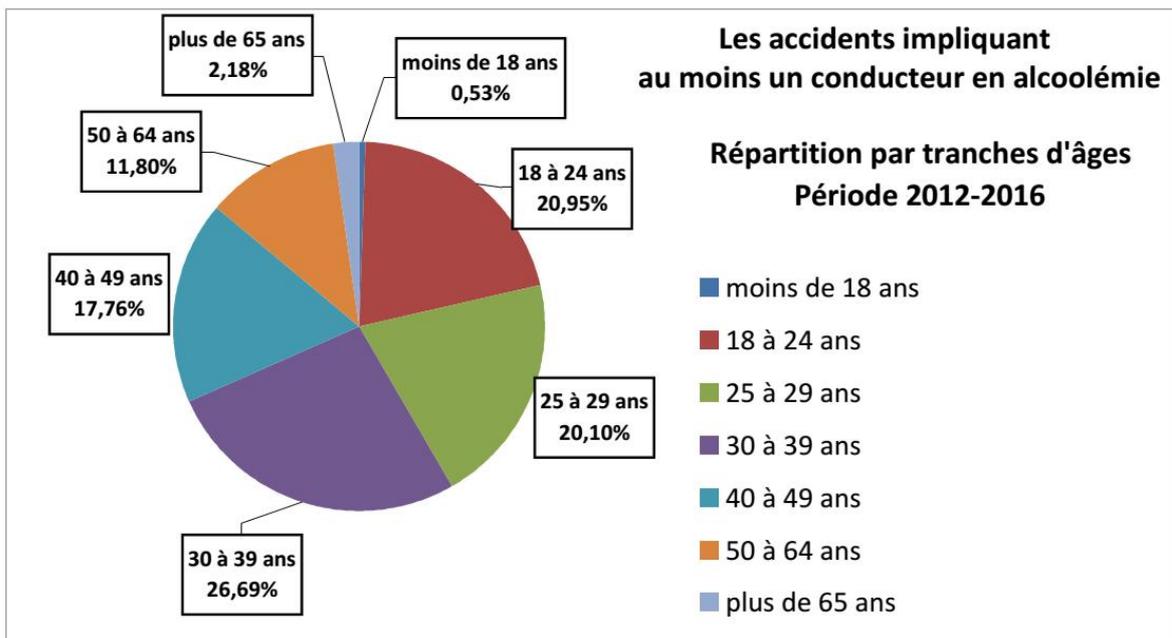


Les usagers de 2 RM sont les principales victimes des accidents au sein desquels le facteur alcool est présent. A noter une surreprésentation des conducteurs de VL par rapport à l'ensemble des accidents.



L'analyse de la répartition dans le temps des accidents avec un facteur alcool met en évidence :

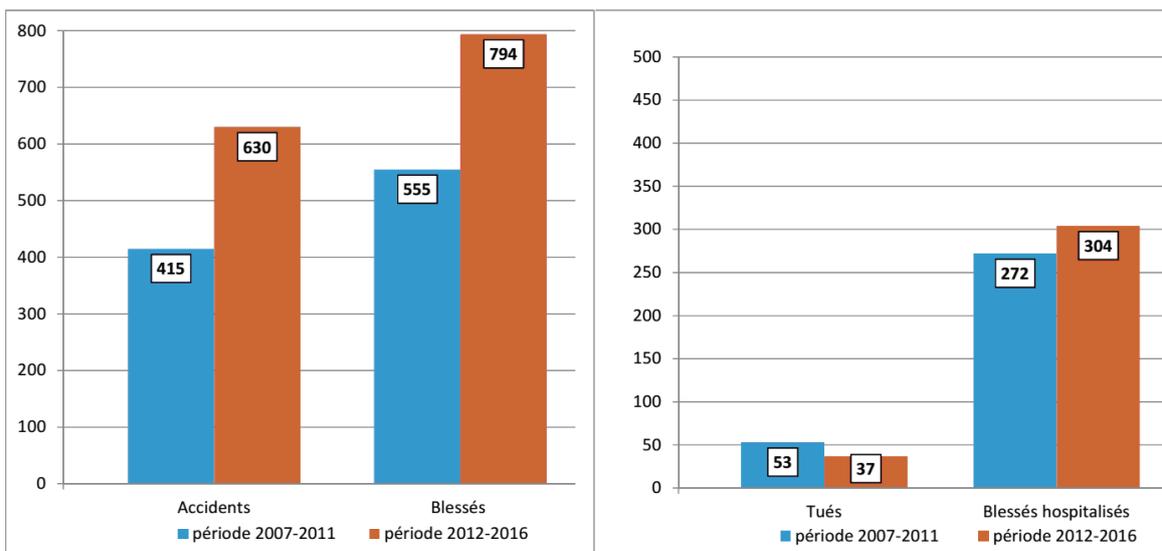
- La prépondérance du week-end, dimanche, samedi et dans une moindre mesure le vendredi, ces trois jours concentrant près de 61 % des accidents concernés par l'alcool ;
- Celle également de la période nocturne, près de 64 % des accidents concernés survenant entre 21h00 et 6h00.



L'analyse des conducteurs en alcoolémie impliqués dans un accident met en évidence la part prépondérante des 18-29 ans (41,05 %).

A noter également que les 18-24 ans sont concernés dans 30,77 % des accidents mortels avec alcoolémie, et les 30-39 ans dans 1 accident mortel sur 3.

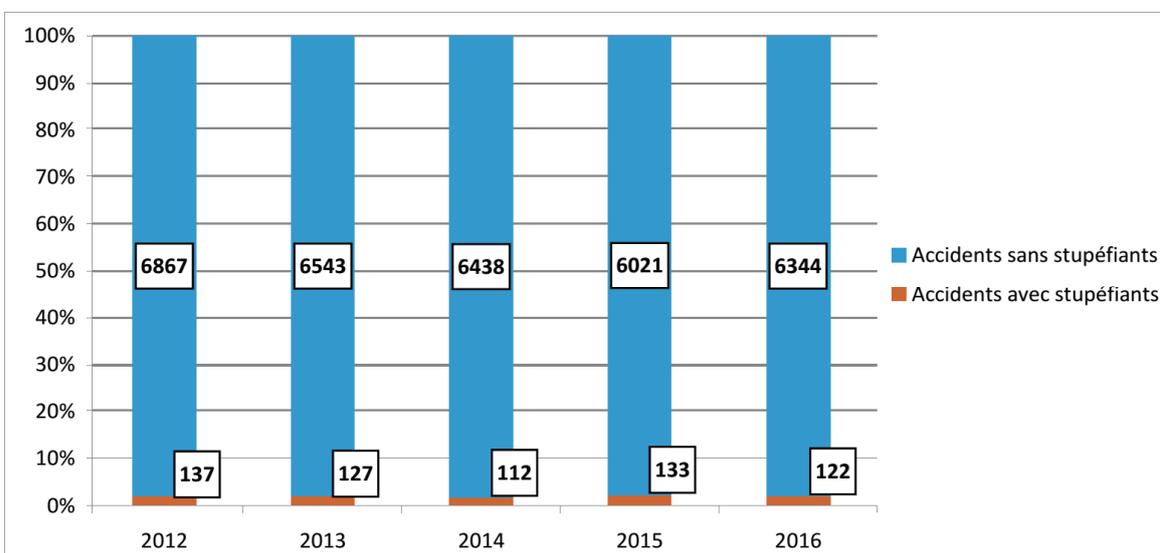
2.2.2.3 La conduite sous l'emprise de stupéfiants



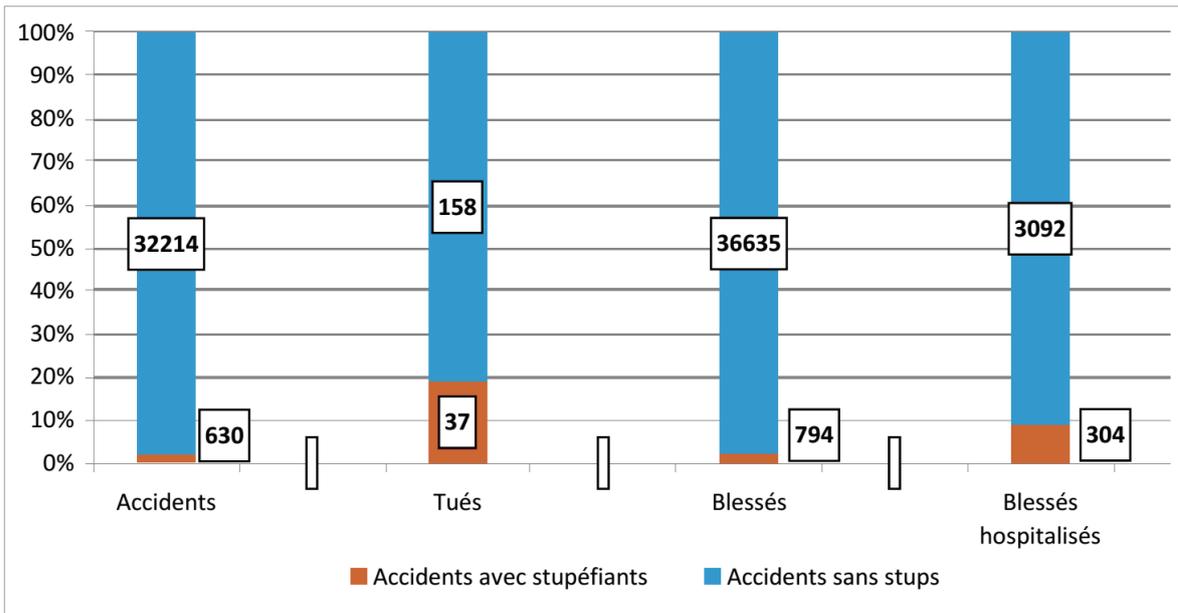
Entre 2007-2011 et 2012-2016, la présence du facteur « stupéfiants » a :

- Augmenté de 51,81 % au sein des accidents corporels ;
- Baissé de 30,19 % au sein des accidents mortels ;
- Augmenté de 43,06 % au niveau des victimes ;
- Augmenté de 11,76 % au niveau des blessés hospitalisés.

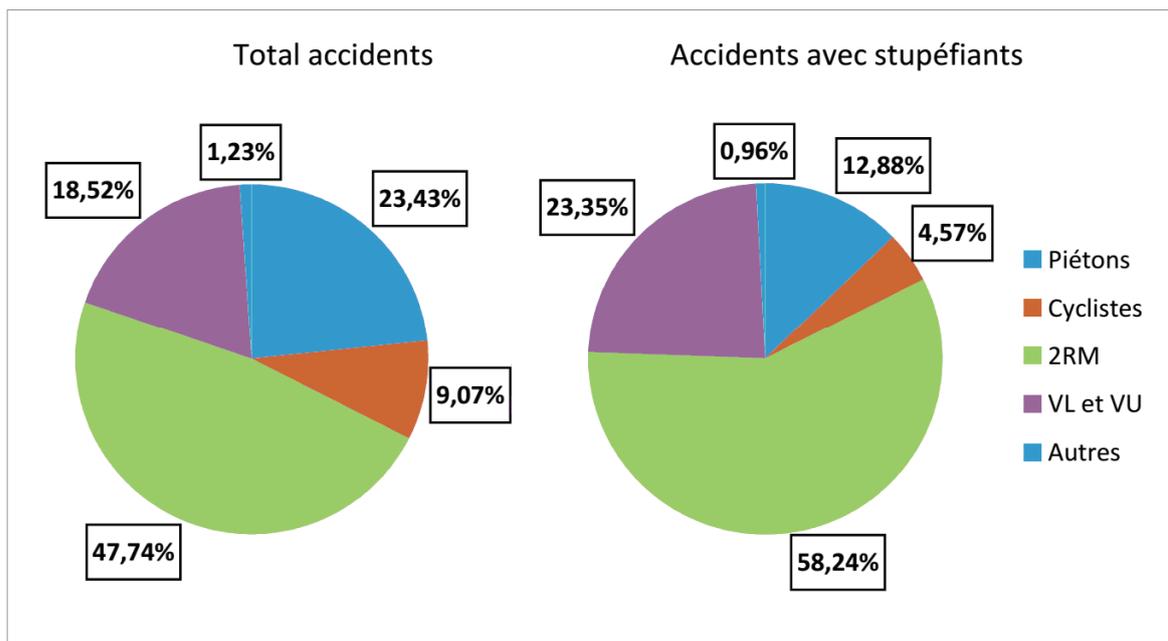
Cette évolution est en grande partie liée aux progrès accomplis dans le dépistage de ces substances.



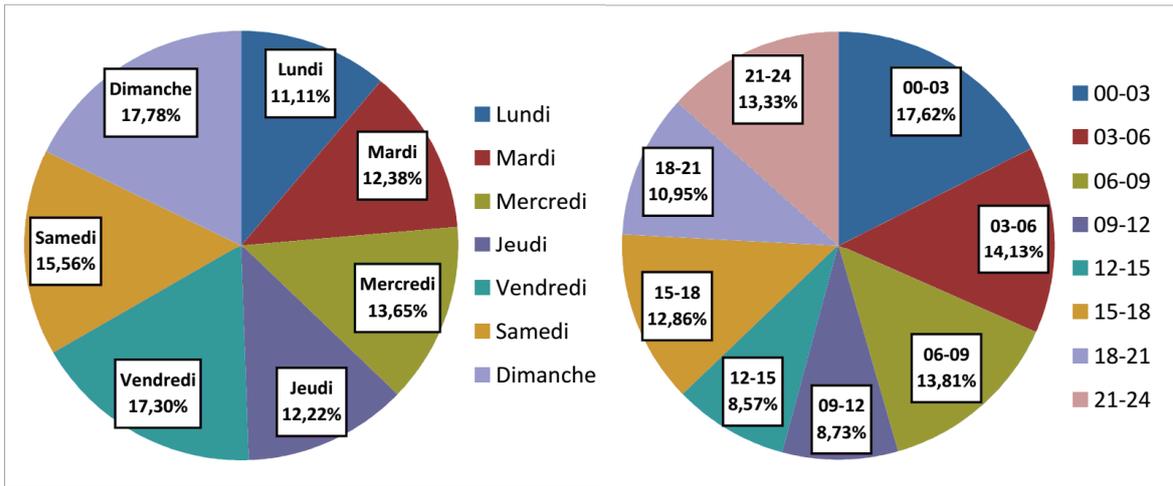
L'évolution sur les 5 dernières années est d'autant plus stable que le nombre d'accidents concernés reste faible. Entre 2012 et 2016, la présence du facteur « stupéfiants » baisse de 10,95 % au sein des accidents corporels, de 40 % au niveau des accidents mortels et de 18,29 % au niveau des victimes (- 25 % au niveau des blessés hospitalisés).



Le facteur « stupéfiants » a été identifié au sein de 37 des 195 accidents mortels survenus entre 2011 et 2016 (18,97 %, contre 14 % au niveau national) et de 630 des 32844 accidents corporels (1,92 %).

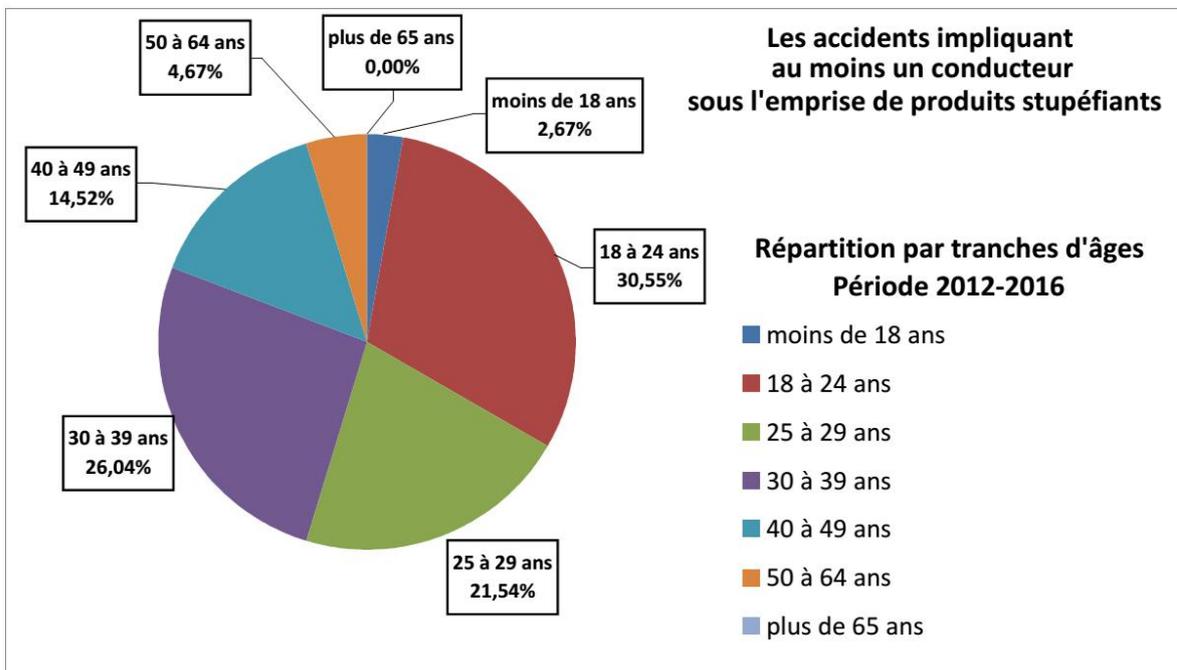


Les usagers de 2 RM et les conducteurs de VL sont logiquement surreprésentés au sein des accidents avec un facteur « stupéfiants » présent.



Comme avec l'alcool, l'analyse de la répartition dans le temps des accidents avec un facteur « stupéfiants » met en évidence :

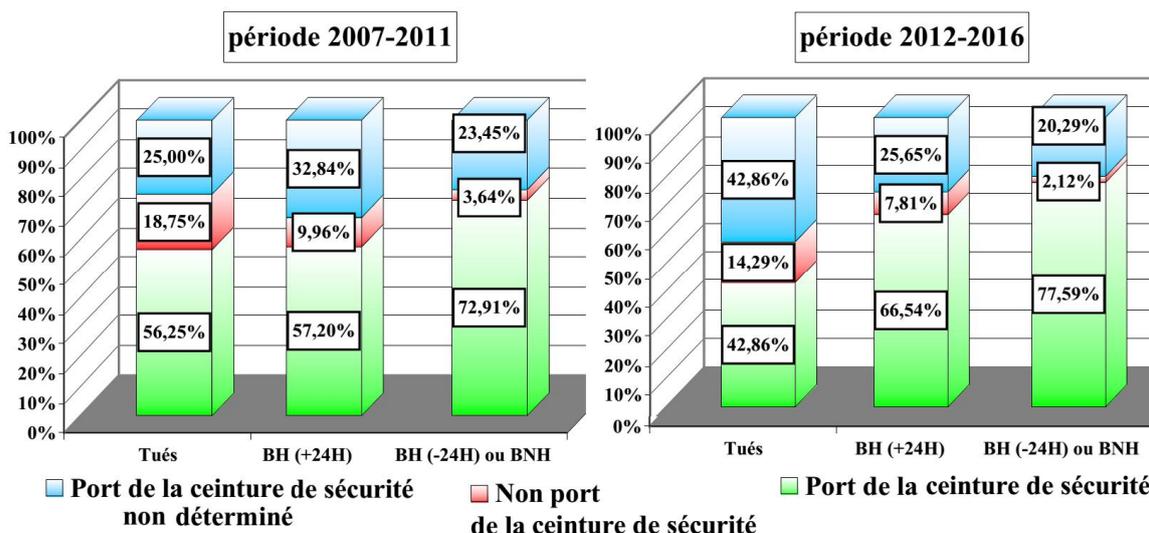
- La prépondérance du week-end, dimanche, samedi et vendredi concentrant 60,64 % des accidents concernés ;
- Celle également de la période nocturne, près de 59 % des accidents concernés survenant entre 21h00 et 9h00.



L'analyse des conducteurs sous l'emprise de produits stupéfiants et impliqués dans un accident met en évidence la part prépondérante des 18-29 ans (52,09 %).

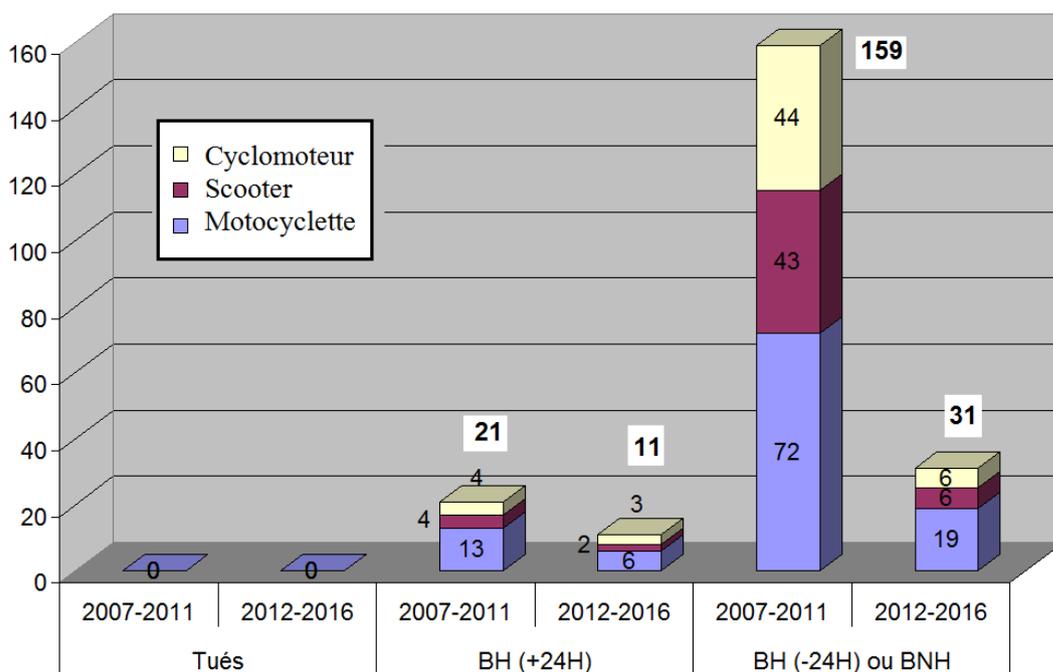
A noter également que les seuls 18-24 ans sont concernés dans 44,44 % des accidents mortels avec présence de stupéfiants.

