



Document Général d'Orientation 2018 - 2022

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



Crédits photos : Préfecture de Seine-et-Marne/Bureau de la sécurité routière
Préfecture de Seine-et-Marne/Bureau de la communication interministérielle

Sources : Direction départementale des territoires de seine-et-Marne/Observatoire de la sécurité routière

Rédaction : Préfecture de Seine-et-Marne/Cabinet du préfet/Isabelle Touyat
Préfecture de Seine-et-Marne/Bureau de la sécurité routière/Julie Pedraza

Conception couverture : Préfecture de Seine-et-Marne/Bureau de la communication interministérielle/Cédric CLOWEZ

Sommaire

Préface.....	2
I- Généralités sur le DGO en Seine-et-Marne.....	3
1. Les objectifs du DGO en Seine-et-Marne.....	3
2. La démarche d'élaboration du DGO en Seine-et-Marne.....	3
II- L'accidentalité générale en Seine-et-Marne.....	4
1. Les caractéristiques routières de la Seine-et-Marne.....	4
2. Les caractéristiques générales de l'accidentologie sur la période 2012-2016.....	5
2.1. Depuis 2013, l'accidentalité corporelle et mortelle est en augmentation en Seine-et-Marne.....	5
2.2. De 2012 à 2016, l'accidentalité et la mortalité ont d'abord touché les automobilistes puis les deux roues motorisés.....	6
2.3. Les accidents corporels et mortels se sont produits majoritairement hors agglomération et hors autoroute.....	6
2.4. Les accidents corporels et mortels se répartissent inégalement selon la catégorie de voie.....	7
2.5. Les 10 territoires communaux les plus accidentogènes concentrent un peu moins d'un tiers des accidents.....	8
III- Le bilan du DGO 2013-2017.....	9
1. Les actions entreprises contre la vitesse entre 2013 et 2017.....	9
2. Les actions entreprises contre l'alcool et les stupéfiants entre 2013 et 2017.....	10
3. Les actions entreprises en faveur des usagers vulnérables entre 2013 et 2017.....	11
4. Les actions entreprises en faveur des jeunes entre 2013 et 2017.....	12
5. Les actions entreprises en faveur des seniors entre 2013 et 2017.....	12
IV- État des lieux statistique relatif aux enjeux retenus pour le DGO 2018-2022.....	13
1. Le risque routier professionnel.....	13
2. L'alcool et les stupéfiants.....	15
3. Les jeunes.....	19
4. Les seniors.....	25
5. Le partage de la voirie.....	30
6. Les deux-roues motorisés.....	34
V- Les orientations d'action définies par le DGO 2018-2022.....	39
1. Le risque routier professionnel.....	39
2. L'alcool et les stupéfiants.....	40
3. Les jeunes.....	41
4. Les seniors.....	42
5. Le partage de la voirie.....	42
6. Les deux-roues motorisés.....	43
Signatures.....	44
Glossaire.....	45

Préface

La sécurité de nos concitoyens sur les routes, comme aux abords des routes, est une priorité pour l'État. Face à la reprise de l'accidentalité routière depuis 2013, mais aussi de la mortalité, au niveau national comme en Seine-et-Marne, nous devons redoubler nos efforts et les conjuguer pour inverser la tendance. Dans ce contexte, le lancement d'un nouveau Document Général d'Orientation (DGO) constitue une opportunité de nous fixer un cadre commun, sur une période suffisamment longue pour pouvoir entreprendre des actions de fond, tout en gardant un cap raisonnable.

Il s'agit d'un document stratégique, qui nous permettra de repenser nos actions, pour les six enjeux qui ont été travaillés : le risque routier professionnel, l'alcool et les stupéfiants, les jeunes, les seniors, le partage de la voirie et les deux-roues motorisés. Si l'enjeu lié aux distracteurs n'a pas pu faire l'objet d'un travail approfondi faute de statistiques suffisantes au niveau national comme départemental, je souhaite néanmoins qu'il constitue une préoccupation pour tous les acteurs de la sécurité routière. Certaines orientations d'action s'inscrivent d'ailleurs dans cet axe, telle que la promotion de l'application « mode conduite ».

La méthode d'élaboration collaborative de ce document nous a permis de dresser collectivement un état des lieux détaillé de l'accidentologie et des mesures déjà entreprises pour la limiter. Elle nous a conduit à imaginer de nouvelles orientations adaptées aux spécificités du département, qui ne se substitueront pas, bien sûr, aux actions déjà à l'œuvre, mais ont vocation au contraire à promouvoir l'ensemble des initiatives.

Les bénéfices de cette démarche partenariale au service d'une politique cohérente de sécurité routière encouragent à poursuivre la mobilisation dans la mise en œuvre des prochains Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR). Le DGO fixe donc les axes prioritaires de la politique à mettre en œuvre pour faire reculer l'insécurité routière pour la période 2018-2022. Il sera ensuite décliné dans les PDASR, dont l'élaboration fera à nouveau l'objet d'un groupe de travail au début de chaque année.

Je remercie très vivement le Conseil départemental, l'Union des maires et les Procureurs de la République du département, qui ont accepté de cosigner ce document, s'engageant ainsi à poursuivre la lutte contre l'insécurité routière aux côtés des services de l'État de Seine-et-Marne. L'implication de l'ensemble des membres du comité de pilotage et des groupes de travail doit aussi être soulignée. A ce titre, je remercie chaleureusement la police et la gendarmerie, le service départemental d'incendie et de secours, les sous-préfets d'arrondissement, l'observatoire départemental de la sécurité routière, l'Éducation nationale, la Caisse régionale d'assurance maladie d'Ile-de-France, la Mutualité sociale agricole, la Communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine ainsi que la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône pour leurs nombreuses contributions et leurs idées variées.

C'est notre volontarisme et notre engagement conjoint qui permettront de réduire l'accidentologie sur les routes de Seine-et-Marne.



Béatrice ABOLLIVIER
Préfète de Seine-et-Marne

I- Généralités sur le DGO en Seine-et-Marne

1. Les objectifs du DGO en Seine-et-Marne

Le Gouvernement, dans la continuité des actions décidées lors du comité interministériel de la sécurité routière du 2 octobre 2015, a réaffirmé les priorités d'action pour réduire l'accidentalité sur les routes :

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

Dans un contexte de reprise de l'accidentalité routière depuis 2013, l'objectif de diviser par deux le nombre de personnes tuées entre 2010 et 2020 nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs. Afin de susciter cette implication commune, le délégué interministériel à la sécurité routière a donc décidé de relancer l'élaboration du DGO.

Ce document définit les axes prioritaires de la politique de sécurité routière à mener dans le département pour la période 2018-2022. Sous l'autorité du Préfet de département, l'élaboration du DGO a permis à l'ensemble des partenaires locaux de partager une analyse de l'insécurité routière du département et des enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations qui seront déclinées dans le cadre des PDASR.

2. La démarche d'élaboration du DGO en Seine-et-Marne

Conformément au guide méthodologique élaboré par le Ministère de l'Intérieur, une première réunion du comité de pilotage s'est tenue le 15 septembre 2017 en présence des signataires et des partenaires impliqués.

Cette réunion a permis de déterminer les enjeux spécifiques à étudier pour le département :

- les 4 enjeux impératifs définis par le Ministère de l'Intérieur : le risque routier professionnel ; l'alcool et les stupéfiants ; les jeunes ; les seniors.
- les 2 enjeux facultatifs retenus pour la Seine-et-Marne : le partage de la voirie et les deux-roues motorisés. Ils ont été sélectionnés compte tenu des caractéristiques de l'accidentologie du département, puisque les usagers vulnérables représentent un tiers des accidents mortels et que les deux-roues motorisés représentent 24 % des personnes tuées.

L'enjeu vitesse n'a pas été retenu puisque de nombreuses actions sont déjà menées en ce domaine et se poursuivront indépendamment du DGO. Les distracteurs constituent quant à eux un point d'attention majeur, mais sur lequel il est à ce jour difficile d'avancer faute d'indicateurs statistiques notamment.

Trois groupes de travail ont ensuite permis de réunir les partenaires membres du comité de pilotage en fonction de leur domaine de compétence, et d'établir collectivement, sur chacun de ces enjeux :

- un état des lieux précis de l'accidentologie en Seine-et-Marne et de son évolution par rapport au précédent DGO ;
- des orientations d'actions relatives à chaque enjeu pour 2018-2022.

Le dernier comité de pilotage s'est réuni le 8 décembre 2017 pour valider les orientations d'action à mettre en œuvre.

II- L'accidentalité générale en Seine-et-Marne

1. Les caractéristiques routières de la Seine-et-Marne

La Seine-et-Marne comprend 1,377 millions d'habitants et représente 49 % de la superficie d'Île-de-France (5 915 km²). Ce département divisé en 510 communes dont 74 % de moins de 2 000 habitants, possède une frange ouest urbanisée qui contraste avec une frange est très rurale. 27 % du département est ainsi couvert par des massifs forestiers, notamment grâce au massif de Fontainebleau, avec un linéaire routier important en son sein. L'agriculture et le tourisme sont les deux facteurs de développement du département. Son potentiel touristique important attire chaque année un grand nombre de touristes sur les routes de Seine-et-Marne (Châteaux de Vaux le Vicomte et de Fontainebleau, Disneyland Paris, ville de Meaux, ville de Provins classée au patrimoine mondial de l'UNESCO).

Elle dispose par ailleurs du réseau routier le plus important d'Île-de-France avec plus de 20 000 km de routes dont 4 324 km de voies départementales, 12 680 km de voies communales, 230 km d'autoroutes (principalement A4, A5 et A6) et 314 km de routes nationales (dont les deux axes majeurs que sont la Francilienne et la RN 4).

Le réseau routier de ce département est plus développé pour les échanges d'ouest en est vers la capitale et les départements limitrophes.

Les axes à très fort trafic du département, comme l'autoroute A4 ou la francilienne, servent souvent pour les trajets pendulaires ou de transit, et la faiblesse des liaisons nord-sud rend difficiles les déplacements dans ce sens aux heures de pointe.

En dehors d'un réseau départemental structurant, le reste du département est traversé par un maillage dense de voies qui permet la desserte locale et sur lequel le trafic est relativement faible.

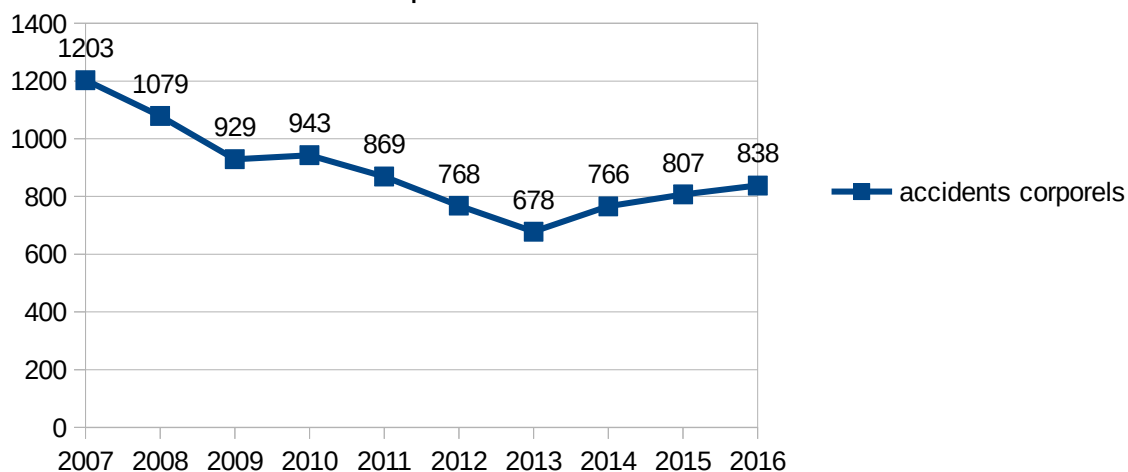
2. Les caractéristiques générales de l'accidentologie sur la période 2012-2016

L'ensemble des données citées dans le DGO sont issues de l'Observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) et de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).

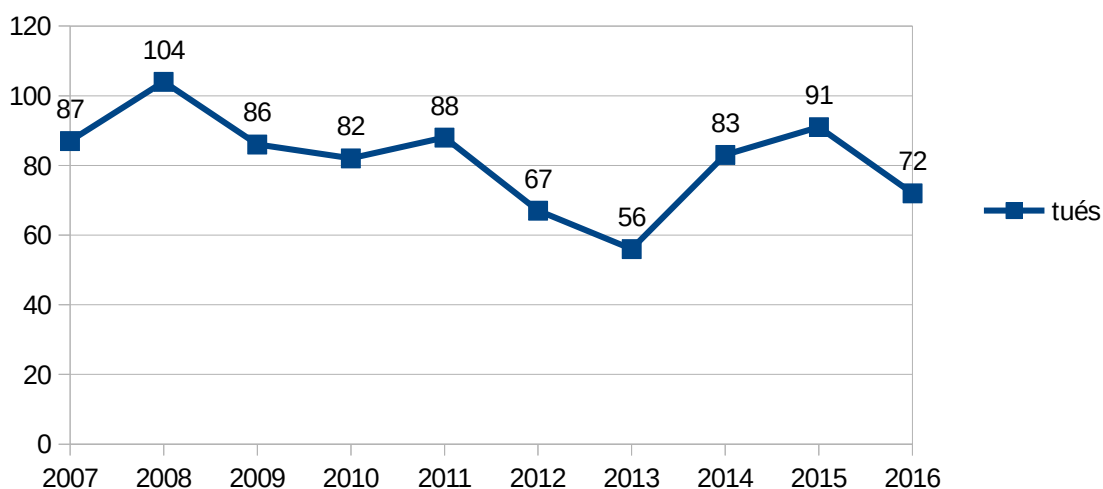
2.1. Depuis 2013, l'accidentalité corporelle et mortelle est en augmentation en Seine-et-Marne

Sur l'ensemble de la période 2012-2016, on recense 3 856 accidents corporels et 369 personnes tuées en Seine-et-Marne.

