



# DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS DU VAL-DE-MARNE 2018-2022



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**

# SOMMAIRE

<b>Préface.....</b>	<b>3</b>
<b>II - LE DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS : PRINCIPES D'ÉLABORATION.....</b>	<b>4</b>
<b>III - BILAN DES ACTIONS DE PRÉVENTION DE SECURITE ROUTIÈRE 2012-2016 ET PERSECTIVES EN MATIERE DE PARTENARIAT POUR 2018-2022.....</b>	<b>5</b>
<b>IV - ÉVOLUTION ET TENDANCES DE L'ACCIDENTOLOGIE.....</b>	<b>8</b>
<b>V - LES ENJEUX DE LA SECURITE ROUTIÈRE DANS LE VAL-DE-MARNE.....</b>	<b>13</b>
<b>Fiche Enjeu – Le risque professionnel.....</b>	<b>14</b>
<b>Fiche enjeu – Lutter contre la conduite sous l'emprise de substances psychoactives.....</b>	<b>16</b>
<b>Fiche enjeu – Piétons et cyclistes, protéger les usagers vulnérables.....</b>	<b>18</b>
<b>Fiche Enjeu – 2 roues motorisés.....</b>	<b>20</b>
<b>VII - SUIVI ET ÉVALUATION DU DGO.....</b>	<b>22</b>
<b>GLOSSAIRE.....</b>	<b>23</b>

## Préface

Le document général d'orientations (DGO) 2018-2022 a pour vocation de définir les priorités pour les actions menées dans le département en faveur de la sécurité routière en réaffirmant les priorités destinées à réduire l'accidentalité sur les routes du Val de Marne.

C'est également un outil de programmation pluriannuelle qui définit les actions à mener au niveau local pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents, en protégeant les usagers les plus vulnérables en s'appuyant sur trois leviers

- favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière ;
- intensifier la lutte contre les comportements dangereux ;
- développer dans le département l'implication collective en matière de sécurité routière et mobiliser durablement la société civile au service de cette politique publique.

Le DGO est d'abord une déclinaison des priorités nationales adaptée aux enjeux locaux. Il se fonde sur un état des lieux approfondi de l'accidentalité et de ses particularités départementales, permettant ainsi de cerner au plus près les besoins de notre territoire.

C'est également un outil de mobilisation. Issu d'une démarche partenariale, le DGO trace les orientations permettant aux porteurs de projets départementaux de solliciter les financements au titre du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR). La dynamique du PDASR est transversale et complémentaire des projets qui sont menés par les collectivités locales et par les associations.

L'objectif fixé est de réduire le nombre de personnes tuées et blessées sur nos routes. Le contexte est difficile : l'année 2017 a été marquée par un important nombre de décès sur les routes du département (23) et une reprise de l'accidentalité routière, par ailleurs constatée depuis 2013. Cette situation nous oblige. Elle rend cet objectif impératif et fait du DGO la base de nos actions en faveur de la sécurité routière pour les cinq prochaines années.

## II - LE DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS : PRINCIPES D'ÉLABORATION

Lors de l'installation du Conseil national de sécurité routière (CNSR) le 23 janvier 2017, les priorités d'action suivantes ont été réaffirmées, dans l'objectif de réduire l'accidentalité sur les routes :

- 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.

En effet, dans un contexte difficile de reprise de l'accidentalité routière depuis 2013 sur l'ensemble du territoire national, l'objectif de diviser par deux le nombre de personnes tuées entre 2010 et 2020 nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs.

Dans ce contexte, le gouvernement a annoncé un plan ambitieux lors du Conseil interministériel de sécurité routière qui s'est tenu le 9 janvier 2018. Ce plan s'appuie sur trois axes majeurs qui seront déclinées en 18 actions concrètes sur l'ensemble du quinquennat :

- l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière,
- la protection de l'ensemble des usagers de la route,
- l'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

Afin de susciter l'implication de l'ensemble des acteurs qui concourent à améliorer la sécurité routière, le délégué interministériel à la sécurité routière a décidé, par une circulaire transmise aux préfets le 11 avril 2017, de lancer l'élaboration du Document général d'orientations (DGO) pour la période 2018-2022. Ce DGO 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.

Le DGO permet de partager avec l'ensemble des partenaires locaux l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser collectivement autour d'orientations et de projets départementaux déclinés ensuite dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

Le présent DGO a ainsi été élaboré à partir de l'état des lieux de l'accidentologie dans le département du Val de Marne, en s'appuyant en particulier sur des données chiffrées précises de la période 2012-2016. Par ailleurs, un bilan des actions conduites en matière de sécurité routière a été établi. Ces deux éléments ont permis d'identifier les principaux enjeux départementaux de la sécurité routière et de déterminer ensuite les orientations d'actions pour la période 2018-2022. Ces enjeux départementaux précisent et complètent, compte-tenu des spécificités du Val-de-Marne, les enjeux prioritaires nationaux que sont les risques routiers professionnels, l'alcool et les stupéfiants, les usagers vulnérables, jeunes et seniors, et les conducteurs de deux roues motorisés.

### III - BILAN DES ACTIONS DE PRÉVENTION DE SECURITE ROUTIÈRE 2012-2016 ET PERSPECTIVES EN MATIERE DE PARTENARIAT POUR 2018-2022

Le bilan des actions prévention de sécurité routière est établi à partir des opérations mises en œuvre dans le cadre des plans départementaux annuels de sécurité routière (PDASR) de la période 2012-2016. Trois enjeux majeurs avaient été identifiés lors des travaux conduits en 2012 : les piétons, les deux-roues motorisés (ces deux catégories étant regroupées sous le terme « usagers vulnérables ») et les véhicules utilitaires légers.

Le partenariat entre l'ensemble des acteurs de la sécurité routière, en particulier la mobilisation des associations et des communes soutenues par l'État, s'est consolidé dans le cadre des PDASR au cours de la période 2012-2016. Ce sont ainsi près de 250 actions qui ont pu être réalisées sur la période considérée. Le détail par porteur d'actions est présenté dans le tableau suivant.

Porteur d'actions	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>ETAT</b>	8	17	13	12	17	19
<b>COMMUNES</b>	12	13	12	8	20	22
<b>ASSOCIATIONS</b>	13	21	39	20	20	15
<b>TOTAL</b>	<b>33</b>	<b>51</b>	<b>64</b>	<b>40</b>	<b>57</b>	<b>56</b>

Au cours des cinq années de 2012 à 2016, les PDASR successifs se sont bien attachés à encourager et soutenir les actions de prévention en faveur des usagers vulnérables. La part des actions traitant de l'enjeu piétons est ainsi prépondérante (plus d'un tiers d'entre elles) et augmente chaque année, témoignant de l'implication des partenaires, des attentes des usagers et de la pertinence des actions proposées.

