



# SÉCURITÉ ROUTIÈRE

## Document Général d'Orientation en Essonne



2013 - 2017

DDT91/ODSR - PREFECTURE



# SOMMAIRE DU DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION

DGO 2013/2017

## PRESENTATION

Les objectifs  
La démarche  
Les orientations

## 1 - DONNEES DE L'ACCIDENTOLOGIE

L'accidentologie en région Ile de France  
L'accidentologie en Essonne  
Synthèse  
Bilan  
Répartition des accidents  
Circonstances et causes

## 2 – LES ENJEUX DEPARTEMENTAUX

La sécurité des **conducteurs de 2 roues motorisés**,  
La sécurité des **jeunes**,  
La protection des **piétons**,  
La lutte contre la **vitesse** excessive et la conduite sous l'emprise d'**alcool ou de stupéfiants**.

## 3 - LES ORIENTATIONS D'ACTIONS

Les orientations d'actions par enjeu

## 4 - LE SUIVI DU DGO

Les critères d'évaluation

## LES ANNEXES

Les conventions partenariales



# LE DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION

---

## Préambule

### PRÉSENTATION

La lutte contre l'insécurité routière demeure une des priorités nationales. L'objectif du gouvernement est de diminuer le nombre des accidents mortels et de passer sous la barre des 2000 tués, objectif fixé pour l'année 2020, et annoncé lors de l'installation du Conseil national de la sécurité routière le 27 novembre 2012.

Elle 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 le 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.

Dans ce contexte, les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département de l'Essonne au cours des 5 prochaines années sont définies dans le présent Document Général d'Orientation, et ce afin de faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte de objectif national.

## LES OBJECTIFS DU DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION

Le Document Général d'Orientation (DGO) constitue à la fois l'outil de programmation de la politique locale de sécurité routière à l'échelon départemental, et l'un des outils de mobilisation dans la lutte contre l'insécurité routière.

L'élaboration du DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et acteurs locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière en Essonne, et les enjeux qui en découlent.

Il s'agit également de mobiliser l'ensemble des acteurs de la sécurité routière autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de sécurité routière (PDASR).

## LA DEMARCHE D'ELABORATION

Elle est conduite sous l'égide du directeur de cabinet de la Préfecture, chef de projet sécurité routière en Essonne, qui s'appuie sur les services techniques de la Direction Départementale des Territoires. Ce service assure le secrétariat et l'animation du comité de pilotage et des réunions des 3 groupes de travail en charge de définir les orientations d'actions du DGO. Le comité de pilotage est composé de :

- la coordination départementale de sécurité routière
- la cellule technique du chef de projet sécurité routière
- l'observatoire départemental de sécurité routière
- le conseil général.
- l'union des maires
- la CRAMIF
- la Mutualité Sociale Agricole (MSA)
- les forces de l'ordre: DDSP-CASIF-EDSR
- la direction des services de l'éducation nationale
- la direction départementale de la cohésion sociale
- le procureur de la république.

Les trois phases décisionnelles essentielles dans la démarche d'élaboration du Document général d'orientation sont les suivantes :

### **phase 1 : la validation des enjeux :**

Les enjeux, ainsi que leur priorisation, ont été validés le 4 mai 2012 par le chef de projet sécurité routière sur la base des données suivantes :

- le bilan du précédent DGO (2008/2012)
- les études réalisées à partir des bases de données d'exploitation des fiches BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels) sur la période 2006-2010
- le bilan consolidé de l'accidentologie sur la même période et les données 2011 et 2012
- la définition des priorités nationales.

Ils ont fait l'objet d'une note de procédure diffusée à l'ensemble des membres du comité de pilotage qui ont désigné leur représentant aux groupes de travail.(annexe n°2)

### **phase 2 : la définition des orientations d'actions :**

Les orientations d'actions découlent des caractéristiques des enjeux. Les membres des 3 groupes de travail se sont réunis en septembre 2012 afin de les identifier. Ils sont composés de représentants de chaque membre du comité de pilotage, ainsi que des associations et partenaires ci après œuvrant dans le domaine de la sécurité routière :

- la prévention routière,
- la Maïf-prévention,

- le CEESAR \*
- la Fédération Française des Motards en Colère,
- l'automobile club de l'ouest parisien,
- un représentant des Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR).
- ou encore le Service Départemental d'Incendie et de Secours.

**phase 3 : la validation des orientations d'actions :**

Les orientations d'actions du DGO 2013-2017 validées par le comité de pilotage sont présentées à l'ensemble des partenaires réunis lors de la structure partenariale de sécurité routière le 9 janvier 2013.

L'ambition d'associer à la démarche le plus grand nombre de partenaires répond à la volonté :

- de faire partager l'espace public dans le respect des règles de sécurité,
- de porter une attention renforcée aux usagers, et en particulier aux plus vulnérables.
- et faire vivre de façon concrète le slogan : "la sécurité routière, tous responsables",

Parmi ces usagers vulnérables, une attention particulière est portée sur les conducteurs de deux-roues motorisés, dont le taux de mortalité est en hausse en Essonne, ainsi que sur les jeunes. Le service départemental de l'éducation nationale maintiendra un continuum éducatif tout au long de la scolarité en matière d'apprentissage de la sécurité routière, dimension primordiale pour que les usagers de l'espace public de demain soient respectueux des règles, et des autres usagers.

## **LA MISE EN OEUVRE DU DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION**

La prévention et la lutte contre l'insécurité routière sont le fruit d'un partenariat solide et exigeant entre les différents partenaires et institutions, impliqués dans ce champ. Tous les partenaires continuent à se mobiliser sur différents créneaux afin de lutter contre l'insécurité routière pour en particulier renforcer la lutte contre la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de produits stupéfiants, réduire la mortalité des jeunes sur les routes, soutenir la promotion du civisme et du respect de la règle, améliorer la sécurité des seniors, mettre en œuvre les actions nécessaires pour améliorer la lisibilité de la rue. Toutefois, le partenariat associatif et institutionnel doit être consolidé : les réseaux, s'appuyant sur le bénévolat, sont fragiles; l'arrêt de l'activité de certains d'entre eux risque de modifier les modes d'actions possibles.

Les plans départementaux annuels d'actions de sécurité routière (PDASR) et les plans de contrôles routiers (PCR) annuels des forces de l'ordre tiendront compte des orientations d'actions dont l'importance a été examinée et reconnue.

Le partenariat se trouve conforté par la signature conjointe de ce document par le Préfet, le président du Conseil Général et le Président de l'Union des Maires, acteurs à part entière de la lutte contre l'insécurité routière, qui appuient et relaient fortement au niveau local, les messages et les actions de prévention.

**Le Président de l'Union des Maires,**

**Le Président du Conseil Général,**

**Le Préfet de l'Essonne,**





# 1

---

## DONNEES DE L'ACCIDENTOLOGIE

### 1 - L'ACCIDENTOLOGIE EN REGION ILE DE FRANCE

En moyenne par année, 21 139 accidents, 367 tués, 5475 blessés hospitalisés et 19 768 blessés non hospitalisés sont à déplorer sur les routes d'Île-de-France.

Concernant la répartition géographique, si la majorité des accidents corporels se déroulent sur Paris (38%) et en petite couronne (38%), la gravité des accidents est beaucoup plus forte dans les départements de grande couronne (GC) aux caractéristiques plus rurales (61% des tués en GC).

Les enjeux principaux de la région Île-de-France sont les **deux-roues motorisés et les piétons**. Si les véhicules légers sont impliqués dans près de  $\frac{3}{4}$  des accidents, ce sont les usagers vulnérables (piétons et deux-roues motorisés) qui sont le plus représentés parmi les victimes, en particulier les tués : 36% sont des deux-roues motorisés (devant les tués VL), 22% sont des piétons. Ces pourcentages augmentent sur Paris et la petite couronne.

**Le risque professionnel** représente également un enjeu fort de sécurité routière en Île-de-France. La majorité des accidents, et dans une moindre mesure des tués, est enregistrée en plein jour, en semaine.

Il n'est pas observé de surmortalité le week-end, y compris pour les jeunes en Île-de-France. La moitié des accidents ont lieu en période de pointe, entre 7h et 10h et entre 16h et 20h. Sur ces horaires, on compte également 38% des tués. En recoupant cette analyse temporelle de l'accidentalité, avec les typologies de trajet déclarés par les usagers impliqués dans un accident, il apparaît que le risque professionnel (trajet domicile-travail et mission) est un vrai enjeu en Île-de-France et plus particulièrement pour les deux-roues motorisés.

#### **Le risque piéton :**

**Les moins de 16 ans** sont impliqués dans plus d'un quart des accidents graves avec piéton. **Les séniors (plus de 65 ans)** sont également sur-représentés dans la mesure où ils sont impliqués dans 20% des accidents graves et 55% des accidents mortels.

Les piétons sont présumés responsables dans un tiers des accidents en Île-de-France. Le très jeune piéton l'est plus que le piéton sénior. La majorité de ces accidents (80%) ont lieu lors de la traversée de la chaussée : la moitié sur passage piéton et 30% sur chaussée à moins de 50 mètres du passage piéton.

**Les conflits entre piétons et véhicules légers représentent près de  $\frac{3}{4}$  des accidents corporels**, les conflits entre piétons et 2RM près de 20% (part plus importante à Paris). Toutefois, les conflits entre piétons et poids lourd ou transport en commun sont loin d'être négligeables dans la mesure où ils représentent 25% des accidents mortels piétons.

L'attention perturbée (20% des accidents), l'ivresse apparente (7%) sont également des facteurs à l'origine d'un accident impliquant un piéton.

### **Le risque deux-roues motorisés :**

**Les petites cylindrées (<50 cm<sup>3</sup>) engendrent la majorité des victimes**, principalement chez les jeunes. Mais ce sont les grosses cylindrées (>125 cm<sup>3</sup>) qui engendrent le plus de tués. Les moyennes cylindrées, pour lesquelles la conduite est possible avec un permis B (depuis 2011, à condition d'avoir suivi une formation de 7 heures, sont moins présentes parmi les victimes, graves ou non. Les conducteurs novices de grosse cylindrée sont également plus exposés au risque routier.

La majorité des accidents corporels de 2RM se déroulent aux heures de pointe. Les pics d'accidents sont par ailleurs plus marqués aux heures de pointe pour les 2RM de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>. Cela doit être mis en relation avec des trafics très élevés de 2RM relevés en heure de pointe sur les autoroutes pénétrantes.

## **2 - L'ACCIDENTOLOGIE EN ESSONNE**

### **A - synthèse de l'accidentologie**

Si l'on compare les données de l'accidentologie sur la période 2002/2006, qui avait servi de base à l'élaboration du précédent DGO, avec celle de la période 2007/2011, on enregistre une baisse très significative du nombre des tués, soit 193 contre 299 tués. Cette baisse confirme la tendance de la baisse du taux de la mortalité constatée sur les 20 dernières années.

Si cette baisse est importante au niveau national, le nombre des tués passant sous le seuil des 4000 en 2010, en Essonne la vigilance doit être renforcée puisque **le taux de mortalité marque une tendance à la remontée depuis 2009**. Celle-ci constitue l'année de référence avec seulement 27 tués, contre 40 en 2010, 43 en 2011 et 44 tués au 30 novembre 2012.

**Depuis 2007, le nombre des accidents corporels connaissait une baisse régulière**; mais en 2011, il est identique à celui de 2007 (1518 accidents). Toutefois sur l'année glissante au 31 octobre 2012 (données non consolidées), la tendance est à nouveau plutôt à la baisse (-6%).

**La population la plus vulnérable reste celle des jeunes**. La population des 15/24 ans qui représente 13,2 % de la population en Essonne (*données INSEE 2009*), est impliquée dans 28% des accidents, et représente 25% des usagers tués.

Les motards sont particulièrement vulnérables : sur les 44 victimes dénombrées au 30 novembre 2012, 18 étaient des motards, et dans 7 cas, ils se sont tués seuls.