évolution des accidents en Seine et Marne
sur les deux périodes 2007-2011 et 2012-2016



évolution du nombre de morts en Seine et Marne
sur les deux périodes 2007-2011 et 2012-2016



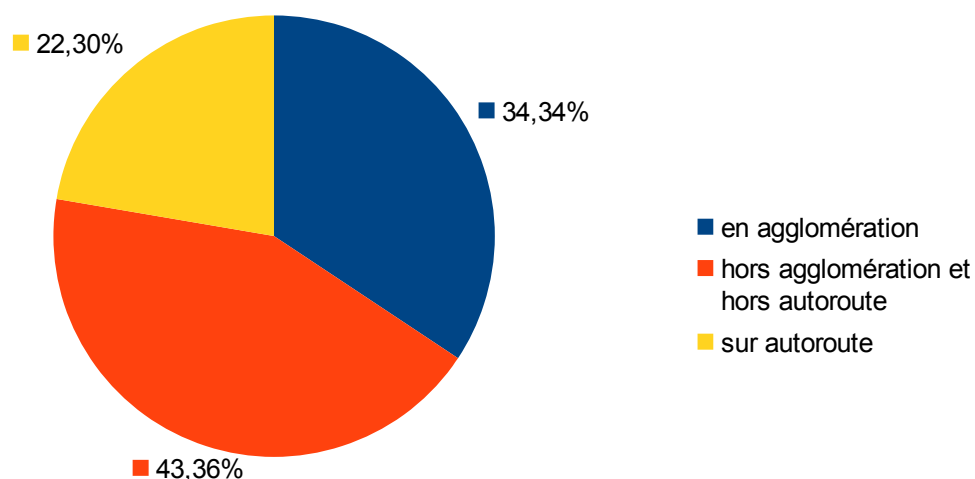
2.2. De 2012 à 2016, l'accidentalité et la mortalité ont d'abord touché les automobilistes puis les deux roues motorisés

Période 2012-2016		Accident impliquant au moins un ...					Ensemble
		Piéton	Cycliste	Usager 2RM	Automobiliste (VL + VU)	Autre usager	
Seine-et-Marne	Nombre d'accidents corporels	517	158	1 009	3 583	510	3 856
	%	13 %	4%	26 %	93 %	13 %	> 100 % (*)
	Nombre de personnes tuées	33	18	88	225	5	369
	%	9 %	5 %	24 %	61 %	1 %	100 %

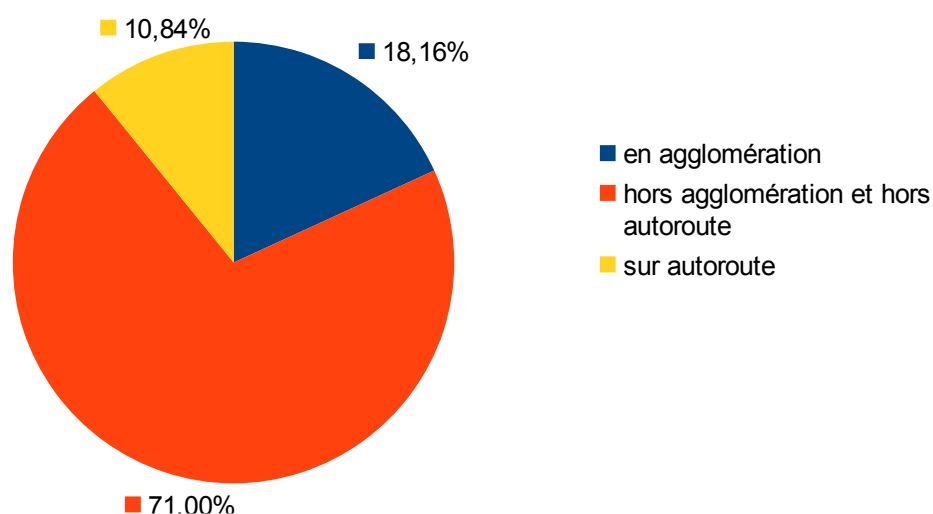
* Un accident peut impliquer plusieurs usagers.

2.3. Les accidents corporels et mortels se sont produits majoritairement hors agglomération et hors autoroute

Période 2012-2016 : répartition des accidents corporels selon le milieu

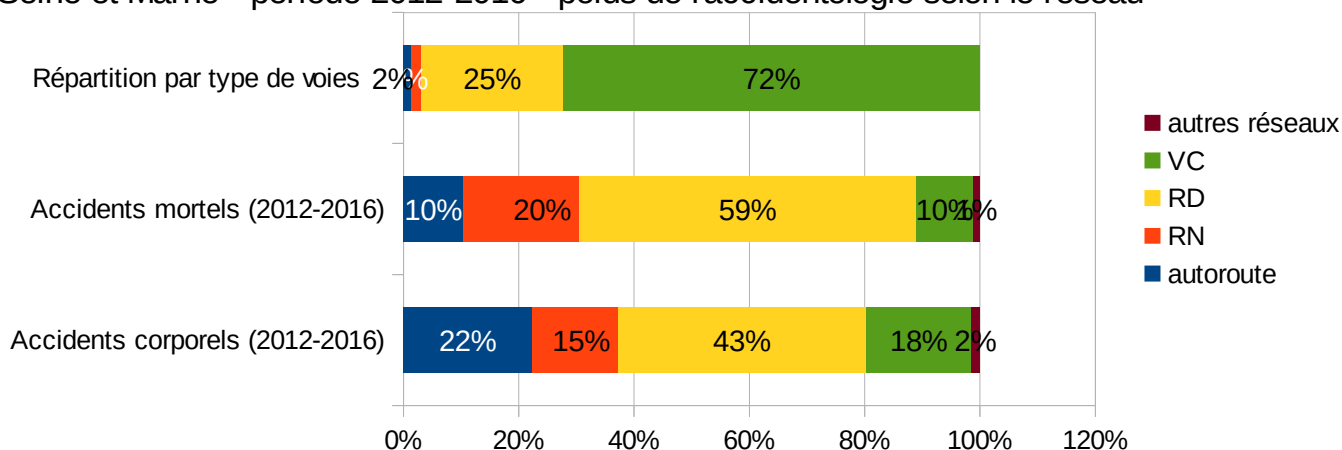


Période 2012-2016 : répartition des tués selon le milieu



2.4. Les accidents corporels et mortels se répartissent inégalement selon la catégorie de voie

Seine et Marne - période 2012-2016 - poids de l'accidentologie selon le réseau



De 2012 à 2016, c'est sur le réseau départemental qu'est enregistré le plus grand nombre d'accidents corporels, puis sur les autoroutes et les routes communales. C'est également sur le réseau départemental qu'on enregistre le plus grand nombre d'accidents mortels, puis sur les routes nationales.

2.5. Les 10 territoires communaux les plus accidentogènes concentrent un peu moins d'un tiers des accidents

COMMUNE	NOMBRE D'ACCIDENTS CORPORELS	PART DES ACCIDENTS CORPORELS EN SEINE-ET-MARNE
Pontault-Combault	185	5 %
Mitry-Mory	152	4 %
Fontainebleau	129	3 %
Chelles	110	3 %
Lognes	106	3 %
Noisiel	95	2 %
Emerainville	87	2 %
Collégien	79	2 %
Coulommiers	77	2 %
Champs-sur-Marne	76	2 %
Totaux	1 096	28 %

COMMUNE	NOMBRE DE PERSONNES TUÉES	PART DES PERSONNES TUÉES EN SEINE-ET-MARNE
Fontainebleau	18	5 %
Chaumes-en-Brie	7	2 %
Lognes	6	2 %
Ozoir-la-Ferrière	6	2 %
Emerainville	5	1 %
Melun	5	1 %
Le Mée-sur-Seine	5	1 %
Chauconin-Neufmontiers	5	1 %
Bernay-Vilbert	5	1 %
Bannost-Villegagnon	5	1 %
Totaux	67	17 %

III- Le bilan du DGO 2013-2017

Le bilan du DGO 2013-2017 a permis d'établir, avec l'ensemble des partenaires concernés, la pertinence des actions engagées et de réfléchir à de nouvelles actions.

Dans le cadre du DGO 2013-2017, 5 enjeux avaient été retenus :

- La vitesse ;
- L'alcool et les stupéfiants ;
- Les usagers vulnérables : 2 roues motorisés (2RM), cyclistes et piétons ;
- Les jeunes : 0-14 ans, 15-17 ans, et 18-24 ans ;
- Les seniors.

Au total, 374 actions sont recensées par la coordination de la sécurité routière, représentant 337 011 euros. Les actions relatives à ces 5 enjeux se répartissent comme suit :

ENJEUX	NOMBRE D'ACTIONS	FINANCEMENT
Jeunes	137	119 327
Usagers vulnérables	136	108 174
Alcool-stups	51	41 710
Vitesse	28	40 100
Actions transversales	28	27 700
Total financement PDASR	374	337 011 euros

1. Les actions entreprises contre la vitesse entre 2013 et 2017

DOMAINE	ORIENTATIONS D'ACTIONS	ACTIONS RÉALISÉES
Infrastructure	Impliquer l'ensemble des gestionnaires en vue de la pertinence et de la cohérence de la signalisation.	Mise en place de groupes de travail avec réalisation d'études par : ➤ le CEREMA sur les axes RN4, RN36, et l'agglomération de Melun ; ➤ le Département sur l'axe RD231.
Information	Améliorer la connaissance et le suivi des vitesses pratiquées (Observatoire des vitesses).	Enquête lancée par l'ONISR sur 14 points représentatifs du réseau routier de France pour la période 2016-2029.
Formation	Promouvoir la conduite apaisée et inciter les entreprises à inclure ce volet dans leur Plan de Prévention des Risques Routiers (PPRR).	Mobilisation à travers les forums, et notamment celui organisé avec la CRAMIF et l'UGECAM.
Éducation	Mobiliser les transporteurs et sensibiliser les chauffeurs-livreurs au respect des vitesses et des distances de sécurité.	Action à la CCI dans le cadre de la semaine départementale transport et logistique pour sensibiliser les demandeurs d'emploi aux dangers de la route et à l'importance de conserver son permis.
Contrôle	Mettre en œuvre le volet vitesse du plan de contrôle routier.	Infractions vitesse comptabilisées entre 2012 et 2016 : ➤ Contrôle forces de l'ordre : 84 441. ➤ Contrôle sanction automatisé : 1 997 705.

2. Les actions entreprises contre l'alcool et les stupéfiants entre 2013 et 2017

DOMAINE	ORIENTATIONS D'ACTIONS	ACTIONS RÉALISÉES
Information	Améliorer la connaissance sur les accidents avec l'alcool et les produits psycho actifs. Promouvoir le développement du mode de transport alternatif. Mettre en application la charte départementale associant les établissements de nuit.	Sensibilisation des différents publics et plus particulièrement des établissements de nuit, relais des campagnes nationales.
Formation	Mobiliser les entreprises, les collectivités territoriales et les professionnels de santé, notamment la médecine du travail sur le risque alcool et produits psycho actifs.	Mobilisation à travers les forums, et notamment celui organisé avec la CRAMIF et l'UGECAM. Mobilisation des auto-écoles, avec l'organisation d'un forum en 2013 pour sensibiliser les élèves à la conduite.
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.	Sensibilisation en établissements scolaires. Distribution d'éthylotests jetables aux candidats du permis de conduire. Promotion de l'outil Sam, le conducteur désigné, et possibilité de se tester avec l'alcoborne lors de festivals et concerts. Développement d'actions en « itinérant » pour toucher les jeunes.
Contrôle	Mettre en œuvre le volet de l'alcool et produits psycho actifs du plan de contrôle routier.	Alcool , entre <u>2013 et 2016</u> : ➤ 673 070 dépistages réalisés, et 13 106 contrôles positifs. Stupéfiants , sur les années <u>2015 et 2016</u> : ➤ 4 591 dépistages réalisés, et 1 979 contrôles positifs.

3. Les actions entreprises en faveur des usagers vulnérables entre 2013 et 2017

DOMAINE	ORIENTATIONS D' ACTIONS	ACTIONS RÉALISÉES
Infrastructure	Sensibiliser les aménageurs aux risques spécifiques des usagers vulnérables (2RM, piétons, cyclistes).	Diffusion par le biais de l'Union de maires d'un guide pratique à destination des élus.
Information	Acquérir une connaissance plus précise de l'accidentalité spécifique aux usagers vulnérables et mettre en œuvre la diffusion de l'information.	➤ Journée de la sécurité routière dédiée aux 2RM organisée par les CRS.
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 PPRR et dans leur Plan de déplacement entreprise.	➤ TEAM DMX RACING : sensibilisation relative à l'équipement des motards. ➤ CASIM : parcours de maniabilité pour les motards. ➤ JNMM au CNFSR tous les ans au mois de juin.
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 2RM et dans l'information auprès des parents d'élèves.	Le sujet a été abordé en éducation routière, dans les auto-écoles notamment.
Contrôle	Mettre en œuvre le volet 2RM du plan de contrôle routier.	Actions spécifiques 2RM organisées par les forces de l'ordre.

4. Les actions entreprises en faveur des jeunes entre 2013 et 2017

DOMAINE	ORIENTATIONS D' ACTIONS	ACTIONS RÉALISÉES
Information	Adapter et renouveler la communication vers les jeunes et l'adapter à l'âge. Communiquer sur l'alcool et les produits psycho actifs. Favoriser le développement des modes de transport alternatifs.	Actions de sensibilisation lors de concerts et de festivals. Participation au forum santé et à ceux organisés pour les lycéens et les étudiants. Actions de communication dans le journal Le Parisien comme sur la sécurité aux abords des écoles et publication annuelle dans l'agenda de l'Université Paris-Est-Marne-la-Vallée.
Formation	Faire évoluer la formation pour une meilleure prise de conscience du risque routier. Améliorer la maîtrise des jeunes conducteurs en facilitant l'accession au permis de conduire. Mobiliser les entreprises et les centres de formation pour apprentis sur le risque routier.	Actions organisées par des mairies, en collaboration avec la police municipale ou par des associations : semaines de prévention, organisation de pédibus. Charte Confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment avec les CFA pour que les apprentis puissent suivre la conduite accompagnée sur le temps de travail.
Éducation	Favoriser la formation et la responsabilité en amont.	Actions de prévention menées par l'Education nationale dans le cadre de l'attestation de première éducation à la route, de concours annuel d'affiches, ou encore de rondes pédestres et cyclotouristes.

5. Les actions entreprises en faveur des seniors entre 2013 et 2017

DOMAINE	ORIENTATIONS D' ACTIONS	ACTIONS RÉALISÉES
Information	Adapter et renouveler la communication vers les seniors. Communiquer sur l'alcool, les produits psycho actifs et les médicaments. Favoriser le développement des modes de transport alternatifs.	Actions réalisées ponctuellement par des associations ou des communes.
Formation	Faire évoluer la formation post-permis pour une meilleure prise de conscience du risque routier. Mobiliser le milieu associatif.	Organisation de sessions de révision du code de la route.
Éducation	Favoriser la responsabilisation avec la prise de conscience des réalités liées à l'âge.	Sensibilisation à l'occasion de la journée de solidarité du monde combattant.

IV- État des lieux statistique relatif aux enjeux retenus pour le DGO 2018-2022

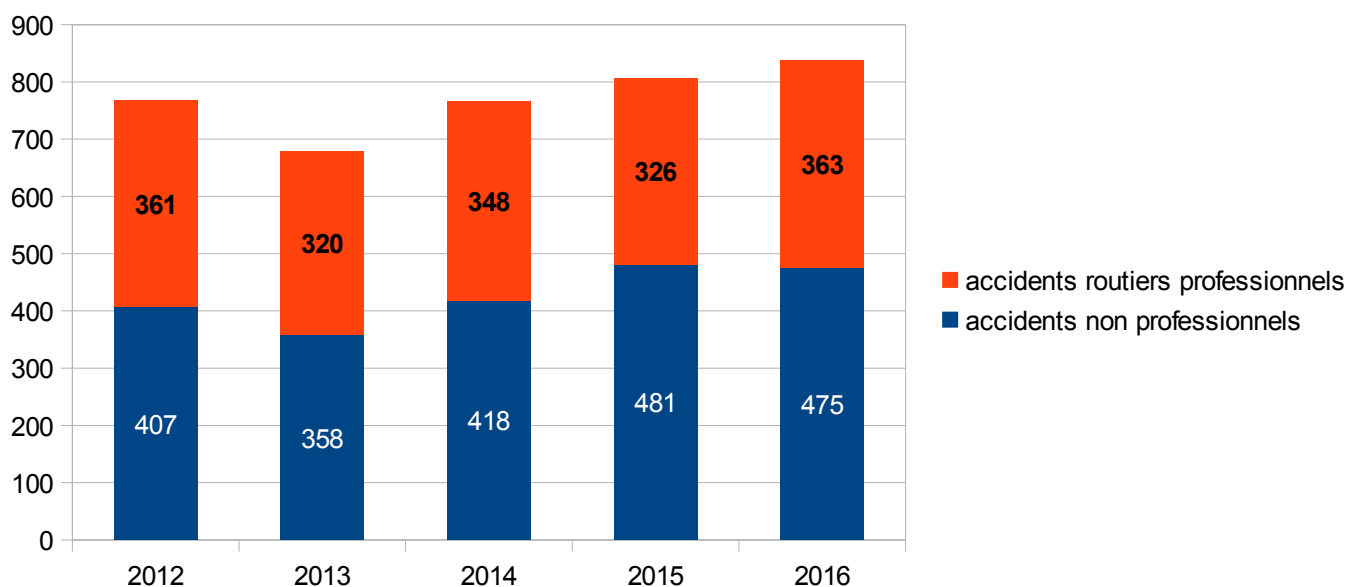
1. Le risque routier professionnel

Au niveau national, le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail. Il se décompose en **deux risques distincts** :

- le risque « trajet professionnel », qui consiste en un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle ;
- et le risque « trajet domicile-travail », qui consiste en un déplacement entre le domicile et le travail.

