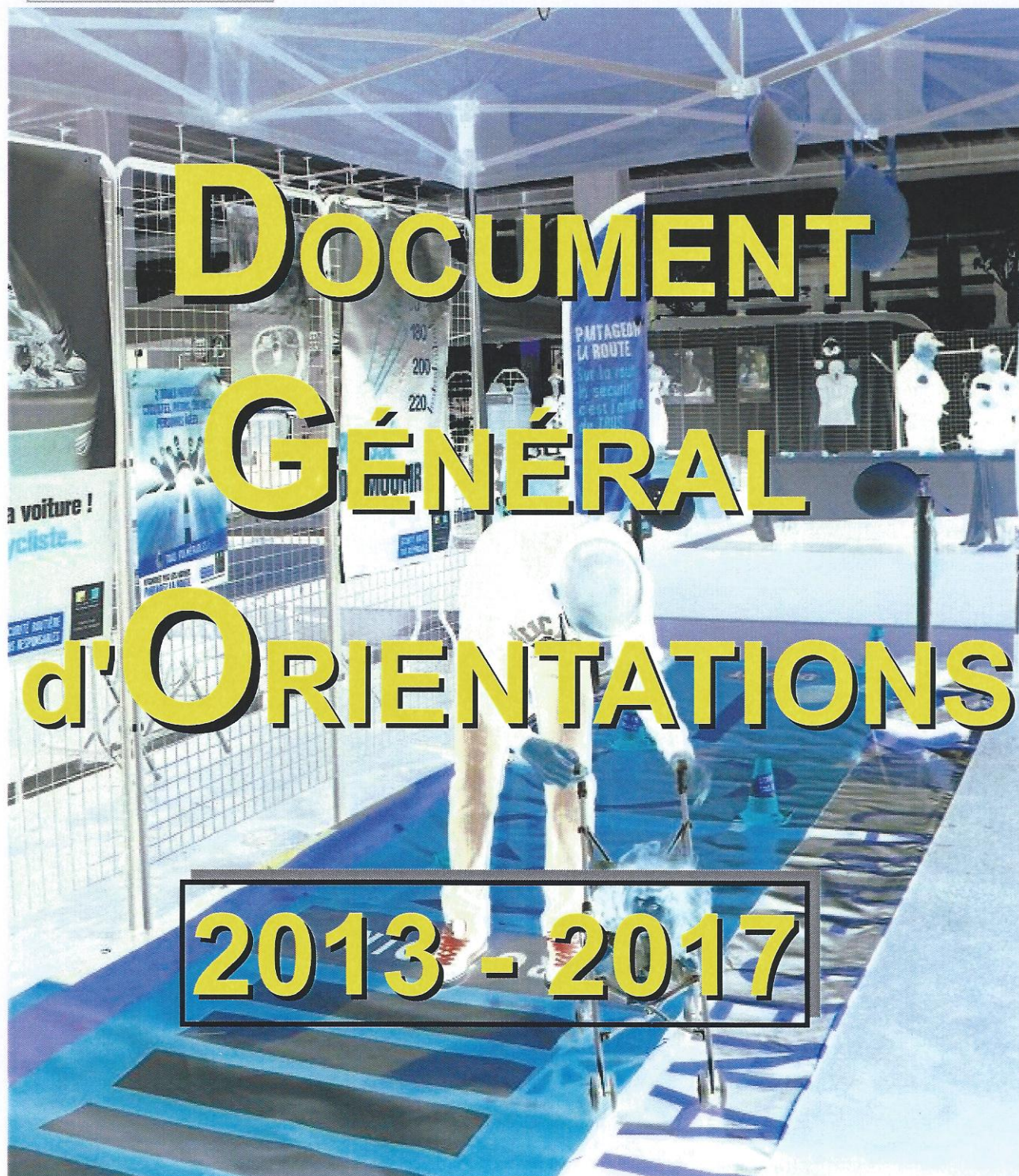
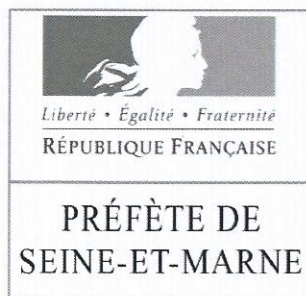


Sécurité Routière



*Document élaboré par la Coordination sécurité routière et l'Observatoire départemental
de sécurité routière de la DDT de Seine-et-Marne*

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES



Manuel VALLS, ministre de l'Intérieur, a présenté un bilan de l'accidentalité routière en nette baisse en 2012, avec un bilan provisoire de **3 645** personnes tuées.

Pour la première fois depuis la création de la Sécurité routière en 1972 et le début du comptage des victimes de la route, le nombre de personnes tuées passe sous la barre des 3 700.

Ces chiffres encourageants sont une invitation à poursuivre les efforts pour sauver des vies.

Le 27 novembre 2012, lors de l'installation du Conseil national de la sécurité routière, Manuel VALLS, ministre de l'Intérieur annonce comme objectif, de passer sous la barre des 2000 tués sur nos routes d'ici à 2020.

La politique nationale de lutte contre l'insécurité routière s'appuie à la fois :

- sur les dispositions de la Loi d'orientation et de programmation pour la performance de sécurité intérieure (LOPPSI 2), et sur sa circulaire d'application en date du 28 mars 2011 qui renforcent les possibilités de contrôles routiers.
- sur les dispositions du décret du 4 janvier 2012, portant de nouvelles mesures de sécurité routière, qui donne une base réglementaire aux mesures décidées par le comité interministériel de la sécurité routière du 11 mai 2011, destinées en particulier à dissuader les grands excès de vitesse, à sécuriser l'usage des deux-roues motorisés en les rendant plus visibles, et à renforcer la vigilance au volant.
- sur les orientations nationales de sécurité routière pour l'année 2012, rappelées par la circulaire du 30 janvier 2012 et la directive du Ministère de l'Intérieur du 3 février qui orientent les actions à mener autour des enjeux suivants :
 - la lutte contre l'alcool au volant,
 - la lutte contre l'accidentalité des usagers de deux roues-motorisés,
 - la lutte contre la vitesse excessive,
 - le développement des actions de prévention pour les seniors,
 - le déploiement de radars pédagogiques.
- et enfin sur le plan d'actions de la Commission Européenne adopté le 20 juillet 2010 visant à réduire le nombre de morts sur les routes européennes au cours des dix prochaines années.

Pour la Seine-et-Marne, en 2012, tous les indicateurs de l'accidentalité routière sont en baisse:

- 66 personnes tuées en 2012 (88 pour l'année 2011, soit -25%)
- 723 accidents corporels en 2012 (869 sur les 12 mois de l'année 2011, soit - 16,8 %)
- 958 personnes blessées en 2012 (1156 sur les 12 mois de 2011, soit - 17,1 %)

Cette baisse s'inscrit dans la continuité des années précédentes.

Le nombre de personnes tuées a ainsi diminué de 52% entre l'année 2003 (137 personnes tuées) et l'année 2012 (66 personnes tuées) représentant 384 vies sauvées.

Dans ce contexte, les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département de la Seine-et-Marne au cours des 5 prochaines années sont définies dans le présent Document Général d'Orientation (DGO).

Les orientations se traduiront par la mise en place d'actions réalisées dans le cadre d' une démarche globale, cohérente avec les chiffres de l'accidentalité et coordonnée avec celle de l'État.

13 MAI 2013

La Préfète de Seine-et-Marne



Nicole KLEIN

Table des matières

I - GENERALITES	3
1) LES OBJECTIFS DU DGO	3
2) METHODOLOGIE	4
3) DEFINITIONS UTILES	4
II - Bilan DGO 2008-2012	6
1) Introduction	6
.....	7
III – Études d'enjeux	8
1) Étude de l'accidentalité en Seine-et-Marne	8
1.1) Les données étudiées	8
1.2) La période d'étude	8
1.3) La référence	8
1.4) Bilan et évolution de l'accidentalité	9
1.5) Analyse temporelle	12
1.6) analyse spatiale	14
1.8) Les comportements	17
2) Caractérisation des accidents en Seine et Marne	18
2.1) La vitesse	18
2.2) Substances addictives	19
2.2.1) l'alcool	19
2.2.2) les stupéfiants	20
2.3) Usagers vulnérables	21
2.3.1) les deux-roues motorisés	21
2.3.2) Les piétons	22
2.3.3) les cyclistes	23
2.4) Les jeunes	24
2.4.1) Les 0-14 ans	24
2.4.2) Les 15-17 ans	25
2.4.3) Les 18-24 ans	25
2.5) Les seniors	26
Définitions des engagements	28
Les orientations d'action et les enjeux	28
L'évaluation des orientations d'action	29

I - GENERALITES

1) LES OBJECTIFS DU DGO

Le Document Général d'Orientations (DGO) doit permettre à l'État et aux collectivités locales (conseil général, communes et groupements de communes), dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre, ensemble ou de façon individuelle au cours des cinq prochaines années, pour faire reculer l'insécurité routière.

Si les principaux protagonistes sont les responsables des administrations de l'État et les élus des collectivités territoriales les plus importantes, le DGO doit également permettre de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

Ils sont associés à la validation des enjeux, à la définition des orientations d'actions et à leur mise en œuvre, dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière.

Le document général d'orientations constitue donc l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

2) METHODOLOGIE

Le DGO est avant tout une démarche impliquant tous les acteurs et un outil de programmation.

Pour que les principaux partenaires adhèrent à la démarche proposée et participent de façon concertée à l'élaboration du DGO, à sa déclinaison annuelle dans le cadre des PDASR et à son suivi, une première réunion regroupant tous les principaux acteurs départementaux a été organisée au printemps sous la présidence du directeur de cabinet afin de définir ensemble la méthodologie et les grands axes de réflexion.

L'analyse des enjeux liés aux axes de réflexion a été travaillée pendant l'été puis présentée lors de la commission départementale de sécurité routière du 8 octobre 2012 (CDSR) ; les enjeux ont été ainsi validés en séance plénière.

En annexe, figurent l'arrêté de composition des membres de la CDSR ainsi que le compte-rendu de la réunion du 8 octobre 2012.

3) DEFINITIONS UTILES

- Accident corporel : accidents de la circulation ayant fait au moins un blessé ou un tué

- Victimes

tué : personne décédée dans un accident corporel au plus tard dans les 30 jours

blessé hospitalisé : blessé dont les blessures ont nécessité une hospitalisation supérieure à 24h, on le caractérise également sous le nom de victime grave

blessé non hospitalisé : blessé dont les blessures n'ont pas nécessité une hospitalisation de plus de 24h, également connu sous le nom de blessé léger.

- accident grave : accident ayant entraîné au moins une hospitalisation de plus de 24h ou une mort
- indicateur de gravité ou (Ig) : nombre de tués pour 100 accidents

- taux de victimes graves : nombre de tués et blessés graves pour 100 accidents.
- substances addictives : substances ingérées entraînant une modification/altération du comportement normal (exemple : alcool, drogue...).
- année glissante : période de 12 mois qui démarre à une date donnée
- Impliqué : désigne une personne ou une catégorie administrative de véhicules ayant pris part à un accident corporel
- 2RM ou deux-roues motorisés : comprend les motocyclettes, les scooters et les cyclomoteurs
- usagers vulnérables : comprend les 2RM, les piétons et les cyclistes

II - Bilan DGO 2008-2012

1) Introduction

Le document général d'orientations 2008-2012 a été élaboré courant 2008 sur la base des statistiques des années 2002 à 2006 ; l'objectif affiché par le gouvernement de l'époque était de descendre en dessous de la barre des 4 000 tués. Il a été validé et diffusé courant 2009.