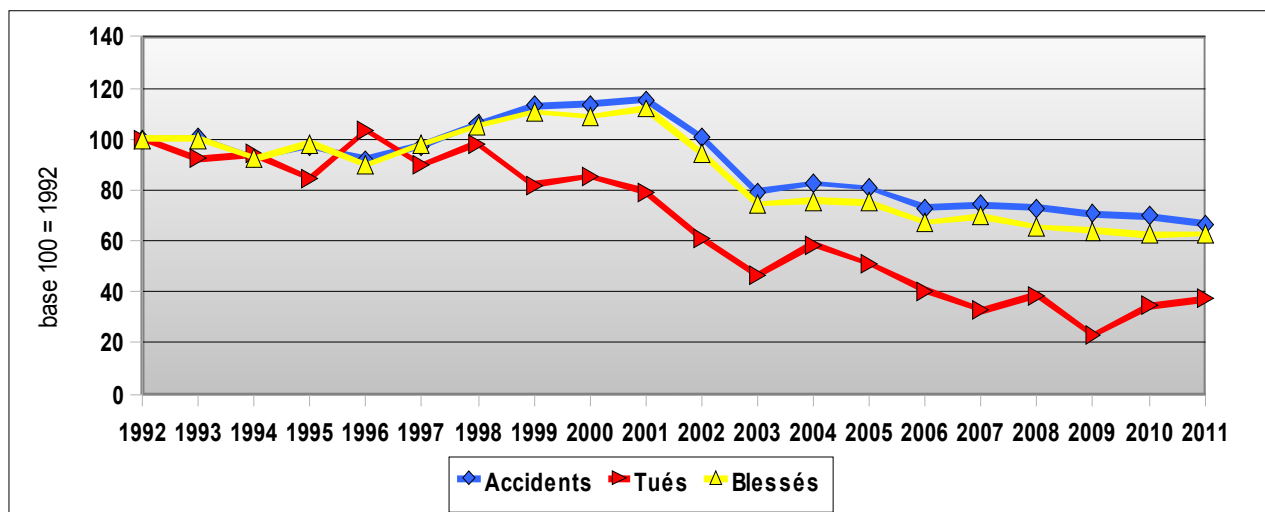
Sur la période 2006/2010, les piétons représentent 13% des usagers impliqués dans un accident et 7 piétons ont été tués en moyenne par an. Il convient de relever le nombre particulièrement élevé de piétons tués en 2012 : soit 10 piétons sur les onze premiers de l'année dont la moitié sont des seniors.

Agir sur le comportement de l'utilisateur doit demeurer l'objectif des actions de prévention : la non maîtrise du véhicule et le non respect des règles de sécurité sont les 2 principales causes des accidents mortels.

## B - Bilan de l'accidentologie

L'analyse de l'accidentologie 2006/2010, présentée ci-après a servi de base à l'identification des enjeux du présent DGO. Les chiffres de l'année 2011 et des 10 premiers mois de l'année 2012 ont été pris en compte.

### Évolution du taux de l'accidentalité et de la mortalité en Essonne - période 1992 à 2011 -



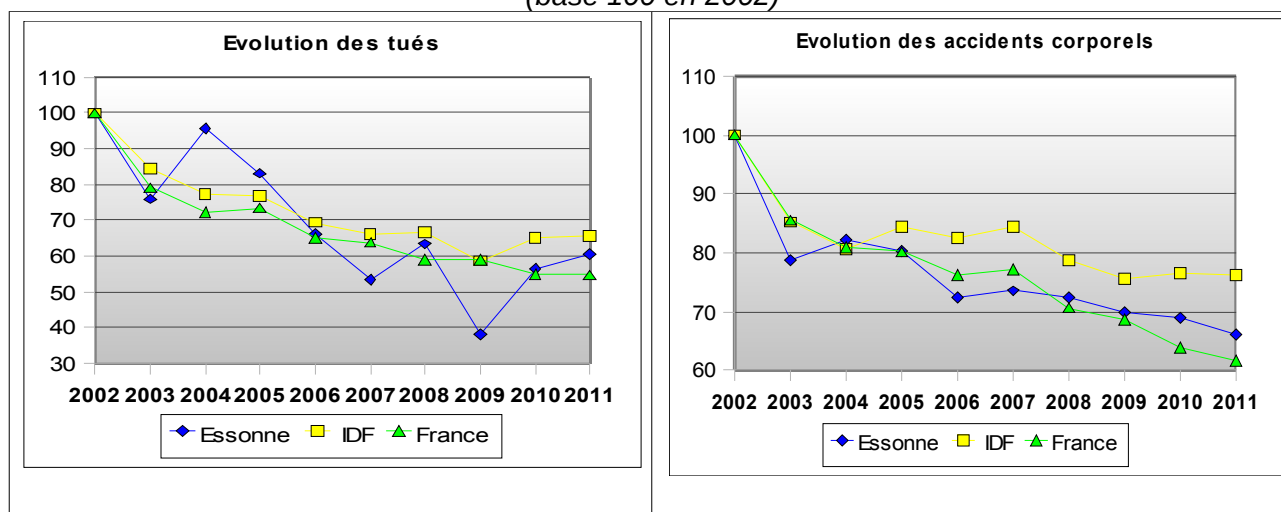
Si la population de l'Essonne représente 10% de la population d'Ile de France, elle comptabilise sur la période 2007/2011 :

- 11 % des accidents corporels (7251 accidents)
- 14 % du nombre des tués (193 tués)
- 9 % des blessés graves (2898 blessés)
- 13 % des blessés non hospitalisés (6496 blessés non hospitalisés).

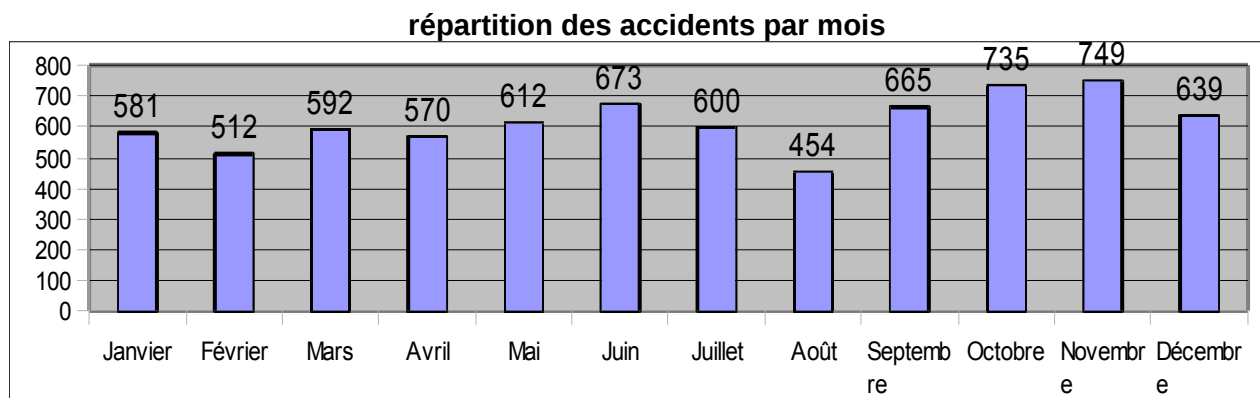
Il conviendrait certes de redresser ces chiffres en tenant compte des kilomètres parcourus, afin d'avoir des termes plus directement comparables.

Les 2 graphiques ci après montrent l'évolution du nombre des accidents et des tués; il est à noter que la baisse des accidents corporels est sensible en Essonne depuis 2002, et plus significative que sur l'ensemble de la région Ile de France :

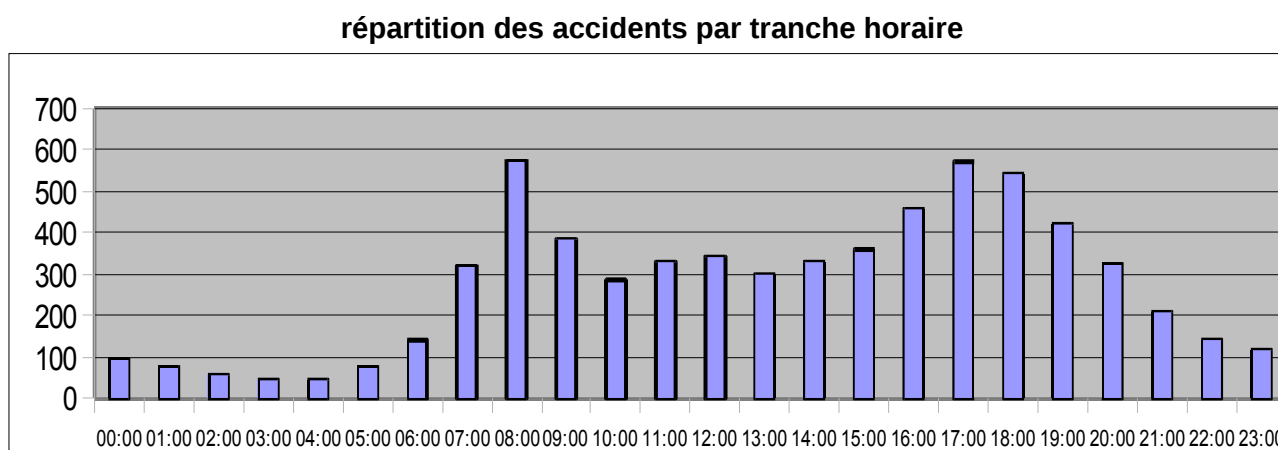
### Évolution du nombre des accidents et des tués (base 100 en 2002)



## C - Répartition des accidents (années 2006 à 2010)

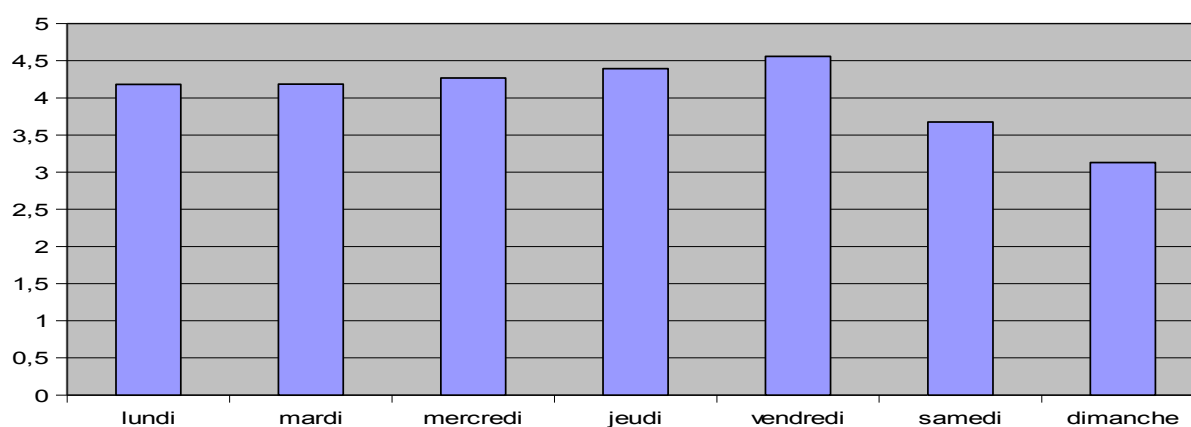


En Essonne, en bilan cumulé sur la période 2006 /2010, le mois de novembre apparaît comme le plus accidentogène. En examinant les chiffres sur les 5 années on retrouve une concentration plus importante des accidents sur le dernier trimestre. La tendance est la même sur l'ensemble de la région.