En Seine-et-Marne, pour l'année 2015, on comptabilise 5 815 déclarations d'accident de travail : 4% sont des accidents de travail « trajet professionnel » et 18% sont des accidents de travail « trajet ». Au total, ces accidents représentent une moyenne de 77 jours d'arrêt (*source Assurance maladie*).

Entre 2012 et 2016, on comptabilise 1718 accidents routiers professionnels:

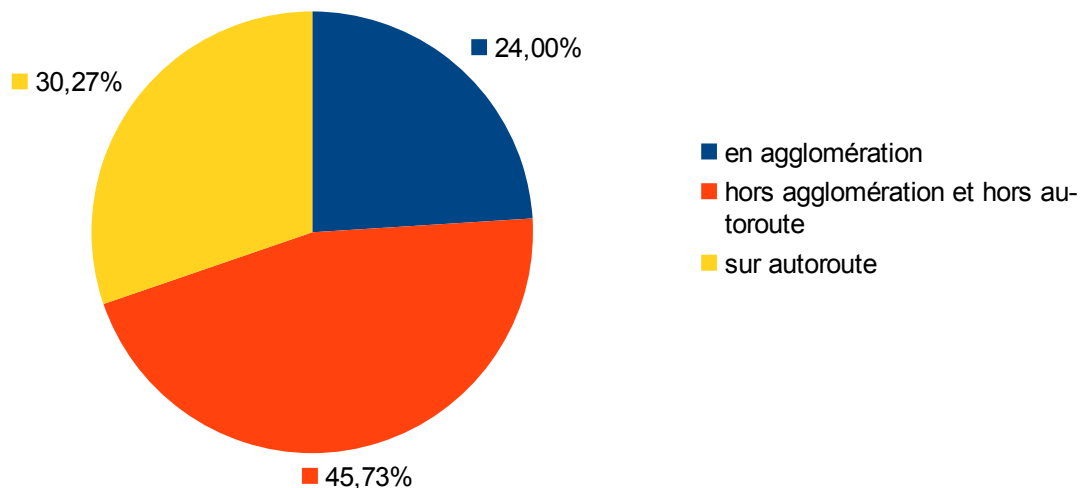


La part du risque routier professionnel est plus importante en Seine-et-Marne qu'au niveau national :

Période 2012-2016		Nombre d'accidents	Nombre de tués
Accidents liés au risque routier professionnel	Seine-et-Marne	1 718	175
	France métropolitaine	108 978	6 446
Part du risque routier professionnel	Seine-et-Marne	44,6 %	47,4 %
	France métropolitaine	37,6 %	37,4 %

a) Les accidents liés au trajet professionnel représenteraient 44 % du risque routier professionnel¹

- Les accidents liés au trajet professionnel se produisent majoritairement hors agglomération et hors autoroute



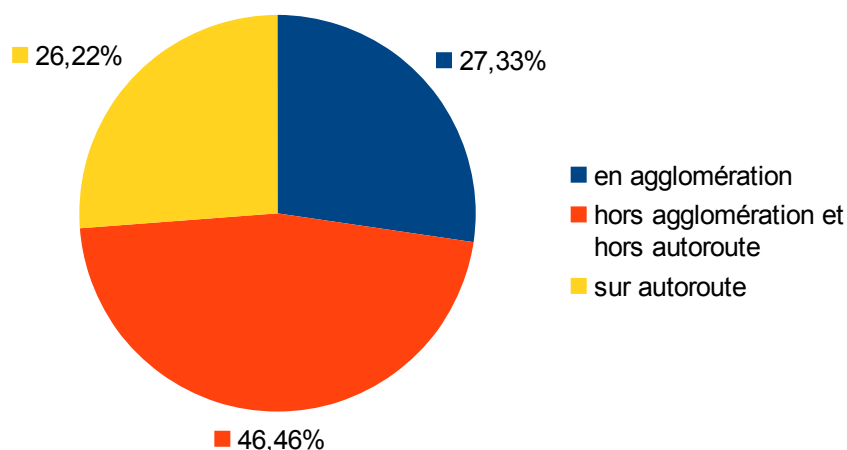
- Les véhicules légers et utilitaires sont les premiers concernés par les accidents de trajet professionnel, suivis des poids lourds et des bus

TRAJET PROFESSIONNEL	NOMBRE DE VÉHICULES CONCERNÉS	PART DES ACCIDENTS TRAJET PROFESSIONNEL PAR RAPPORT À L'ENSEMBLE
VL + VU	405	54 %
PL + Bus	297	39,60 %
Autocar	68	9,07 %
2RM	51	6,80 %
Autres	24	3,20%
Vélo	4	0,53 %

¹ L'indicateur relatif aux accidents professionnels n'est pas toujours correctement renseigné.

b) Les accidents liés au trajet domicile-travail représenteraient 56 % du risque routier professionnel

- Les accidents liés au trajet domicile-travail se produisent majoritairement hors agglomération et hors autoroute

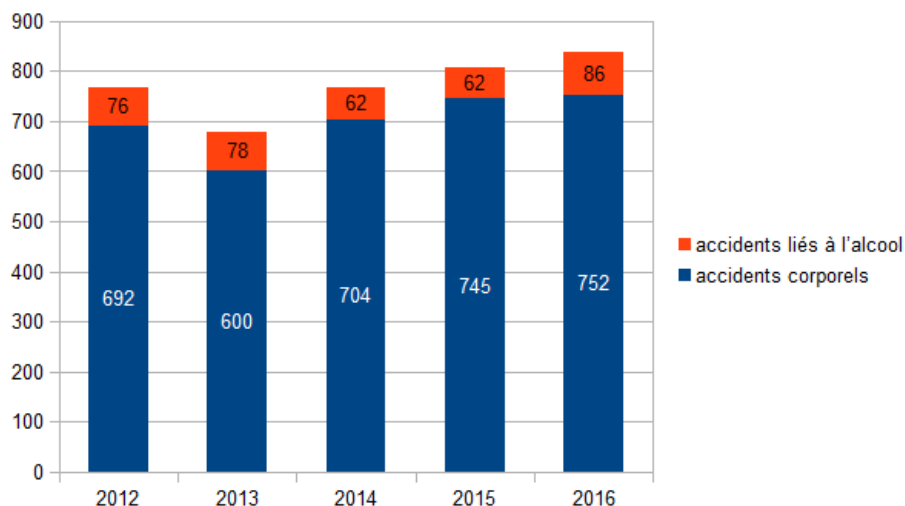


2. L'alcool et les stupéfiants

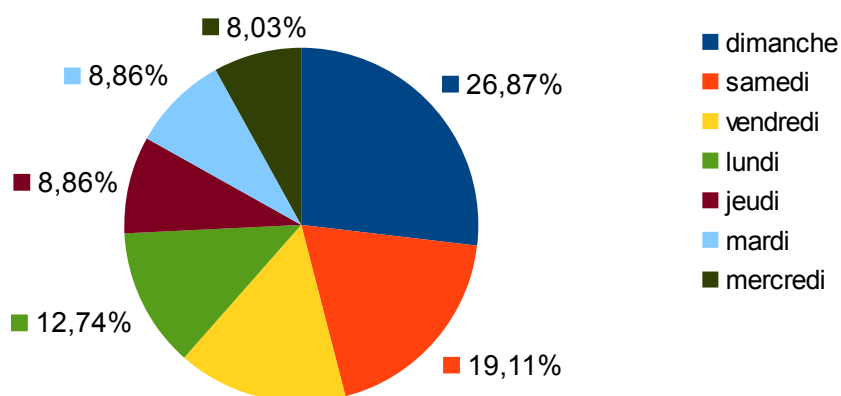
La **conduite après usage de substances psycho actives** constitue le second enjeu puisqu'au niveau national en 2016, 25,1 % des accidents mortels impliquent un conducteur ou un piéton alcoolisé, et 15,6 % un conducteur ou un piéton sous l'emprise d'un stupéfiant.

a) L'alcool

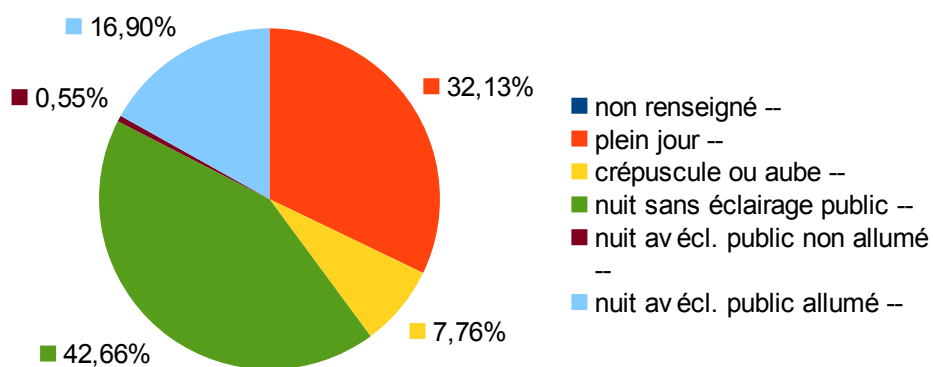
En Seine-et-Marne, sur la période de 2012 à 2016, la part des accidents liés à l'alcool représente 364 accidents sur un ensemble de 3 856 – soit une moyenne de 9,4 % des accidents. Mais il convient de noter que cet indicateur n'est pas toujours bien recensé et que les accidents liés à l'alcool sont vraisemblablement plus nombreux que ne l'indiquent ces statistiques.



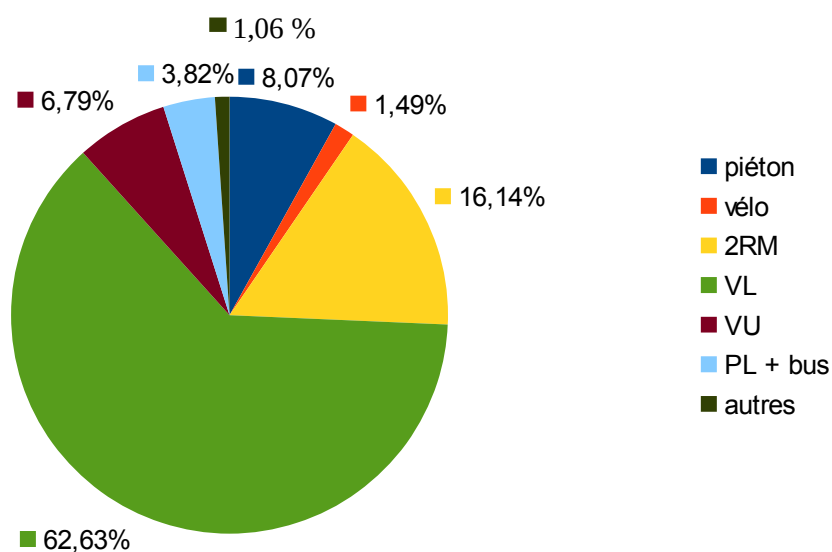
- Les accidents liés à l'alcool se sont produits, pour près de la moitié d'entre eux, le week-end