	Seine et Marne		
	2002-2006	2007-2011	Écart
Accidents	6980	4950	-2030 (-29,1%)
Tués	649 ^(*)	447	-202 (-31,1%)
Blessés	9431	6592	-2839 (-30,1%)
Dont graves	2740	3150	410 (+1,49%)
Total victimes graves	3389	3597	208 (+6,1%)
Total victimes	10080	7039	-3041 (-30,1%)
Indice de gravité	9,3	9	-0,3 (-3,2%)

(*) nombre corrigé (passage du tué à 6 j en tué à 30 j, par application d'un coefficient de passage de 1,069 pour les années antérieures à 2005).

2) Les résultats

Les enjeux étaient classés en 2 catégories.

les enjeux nationaux :

- la vitesse
- les substances addictives
- les jeunes
- les deux-roues motorisés

l'enjeu départemental :

- le massif de Fontainebleau

Ce document a permis chaque année d'organiser ainsi au sein du département, en partenariat avec tous les acteurs de la sécurité routière locaux, des actions permettant d'améliorer la sécurité des usagers sur les enjeux choisis.

Chaque année, les plans départementaux d'actions de sécurité routières (PDASR) successifs ont priorisé et financé ces diverses actions avec le bilan suivant :

Enjeux		Vitesse		Jeunes		2RM		Substance addictives		Massif Forestier Fontainebleau		Actions Transversales		Coût Annuel
		Nombre d'action	Coût	Nombre d'action	Coût	Nombre d'action	Coût	Nombre d'action	Coût	Nombre d'action	Coût	Nombre d'action	Coût	
2008		35	24 100 €	32	27 850 €	5	8 500 €	7	8 100 €	2	3 000 €	16	20 500 €	92 050 €
2009		6	8 500 €	39	27 200 €	10	16 500 €	13	19 300 €	3	1 000 €	24	36 200 €	108 700 €
2010		6	9 865 €	60	46 970 €	12	17 900 €	12	18 850 €	2	1 500 €	19	26 350 €	121 435 €
2011		11	11 600 €	54	44 812 €	11	7 938 €	14	11 700 €	2	0 €	28	38 950 €	115 000 €
2012		5	8 000 €	51	51 000 €	11	12 500 €	13	19 000 €	1	0 €	20	30 500 €	121 000 €
Nombre actions	Coût total	63	62 065 €	236	197 832 €	49	63 338 €	59	76 950 €	10	5 500 €	107	152 500 €	558 185 €

Le résultat d'ensemble est satisfaisant : une continuité se dégage. Les actions initiées au cours de ce DGO 2008-2012 ont été suivies d'effet : des chartes ont été signées (cf. ANNEXE), des acteurs bien identifiés avec des référents d'administrations et de collectivités locales nommés.

La politique locale de sécurité routière a donc été bien « active » et suivie pendant ces années.

III – Études d'enjeux

L'étude d'enjeux permet à partir de l'analyse du bilan accidentologique, d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents absolu et/ou relatif caractérisant un dysfonctionnement.

Elle n'a pas pour objet de comprendre ce dysfonctionnement, mais simplement de l'identifier et de fournir une hiérarchisation de ces enjeux et des éléments techniques indispensables à leur choix.

Une première étude, basée sur les données 2006-2010, a été réalisée par la DRIEA (direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement) ; elle a permis d'identifier les enjeux régionaux sur lesquels devront porter les efforts des départements.

Concernant le département, la majorité des études a été réalisée à partir de la base de données nationales de traitement des accidents « Concerto » en intégrant les données régionales. Elles sont déclinées par la suite.

1) Étude de l'accidentalité en Seine-et-Marne

1.1) Les données étudiées

Cette étude est un bilan approfondi de l'accidentalité et est réalisée essentiellement d'après les données du fichier accidents « BAAC » (Bulletins d'Analyse Corporels de la circulation).

Des données complémentaires aux accidents sont utilisées, notamment des données socio-démographiques.

Afin de répondre aux normes européennes, depuis le 1^{er} janvier 2005, la définition des victimes a changé :

- un tué est une personne tuée sur le coup ou dans les trente jours
- un blessé hospitalisé est une personne dont l'hospitalisation a duré plus de 24 heures
- un blessé non hospitalisé est une personne dont l'hospitalisation a duré moins de 24 heures.

1.2) La période d'étude

La période d'étude choisie est **la période quinquennale allant de 2007 à 2011**,

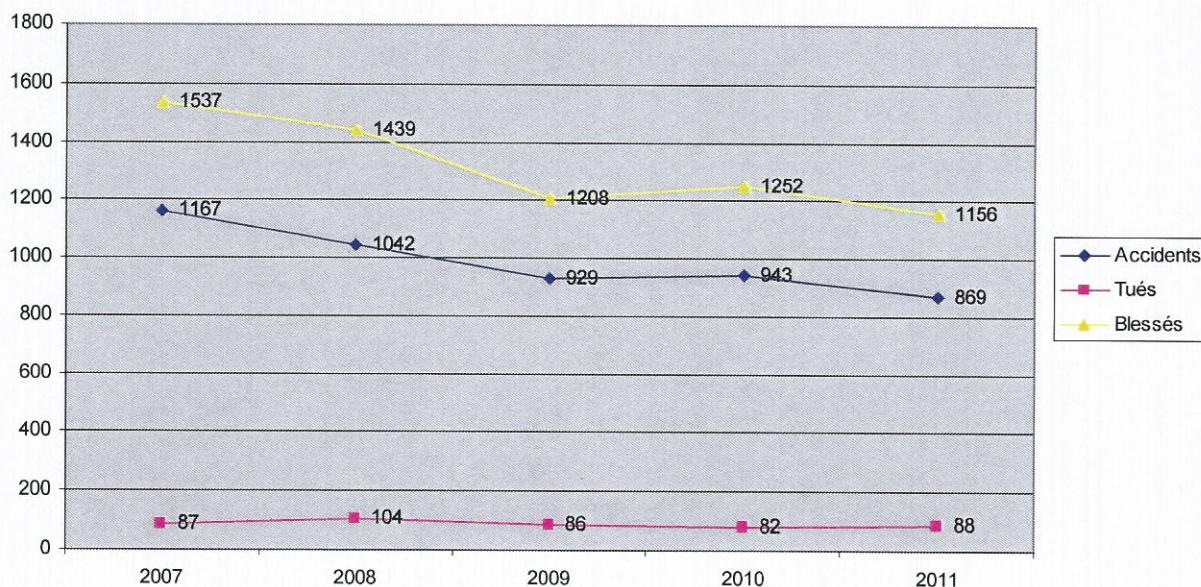
1.3) La référence

Afin d'analyser les enjeux du département, il est nécessaire de disposer d'une référence.

La référence choisie est le département de la Haute-Garonne (31) car le département possède une infrastructure routière beaucoup plus proche de la Seine et Marne que ne le sont les autres départements de l'Île-de-France.

1.4) Bilan et évolution de l'accidentalité

Bilan de l'accidentalité en Seine et marne



On observe une baisse sensible du nombre d'accidents et de blessés depuis 2007. Le nombre de tués est resté à peu près stable mais quasiment en dessous de 100.

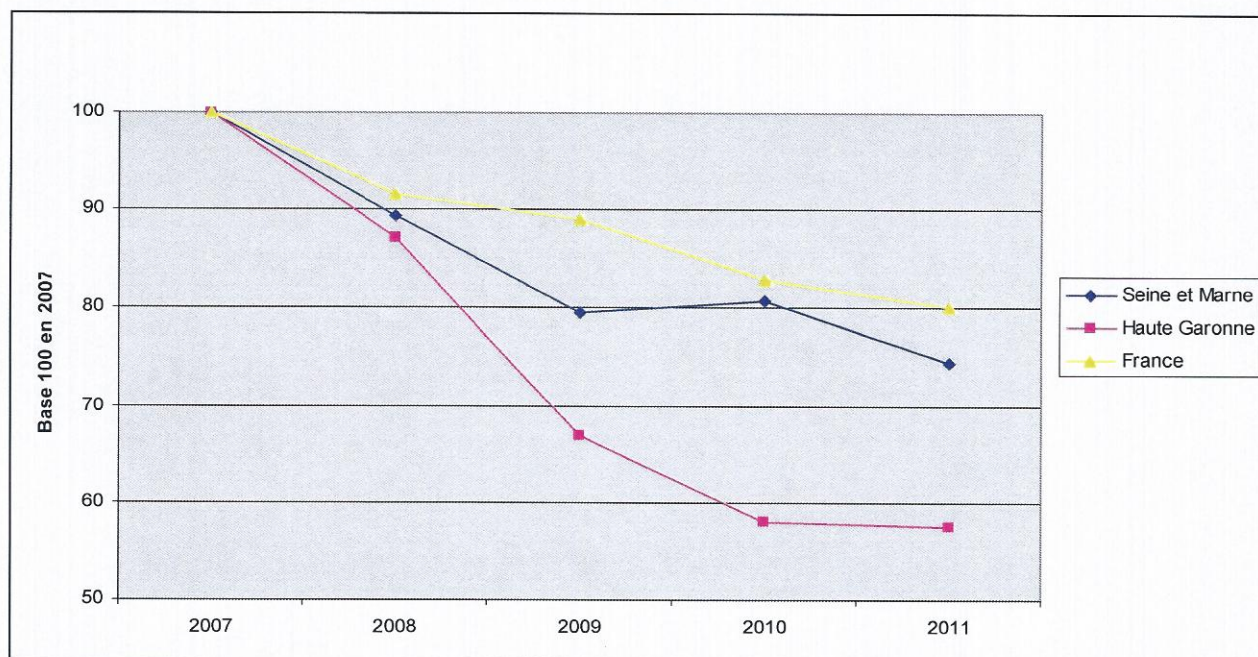
- baisse d'un quart pour les accidents et les blessés,
- stagnation pour le nombre de tués.