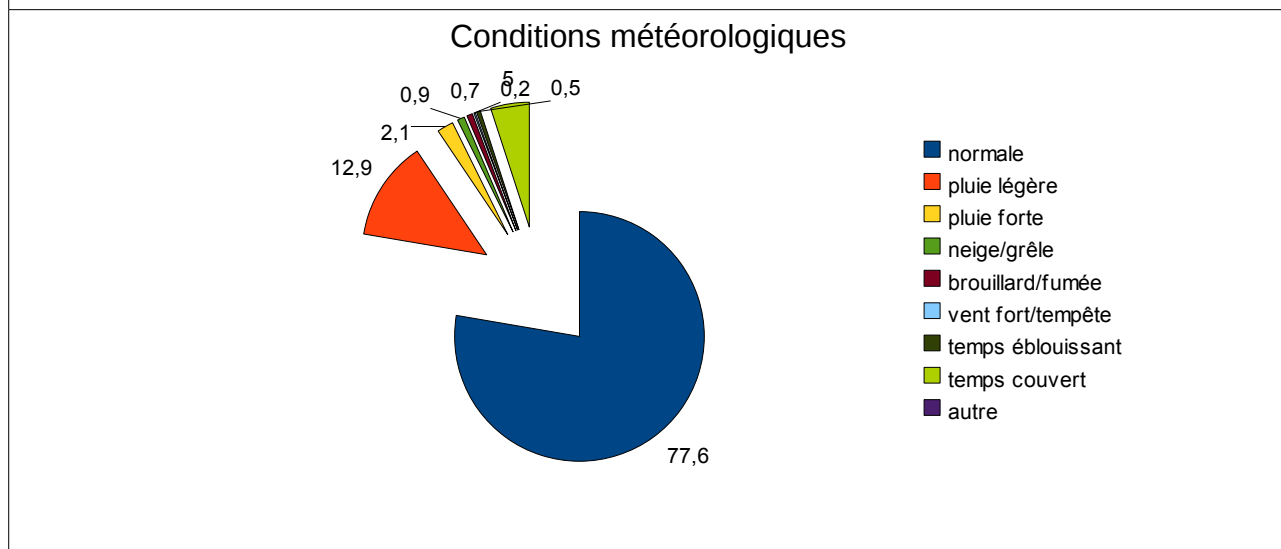
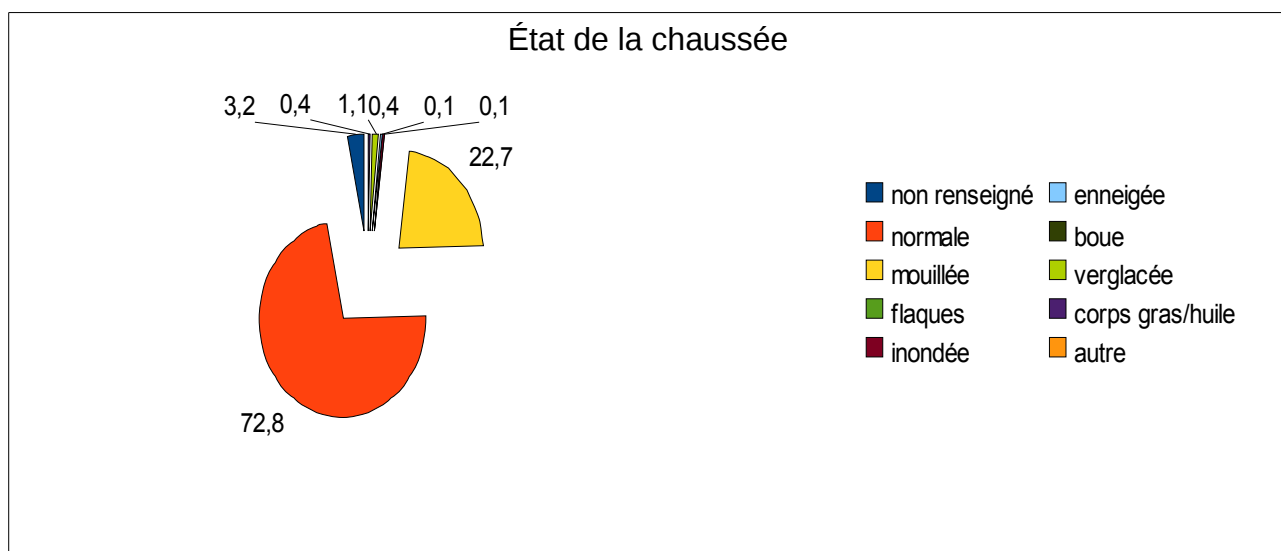
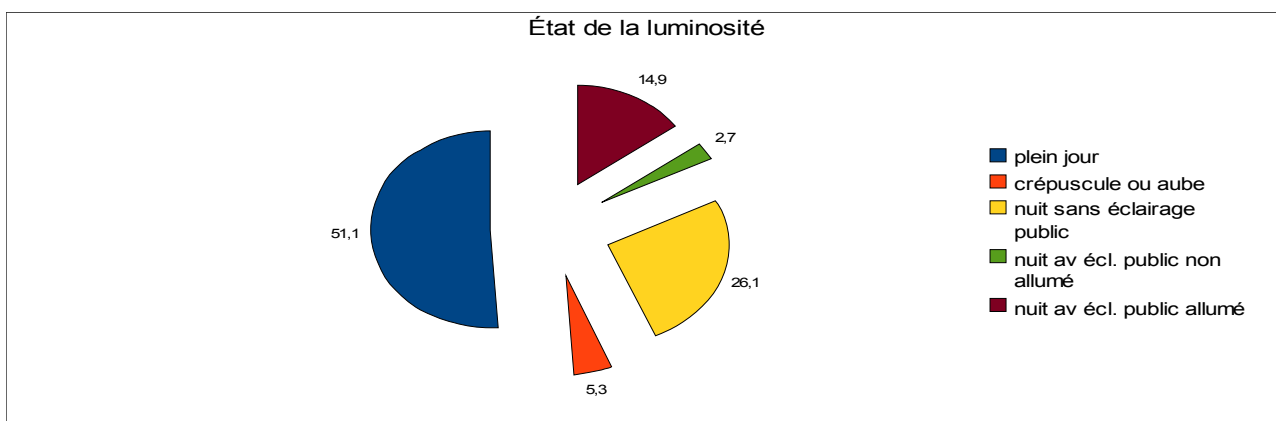
Si le pic des accidents paraît, sur une heure, comparable le soir et le matin, l'étalement traditionnel de la pointe de trafic du soir conduit à constater que les 4 tranches horaires entre 16 et 19h, connaissent bien plus d'accidents (effet de la fatigue?) que celles du matin de 7 à 10h.

### Nombre moyen d'accidents journaliers



Le nombre moyen d'accidents journaliers est plus important le vendredi et en augmentation progressive du lundi au vendredi.(effet de fatigue?)

## Répartition des accidents en fonction de l'environnement



Ces 3 graphiques démontrent que plus de la moitié des accidents ont lieu lorsque les conditions de circulation sont normales : il fait jour, la route est sèche et il fait beau.

## D - circonstances et causes des accidents

### les excès de vitesse

La vitesse est un facteur aggravant des accidents : le choc est plus important, les possibilités de manœuvre sont réduites pour éviter le choc, et la distance d'arrêt se trouve elle aussi réduite.

Qu'il s'agisse de vitesse inadaptée ou de non respect de la vitesse réglementaire, elle la cause principale de 20% des accidents mortels relevés sur les années 2010 et 2011.

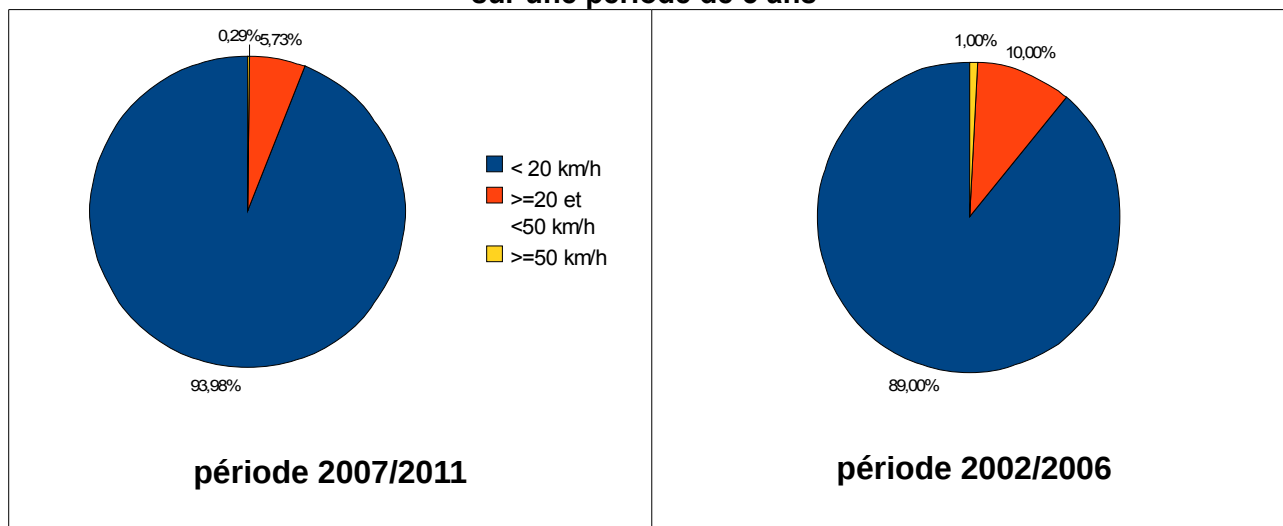
En ce qui concerne le nombre des infractions au droit des **radars mobiles**, le nombre des dépassements sanctionnés en 2011 est de 153 532 (contre 123 812 en 2010) soit une hausse de 24%.

Le département de l'Essonne dispose au 31 décembre 2011, de 28 **radars fixes**. Le nombre des infractions constatées est de 522 531 dépassements de vitesse sur les radars fixes contre 447 762 en 2010 (et 22 radars en activité).

Les 2 graphiques ci-dessous font état des excès de vitesse enregistrés sur une période de 5 ans avant et après l'année 2007. Le pourcentage des infractions pour les petits dépassements est en augmentation par rapport à celui des infractions des dépassements supérieurs à 20 Km/h des vitesses réglementées.

Globalement, le nombre des infractions constatées sur les radars fixes est en augmentation de 18,5% en 2011 par rapport à 2010. Toutefois, le nombre de radars en production étant plus important, la production moyenne par radar est en baisse de 8,30%.

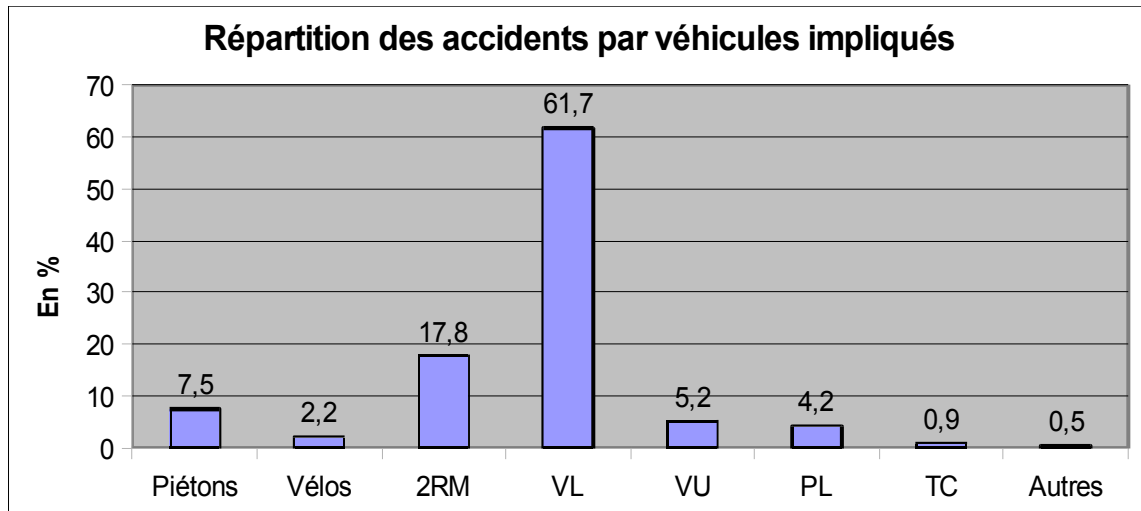
**Évolution des infractions vitesse au droit des radars fixes sur une période de 5 ans**













Dans le rapport publié le 27 novembre 2012, l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) a estimé que les radars sont à l'origine de 75% des 36000 vies épargnées depuis 2002.

Une étude sur l'accidentologie avant et après l'implantation de 4 radars en Essonne, et sur un secteur de 4 km avant et après l'équipement, a permis d'observer que la baisse des accidents est plus ou moins importante, mais générale après la pose du radar. Le nombre des accidents est au moins divisé par 2 après la pose dans les secteurs après le radar et un peu moins marquée dans le secteur avant le radar.