- Les accidents liés à l'alcool se produisent essentiellement la nuit

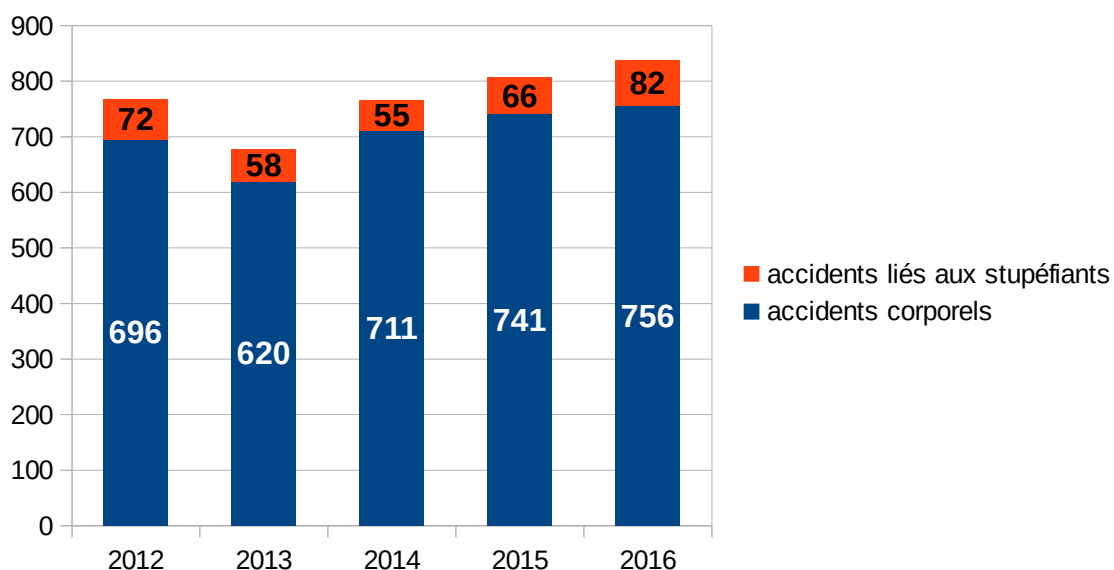


- Les accidents liés à l'alcool impliquent majoritairement les véhicules légers

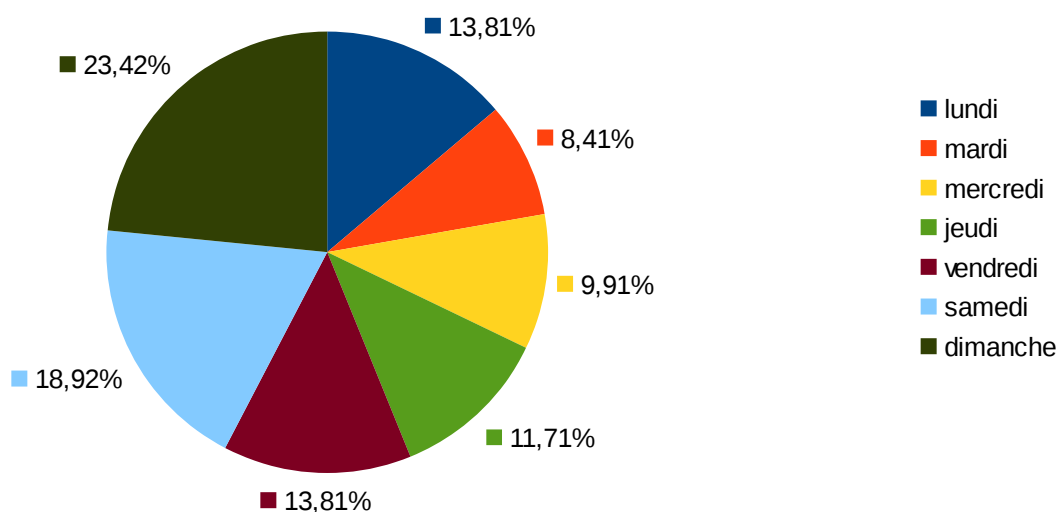


b) Les stupéfiants

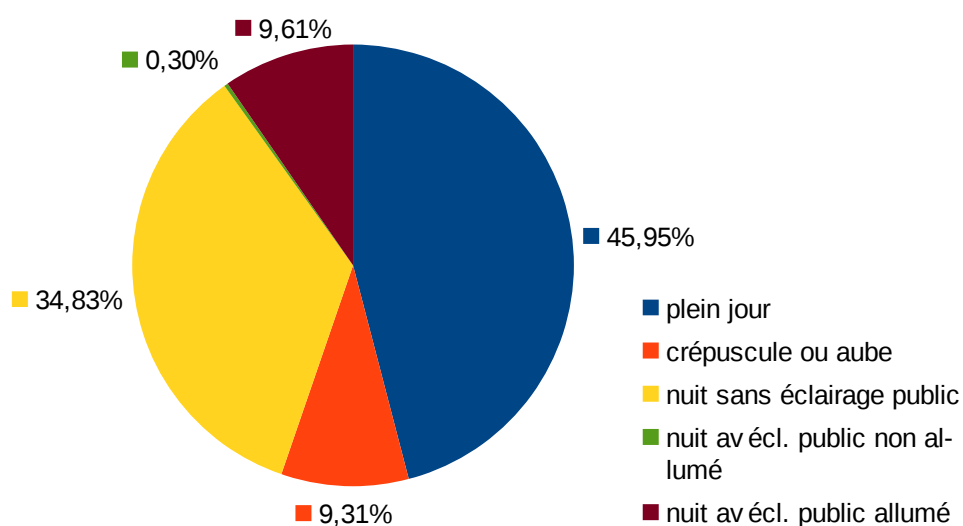
Sur la période 2012-2016 en Seine-et-Marne, on recense 333 accidents liés aux stupéfiants, soit 8,6 % des accidents. L'augmentation apparente des accidents liés aux stupéfiants est au moins en partie liée à la généralisation des dépistages et à un meilleur renseignement de cette information.



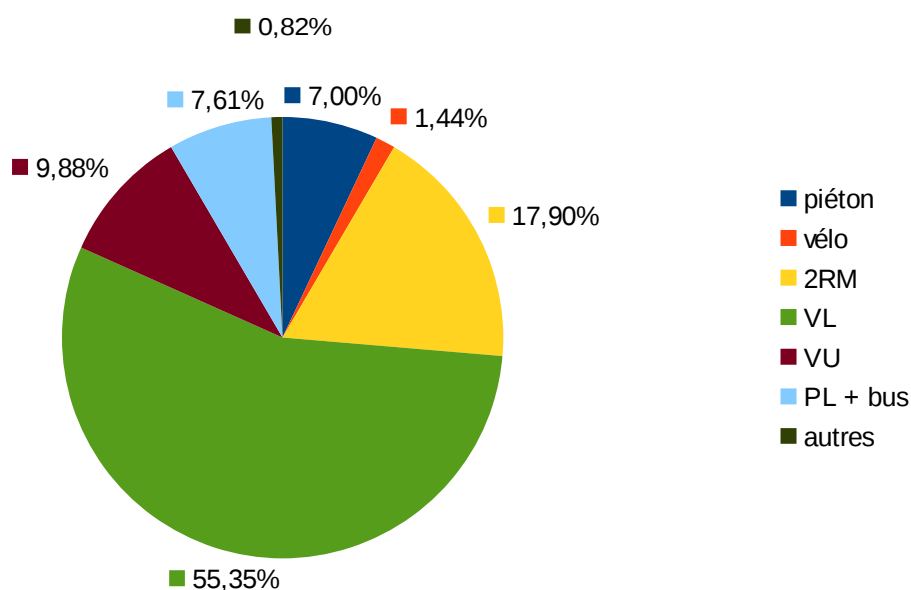
- Les accidents liés aux stupéfiants se sont produits essentiellement le week-end



- Les accidents liés aux stupéfiants se produisent aussi bien en plein jour que la nuit



- Les accidents liés aux stupéfiants impliquent majoritairement les véhicules légers



3. Les jeunes

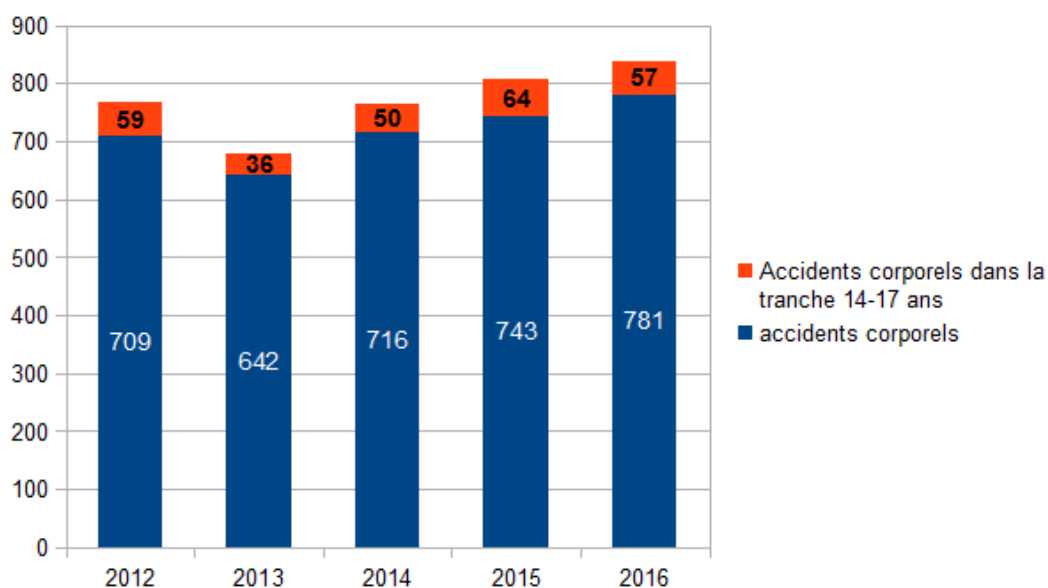
Pour l'enjeu jeunes, on distingue **3 classes d'âge** :

- les adolescents âgés de 14 à 17 ans qui représentent au niveau national en 2016 3,1 % des personnes tuées et 6,4 % des victimes des accidents ;
- les jeunes de 18 à 24 ans qui représentent au niveau national 17,2 % des personnes tuées et 18,8 % des victimes des accidents ;
- et les jeunes adultes de 25 à 29 ans qui représentent au niveau national 8,7 % des personnes tuées et 11,4 % des victimes des accidents.

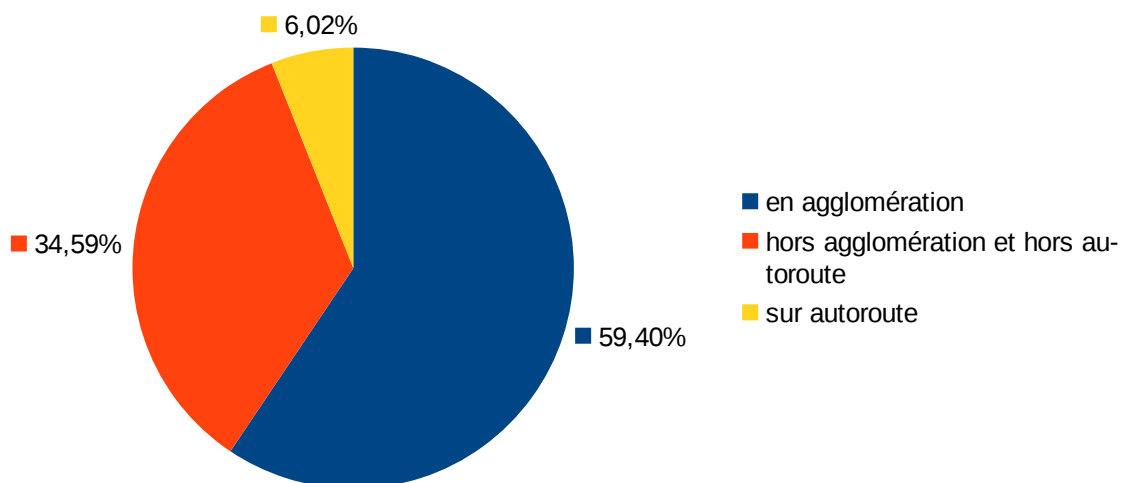
En Seine-et-Marne, 3 857 accidents ont impliqué un jeune, parmi lesquels les 18-24 ans puis les 25-29 ans sont surreprésentés.

	Accidents corporels	Nombre d'accidents impliquant un jeune de :		
		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
2012	768	59	264	195
2013	678	36	235	184
2014	766	50	270	211
2015	807	64	268	189
2016	838	57	263	196
Total 2012-2016	3 857	266	1 300	975

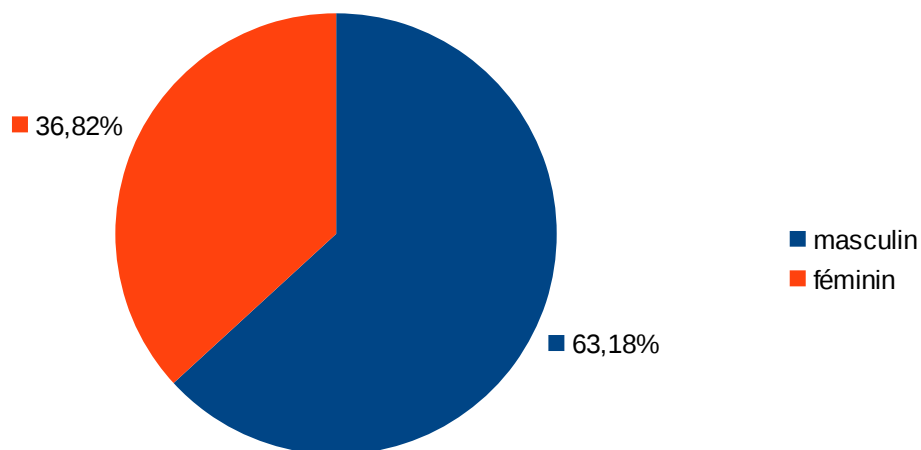
a) La part des accidents impliquant la tranche d'âge des 14-17 ans est relativement stable



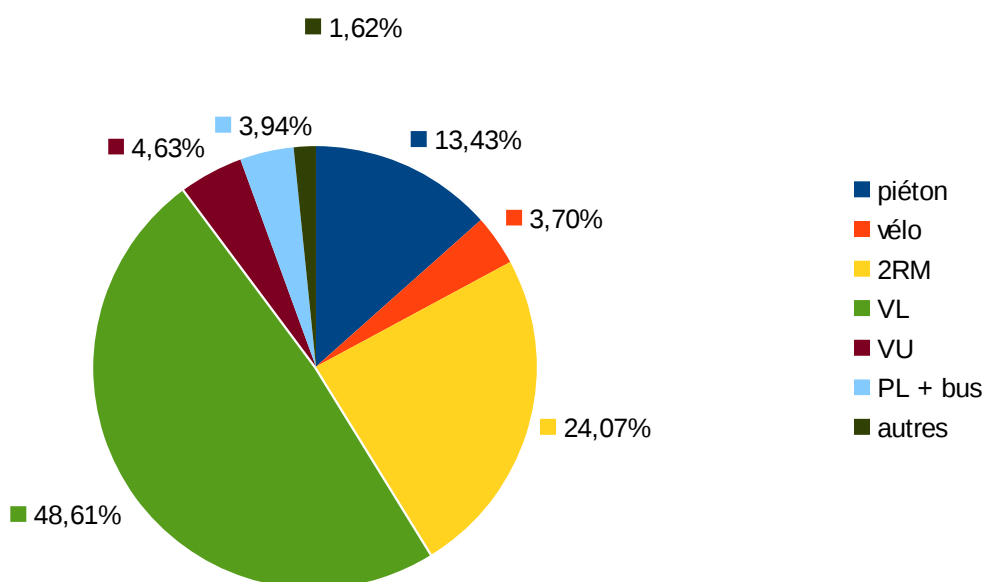
- Les accidents impliquant la tranche d'âge des 14-17 ans se produisent majoritairement en agglomération



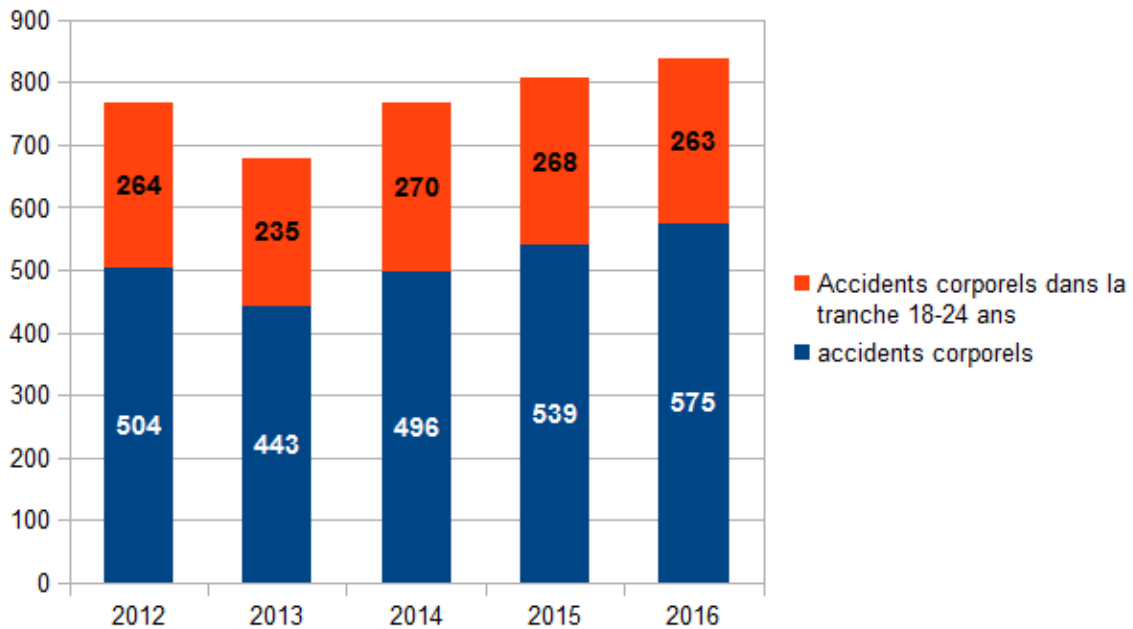
- Les deux tiers des accidents de la tranche d'âge des 14-17 ans impliquent le sexe masculin