2.2.2.4 La ceinture de sécurité



Les accidents dans lesquels le non-port de la ceinture par un conducteur ou passager victime a été identifié, enregistrent une baisse en valeur et en proportion entre les deux périodes étudiées. Ainsi, le nombre de tués concernés passe de 3 sur la période 2007-2011 à 1 sur celle 2012-2016, celui des blessés hospitalisés de 27 (9,96 % des hospitalisés) à 21 (7,81 %) et celui des blessés non-hospitalisés de 248 (3,64 % des blessés légers) à 129 (2,12%).

2.2.2.5 Le non-port du casque en deux-roues motorisés



En matière de non-port du casque, quelle que soit la catégorie d'usagers de 2 RM (cyclomoteur, scooter ou moto), le nombre de victimes a fortement diminué (- 76,66 %) entre les périodes 2007-2001 et 2012-2016. Ce sont néanmoins les usagers de cyclomoteurs qui, au sein des accidents de la route, restent les plus concernés par le non-port du casque (54,5 % des blessés hospitalisés et 61,3 % des autres victimes).

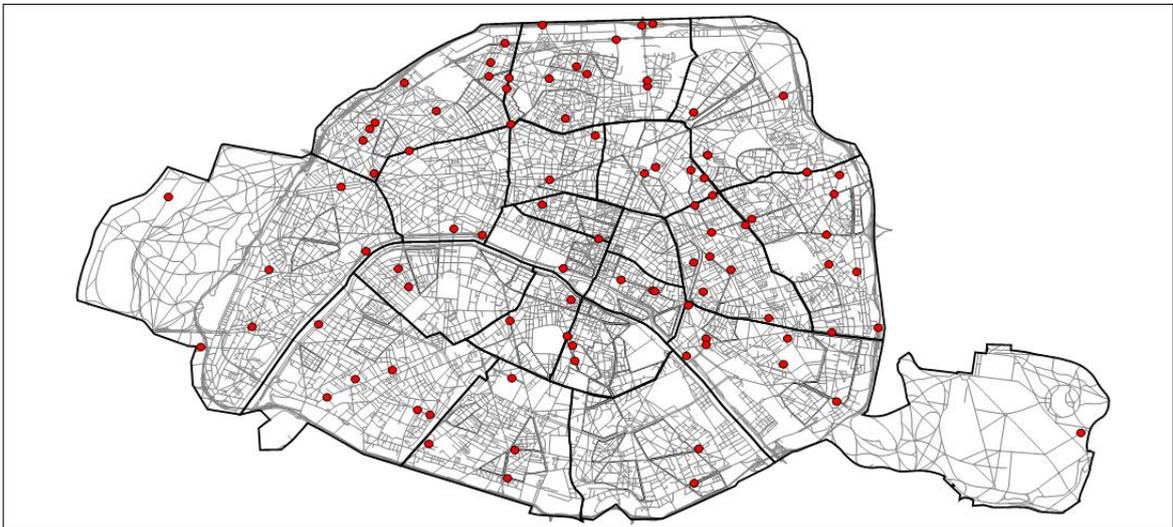
2.2.3 Evolutions relatives aux usagers vulnérables

Trois des cinq enjeux identifiés par le DGO 2013-2017 étaient en lien avec des catégories d'usagers de la voie publique :

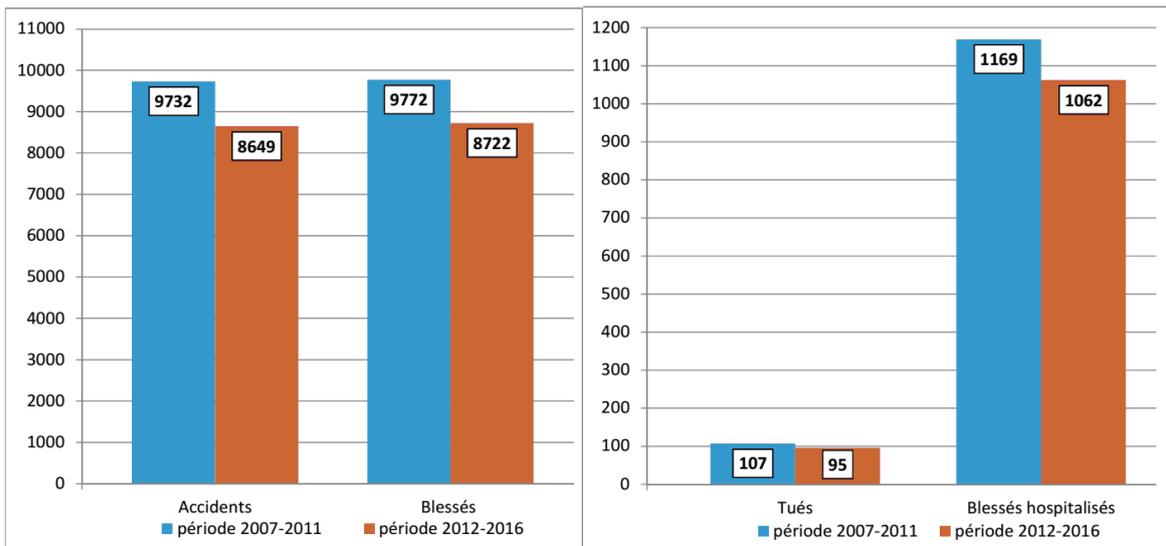
- Les piétons ;
- Les usagers de deux-roues motorisés ;
- Les cyclistes.

2.2.3.1 Les piétons

Les accidents avec au moins un piéton tué
Années 2012 à 2016

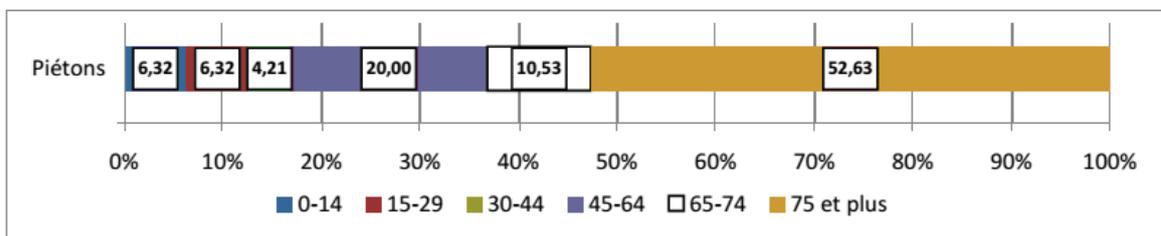


La cartographie des accidents mortels de piétons, survenus entre 2012 et 2016, met en évidence qu'ils surviennent principalement dans les arrondissements périphériques du Nord de Paris, les 17^{ème}, 18^{ème} et 20^{ème} arrondissements, le 19^{ème} faisant exception.



Entre 2007-2011 et 2012-2016, les accidents impliquant un piéton ont enregistré une baisse :

- de 11,13 % au sein des accidents corporels ;
- de 11,21 % au sein des accidents mortels ;
- de 10,74 % au niveau des victimes ;
- de 9,15 % au niveau des blessés hospitalisés.

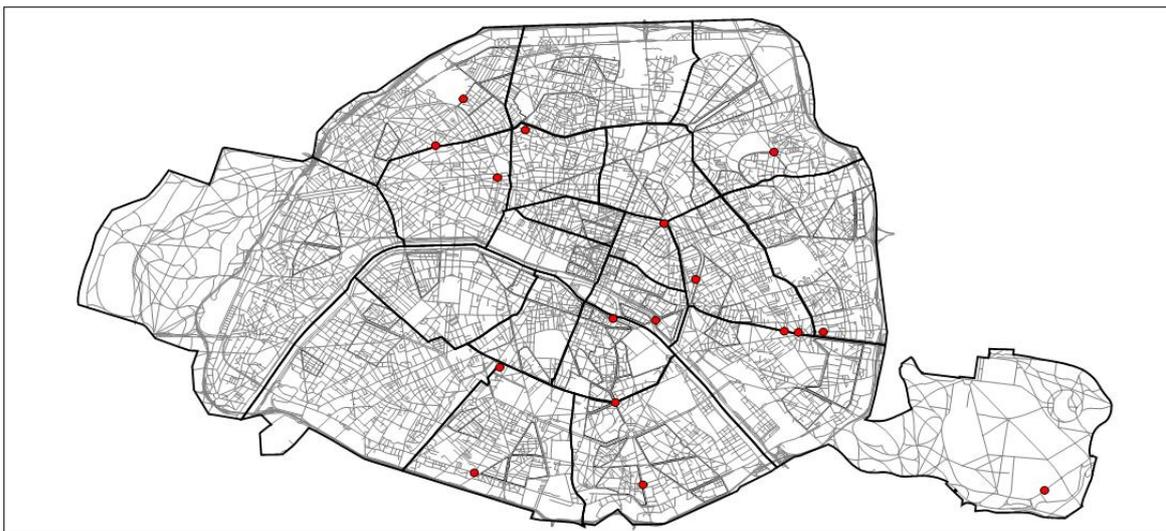


Comme évoqué précédemment, la part des seniors est importante au niveau des piétons victimes d'accidents mortels.

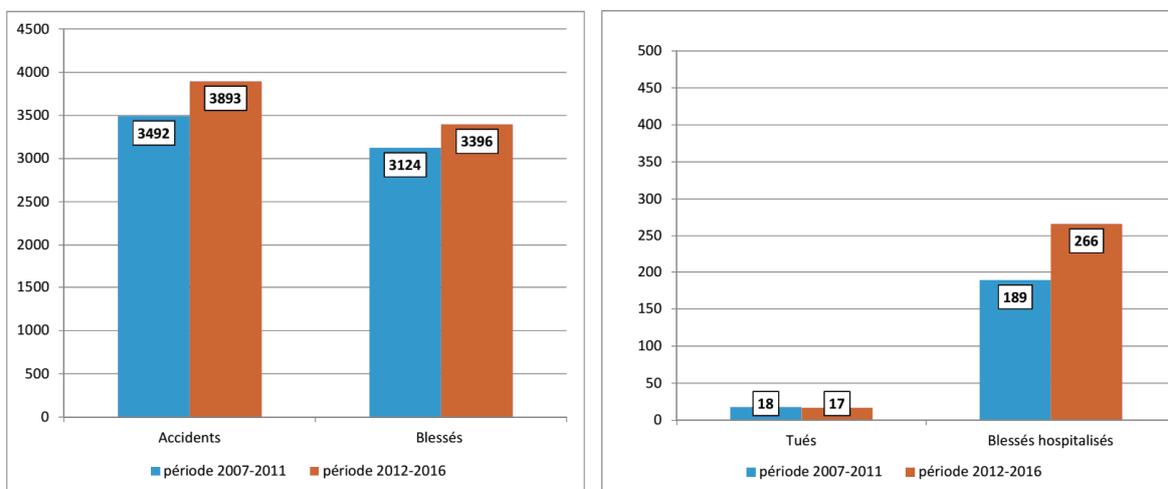
L'analyse de la situation de ces usagers sera affinée dans le chapitre relatif à l'enjeu « seniors » du DGO 2018-2022

2.2.3.2 Les cyclistes

Les accidents avec au moins un cycliste tué
Années 2012 à 2016

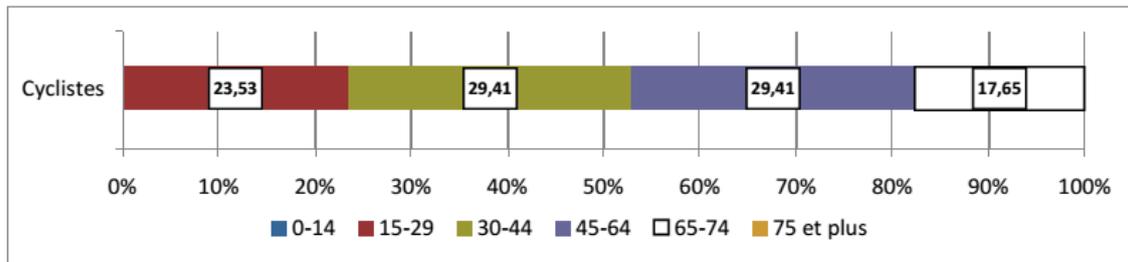


La cartographie des accidents mortels de cyclistes, survenus entre 2012 et 2016 ne permet pas d'identifier des récurrences particulières, vu le faible nombre de cas. On peut néanmoins s'interroger sur les trois accidents à proximité de la Place de la Nation, ou encore sur les deux survenus sur l'axe Montparnasse – Port Royal.

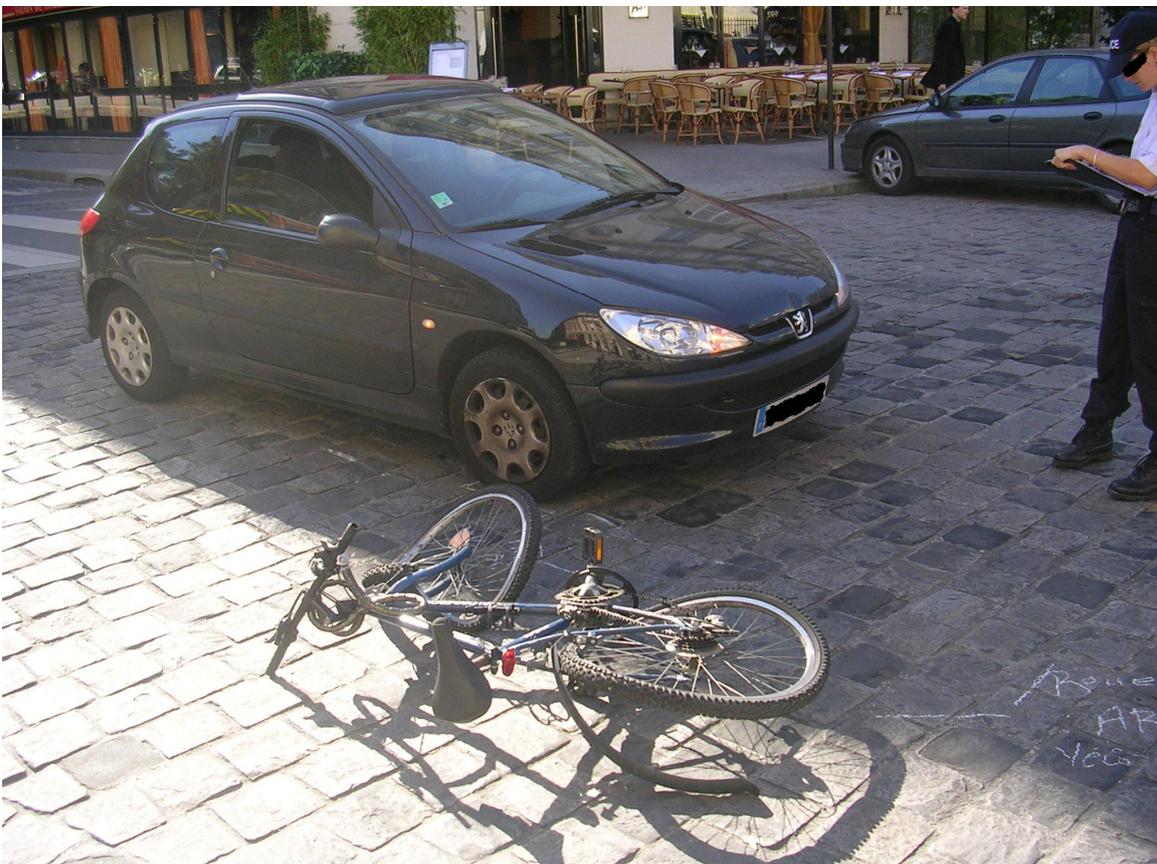


Entre 2007-2011 et 2012-2016, les accidents impliquant un cycliste ont enregistré :

- Une hausse de 11,48 % au sein des accidents corporels ;
- Une baisse de 5,56 % au sein des accidents mortels ;
- Une hausse de 8,71 % au niveau des victimes ;
- Une hausse de 40,74 % au niveau des blessés hospitalisés.

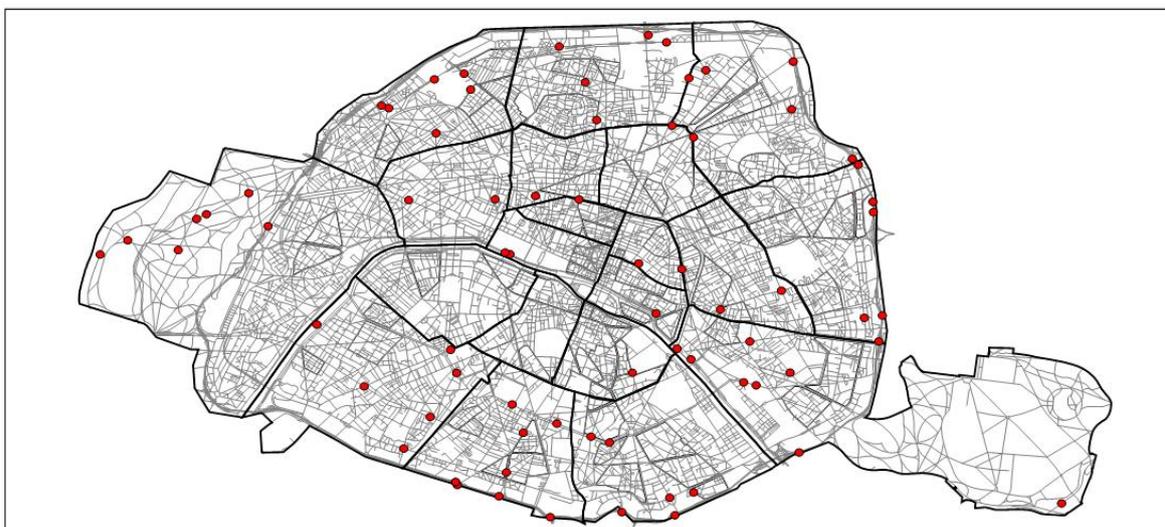


C'est la population « active » (30-64 ans) qui est la première concernée par les accidents mortels de cyclistes.

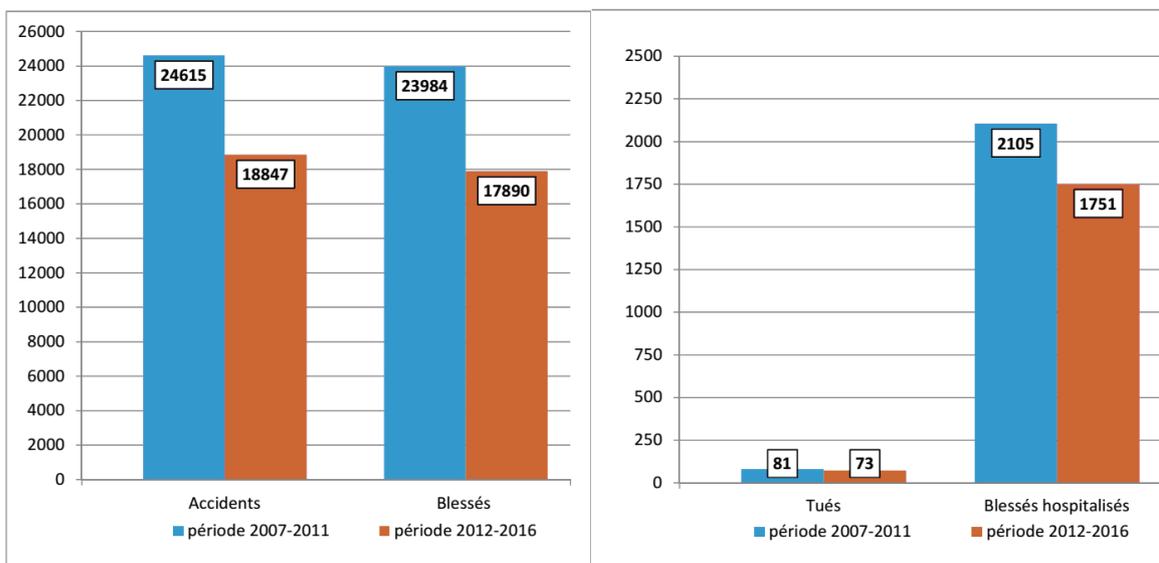


2.2.3.3 Les deux-roues motorisés

Les accidents avec au moins un 2RM tué
Années 2012 à 2016

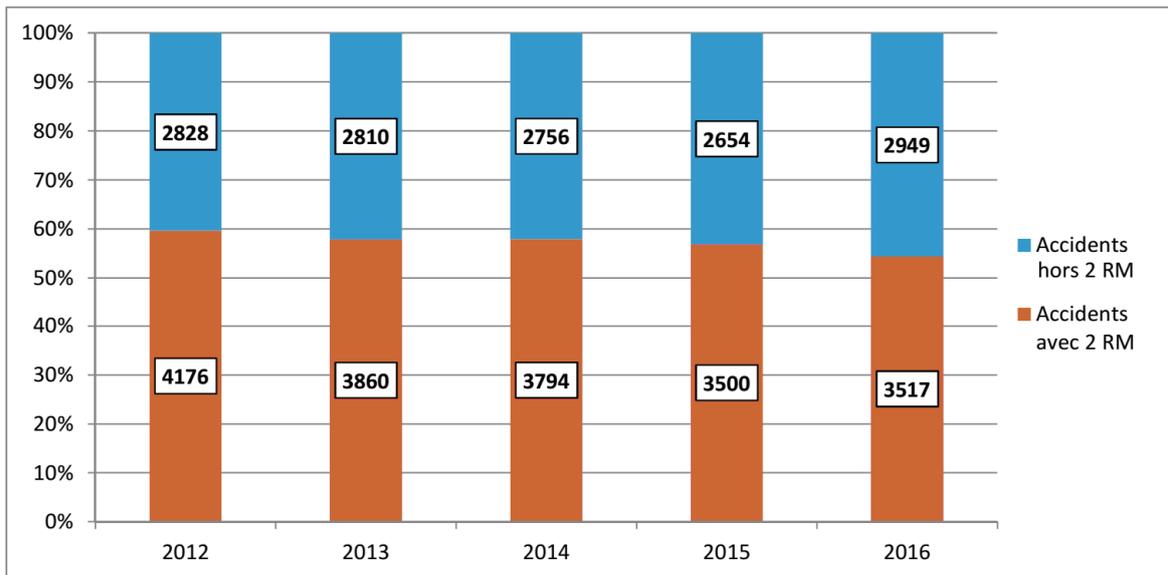


La cartographie des accidents mortels de 2 RM, survenus entre 2012 et 2016, met en évidence des accumulations d'accidents dans le bois de Boulogne, sur le boulevard périphérique Sud, sur les Maréchaux Est, certaines pénétrantes (Porte de Vanves - Montparnasse, Porte d'Orléans - Denfert Rochereau).