2007/2011	Seine-et-Marne	Haute-Garonne	France
Accidents	4950	6344	360386
Personnes tuées	447	346	21123
Blessés	6592	8123	453645
Victimes (total)	7039	8469	474768
Indice de gravité	9,0	5,5	5,9
Tués par millions d'habitants	335	284	326
Nombre d'habitants en millions	1,313 (2009)	1,243(2010)	65,4(2012)

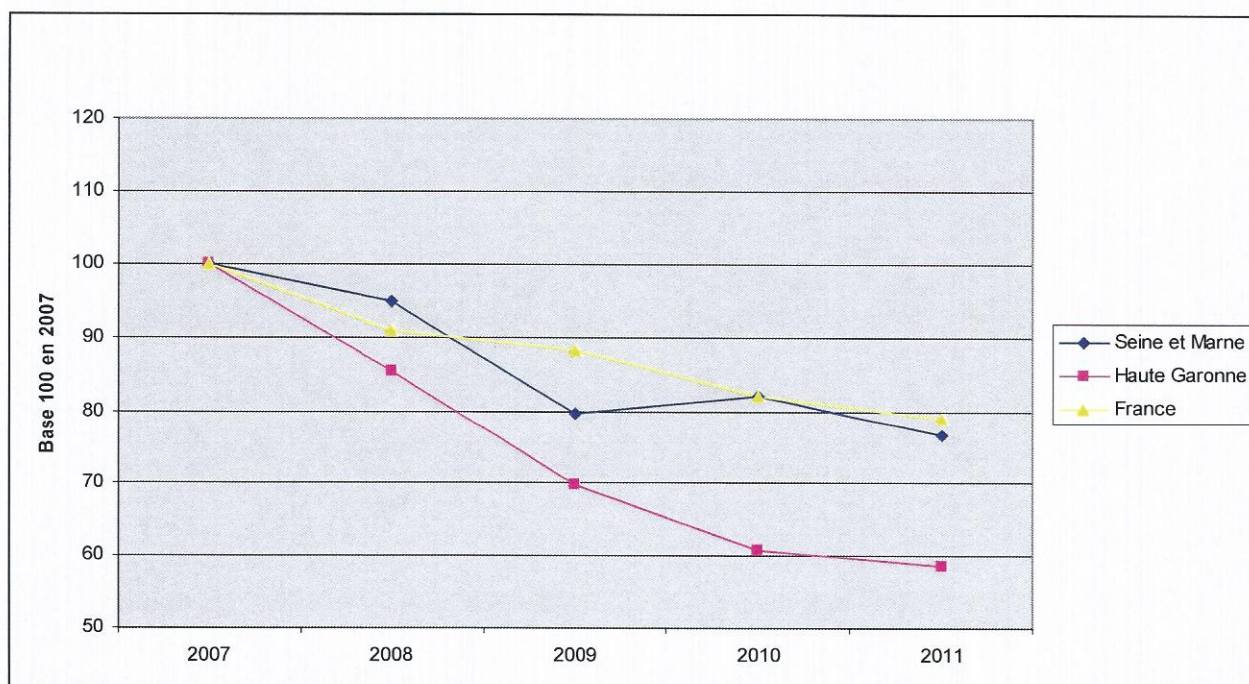
La gravité des accidents en Seine-et-Marne est très élevée, quasiment le double de la gravité nationale et de la Haute-Garonne. Un élément à prendre en compte dans les orientations d'action.

Évolution

Évolution des accidents



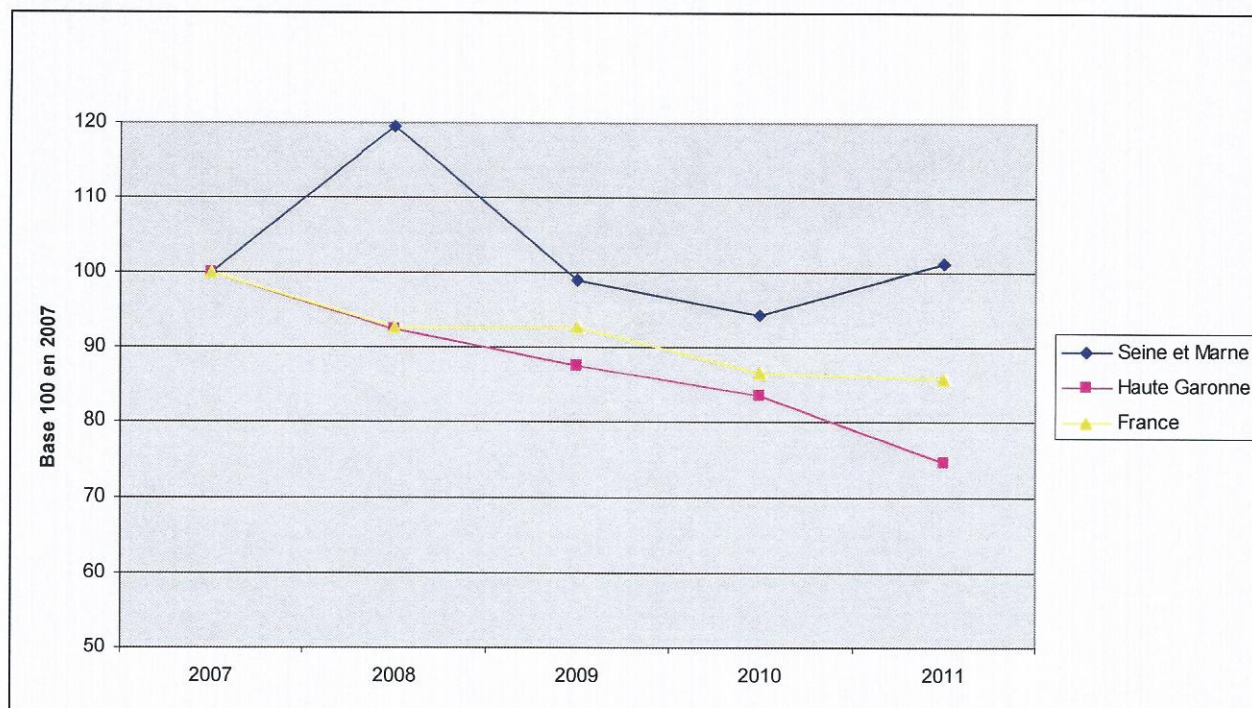
Évolution des victimes



L'évolution des accidents corporels et des victimes présente de grandes similitudes compte tenu du rapport victimes/accidents quasi constant depuis 2007 (entre 1.4 et 1.5).

Globalement on note une évolution à la baisse sensiblement similaire sauf en 2010 où la Seine et Marne connaît une augmentation des accidents et des victimes.

Évolution des personnes tuées



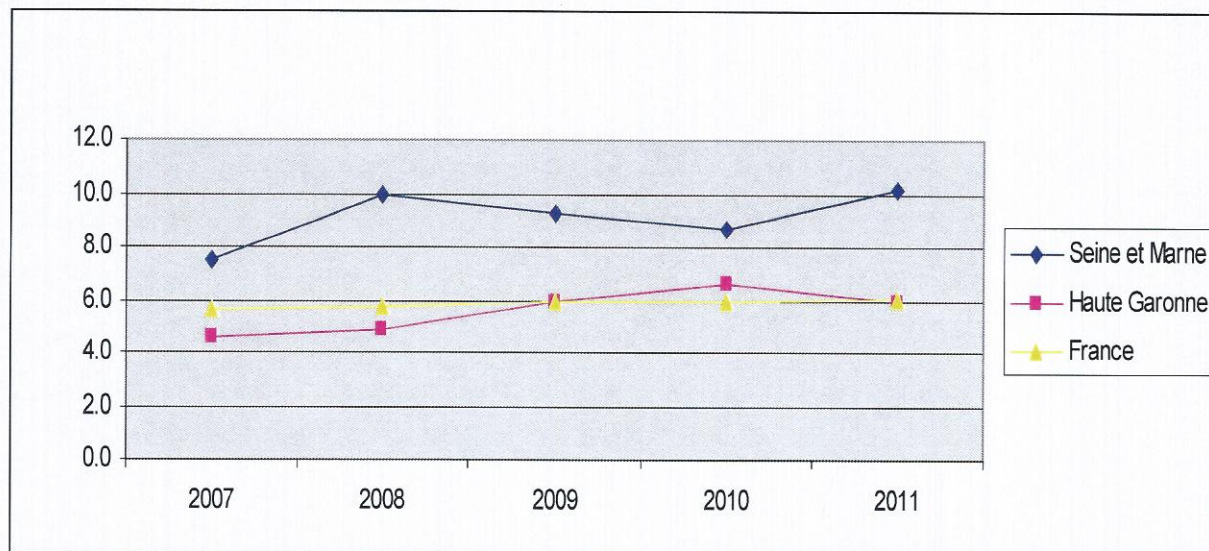
L'évolution des tués est actuellement en dents de scie, oscillant autour de 88 tués en Seine et Marne. Elle est en baisse en France et en Haute-Garonne.

	Seine-et-Marne			Haute-Garonne			National		
	2007/2011	2002/2006	Evol.	2007/2011	2002/2006	Evol.	2007/2011	2002/2006	Evol.
Accidents	4950	6 980	-29,1 %	6344	8844	-28,3 %	360386	445 914	-19,2%
Tués	447	652	-31,1 %	346	475	-27,2 %	21123	29 488	-28,4 %
Blessés	6592	9 430	-30,1 %	8123	11356	-28,5 %	453645	686 974	-34 %

Sur la période 2007-2011, l'évolution des accidents et des blessés connaît une forte baisse en Seine et Marne tout comme la Haute Garonne, tandis que cette tendance est au niveau national moins marquée côté accidents et plus forte côté blessés.

Cependant, l'évolution des tués suit quasiment la même évolution dans les deux départements et la France.

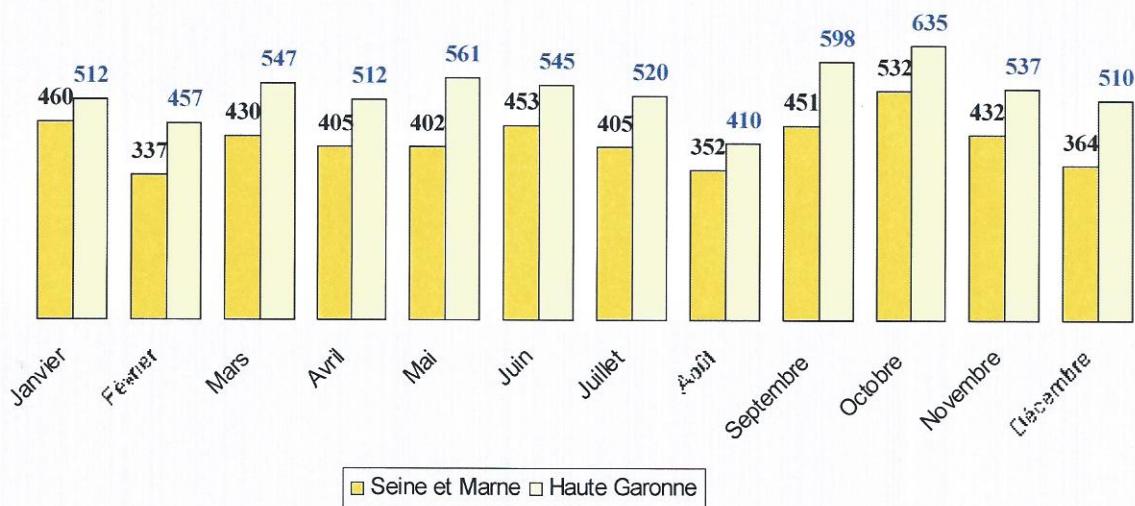
Évolution de l'indice de gravité



L'indice de gravité national est resté à peu près stable sur les 5 années (indice de 6 en moyenne), il suit une courbe ascendante en dents de scie en Seine et Marne et en Haute Garonne, mais avec des pics contraires.