## Les véhicules impliqués

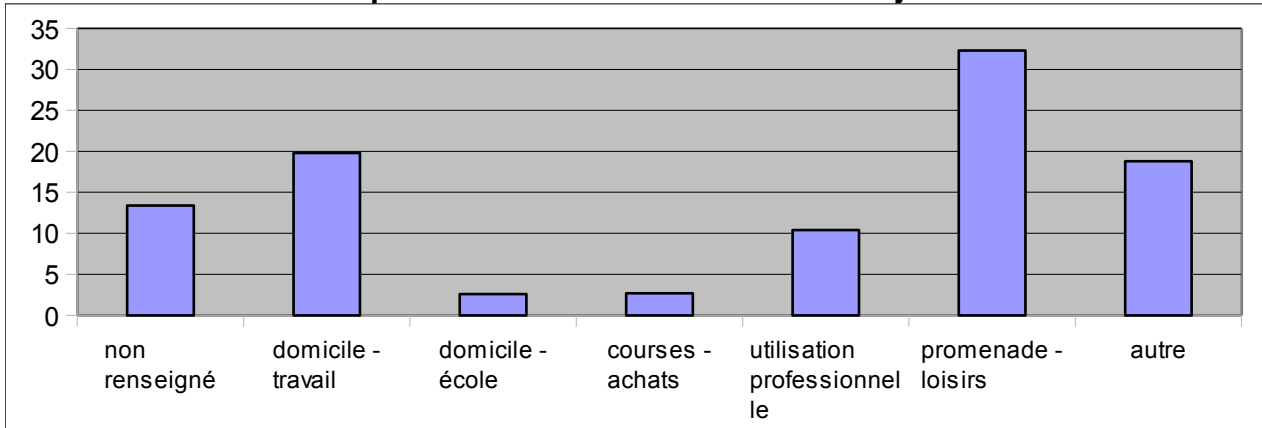


## Les types de conflits % d'accidents

%						
	0,2	0,1				
	0,5	0	0,2			
	0,5	0,1	0,2	0,3		
	11,1	3	8,2	12,1	30,4	
	0,3	0,2	0,2	0,4	5,1	0,6
Véhicule seul		0,3	2	4,4	16,9	0,9

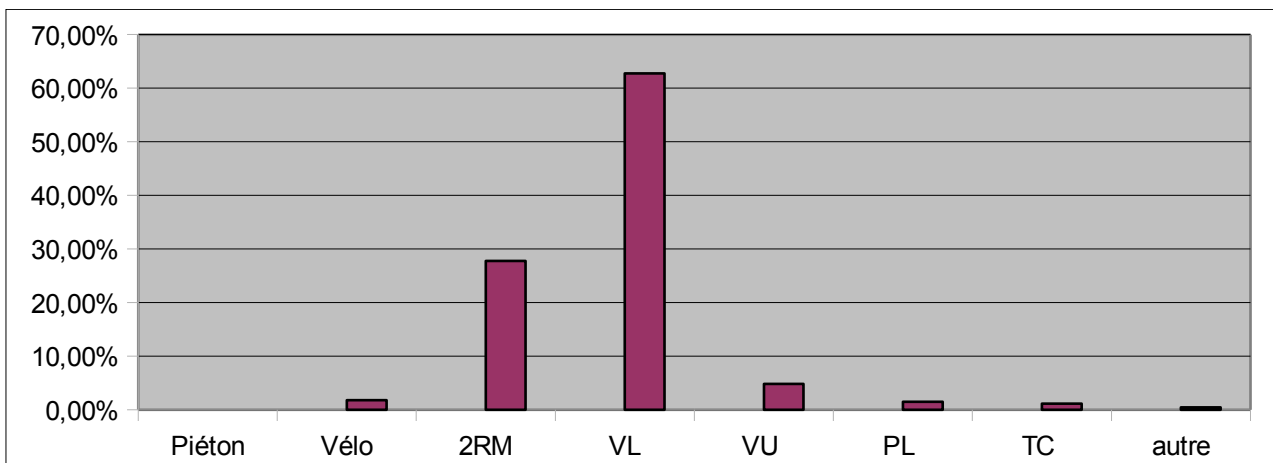
Les conflits VL/VL demeurent les plus importants (30,4%) à l'image du nombre majoritaire de ce type de véhicules. Le taux des conflits 2 RM/VL est le second plus élevé puisqu'il représente 20,3% des accidents. A noter la proportion importante des VL seuls, impliqués dans un accident (16,9%).

### Répartition des accidents selon le trajet

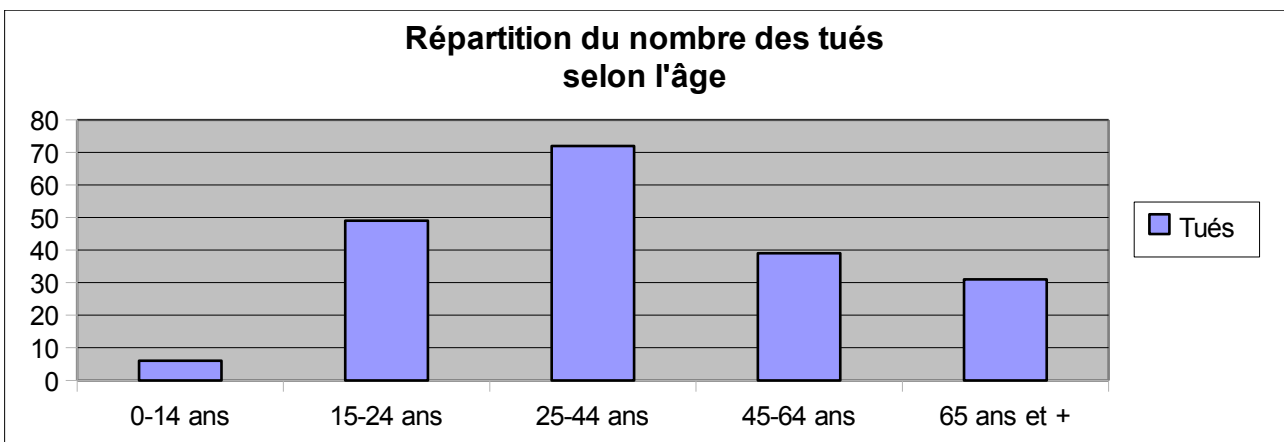


32% des usagers accidentés le sont sur le trajet promenade-loisir contre 20% sur le trajet domicile-travail (à noter que ces 2 types de trajet génère respectivement 46% et 17% des tués sur les routes).

### Pourcentage de jeunes de 15 à 24 ans impliqués dans un accident



### Répartition du nombre des tués selon l'âge



En Essonne, on a perdu ces dernières années 15 jeunes de moins de 24 ans par an dans un accident de la route.



# 2

---

## LES ENJEUX

### Les enjeux locaux

Le précédent DGO avait été élaboré à partir de l'accidentalité observée sur la période 2002-2006 et les enjeux nationaux (l'alcool, la vitesse, les jeunes et les 2 roues-motorisés) ont été déclinés en fonction de la problématique locale. En outre, un enjeu "piétons" avait été retenu au vu de l'insécurité routière pour ce type d'usager.

En étudiant l'évolution du contexte, les infractions constatées, la typologie des accidents ou encore le type d'usagers impliqués, les enjeux pour le département de l'Essonne et leur priorisation par rapport au précédent DGO n'ont pas été modifiés. L'effort sur les 5 prochaines années portera sur :

- la sécurité des **conducteurs de 2 roues motorisés**
- la sécurité des **jeunes**, en particulier dans les 2 cibles 2 RM et les piétons
- la protection des **piétons**
- la lutte contre la **vitesse** excessive et contre la conduite sous l'emprise d'alcool de **stupéfiants**.

Le nouveau DGO est réalisé à partir de l'état des lieux sur la période 2006 à 2012 et prend en compte les données de l'accidentologie à partir de l'analyse réalisée par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière.

#### 1 - la sécurité des conducteurs de deux-roues motorisés.

L'enjeu de la sécurité des deux-roues motorisés demeure la priorité en raison de :

- **l'augmentation du taux de mortalité constaté en Essonne** ces quatre dernières années : cette constatation est renforcée par les données au 30 novembre 2012 : 18 tués, contre 13 à la même date en 2011. (cf carte annexée)  
A noter que le comportement du conducteur du deux-roues motorisé s'est avéré dans la majorité des cas, à l'origine des accidents mortels en 2012 en Essonne (cf analyse annexée).
- **l'augmentation du parc des deux-roues motorisés** : les études sur les 2 RM menées au niveau national, régional et local montrent une forte augmentation de ce parc et en particulier en Ile de France.

Au niveau national, le parc des deux-roues motorisés a été multiplié par 6,7 depuis 1970, alors que le parc des VL a été multiplié par 2,6. (cf étude ONISR de 2012)

Au niveau régional, la proportion de 2 RM dans le trafic, est devenue très importante sur certains axes. Ainsi, des comptages menés par le CETE en 2012 en Essonne sur A6 a et b montrent que cette proportion, dans le sens Paris-province, varie de 2% à 10% avec un pic à 15%. Sur la RN 118, la proportion de 2RM dans le trafic total à Bièvres et à Saclay de 5% le soir et 15% le matin, avec un pic à près de 25% à 9h à Bièvres.

## **2 - la sécurité des jeunes.**

La raison du choix de cet enjeu découle du nombre important de jeunes, victimes d'accidents de la route. Au niveau national, le bilan annuel de la sécurité routière, établi à partir des données 2011 de l'ONISR, fait apparaître que la classe d'âge des 15-24 ans présente un risque presque deux fois plus important d'être tué sur les routes que la moyenne de l'ensemble de la population.

En Essonne, l'âge des usagers impliqués dans les accidents mortels en 2011, suit la tendance des deux années précédentes : la tranche d'âge 0/24 ans, qui représente pourtant moins de 23% (INSEE 2009) de la population essonniennne, est fortement représentée, soit 40% de tués. En 2012 (au 30 novembre), on dénombre 16 jeunes de moins de 24 ans tués, la moitié sont des conducteurs de deux-roues motorisés soit 8 conducteurs de 2 RM tués. (cf carte annexée)

## **3 – la protection des piétons.**

Cet enjeu est d'autant plus important que le nombre des accidents mortels touchant des piétons, constants sur les 5 dernières années, est en augmentation significative sur les 10 premiers mois de l'année 2012; on dénombre en effet 1 accident mortel en moyenne par mois touchant un piéton. Les personnes âgées de plus de 78 ans ( 5 tués) et les jeunes de moins de 24 ans (3 tués) sont particulièrement vulnérables.

Sur l'ensemble de la région parisienne, un usager piéton est blessé dans 22% des accidents et tué dans 23% des accidents mortels.

## **4 -la lutte contre la vitesse et la conduite sous l'emprise d'alcool ou de produits stupéfiants.**

La vitesse reste un facteur reconnu d'accident ou d'aggravation des accidents. La mise en place des radars a favorisé la baisse de la vitesse. C'est une tendance nationale.

Si le nombre des accidents a diminué au voisinage des 4 radars analysés, les efforts doivent se poursuivre pour convaincre les usagers de respecter les limitations de vitesse au delà des secteurs contrôlés.

En matière d'alcoolémie, le pourcentage de contrôles positifs par rapport aux contrôles pratiqués reste constant sur les 3 dernières années, soit 4% d'usagers contrôlés positif. La lutte contre l'alcool et les produits stupéfiants au volant demeure une priorité et particulièrement chez les jeunes. En effet, d'après les données de l'ONISR, l'alcool est la première cause de mortalité sur les routes en France et est responsable de 31% des décès.

Le nombre d'infractions relevé reste important et la prévention doit s'accroître en direction de la cible des 15/24 ans.

# 3

## LES ORIENTATIONS D'ACTIONS

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. Elles sont le produit des travaux réalisés par les membres des 3 groupes de travail dont la composition (cf annexe 2) a permis d'associer un grand nombre de partenaires aux réflexions menées sur chacun des enjeux.

Les 4 fiches ci après sont élaborées pour chacun des enjeux. Elles sont illustrées par des exemples qui permettront d'aider les acteurs à exprimer des propositions d'actions dans les programmes annuels à venir.






Les programmes annuels d'actions seront également complétés par les actions proposées pour la période 2013-2017 et mises en œuvre dans le cadre des conventions signées avec la direction des services départementaux de l'éducation nationale, avec l'union des maires de l'Essonne et celle en cours de signature de renouvellement avec la CRAMIF. Ces conventions sont jointes en annexe du présent DGO 2013-2017.

Les orientations d'actions issues des travaux des groupes de travail et qui relèvent d'autres dispositifs feront l'objet d'un traitement adapté comme par exemple les actions relevant des interventions sur les infrastructures et les actions de communication, et celles relevant du contrôle sanction qui seront intégrées dans les prochains plans de contrôle routier.

Les groupes de travail ont décliné 4 à 5 orientations d'actions selon les enjeux en se conformant à la nomenclature définie au niveau régional pour l'ensemble des PDASR des départements d'Ile de France. Les fiches seront adressées aux maires et aux associations lors du lancement annuel de l'appel à projets préalable à l'élaboration du PDASR.

Pour chaque enjeu, elles sont présentées avec un code couleur selon les modalités d'actions, afin d'en faciliter la lecture. 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 5 enjeux font l'objet des 4 fiches ci après. Les enjeux alcool/stupéfiants et vitesse sont traités dans la même fiche. La problématique des jeunes a été traitée dans chacun des groupes de travail.