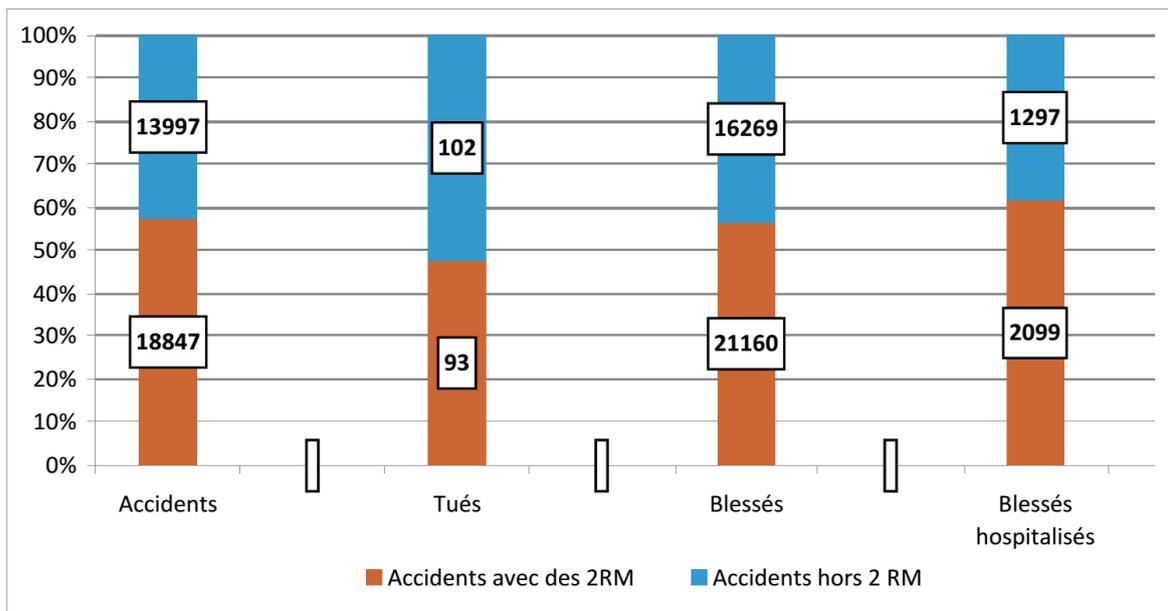


Entre 2007-2011 et 2012-2016, les accidents impliquant un 2 RM ont enregistré une baisse :

- de 23,43 % au sein des accidents corporels ;
- de 9,88 % au sein des accidents mortels ;
- de 25,41 % au niveau des victimes ;
- de 16,82 % au niveau des blessés hospitalisés.

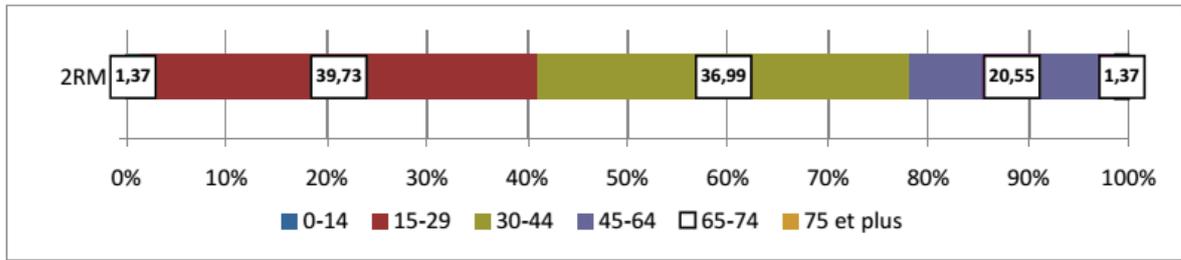


Si cette catégorie a enregistré une évolution très favorable (baisse respective sur les 5 dernières années de 15,78 % des accidents, 17,10 % des blessés et 16,67 % des tués), elle reste néanmoins la plus concernée par les accidents dans Paris.

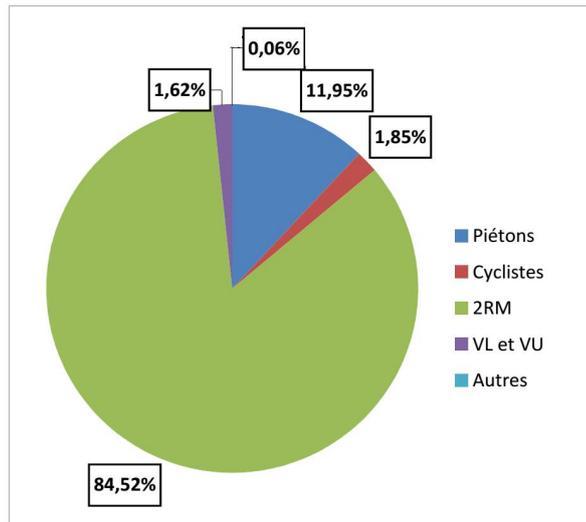


La part des accidents avec 2 RM représente ainsi, sur la période 2012-2016 :

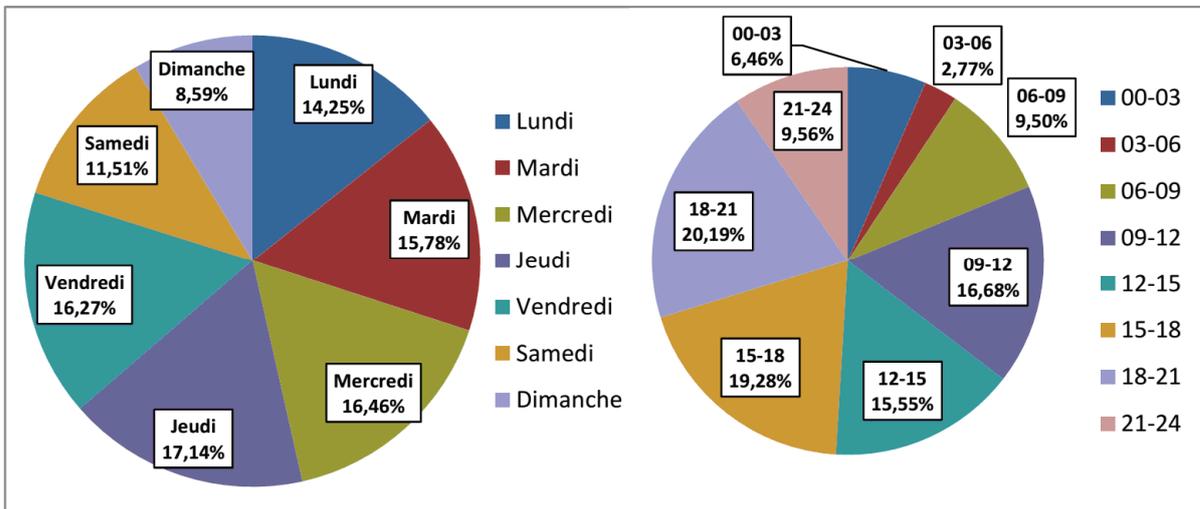
- 57,38 % des accidents ;
- 47,69 % des tués ;
- 56,53 % des blessés ;
- 61,81 % des blessés hospitalisés.



C'est la population « active » qui est la première concernée par les accidents mortels de 2 RM.



Les usagers de 2 RM sont les principales victimes des accidents impliquant un tel engin, puis viennent les piétons dans le cadre de conflits 2 RM / piétons.



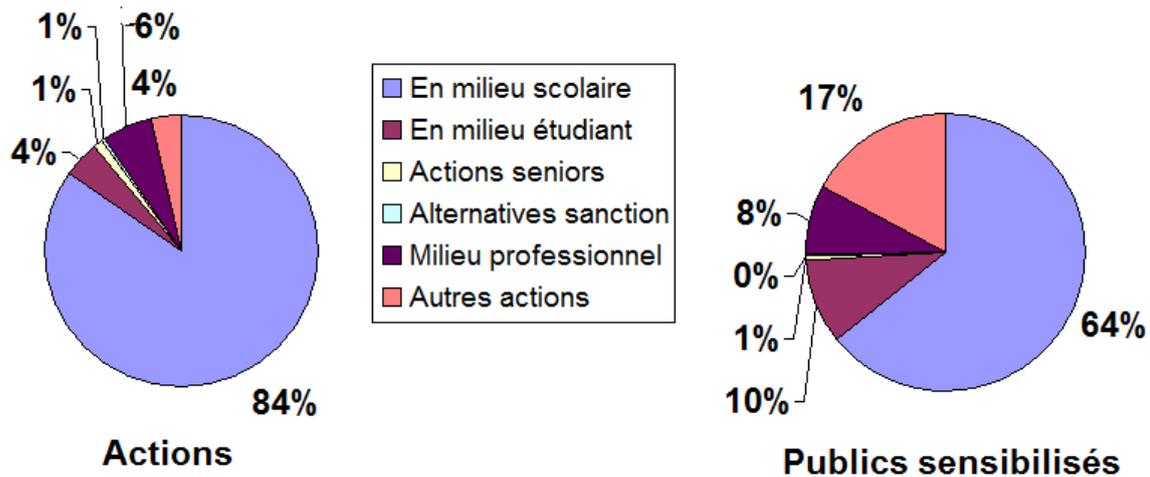
Les accidents de 2 RM surviennent principalement en semaine, au moment des insertions et sorties de Paris, en lien avec un usage domicile / travail de ce mode de transport.

En conclusion, les usagers de 2 RM restent un enjeu majeur de sécurité routière dans Paris.

BILAN DES ACTIONS 2013-2017

3.1 Bilan global

Durant les 5 années du DGO 2013-2017, près de 6000 actions¹⁰ ont été organisées par la Préfecture de Police, au profit de plus de **350 000 personnes**.



En termes d'enjeux, la grande majorité des actions ont eu lieu dans un **cadre scolaire**, recoupant la thématique des **usagers vulnérables** (piétons et des deux-roues motorisés).

Ces cinq années ont également vu un renforcement des actions en direction des étudiants, permettant de sensibiliser un public particulièrement vulnérable, notamment en matière d'alcool ou de stupéfiants.

Si les usagers de deux-roues motorisés restent l'objet de nombreuses actions, l'analyse annuelle de l'accidentalité parisienne a conduit à un renforcement des actions à destination des cyclistes lors des deux dernières années du DGO.

Enfin, bien que constituant un véritable enjeu au regard de la typologie des accidents parisiens, le public senior reste difficile à mobiliser autour des actions de sécurité routière.

Les actions « autres » concernent principalement la présence des services préventeurs dans les salons (Foire de Paris, salon des seniors, kid expo...).

De nombreuses actions en direction des usagers vulnérables sont également organisées depuis 2011 au mois de mai, dans le cadre de la **quinzaine de sécurité routière de la DRIEA**. Elles bénéficient ainsi d'une médiatisation particulière qui contribue à une meilleure diffusion des messages de prévention.

¹⁰ Hors opérations de contrôle routier, qui contribuent également à la prévention des accidents.

Chaque année, des actions « phares » ont été initiées par le Chef de projet sécurité routière, la coordination sécurité routière parisienne ou les services de police, en association avec de nombreux partenaires et en lien avec les enjeux du DGO. Ces actions s'accompagnent régulièrement de campagnes d'affichages dont les visuels sont créés spécifiquement en lien avec l'accidentalité parisienne (cf. § 4.2).

A ces actions s'ajoutent également celles initiées, notamment dans le cadre du PDASR, par les associations partenaires de la sécurité routière.

Le bilan de cinq d'entre elles (Wimooov, Fage, Avenir santé, Anpaa 75 et Cap Magellan), met en évidence :

- La réalisation de nombreuses actions : 584 pour **près de 600 000 personnes** sensibilisées ;
- Une priorité donnée aux enjeux alcool / stupéfiants ;
- Des actions réalisées au plus près des publics concernés (soirées, festivals, salons, milieu scolaire).

In fine, les actions de prévention organisées dans le cadre du DGO 2013-2017 auront permis la sensibilisation d'**un million de personnes** dans la capitale.



Les ateliers du Collège Michelet

En juin 2014, plus de 500 collégiens ont été sensibilisés à la sécurité routière sur 12 ateliers différents : pistes de maniabilité, simulateurs, camion angle mort...

Ils ont également travaillé avec Clet Abraham, artiste graphiste mondialement connu pour ses « détournements de panneaux », autour de la nécessaire connaissance des panneaux routiers pour un meilleur partage de la route.



Opération crash-test en juin 2015

Dans le cadre d'un village de sécurité routière installé place Vauban, 700 élèves des écoles primaires et 800 collégiens et lycéens se sont vus proposer divers ateliers de prévention (alcoolémie, stupéfiants, angle mort, équipements de sécurité des cyclistes et motards...), mais aussi simulateurs de conduite, véhicules tonneau...



Quatre crash-tests ont été réalisés, à partir de scénarii tirés d'évènements réels, impliquant différents usagers (piétons, cyclistes, 2 RM) en présence du

Délégué Interministériel à la Sécurité Routière et de diverses personnalités du monde du spectacle (Jean-Pierre Marielle, Agathe Natanson).

Opération « Sauve ta vie »

Un village de sécurité routière, réalisé sur le circuit Carole, a accueilli le 16 novembre 2017, 1100 collégiens et lycéens.

La mobilisation d'une centaine d'acteurs de prévention a permis la tenue de trente stands, ateliers et pistes d'évolution.



La journée s'est achevée par la présentation, en présence du délégué interministériel, de trois crash-tests, suivis de démonstrations de l'intervention des services de secours (BSPP) et de Police (STJA).



Opérations Ville Vie Vacances

Chaque été, dans le cadre du dispositif « Ville Vie Vacances », les jeunes parisiens bénéficient d'ateliers de sécurité routière.

Le 30 juillet 2015, Patrick Kanner, ministre de la Ville, de la Jeunesse et des Sports, est venu rencontrer les jeunes participants et les policiers encadrants de cette opération.

3.2.2 En milieu universitaire

Fil rouge de la sécurité routière

En 2013 et 2014, les sites universitaires de la Sorbonne et Paris Diderot ont été le théâtre de grandes opérations de sécurité routière.

Ces opérations ont sensibilisé les étudiants sur les causes des accidents (vitesse, alcool, stupéfiants), sur les alternatives aux déplacements individuels motorisés, sur les soirées responsables et à la connaissance des gestes de premiers secours.

Conçues de manière dynamique et interactive, ces opérations ont mis à la disposition des étudiants des parcours de simulation (alcoolémie, simulateurs de conduite...), des animations « véhicule tonneau » et « camion angle mort », ainsi que des ateliers d'apprentissage de la conduite des véhicules électriques.

Soirées étudiantes

Les policiers préventeurs de la DOPC animent chaque année des stands de prévention au sein de soirées et galas de grandes écoles.

Concours de clips



En 2014, La DOPC a organisé un concours de clips de sécurité routière sur le thème « les dangers de l'alcool, des produits stupéfiants et du téléphone portable sur la route ».

Ce concours dont l'objectif était de faire réaliser par des jeunes un message de prévention qui parle aux jeunes, a mobilisé l'ensemble des Universités et Grandes-Ecoles du rectorat de Paris.

Lors de la remise des prix qui s'est déroulée le 3 juin à la Préfecture de Police, en présence de Danielle Thiéry, Michel Drucker, Jean-Pierre Beltoise et Frédéric Schoendoerffer, 10 clips ont été primés. Ils font l'objet de diffusions dans les accueils des services de police, mais également servent de support lors d'actions de prévention.

Ils ont été présentés et primés au festival européen du film de sécurité routière.



Concours d'affiches sécurité routière

415 étudiants ont participé à ce concours en 2016, en créant des affiches sur le thème des « risques de l'alcool et des stupéfiants au volant ».

15 lauréats ont été primés lors d'une cérémonie organisée à la Préfecture de Police le 2 juin, animée par Karine Aday, et en présence de nombreuses personnalités, dont le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, la Présidente de la MILDECA, Michel Drucker, Tomer Sisley et Jean-Yves Berteloot.

Ces visuels ont depuis été utilisés comme supports de communication (exposition d'affiches, kakemonos, sous-bocks, clefs USB...).



3.2.3 En faveur des usagers vulnérables

Piétons

Une **opération** dite « **ballons** » a été organisée le 16 mars 2017 dans 10 arrondissements de la capitale. Pour sensibiliser les usagers de deux-roues à la nécessité de ne pas entraver, par un stationnement sur le trottoir, le passage des piétons, la pose de ballons de couleur vive et porteurs d'un message de prévention, a permis de rendre visible les stationnements gênants ou dangereux (par exemple aux abords d'un centre de formation pour déficients visuels).

De nombreuses opérations ont également été faites avec l'implication des écoles dans ce domaine, les enfants accrochant des messages de sensibilisation sur les guidons des engins en stationnement gênant.

Les piétons sont également régulièrement sensibilisés à leur visibilité, lors d'opérations telle l'action « Réfléchissez vous ! » du 21 octobre 2015 sur le parvis de l'Hôtel de Ville ou celle « **bien vu ensemble** » du 25 octobre 2017 sur le parvis de la gare St Lazare.



Ces opérations sont l'occasion de distribuer des sacs, brassards ou parapluies, conçus pour améliorer la visibilité de ces usagers vulnérables.



Seniors

Au sein des piétons, les seniors font l'objet d'opérations spécifiques en raison de leur plus grande vulnérabilité et de leur surreprésentation dans les accidents graves et mortels à Paris.



Ambassadeurs visibles : en 2014 et 2015, des seniors dynamiques et impliqués dans la vie de leur quartier ont été formés à la sécurité routière et ont reçu un kit afin de pouvoir sensibiliser leurs pairs aux dangers de la rue.



Table ronde sur l'accidentalité des piétons seniors

Organisée dans le cadre de la semaine nationale des retraités et personnes âgées (Semaine Bleue), le 4 octobre 2016 à la Préfecture de Police, en présence du Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, cette table ronde a permis de mettre en lumière la vulnérabilité particulière des usagers piétons seniors dans l'agglomération parisienne, avec des intervenants sur le thème du comportement ou de la prise de décision des seniors, ou encore des conséquences traumatiques de l'accident.

Relais des générations

Cette opération implique conjointement des enfants et des seniors sur la sécurité de leurs déplacements en ville.



Au travers d'un parcours de jeux de sécurité routière les enfants et les seniors doivent s'entraider pour remporter les épreuves en répondant aux questions centrées sur la sécurité dans les modes de déplacements. Un simulateur de conduite automobile est également installé pour que les seniors puissent se mettre en situation de conducteurs et permettre aux enfants d'avoir le point de vue de l'automobiliste.

Faire son chemin en ville

Cette opération vise à lutter contre le sentiment d'insécurité que connaissent les seniors dans le cadre de leurs déplacements urbains.



Les ateliers proposés insistent particulièrement sur la prudence et le respect du Code de la route pour le piéton, plus de la moitié des accidents de piétons étant dus à des traversées irrégulières de chaussée.

Salon des seniors

Ce salon est l'occasion de proposer des ateliers de sécurité routière pour les seniors, avec le recours à des outils tels un simulateur de conduite quatre-roues ou un simulateur d'alcoolémie (SIMALC) permettant de comprendre les effets de la consommation d'alcool sur la conduite.

Les visiteurs peuvent aussi échanger avec les policiers autour d'un film de prévention (« *Les rues de ma mémoire* ») et apprendre à éviter un accident de la route aussi bien en qualité de piéton que d'automobiliste.



Cyclistes

Les cyclistes font également l'objet d'actions de prévention spécifiques, en lien avec les risques qu'ils encourent dans la capitale. Ces actions abordent les thèmes de la visibilité (angle mort, équipements de visibilité : lumières, gilets, brassards...) et du respect des règles en matière de conduite ou d'équipements.



La sécurité des cyclistes fait aussi l'objet d'actions de communication lors d'évènements tels la **fête du vélo** ou l'**arrivée du Tour de France**, dans le cadre de l'opération « la route se partage ».

De nombreux objets de communication sont également créés autour de cette thématique, telles les sonnettes incitant les enfants au port du casque en vélo.



3.2.4 Pour les deux-roues motorisés

Si la sécurité des usagers de 2 RM est souvent présente au cœur des opérations à destination des scolaires ou étudiants, des actions spécifiques sont régulièrement organisées autour de cet enjeu du DGO parisien.

Opération « 100 % deux-roues motorisés »

Cette opération a été organisée en juin 2013, mai 2014 et 2016 sur l'esplanade Saint-Louis, face au château de Vincennes, avec le concours d'associations de motards, de la Mairie de Paris et de nombreux autres partenaires. Elle a permis à la fois d'initier des collégiens parisiens aux particularités et risques de la conduite d'un deux-roues motorisé, et de sensibiliser les usagers de tout âge aux équipements de sécurité, aux gestes simples qui sauvent. Des pistes de maniabilité (parcours technique, parcours d'évitement, mise en situation de freinage) sont ainsi proposées aux nombreux participants.

En novembre 2017, une action similaire a été organisée sur le circuit Carole.



Opérations « Motard d'un jour »



Organisées chaque année par la Division régionale Motocycliste de la Préfecture de Police, ces opérations permettent à des non-motards de mieux appréhender les risques liés à l'usage d'un 2 RM, dans la perspective d'un meilleur « partage de la route ».

En octobre 2016, plusieurs personnalités ont participé à cette action, dont l'acteur Tomer SISLEY, parrain de l'opération, la journaliste Karine ADAY, Frédéric EBEL, Procureur de la République, le Professeur Denis SAFRAN et Patrick PELLOUX, Médecin urgentiste.

3.2.5 Alcool et produits psychotropes

Afin de diffuser un message de prévention au plus près des sites de consommation d'alcool, des opérations sont régulièrement organisées dans les lieux festifs.

Les 24h00 de la PP contre les addictions au volant.



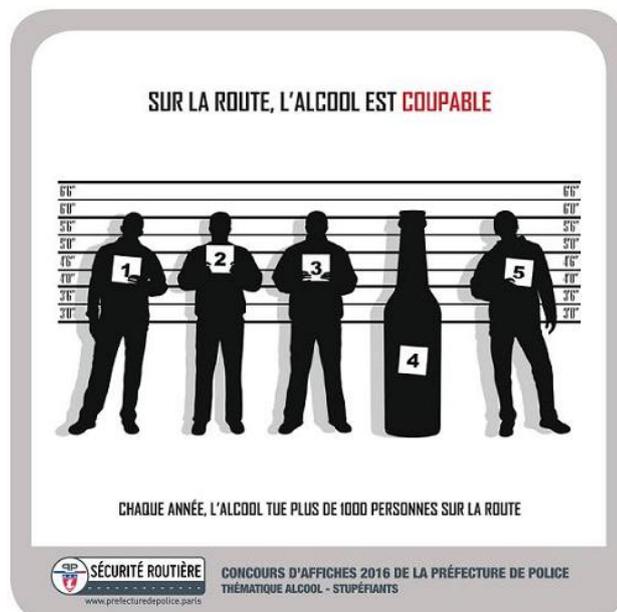
Cette action de sensibilisation et de contrôles a impliqué, pendant plus de 24h00, l'ensemble des directions de la Préfecture de Police, ciblant plus particulièrement un public jeune ou les lieux habituels de consommation d'alcool, entre le vendredi 12 mai 2017 12h00 et le dimanche 14 mai au matin. Cette manifestation a été inaugurée par le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière et le Président de la MILDECA.