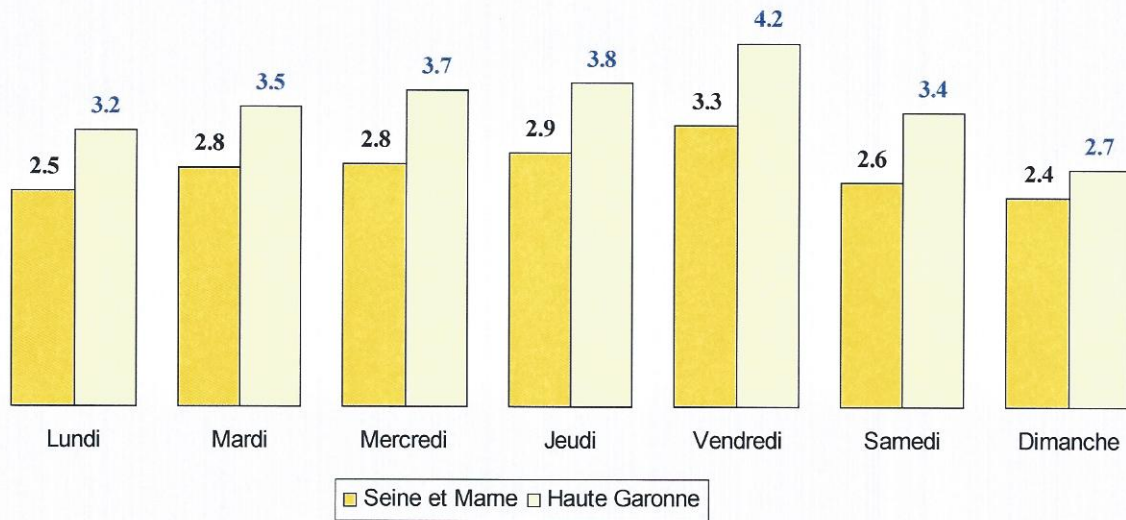
1.5) Analyse temporelle

Répartition mensuelle des accidents



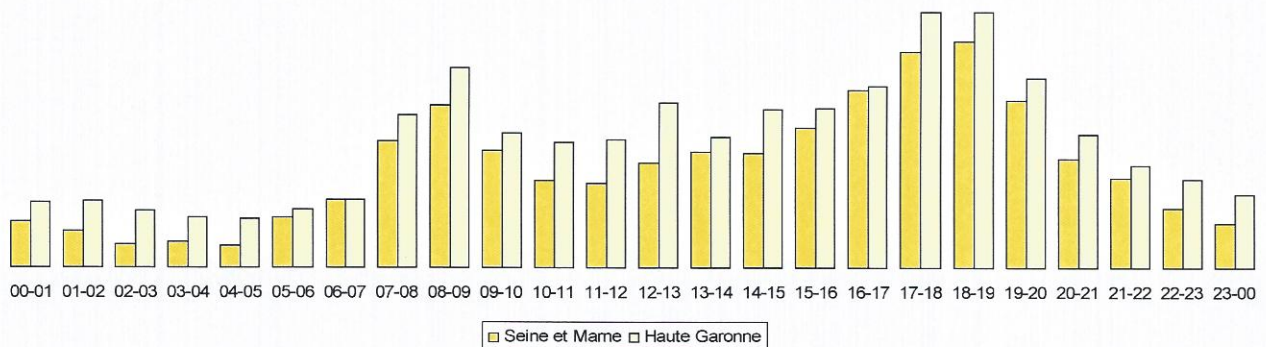
En Seine-et-Marne le mois le plus touché est le mois d'octobre. Il comptabilise en moyenne 10,6 % des accidents. La baisse des accidents pendant l'été, et plus particulièrement en août, accompagne la baisse du trafic durant cette période. Ces fluctuations sont similaires à celles de la Haute-Garonne.

Répartition journalière moyenne des accidents



Le vendredi est le jour le plus accidentogène en Seine et Marne. Cette tendance est similaire à la Haute-Garonne.

Répartition horaire des accidents



La répartition horaire est fortement liée au trafic et laisse apparaître les heures de pointe du matin et du soir (7h-9h et 17h-19h). Ces deux tranches représentent 30,5 % des accidents, cette tendance se retrouve en Haute-Garonne.

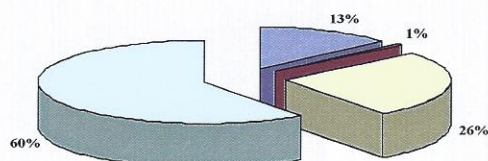
1.6) analyse spatiale

Selon la catégorie de voies

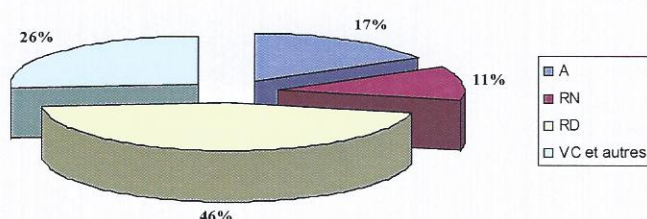
Répartition du réseau routier en Haute-Garonne

Autoroute	1.66%
RN	0.44%
RD	42.16%
VC	55.75%

**Répartition des accidents par catégories de voies
(Haute Garonne)**



**Répartition des accidents par catégories de voies
(Seine et Marne)**



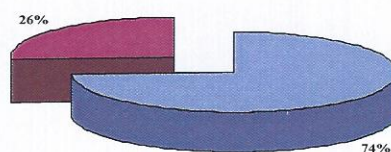
Répartition du réseau routier en Seine et Marne

Autoroute	1.73%
RN	1.59%
RD	35.85%
VC	60.83%

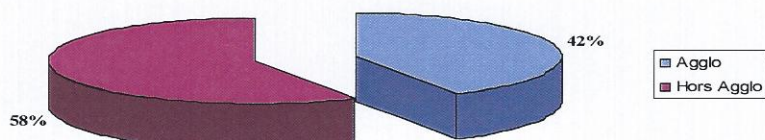
La proportion d'accidents corporels en Seine et Marne est plus importante sur les routes départementales du fait notamment de leur part importante dans le réseau global, alors que l'essentiel des accidents en Haute Garonne se concentre sur les voies communales.

Selon l'environnement

**Répartition des accidents selon l'environnement
(Haute Garonne)**

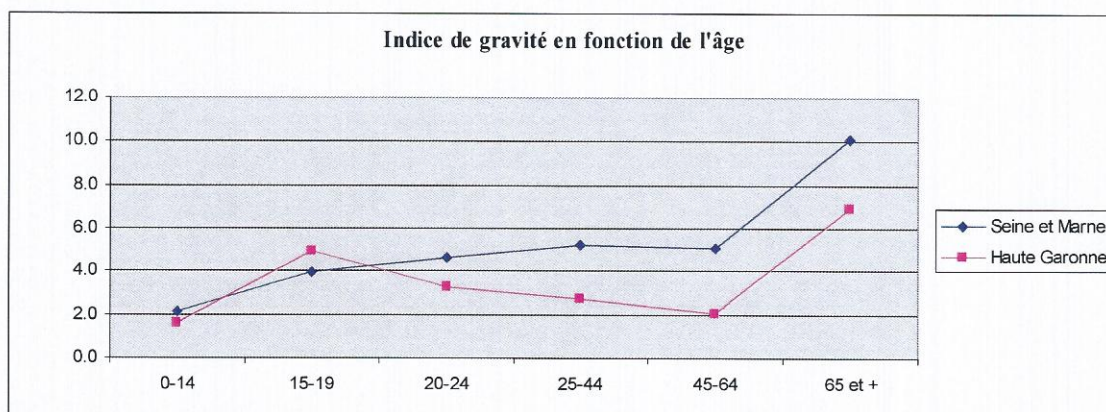
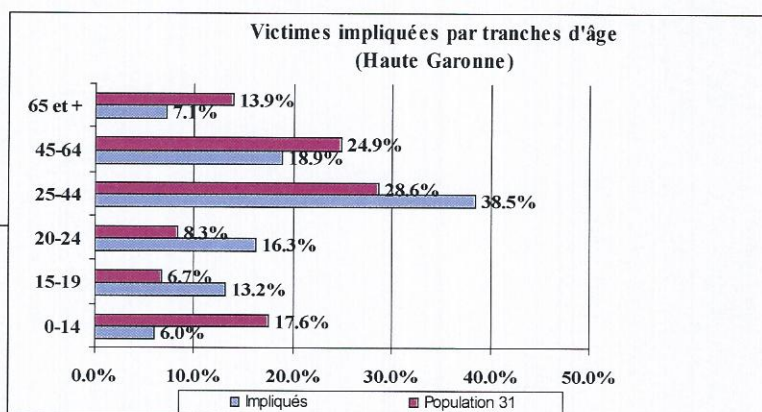
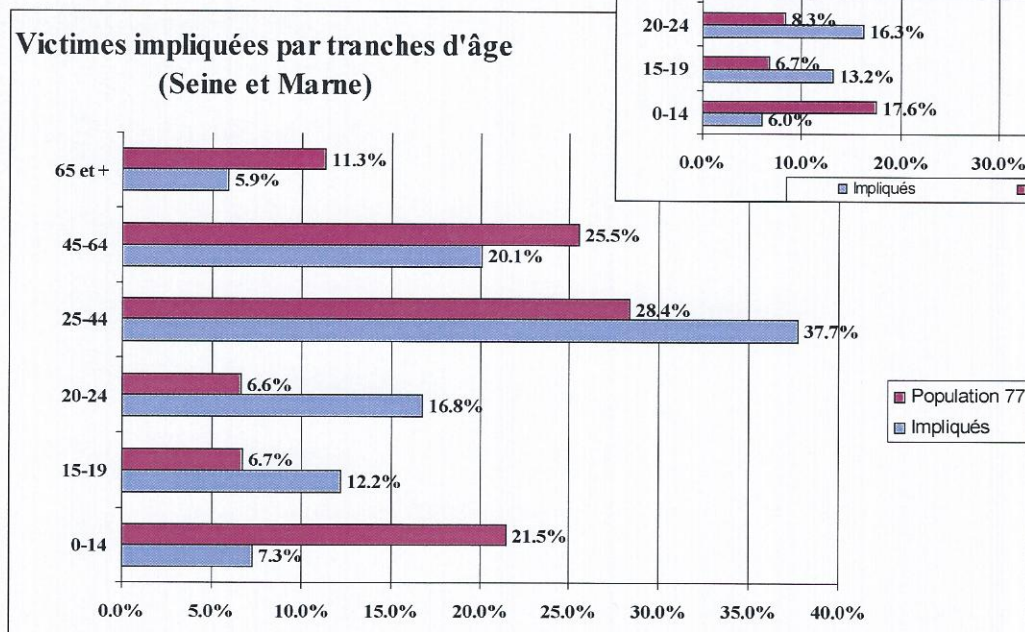


**Répartition des accidents selon l'environnement
(Seine et Marne)**



La proportion d'accidents corporels en Seine et Marne est plus forte hors agglomération (58%) qu'en agglomération. Cette tendance est inversée en Haute Garonne avec un écart bien plus élevé (74% des accidents ont lieu en agglomération).

Selon l'âge



Les jeunes font partie des tranches les plus touchées :

- les 20-24 ans, représentent 6,6% de la population mais ils sont impliqués dans 16,8% des accidents;
- les 15-19 ans représentent 6,7% de la population et sont impliqués dans 12,2% des accidents.

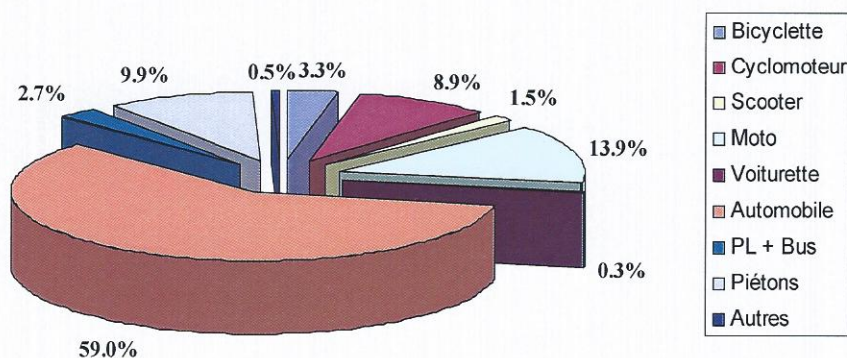
Les seniors ne sont pas les plus impactés, mais la gravité des accidents est plus marquée, et ce dans les deux départements.