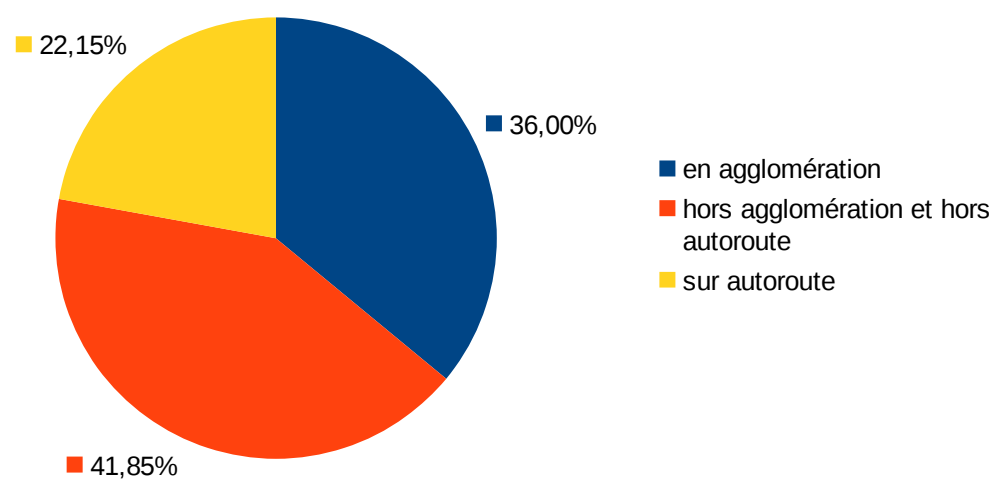
- Les accidents impliquant la tranche d'âge des 14-17 ans concernent essentiellement les véhicules légers puis les deux-roues motorisés



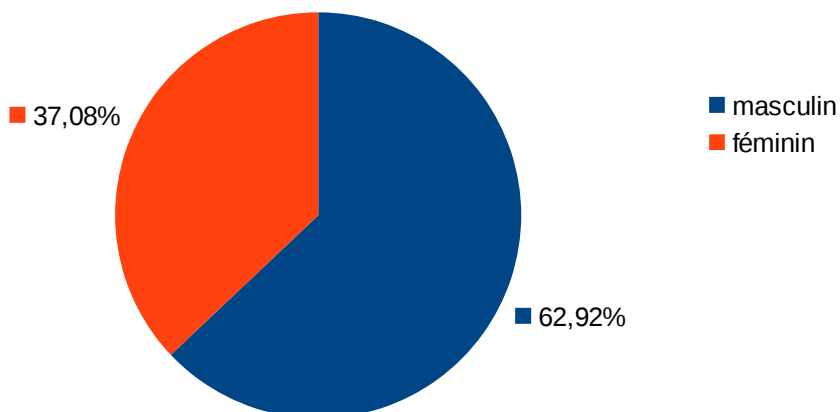
b) La part des accidents impliquant la tranche d'âge des 18-24 ans est relativement stable



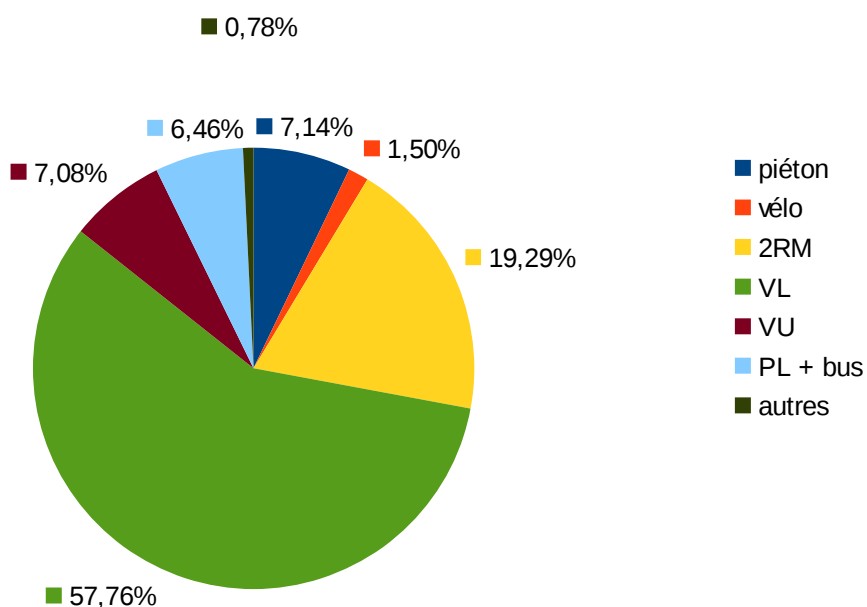
- Les accidents impliquant la tranche d'âge des 18-24 ans se produisent majoritairement hors agglomération et hors autoroute



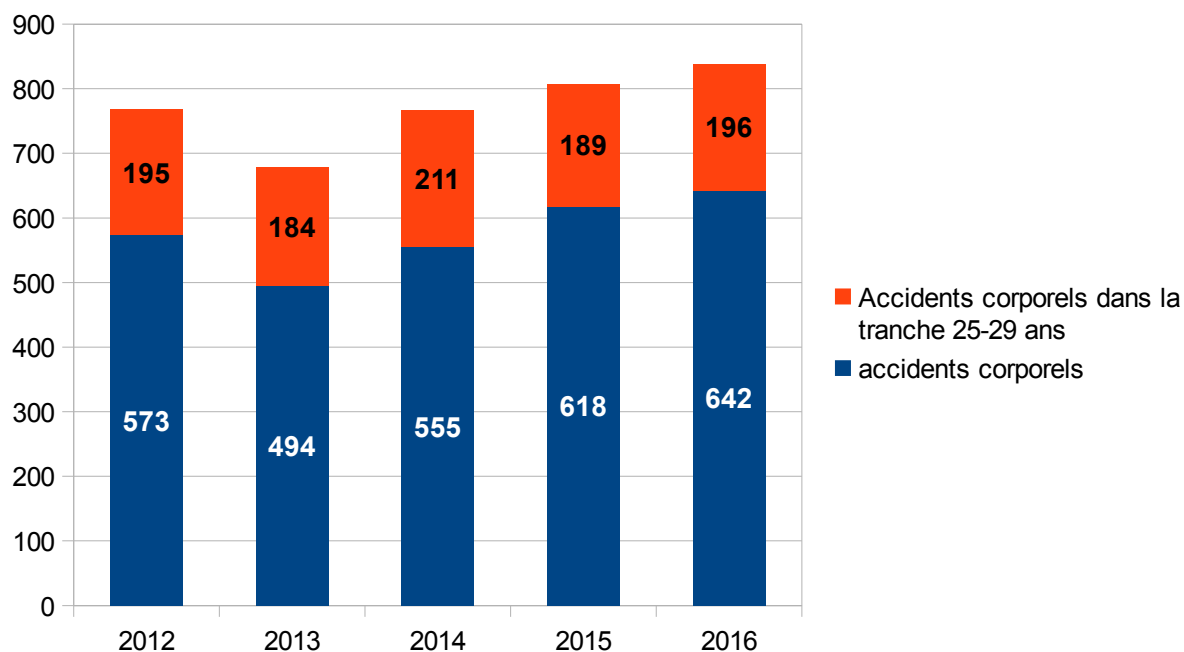
- Les deux tiers des accidents de la tranche d'âge des 18-24 ans impliquent le sexe masculin



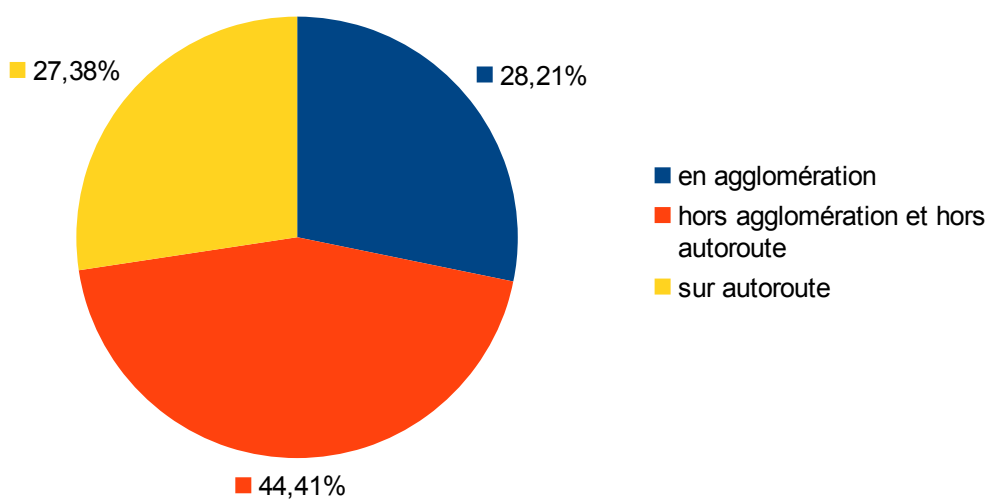
- Les accidents impliquant la tranche d'âge des 18-24 ans concernent essentiellement les véhicules légers puis les deux-roues motorisés



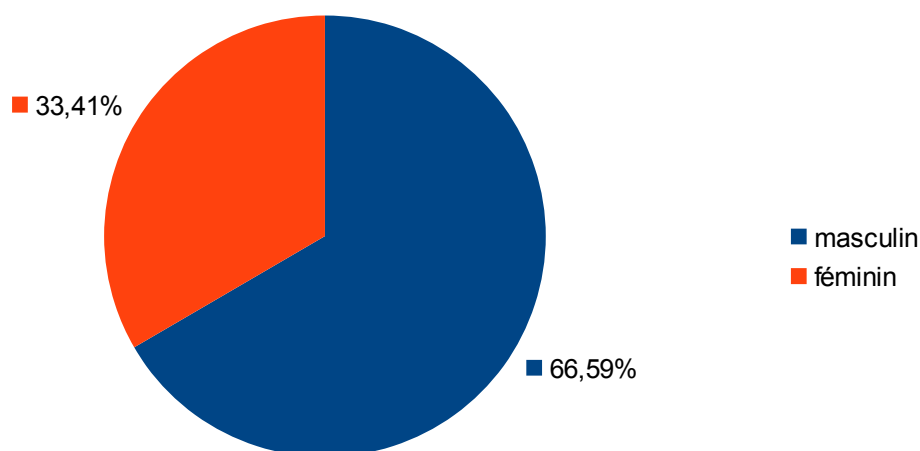
c) La part des accidents impliquant la tranche d'âge des 25-29 ans est relativement stable



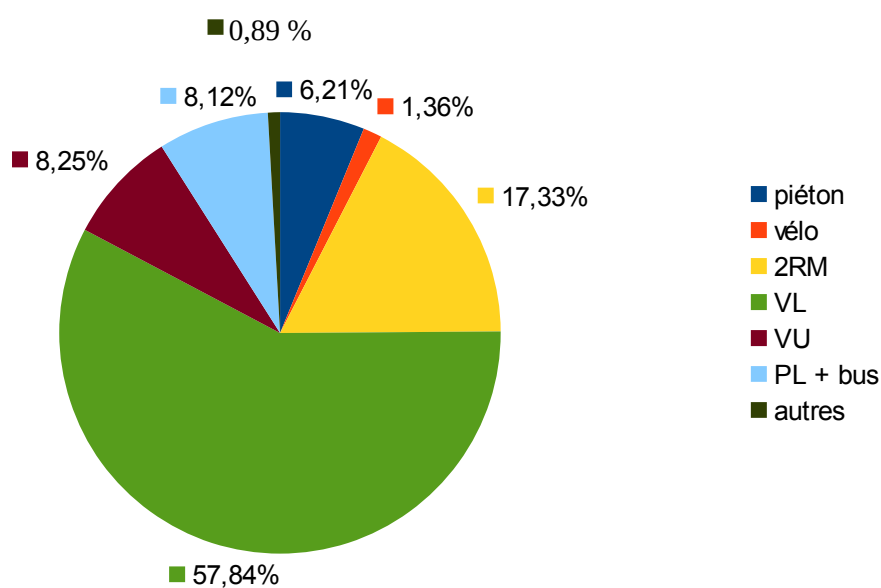
- **Les accidents impliquant la tranche d'âge des 25-29 ans se produisent majoritairement hors agglomération et hors autoroute**



- Les deux tiers des accidents de la tranche d'âge des 25-29 ans impliquent le sexe masculin



- Les accidents impliquant la tranche d'âge des 25-29 ans concernent essentiellement les véhicules légers puis les deux-roues motorisés

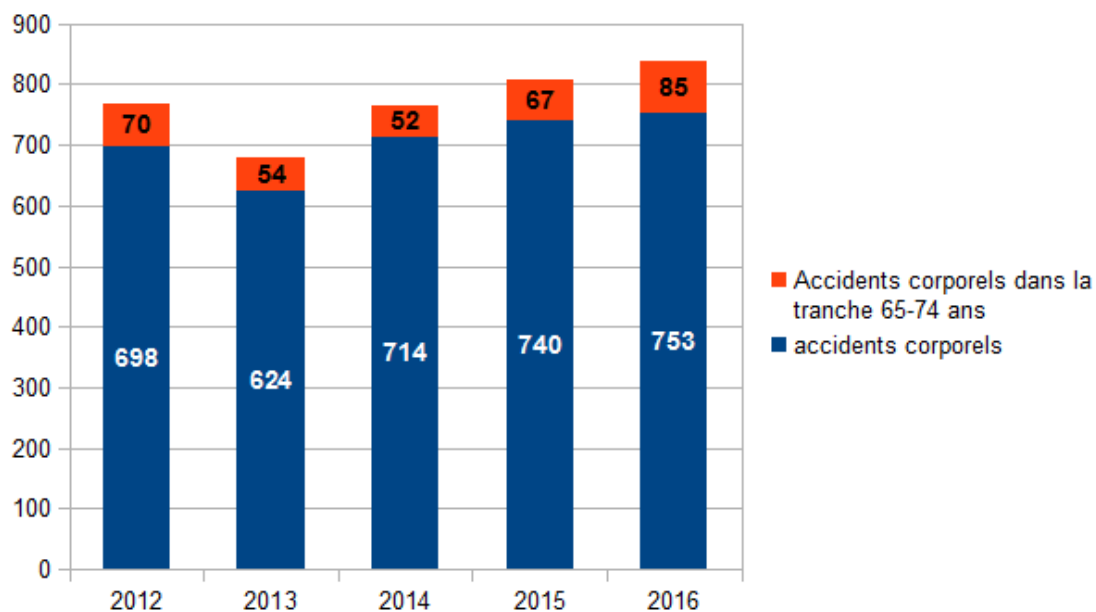


4. Les seniors

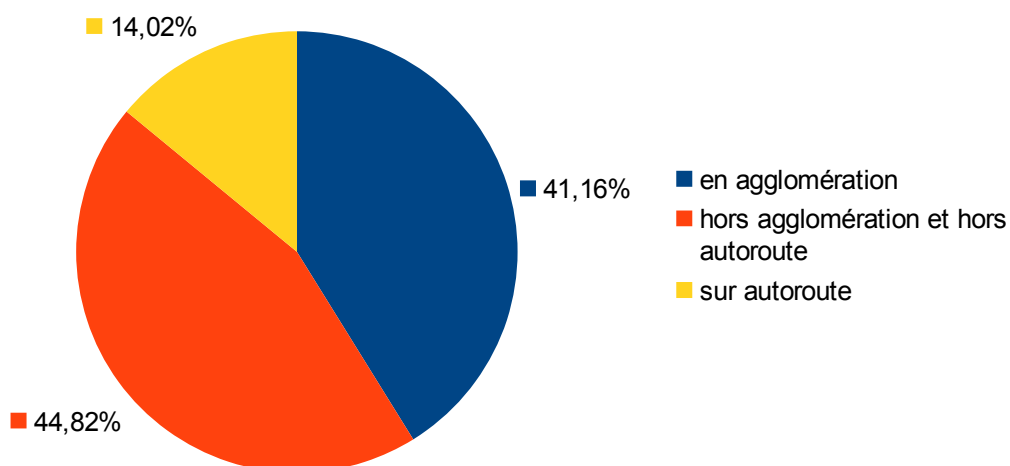
Pour l'enjeu seniors, on distingue deux classes d'âge :

- les seniors âgés de 65 à 74 ans qui représentent au niveau national en 2016 9,2 % des personnes tuées et 5,5 % des victimes des accidents ;
- les seniors âgés de 75 ans et + qui représentent au niveau national 16,3 % des personnes tuées et 5,4 % des victimes des accidents.