43 opérations menées en milieu universitaire et dans les lieux festifs ont permis de sensibiliser près de 5 000 personnes, et de diffuser plusieurs milliers de sous-bocks avec un message de prévention.

De nombreux éthylotests sont également mis à disposition des professionnels de la vente d'alcool, pour leurs clients, ou distribués aux automobilistes en marge d'opérations de contrôle de l'alcoolémie au volant.



Ethylotest



Sous-bock

3.2.6 Dans les foires et salons

Les foires et salons sont l'occasion de rencontrer un public important. Les policiers préventeurs de la Préfecture de Police y sont mobilisés chaque année afin de développer les messages de prudence, ciblés selon le thème du salon :

- Salon du deux-roues ;
- Mondial de l'auto ;
- Salon du scooter ;
- Kidexpo ;
- Foire de Paris ;
- Salon des seniors ;
- Salon des vignerons indépendants ;
- Santé pour tous...



3.2.7 Dans les entreprises et administrations

Afin de prévenir le risque routier lors des déplacements à caractère professionnel, de nombreuses actions ont été réalisées dans des entreprises ou administrations.

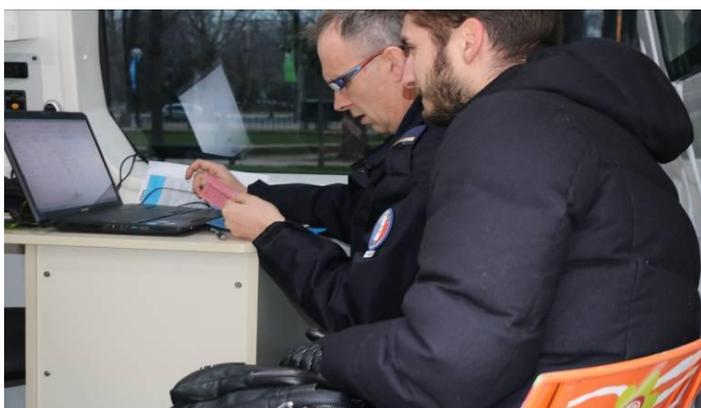
ADP, Air France, Airbus, Bel, Colas, EDF, Enedis, Hermès, Orange, Michelin, Mondelez, Piazza Athénée, RATP, Renault, SNCF, Unilever...

Autant d'entreprises qui ont accueilli les interventions des policiers préventeurs articulées autour de différents ateliers de prévention : simulateur de conduite quatre-roues, simulateur de conduite deux-roues, kit de dépistage stupéfiants, simulateur de la courbe d'alcoolémie SIMALC, parcours alcoolémie, stupéfiants ou somnolence, atelier « la bonne dose »...



3.2.8 Les alternatives à la sanction

Les alternatives à la sanction sont des opérations ponctuelles, ciblées sur des infractions accidentogènes (les franchissements de feux, le non-port de la ceinture de sécurité, les conduites avec téléphone au volant ou au guidon, et les circulations dans les voies réservées).



Avec l'accord préalable du procureur de la République, un classement sans suite est destiné aux verbalisations des contrevenants ayant assisté à une journée ou demi-journée de sensibilisation au risque routier.

Ces opérations sont développées sur tous les types de conducteurs et depuis 2013 sur les contrevenants cyclistes.

Elles peuvent être ciblées sur des infractions en lien avec les enjeux du DGO (par exemple le refus de priorité à un piéton) ou pour sensibiliser sur les évolutions de la réglementation (le port des gants en moto par exemple).

3.2.9 Campagnes et outils de communication

En complément de toutes ces actions, la Préfecture de Police a réalisé, entre 2013 et 2017, de nombreuses campagnes et développé des supports de communication en faveur de la sécurité routière.

Films de sécurité routière

En septembre 2015, quatre films de prévention réalisés sous l'égide de la Préfecture de Police, ont été primés lors du premier festival européen du film de sécurité routière.



- Le film « Une seconde d'hésitation » a remporté le Premier Prix et le trophée du Forum Européen des Jeunes.
- Le CD-ROM pédagogique « La sécurité de tous les jours » a reçu le Premier Prix et le trophée des Actions de Formation.
- Le film « Les yeux fermés » a obtenu le Deuxième Prix des Actions Innovantes.
- Le film « Scènes de la vie Alcool » a reçu le Premier Prix Communication.

Journée internationale des droits des femmes

Les femmes sont dans Paris, comme en France, moins responsables d'accidents que les hommes.

La Préfecture de Police a souhaité en informer les usagers de la route afin de faire tomber des stéréotypes et d'inciter chacun à plus de prudence.

Cette campagne de communication et d'affiches s'est déroulée dans le cadre de la « Journée internationale des droits des femmes » en 2014 et en 2015.



Opération totems sur les Champs Élysées

Entre le 30 septembre et le 16 octobre 2016, 28 totems de la Ville de Paris ont été installés sur les Champs Élysées, avec :

- ▶ 14 messages de prévention de type « silhouettes » rappelant la réalité des accidents dans la Capitale,
- ▶ 14 affiches lauréates du concours sur le thème des « risques de l'alcool et des stupéfiants au volant ».

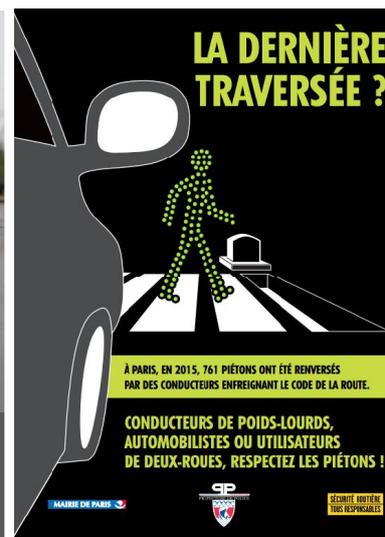
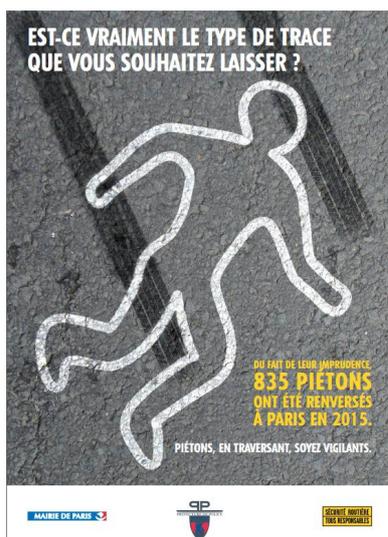
L'inauguration du dispositif a été faite par le Préfet de Police, le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière et l'adjoint à la Maire de Paris en charge des transports, en présence de représentants du Parquet et du Rectorat de Paris, et de la Mildeca.



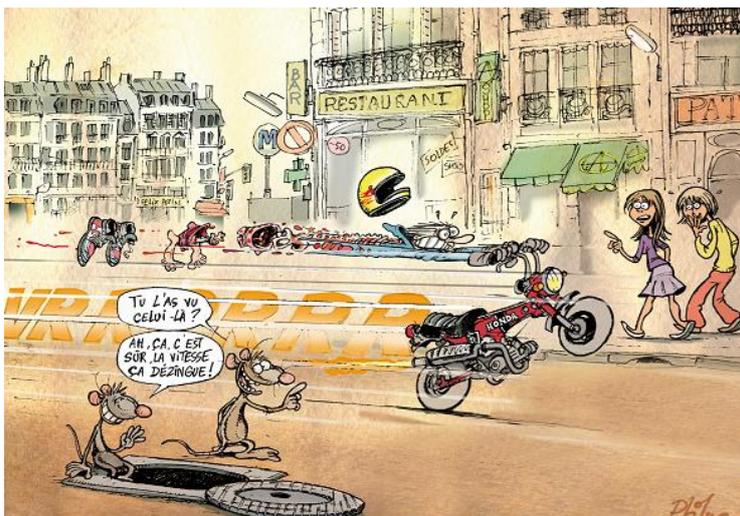
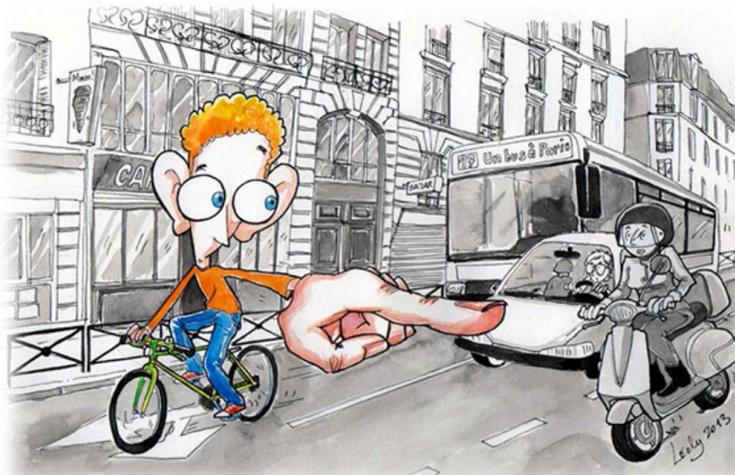
Campagnes d'affiches

A l'initiative du Pôle Sécurité Routière de Paris, des visuels sont régulièrement réalisés par le Sercom de la Préfecture de Police afin de sensibiliser certaines catégories d'usagers aux risques des accidents dans Paris.

Déclinés sous forme d'affiches ou de flyers, ils sont diffusés dans les lieux publics ou lors d'opérations de prévention.



Cartes postales



En avril 2013, la Préfecture de Police a édité des séries de cartes postales de prévention. Ces cartes ont été adressées aux usagers de la route en accompagnement des permis de conduire délivrés, durant l'été 2013.

Elles sont également régulièrement utilisées par les policiers préventeurs à l'occasion d'actions de sensibilisation (quinzaine régionale de la sécurité routière, alternatives à la sanction, opérations Ville Vie Vacances...), ou par des collégiens dans le cadre de correspondances avec des élèves d'établissements étrangers.

Leur objectif : délivrer un message de prévention de façon originale et permettre aux usagers d'adresser à leurs proches un conseil de prudence via une image.

Véritables supports de prévention, ces cartes postales ont été réalisées gracieusement par plusieurs auteurs contemporains de bandes dessinées : Ptiluc, Wayne, Léely et Nathalie Eyraud.

LES ENJEUX DU DGO 2018-2022

Pour la période 2018-2022, la Délégation à la Sécurité Routière a défini des enjeux nationaux retenus, à reprendre dans les DGO départementaux, à savoir :

► **Quatre enjeux impératifs :**

- le risque routier professionnel ;
- la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants) ;
- les jeunes, divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans) ;
- les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 et 75 ans et plus).

► **Des enjeux facultatifs**, retenus au niveau local :

- le partage de la voirie ;
- les deux-roues motorisés ;
- la vitesse ;
- les distracteurs.

4.1 Analyse des nouveaux enjeux

Si les quatre enjeux impératifs doivent être présents dans le DGO, l'analyse des accidents parisiens permet de déterminer les enjeux facultatifs pertinents au regard de la situation du département.

C'est pourquoi sont présentés ci-après les éléments d'accidentologie en lien avec les enjeux qui ne figuraient pas dans le précédent DGO, à savoir les distracteurs, le risque professionnel, les jeunes et les seniors.

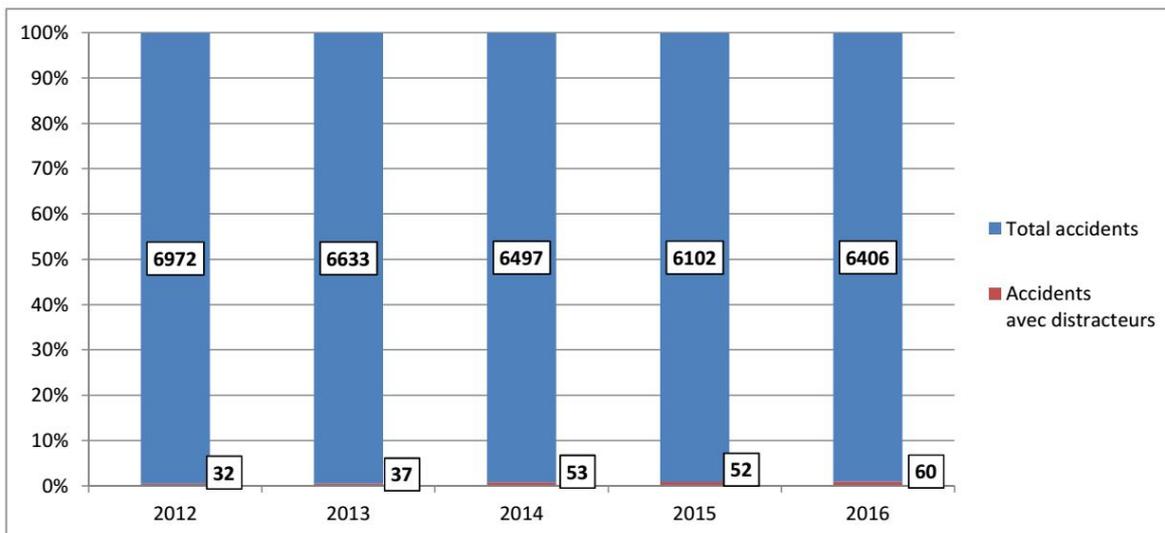
4.1.1 Les distracteurs

L'utilisateur de la route peut être perturbé par de nombreux objets comme les smartphones (téléphone, SMS, mail, internet, changement de musique...), un outil de navigation GPS à régler, des écouteurs qui l'isolent de son environnement, ...

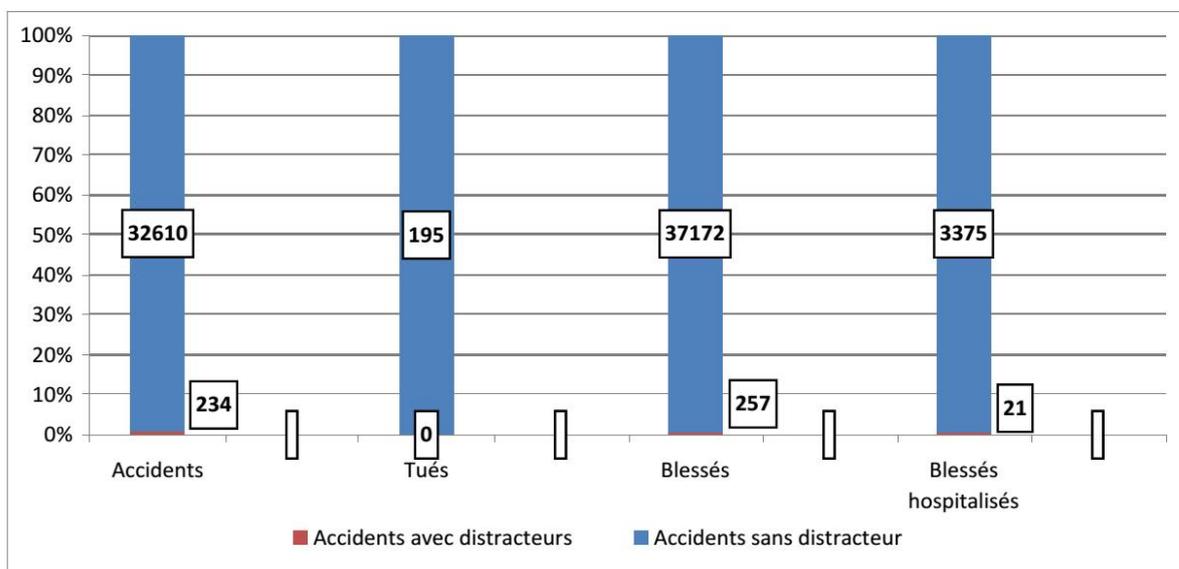
Ces objets sont regroupés sous le vocable de « distracteurs ».

Lors de leur utilisation, un conducteur enregistre entre 30 et 50 % d'informations en moins, provoquant alors un impact négatif sur la bonne exécution des tâches nécessaires à la conduite.

Écrire un message en conduisant multiplie ainsi le risque d'accident par 23, obligeant le conducteur à détourner les yeux de la route pendant en moyenne 5 secondes¹¹.



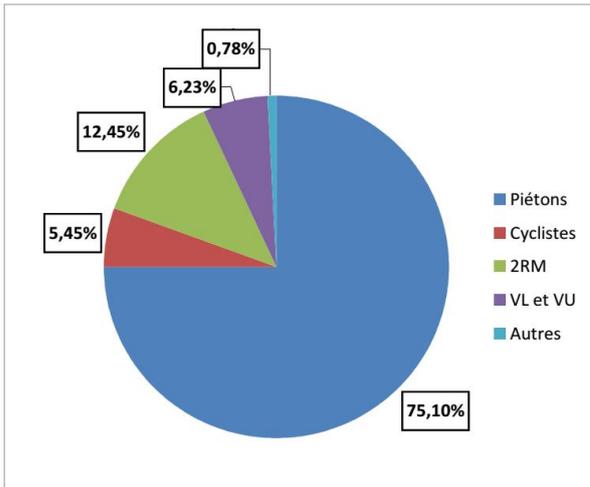
Les accidents corporels impliquant l'usage identifié d'un distracteur représentent une part faible des accidents parisiens, puisque cet enjeu concerne, sur la période 2012-2016, 0,71 % des accidents, 0,69 % des blessés (0,64 % pour les blessés hospitalisés) et zéro tué.



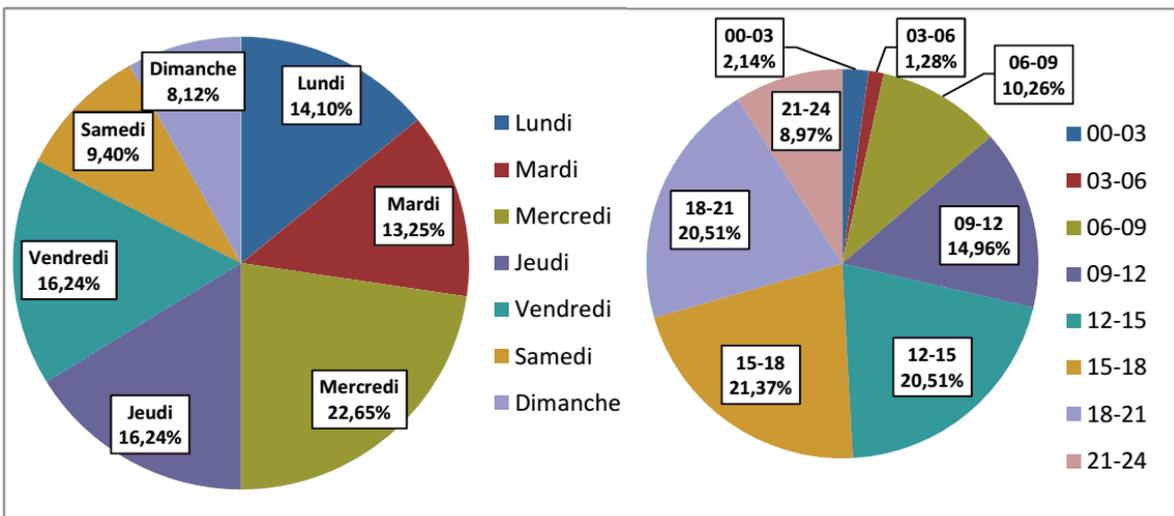
Néanmoins, ces données doivent être relativisées :

- Du fait que l'usage d'un distracteur n'est pas toujours identifiable par les forces de l'ordre ;
- De l'évolution récente de cet enjeu, avec une augmentation en 5 ans de 87,5 % au niveau des accidents et de 73,68 % au niveau des blessés.

¹¹ A 50 km/h, un véhicule parcourt 75 mètres en 5 secondes.



Les piétons sont les premières victimes des accidents dans lesquels l'usage d'un distracteur a été mis en évidence. Cela représente 196 des 257 victimes enregistrées entre 2012 et 2016.

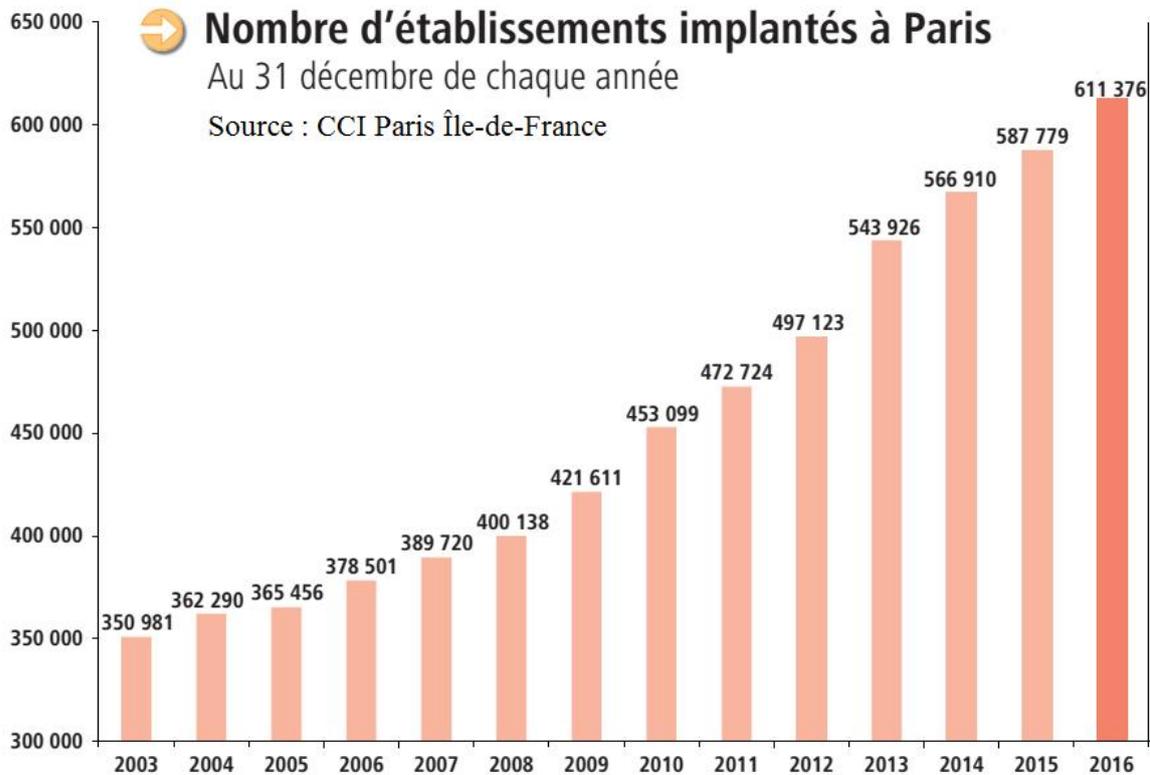


Les accidents avec distracteurs connaissent une pointe non expliquée le mercredi, et se produisent principalement (62,39 %) sur le créneau 12h00-21h00.