La répartition des impliqués ainsi que la gravité est similaire à la Haute Garonne. Cependant, le niveau de gravité des accidents est beaucoup plus élevé en Seine et Marne.

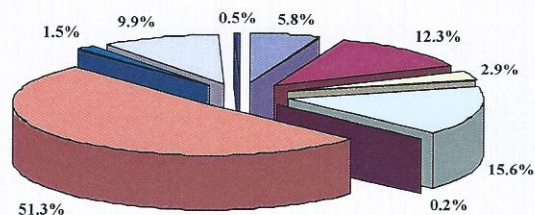
A noter que les 25-44 ans représentent la catégorie la plus peuplée et la plus impliquée dans les deux départements.

Selon la catégorie

Répartition des victimes impliquées dans un accident
(Seine et Marne)

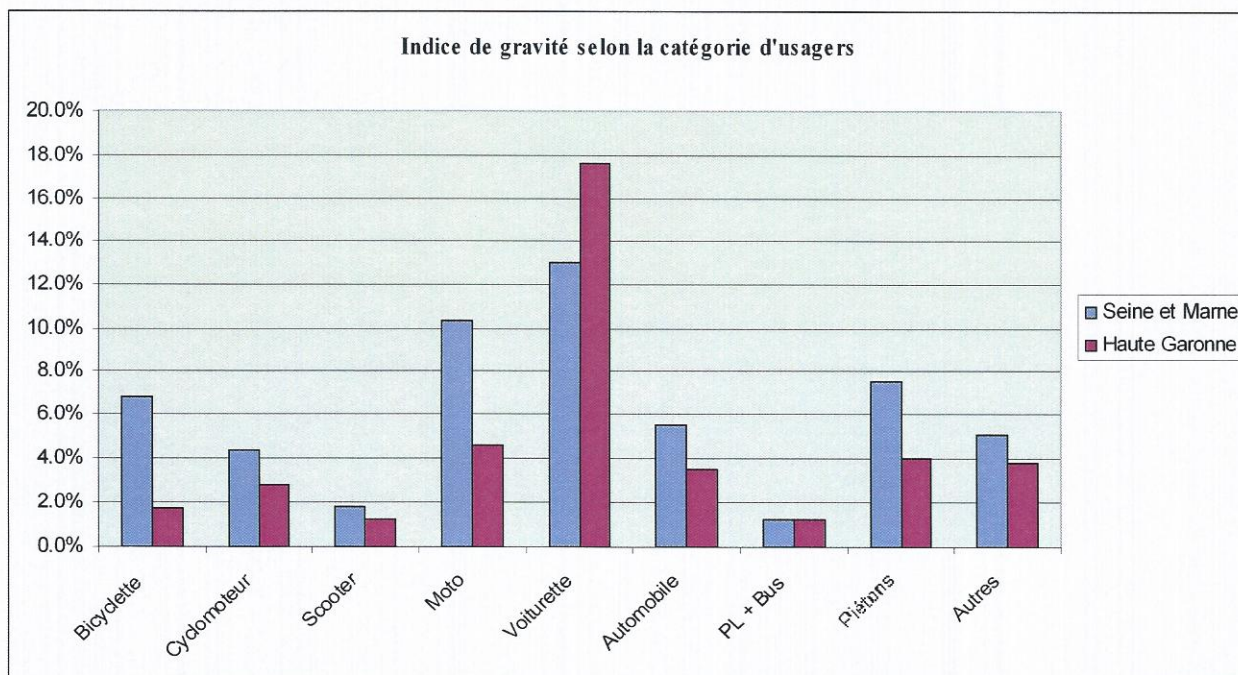


Répartition des victimes impliquées dans un accident
(Haute Garonne)



Les accidents impliquant un usager dit vulnérable (piétons, deux-roues motorisés ou non) représentent plus d'1/3 des victimes. Parmi eux, la population la plus touchée est celle des deux-roues motorisés (1/4 des victimes).

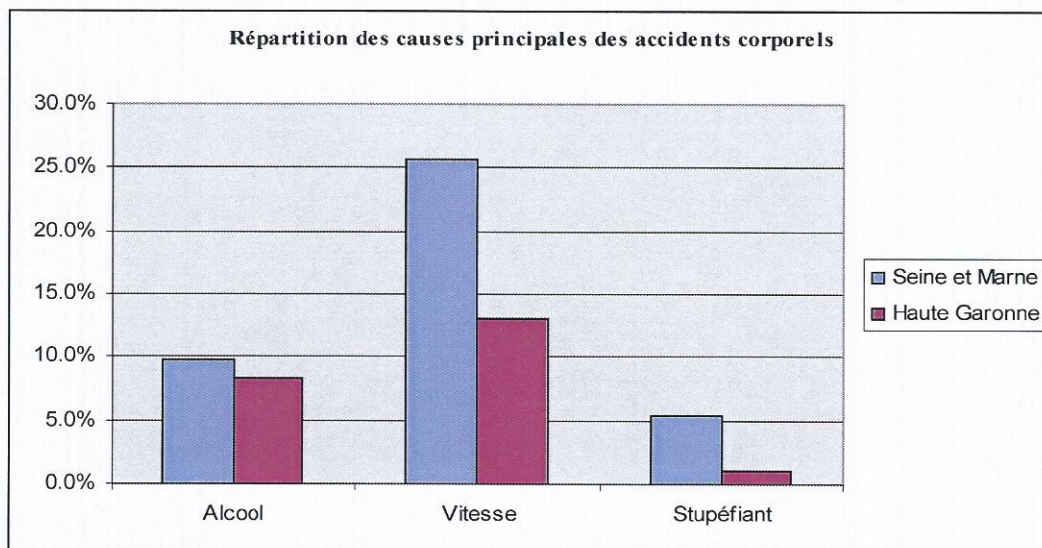
Indice de gravité selon la catégorie d'usagers



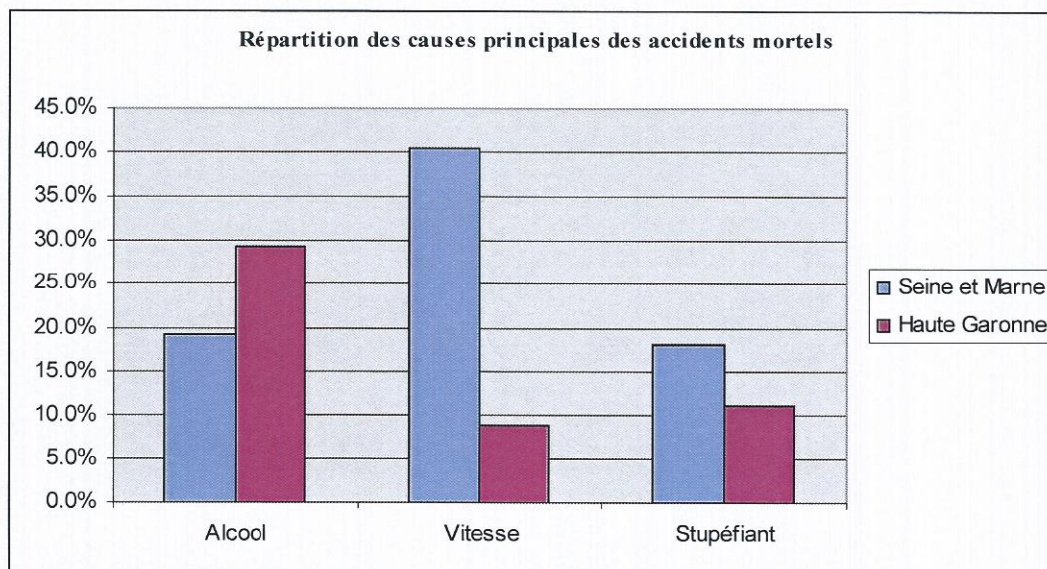
Globalement, la gravité est doublée en Seine et Marne pour pratiquement toutes les catégories par rapport à la Haute Garonne. Les gravités les plus importantes sont celles des accidents de motards, de piétons et de cyclistes.

Les voitures ont également un indice de gravité élevé même si dans les faits, elles ne représentent que 0,5% des accidents corporels enregistrés ces 5 dernières années.

1.8) Les comportements



Pour les accidents corporels, la vitesse reste l'une des causes principales en Seine et Marne ; elle est responsable d'1 accident corporel sur 4



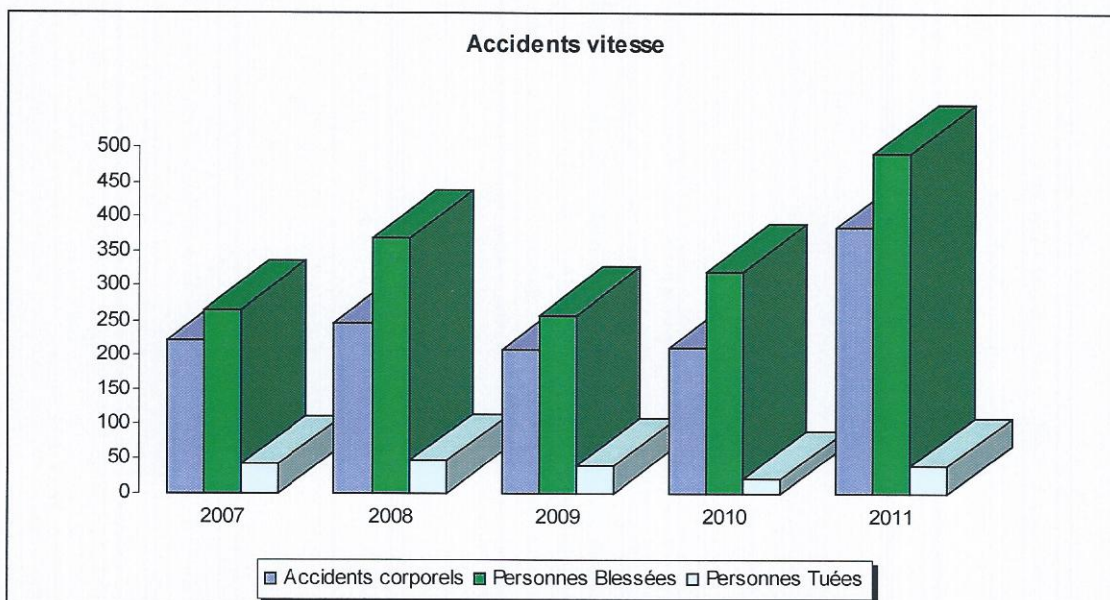
Pour les accidents mortels, la vitesse reste l'une des causes principales en Seine et Marne où elle concerne presque 1 accident sur 2. En Haute Garonne, c'est l'alcool qui est l'une des causes majeures avec près d'1 accident sur 3.