L'enjeu relatif aux véhicules utilitaires légers, dont l'implication dans les accidents a diminué, est apparu progressivement moins prioritaire. Cependant, des actions spécifiques en faveur des usagers de deux-roues motorisées, public particulièrement vulnérable et exposé, ont été conduites (environ un quart des actions de prévention).

Enfin, l'enjeu des conduites à risques, en particulier sous l'emprise d'alcool, de stupéfiants ou du fait de l'utilisation d'un téléphone portable, est devenu prégnant et a ainsi fait l'objet d'un développement significatif d'actions de sensibilisation.

Au cours de ces cinq années, l'implication des services de l'État (coordination sécurité routière comprenant les Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière - IDSR, la Direction de l'Ordre Public et de la Circulation - DOPC) se traduit par leur participation continue et croissante aux actions pour toucher un public large, en particulier auprès des établissements scolaires (écoles primaires, collèges et dans une moindre mesure les lycées) et universitaires (UPEC) mais aussi auprès des seniors, en lien avec les CCAS des communes hôtes. Des actions envers les personnels des administrations publiques ou des organismes privés ont également été développées.

Il convient de souligner la participation de plus en plus importante de professionnels (RATP, AFTRAL) ou d'associations, telles que Wimoov ou Basic 5 lors des villages sécurité routière. Cela permet de diversifier les propositions d'ateliers et de mieux faire passer les messages de

prévention sur les risques auxquels les usagers vulnérables sont exposés.

Ainsi, ce sont environ 200 élèves des collèges qui sont sensibilisés sur les risques routiers et sur les mesures de prévention, au cours de chacune des journées de sensibilisation.

#### *Focus sur les villages sécurité routière*

*Ces opérations permettent de réunir plusieurs intervenants sur des sujets complémentaires concernant les usagers vulnérables. A titre d'exemple, lors des 3 villages organisés à Villejuif, Villiers-sur-Marne et Ivry-sur-Seine en 2017, les ateliers ont porté sur la sensibilisation aux dangers liés aux angles morts des poids-lourds, sur la maîtrise requise d'un véhicule, sur les règles de circulation, sur les conséquences de l'usage d'un smartphone dans la rue ou sur celles d'un accident sans équipement et sans assurance.*

*Les villages sécurité routière sont généralement destinés à un jeune public scolaire, qui apprécie les mises en situation proposées par les ateliers. Ils sont préparés en coordination étroite avec la commune accueillant le village. Ils permettent de sensibiliser environ 200 jeunes par jour.*



Le bilan du DGO précédent montre que si le partenariat est réel, il est aujourd'hui à la fois trop éclaté, trop peu structuré et reposant sur des coopérations informelles plutôt que sur une approche systématique. Un des enjeux majeurs pour le DGO 2018 sera de développer le partenariat local pour mobiliser la société civile et faire des acteurs locaux de véritables relais de la politique de sécurité routière.

Afin d'élargir le cercle des acteurs de la prévention et de correspondre aux enjeux identifiés par le présent DGO, l'objectif est de réussir à la fois à diversifier et à structurer le partenariat de sécurité routière :

- **diversifier et élargir le cercle du partenariat** en s'appuyant sur de nouveaux réseaux au contact des publics prioritaires identifiés et notamment :
  - **pour les jeunes** les établissements d'enseignement professionnel (CFA et lycées professionnels) dans un département où les actions de prévention touchent aujourd'hui principalement les publics au sein des établissements scolaires généralistes et des universités ;
  - **pour les seniors** les professionnels de santé (infirmiers, médecins, pharmaciens), les services des CCAS et les clubs du troisième âge pour servir de relais à la diffusion de l'information sur les risques liés à la conduite et à l'usage de la rue ;
  - **pour le monde de l'entreprise** dans un département marqué à la fois par la place du

secteur des transports et de la logistique et par la part importante des trajets pendulaires entre domicile et travail pour développer au sein des entreprises et au-delà des seules entreprises de transport la prise en compte du risque routier en s'appuyant sur les chambres consulaires, les branches professionnelles et les clubs d'entreprises ;

- **pour les usagers de deux roues motorisés** développer les liens avec les acteurs de cette filière et notamment les vendeurs de cycles et les fédérations d'usagers pour renforcer les vecteurs de communication en direction de ce public très spécifique.
- **structurer la communauté locale de sécurité routière** dans un département où le partenariat actuel repose essentiellement sur des habitudes de travail ou des initiatives ponctuelles. Afin de consolider et démultiplier les effets de ces partenariats, l'objectif sur la période du DGO est de structurer ces partenariats en leur donnant un cadre plus formel et en renforçant l'animation locale en dehors des opérations ponctuelles avec trois objectifs prioritaires :
  - **redynamiser le dispositif des IDSR** en réunissant au moins trois fois par an le réseau départemental pour favoriser les échanges et faire émerger de nouvelles initiatives ;
  - **formaliser l'engagement des collectivités locales en matière de sécurité routière** en systématisant la désignation au sein des conseils municipaux d'un correspondant sécurité routière et en faisant de ce réseau un lieu d'échanges et de transposition des bonnes pratiques ;
  - **structurer les relations avec le monde de l'entreprise** en s'appuyant sur le noyau des entreprises impliquées dans la prévention du risque routier pour leurs salariés (Société générale, ADP etc....) pour développer un club des entreprises engagées pour la sécurité routière.

Au-delà des relations de travail et de la construction d'actions communes, ces nouvelles priorités devront se traduire par une réorientation progressive des financements mobilisables dans le cadre du PDASR qui sont aujourd'hui en grande partie absorbés par les institutions publiques, services de l'État et des collectivités locales, et par un tissu associatif local peu renouvelé. L'objectif est de pouvoir introduire dans cette programmation une part plus importante d'actions portées par des acteurs associatifs voire des acteurs du monde de l'entreprise.

## IV - ÉVOLUTION ET TENDANCES DE L'ACCIDENTOLOGIE

### IV. 1. rappels sur l'accidentologie routière au plan national en 2016

Le bilan 2016 dressé par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) fait état de 3 477 tués et 72 643 blessés. Les usagers de deux-roues motorisés représentent 21% des tués pour 4% du parc de véhicules, les piétons avec 16% étant la catégorie présentant la plus forte hausse. La catégorie des victimes la plus touchée est celle des hommes (trois quarts des victimes) dont 23% avaient moins de 24 ans.