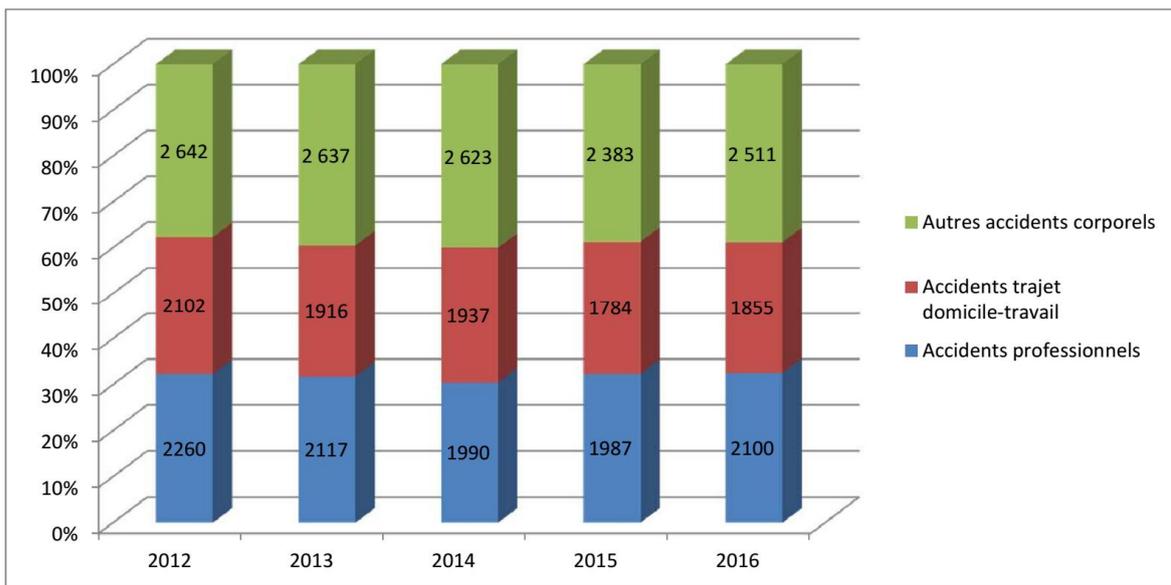


4.1.2 Le risque professionnel

La prise en compte du risque professionnel routier au sein du DGO parisien est d'autant plus pertinente que le nombre d'établissements¹² ne cesse d'augmenter dans la Capitale.

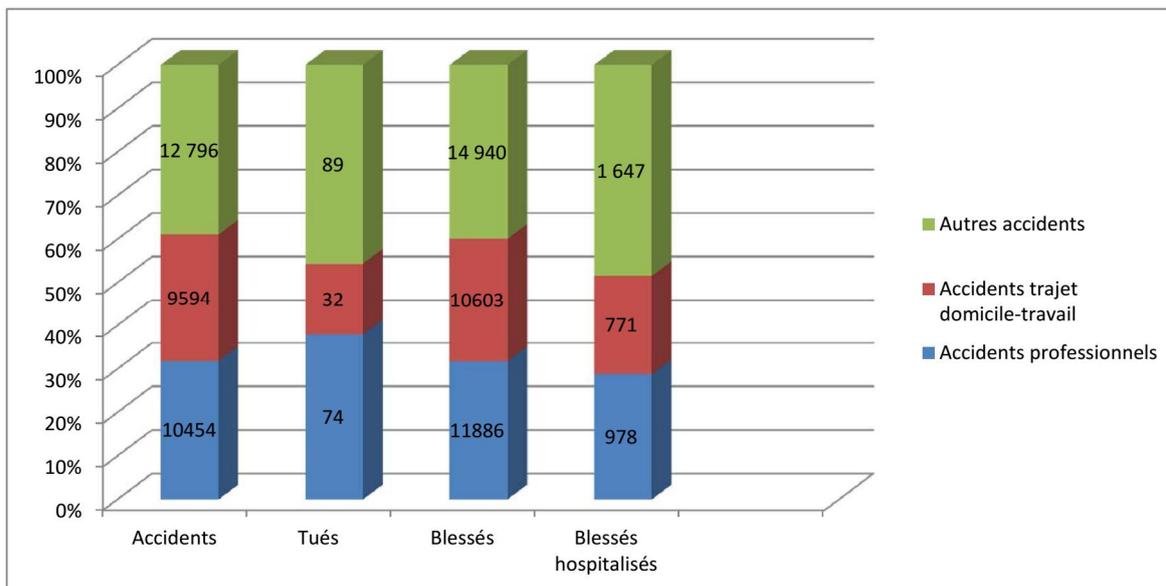


En matière de risque professionnel, on distingue entre les accidents dits « en service ou en mission », qui se produisent pendant le temps de travail, et ceux dits « de trajet » qui se situent entre le domicile et le lieu de travail.



¹² Type d'établissements recensés : Entreprises industrielles et commerciales, commerçants, artisans, professions libérales, artistiques, associations, administrations.

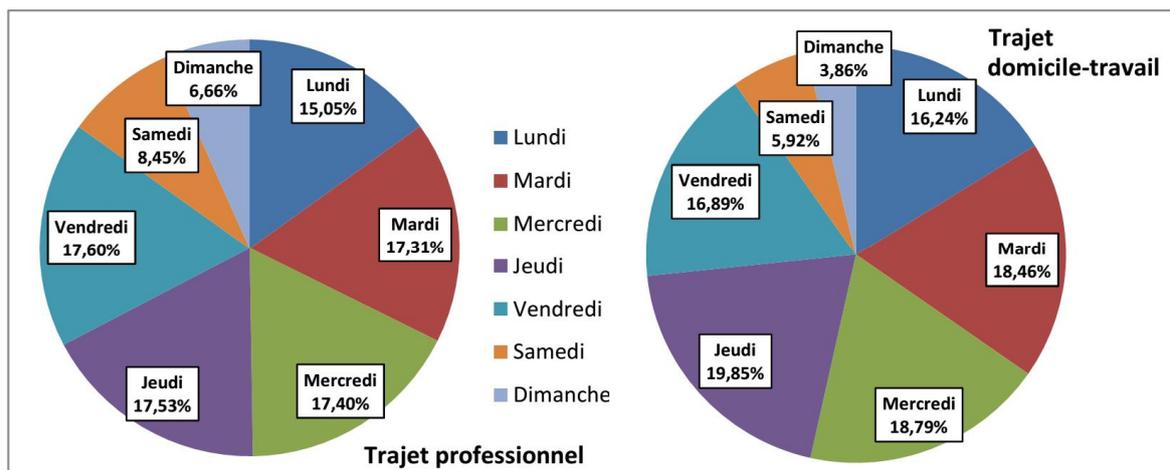
Entre 2012 et 2016, le risque professionnel se caractérise par une baisse de 7,08 % des accidents en mission et de 11,75 % des accidents de trajet, quand sur la même période les accidents corporels baissent de 7,68 %.



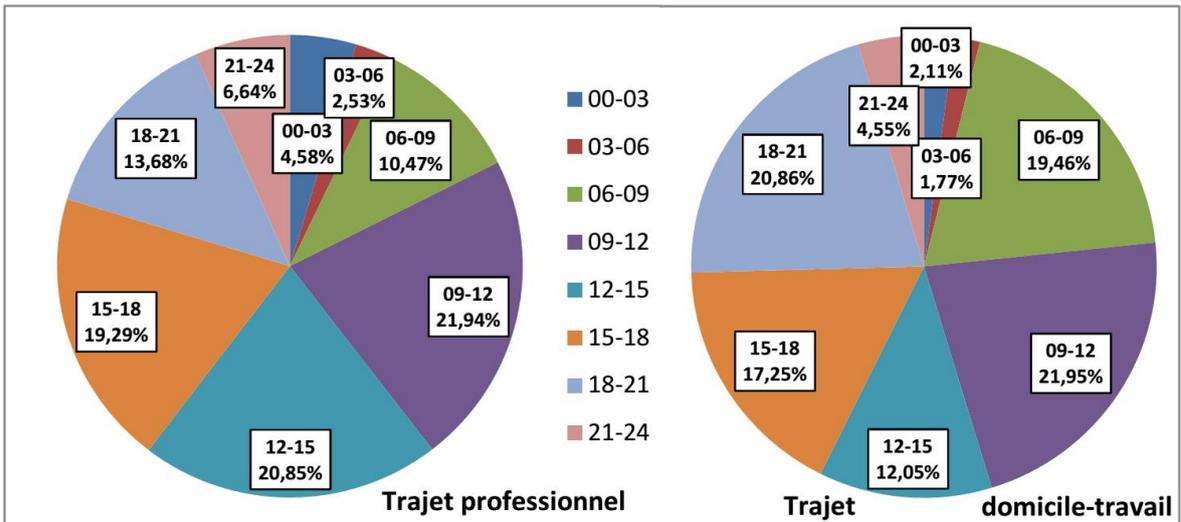
Sur cette période 2012-2016, le risque professionnel représente :

- 61,04 % des accidents corporels (31,83 % mission et 29,21 % trajet) ;
- 54,36 % des accidents mortels (37,95 % mission et 16,41 % trajet) ;
- 60,09 % des blessés (31,76 % mission et 28,33 % trajet) ;
- 51,50 % au niveau des blessés hospitalisés (28,80 % mission et 22,70 % trajet).

A noter, au niveau des accidents mortels, la part nettement supérieure des accidents de mission par rapport aux accidents de trajet.



Les accidents de trajet ou de mission se produisent principalement en semaine, sans qu'il n'y ait de pic notable.



En termes d'horaires, on note deux pics relatifs aux accidents de trajet domicile travail entre 18h00 et 21h00 et entre 06h00 et 9h00, en lien avec les pics de circulation du matin et du soir.

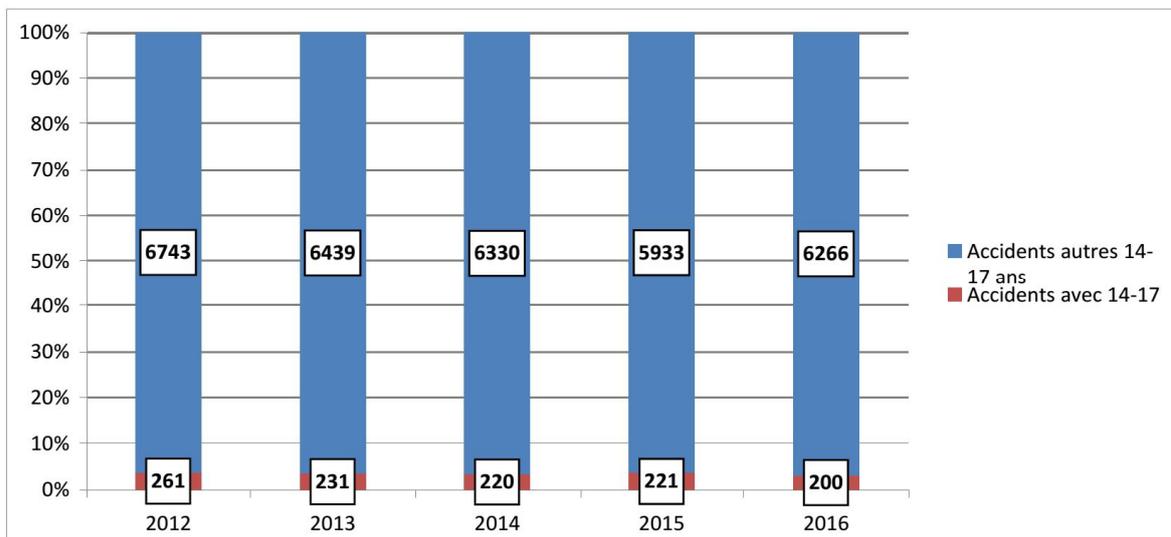
En mission, plus de 62 % des accidents se produisent entre 9h00 et 18h00.



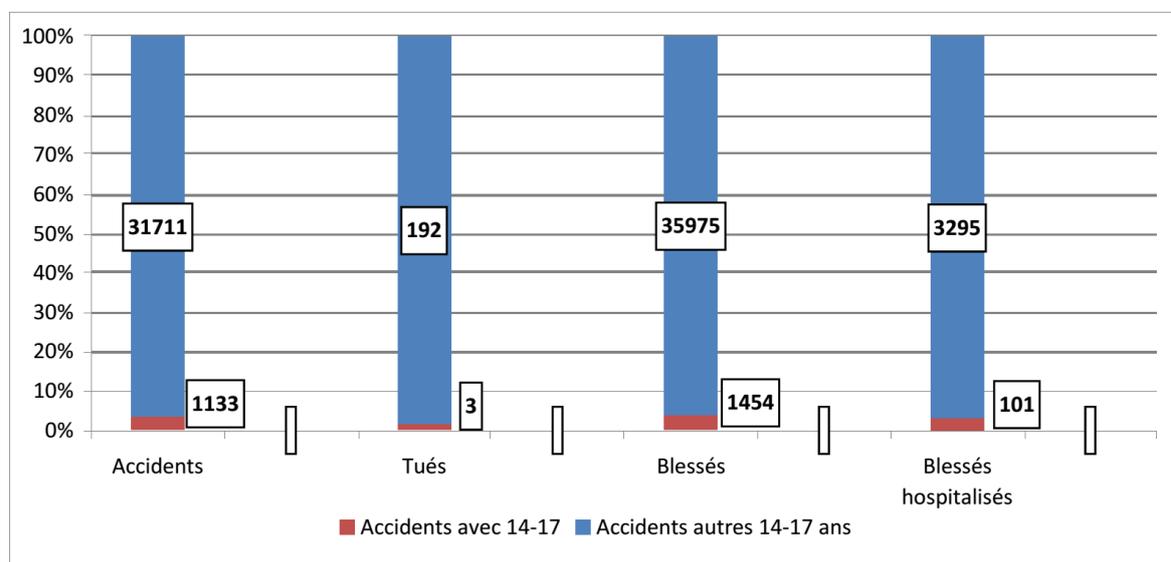
4.1.3 Les jeunes

Conformément aux souhaits de la DSR, l'enjeu « jeunes » est découpé en trois tranches d'âges : 14-17, 18-24 et 25-29 ans.

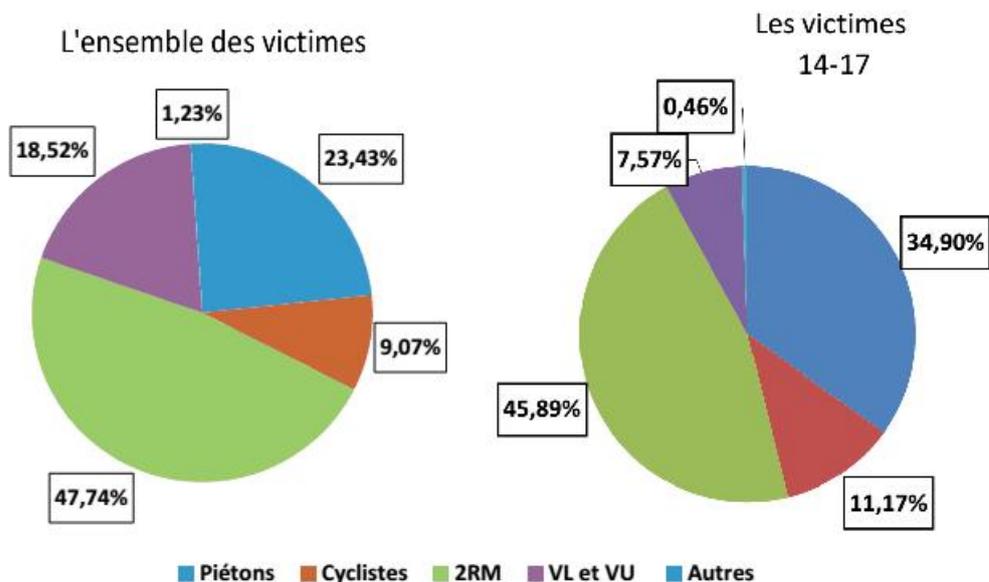
4.1.3.1 Les 14-17 ans



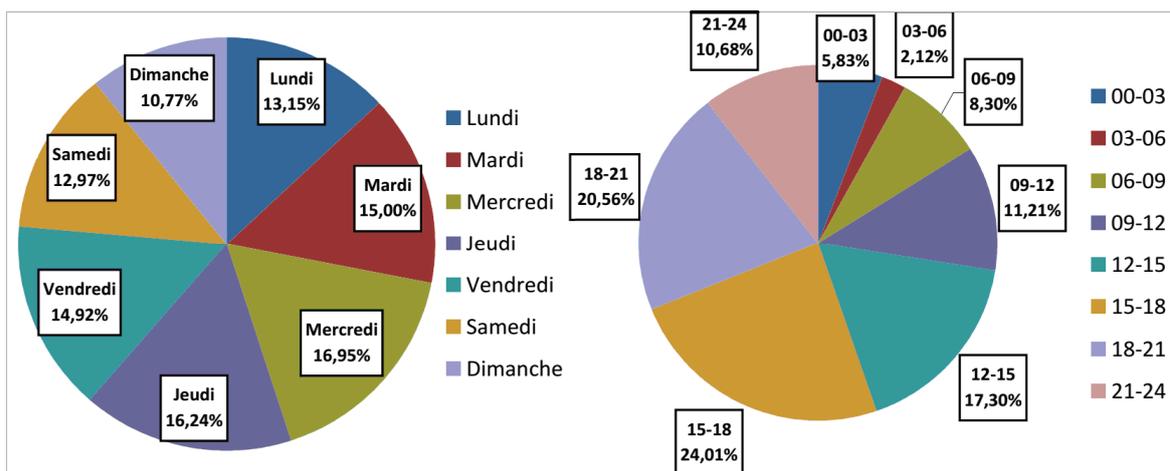
Entre 2012 et 2016, la part des 14-17 a évolué plus favorablement que les autres catégories, avec une baisse des accidents corporels les concernant de 23,37 % (contre 7,68 %) et des blessés de 25,60 % (contre 8,56 %).



Trois jeunes de 14 à 17 ont été tués dans un accident ces cinq dernières années. Cette tranche d'âge représente en moyenne 3,88 % des blessés (2,97 % des blessés hospitalisés) et est impliquée dans 3,45 % des accidents.



En termes d'usagers, les 14-17 ans sont principalement victimes en tant que piétons, puis usagers de 2 RM. 121 jeunes ont également été blessés en vélo sur les cinq années concernées.

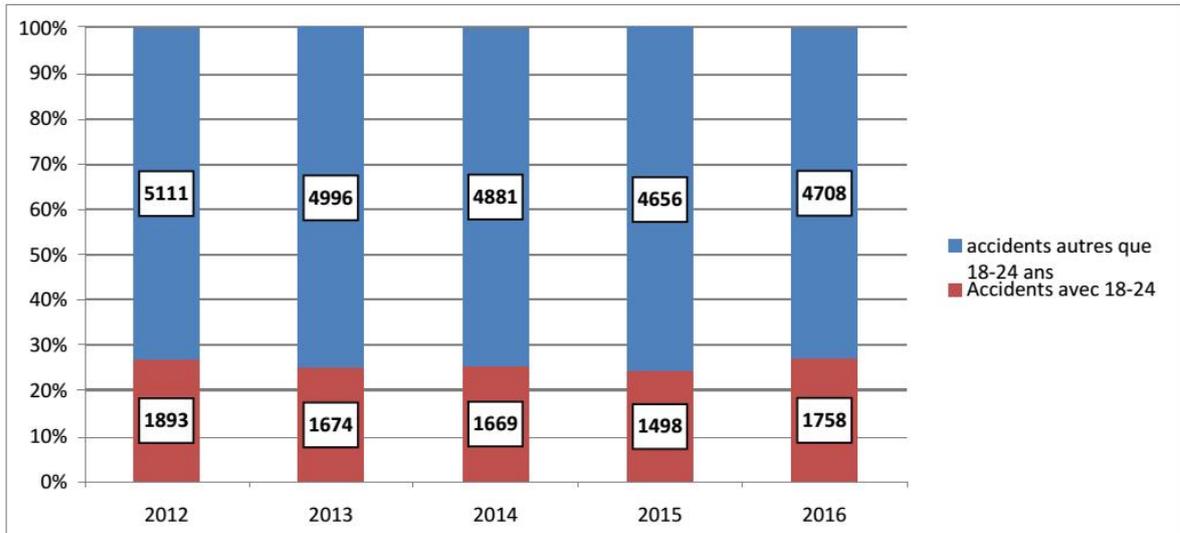


Un accident sur quatre concernant cette tranche d'âge a lieu entre 15h00 et 18h00.