2) Caractérisation des accidents en Seine et Marne

2.1) La vitesse

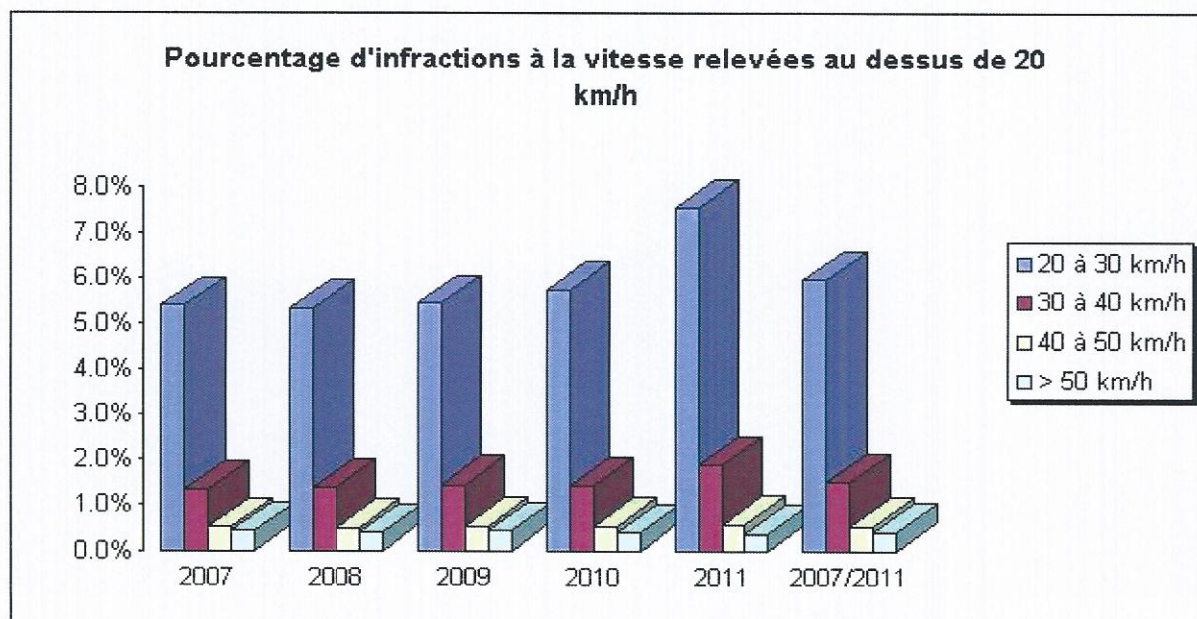
Évolution sur 5 ans

C'est l'une des causes principales de la mortalité sur les routes. Seule ou liée à d'autres facteurs aggravants (alcool, drogue, non respect du code de la route) elle cause des dégâts importants.



En 5 ans, le nombre d'accidents corporels liés à la vitesse a augmenté de 68 % ; le nombre de blessés affiche lui aussi une évolution ascendante alors que le nombre de tués a baissé avec le temps.

Tout comme l'évolution du nombre d'accidents corporels, la proportion d'accidents corporels liés à la vitesse a bondi en 5 ans ; en 2007 elle représentait 19,2% du nombre total d'accidents corporels, en 2011 44,3%, soit une évolution de plus du double.

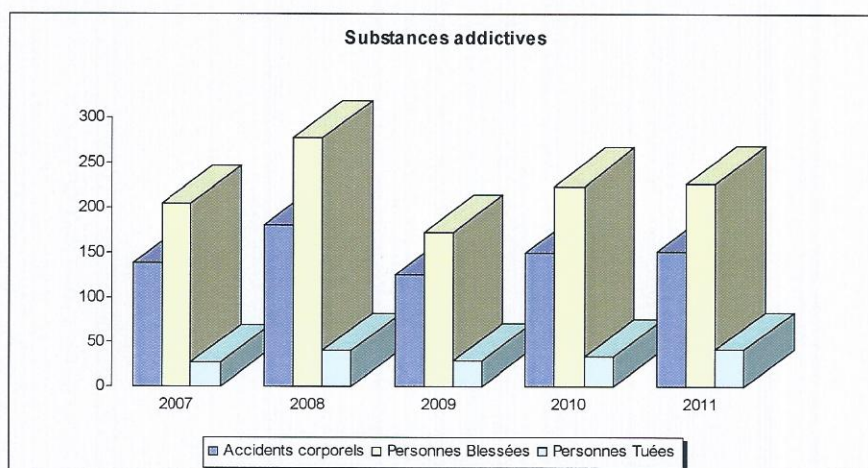


La mise en place des contrôles automatisés de vitesse a permis de limiter le nombre d'infractions sur les routes du département. En 2007, pour 13 radars fixes, on comptabilisait 98 395 infractions (soit une moyenne de 7569 infractions par radar), en 2011, pour 25 radars fixes, on comptabilise 197 507 infractions (soit une moyenne de 7900) qui correspondent à une hausse moyenne de 4,4 %, en sachant que la circulation a évolué en parallèle (150 000 véhicules jour en 2011 sur la francilienne contre environ 100 000 en 2007 soit près de 50% en plus).

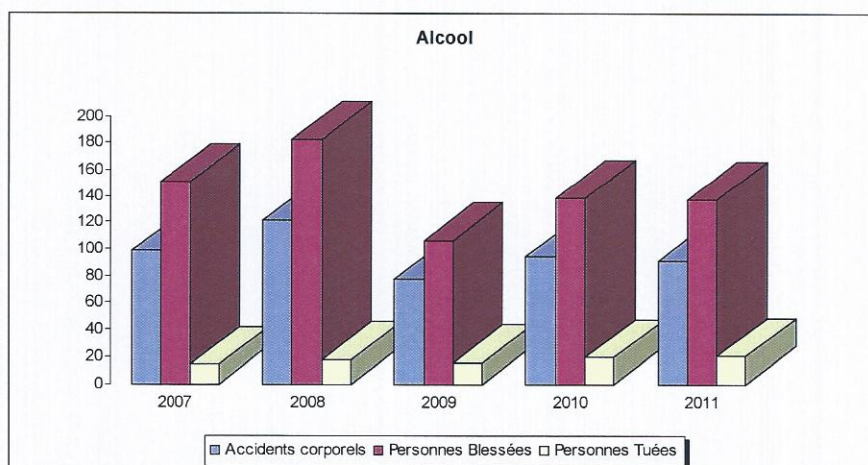
La proportion des dépassements de plus de 30km/h a augmenté lentement mais surement entre 2007 et 2011 passant de 2,3 % à 2,8 % .

2.2) Substances addictives

Selon une étude de l'Ifop, 1 jeune sur 5 reconnaît avoir pris le volant au-dessus du seuil d'alcoolémie ou après avoir fumé du cannabis.



2.2.1) l'alcool



	Évolution des accidents corporels Alcool		
	AC Alcool	AC Seine et Marne (*)	%
2007	99	1167	8.5%
2008	122	1042	11.7%
2009	78	929	8.4%
2010	95	943	10.1%
2011	92	869	10.6%
2007/2011	486	4950	9.8%

(*) ces chiffres correspondent au nombre d'occurrences des véhicules impliqués

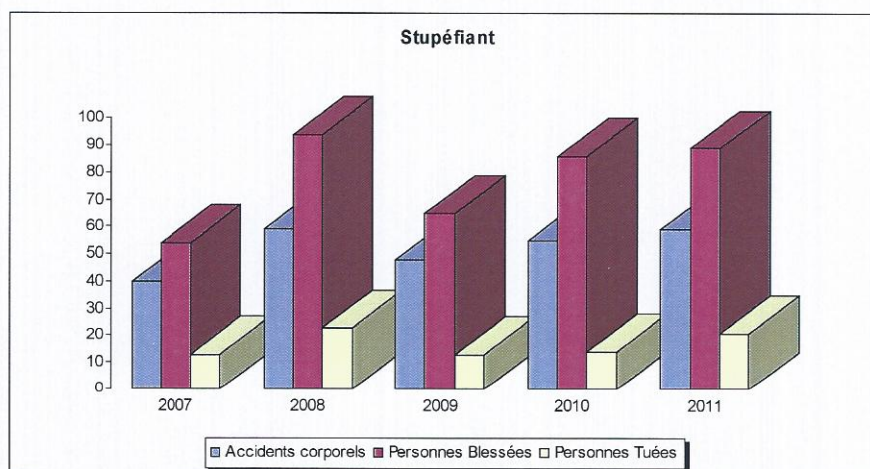
En 5 ans, on constate que le nombre de tués liés à l'alcool a augmenté de 50%; une analyse plus fine indique également que les 25-44 ans sont les plus touchés par cet enjeu.

La nuit, 1 accident mortel sur 2 est lié à l'absorption d'alcool.

88% des accidents mortels impliquant un conducteur avec un taux d'alcool positif montrent une alcoolémie supérieure au taux légal de 0,5 g/l; 60% des conducteurs impliqués dans un accident mortel avec alcool ont une alcoolémie supérieure à 1,5g/l.

Au niveau national, en 2011, l'alcool est la première cause de mortalité sur la route; elle a touché environ 31% des personnes tuées.

2.2.2) les stupéfiants



	Évolution des accidents corporels Stupéfiant		
	AC Stupéfiant	AC Seine et Marne (*)	%
2007	41	1167	3.5%
2008	65	1042	6.2%
2009	62	929	6.7%
2010	73	943	7.7%
2011	60	869	6.9%
2007/2011	301	4950	6.1%

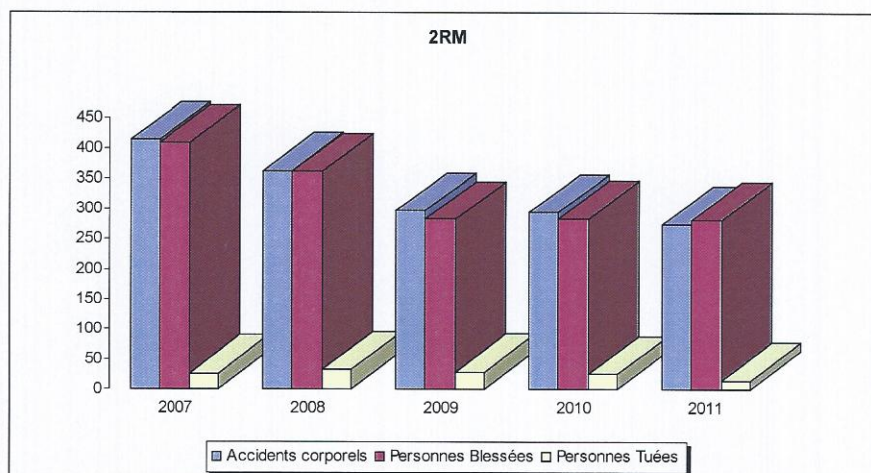
(*) ces chiffres correspondent au nombre d'occurrences des véhicules impliqués

Entre 2007 et 2011, la part des stupéfiants dans les accidents corporels a quasiment doublé puisqu'elle passe de 3,5% à 6,9%. L'évolution du nombre de tués est également en hausse avec +50% ; ainsi que le nombre de personnes blessées.

Il est à préciser que depuis 2011, les contrôles liés aux stupéfiants sont plus nombreux et disposent de moyens de détection plus fiables. Ce fléau concerne surtout les 25-44 ans en Seine et Marne. En 2011 au niveau national, au moins 13% des accidents mortels sont liés à l'ingestion de cannabis.