Sur les facteurs comportementaux, la vitesse excessive ou inadaptée est la première cause des accidents mortels pour 31% des cas. Parmi les conduites addictives, l'alcool serait la cause principale de 19% des accidents mortels, les stupéfiants de 9%. Par ailleurs, le refus de priorité est la cause de 13% des accidents mortels et l'inattention due au téléphone de 9%. Le non-port de la ceinture est encore fréquent, notamment à l'arrière. A ces causes s'ajoute l'hypovigilance, intervenant dans 12% des cas.

S'agissant des piétons, le nombre de victimes s'accroît, passant de 2,4% entre 2010 et 2014 à 19,4% entre 2015 et 2016. 52% des tués ont plus de 65 ans, et 40% ont plus de 75 ans. En 2016, 69% des victimes ont été tuées en agglomération. 65% sont touchés lors d'un conflit avec un véhicule léger, particulièrement entre septembre et février où ils sont moins bien perçus. 40% des plus de 75 ans sont victimes sur un passage piétons et 27% à moins de 50 mètres d'un passage.

S'agissant des deux-roues motorisés, le risque d'être tué en moto est 20 fois plus élevé qu'en véhicule léger. La mortalité des motocyclistes est liée très majoritairement aux engins de plus de 125 cm<sup>3</sup> et concerne les 18-24 ans qui constituent 43% des tués alors qu'ils ne représentent que 20% de la population. 33% des accidents mortels ont lieu en agglomération contre 41% hors agglomération. 38% se tuent seuls. Dans 70% des accidents corporels, c'est l'autre usager qui est à l'origine du conflit.

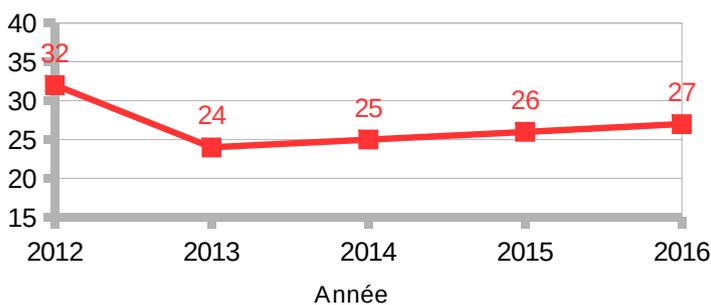
### IV. 2. bilan général de l'accidentologie dans le Val-de-Marne

Les données principales de l'accidentologie routière dans le département du Val-de-Marne présentent l'évolution suivante entre 2012 et 2016.

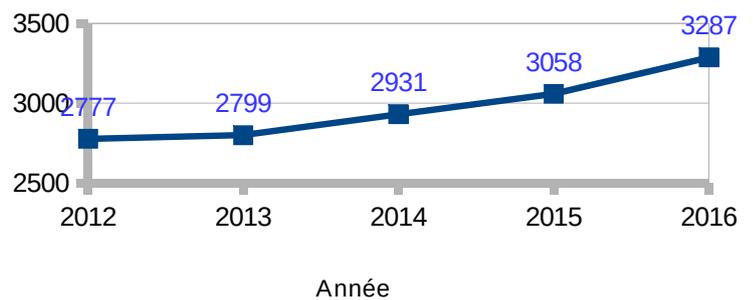
Année	tués	accidents corporels	hospitalisés
2012	32	2 777	236
2013	24	2 799	189
2014	25	2 931	208
2015	26	3 058	246
2016	27	3 287	197
2017	23	3 000	192

Après une période de diminution importante de l'ensemble des indicateurs de l'accidentologie, la tendance dans le Val-de-Marne est, comme sur le plan national, à une reprise de la mortalité et des accidents corporels graves.

Evolution du nombre des tués annuels entre 2012 et 2016



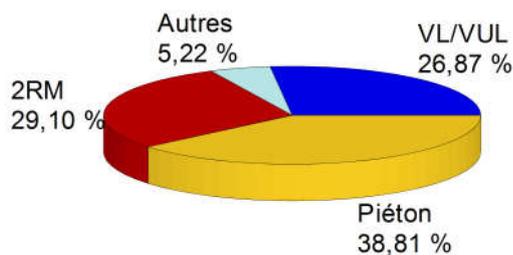
Evolution du nombre des blessés annuels entre 2012 et 2016



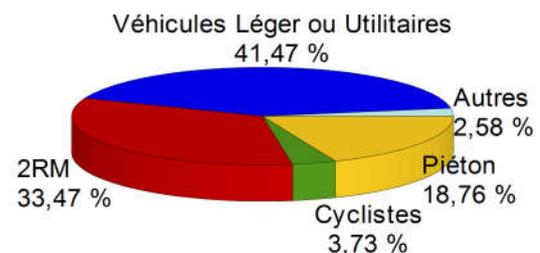
L'année 2017 s'est cependant achevée sur un bilan plus positif, le nombre de tués s'établissant à 23, le nombre de blessés à 3 000, auxquels s'ajoutent 192 blessés hospitalisés. Toutefois, depuis le début de l'année 2018, le nombre de tués est à nouveau en forte hausse, et concerne en particulier les piétons.

- Catégories d'usagers concernés

Tués par catégories d'usagers entre 2012 et 2016



Blessés par catégories d'usagers entre 2012 et 2016

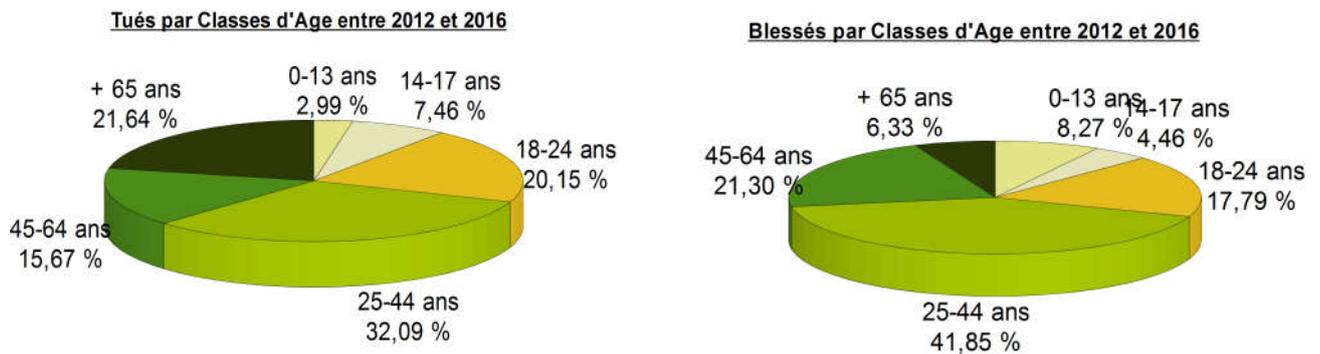


Le bilan de l'accidentologie sur la période 2012-2016 montre une représentation très forte des piétons et des deux-roues motorisés, catégories reconnues comme usagers vulnérables, plus de deux tiers des tués et plus de la moitié des blessés. Le tableau ci-dessous montre l'évolution de la part de chacun des usagers dans l'ensemble des accidents mortels pour la période 2012-2016.