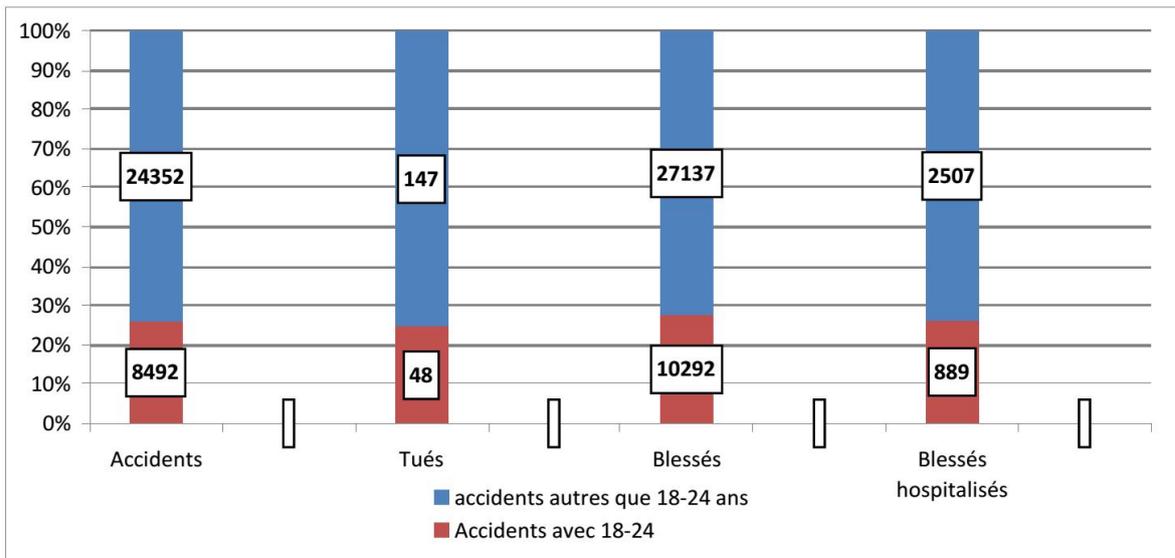


**JEUNES
CONDUCTEURS :
PRENDRE LA ROUTE
EN TOUTE SÉCURITÉ.**

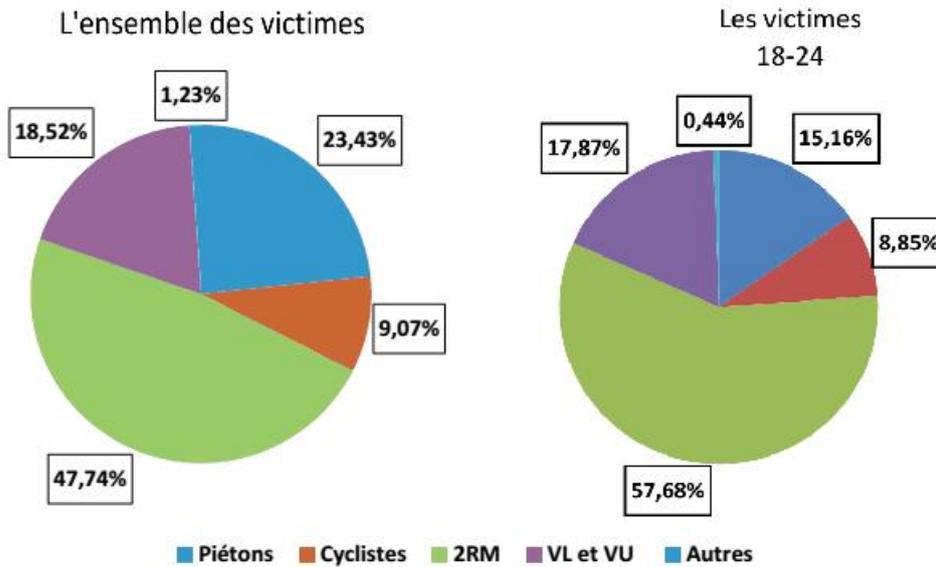
4.1.3.2 Les 18-24 ans



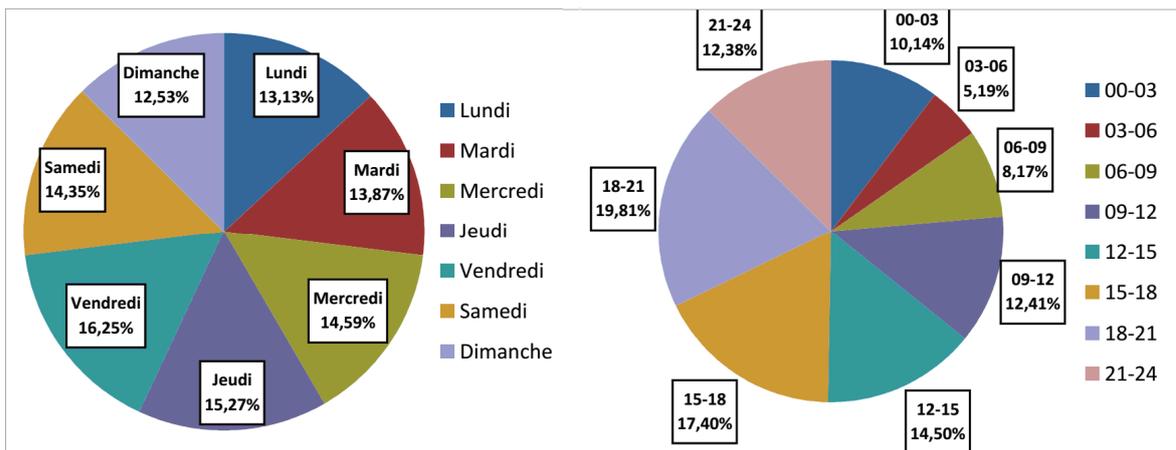
Entre 2012 et 2016, la part des 18-24 a évolué légèrement moins favorablement que les autres catégories, avec une baisse des accidents corporels les concernant de 7,13 % (contre 7,68 %) et des blessés de 7,32 % (contre 8,56 %).



48 jeunes de 18 à 24 ont été tués dans un accident ces cinq dernières années, soit 24,62 % des 195 tués. Cette tranche d'âge représente en moyenne 27,50 % des blessés (26,18 % des blessés hospitalisés) et est impliquée dans 25,86 % des accidents.



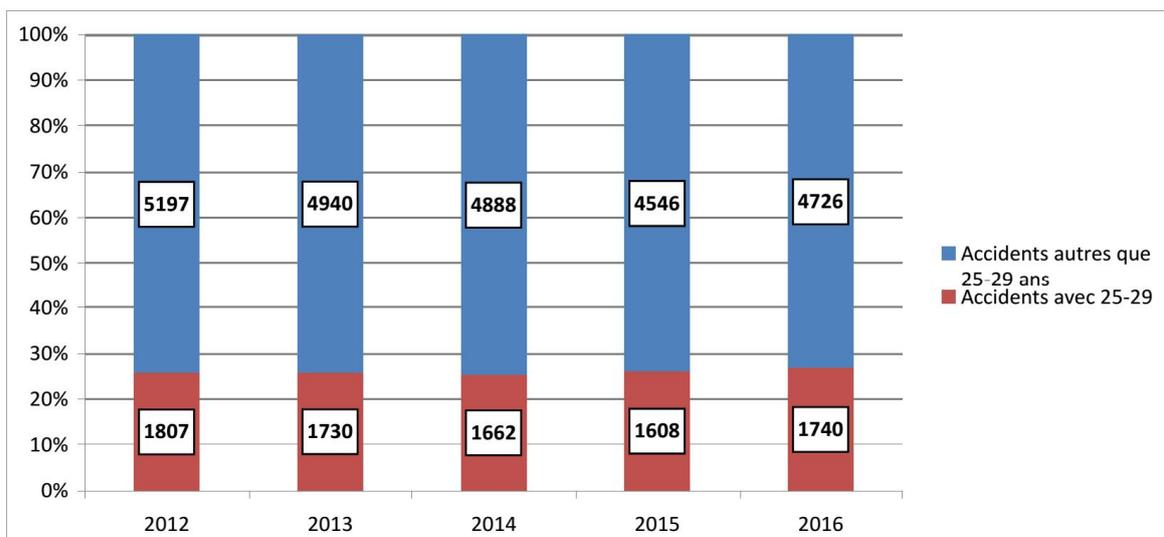
En termes d'usagers, les 18-24 ans sont principalement victimes en tant qu'usagers de 2 RM, seule catégorie dans laquelle ils sont au dessus des moyennes parisiennes. 547 jeunes ont également été blessés en vélo sur les cinq années concernées.



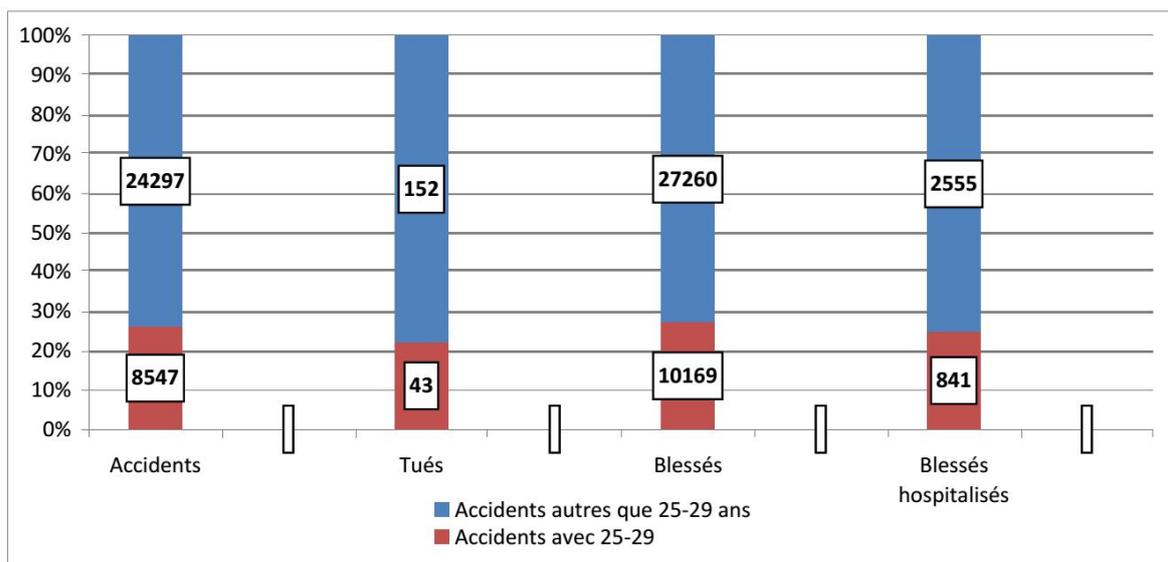
Un peu plus de 37 % des accidents de cette tranche d'âge surviennent entre 15h00 et 21h00.



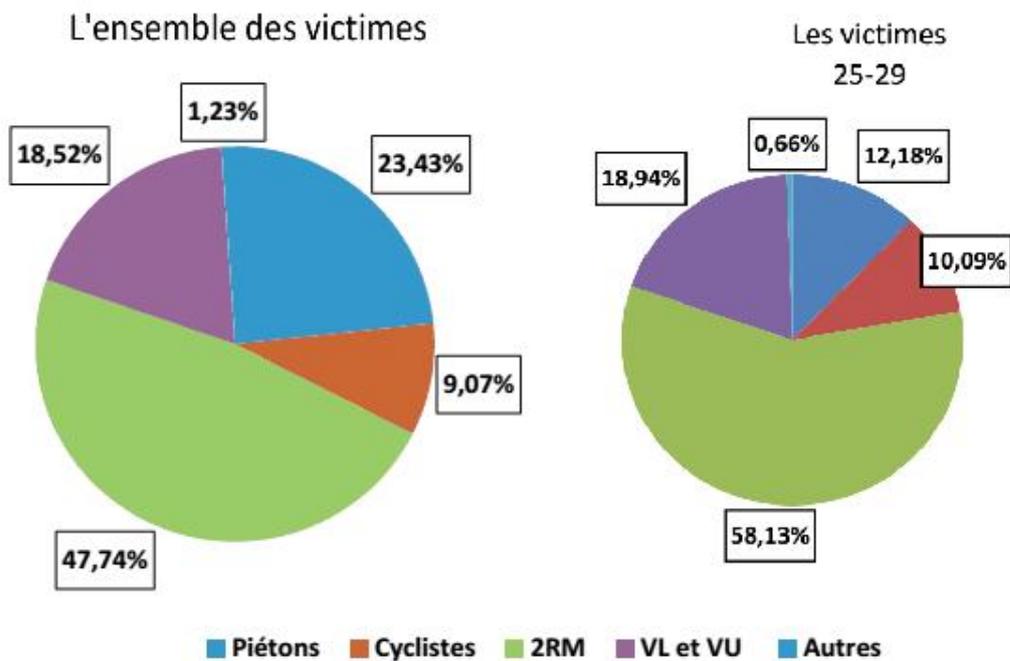
4.1.3.3 Les 25-29 ans



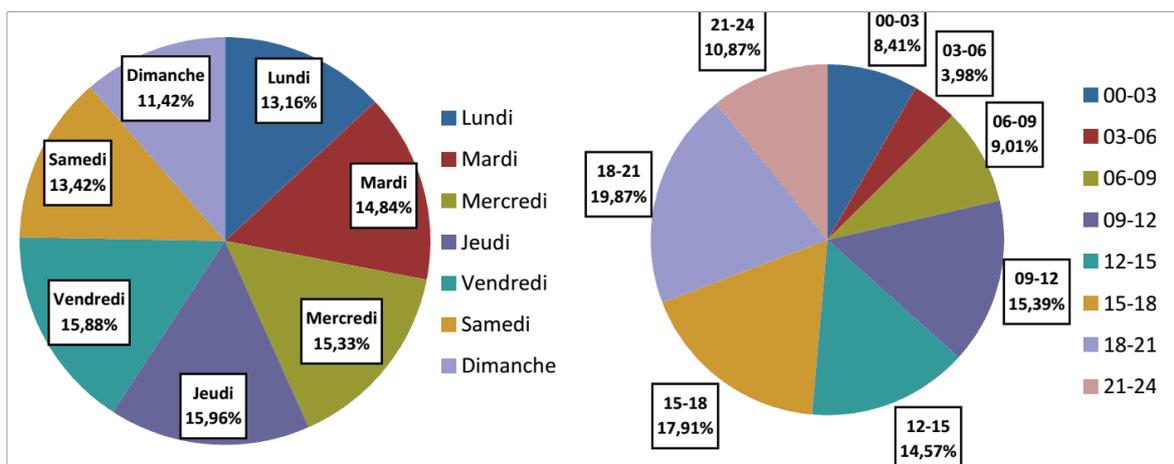
Entre 2012 et 2016, la part des 25-29 a évolué moins favorablement que les autres catégories, avec une baisse des accidents corporels les concernant de 3,71 % (contre 7,68 %) et des blessés de 7,51 % (contre 8,56 %).



43 jeunes de 25 à 29 ont été tués dans un accident ces cinq dernières années, soit 22,05 % des 195 tués. Cette tranche d'âge représente en moyenne 27,17 % des blessés (24,76 % des blessés hospitalisés) et est impliquée dans 26,02 % des accidents.



En termes d'usagers, comme avec les 18-24 ans, les 25-29 sont principalement victimes en tant qu'usagers de 2 RM. 552 jeunes ont également été blessés en vélo sur les cinq années concernées.



Il n'y a pas d'éléments remarquables en termes de jours ou d'heures pour cette tranche d'âge.

En cumulé, de 2012 à 2016, les tranches d'âge 18-24 ans et 25-29 ans :

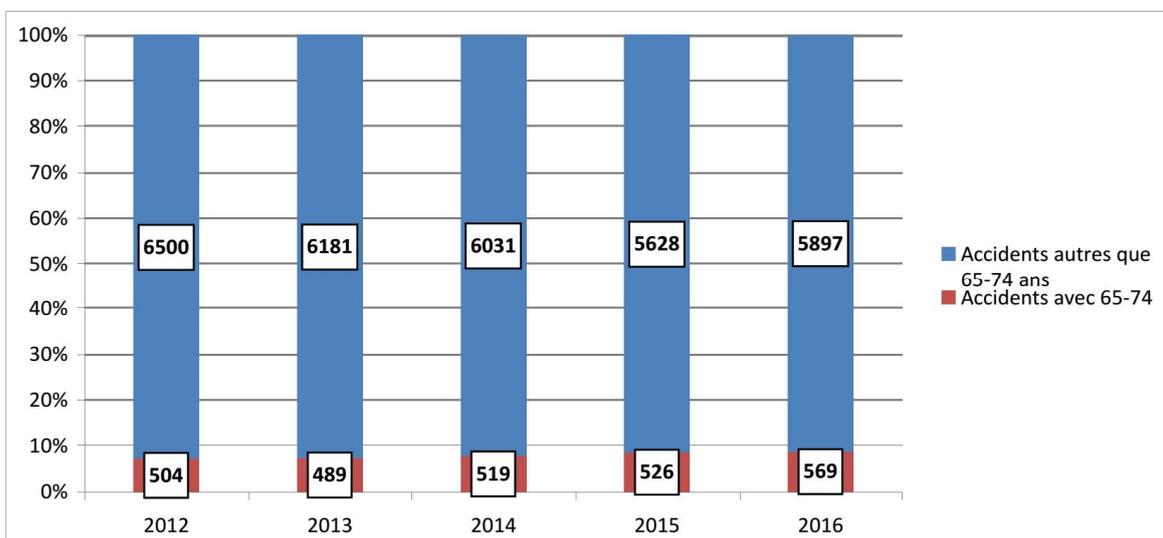
- Sont impliquées dans 51,88 % des accidents corporels parisiens ;
- Représentent 46,67 % des tués, 54,67 % des blessés et 50,94 % des blessés hospitalisés.

Il y a donc un réel enjeu « jeunes » dans la capitale sur ces deux tranches d'âge (les 14-17 étant moins concernés).

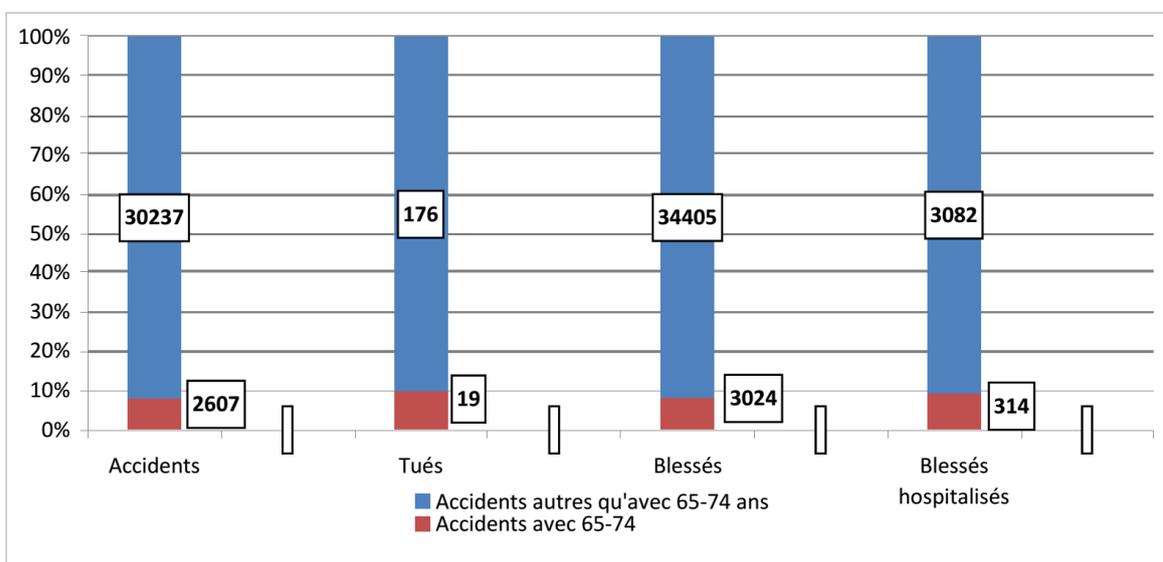
4.1.4 Les seniors

Conformément aux souhaits de la DSR, l'enjeu « seniors » est découpé en deux tranches d'âges : 65-74 ans et plus de 75 ans.

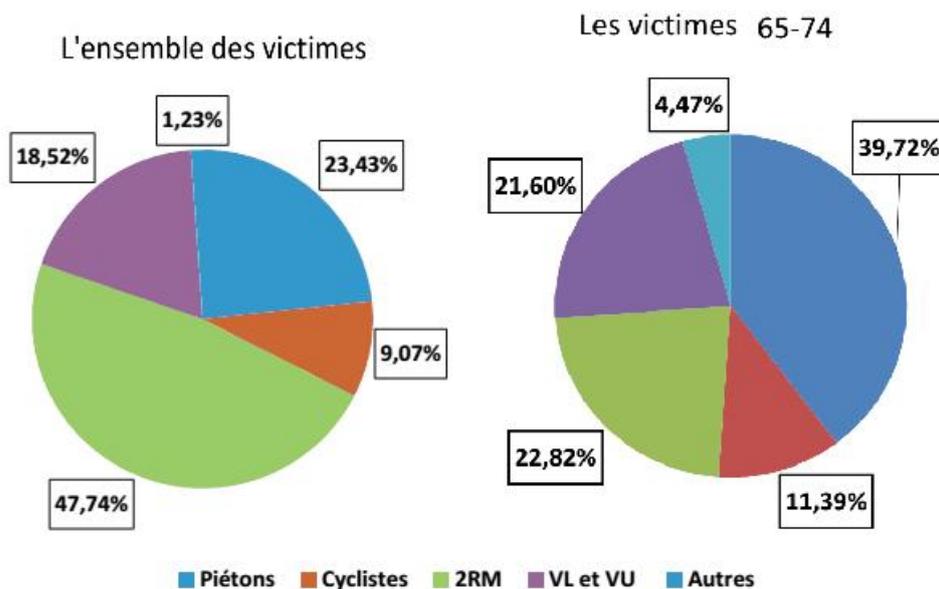
4.1.4.1 Les 65-74 ans



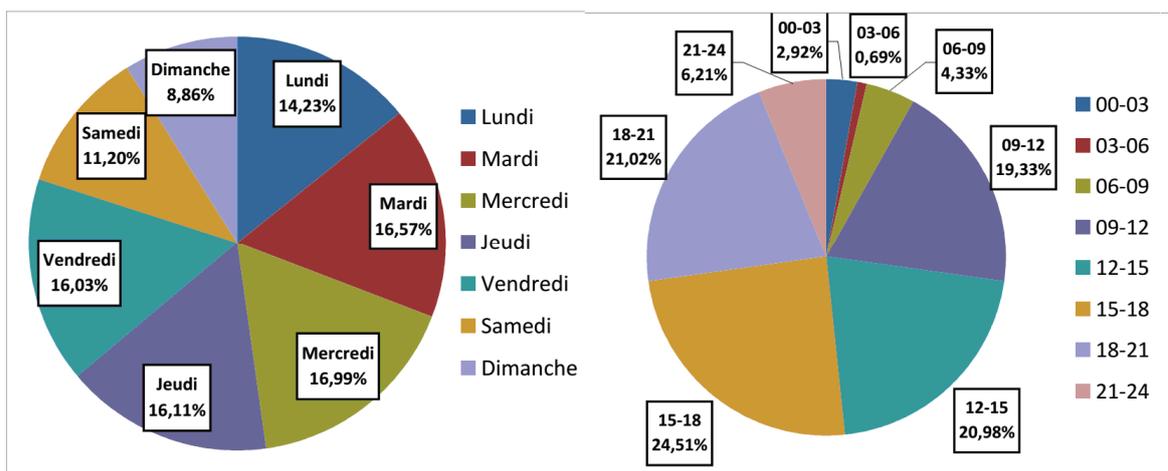
Entre 2012 et 2016, la part des 65-74 a évolué moins favorablement que les autres catégories, avec une hausse des accidents corporels les concernant de 12,90 % (dans un contexte de baisse des accidents de 7,68 %) et des blessés de 7,97 % (contre une baisse globale de 8,56 %).