<b>priorités</b>	<b>orientations d'actions</b>	<b>code couleur</b>
1	Interventions sur les infrastructures	
2	Information et communication	
3	contrôle-sanction	
4	formation	
5	éducation	



1 - infrastructure
2 - information
3 - contrôle sanction
4 - formation
5 - éducation
• (exemples d'actions)

## ENJEU n°1 LA SECURITE DES DEUX-ROUES MOTORISES

### 1 - Renforcer le travail partenarial lors de l'aménagement des infrastructures

- Inciter les gestionnaires de voiries à utiliser les documents de référence du CERTU et faire connaître l'existence des fascicules.
- Inciter les gestionnaires de voirie à solliciter les associations de motards pour des aménagements en infrastructure pour prendre en compte les contraintes liées à la conduite du 2RM et lors d'organisation d'actions d'éducation routière 2RM
- Analyser les causes des accidents corporels graves en liaison avec des partenaires disposant d'une capacité d'expertise.
- Poursuivre les enquêtes d'approfondissement de la cause de certain accident mortel en surmontant la difficulté de recrutement des enquêteurs.
- Nécessité forte d'avoir un chargé de mission 2RM qui soit le référent du monde des motards auprès des gestionnaires de voirie et des décideurs en matière de sécurité routière.
- Mettre à disposition des usagers une fiche de signalement des difficultés rencontrées sur le réseau routier

### 2 - Améliorer les actions de communication en direction des 2 RM

- Faire passer des messages de sécurité routière aux motards par des motards.
- Faire mieux connaître le comportement des conducteurs de 2RM aux autres usagers.
- Lancer des actions de communication au niveau départemental et régional

### 3 - Maintenir et renforcer le rôle du contrôle sanction des 2 RM

- réaliser des contrôles routiers des conducteurs de 2RM par les forces de l'ordre, toutes les semaines sur un créneau horaire déterminé, sur le réseau structurant conformément à l'action régionale en place depuis une année.
- effectuer des contrôles de police sur le réseau secondaire qui est actuellement moins contrôlé que le réseau structurant.

### 4 - Maintenir la formation des usagers sur le partage de la route

- Sensibiliser les conducteurs de VL aux conditions de circulation des 2RM (journée type "motard d'un jour", lors de l'apprentissage à la conduite du conducteur de VL...)
- Sensibiliser les formateurs sur le partage de la route.
- Poursuivre la formation des référents sécurité routière, créer et animer le réseau des référents sécurité routière dans les entreprises par la création de référent SR :
  - auprès des polices municipales.
  - dans les établissements scolaires
  - dans les universités et les grandes écoles

### 5 - Mener des actions multi partenaires dans les établissements scolaires, professionnels et universitaires

- maintenir des actions de sécurité en école primaire pour sensibiliser les élèves le plus tôt possible à la lutte contre l'insécurité routière.
- Inciter les jeunes à participer aux manifestations sur la sécurité routière, en informant les écoles de la manifestation.
- prévoir une épreuve pratique le jour de la remise de l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASRR).
- accentuer les actions en direction des étudiants et des élèves des grandes écoles, DUT et CFA.



1 - infrastructure
2 - information
3 - contrôle sanction
4 - formation
5 - éducation
• (exemples d'actions)

## ENJEU n°2 LA SECURITE DES JEUNES

### 2 - Sensibiliser les jeunes aux risques de la conduite d'un deux roues motorisé

- lors de la délivrance d'un nouveau permis de conduire, prévoir un courrier félicitant le titulaire et l'incitant à participer à une manifestation ciblée, et joindre le bulletin d'inscription.
- maintenir des manifestations sur le thème de la sécurité routière pour privilégier les contacts des usagers 2RM avec les forces de l'ordre, sans oublier de communiquer avec la jeunesse (ex: rallye pédagogique EDSR avec la participation de jeunes et remise de récompenses).
- informer les parents sur les risques aux défauts de port d'équipements adaptés à la conduite d'un deux roues motorisés.

### 2 - Sensibiliser les jeunes aux risques de la conduite sous l'emprise d'alcool et / ou de stupéfiants

- Inciter les collectivités locales à sensibiliser les jeunes dans le domaine de la conduite sous l'emprise des addictions sur leur territoire.
- Développer les témoignages de victimes de la route dans les établissements scolaires.

### 3 - Renforcer les contrôles sanctions auprès des jeunes

- renforcer les contrôles alcool et stupéfiants, en particulier aux sorties des discothèques

### 4 - Réaliser des actions de formation auprès des jeunes avec d'autres partenaires

- Rappeler par le biais des assureurs les risques d'un cyclomoteur « kité » et la réglementation en vigueur.
- Faire passer des messages de sécurité routière aux jeunes par des jeunes.
- Relancer les actions LABEL VIE, où des jeunes avec l'appui des associations, montent leurs actions.
- Prévoir des accès à des circuits homologués pour rouler à des vitesses hors réglementation.
- Faire appel à des témoignages de spécialistes dans les classes de troisième et seconde.
- Poursuivre la mise en place de référents sécurité routière dans les établissements scolaires.

### 5 - Mener des actions partenariales dans les établissements scolaires

- En milieu scolaire, utiliser la demi journée supplémentaire pour sensibiliser les enfants mais également les parents aux dangers d'un déplacement piétonnier (conférence avec les deux cibles d'acteurs).
- Sensibiliser les sociétés de transports scolaires, les conducteurs, les enfants et parents lors du retrait de la carte annuelle de transport en commun aux dangers lors de la descente des bus pouvant créer un masque vis-à-vis des autres usagers.
- Maintenir le passage du permis piéton dans les classes élémentaires en partenariat avec les communes et les services départementaux de l'académie.
- Pérenniser les actions de sécurité routière avec la direction des services départementaux de l'éducation nationale.
- Maintenir la formation de référents sécurité routière en lycées et collèges.
- Accompagner le personnel médical scolaire à la prise en charge des risques liés à la conduite et aux addictions.





1 - infrastructure
2 - information
3 - contrôle sanction
4 - formation
5 - éducation
• (exemples d'actions)

## ENJEU n° 3 LA PROTECTION DES PIETONS

### 1 - Améliorer l'infrastructure pour sécuriser les piétons en milieu urbain

- réaliser des aménagements spécifiques pour les piétons répondant aux dispositifs réglementaires et en particulier ceux relevant du code de la route et de la loi sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite
- communiquer sur les dispositions du décret du 30 juillet 2008 prise en compte des zones "rencontres" (zone 30)
- favoriser les échanges entre les différents acteurs comme les communes, le conseil général, et les services de l'État.
- informer localement les administrés sur les nouveaux aménagements piétons et leur utilité
- Utiliser le plan de déplacement urbain (PDU) pour améliorer et sécuriser tous les modes de déplacement.

### 2 - Améliorer la connaissance des causes des accidents corporels ayant provoqué des victimes graves

- Réaliser des études en liaison avec l'observatoire départemental de sécurité routière (ODSR) et les gestionnaires de voirie pour approfondir les causes des accidents impliquant un piéton, victime grave, afin d'améliorer les actions de communication.

### 4 - Mener des actions de sécurité routière en direction des piétons

- actions de sensibilisation des seniors dans les communes via les clubs de « l'âge d'or », les maisons des anciens etc...
- réorganiser des actions de prévention dans les quartiers (sensibilisation dans les maisons de quartier, associations et missions locales ,etc...).

### 5 - Poursuivre la formation piétons des élèves du primaire et des collégiens

- Enseigner les règles élémentaires du code de la route.
- Développer les compétences civiques des élèves par l'obtention de l'APER et de l'ASSR.
- Sensibiliser les élèves à la vulnérabilité du piéton et du cycliste.
- Inviter les parents d'élèves à s'associer aux projets "Sécurité Routière"



1 - infrastructure
2 - information
3 - contrôle sanction
4 - formation
5 - éducation
• (exemples d'actions)

## ENJEU n°4 ALCOOL/STUPEFIANTS - VITESSE

### 1 - Favoriser l'auto-contrôle alcool lors de l'organisation de manifestations festives

- Mettre en place un dispositif d'auto-contrôle alcool dans les salles communales louées pour des festivités
- Mettre en place systématiquement des éthylotests électroniques dans les entreprises.

### 2 - Impliquer de nouveaux partenaires dans la prévention routière sur le thème de la lutte contre la vitesse excessive et/ou mal adaptée

- Sensibiliser les assureurs en matière de communication sur les règles de sécurité
- Maintenir des campagnes publicitaires sur les risques aux addictions.
- Inciter les assureurs à promouvoir des actions de sensibilisation auprès des parents et des enfants sur les risques de la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou de produits stupéfiants.
- Inciter les communes à lancer des actions d'information des parents et des enfants sur le danger des addictions par l'intermédiaire du réseau des référents sécurité routière dans les communes.
- Informer les communes et communautés de communes de la possibilité d'obtenir une subvention pour l'achat, au titre du PDASR, de radars pédagogiques mobiles en contre partie du renforcement des contrôles.
- Sensibiliser les usagers de la route sur les distances de sécurité.
- Sensibiliser les intervenants sécurité routière dans les entreprises

### 3 - Cibler et renforcer les contrôles routiers sur les critères vitesse, alcool, lieu, heure.

- Renforcer les contrôles routiers par un contrôle systématique "alcoolémie"
- Maintenir les contrôles routiers avec des objectifs actualisés annuellement.
- Prévoir des contrôles sanctions automatisés sur le réseau secondaire.
- Accentuer le nombre de contrôles des forces de l'ordre.

### 4 - Multiplier les actions de formation sur la lutte contre l'insécurité routière

- Former des référents sécurité routière multi-partenaires.
- Approfondir l'apprentissage de la conduite.

### 5 - Améliorer la communication auprès des usagers

- Mettre l'accent sur la perte du champ de vision, la perte de réflexes, etc....pour un sujet sous addictions.
- Faire témoigner des victimes de la route dans les actions de sécurité routière.
- Prévoir des conférences sur les addictions dans le milieu scolaire et étudiant, et aussi dans le milieu professionnel et auprès des "adultes parents"
- Anticiper la mise en application de la demande forte du ministère de l'éducation nationale dans les lycées pour insérer un module "sécurité routière" dans les programmes.
- Prévoir une remise à niveau du code de la route pour les seniors tous les cinq ou dix ans.
- Sensibiliser les seniors aux dangers de l'usage de l'alcool.

*Orientation à remonter au niveau national:*

- *Accélérer et généraliser les systèmes anti-démarrage sur les véhicules*



# 4

## LE SUIVI DU DGO

Les actions relevant du présent DGO seront mises en place chaque année dans les différents plans locaux d'action :

- le plan départemental d'actions sécurité routière annuel, suite à l'appel à projet lancé auprès des communes, des communautés de communes et des associations,
- le plan de contrôle routiers,
- le plan de communication de la Préfecture,
- les plans d'intervention des gestionnaires de voirie pour répondre aux attentes en matière d'amélioration des infrastructures.

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 des différents partenaires de la sécurité routière.

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

Évaluation du DGO année .....			
enjeu	orientation d'action	objectif	action
2 RM			
Jeunes			
Piétons			
Vitesse- alcool			

Ces critères qui permettront d'évaluer :

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

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



## ANNEXES AU DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION

---

### **Annexe 1**

Les conventions partenariales

### **Annexe 2**

La composition des groupes de travail

### **Annexe 3**

Le bilan du DGO 2008/2012

### **Annexe 4**

La cartographie des accidents mortels 2012

les jeunes

les deux-roues motorisés

### **Annexe 5**

Étude de l'accidentologie des 2 RM (janvier à octobre 2012)





## **ANNEXE 1**

# **CONVENTIONS PARTENARIALES**

---

- **Convention ETAT et CRAMIF (en renouvellement de signature)**
- **Convention ETAT et UME**
- **Convention Préfet/Directeur Départemental des Services de l'Education Nationale**



- **Convention ETAT et CRAMIF en renouvellement de signature**



## **CONVENTION DE PARTENARIAT**

### **PREFECTURE DE L'ESSONNE- CRAMIF**

#### **Prévention du risque routier encouru par les salariés**

**Entre,**

Le Préfet de l'Essonne, représentant l'Etat

d'une part,

**Et,**

Le directeur de la caisse régionale d'assurances maladie d'île de France

d'autre part,

Il est convenu ce qui suit pour prévenir le risque routier encouru par les salariés (accidents de mission et accidents de trajet) :

#### **Article 1 : Objet de la convention**

Les accidents de la circulation routière sont la première cause d'accidents mortels liés au travail des salariés du régime général.

Les pouvoirs publics se sont fixés la prévention du risque routier dans les entreprises comme une des priorités pour les actions départementales de lutte contre l'insécurité routière.

Compte tenu des compétences qui lui sont dévolues en matière de prévention des accidents du travail, la caisse régionale d'assurance maladie développe des actions destinées à lutter contre l'insécurité routière.

Dès lors, afin de mener une action concertée de prévention du risque routier encouru par les salariés, il est proposé que les initiatives prises à cet effet, dans le département de l'Essonne, le soient dans le cadre d'un partenariat spécifique entre la Préfecture, les services de l'Etat et la CRAMIF.

Ce partenariat s'appuie sur :

- les dispositions de la charte nationale « pour la prévention du risque routier

encouru par les salariés (accidents de mission et accidents de trajet) » signée le 22 décembre 1999 entre Madame la déléguée interministérielle à la sécurité routière et Monsieur le président de la commission des accidents du travail et des maladies professionnelles de la Caisse nationale de l'assurance maladie.