2.3) Usagers vulnérables

2.3.1) les deux-roues motorisés



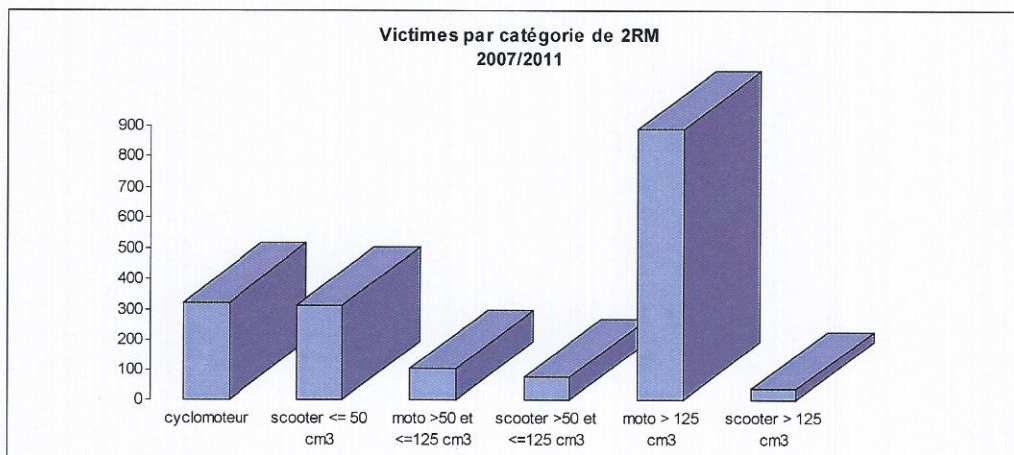
Evolution des accidents corporels 2 roues-motorisés			
	AC 2 roues-motorisés	AC Seine et Marne (*)	%
2007	414	1707	24.3%
2008	362	1499	24.1%
2009	297	1288	23.1%
2010	294	1318	22.3%
2011	274	1211	22.6%
2007/2011	1641	7023	23.4%

(*) ces chiffres correspondent au nombre d'occurrences des véhicules impliqués

La part des accidents corporels impliquant un 2RM se maintient autour des 24 % depuis 2007, cependant le nombre de personnes tuées a diminué presque de moitié en 5 ans passant de 26 à 14 personnes.

Sur la répartition par classe d'âge, la tranche des 25-44 tient le haut du pavé suivie par celle des 18-24 ans; on constate cependant que l'implication de la tranche des 15-17 ans diminue progressivement au profit de celle de la tranche des 45-64 ans

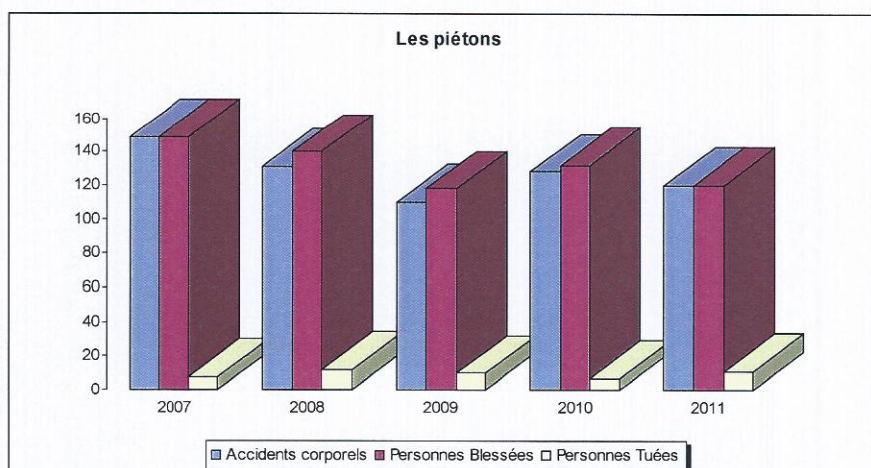
Le bilan provisoire 2012 montre cependant une nouvelle hausse puisque le nombre de personnes tuées en deux-roues motorisés s'élève à 19 personnes.



La part des motos > 125 cm3 reste la plus importante en terme de victimes ; sur les 5 années, 89 personnes ont été tuées et 803 blessées, soit plus de 50% du total des victimes.

Évolution des victimes 2RM (2007/2011)			
	Personnes Tuées	Personnes Blessées	Victimes
cyclomoteur	13	311	324
scooter <= 50 cm3	13	299	312
moto >50 et <=125 cm3	8	95	103
scooter >50 et <=125 cm3	0	75	75
moto > 125 cm3	89	803	892
scooter > 125 cm3	2	33	35
Total	125	1616	1741

2.3.2) Les piétons



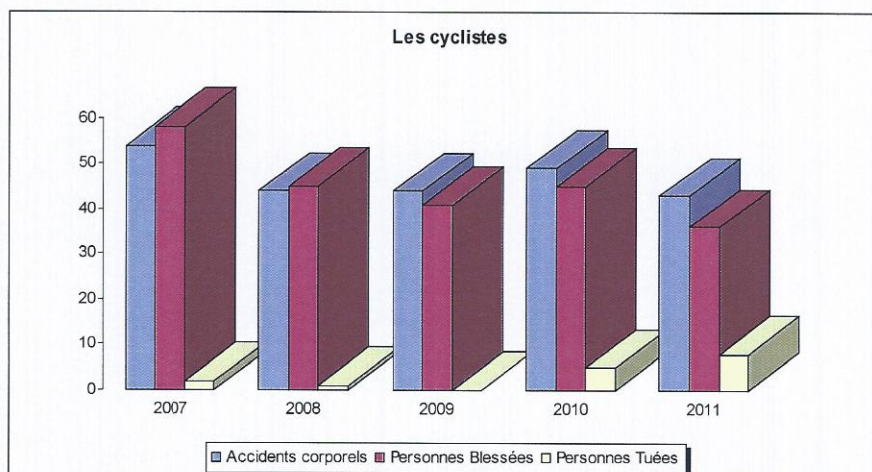
	Évolution des accidents corporels Piétons		
	AC Piétons	AC Seine et Marne (*)	%
2007	149	1707	8.7%
2008	131	1499	8.7%
2009	110	1288	8.5%
2010	128	1318	9.7%
2011	120	1211	9.9%
2007/2011	638	7023	9.1%

(*) ces chiffres correspondent au nombre d'occurrences des véhicules impliqués

Entre 2007 et 2011, la part des accidents liés aux piétons n'a que légèrement évolué ; même si le nombre d'accidents a diminué, le nombre de tués a fluctué, pour finir à 11 soit 38% de plus ; on a donc un indice de gravité qui reste assez élevé (9,2).

On remarque que même si la classe d'âge 65 ans et + est celle où l'on dénombre le plus grand nombre de tués (19 tués en 5 ans pour 48 au total), la classe d'âge des 0-14 ans reste la plus touchée en terme d'accidents et de blessés.

2.3.3) les cyclistes



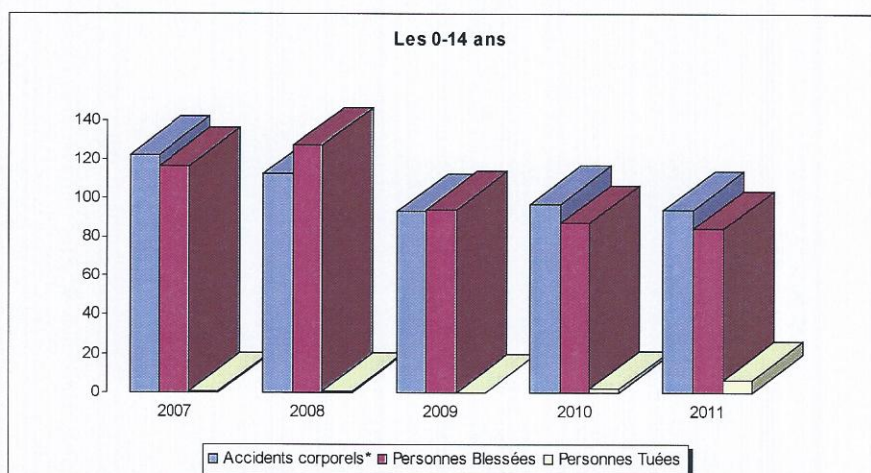
	Évolution des accidents corporels Cyclistes		
	Acc Cyclistes	Accidents Seine-Marne (*)	%
2007	54	1707	3.2%
2008	44	1499	2.9%
2009	44	1288	3.4%
2010	49	1318	3.7%
2011	43	1211	3.6%
2007/2011	234	7023	3.3%

(*) ces chiffres correspondent au nombre d'occurrences des véhicules impliqués

Entre 2007 et 2011, le nombre d'accidents corporels impliquant un cycliste a suivi la courbe des accidents totaux du département, le pourcentage est donc resté à peu près constant. Néanmoins, si l'on analyse le nombre d'accidents mortels, on constate qu'il n'a fait qu'augmenter avec le temps. Idem pour le nombre de tués, puisque l'on est passé de 2 personnes tuées en 2007 à 8 en 2011. L'indice de gravité est donc grimpé à 18,6 contre 3,7 en 2007. La classe d'âge la plus impactée est celle des 45-64 ans.

2.4) Les jeunes

2.4.1) Les 0-14 ans

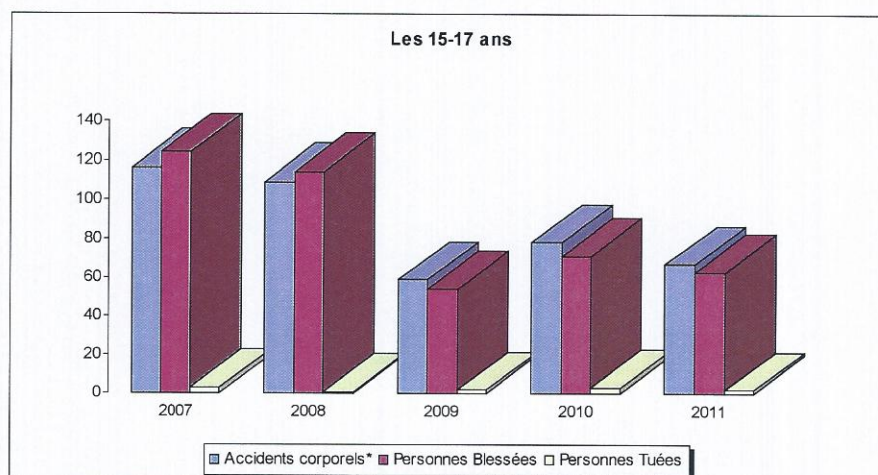


Évolution des accidents corporels 0-14 ans			
	AC 0-14 ans	Accidents Seine-Marne (*)	%
2007	122	2081	5.9%
2008	112	1866	6.0%
2009	93	1599	5.8%
2010	97	1609	6.0%
2011	94	1481	6.3%
2007/2011	518	8636	6.0%

(*) ces chiffres correspondent au nombre d'occurrences des véhicules impliqués

Entre 2007 et 2011, la part des accidents liés aux enfants est restée à peu près stable oscillant autour de 6% et suivant la courbe descendante des accidents du département. On observe néanmoins une montée en flèche du nombre de tués, puisque l'on passe de 1 tué en 2007 à 7 tués en 2011.