année	piétons	2RM	VL	autres
2012	31 %	22 %	41 %	6 %
2013	33 %	42 %	17 %	8 %
2014	40 %	20 %	40 %	-
2015	42 %	35 %	19 %	4 %
2016	52 %	30 %	11 %	7 %
2017	21,7 %	56,5 %	21,7 %	-

Les piétons constituent la catégorie d'usagers dont la part des tués est en hausse constante depuis 2012, jusqu'à dépasser la moitié des tués en 2016. En parallèle, la part des usagers de deux-roues motorisés dans les tués reste stable. Seule celle des usagers de véhicule léger diminue. L'enjeu de prévention auprès des usagers vulnérables, déjà clairement identifié depuis 2012, constitue indéniablement une priorité forte à maintenir pour la période 2018-2022.

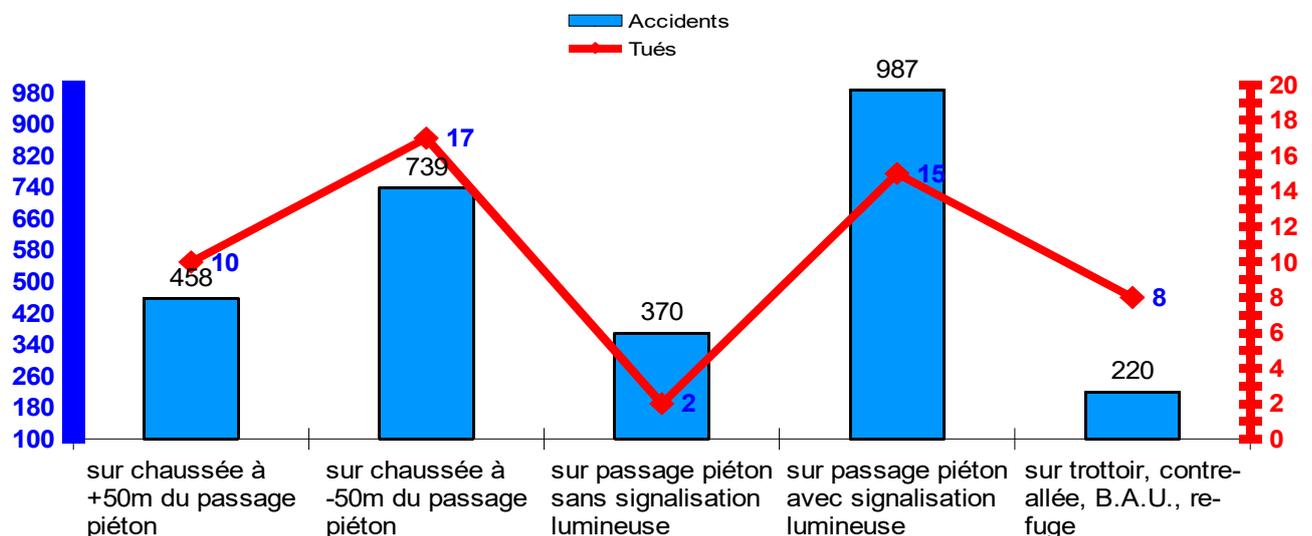
- Classe d'âge des usagers impliqués dans des accidents de la route



Les jeunes sont fortement impliqués dans les accidents graves de la route et représentent ainsi, pour les 14-24 ans, plus du quart des tués. Les seniors sont eux aussi très touchés par des accidents graves.

- Éléments relatifs aux circonstances des accidents

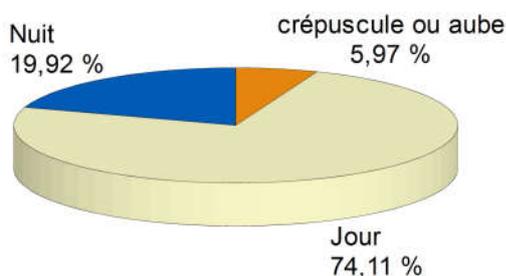
Le graphique ci-dessous précise le nombre d'accidents impliquant un piéton et le nombre de piétons tués en fonction de la localisation du piéton.



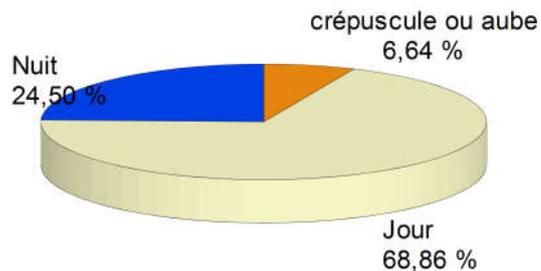
Ces données montrent que des accidents graves surviennent en proportion très importante, y compris sur un passage piétons ou à proximité immédiate. Le comportement des usagers impliqués constitue ainsi un facteur déterminant de ces accidents.

Il convient en outre de souligner que les accidents survenant en dehors des passages piétons sont comparativement plus graves et occasionnent plus fréquemment le décès du piéton concerné.