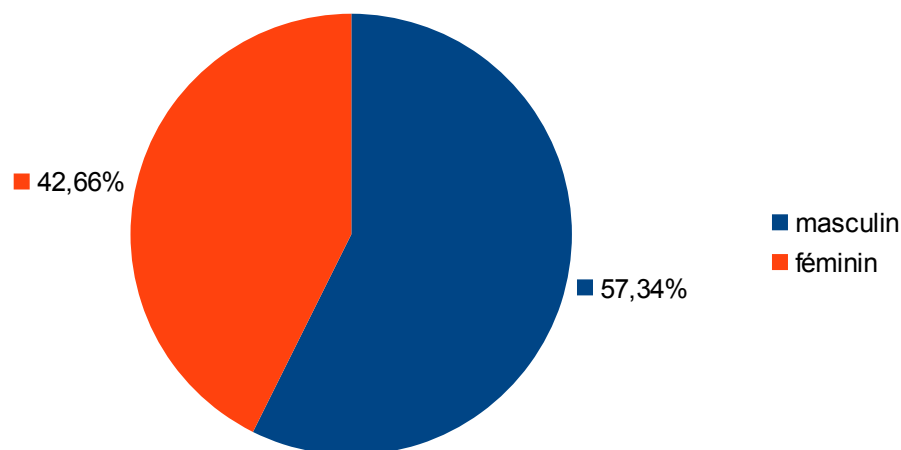
a) Les 65-74 ans sont concernés par 328 accidents corporels entre 2012 et 2016 en Seine-et-Marne, soit 8,5 % des accidents



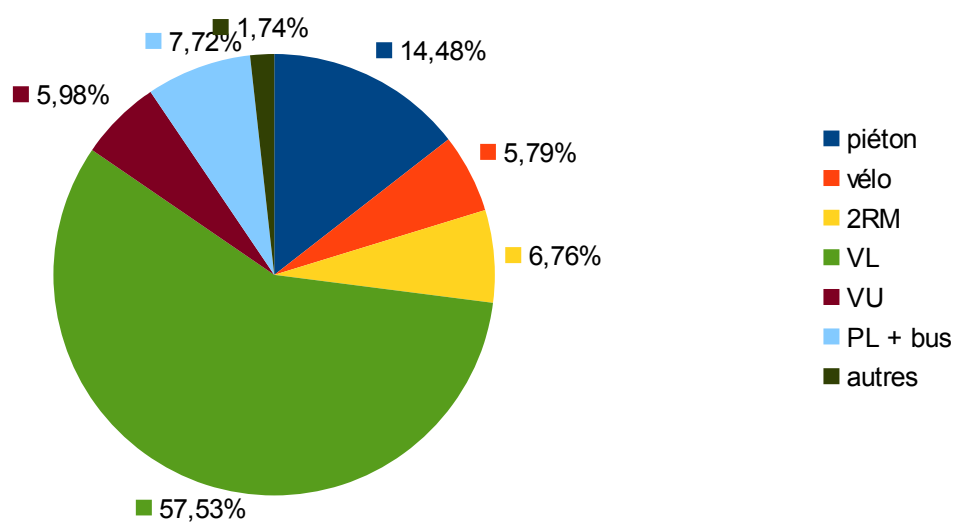
- Les accidents impliquant la tranche d'âge des 65-74 ans se produisent majoritairement hors agglomération et hors autoroute puis en agglomération



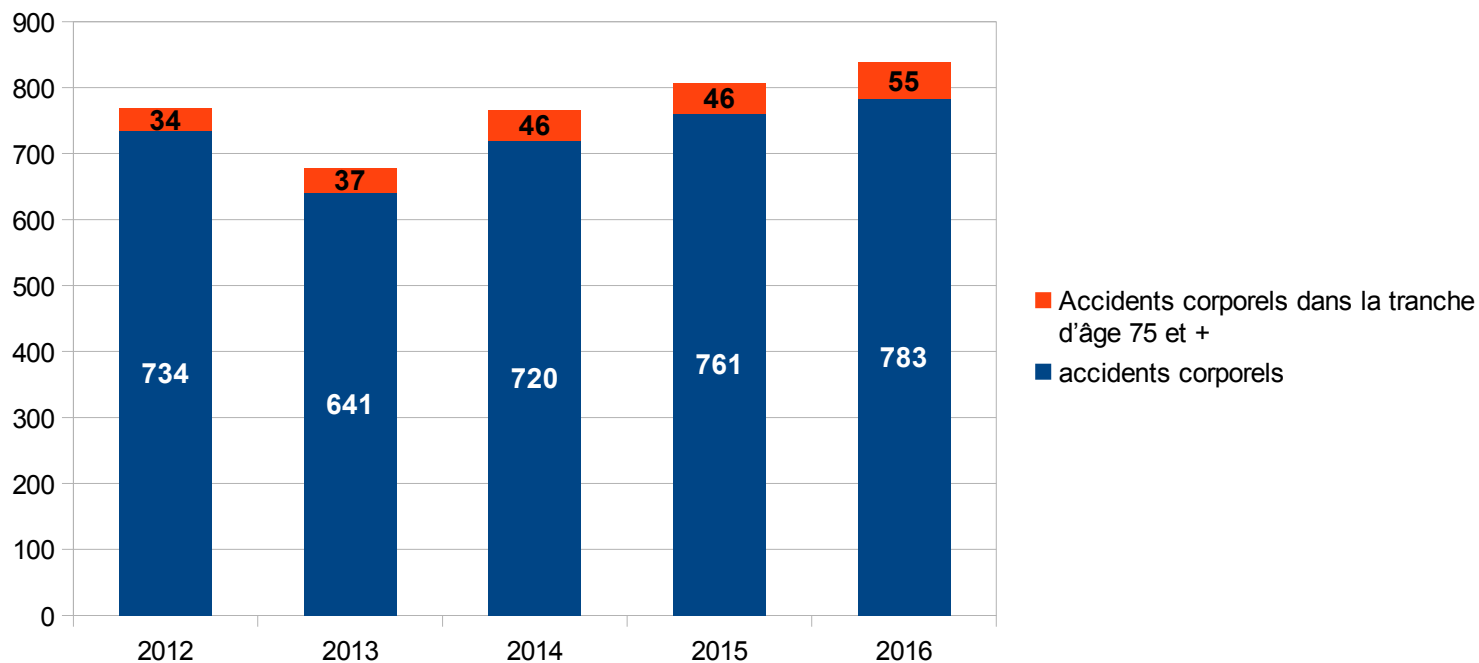
- Plus de la moitié des accidents de la tranche d'âge des 64-75 ans implique le sexe masculin



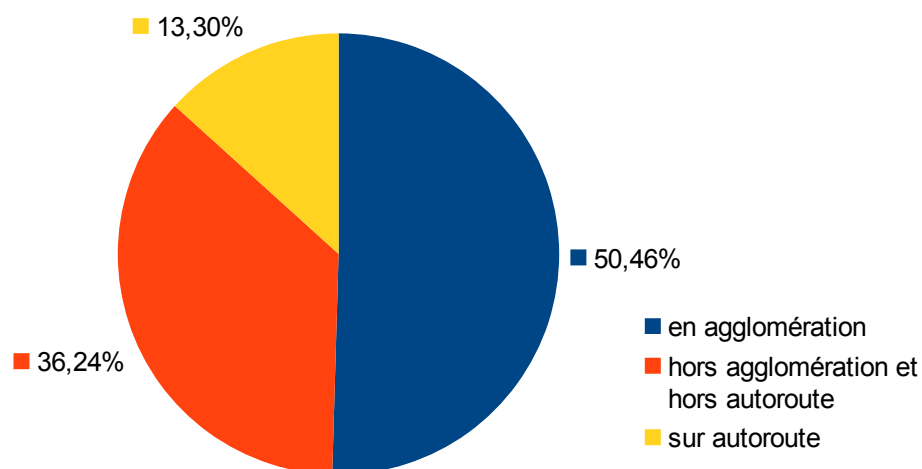
- Les accidents impliquant la tranche d'âge des 64-75 ans concernent essentiellement les véhicules légers



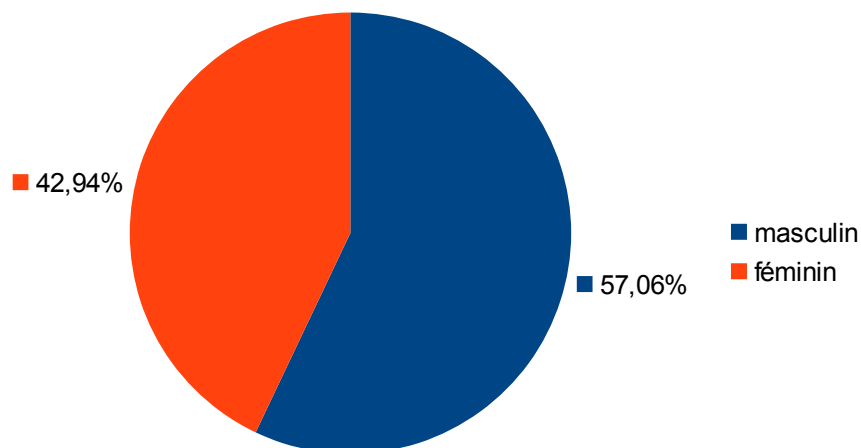
b) Les plus de 75 ans sont concernés par 218 accidents corporels entre 2012 et 2016 en Seine-et-Marne, soit 5,6 % des accidents



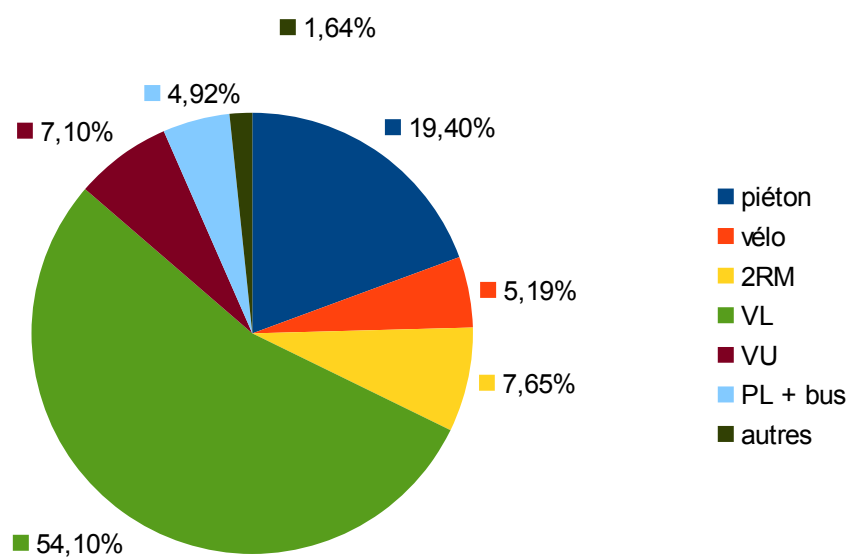
- Les accidents impliquant la tranche d'âge des plus 75 ans se produisent majoritairement en agglomération



- Plus de la moitié des accidents de la tranche d'âge des 75 ans et plus implique le sexe masculin



- Les accidents impliquant la tranche d'âge des 75 ans et plus concernent essentiellement les véhicules légers puis les piétons

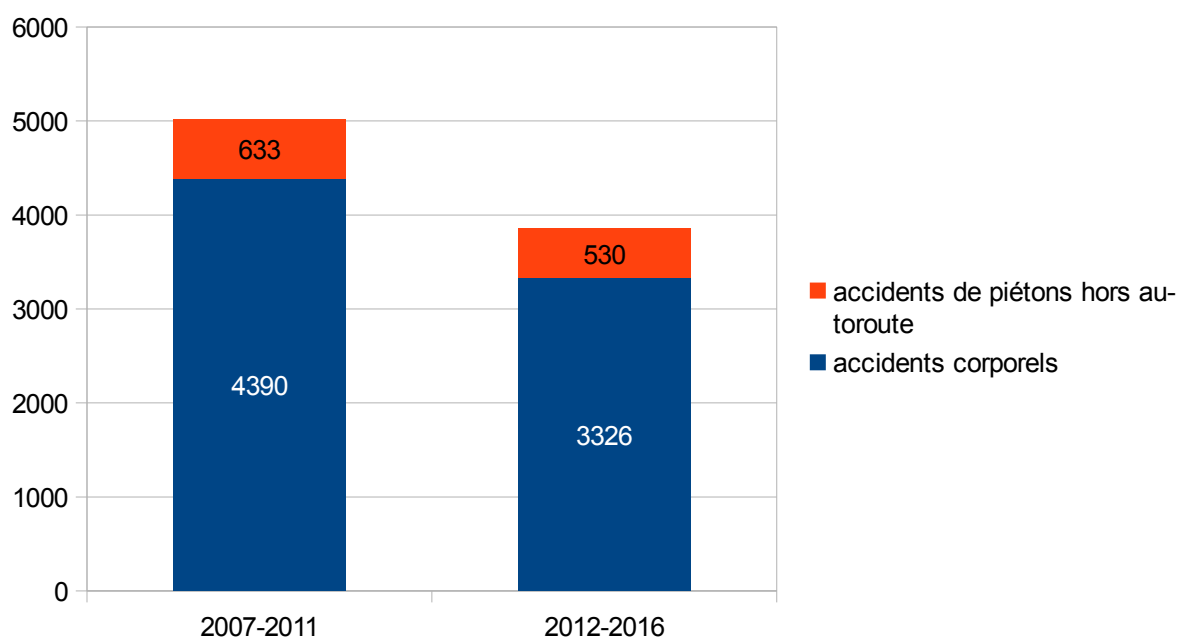


5. Le partage de la voirie

Compte tenu de l'accidentologie du département, le partage de la voirie constitue le premier enjeu facultatif du DGO 2018-2022 car les **usagers vulnérables** représentent un tiers des accidents mortels.

a) Les piétons sont concernés par 530 accidents, soit 14 % des accidents corporels

On comptabilise ici tous les piétons, y compris en rollers ou trottinette, en excluant les accidents impliquant des piétons sur autoroute, car ils ne concernent pas l'enjeu « partage de la voirie ».



Sur la période de 2012 à 2016, la part des accidents hors autoroute impliquant un piéton a légèrement augmenté par rapport à la période de 2007 à 2011.