2.4.2) Les 15-17 ans

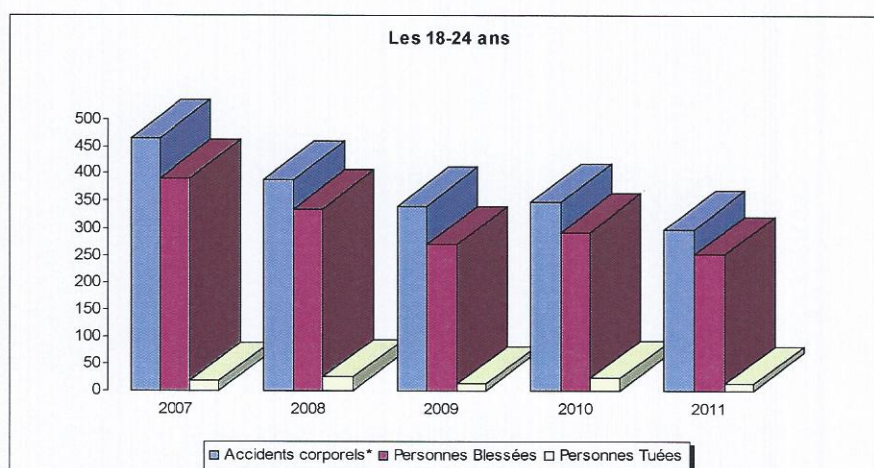


Évolution des accidents corporels 15-17 ans			
	AC 15-17 ans	Accidents Seine-Marne (*)	%
2007	116	2081	5.6%
2008	109	1866	5.8%
2009	59	1599	3.7%
2010	78	1609	4.8%
2011	67	1481	4.5%
2007/2011	429	8636	5.0%

(*) ces chiffres correspondent au nombre d'occurrences des véhicules impliqués

Entre 2007 et 2011, la part des accidents impliquant les 15-17 ans n'a pas réellement évolué, oscillant entre plus ou moins 5% ; idem pour le nombre de tués. Néanmoins, le nombre d'accidents corporels et de blessés impliquant cette tranche d'âge a évolué en diminuant.

2.4.3) Les 18-24 ans



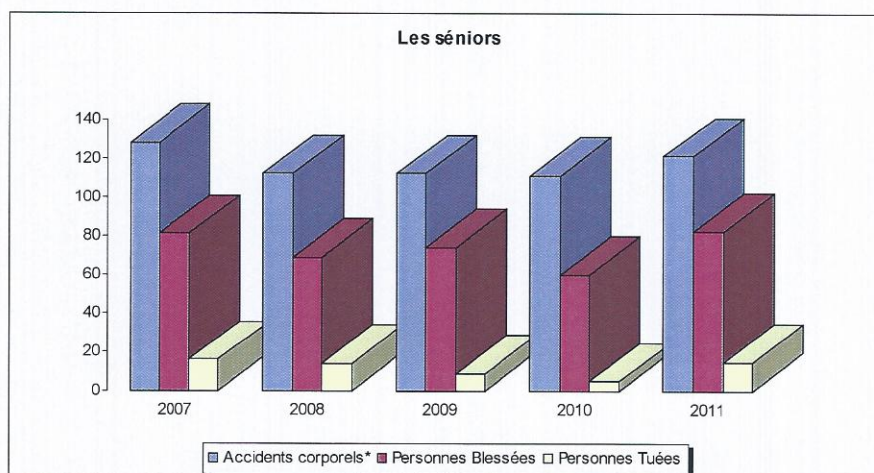
	Évolution des accidents corporels 18-24 ans		
	AC 18-24 ans	Accidents Seine-Marne (*)	%
2007	465	2081	22.3%
2008	389	1866	20.8%
2009	341	1599	21.3%
2010	348	1609	21.6%
2011	299	1481	20.2%
2007/2011	1842	8636	21.3%

(*) ces chiffres correspondent au nombre d'occurrences des véhicules impliqués

Entre 2007 et 2011, en moyenne un accident sur 5 implique un jeune de 18-24 ans. Même si leur nombre a diminué au fil des ans, il reste l'une des classes de population les plus touchées.

2.5) Les seniors

Il s'agit de la classe d'âge des 65 ans et +



	Évolution des accidents corporels seniors		
	AC seniors	Accidents Seine-Marne (*)	%
2007	128	2081	6.2%
2008	112	1866	6.0%
2009	112	1599	7.0%
2010	111	1609	6.9%
2011	121	1481	8.2%
2007/2011	584	8636	6.8%

(*) ces chiffres correspondent au nombre d'occurrences des véhicules impliqués

L'implication des seniors n'a fait que croître au fil des années avec une hausse marquée en 2011 (3 fois plus de tués qu'en 2010).

Phénomène observé : les plus impactés sont les seniors de plus de 75 ans ; en effet, le tableau ci dessous montre que cette frange de la population est fortement concernée par les accidents de la circulation, et plus précisément par les accidents mortels.

	Accidents mortels(**)	Personnes Tuées	dont +75 ans
2007	15	16	10
2008	13	14	4
2009	9	9	6
2010	5	5	4
2011	15	15	12
Total	57	59	36

(**) impliquant des seniors (65 ans et plus)

Dans la majorité des cas, les personnes tuées sont soit des automobilistes, soit des piétons.

Définitions des engagements

Les 5 enjeux suivants ont ainsi été validés à l'issue de la CDSR :

- **la vitesse,**
- **l'alcool et les stupéfiants**
- **les usagers vulnérables : 2RM, cyclistes et piétons,**
- **les jeunes : 0-14 ans, 15-17 ans et 18-24 ans,**
- **les séniors.**

Le massif de Fontainebleau dont l'accidentalité s'est atténuée, suite notamment aux diverses actions de communication, de contrôles coordonnés par les forces de l'ordre et des aménagements mis en place en continu par le conseil général de Seine et Marne, restera sous surveillance.

Les orientations d'action et les enjeux

Les orientations d'actions du Document Général d'Orientation, permettent de fédérer l'ensemble des acteurs et de les associer à la définition des modalités de mise en œuvre du programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière.

Les orientations d'actions se conforment à la nomenclature définie au niveau régional pour l'ensemble des départements d'Ile de France.

Elles sont déclinées sous cinq thématiques : les interventions sur l'infrastructure, l'information et la communication, le contrôle-sanction, la formation, l'éducation.

Les orientations d'actions ainsi définies pour chacun des enjeux ont été validées lors de la Commission Départementale de Sécurité Routière (CDSR) qui s'est réunie le 08 octobre 2012 en Préfecture.

Une fiche « action » sera élaborée pour aider les acteurs à exprimer des propositions d'actions dans les orientations d'actions et les enjeux retenus.

Ces fiches « actions » seront adressées aux maires et aux associations et feront l'objet d'une communication sur le site internet de la Préfecture et de la DDT, lors du lancement annuel de l'appel à projets préalable à l'élaboration du PDASR 2013.

Les programmes annuels d'actions seront également complétés par la signature, le renouvellement et la mise en œuvre de conventions partenariales pour la période 2013-2017.

Ces conventions seront jointes en annexe du prochain DGO .

Les orientations d'actions relevant d'autres dispositifs feront l'objet d'un traitement adapté comme par exemple celles relevant du contrôle-sanction qui seront intégrées dans le prochain plan de contrôle routier (PDCR).

L'évaluation des orientations d'action

Chaque année une évaluation du nombre d'actions organisées pour répondre aux orientations seront menées et feront l'objet d'une présentation lors de la réunion annuelle de la commission départementale sécurité routière (CDSR)

Un tableau récapitulatif sur le modèle ci-après servira de base à cette évaluation annuelle des orientations d'actions.

Évaluation annuelle du DGO 2013-2017		
enjeu	orientation d'action	Description action

Ces critères qui permettront d'évaluer :

- le pourcentage d'orientations d'actions qui auront donné lieu à au moins une action,
- le nombre des partenaires impliqués dans la démarche,
- le nombre des actions cohérentes avec le document général d'orientation qui relève de plusieurs enjeux

serviront de base à l'évaluation qualitative du DGO sur les cinq années.

Les orientations d'actions

" La Vitesse "

Domaine	<i>Orientations d'actions</i>
Infrastructure	Implique l'ensemble des gestionnaires en vue de la pertinence et de la cohérence de la signalisation.
Information	Améliorer la connaissance et le suivi des vitesses pratiquées (observatoires des vitesses).
Formation	Promouvoir la conduite apaisée et inciter les entreprises à inclure ce volet dans leur plan de prévention des risques routiers (PPRR).
Éducation	Mobiliser les transporteurs et sensibiliser les chauffeurs-livreurs au respect des vitesses et des distances de sécurité.
Contrôle	Mettre en œuvre le volet vitesse du plan de contrôle routier.

Les orientations d'actions

" L'Alcool "

Domaine	Orientations d'actions
Information	Améliorer la connaissance sur les accidents avec l'alcool et les produits psychoactifs. Promouvoir le développement du mode de transport alternatif. Mettre en application la charte départementale associant les établissements de nuit.
Formation	Mobiliser les entreprises, les collectivités territoriales et les professionnels de santé, notamment la médecine du travail sur le risque alcool et produits psychoactifs.
Éducation	Favoriser le volet "éducation - prévention" auprès des jeunes et des parents via le monde éducatif. Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné et l'autocontrôle de l'alcoolisme.
Contrôle	Mettre en œuvre le volet de l'alcool et produits psychoactifs du plan de contrôle routier.

Les orientations d'actions

" Drogue "

Domaine	Orientations d'actions
Information	Améliorer la connaissance sur les accidents avec l'alcool et les produits psychoactifs. Promouvoir le développement du mode de transport alternatif. Mettre en application la charte départementale associant les établissements de nuit.
Formation	Mobiliser les entreprises, les collectivités territoriales et les professionnels de santé, notamment la médecine du travail sur le risque alcool et produits psychoactifs.
Éducation	Favoriser le volet "éducation - prévention" auprès des jeunes et des parents via le monde éducatif. Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné et l'autocontrôle de l'alcoolisme.
Contrôle	Mettre en œuvre le volet de l'alcool et produits psychoactifs du plan de contrôle routier.

Les orientations d'actions

" 0/14 ans - 15/17 ans - 18/24 ans "

Domaine	Orientations d'actions
Information	Adapter et renouveler la communication vers les jeunes et adaptée à l'âge. Communiquer sur l'alcool et les produits psychoactifs. Favoriser le développement des modes de transports alternatifs.
Formation	Faire évoluer la formation pour une meilleure prise de conscience du risque routier. Améliorer la qualité des jeunes conducteurs en facilitant l'accès au permis de conduire. Mobiliser les entreprises et les centres de formation pour apprendre sur le risque routier.
Éducation	Favoriser la formation et la responsabilité en amont.

Les orientations d'actions

" Les 2 roues motorisées - les piétons - les cyclistes "

Domaine	Orientations d'actions
Infrastructure	Sensibiliser les aménageurs aux risques spécifiques des usagers vulnérables (deux-roues motorisés, piétons, cyclistes)
Information	Acquérir une connaissance plus précise de l'accidentalité spécifiques aux usagers vulnérables et mettre en œuvre la diffusion de l'information.
Formation	Impliquer, sensibiliser les motos-écoles et les concessionnaires en tant que diffuseurs de l'information. Inciter les entreprises, les professionnels à inscrire un volet "sécurité usagers vulnérables" dans leur plan de prévention des risques routiers (PPRR) et dans leur plan de déplacement entreprise (PDE).
Éducation	Sensibiliser l'ensemble des usagers sur le partage de l'espace de circulation. Impliquer les établissements scolaires dans la prévention des risques liés à l'usage des deux-roues motorisés et dans l'information auprès des parents d'élèves.
Contrôle	Mettre en œuvre le volet deux-roues motorisés du plan de contrôle routier.

Les orientations d'actions

" Les Séniors "

Domaine	Orientations d'actions
Information	Adapter et renouveler la communication vers les séniors. Communiquer sur l'alcool et les produits psychoactifs, les médicaments. Favoriser le développement des modes de transports alternatifs
Formation	Faire évoluer la formation post-permis pour une meilleure prise de conscience du risque routier. Mobiliser le milieu associatif.
Éducation	Favoriser la responsabilisation avec la prise de conscience des réalités liées à l'âge.