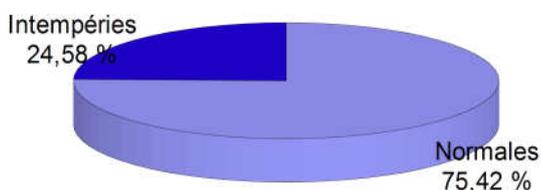
**Accidents des piétons selon la luminosité entre 2012 et 2016**



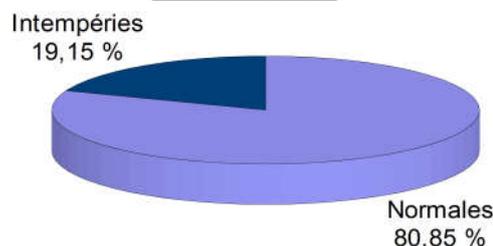
**Accidents des 2RM selon la luminosité entre 2012 et 2016**



**Accidents des piétons selon les conditions atmosphériques entre 2012 et 2016**



**Accidents des 2RM selon les conditions atmosphériques entre 2012 et 2016**



Dans leur grande majorité, les accidents se produisent le jour et par temps sec, en conditions optimales. Les conditions atmosphériques et de visibilité ne constituent donc pas un facteur de risque aggravant et déterminant pour l'accidentologie routière, que ce soit pour les piétons comme pour les deux-roues motorisés.

#### **IV. 3. cartographie de l'accidentologie dans le Val-de-Marne**

En 2016, 556 accidents graves (tués et blessés graves) ont été recensés sur les routes val-de-marnaises et leur localisation a été reportée sur la carte ci-après. Les communes les plus concernées sont Villeneuve-Saint-Georges (42) et Choisy-le-Roi (37). Les six communes de Vitry, Villejuif, Champigny, Thiais, Charenton et Saint-Maurice comptabilisent également chacune entre 20 et 30 accidents, dont une part importante sur les axes du réseau routier national supportant un fort trafic (A4, A6, A86, RN6).

Les tronçons de 200 mètres sur lesquels se concentrent soit plus de 5, soit entre 3 et 5 accidents graves ont été déterminés à partir d'une analyse « visuelle » de la carte de géolocalisation des accidents. L'objectif d'élaboration d'une méthodologie géomatique de détermination des tronçons concentrant les accidents graves, axe par axe, est fixé au titre du présent DGO. Elle permettra une élaboration plus aisée et systématique, tenant compte d'une période plus importante, par exemple 5 années, en cohérence avec la durée du DGO, afin de définir une stratégie précise de prévention et de contrôle.



## V - LES ENJEUX DE LA SECURITE ROUTIÈRE DANS LE VAL-DE-MARNE

Comme évoqué au II du présent DGO, quatre enjeux prioritaires nationaux, à savoir les risques routiers professionnels, l'alcool et les stupéfiants, les seniors et les jeunes doivent être intégrés dans chaque DGO. Ces enjeux peuvent être complétés afin de mieux prendre en compte les spécificités locales et apporter une réponse en termes de prévention adaptée. Les enjeux de partage de la voirie, des deux-roues motorisés, de la vitesse et des distracteurs sont en particulier évoqués.

Compte-tenu du bilan des actions de prévention conduites sur 2012-2016 et des constats effectués sur l'accidentologie dans le Val-de-Marne, le DGO du Val-de-Marne fixe ainsi pour la période 2018-2022 les quatre enjeux suivants :

- les risques professionnels : le département du Val-de-Marne dispose en effet d'un réseau routier important et d'une activité logistique majeure, en particulier autour du pôle Orly-Rungis (présence du MIN et du secteur aéroportuaire) ;
- les conduites addictives, incluant l'alcool et les stupéfiants ;
- les usagers vulnérables, piétons et cyclistes, en tenant plus particulièrement compte des jeunes et des seniors ;
- les deux-roues motorisés.

Les orientations d'actions précisées dans la partie suivante ont vocation à apporter une réponse adaptée à ces enjeux. Afin que les orientations puissent donner un cadre opérationnel suffisamment précis pour les futurs plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR), des propositions de partenariats en vue de la déclinaison en actions sont précisées à la fin de chaque enjeu.

Les plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR), qui seront établis chaque année entre 2018 et 2022, assureront la déclinaison et la mise en œuvre opérationnelle de ces différentes orientations d'actions.

## Fiche Enjeu – Le risque professionnel

Le risque professionnel recouvre deux facettes dans le Val-de-Marne que la politique départementale de sécurité routière a vocation à traiter à la fois :

- **le risque routier pour les professionnels de la route** (transporteurs, artisans, conducteurs PL, livreurs etc...) particulièrement nombreux dans un département qui accueille de grandes fonctions logistiques (plate-forme Orly-Rungis, port de Bonneuil), un réseau de transports en commun routier dense et où se développent, comme dans les autres départements de la zone dense francilienne, les nouveaux modes de livraisons marqués par l'éclatement du secteur, la pression des délais et des conduites routières souvent sources d'insécurité ;
- **le risque routier dans le cadre de l'entreprise** et dans la vie quotidienne des salariés dans un département où le trafic routier est marqué par les mouvements pendulaires et où les salariés se déplacent de façon quotidienne en véhicule.

Le bilan des actions du précédent DGO montre une double faiblesse dans le département sur ces enjeux :

- **une focalisation sur les secteurs les plus structurés et qui sont les interlocuteurs réguliers des services de l'État** (transport de marchandise, transports collectifs de passagers) au détriment de secteurs émergents ou moins visibles (livraison, artisanat) ou, globalement, du risque professionnel pour les salariés en dehors des professionnels de la route ;
- **une structuration insuffisante du partenariat** que ce soit avec les corps intermédiaires (chambres consulaires, branches professionnelles, clubs d'entreprises etc...) ou les entreprises elles-mêmes.

### Améliorer la prévention en direction des professionnels de la route

- **Améliorer la connaissance des enjeux**
  - Améliorer la connaissance de l'accidentologie liée aux activités professionnelles. Au-delà des secteurs aujourd'hui relativement bien suivis (transporteurs routiers, transporteurs de voyageurs), développer la connaissance du risque routier pour les secteurs émergents (logistique du dernier kilomètre, livreurs etc...) ;
- **Informier, former, éduquer**
  - Améliorer la connaissance des employeurs de leurs responsabilités en matière de sécurité routière pour leurs salariés ;
  - Mettre à disposition des outils de formation et d'information en direction des entreprises et notamment des TPE/PME et des auto-entrepreneurs en lien avec la chambre des métiers et de l'artisanat ;
  - structurer le partenariat de sécurité routière avec les entreprises, les transporteurs urbains, les chambres consulaires et les fédérations professionnelles afin de systématiser les actions de formation et de sensibilisation des salariés ;
  - développer les actions de sensibilisation dès la formation des futurs professionnels de la route ou des professions particulièrement exposées (artisans notamment) au sein des CFA et des lycées professionnels.
- **Contrôler et sanctionner**
  - S'assurer du respect des règles en matière de conduite notamment par les opérateurs de transport en commun par des contrôles réguliers à proximité des zones de rencontre (gares routières, pôles multi-modaux) ;
  - S'assurer que les charges transportées ne constituent pas un facteur de risque supplémentaire : arrimage, immobilisation et séparation des charges de l'habitacle ;
  - Organisation régulière de contrôles à proximité des zones logistiques du département aux horaires de départ des livraisons en ciblant notamment les véhicules légers (camionnettes, deux roues etc.).