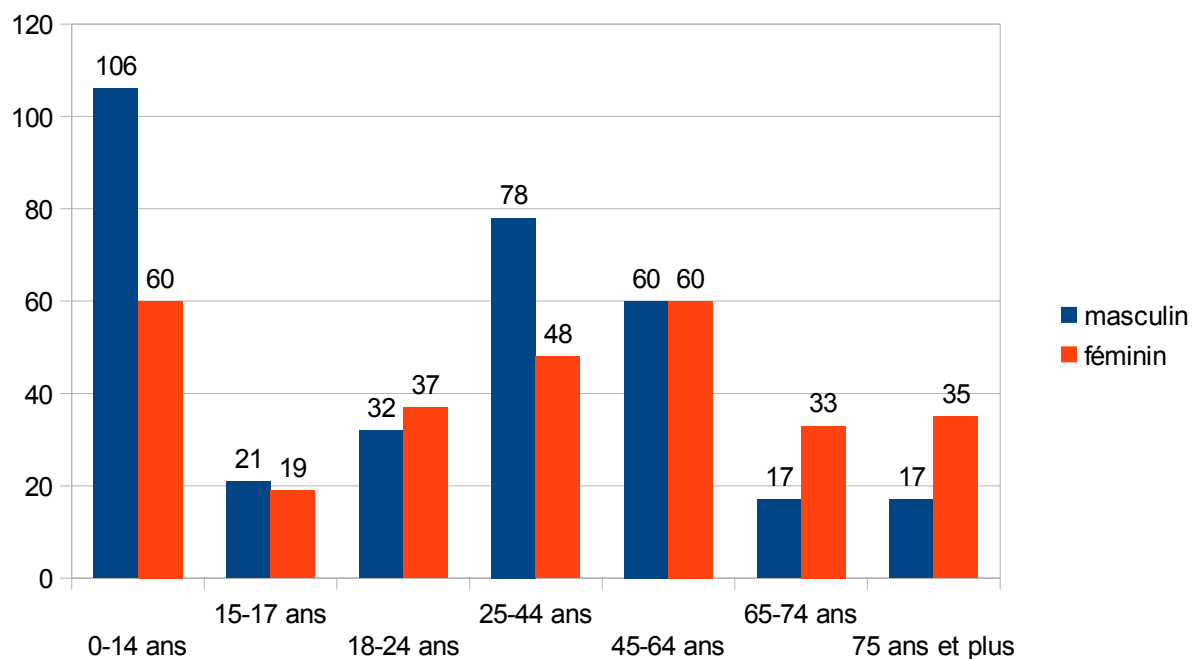
- Les accidents impliquant un piéton sont majoritairement liés aux VL

	Nombre d'accidents piétons
VL	428
TC	30
VU	29
2RM	27
PL	10
Autres	10
Vélo	3
Ensemble	530
	<i>Un accident peut impliquer plusieurs usagers.</i>

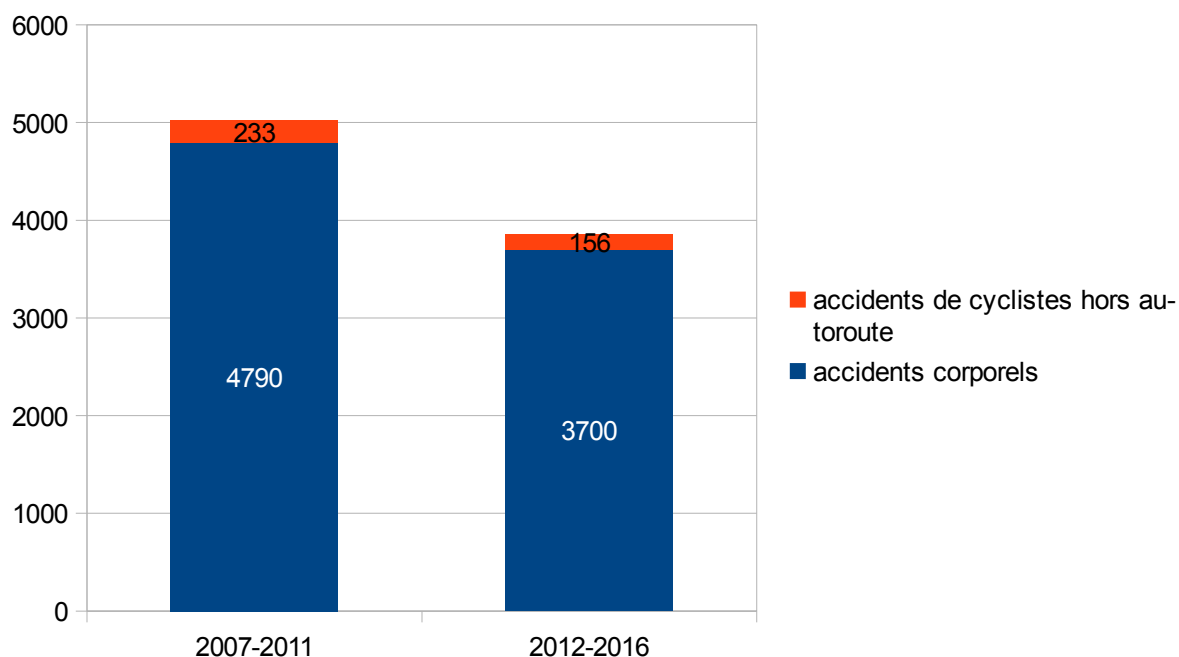
- Les accidents impliquant un piéton se produisent essentiellement en agglomération dans les communes de plus de 5 000 habitants

Période 2012-2016	Nombre d'accidents piétons	%
En agglomération, communes de 5 000 habitants et plus	393	74,2
En agglomération, communes de moins de 5 000 habitants	82	15,5
Hors agglomération et hors autoroute	55	10,4
Total	530	100

- La tranche d'âge des 0-14 ans est la plus touchée dans les accidents impliquant un piéton



b) Les cyclistes sont concernés par 156 accidents, soit 4 % des accidents corporels



Sur la période de 2012 à 2016, la part des accidents hors autoroute impliquant un cycliste est restée stable par rapport à la période de 2007 à 2011.

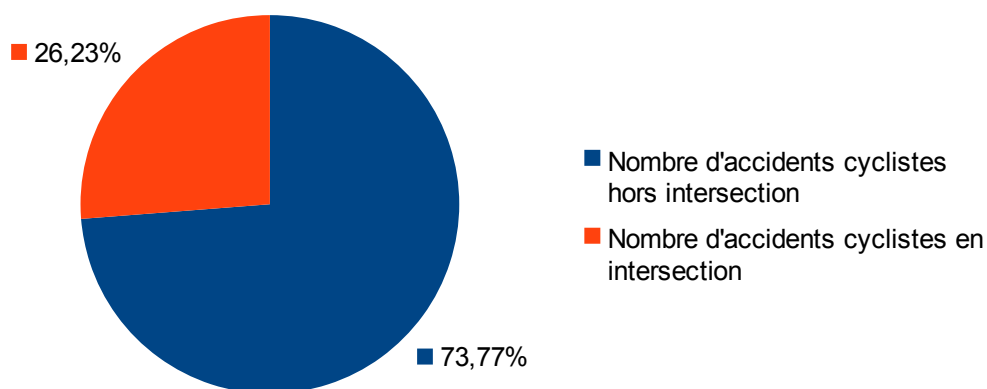
- Les accidents impliquant un cycliste sont majoritairement liés aux VL**

	Nombre d'accidents cyclistes
VL	117
Vélo	10
VU	10
PL	7
Autres	5
2RM	4
Piétons	3
TC	1
Ensemble	157

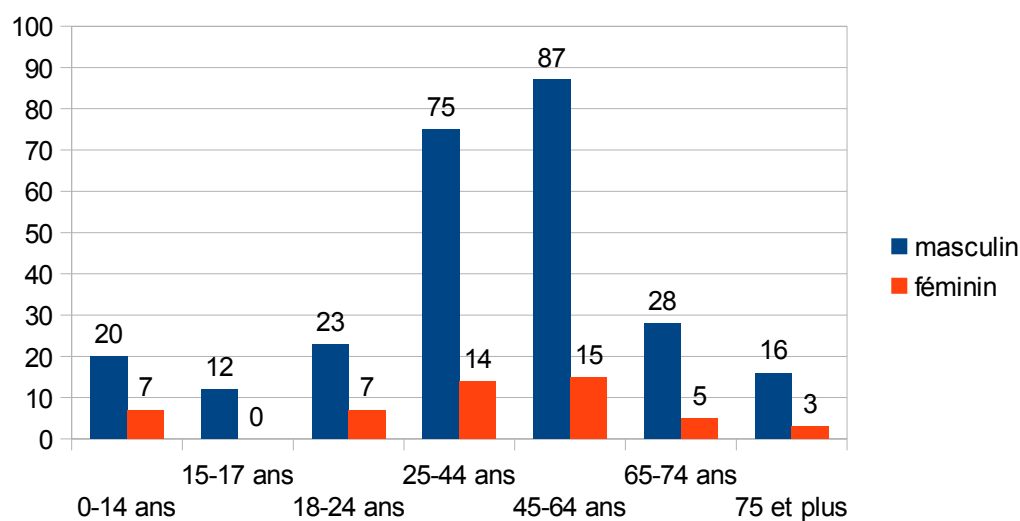
- Les accidents impliquant un cycliste se produisent essentiellement en agglomération dans les communes de plus de 5 000 habitants

Période 2012-2016	Nombre d'accidents cyclistes	%
En agglomération, communes de 5 000 habitants et plus	393	80,4
Hors agglomération et hors autoroute	67	13,7
En agglomération, communes de moins de 5 000 habitants	29	5,9
Total	489	100

- Deux tiers des accidents impliquant un cycliste se produisent en intersection

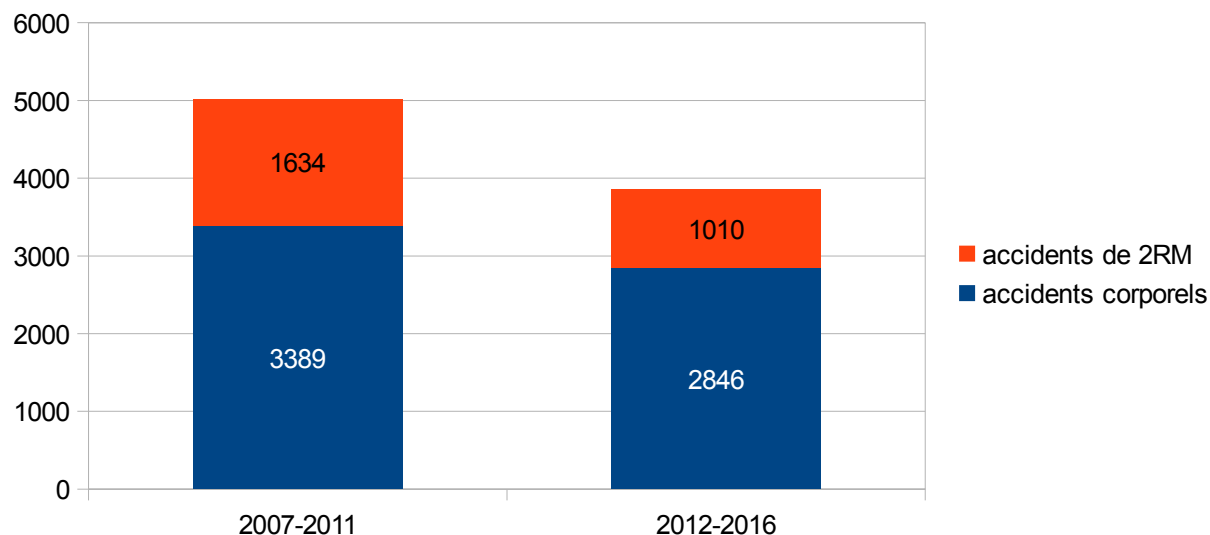


- Les hommes sont surreprésentés parmi les cyclistes accidentés et la tranche d'âge la plus concernée est celle des 25-64 ans



6. Les deux-roues motorisés

En Seine-et-Marne, les deux-roues motorisés sont concernés par 1 010 accidents, soit 26 % des accidents du département. Ils constituent le second enjeu facultatif car ils représentent 24 % des personnes tuées lorsqu'un 2RM inférieur ou égal à 125 cm³ est impliqué, et 77 % lorsqu'un 2RM supérieur à 125 cm³ est impliqué. Aussi, une distinction selon le type de cylindre est réalisée.



Sur la période de 2012 à 2016, la part des accidents impliquant un 2RM a diminué par rapport à la période de 2007 à 2011. La part des accidents de 2RM est inférieure en Seine-et-Marne par rapport au niveau national, mais le nombre de tués est plus important :

2012-2016		Nombre d'accidents de 2RM	Nombre total d'accidents	% d'accidents de 2RM
Nombre d'accidents corporels	Seine-et-Marne	1010	3856	26,2
	France métropolitaine	106 2455	289 5655	36,7

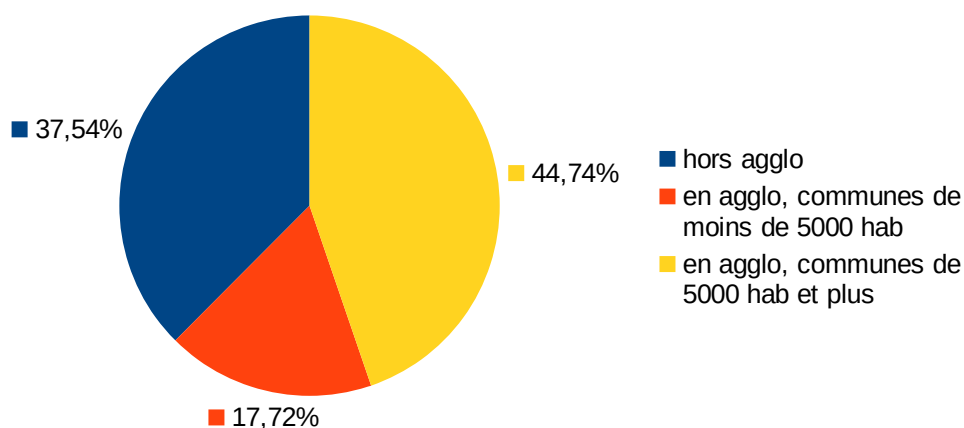
2012-2016		Nombre d'usagers de 2RM tués	Nombre total de tués	% de tués de 2RM
Nombre de tués	Seine-et-Marne	89	369	24,1
	France métropolitaine	3926	17 2433	22,8

- a) La part des accidents de 2RM inférieurs ou égaux à 125 cm³ et des tués en Seine-et-Marne est inférieure au niveau national

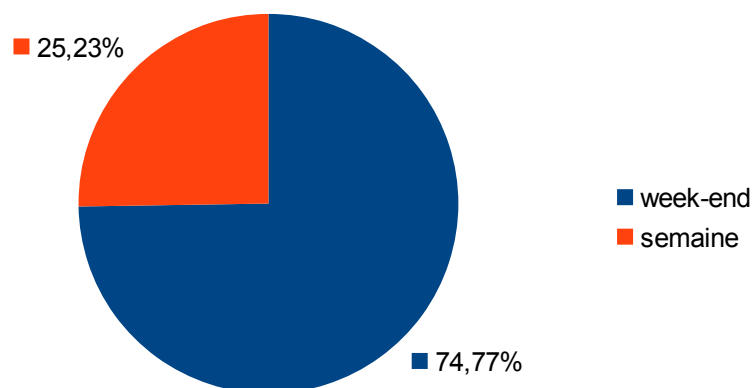
2012-2016		Nombre d'accidents de 2RM < 125 cm ³	Nombre total d'accidents en 2RM	% d'accidents de 2RM
Nombre d'accidents corporels	Seine-et-Marne	333	1 010	33
	France métropolitaine	60 7199	106 2455	57,1

2012-2016		Nombre d'usagers de 2RM < 125 cm ³ tués	Nombre total de tués en 2RM	% de tués de 2RM
Nombre de tués	Seine-et-Marne	21	89	23,6
	France métropolitaine	1 222	3 926	31,1