19 seniors de 65 à 74 ans ont été tués dans un accident ces cinq dernières années, soit 7,94 % des 195 tués. Cette tranche d'âge représente en moyenne 8,08 % des blessés (9,25 % des blessés hospitalisés) et est impliquée dans 7,94 % des accidents.



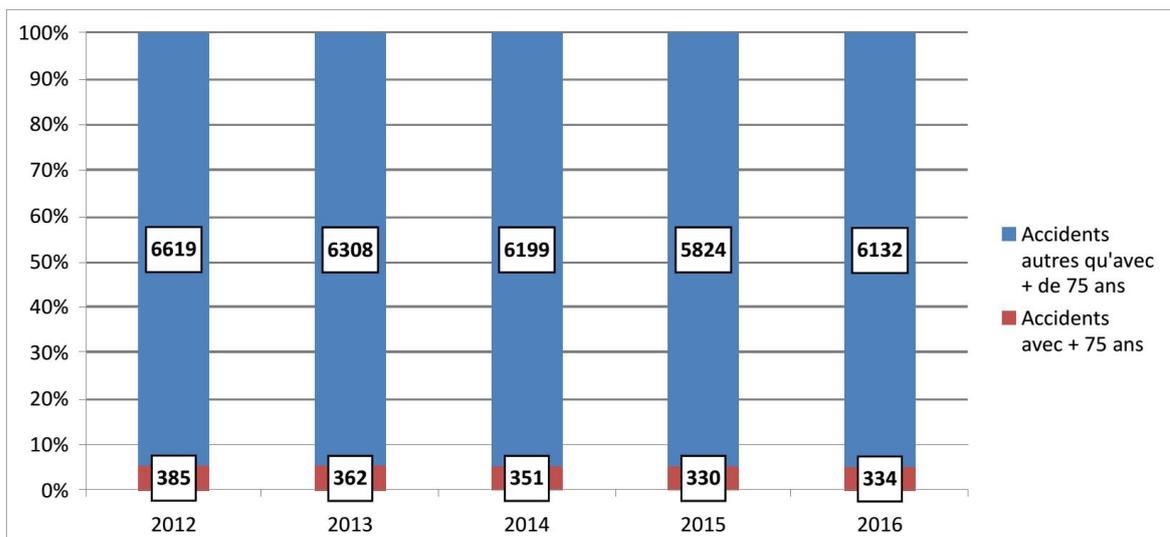
En termes de victimes, la surreprésentation de cette tranche d'âge se retrouve au niveau des piétons et, dans une moindre mesure, des automobilistes.



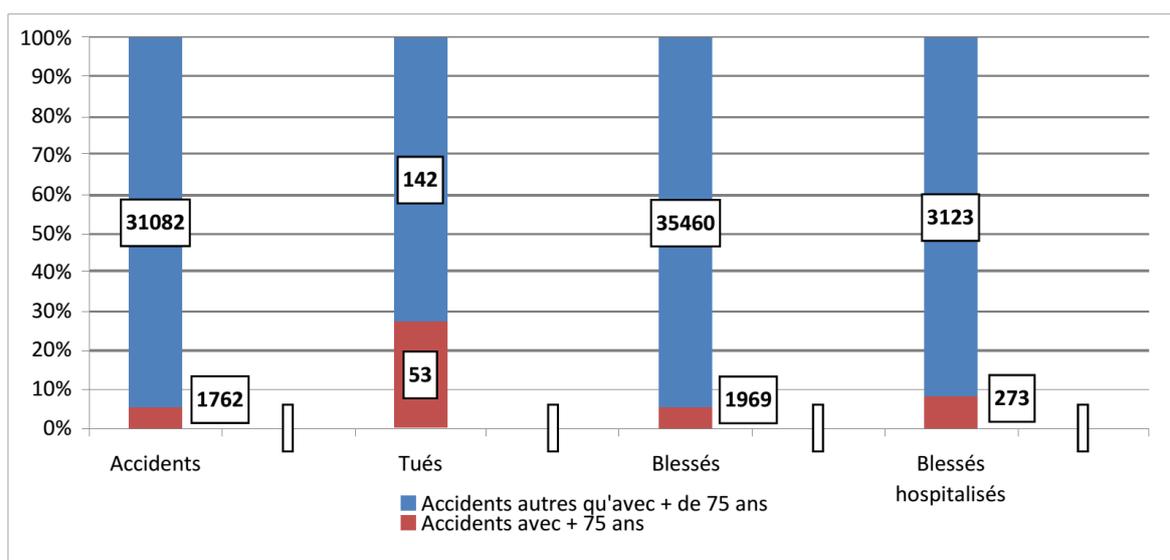
64,82 % des accidents concernant les seniors de 65 à 74 ans se produisent en journée, entre 9h00 et 18h00, en corrélation avec leur statut de piétons.



4.1.4.2 Les 75 ans et plus

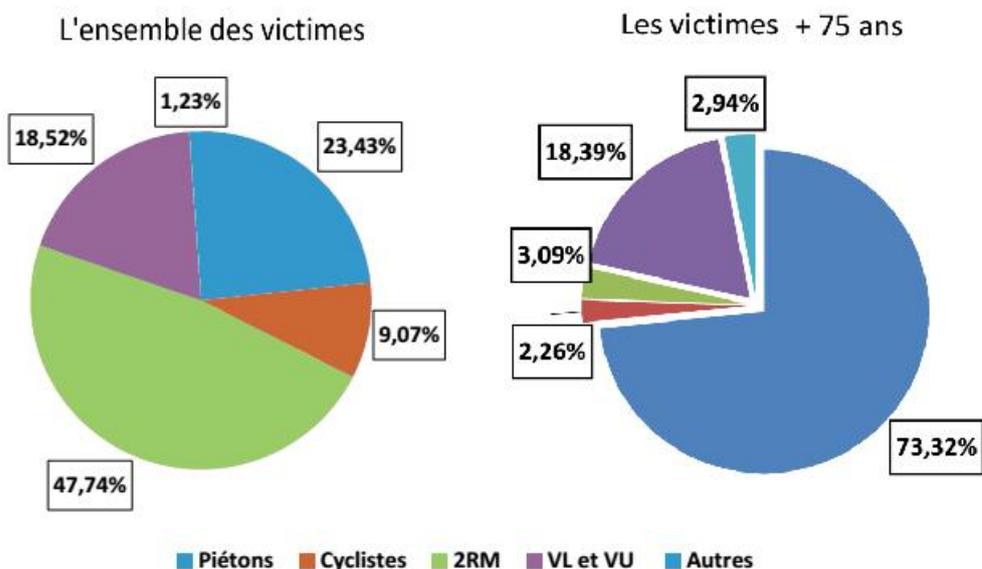


Entre 2012 et 2016, la part des seniors de plus de 75 a évolué plus favorablement que les autres catégories en termes d'accidents (baisse de 13,25 % contre 7,68 %) et de blessés (baisse 15,58 % contre 8,56 %). Inversement, leur situation s'est dégradée en termes de tués (+ 85,71 %) et de blessés hospitalisés (+ 34,69 %).

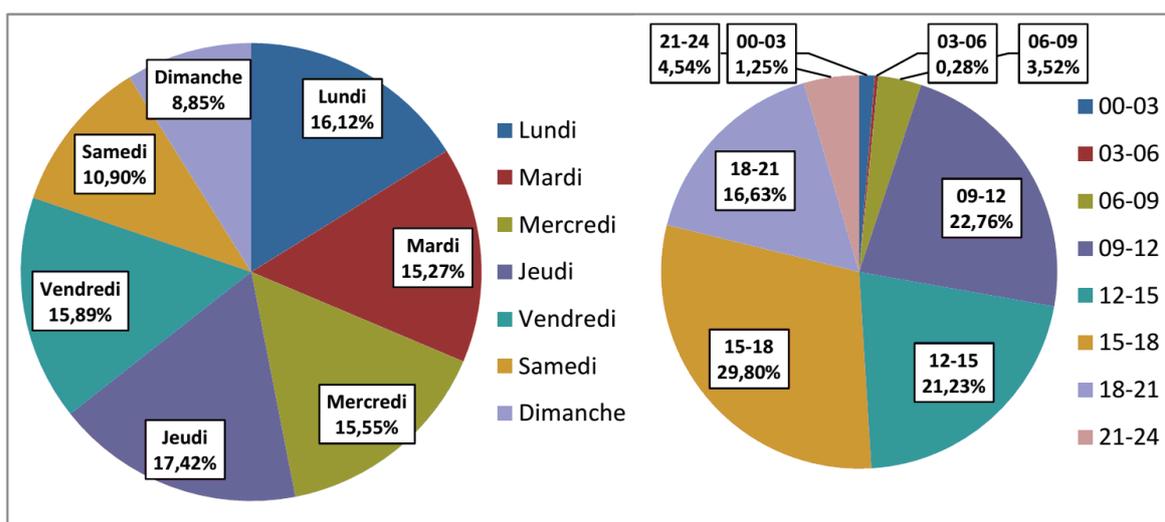


53 seniors de plus de 75 ans ont été tués dans un accident ces cinq dernières années, soit 27,18 % des 195 tués. Cette tranche d'âge représente en moyenne 5,26 % des blessés (8,04 % des blessés hospitalisés) et est impliquée dans 5,36 % des accidents.

L'âge avancé constitue nettement un facteur aggravant des conséquences de l'accident.



En termes de victimes, la surreprésentation de cette tranche d'âge se retrouve au niveau des piétons.



73,79 % des accidents concernant les seniors de plus de 75 ans se produisent en journée, entre 9h00 et 18h00, en corrélation avec leur statut de piétons.

Conclusion :

A partir de cette analyse, Le Comité de Pilotage du DGO a choisi de retenir au titre des enjeux facultatifs :

- Le partage de la voirie (intégrant les thématiques piétons, cyclistes, nouveaux engins de déplacements individuels et distracteurs) ;
- Les deux-roues motorisés.

Ce choix, en complément des enjeux impératifs précités permet d'agir en faveur des usagers vulnérables qui restent, dans Paris, les principales victimes de la route.

5

LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

Pour chacun des enjeux retenus par le Comité de pilotage du DGO 2018-2022,

- le risque routier professionnel,
- la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants),
- les jeunes, divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans),
- les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 et 75 ans et plus),
- le partage de la voirie,
- les deux-roues motorisés,

des orientations d'actions ont été définies, à l'issue d'une concertation avec l'ensemble des partenaires et acteurs locaux de sécurité routière.

Celles-ci sont abordées sous quatre axes :

- Améliorer la connaissance ;
- Sécuriser les infrastructures ;
- Informer, former, éduquer, sensibiliser ;
- Contrôler et sanctionner,

en précisant les acteurs concernés par leur mise en œuvre.

Ces orientations d'actions feront l'objet d'évaluations régulières par la coordination sécurité routière de Paris, et seront intégrées dans la définition des plans départementaux d'actions pour la sécurité routière (PDASR) et des plans de contrôles annuels des services de police (en ce qui concerne l'axe « contrôler et sanctionner »).

Pour leur réalisation, la coordination sécurité routière de Paris fera appel aux services dépendant des signataires du DGO, aux associations partenaires et aux intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR), dont le réseau sera développé en faisant appel aux volontaires de la réserve civique.

En termes de communication, le PSR 75 organisera des réunions semestrielles avec les services compétents de la Préfecture de Police et de la Ville de Paris, pour définir la nature des messages de prévention en lien avec les enjeux du DGO.

Enfin, pour l'ensemble des enjeux, l'amélioration de la connaissance se fera aussi au travers d'un meilleur suivi des conséquences corporelles des accidents de la route au sein des services hospitaliers qui accueillent les victimes.

5.1 Partage de la voirie

Amélioration de la connaissance :

Améliorer la connaissance de l'accidentalité des cyclistes et des piétons.

Acteurs : Préfecture de Police (STJA, PSR 75), Mairie de Paris (DVD), MDB.

Poursuivre le « groupe de travail Ville / PP / RATP pour le traitement des sites les plus accidentogènes » avec un suivi annuel des aménagements réalisés.

Acteurs : Préfecture de Police, Mairie de Paris (DVD), RATP.

Développer l'information des acteurs locaux sur la réalité des accidents et leur évolution (statistiques, cartographies, synthèses des accidents graves et mortels, analyse des facteurs d'accidents).

Acteurs : Préfecture de Police (STJA, PSR 75), Mairie de Paris (DVD).

Infrastructure :

Développer les infrastructures sécurisées favorisant les déplacements des modes actifs, piétons et cyclistes (zones de rencontre, zones 30, zones piétonnes, pistes cyclables).

Acteurs : Mairie de Paris, Préfecture de Police (DTPP).

Assurer une meilleure protection des piétons en repensant l'aménagement des abords immédiats des passages piétons (neutralisation du stationnement ou matérialisation de lignes d'effet) et **en renforçant la protection des piétons mal ou non-voyants** (optimisation des dispositifs sonores ou tactiles associés aux feux-rouges).

Acteurs : Mairie de Paris, Préfecture de Police (DTPP).

Organiser un colloque d'information sur les aménagements de voirie au service de la sécurité Routière.

Acteurs : Préfecture de Police, CEREMA, Mairie de Paris.

Éducation – sensibilisation – formation – information :

Réaliser des campagnes d'information sur le thème du partage de la rue afin de sensibiliser non seulement les conducteurs mais aussi les piétons, les cyclistes et les 2 RM sur leur propre comportement et leur responsabilité.

Acteurs : Préfecture de Police, Mairie de Paris, FAGE, Prévention routière, MDB, Wimoov, autres partenaires associatifs.

Réaliser des campagnes d'information sur les évolutions du Code de la route afin de faire connaître les nouveaux dispositifs contribuant à un partage apaisé de la voirie : zone de rencontre, sas vélos, double-sens cyclable, tourne à droite aux feux de signalisation...

Acteurs : Mairie de Paris, Préfecture de Police.

Favoriser les déplacements en sécurité des enfants, piétons ou à vélo (développement d'itinéraires dédiés et encadrés de type pedibus et vélobus).

Acteurs : Préfecture de Police, Mairie de Paris (services centraux et mairies d'arrondissement).

Sensibiliser les techniciens de l'infrastructure et les élus à la pratique du vélo en milieu urbain.

Acteurs : Mairie de Paris, partenaires associatifs.

Organiser des actions de prévention et de communication sur le thème de « l'angle mort », en y associant les fédérations professionnelles.

Acteurs : Services de police, Mairie de Paris, RATP, MDB.

Accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité, qu'il s'agisse de généraliser le « savoir rouler », au travers de formations en milieu scolaire, ou de sensibiliser les personnes souhaitant acheter ou louer un vélo au bon usage en toute sécurité de ce mode de transport (port du casque).

Acteurs : Services de police, Mairie de Paris, MDB, Comité départemental de cyclotourisme, Wimoov, autres partenaires associatifs.

Inciter les cyclistes et les utilisateurs de 2 RM à porter les équipements de sécurité et à être visibles par un port d'équipements rétro réfléchissants (brassard, gilet ou gants haute visibilité...).

Acteurs : Services de police, MDB, Comité départemental de cyclotourisme, Wimoov, autres partenaires associatifs.

Inciter les piétons à être visibles par un port de vêtements clairs et d'équipements rétro réfléchissants (brassard, sacs haute visibilité, parapluie...).

Acteurs : Préfecture de Police, Droits du piéton, autres partenaires associatifs.

Utiliser les panneaux à messages variables (en ville ou sur le Bd Périphérique) **pour diffuser des messages de prévention et de sensibilisation au partage de la route** entre les différentes catégories d'utilisateurs, ou aux dangers des distracteurs.

Acteur : Mairie de Paris (DVD).

Développer des actions spécifiques en faveur des personnes en situation de handicap, quel que soit leur mode de déplacement.

Acteurs : Services de police, Comité départemental de cyclotourisme, Association des Paralysés de France, Mairie de Paris.

Conduire des actions en direction des usagers d'engins de déplacement personnels (EDP) en lien avec la réglementation qui leur est applicable.

Acteurs : Services de police, Wimoov.

Contrôle – sanction :

Développer le contrôle du respect des règles, opérations éventuellement assorties d'alternatives à la sanction, sur les thèmes suivants :

- Non-respect de la priorité due aux piétons ;
- Non-respect des aménagements en faveur de la sécurité des cyclistes (pistes, sas vélos, couloirs bus) ;
- Non-respect de la signalisation lumineuse, quel que soit le mode de déplacement ;
- Equipements de sécurité obligatoires à vélo ou en deux-roues motorisés ;
- Circulation ou stationnement sur les trottoirs, dangereux pour les déplacements des piétons ;
- Non-respect du stationnement réservé aux personnes en situation de handicap ou usage abusif de carte mobilité inclusion.

Acteurs : Services de police, Parquet de Paris.

Développer l'information des policiers sur l'accidentalité parisienne (analyse des facteurs, cartographie des accidents) afin d'orienter les contrôles routiers.

Acteurs : Préfecture de police.

5.2 Deux-roues motorisés

Amélioration de la connaissance :

Améliorer la connaissance des accidents de 2 RM notamment sur les axes les plus accidentogènes (Boulevard Périphérique, Boulevards des Maréchaux, Bois de Boulogne...).

Acteurs : Mairie de Paris (DVD), Préfecture de Police (STJA, PSR 75).

Infrastructure :

Intégrer les problématiques liées à la circulation des deux-roues motorisés lors de la réalisation des ouvrages routiers.

Acteurs : Mairie de Paris (DVD), Préfecture de Police (DTPP).

Sensibiliser les techniciens de l'infrastructure et les élus à la pratique d'un 2 RM (opération motard d'un jour).

Acteurs : Services de police (Compagnies motocyclistes), CMPN.

Éducation – sensibilisation – formation – information :

Réaliser des actions à destination des conducteurs de deux-roues motorisés en y incluant les thématiques suivantes :

- Connaissances théoriques et pratiques ;
- Valorisation des conduites responsables ;
- Promotion de l'importance du port des équipements de protection individuelle obligatoires (casque et gants) et facultatifs (vêtements renforcés...);
- Sensibilisation sur la fragilité des usagers de 2 RM et la nécessité d'éviter les sur-risques (usage de substances psychoactives et conduite, vitesse inadaptée, absence d'équipements, 2 RM modifié, non-respect du Code de la route...).

Acteurs : Services de police, CASIM, CMPN, AFDM, assureurs, FAGE, Prévention routière, Wimoov, Avenir Santé, autres partenaires associatifs.

Réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés, journées « circuit » encadrées...).

Acteurs : Services de police, CASIM, CMPN, AFDM, autres partenaires associatifs.

Contrôle – sanction :

Réaliser des contrôles sur la conformité des véhicules (contrôles préventifs en amont possibles, notamment sur les cyclomoteurs).

Acteurs : Services de police.

Actions de contrôles, éventuellement assorties d’alternatives à la sanction, sur les casques et gants avec une incitation au port d’équipements de protection individuelle additionnels.

Acteurs : Services de police.

Réaliser des alternatives à la sanction ciblant l’usage professionnel d’un 2 RM (coursiers, motos taxis...).

Acteurs : Services de police, Syndicat National des Transports Légers, Cramif.

Réprimer les trafics de fausses attestations de formation pour la conduite de deux-roues motorisés.

Acteurs : Services de police, Parquet de Paris.

5.3 Alcool et stupéfiants

Amélioration de la connaissance :

Analyser les données relatives aux accidents causés par des conducteurs sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants en partenariat avec le dispositif d'appui territorial de la MILDECA, l'agence régionale de la santé, les professionnels de santé.

Acteurs : Préfecture de Police (STJA, PSR 75), MILDECA, APHP.

Éducation – sensibilisation – formation – information :

Développer les actions d'information dans les établissements scolaires et universitaires, les entreprises, les rassemblements festifs ou les salons, afin :

- D'apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool,
- D'encourager l'autocontrôle d'alcoolémie,
- De valoriser le principe du conducteur sobre,
- De sensibiliser aux risques liés à l'alcool et aux drogues sur la conduite : information sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues (effet sur le champ visuel, allongement des temps de réaction, diminution des réflexes...).

Acteurs : Services de police, Avenir Santé, assureurs, FAGE, Wimoov, CSLMF, Prévention routière, Cap Magellan, SIUMPPS, autres partenaires associatifs.

Promotion de chartes « soirées étudiantes responsables » pour limiter les risques liés à la consommation d'alcool ou de substances psychoactives.

Acteurs : Avenir Santé, FAGE.

Organisation de stages de sécurité routière pour les personnes ayant commis un délit routier au titre d'alternative à la peine.

Acteurs : Parquet de Paris, ABC insertion.

Informers les responsables des établissements vendant de l'alcool de leurs obligations en matière de mise à disposition d'éthylotests.

Acteurs : Services de police, CSLMF, Avenir Santé.

Contrôle – sanction :

S’assurer du respect de la réglementation applicable aux établissements vendant de l’alcool, notamment l’obligation de mise à disposition d’un éthylotest.

Acteurs : Services de police.

Promouvoir les échanges entre les services de la Justice et de la Santé afin d’améliorer l’efficacité de la réponse pénale et de la prise en charge sanitaire.

Acteurs : Parquet de Paris, APHP.

Coordonner l’action des services préfectoraux et de la justice en matière de suspension du permis de conduire, d’immobilisation ou de mise en fourrière du véhicule, de contrôles médicaux et de mise en œuvre d’éthylotests anti-démarrage.

Acteurs : Parquet de Paris, Préfecture de Police.

Organiser régulièrement des opérations de contrôles ciblés la nuit et en fin de semaine.

Acteurs : Services de police.

5.4 Les seniors

Amélioration de la connaissance :

Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des piétons seniors.

Acteurs : PSR 75, Ifsttar.

Infrastructure :

Sécuriser les rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors (dégagement des passages piétons pour permettre une meilleure visibilité, îlots refuge pour certaines traversées, ...).

Acteurs : Mairie de Paris et Mairies d'arrondissements, Préfecture de Police (DTPP et DOPC).

Éducation – sensibilisation – formation – information :

Organiser, en partenariat avec les clubs de seniors de la capitale, des « sorties éducatives » et actions de sensibilisation autour des thèmes suivants :

- Dangers inhérents aux traversées de chaussées ;
- Remises à niveau théorique du Code de la route ;
- Sensibilisation à la diminution des capacités physiques (diminution des réflexes, vue, audition, motricité...) et aux effets des médicaments ;
- Sensibilisation à l'importance d'être vu.