- les modalités d'organisation et de mise en œuvre de la politique de sécurité routière définie par la circulaire de la Déléguée interministérielle à la sécurité routière en date du 22 décembre 1999.

## **Article 2 : Objectifs généraux**

La convention se fixe pour objectif de développer une politique active d'information, de communication, de sensibilisation et de formation en direction de l'ensemble des acteurs au sein des entreprises, telle que décrite dans le document général d'orientations pour la période 2013-2017.

Dans ce cadre, les signataires s'accordent pour :

- examiner en commun les moyens les plus efficaces et adaptés au contexte du département pour sensibiliser et inciter les entreprises à lutter contre l'insécurité routière de leurs salariés,
- échanger les informations permettant d'apprécier les situations et d'orienter les axes d'intervention,
- partager les résultats des évaluations qui sont réalisées et qui leur paraissent utiles pour étayer la poursuite des programmes d'actions mis en œuvre.

## **Article 3 : Engagements réciproques**

### **3-1 : La préfecture de l'Essonne**

La préfecture de l'Essonne et la DDT 91 s'engage à apporter son concours au programme d'actions consécutif aux orientations d'actions du document général d'orientations en matière de sécurité routière, actualisé annuellement en commun, et qui sera inscrit au plan départemental de sécurité routière.

Elle facilitera la recherche de solutions relevant des services déconcentrés de l'Etat.

Par ailleurs, elle favorisera la mise en œuvre de plans de prévention du risque routier dans les services déconcentrés de l'Etat, notamment dans le cadre du pôle de compétence sécurité routière créé par le préfet, qui regroupe les services de l'Etat concernés.

Enfin, elle s'engage à solliciter l'adhésion des collectivités locales pour la mise en œuvre de plans de prévention du risque routier pour leurs salariés.

### **3-2 : la Caisse régionale d'assurances maladie d'île de France**

La Caisse régionale d'assurances maladie d'île de France s'engage à établir, chaque année, un programme d'actions spécifiques, qui figurera au plan départemental de sécurité routière.

Elle participera aux travaux du collège technique AGIR

Elle définira en outre, pour ses propres salariés, un plan de lutte contre l'insécurité routière.

Elle s'engage à ce que la prévention du risque routier professionnel fasse systématiquement partie du champ d'intervention des agents du service prévention des risques professionnels.

A cet effet seront utilisés :

- les savoir-faire acquis pour le développement de la prévention des accidents du travail, en matière d'analyses des causes des accidents du travail et de la conduite de projet.
- le réseau des relais qui seraient de nature à apporter une réponse adaptée aux problèmes rencontrés
- les incitations financières disponibles, en tenant compte (pour l'instruction des demandes d'aides financières) des efforts accomplis par les entreprises pour lutter contre l'insécurité routière.

**3-3 : la préfecture de l'Essonne et la Caisse régionale d'assurance maladie d'île de France** s'engagent à participer aux réunions du pôle d'animation sécurité routière sur le thème de la prévention du risque routier, notamment en termes d'échanges d'expériences.

#### **Article 4 : le comité de concertation**

##### **4-1 : création du comité de concertation**

Pour permettre la mise en œuvre des objectifs définis dans la convention, il est créé un comité de concertation chargé :

- de convenir du programme d'actions communes qui sera inscrit au plan départemental d'actions de sécurité routière, en s'appuyant sur les propositions faites dans le cadre du DGO 2013-2017.
- d'établir un bilan quantitatif et qualitatif des actions menées
- de définir les pistes d'améliorations que chaque partie s'emploiera à mettre en œuvre.

Le comité de concertation présidé par le préfet ou son représentant, est composé comme suit :

##### **Pour l'administration :**

- le préfet de l'Essonne et ses représentants désignés au sein de l'administration pour leurs compétences en matière de sécurité routière.

.../...

Pour la Caisse régionale :

- l'ingénieur conseil régional ou son représentant
- l'ingénieur conseil responsable de l'antenne de l'Essonne
- le contrôleur de sécurité, IDSR pour l'antenne de l'Essonne

Ce comité pourra s'adjoindre d'éventuels partenaires.

#### **4-2 : Fonctionnement du comité de concertation**

Le secrétariat du comité de concertation est assuré par la caisse régionale.

Sur proposition du secrétariat en concertation avec l'ensemble des parties, le préfet arrête un ordre du jour soumis au comité de concertation qui se réunit au moins deux fois par an.

#### **Article 5 : Durée de la convention**

La présente convention est conclue pour la durée du document général d'orientations en matière de sécurité routière 2013-2017, éventuellement renouvelable.

Toutefois, la convention peut être dénoncée par l'une des parties signataires s'il apparaît que l'objet de la convention n'est plus respecté.

Fait à Évry, le

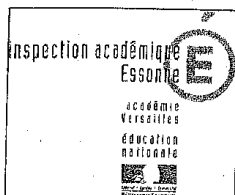
Pour l'État

Pour la Caisse Régionale d'Assurance  
Maladie d'Ile de France

Le Préfet de l'Essonne,

Le directeur général,

## CONVENTION DDT/ EDUCATION NATIONALE



### CONVENTION

#### « ACTION DE PREVENTION DU RISQUE DEUX-ROUES MOTORISE DANS LES COLLEGES ET LYCEES DE L'ESSONNE »

ENTRE :

La DDEA, représentée par Monsieur Jean Martin DELORME, Directeur départemental de l'équipement et de l'agriculture de l'Essonne,

d'une part,

ET :

L'Inspection Académique de l'Essonne, représentée par Monsieur WASSENBERG, Inspecteur d'Académie, Directeur des services départementaux de l'Education Nationale de l'Essonne.

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

#### ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de faire bénéficier les élèves de collèges et de lycées scolarisés en Essonne d'une action de sensibilisation à la conduite d'un deux-roues motorisé appelée « Action de prévention du risque deux-roues motorisé ».

La présente convention définira les conditions de mise à disposition de matériel de la DDEA auprès des établissements.

#### ARTICLE 2 : DUREE DE LA CONVENTION

La convention d'une durée d'une année prend effet à compter de sa notification. Elle sera reconductible sauf dénonciation par l'une des parties 2 mois avant le terme de la convention.

### ARTICLE 3 : RESPONSABILITES

La Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture de l'Essonne - le Service Transport et Sécurité Routière - de la DDEA 91 et l'Inspection académique de l'Essonne sont chargées de l'exécution de la présente convention.

### ARTICLE 4 : CONDITIONS DE REALISATION

La formation des correspondants sécurité routière des établissements scolaires est pilotée par le chargé de mission sécurité de l'Inspection académique de l'Essonne.

Le service Sécurité Routière de la Direction Départementale de l'Équipement et de l'agriculture de l'Essonne s'engage à former les correspondants sécurité routière des établissements scolaires à l'utilisation du simulateur deux-roues motorisé en partenariat avec l'Éducation Nationale.

L'action de sensibilisation aux risques du deux-roues motorisé sera encadrée par le correspondant sécurité routière de l'établissement scolaire. Celui-ci devra obligatoirement avoir suivi une formation sur ce simulateur.

Le chargé de mission sécurité à l'Inspection Académique s'engage à informer le service Sécurité Routière de la Direction départementale de l'Équipement et de l'agriculture de l'Essonne des dates de réalisation des actions de sensibilisation prévues dans les établissements scolaires.

### ARTICLE 5 : MODALITES MATERIELS

La DDEA s'engage à mettre à disposition dans les établissements scolaires inscrits dans l'expérimentation un simulateur deux-roues motorisé pour la durée des interventions programmées.

### ARTICLE 6 : EVALUATION


L'Inspection académique et la DDEA élaboreront un bilan annuel des actions conduites. Celui-ci comportera une appréciation qualitative et quantitative des objectifs généraux de l'action réalisée au cours de l'année.

Une copie du bilan annuel sera remise à Monsieur Le Préfet.

Fait à Evry, le 11 MAR. 2009

L'Inspecteur d'Académie,  
Directeur des services départementaux de  
l'éducation nationale de l'Essonne

Le Directeur départemental de l'équipement et de  
l'agriculture



C. WASSENBERG



Jean-Martin DELORME

Visa du Directeur de cabinet du préfet de l'Essonne

Chef de projet sécurité routière

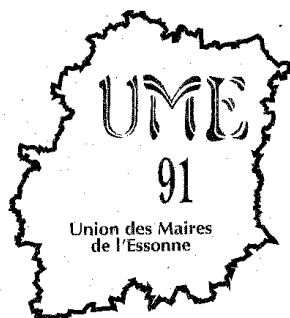
Préfecture de l'Essonne

Pour le Préfet,  
le Sous-Préfet, Directeur du Cabinet,

Claude FLEUTIAUX



# CHARTRE ETAT et UME



## PROJET

### CHARTRE DE PARTENARIAT SUR LA SECURITE ROUTIERE

*entre*

*La Préfecture de l'Essonne*

*et l'Union des Maires de l'Essonne ( UME 91),*

#### PREAMBULE

La lutte contre l'insécurité routière constitue l'un des axes prioritaires de la politique de l'État dans le département

La baisse du nombre de personnes tuées et accidentées sur nos routes, enregistrée depuis 2005 a été significative.

Dans cette lutte continue contre l'accidentologie, il convient de développer les actions entreprises par tous les acteurs de la sécurité routière pour améliorer encore les résultats obtenus.

Pour cela les efforts de l'action publique visent à changer les comportements, faire émerger une culture sécurité routière et mieux impliquer tous les acteurs.

Les grandes orientations de cette action portent donc sur le respect des règles par l'amélioration du dispositif de contrôle et de sanctions, sur l'aménagement des infrastructures, sur la prévention par la formation et l'information.

Les principaux enjeux du département de l'Essonne seront arrêtés dans le cadre du Document Général d'Orientation 2013 – 2017. Ils porteront sur :

- L'alcool,
- La vitesse,
- Les jeunes conducteurs,
- Les deux-roues motorisés,

➤ Les piétons,

Pour donner toute son envergure à la lutte contre l'insécurité routière, il est primordial de mobiliser tous les acteurs de proximité, notamment les collectivités territoriales.

L'UME qui regroupe l'ensemble des élus municipaux et intercommunaux, est donc un partenaire privilégié de la politique publique de sécurité routière et est directement concernée, aux côtés de la Préfecture de L'Essonne par la diminution du nombre d'accidents et de la mortalité sur les routes.

L'Union des Maires de l'Essonne fédère les communes, et les communautés de communes et d'agglomération de l'Essonne.

Les collectivités territoriales interviennent sur des champs de compétences très larges qui permettent une prise en compte de la sécurité routière:

- L'infrastructure routière,
- L'aménagement de la voirie et la signalisation,
- La réglementation, le pouvoir de police et les contrôles par la police municipale,
- L'urbanisme et l'organisation des transports,
- L'éducation routière des enfants en lien avec l'école et l'organisation du péri-scolaire,
- L'information des citoyens,
- L'action en faveur de leurs agents territoriaux.

L'objet de la présente charte est d'informer et de sensibiliser les maires de l'Essonne en vue de développer des plans d'actions de sécurité routière dans le cadre des champs de compétences des communes.

**Michel FUZEAU, Préfet de l'Essonne et Laurent BETEILLE, Président de l'Union des Maires de l'Essonne, prennent, pour ce faire, les engagements réciproques cités ci-après :**

***Engagements communs:***

- La préfecture et l'Union des Maires de l'Essonne organiseront conjointement chaque année au moins un colloque ou une réunion de façon à informer, sensibiliser et permettre l'échange d'expériences de l'ensemble des élus du département dans le domaine de la sécurité routière ;
- 
- L'Union des Maires de l'Essonne participera aux réunions de sécurité routière organisées en préfecture.