- **Acteurs du partenariats**
  - En dehors des entreprises de transport de voyageurs et des grandes entreprises du transport routier, le partenariat est aujourd’hui inégalement structuré en la matière ;
  - sur la période du DGO, l’objectif est de développer les partenariats dans trois directions : avec les chambres consulaires et les fédérations professionnelles pour faire de la prise en compte du risque routier un pan à part entière de l’offre de service en direction de leurs adhérents, avec les entreprises employeuses elles-mêmes en mettant à leur disposition des outils de formation et de sensibilisation au risque routier, avec les gestionnaires de plate-formes logistiques ou les groupements d’entreprises pour permettre une mutualisation des actions en direction des TPE/PME.

### ***Développer la prise en compte du risque routier lié aux déplacements professionnels***

---

- **Améliorer la connaissance des enjeux**
  - Améliorer la connaissance de la nature et du coût pour l’entreprise des accidents de la route liés aux déplacements professionnels (accidents domicile-travail et accidents en mission) avec l’appui des données de la CRAMIF pour pouvoir disposer d’outils de sensibilisation en direction des employeurs.
- **Informier, former, éduquer**
  - Améliorer la connaissance des employeurs de leurs responsabilités en matière de sécurité routière pour leurs salariés lors des déplacements professionnels et des missions ;
  - Faire du développement des plans de déplacements d’entreprises et des plans de déplacements inter-entreprises des leviers pour faire entrer les enjeux liés à la sécurité routière au sein des entreprises soit par la diminution de l’usage de la route (développement du report modal vers les transports en commun, développement des outils numériques pour réduire les déplacements) soit par le développement d’actions de formation en direction des salariés ;
  - Mettre à disposition des outils de formation et d’information en direction des entreprises pour qu’elles puissent organiser elles-mêmes des opérations en direction de leurs salariés ;
  - Mettre en place en lien avec la CCI et la CMA des modules spécifiquement dédiés à la sécurité routière dans le cadre de l’offre de service et d’accompagnement des chambres consulaires pour leurs adhérents.
- **Acteurs du partenariat**
  - Le partenariat avec le monde de l’entreprise est aujourd’hui inégal et dépend étroitement de relations interpersonnelles ou nouées par le jeu des circonstances entre les acteurs de la prévention et les entreprises du territoire ;
  - sur la période du DGO, l’objectif est de structurer ces partenariats en s’appuyant notamment sur les organismes consulaires et les clubs et réseaux d’entreprises présents sur le territoire ;
  - seconde priorité, donner de la visibilité à l’engagement des entreprises en matière de sécurité routière pour en faire des vecteurs de communication et de diffusion des messages de sécurité routière notamment en regroupant les entreprises les plus impliquées autour d’une charte d’engagement départementale et d’un club des entreprises engagées pour la sécurité routière.

## **Fiche enjeu – Lutter contre la conduite sous l’emprise de substances psychoactives**

*Si la prévalence des accidents de la route suite à une consommation d’alcool, de stupéfiants ou de médicaments est moins forte dans l’agglomération parisienne qu’au niveau national, la lutte contre la conduite sous l’emprise de substances psychoactives reste un enjeu majeur en termes de sécurité routière alors que l’on estime que l’alcool est à lui seul en cause dans un cinquième des accidents mortels.*

*Au-delà des stratégies de contrôle et de prévention « classiques » mises en œuvre, notamment auprès des jeunes, l’enjeu pour le DGO 2018-2022 est d’adapter cette politique aux réalités des consommations de substances observées sur le territoire et à la réalité des consommations émergentes (médicaments).*

### **Améliorer la connaissance des enjeux liés aux consommations de substances psychoactives**

- Améliorer la connaissance de l’accidentologie liée aux addictions (alcool et stupéfiants) en systématisant les remontées d’informations sur la présence d’alcool et de stupéfiants dans les enquêtes accidents.

### **Informier, former, éduquer**

- Poursuivre le travail de sensibilisation des publics les plus jeunes aux risques liés à la consommation d’alcool et de stupéfiants en maintenant un partenariat fort avec les structures d’enseignement, du second degré à l’université ;
- Développer les pratiques de prévention (opérations d’auto-contrôle, valorisation du principe du conducteur sobre etc....) à l’occasion des soirées festives, notamment dans les établissements nocturnes qui ne sont pas accessibles en transports en commun (pôle de Rungis) ;
- Favoriser les pratiques d’auto-contrôle et d’auto-évaluation par les consommateurs eux-mêmes en diffusant largement des documents d’information et des éthylotests à l’occasion des événements se prêtant à la consommation d’alcool et de stupéfiants ;
- Mieux prendre en compte les pratiques et les risques émergents notamment ceux liés à la conduite sous l’emprise de médicaments en diversifiant les réseaux de diffusion de l’information permettant de toucher un public plus diversifié en lien avec les professionnels de santé (médecins, pharmaciens etc....) pour que les risques liés à la conduite sous traitement médicamenteux soient signalés aux patients dès la prescription ;
- Mieux informer les employeurs sur leurs responsabilités et développer l’information dans l’entreprise à l’égard des risques liés à la consommation d’alcool et de stupéfiants pour réduire le risque lié aux consommations sur le lieu de travail.

### **Contrôler et sanctionner :**

- Responsabiliser les débits de boissons en s’assurant du respect de la réglementation applicable à l’égard des établissements vendant de l’alcool et notamment l’obligation de mise à disposition d’un éthylotest pour les consommateurs ;
- Développer les actions de contrôle à proximité des voies d’accès aux établissements de nuit et aux lieux festifs non accessibles en transports en commun ;
- Adapter la stratégie de contrôle aux réalités de la consommation d’alcool et de produits stupéfiants dans le département en ciblant non seulement les consommations dans un cadre festif mais également les consommations « du quotidien » aux horaires des repas et à l’occasion des mouvements pendulaires ;
- Développer l’information du grand public sur les conséquences pénales et civiles de la conduite sous l’emprise de stupéfiants ou d’alcool pour renforcer l’effet dissuasif de la politique de contrôles.