Acteurs : Mairie de Paris et Mairies d'arrondissements, services de police, Wimoov, Droits du piéton, Comité départemental de cyclotourisme, assureurs, Prévention routière, autres partenaires associatifs.

Organiser des campagnes de communication (affiches) et **actions de sensibilisation des piétons seniors sur leurs lieux de vie quotidiens** (marchés, commerces).

Acteurs : PSR 75, Mairie de Paris, services de police.

Développer et promouvoir des actions intergénérationnelles autour de la sécurité routière (jeux, théâtre...).

Acteurs : PSR 75, Mairie de Paris, services de police.

Contrôle – sanction :

Développer le contrôle du respect de la priorité due aux piétons, opérations éventuellement assorties d'alternatives à la sanction pour les conducteurs.

Acteurs : Services de police, Parquet de Paris.

5.5 Les jeunes

Amélioration de la connaissance :

Recenser les structures accueillant des jeunes (écoles, associations sportives, culturelles ...) et identifier les actions menées par les différents intervenants.

Acteurs : Mairie de Paris, Rectorat de Paris, Préfecture de Police.

Infrastructure :

Développer les aménagements sécurisés aux abords des établissements de formation, de loisirs ou sur le parcours habituel des jeunes.

Acteurs : Mairie de Paris et Mairies d'arrondissements.

Optimiser la circulation aux abords de ces établissements en intégrant l'ensemble des modes de déplacements, et plus particulièrement la marche (développement de pedibus).

Acteurs : Mairie de Paris et Mairies d'arrondissements.

Éducation – sensibilisation – formation – information :

Informers les parents sur les dispositifs de retenue adaptés au transport des enfants, dès le plus jeune âge, en s'appuyant sur les personnels des maternités.

Acteurs : APHP, PSR 75, Préventissim.

Poursuivre les actions de sensibilisation à la sécurité routière pour les élèves du premier degré dans les écoles parisiennes, dans le cadre de l'attestation de première éducation à la route (APER), du « Permis piéton » et du « Permis vélo ».

Acteurs : Rectorat de Paris, services de police, Prévention Maif, assureurs, autres partenaires associatifs.

Développer les actions de sensibilisation à la sécurité routière pour les élèves des collèges parisiens, dans le cadre des attestations scolaires de sécurité routière (ASSR 1 et 2).

Acteurs : Rectorat de Paris, services de police, Prévention Maif, Prévention Routière, CMPN, Comité départemental de cyclotourisme, AFDM, assureurs, autres partenaires associatifs.

Systematiser la demi-journée de sensibilisation à la sécurité routière pour les élèves entrant dans les lycées et CFA parisiens.

Acteurs : Rectorat de Paris, services de police, Avenir Santé, AFDM, assureurs, Wimoov, Prévention routière, Cap Magellan, autres partenaires associatifs.

Informers les référents sécurité routière des établissements scolaires sur les ressources et partenariats dont ils disposent pour mettre en œuvre des actions de sécurité routière.

Acteurs : Rectorat de Paris, Réseau Canopé de l'Education Nationale, PSR 75, services de police, assureurs.

Développer les actions de prévention dans l'enseignement supérieur :

- En organisant des actions de sensibilisation dans les établissements ;
- En informant les associations étudiantes et organisateurs de soirées sur les risques encourus dans les déplacements, lors de la prise d'alcool ou de stupéfiants ;
- En mobilisant et accompagnant les étudiants autour de projets dont ils sont les acteurs ;

Acteurs : Rectorat de Paris, CROUS, SIUMPPS, PSR 75, services de police, FAGE, Wimoov, Avenir Santé, assureurs, Prévention routière, autres partenaires associatifs.

Développer le recours aux réseaux sociaux et sites internet pour diffuser des messages de prévention.

Acteurs : Tous acteurs locaux.

Contrôle – sanction :

Vérifier le port des équipements et dispositifs de sécurité (dispositifs de retenue, ceinture de sécurité, casques, gilets, gants...).

Acteurs : Services de police.

5.6 Risques routiers professionnels

Amélioration de la connaissance :

Améliorer la connaissance sur les accidents de trajet domicile travail et utilisation professionnelle.

Acteurs : CRAMIF, Préfecture de Police (STJA, PSR 75).

Promouvoir la réalisation de diagnostics de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises pour détecter d'éventuels problèmes, prioritairement au niveau des branches professionnelles qui ont des risques routiers spécifiques (horaires décalés, nombreux déplacements, fatigue...).

Acteurs : CRAMIF, PSR 75.

Éducation – sensibilisation – formation – information :

Sensibiliser les personnels d'entreprises directement sur leur lieu de travail, dans le cadre d'actions organisées avec les employeurs :

- Bien préparer un déplacement professionnel ;
- Dangers liés aux distracteurs ;
- Formation à l'éco-conduite ;
- Promotion des équipements de protection pour les deux-roues.

Acteurs : Services de police, CASIM, Avenir Santé, assureurs, Prévention routière, Wimoov, autres partenaires associatifs.

Promouvoir les formations et les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et dans les administrations :

- Informer sur l'intérêt des PPRR, les obligations de l'employeur et sa responsabilité ;
- Accompagner les entreprises et administrations dans leurs démarches ;
- Communiquer sur l'action de l'Etat au sein de ses services.

Acteurs : CRAMIF, services de police, Parquet de Paris, administrations parisiennes.

Mener des actions dans le domaine des coursiers en vélo (coursiers et donneurs d'ordres) dont le développement est exponentiel dans la capitale :

- Sensibilisation aux dangers spécifiques aux vélos ;
- Respect des règles de circulation compatible avec les impératifs de livraisons ;
- Dangers liés aux distracteurs ;
- Promotion des équipements de protection et de visibilité.

Acteurs : Services de police, Wimoov, Deliveroo, MDB.

Contrôle – sanction :

S'assurer du respect des règles en matière :

- **De temps de conduite ;**
- **De charges transportées ;**
- **D'équipement** des véhicules de service et de fonction ;
- **De transport de personnes.**

Acteurs : Services de police.

REMERCIEMENTS

La Préfecture de Police remercie l'ensemble des acteurs qui ont contribué à l'élaboration de ce DGO :

- Le STJA de la DSPAP pour les statistiques d'accidents ;
- La DVD de la Ville de Paris pour les données relatives aux déplacements ;
- Le Sercom de la PP pour la mise en page du DGO ;
- Le Pôle Sécurité Routière pour le travail de synthèse et de rédaction ;

- Les membres du Comité de pilotage du DGO (cf. liste en annexe) ;
- Les services, associations et organismes ayant participé à la plénière des acteurs locaux de sécurité routière, à savoir :

ABC insertion	AFDM	Les AGEA
L'AGIR	L'ANPAA 75	Avenir Santé
La BSPP	Cap Magellan	La CASIM
Le CER	La CSLMF	Le CMPN Paris
Le CODEP cyclotouriste	Deliveroo	Droits du piéton
GMF assurances	Handicap invisible	La DOPC
La DSPAP	La FAGE	Les IDSR de Paris
La LCVR 75	MDB	Para Side Racing team
Le PASR d'IDF	La Prévention MAIF	La Prévention routière
Préventissim	La RATP	La SMEREP
Le SIUMPPS Paris Descartes	Wimoov	

ANNEXES

Circulaire du 11 avril 2017 relative au DGO 2018-2022



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

*Le Magistrat,
Délégué Interministériel à la Sécurité Routière
Délégué à la Sécurité et à la Circulation Routières*

Paris, le

11 AVR. 2017

Le Magistrat,
Délégué interministériel à la sécurité routière,
Délégué à la sécurité et à la circulation routières

à

Monsieur le Préfet de Police de Paris
Monsieur le Préfet de Police des Bouches du Rhône
Mesdames et Messieurs les Préfets de région
Mesdames et Messieurs les Préfets de département

Objet : Document général d'orientations (DGO) 2018 - 2022

Le 2 octobre 2015 le Gouvernement a réuni le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) pour annoncer la mise en œuvre d'un plan d'action ambitieux autour de 22 mesures principales et 33 mesures complémentaires pour lutter contre l'insécurité routière et combattre les comportements à risques.

Ces mesures s'articulent autour de quatre priorités :

- intensifier la lutte contre les comportements dangereux
- protéger les usagers les plus vulnérables
- favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière
- donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi.

Ces objectifs ont été réaffirmés par le ministre de l'intérieur lors de l'installation du Conseil national de sécurité routière (CNSR) le 23 janvier 2017 et sont déclinés notamment au travers des engagements pris par des représentants du secteur privé et du secteur public pour réduire le taux de mortalité et d'accidentalité dans la cadre des déplacements liés au travail. A titre d'exemple, le Gouvernement a pris des mesures pour permettre de sanctionner les conducteurs de véhicule appartenant à une personne morale, responsables d'infractions au code de la route.

En 2015, le nombre de personnes tuées sur les routes s'élevait à 3461 et en 2016 il est estimé à 3469. L'objectif est de le ramener à 2000 en 2020. Pour atteindre cet objectif, il est essentiel que l'ensemble des acteurs intervenant dans le champ de la sécurité routière se mobilisent. Afin de susciter cette implication commune, j'ai décidé de relancer le Document Général d'Orientation (DGO).

Le Document Général d'Orientations que chaque département devra élaborer en 2017, pour la période 2018-2022, constitue, après l'analyse des caractéristiques propres de l'accidentalité, un outil de programmation qui définit les orientations d'actions à mener au niveau local pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

I - Les objectifs du document général d'orientations

L'élaboration du Document Général d'Orientations doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des **plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR)**.

Les principaux partenaires en sont les responsables des administrations de l'État, y compris les forces l'ordre, les élus, notamment les conseillers départementaux et les élus des principales communes et groupement de communes, le représentant de l'association des maires et, compte tenu de la mission de service public qui leur est confiée, les assureurs du risque routier professionnel, la Caisse d'assurance retraite de la santé au travail (CARSAT), la Mutualité sociale agricole (MSA), la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (CNRACL) et bien évidemment les Caisses primaires d'assurance maladie (CPAM).

Sous la responsabilité du préfet de département, les chefs de projet sécurité routière définiront, avec les partenaires locaux impliqués dans la démarche, des axes prioritaires d'actions qu'ils mettront en oeuvre au cours de la période du nouveau DGO, contribuant ainsi à la réalisation de l'objectif national.

II - La démarche d'élaboration

Le DGO est avant tout une démarche partenariale, un outil de programmation et de mobilisation. Les phases de lancement et de suivi des actions mises en oeuvre dans le cadre des PDASR doivent être prises en compte dans son élaboration.

Il présente les caractéristiques de l'insécurité routière du département, explique les enjeux retenus partagés par les signataires, ou propres à chacun d'entre eux. Il propose pour chaque enjeu des objectifs chiffrés de réduction des accidents et des victimes et précise les orientations d'actions correspondantes.

La démarche d'élaboration du DGO suppose donc que tous les acteurs concernés soient informés et adhèrent à la démarche proposée et à ses modalités de mise en oeuvre.

La démarche d'élaboration du DGO 2018-2022, sera précédée d'une phase de réflexion, qui intégrera nécessairement, dans un souci d'efficacité, l'analyse des résultats de la période antérieure et de l'évolution de l'accidentalité.

Deux phases décisionnelles essentielles suivront : la phase (1) « Bilan et réactualisation des enjeux » et la phase (2) « Définition des orientations d'actions 2018-2022 au regard des enjeux et du bilan des actions réalisées sur la période précédente ».

Il sera créé un **comité de pilotage**, animé par le chef de projet sécurité routière, et constitué des services de l'Etat compétents et des élus correspondants des collectivités territoriales et des représentants des assureurs des risques professionnels. De plus, outre les partenaires institutionnels, les personnes qualifiées, organismes et associations oeuvrant dans le domaine de la sécurité routière seront également informés et associés à la démarche DGO .

Les orientations définies par le comité de pilotage pourront être préparées et approfondies dans le cadre **de groupes de travail**.

Un guide méthodologique, détaillant la démarche, élaboré en collaboration avec l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) et avec l'appui du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), vous sera adressé prochainement.

Il est souhaitable que les travaux préparatoires soient engagés très rapidement afin que le projet soit finalisé au plus tard **le 31 décembre 2017**.

1) Bilan et réactualisation des enjeux de la période 2013-2017

Le nouveau DGO sera l'occasion de faire un état des lieux sur la période 2013-2017 et de mettre en lumière ce qui a changé dans le paysage de la sécurité routière au cours de ces 5 dernières années.

Il est en effet nécessaire de procéder à une évaluation des enjeux précédemment retenus afin de pouvoir les ajuster en fonction des spécificités locales et des évolutions observées au cours des 5 dernières années (la population, l'implantation des radars, les infractions constatées...).

Cet état des lieux, commandé par le préfet, sera réalisé par l'**observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR)** et présenté aux différents groupes de travail. Il s'appuiera sur les dernières années pour lesquelles l'accidentalité est connue en détail, c'est-à-dire jusqu'à l'année 2016, puisque la base correspondante sera disponible début mai 2017.

2) Définition des actions 2018-2022 au regard des enjeux, et du bilan des actions réalisées durant la période précédente

Préalablement à la définition des orientations d'actions pour la période 2018-2022, il est en effet indispensable d'évaluer les actions effectivement réalisées au titre des PDASR au cours des 5 dernières années.

Outre les services techniques impliqués dans le bilan et la réactualisation des enjeux, d'autres partenaires seront invités à participer à cette réflexion dans le cadre de groupes de travail par enjeu ou groupe d'enjeux.

Pour la période 2018-2022, les enjeux retenus comme importants, à reprendre dans les DGO départementaux, sont :

a) quatre enjeux impératifs : le risque routier professionnel, les addictions (l'alcool et les stupéfiants), les jeunes et les seniors.

b) des enjeux facultatifs : le partage de la voirie (urbain/interurbains), les deux-roues motorisés(2RM), la vitesse et les distracteurs.

Des outils méthodologiques seront proposés pour traiter ces enjeux.

La définition des orientations d'actions relatives à chaque enjeu doit permettre de fédérer l'ensemble des acteurs et de les impliquer fortement dans la définition des axes prioritaires d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière et dans la conception des projets.

Quel que soit l'enjeu, les orientations d'actions seront recherchées et/ou déclinées dans les différents domaines : infrastructure, éducation, sensibilisation, formation, information, contrôle et sanction.

III - Appui méthodologique

Différents documents publiés par la Délégation à la Sécurité et la Circulation Routières (DSCR) sont mis à la disposition des responsables et techniciens locaux pour faciliter l'élaboration du document général d'orientations.

1) Le guide méthodologique DGO 2018/2022 sera mis à leur disposition. Il est en cours d'élaboration avec l'appui de l'ONISR et du CEREMA.

2) Des références nationales sur les principaux enjeux, établies par l'ONISR, leur seront communiquées.

Une assistance conseil leur sera apportée par les représentants institutionnels régionaux, par les ODSR et les ORSR et, au niveau national, par l'ONISR ainsi que par le bureau des politiques et de l'animation locales de la DSCR.

IV- Les conséquences du Document Général d'Orientations

Document de référence pour la politique locale de sécurité routière, le DGO formalise les orientations d'actions et les projets départementaux partagés par l'ensemble des partenaires locaux pour contribuer à l'atteinte de l'objectif national.

Chaque année, le Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) sera élaboré en cohérence avec les orientations du DGO, dans le cadre de véritables projets partenariaux et en s'appuyant sur une forte implication des acteurs. Le plan départemental des contrôles routiers (PDCR) viendra s'intégrer au sein du PDASR.

Un suivi de la mise en œuvre des actions déclinées à partir des orientations proposées est réalisé annuellement et présenté dans le cadre du dialogue de gestion conduit par la DSCR.

Le Document Général d'Orientations sera cosigné par le représentant de l'État, le président du conseil départemental, le président de l'association départementale des maires, le ou les procureurs de la République territorialement compétents et, selon la situation locale, les maires ou les présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) qu'il vous semblera utile d'associer. En outre, lors de cette signature ou à l'issue de celle-ci, le DGO fera l'objet d'une communication la plus large possible auprès de l'ensemble de vos partenaires.

Le DGO constitue donc un cadre de référence nécessaire pour assurer la cohérence des actions réalisées au niveau local, mais c'est la mobilisation collective qui rendra la route plus sûre.

Je sais pouvoir compter sur votre implication et celle de tous vos partenaires.


Emmanuel BAILLE

Composition du Comité de Pilotage du DGO 2018-2022

<u>Directeur de Cabinet adjoint du Préfet de Police</u>	M. Serge BOULANGER, puis M. Matthieu GARRIGUE-GUYONNAUD
<u>Chef de projet Sécurité Routière Représentant le DOPC (PP)</u>	Mme Françoise HARDY, Contrôleur général
<u>Ville de Paris</u>	Mme Béatrice RAS (Pôle observatoire des déplacements de la DVD) Mme Colette PIBAULT (Division sécurité routière - DVD)
<u>Représentant le Procureur de la République</u>	Mme Frédérique PORTERIE, puis M. Olivier CHRISTEN, Procureurs adjoints, M. Loïs RASCHEL, Substitut
<u>Représentant du Rectorat de Paris</u>	M. Jean-Dominique GAUBERT, réfèrent sécurité routière académique
<u>Représentant de l'APHP</u>	M. Arnaud POUPARD, Conseiller sécurité
<u>Représentants de la Cramif</u>	MM. Didier CARTON, Jean-Philippe CLEMENT et Julien TONNER
<u>Représentant le DSPAP (PP)</u>	MM. Olivier MORGES et Yvon PANTALACCI (SPPAD)
<u>STJA (PP)</u>	M. Jean-Pierre JURKOWSKI
<u>Représentant le Sercom (PP)</u>	MM. Stéphane BROSSARD et David LOLO
<u>Pôle d'animation régionale SR</u>	M. Didier DELAITRE, animateur du Pôle
<u>Associations partenaires</u>	Avenir Santé : Mme Hermeline EDOUARD, puis Mme Alexandra FRANC Wimoov : Mme Mathilde KERJEAN
<u>Représentant de la BSPP</u>	MM. Patrick GRANGE et Jean-Yves REBERGUE
<u>« Monsieur Moto » Paris</u>	M. Philippe BOCACHARD
<u>Personne qualifiée</u>	Dr Patrick PELLOUX
<u>Coordination sécurité routière</u>	MM. Bruno JOUVENCE et Marc BLAUD

Glossaire des sigles et termes techniques

AFDM : Association pour la Formation Des Motards

ANPAA : Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie.

APER : Attestation de Première Education à la Route.

APHP : Assistance Publique - Hôpitaux de Paris.

ASSR 1 et 2 : Attestations Scolaires de Sécurité Routière du 1^{er} et 2^{ème} niveau.

BSPP : Brigade de Sapeurs Pompiers de Paris.

CASIM : association « Chaîne d'Amitié pour la Sécurité et l'Information des Motards ».

CEREMA : Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement ;

CISR : Comité Interministériel de la Sécurité Routière.

CMPN : Club Motocycliste de la Police Nationale.

CRAMIF : Caisse Régionale d'Assurance Maladie d'Île-de-France.

CROUS : Centre Régional des Œuvres Universitaires Sociales.

CSLMF : Chambre Syndicale des Lieux Musicaux Festifs.

DGO : Document Général d'Orientations. C'est un outil, élaboré dans le cadre d'une démarche partenariale, qui permet de définir les axes prioritaires de la politique locale à mettre en œuvre pendant cinq ans pour faire reculer l'insécurité routière. Il constitue un cadre de référence du département et fédère les différents partenaires autour des enjeux.

DOPC : Direction de l'Ordre Public et de la Circulation.

DRIEA : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement.

DSPAP : Direction de la Sécurité de Proximité de l'Agglomération parisienne.

DSR : Délégation à la Sécurité Routière. La DSR élabore et met en œuvre la politique nationale de sécurité routière et apporte son concours à l'action interministérielle dans ce domaine.

DTPP : Direction des Transports et de la Protection du Public.

DVD : Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris.

Enjeux : Un enjeu peut être défini par la morbidité¹³ d'une cible (type d'utilisateur, lieu...). Il est constitué par un nombre absolu ou relatif d'accidents ou de victimes qui est associé à une cible. Pour caractériser l'enjeu, il est nécessaire d'évaluer le poids des accidents de la cible ainsi que son niveau de risque relatif.

FAGE : Fédération des Associations Générales Étudiantes.

¹³ Nombre de victimes (blessés et/ou tués) des accidents de la circulation pour une année.

IDSR : Intervenant Départemental de Sécurité Routière. Les IDSР sont des volontaires bénévoles qui se mobilisent pour réaliser des actions de prévention. Ils sont nommés par le préfet et exercent leurs missions sous l'autorité préfectorale.

IFSTTAR : Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux.

MDB : Association « Mieux se Déplacer à Bicyclette ».

MILDECA : Mission Interministérielle de Lutte contre les Drogues Et les Conduites Addictives.

ODSR : Observatoire Départemental de Sécurité Routière.

Orientations d'actions : Une orientation d'actions se rapportant à un enjeu doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO, en termes d'actions dans le cadre des PDASР et permettre à chacun des acteurs de se sentir concerné. Elle doit fixer l'objectif général des actions qui en découlent et ne doit pas être confondue avec les actions proprement dites. Quel que soit l'enjeu, les orientations d'actions sont recherchées dans les différents domaines : améliorer la connaissance - sécuriser les infrastructures - informer, former, éduquer, sensibiliser - contrôler et sanctionner.

PDASР : Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière : Il représente la déclinaison annuelle du DGO en mettant en œuvre des plans d'actions élaborés en cohérence avec les orientations du DGO.

PDCR : Plan Départemental de Contrôles Routiers, volet « contrôle et sanction » du PDASР. Il a pour objectifs de renforcer la coordination de tous les acteurs concernés par ce domaine afin de rationaliser et d'optimiser les contrôles en fonction des enjeux du département.

PP : Préfecture de Police.

PSR 75 : Pôle sécurité Routière de Paris, Coordination départementale de SR.

RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens.

Sercom : Service de la communication de la PP.

SIUMPPS : Service Interuniversitaire de Médecine Préventive et de Promotion de la Santé.

SR : Sécurité Routière.

STJA : Service du Traitement Judiciaire des Accidents, ODSР parisien.

Zones 30 : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

Zones de rencontre : espace partagé entre tous les usagers, où la vitesse est limitée à 20 km/h et le piéton prioritaire. Il s'agit de quartiers très fréquentés par les piétons (comme des zones touristiques, commerciales ou culturelles) ou de rues dont les trottoirs sont si étroits qu'il est difficile d'y marcher.

2 RM : Deux-roues motorisé.