***L'Union des maires de l'Essonne s'engage à :***

- Inciter à la nomination et à la formation d'élus correspondants sécurité routière dans chaque commune et dans chaque communauté de communes, qui seront les interlocuteurs privilégiés de la Préfecture de l'Essonne et de la Direction Départementale des Territoires,
- Etre partenaire de la formation des élus correspondants sécurité routière en mettant à disposition ses propres structures d'appui ;
- Favoriser l'émergence et l'animation de réseaux de correspondants élus sécurité routière permettant des échanges d'expériences en matière de sécurité routière ;
- Favoriser la formation à la sécurité routière des techniciens municipaux (responsables ou techniciens de la voirie, policiers municipaux ou animateurs de quartiers) en prenant appui sur ses propres structures ou sur les structures locales de formation en particulier celles de la fonction publique territoriale ;
- Etre le relais de diffusion de l'information des élus concernant la politique et les programmes de sécurité routière, et inciter les maires à engager des actions correspondant aux enjeux du département et s'intégrant dans le PDASR (Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière) ;
- Informer les maires sur l'existence et la mise à disposition d'outils méthodologiques ou d'outils de sensibilisation (affiches, dépliants...) et d'exemples d'actions réalisées par les communes ;
- Inciter les collectivités territoriales à s'associer aux structures de prévention de la délinquance qui intègrent la sécurité routière (Conseil Départemental de Prévention et Conseil Local de Sécurité et de Prévention de la Délinquance) ;
- Inciter les maires à apporter leur contribution à la promotion de la semaine de sécurité routière ;
- Ouvrir sur le site Internet existant de l'Union des Maires de L'Essonne une rubrique dédiée à la sécurité routière, avec les liens sur les sites Internet nationaux et départementaux ;
- Inciter les maires à engager des actions de sécurité routière auprès de leurs personnels municipaux et, pour les communes de plus de 10.000 habitants, à mettre en place des plans de prévention du risque routier (PPRR) ;
- Inviter les maires à informer du risque « alcool » au volant, lors des fêtes ou des événements privés organisés dans les locaux des municipalités dans le cadre d'un contrat de location;
- Favoriser les échanges d'expériences avec les autres associations d'élus, y compris de départements voisins ;
- Valoriser, notamment avec ses propres supports de communication, l'ensemble des actions menées conjointement en application de la présente charte.
- Inviter la Préfecture et ses services désignés à participer à des manifestations organisées par l'UME.

***La préfecture de l'Essonne s'engage à :***

- Informer l'Union des Maires de l'Essonne sur la politique sécurité routière (Comités

interministériels de sécurité routière -CISR-, grandes campagnes de communication, communiqués de presse, programmes locaux de sécurité routière,...) sur les autres programmes qu'ils mettent en oeuvre (AGIR, Label vie, Enquêtes Comprendre Pour Agir-ECPA-) et sur les actions locales proposées annuellement dans le cadre du PDASR (Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière) ;

- Faciliter l'information de l'Union des Maires de l'Essonne et des élus sur la connaissance de l'insécurité routière des territoires par le biais de l'Observatoire Régional et l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière ;
- Inciter les communes à engager des actions, en s'appuyant sur les IDSR (Intervenants Départementaux de Sécurité Routière) nommés à ce titre par la préfecture de l'Essonne ;
- Inviter les collectivités territoriales à s'associer aux structures de prévention de la délinquance qui intègrent la sécurité routière (Conseil Départemental de Prévention et Conseil Local de Sécurité et de Prévention de la Délinquance) ;
- Inciter à la nomination d'élus correspondants sécurité routière dans chaque commune et dans chaque communauté de communes et d'agglomérations, qui seront les interlocuteurs privilégiés de la préfecture de l'Essonne ;
- Co-animer avec l'Union des Maires de l'Essonne, un réseau des élus «correspondants sécurité routière»
- Editer et mettre à jour une liste des adresses et contacts indispensables aux correspondants élus sécurité routière ;
- Diffuser auprès des mairies et communautés de communes du département la liste des documents supports de leur action ;
- Valoriser, notamment avec le support des médias locaux, l'ensemble des actions menées conjointement en application de la présente charte ;
- Aider à l'émergence et à l'animation de réseaux de correspondants élus sécurité routière permettant des échanges d'expériences en matière de sécurité routière ;
- Faciliter la mise au point des formations à la sécurité routière destinées aux techniciens municipaux (techniciens de la voirie, policiers municipaux ou animateurs de quartiers), en s'appuyant sur les compétences régionales et départementales (pôle régional d'animation sécurité routière et services de la DDT) ainsi que sur les structures de l'Union des Maires de l'Essonne, ou de formations locales ;
- Favoriser les échanges avec l'ensemble des acteurs ou partenaires de la sécurité routière, en particulier les services déconcentrés de l'Etat et le monde associatif ;
- Apporter une aide aux communes pour la mise en place des plans de prévention du risque routier (PPRR) par le biais des services de la DDT (coordination sécurité routière) ;
- Inviter l'UME à participer à des manifestations organisées sur ce sujet par la Préfecture de l'Essonne.

***Les modalités d'utilisation, de suivi et de révision de la présente charte :***

L'Union des Maires de l'Essonne pourra mentionner la présente charte dans sa communication interne ou externe et utiliser le logo-type « sécurité routière » sur tout document non commercial élaboré dans le cadre d'une action relayant les messages de la sécurité routière, sous réserve d'une validation préalable de préfecture de l'Essonne.

La préfecture et l'Union des Maires de l'Essonne effectueront chaque année conjointement un bilan des actions menées.

La préfecture et l'Union des Maires de l'Essonne choisiront les actions qui pourront être mises en valeur tant au niveau local (information dans le bulletin de l'UME ou dans les médias locaux) qu'au niveau national (information dans la revue Sécurité Routière et dans la revue Maires de France).

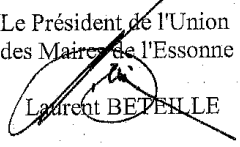
La présente charte engage les parties pour la période du Document Général d'Orientations (DGO 2013- 2017).

Fait à EVRY, le 6/9/2012

Le Préfet

  
Michel FUZEAU

Le Président de l'Union  
des Maires de l'Essonne

  
Laurent BETHELLE



## ANNEXE 2

# Composition des groupes de travail

### **Groupe de travail n°1: enjeu ADDICTIONS-VITESSE**

Ont participé:

- la coordination sécurité routière.
- le conseil général.
- la direction des services départementale de l'éducation nationale.
- La direction départementale de la cohésion sociale.
- la DIRIF.
- l'automobile club de l'ouest.
- Le SDIS
- Le groupement de gendarmerie de l'Essonne
- la prévention routière.
- La FFMC
- L'UME
- la CASIF
- MACADAM
- IDSR

Animateur: la coordination sécurité routière  
Rapporteur: l'IDSR et l'EDSR

### **Groupe de travail n°2: enjeu DEUX ROUES MOTORISES**

Ont participé:

- la coordination sécurité routière.
- le conseil général.
- la direction départementale de l'éducation nationale.
- La direction départementale de la cohésion sociale.
- la prévention routière.
- La FFMC
- L'UME
- le CEESAR
- la Maif prévention
- le chargé de mission départemental de 2RM
- La CASIF
- un intervenant départemental sécurité routière

Animateur: la coordination sécurité routière  
Rapporteur: le chargé de mission 2RM

### **Groupe de travail n°3: enjeu PIETON**

Ont participé:

- la coordination sécurité routière.
- le conseil général.
- la direction des services départementale de l'éducation nationale.
- La direction départementale de la cohésion sociale.
- la prévention routière.
- le CEESAR.
- un intervenant départemental sécurité routière.

Animateur: la coordination sécurité routière  
Rapporteur: le CEESAR





## ANNEXE 3

# BILAN DU PRÉCÉDENT DGO 2008/2012

---

### PRESENTATION DU BILAN

Le document général d'orientations 2008/2012 a été élaboré au second semestre 2008 sur la base des statistiques de l'accidentologie des années 2002-2006, complétées en partie par les données de l'année 2007. Il a été validé en juin 2009 par l'ensemble des partenaires institutionnels le préfet de l'Essonne, le président du conseil général et le président de l'union des maires de l'Essonne .

Le DGO a validé le travail de synthèse des travaux des 4 quatre groupes de travail, chacun ayant proposé des orientations d'actions à partir des enjeux ci après, déclinés à partir des enjeux nationaux et de l'analyse des caractéristiques de l'insécurité routière du département :

- Enjeu jeunes et deux roues motorisés
- Enjeu jeunes et piétons.
- Enjeu jeunes et vitesse.
- Enjeu jeunes et alcool et stupéfiants.

La problématique « **jeunes** » a été traitée dans tous les groupes de travail.

A partir de chaque enjeu, le DGO a retenu les orientations des actions, actions déclinées dans le cadre du Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR). Les orientations des actions ont porté notamment sur :

- l'amélioration des infrastructures.
- les actions menées auprès des jeunes scolarisés.
- la formation des référents sécurité routière des établissements du second degré.
- la mobilisation du secteur des entreprises.
- l'amélioration des comportements.
- une meilleure connaissance de l'accidentologie.

L'animation et la composition des groupes de travail relèvent de tous les partenaires de la sécurité routière dans le département. Ils ont été constitués par enjeu dans un souci d'éclectisme afin d'enrichir au mieux le débat et être force de proposition.

1 - **Pour l'enjeu « alcool -vitesse-jeunes »** le groupe était piloté par Mme FARGE :IDSR91 et composé par les organismes suivants :

Le conseil général  
L'union des maires  
Les forces de l'ordre  
La MACIF  
La CRAMIF  
Le SDIS  
La MAIF Prévention  
Les pros de la route

L'inspection académique  
La ligue contre la violence routière.

2 - **Pour enjeu « deux roues motorisés -jeunes »**, le groupe était mené par Chantal MASSIP de la CRAMIF et composé par les acteurs suivants :

Le conseil général  
L'union des maires  
Les forces de l'ordre  
La MACIF  
Le SDIS  
Un expert automobile  
Un intervenant départemental de sécurité routière  
La MAIF Prévention  
Les pros de la route  
L'inspection académique  
Le CEESAR et la FFMC  
L'association ICARE pour représenter les auto-écoles

3- **Pour l'enjeu « piétons-jeunes »** le groupe s'est réuni sous l'égide de Fabrice DUGNAT de la DDJS, en présence des acteurs sécurité routière suivants :

Le conseil général  
L'union des maires  
Les forces de l'ordre  
La MACIF  
La CRAMIF  
Le SDIS  
Un expert automobile  
Un intervenant départemental de sécurité routière  
La MAIF Prévention  
Les pros de la route  
L'inspection académique  
L'association ICARE pour représenter les auto-écoles

Les PDASR successifs et annuels ont priorisé et financé les actions découlant des orientations d'actions; elles ont contribué fortement à lutter contre l'insécurité routière par l'animation d'actions concrètes et en grand nombre auprès de publics variés (jeunes scolarisés et en milieu d'apprentissage, conducteurs de deux roues motorisés, piétons, salariés en entreprises...).

Les collégiens et lycéens ont été sensibilisés notamment par le Département et par les services de l'État; les entreprises se sont investies progressivement par l'intermédiaire des PPRR( *plan de prévention du risque routier*)

La signature d'une convention le 03 octobre 2009 avec la CRAMIF dans le cadre de ce DGO2008-2012 a permis de formaliser le partenariat entre l'État et cette dernière pour intervenir de manière plus efficace sur les risques routiers professionnels en entreprise.

La politique locale de sécurité routière a été très active et portée, pendant ces 5 années, par l'ensemble des partenaires, communes et association et en concertation active, et très étroite avec les services de l'inspection académique et du Conseil Général.

## BILAN QUANTITATIF

### NOMBRE DES ACTIONS PORTEES PAR LES PARTENAIRES DGO 2008/2012

ENJEUX	2 RM	VITESSE	SENIORS	PIETONS CYCLISTES	ALCOOL DROGUE	ENTREPRISES	JEUNES	NOMBRE D' ACTIONS
2008	7	2	7	1	3	12	52	96
2009	5	0	4	0	0	15	62	93
2010	22	15	4	6	24	0	34	60
2011	18	12	6	10	15	0	37	63
2012	33	9	8	11	9	4	52	75
<b>NOMBRE TOTAL ACTIONS</b>	85	38	29	28	51	31	237	387

Conformément aux orientations définies par le Document Général d'Orientations et au contexte de l'accidentologie en Essonne, majoritairement les actions de sensibilisation, de prévention ont été organisées en direction des cibles usagers vulnérables que sont :

- les conducteurs de deux-roues motorisés
- les jeunes
- les piétons

Sur les 387 actions financées sur la période du DGO, 61% ont touché les jeunes, 1 action sur 5 les conducteurs de deux-roues motorisé, et à un degré moindre les piétons puisque seulement 7% des actions leur étaient destinées, et principalement sur les 3 dernières années du DGO. La montée en puissance des actions de 2 RM démontre la bonne prise en compte de la problématique, particulièrement ces 2 dernières années. Par contre, l'investissement en direction des entreprises doit être renforcé.

Le tableau ci dessous, qui établit le bilan financier annuel du DGO 2008/2012 montre que si le nombre des actions financées par le PDASR aux associations sont en baisse, il n'en est pas de même des actions à l'initiative des communes.