## **Partenariat**

- Consolider les partenariats menés localement avec les associations de santé publique (ANPAA, Avenir Santé, MCTAS) afin de diffuser les messages de prévention, notamment auprès des publics les plus jeunes ;
- Consolider le partenariat local mené avec les relais d'information auprès des jeunes que ce soit l'Education nationale en ciblant les actions en direction des futurs conducteurs ou le monde universitaire ;
- Elargir le cercle des acteurs de la prévention afin d'identifier les relais adaptés à la diffusion de messages de prévention en matière de risques liés à la consommation de médicaments en s'appuyant notamment sur les acteurs du soin (ordre des médecins, pharmaciens, médecine du travail, services communaux de santé etc.) ;
- Structurer le partenariat avec les responsables de débits de boissons et de lieux festifs pour développer la prévention à l'intérieur de ces établissements et en faire les relais des messages de prévention.

## **Fiche enjeu – Piétons et cyclistes, protéger les usagers vulnérables**

*Depuis 2012, la mortalité des piétons est en hausse constante dans le département pour atteindre en 2016 près de la moitié des victimes d'accidents mortels de la circulation, le Val de Marne s'inscrivant dans la continuité des tendances observées au niveau de l'agglomération parisienne.*

*L'émergence de nouvelles pratiques de mobilité urbaine et le développement dans le département de l'usage du vélo que ce soit à titre privé ou pour des déplacements professionnels (livraisons) a fait récemment émerger une nouvelle problématique pour cette catégorie d'usagers.*

*Risque diffus, le risque pour les piétons nécessite une action jouant sur les comportements des l'ensemble des usagers de la route (piétons eux-mêmes, automobilistes, conducteurs de deux roues motorisés, cyclistes, professionnels du transport etc...) ainsi que sur les mesures à mettre en œuvre par les gestionnaires de voirie et les aménageurs dans un département marqué par le développement des zones de rencontre, des pôles multimodaux et des travaux d'aménagement.*

### **Améliorer la connaissance des enjeux liés aux piétons**

- Améliorer la connaissance de l'accidentalité impliquant des piétons, notamment les facteurs de risques (secteurs concernés, horaires, rôle de la voirie, comportement du piéton lui-même etc...) par un enrichissement des données remontées par les forces de l'ordre et une meilleure association des gestionnaires de voirie.

### **Sécuriser les infrastructures pour favoriser le partage de la rue entre les différentes catégories d'usagers**

- Sensibiliser les aménageurs et les gestionnaires de voirie sur la prise en compte des enjeux de sécurisation des cheminements pour les piétons en améliorant notamment la matérialisation des zones de rencontre et en développant les signalements anticipés des passages piétons ;
- Sensibiliser les maître d'ouvrage à la sécurité des piétons et à la prévention des accidents de la route à proximité immédiate des chantiers ;
- Encourager les aménagements sécurisés aux abords des sites les plus sensibles du département : établissements scolaires et d'enseignement supérieur, pôles multimodaux, centre-villes ;
- Encourager les aménageurs à intégrer les enjeux liés au partage de la rue dès la conception des opérations d'urbanisme dans le cadre des études préalables de prévention situationnelle.

### **Informier, former, éduquer**

- Poursuivre les efforts de sensibilisation entamés dès le plus jeune âge afin de diffuser une culture du partage de la rue chez les enfants dans et en dehors du temps scolaire par le soutien aux opérations de type « permis piéton » ou « pedibus » menées par les collectivités locales et l'Education nationale ;
- Améliorer la sensibilisation aux risques liés à la pratique du vélo en zone urbaine dense que ce soit en direction des plus jeunes au travers des centres sociaux, des centres de loisirs, des villages sécurité routière ou des opérations de sensibilisation pendant le temps scolaires, comme des adultes en mobilisant le monde de l'entreprise et les assurances ;
- Développer les messages de prévention en direction des catégories les plus vulnérables et notamment les senior en s'appuyant sur le réseau des CCAS et des professionnels de santé ;
- Mobiliser le grand public autour de la thématique des usagers vulnérables dans le cadre de la quinzaine régionale d'action de prévention routière.

### **Contrôler et sanctionner :**

- Organiser régulièrement des opérations de contrôle en direction des automobilistes dans

les secteurs identifiés comme sensibles (pôles multimodaux, gares routières, proximité d'établissements scolaires etc.) en ciblant les contrôles sur les comportements à risque pour les piétons (refus de priorité notamment) et sur les horaires de forte fréquentation (matinée et fin de journée) ;

- Développer les opérations de contrôle en direction des cyclistes et les opérations d'alternatives à la sanction pour sensibiliser aux dangers liés à certaines pratiques (refus de priorité) ou au manque d'équipements de sécurité (casque, éclairage, équipement réfléchissant) ;
- Organiser des opérations de contrôles pédagogiques et d'alternatives à la sanction en direction des piétons eux-mêmes pour les sensibiliser aux dangers que peuvent représenter leurs comportements.

### **Partenariat**

- Le risque piéton nécessite une meilleure articulation avec les gestionnaires de voirie (Etat, conseil départemental, communes) et les aménageurs pour permettre des aménagements permettant une meilleure prise en compte des enjeux liés au partage de la rue ;
- Face à une accidentologie diffuse, le partenariat avec les polices municipales sur ce sujet est particulièrement sensible pour pouvoir démultiplier les actions de contrôle et de rappel des règles ;
- Le partenariat local en matière de prévention en direction des piétons repose essentiellement sur les communes, particulièrement impliquées sur ce sujet notamment autour des actions de type « permis piéton » et « pedibus ». Ce lien sera consolidé sur l'ensemble de la période du DGO ;
- Poursuite du partenariat entamé depuis plusieurs années avec les réseaux de l'Education nationale autour de la transmission dès l'école primaire des bons réflexes ;
- Un élargissement du cercle des partenaires aux interlocuteurs au contact de certaines catégories d'usagers particulièrement vulnérables, seniors notamment, par une plus forte mobilisation des réseaux les touchant directement (professionnels de santé, CCAS etc....) autour des problématiques liées au risque routier.