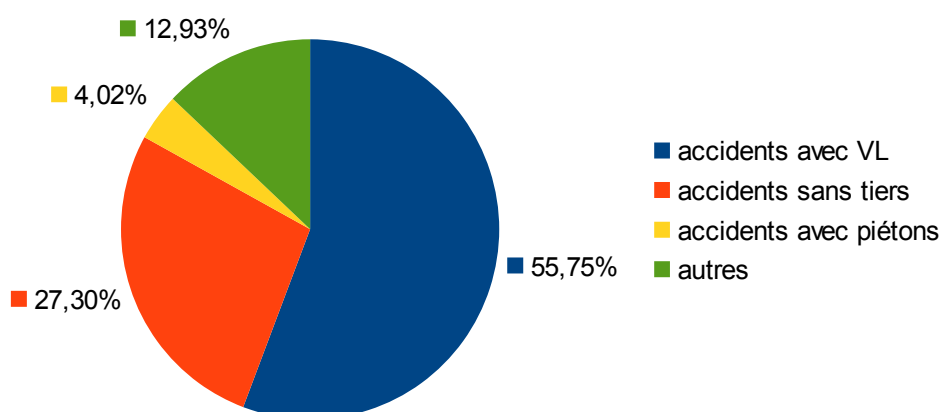
- Les accidents impliquant un 2RM inférieur ou égal à 125 cm³ se produisent d'abord en agglomération dans les communes de plus de 5 000 habitants puis hors agglomération



- Les accidents impliquant les 2RM inférieurs ou égaux à 125 cm³ se produisent essentiellement le week-end



- Les accidents de 2RM inférieurs ou égaux à 125 cm³ se produisent majoritairement avec des véhicules légers

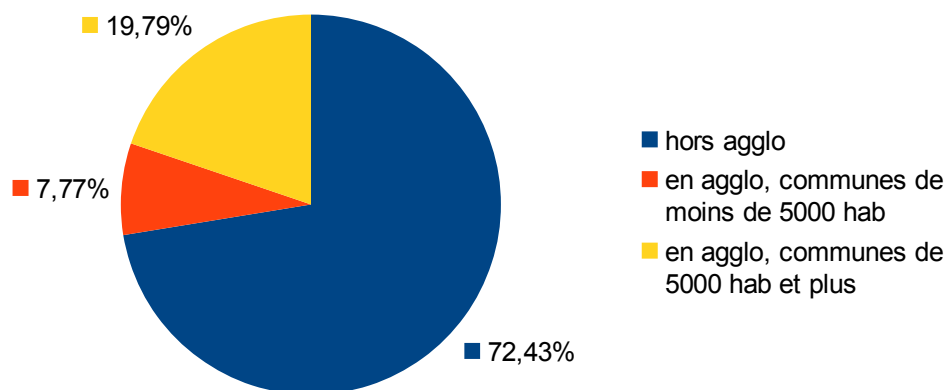


b) La part des accidents de 2RM supérieurs à 125 cm³ et des tués en Seine-et-Marne est supérieure au niveau national

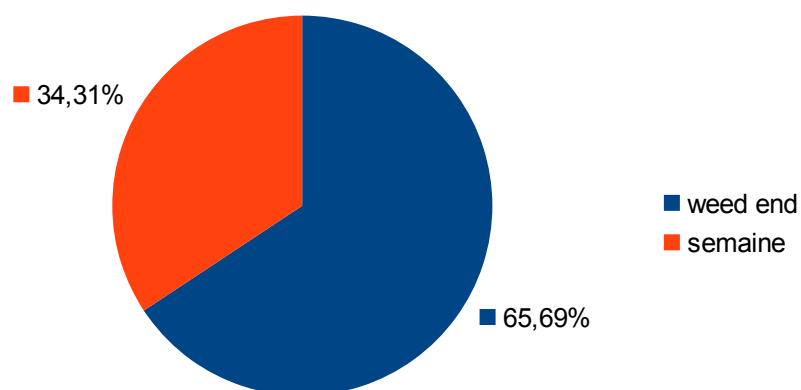
2012-2016		Nombre d'accidents de 2RM > 125 cm ³	Nombre total d'accidents en 2RM	% d'accidents de 2RM
Nombre d'accidents corporels	Seine-et-Marne	682	1 010	67,5
	France métropolitaine	46 614	106 245	43,9

2012-2016		Nombre d'usagers de 2RM > 125 cm ³ tués	Nombre total de tués en 2RM	% de tués de 2RM
Nombre de tués	Seine-et-Marne	69	89	77,5
	France métropolitaine	2 704	3 926	68,9

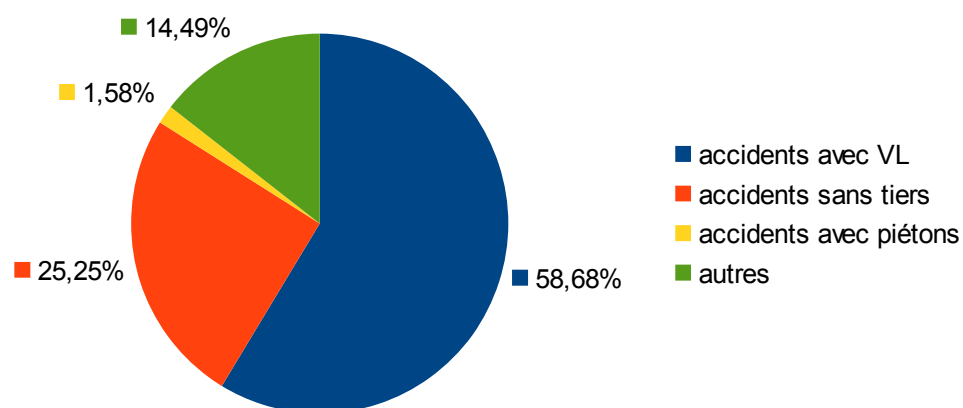
- Les accidents impliquant un 2RM supérieur à 125 cm³ se produisent essentiellement hors agglomération



- Les accidents impliquant les 2RM supérieurs à 125 cm³ se produisent majoritairement le week-end



- Les accidents de 2RM supérieurs à 125 cm³ se produisent majoritairement avec des véhicules légers



V- Les orientations d'action définies par le DGO 2018-2022

A partir des constats statistiques, les groupes de travail ont réfléchi aux orientations d'action à mettre en œuvre pour réduire l'accidentalité, et ce pour chacun des 6 enjeux.

L'application du DGO se traduira par la mise en œuvre des orientations, au travers des actions déclinées dans les PDASR. Le travail sur les PDASR constituera l'occasion d'apporter des ajustements au DGO lorsque c'est nécessaire et d'assurer son suivi.

1. Le risque routier professionnel

DOMAINE	ORIENTATIONS D'ACTIONS
Connaissance	Améliorer la connaissance sur les accidents de trajet domicile / travail pour inciter les salariés et les entreprises à mieux prendre en compte ce risque (phénomène de sous-déclaration). Construire une base de données « risques routiers en milieu professionnel » en inscrivant, dans les indicateurs, le nombre moyen de jours d'arrêt pour un accident lié au risque routier (en moyenne, 77 jours).
Éducation- Sensibilisation- Formation-Information	Mobiliser l'ensemble des acteurs par le biais de signature de chartes de partenariat : administrations, collectivités, CCI, CRAMIF et UGECAM. Inciter les entreprises à signer l'appel national par le biais d'un forum annuel, et faire témoigner les entreprises qui s'engagent pour la sécurité routière de leurs salariés. Recenser les entreprises par secteur d'activité et cibler certains secteurs dans le cadre des différents PDASR pour toucher également les petites entreprises. Recenser les entreprises par zones d'activités géographiques et proposer des sensibilisations sur le temps de la pause déjeuner. Aider les entreprises à appréhender le risque routier dans le cadre de leur document unique d'évaluation des risques, et leur plan de déplacement (obligation réglementaire en janvier 2018). Promouvoir l'application « mode conduite » et le développement du covoiturage pour les trajets professionnels ou les trajets domicile / travail. Intervenir en amont dans les lycées professionnels et les CFA.
Contrôle-Sanction	S'assurer du respect des règles en matière de conduite. S'assurer que les charges transportées ne constituent pas un facteur de risque supplémentaire : arrimage, immobilisation et séparation des charges de l'habitacle.

2. L'alcool et les stupéfiants

DOMAINE	ORIENTATIONS D' ACTIONS
Connaissance	Améliorer la connaissance sur les accidents avec alcool et stupéfiants, en travaillant sur les indicateurs de l'ODSR.
Éducation- Sensibilisation- Formation-Information	Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie, et valoriser le principe du conducteur sobre. Développer une campagne de communication locale sur les risques aux addictions, notamment les stupéfiants. Informers les usagers sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues, en insistant sur les conséquences en termes de responsabilités. Développer les actions de prévention dans les entreprises et les établissements scolaires, en ciblant les collèves. Promouvoir les partenariats avec les centres et les bureaux d'information jeunesse. Mobiliser les organisateurs de soirées festives, en fournissant de la documentation et des éthylo tests.
Contrôle-Sanction	S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements de nuit. Favoriser le développement du dispositif de l'éthylo test anti-démarrage. Organiser des contrôles ciblés à la sortie des lieux festifs ou les soirs de fête. Recourir à l'immobilisation ou à la confiscation des véhicules des conducteurs en état de conduite sous l'empire d'alcool ou de stupéfiants.

3. Les jeunes

DOMAINE	ORIENTATIONS D' ACTIONS
Connaissance	Améliorer la précision des données sur l'accidentalité, notamment les facteurs d'accidents.
Infrastructures	Améliorer l'infrastructure aux abords des établissements scolaires pour favoriser les « déposes minutes » sécurisés.
Éducation- Sensibilisation- Formation-Information	Améliorer la sensibilisation à la sécurité routière dans les collèges (distribution des livrets publiés par le Département par les principaux de collège et sollicitation de l'association Prévention routière subventionnée par le Conseil départemental pour animer des séances de sensibilisation dans les collèges). Organiser une semaine de la sécurité routière au collège et/ou au lycée. Afin de toucher les jeunes comme les seniors, les collégiens pourraient être invités à venir accompagnés d'un senior de leur entourage. Des jeunes victimes d'accidents de la route pourraient aussi être invitées à intervenir. Poursuivre le travail de mobilisation des référents sécurité routière pour favoriser les échanges d'informations. S'appuyer sur des partenaires en contact avec les jeunes pour diffuser des messages de prévention (maisons des jeunes, clubs de sport, salons de l'orientation, etc.).
Contrôle-Sanction	S'assurer du respect des règles de circulation aux abords des établissements accueillant des jeunes et du port des équipements de sécurité (casques et lumières pour les vélos, brassards réfléchissants).

4. Les seniors

DOMAINE	ORIENTATIONS D' ACTIONS
Connaissance	Améliorer la précision des données sur l'accidentalité, notamment les facteurs d'accidents (ne pas tenir compte uniquement des impliqués, mais aussi des causes).
Éducation- Sensibilisation- Formation-Information	Mener des actions de communication auprès des partenaires en contact avec les seniors, afin de diffuser des messages de prévention routière régulièrement : caisses de retraite, centres communaux d'action sociale et mairies, clubs seniors, assurances, associations, université inter-âges, etc. Introduire des événements relatifs à la sécurité routière lors de la « semaine bleue », début octobre. Multiplier les actions, notamment en organisant des conférences animées par le corps médical, dans le but d'expliquer aux seniors les effets de l'âge sur les capacités à conduire en toute sécurité. Mener des actions de communication à destination des médias et des familles, notamment axées sur les erreurs de priorités.
Contrôle-Sanction	Rappeler les règles de sécurité et de prudence spécifiques lors des contrôles routiers.

5. Le partage de la voirie

DOMAINE	ORIENTATIONS D' ACTIONS
Connaissance	Améliorer la précision des données sur l'accidentalité, en particulier lorsque cela sera possible, avec des statistiques sur l'implication des vélos électriques et des nouveaux modes de déplacement. Améliorer l'information des usagers de la route sur les voies dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles non motorisés.
Infrastructures	Informar les communes sur leurs obligations relatives au plan d'accessibilité de la voirie. Communiquer sur les itinéraires des pistes cyclables et améliorer leur entretien. Inciter les établissements scolaires à prévoir des points d'accueil pour les vélos.
Éducation- Sensibilisation- Formation-Information	Sensibiliser les élèves de collège, qui sont réellement confrontés à l'enjeu. Impliquer davantage les bureaux de la vie scolaire. Organiser la distribution, à la rentrée scolaire, d'une carte retraçant les voies cyclables, et proposer une action de révision du matériel utilisé par les collégiens pour se déplacer.

6. Les deux-roues motorisés

DOMAINE	ORIENTATIONS D' ACTIONS
Connaissance	Améliorer la précision des données sur l'accidentalité, notamment sur : - la configuration des accidents (2RM seul ou choc avec un autre usager et notamment un VL) ; - la part des usagers de 2RM responsables de l'accident ; - la répartition des accidents selon la luminosité, en faisant le ratio du nombre d'accidents la nuit par rapport au nombre d'accidents 2RM.
Éducation- Sensibilisation- Formation-Information	Recréer un réseau de partenaires (fédération, concessionnaires, assurances, auto-écoles, équipementiers, etc). Organiser des rallyes pédagogiques en s'appuyant sur les forces de l'ordre. Proposer des reprises de guidon pour les jeunes pratiquants, ou ceux qui se remettent à la pratique de la moto. Envisager une action de grande ampleur avec l'association « Attitude Prévention » qui intervient sur piste avec les élèves de 14 ans et plus, notamment lors des Rencontres de la Sécurité 2019. Développer des structures intermédiaires pour conduire des actions itinérantes tout au long de l'année. Promouvoir l'importance du port des équipements de protection obligatoires et facultatifs. Repréciser la communication sur les règles relatives à l'inter-file.
Contrôle-Sanction	Poursuivre le rappel des règles de sécurité et de prudence spécifiques lors des contrôles routiers.

Signatures



Béatrice ABOLLIVIER
Préfète de Seine-et-Marne



Jean-Jacques BARBAUX
Président du Conseil départemental de Seine-et-Marne



Guy GEOFFROY
Président de l'Union des Maires de Seine-et-Marne
et des Présidents d'intercommunalité



Dominique LAURENS
Procureure de Meaux



Béatrice ANGELELLI
Procureure de Melun



Guillaume LESCAUX
Procureur de Fontainebleau

Glossaire

SIGLE	DÉFINITION
APRR	Autoroutes Paris-Rhin-Rhône
BH	Blessés hospitalisés
BL	Blessés légers
CAMVS	Communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine
CASIM	Chaîne d'amitié pour la sécurité et l'information des motards
CCI	Chambre de commerce et d'industrie
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CNFSR	Centre national de formation à la sécurité routière
CRAMIF	Caisse régionale d'assurance maladie d'Ile-de-France
CRS	Compagnie républicaine de sécurité
DDSP	Direction départementale de la Sécurité publique
DDT	Direction départementale des territoires
DGO	Document général d'orientation
DSDEN	Direction des services départementaux de l'Education nationale
GG	Groupement de gendarmerie
JNMM	Journées nationales de la moto et des motards
MSA	Mutualité sociale agricole
ODSR	Observatoire départemental de sécurité routière
ONISR	Observatoire national interministériel de la sécurité routière
PDASR	Plan départemental d'actions de sécurité routière
PL	Poids lourds
PPRR	Plan de prévention des risques routiers
SDIS	Service départemental d'incendie et de secours
TC	Transports en commun
UGEAM	Union pour la gestion des établissements des caisses d'assurance maladie
VL	Véhicules légers
VU	Véhicules utilitaires
2RM	Deux roues motorisés