## Fiche Enjeu – 2 roues motorisés

*La vulnérabilité des conducteurs de deux roues motorisés se confirme dans le département où leur part dans l'accidentalité reste particulièrement élevée et où leur fragilité entraîne pour eux un risque accru en cas d'accident de la circulation. Ils représentent ainsi près de 40 % des usagers morts sur les routes du département entre 2012 et 2016 et 33 % des blessés.*

*Cette fragilité structurelle des usagers de deux roues motorisés est amplifiée par l'émergence, à côté des risques habituels liés à la vitesse excessive ou à certaines pratiques comme les remontées de files de nouveaux risques induits par la part croissante des usagers de deux roues motorisés dans la circulation de l'agglomération parisienne. Moins formés et moins sensibles aux règles fondamentales de la conduite de deux roues, ces nouveaux usagers reprenant parfois le deux roues après plusieurs années d'absence de pratique nécessitent des actions de sensibilisation spécifiques.*

### **Améliorer la connaissance du risque pour les conducteurs de deux roues motorisés**

- Améliorer la connaissance de l'accidentalité impliquant des deux-roues motorisés, notamment les facteurs de risques ainsi que la typologie des cylindrées et des usagers concernés ;
- Identifier en partenariat avec les gestionnaires de voirie les itinéraires accidentogènes du département où des aménagements de l'infrastructure pourrait permettre une réduction du risque pour les 2 roues.

### **Informers, former, éduquer**

- Sensibiliser les autres usagers de la route à la fragilité des usagers de deux-roues motorisés ;
- S'appuyer sur les réseaux spécialisés, professionnels de la vente de deux-roues, associations de motards, pour assurer une meilleure diffusion des messages de sécurité et de prévention spécifiques aux deux roues motorisés ;
- Développer en lien avec les associations de motards et les assurances les actions de formation à destination des conducteurs de deux roues reprenant la pratique du 2RM après une longue période d'absence en développant les opérations de formation post permis (ateliers de perfectionnement technique, opérations « reprise de guidon » etc....)
- Impliquer les associations de motards, les professionnels de la vente des deux-roues, etc. dans la prévention routière et dans le relais des messages et actions spécifiques aux deux-roues motorisés ;
- Développer en partenariat avec les entreprises concernées les actions de formation des conducteurs de deux roues à titre professionnels (livreurs) afin de sécuriser leur pratique et de diminuer le risque juridique pour l'employeur ;
- Poursuivre, en lien avec l'éducation nationale et les professionnels de l'éducation routière, l'accompagnement des jeunes accédant à la conduite d'un deux roue motorisé et développer la sensibilisation aux pratiques à risque (conduite sans casque, débridage du moteur etc....);
- Promouvoir le port des équipements de protection individuelle obligatoires (casque et gants) et facultatifs (vêtements renforcés, ...).

### **Contrôler et sanctionner :**

- Réaliser des contrôles sur la conformité des cyclomoteurs aux abords des établissements d'enseignement scolaire pour sensibiliser aux pratiques à risque et à la nécessité du port des équipements de sécurité ;
- Contrôler la possession du permis AM, en sensibilisant aux enjeux de formation dès le plus jeune âge ;
- Développer les contrôles à vocation pédagogique et notamment les alternatives à la sanction en direction des motards et des utilisateurs de deux roues motorisés en ciblant

plus particulièrement les risques liés à l'absence des équipements de sécurité obligatoires et facultatifs (casques, gants, vêtements renforcés etc.) et à la maîtrise du véhicule (maniabilité, freinage d'urgence etc....).

### **Partenariat**

- En matière d'actions de prévention en direction des deux roues motorisés, le partenariat s'appuie aujourd'hui principalement sur les forces de l'ordre (CTCSR94) et sur des coopérations ponctuelles, notamment avec les assureurs (MAAIF) ;
- Un des enjeux majeurs du DGO sur cet axe sera de permettre d'inclure de nouveaux acteurs pour mobiliser des relais efficaces en matière de prévention en direction des conducteurs de deux roues motorisés en développant les coopérations avec les acteurs du monde de la moto (fédérations d'usagers, professionnels des deux roues) ;
- En outre, une action spécifique sera engagée en direction des entreprises employant des conducteurs de 2RM dans le cadre de leur activité (livraison) afin de développer la sensibilisation aux bonnes pratiques de la conduite dans le cadre professionnel ;
- Les acteurs innovant en matière de nouvelles technologies, pourront être réunis et fédérés par l'intermédiaire d'une nouvelle collégialité à définir (Comité de pilotage) en y associant les écoles de conduite qualifiées et les fédérations comme la FFM.

## VII - SUIVI ET ÉVALUATION DU DGO

Afin d'assurer le suivi et évaluer la mise en œuvre des orientations retenues dans le cadre du DGO pour la période 2018-2022, déclinées dans le cadre des plans annuels d'actions de sécurité routière (PDASR), une grille d'indicateurs sera élaborée au cours de l'année 2018, en association avec les acteurs locaux de la sécurité routière. Cette grille sera actualisée régulièrement et figurera systématiquement dans le document annuel du PDASR.

Le suivi du DGO sera effectué de manière collégiale, notamment dans le cadre du pôle départemental plénier de la sécurité routière. Le cas échéant, en fonction de l'avancement des actions et en tenant compte des évolutions de l'accidentalité départementale, des adaptations ou compléments pourront être faites aux orientations d'action définies initialement.

Enfin, le comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018 a annoncé 18 mesures nouvelles dont certaines feront prochainement l'objet de textes réglementaires afin de pouvoir entrer en vigueur. Le DGO devra ainsi être actualisé afin de pouvoir intégrer, dans ses orientations, les dispositions utiles pour répondre aux enjeux de sécurité routière dans le Val-de-Marne.

Créteil, le

Le Préfet

## GLOSSAIRE

AFTRAL :	Apprendre et se Former en TRANsport et Logistique (organisme de formation)
AM (permis)	Permis de Conduire pour cyclomoteur et voiturette
ANPAA :	Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie
CCAS :	Centre Communal d'Action Sociale
CEREMA :	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CFA :	Centre de Formation d'Apprentis
CNSR :	Conseil national de sécurité routière
CRAMIF :	Caisse Régionale Assurance Maladie Ile de France
DGO :	Document Général d'Orientation
DIRIF :	Direction Interdépartementale des Routes Ile de France
DOPC :	Direction de l'ordre Public et de la Circulation
DRIEA :	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
DSR :	Délégation à la Sécurité Routière
EHPAD :	Etablissement d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes
FFM :	Fédération Française des Motards
IDSR :	Intervenant Départemental de la Sécurité Routière
IFSTTAR :	Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux
ITT :	Interruption Temporaire de Travail
MCTAS :	
MIN :	Marché International (Rungis)
ONISR :	Observatoire national interministériel de la sécurité routière
PDASR :	Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière
RATP :	Régie Autonome des Transports Parisiens
UPEC :	Université Paris Est Créteil