### BILAN FINANCIER (2008/2012)

	Nombre d'actions	Coût	2008		2009		2010		2011		2012	
			Nombre d'actions	Coût	Nombre d'actions	Coût	Nombre d'actions	Coût	Nombre d'actions	Coût	Nombre d'actions	Coût
Communes	184	607 700,29 €	38	126 445,00 €	39	98 873,90 €	28	143 281,39 €	34	120 000,00 €	45	119 100,00 €
Associations	173		47		50		29		24		23	
Etat	30		11		4		3		5		7	

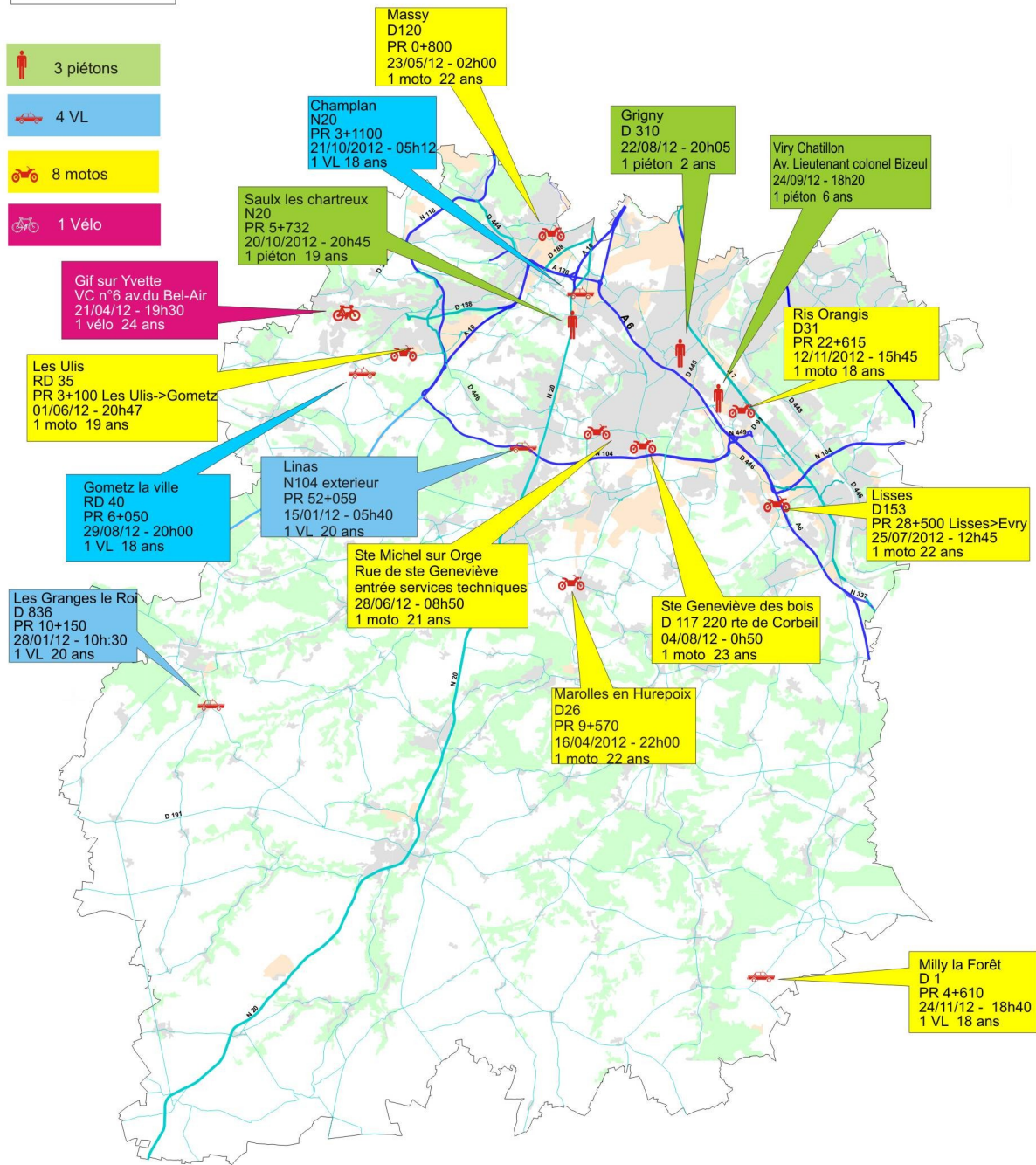


# Annexe 4 a

## LA CARTOGRAPHIE DES ACCIDENTS MORTELS



Accidents mortels 2012 moins de 24 ans  
( au 30-11- 2012 - 16 accidents- 16 tués )



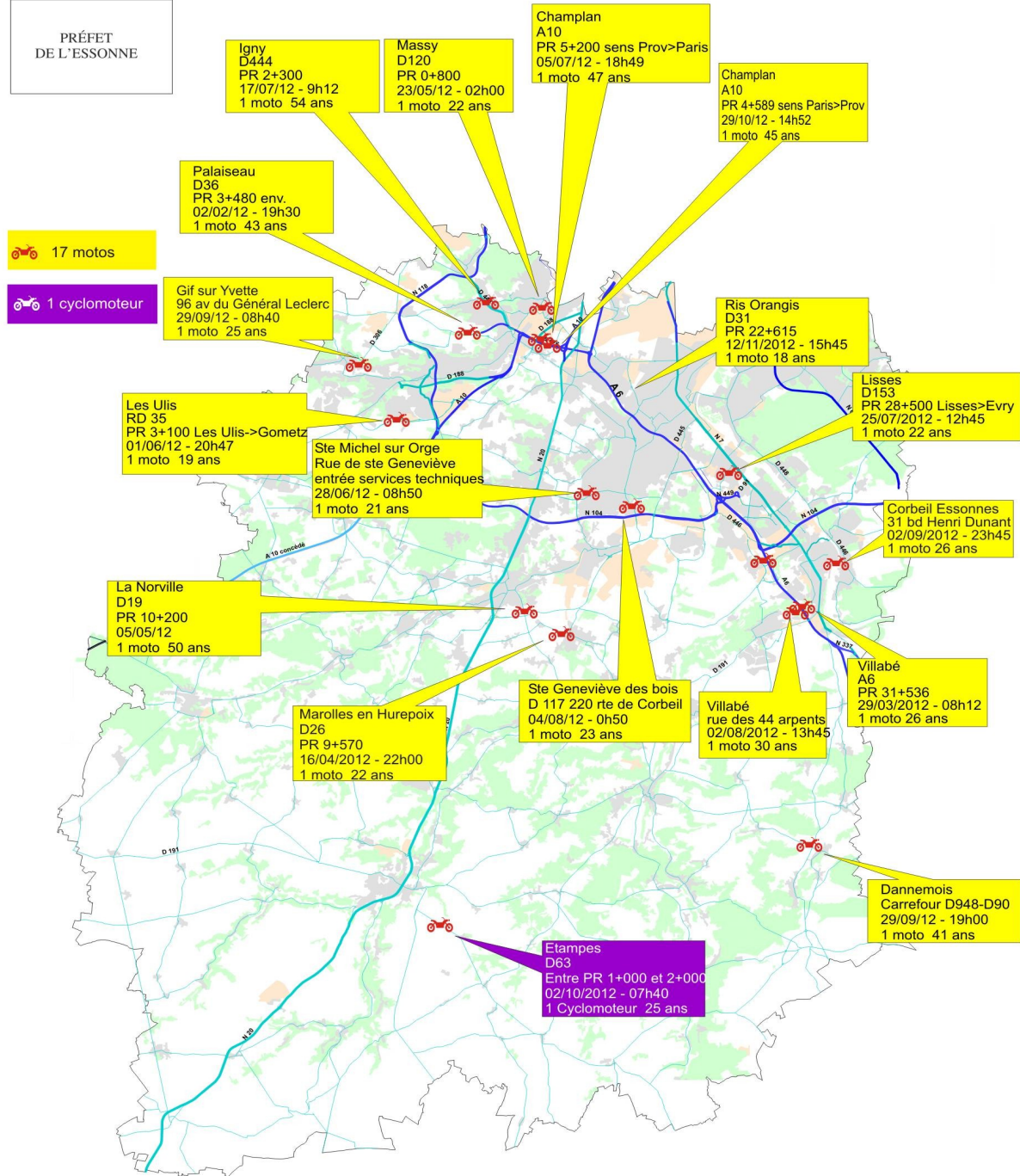


# Annexe 4 b

## LA CARTOGRAPHIE DES ACCIDENTS MORTELS



### Accidents 2RM mortels ( au 30-11- 2012 - 18 accidents- 18 tués )







## Annexe 5

# L'ANALYSE DE L'ACCIDENTOLOGIE DES CONDUCTEURS DE 2 ROUES MOTORISES EN ESSONNE (janvier à octobre 2012)

## 1 - Préambule

En 2011, l'étude de l'origine des accidents de 2 roues motorisés en Essonne montrait que ces derniers, qui ne représentent que 2% du trafic routier, étaient fortement impliqués dans les accidents mortels avec une prédominance des usagers de la tranche d'âge des 18/24 ans (8 sur les 14 usagers tués en 2RM).

Depuis le début de l'année 2012, au niveau national, la mortalité des conducteurs de RM connaît une tendance à la baisse. Sur une année glissante (septembre 2011 / septembre 2012), 683 motocyclistes se sont tués au 30 septembre 2012 en France contre 725 l'année précédente, soit une baisse de 5,8%. Contrairement à la tendance nationale, en Région Ile de France le taux de mortalité des 2 RM est à la hausse (+3,7%). En Essonne, les données de l'accidentologie confirment la vulnérabilité des conducteurs de 2 RM : 15 conducteurs 2 RM tués au 30 septembre 2012 contre 9 au 30 septembre 2011. L'étude de la typologie des 34 accidents mortels survenus depuis le début de l'année montre une augmentation du nombre des tués parmi les usagers vulnérables que sont les piétons (8), les cyclistes (3), et surtout des conducteurs de 2 RM représentant 44% des tués depuis le début de l'année 2012.

Ils ne représentaient que 33% des tués en 2011 et 32 % sur la période 2009 à 2011.

répartition des tués selon le type d'usager	Usagers vulnérables				VL
	piétons	vélos	2 RM	Total	
Janvier à sept 2012	23,5%	9%	44%	76,5%	23,5%
Année 2011	12%	2%	33%	47%	53%
Année 2009 à 2011	18%	3%	32%	53%	47%

Il convient d'analyser les causes de ces accidents et définir les actions de sécurité routière à renforcer ou à mettre en œuvre pour diminuer le nombre des motards tués sur les routes de l'Essonne.

## 2 – Analyse des accidents mortels de 2 RM

Sur l'année glissante du 1er octobre 2011 au 30 septembre 2012, on dénombre 18 accidents de 2 RM provoquant la mort de 17 motards et d'un piéton (une fillette de 2

ans renversée par un motard).

### Les circonstances des accidents

Dans 2 cas, ce sont 2 conducteurs de véhicule léger (VL) et de véhicule utilitaire (VU) qui sont responsables de l'accident pour non respect des règles de sécurité.

**Dans tous les autres cas, l'accident est lié au comportement du motard, soit :**

- la non maîtrise de la moto (4 cas - par exemple : le 2 RM vient percuter des véhicules en stationnement ou à l'arrêt, chute suite au vol de la moto),
- le non respect des règles de sécurité (4 cas - par exemple : franchissement de ligne continue, collision d'un véhicule venant en sens inverse en doublant, un cas d'alcoolémie ),
- la vitesse mal adaptée ou non réglementaire (4).

Pour 4 accidents, les causes restent indéterminées à ce jour.

De plus,

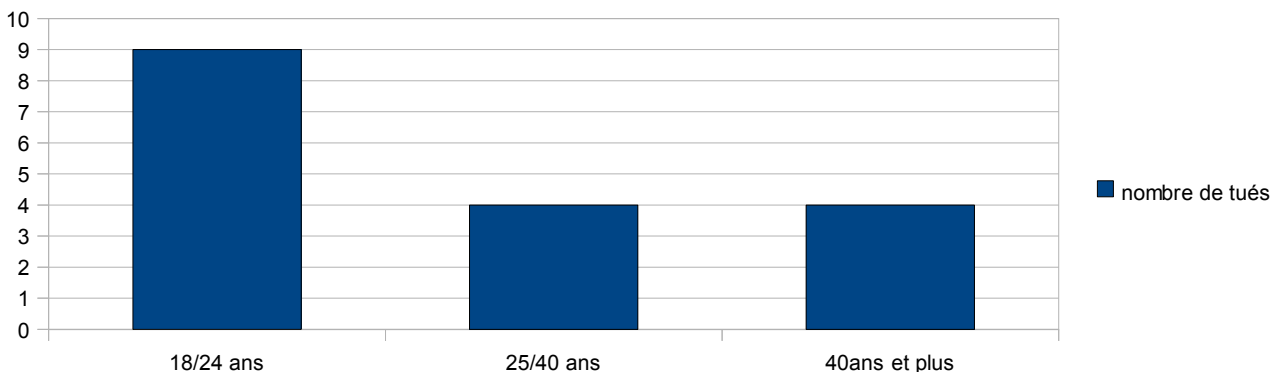
- 7 conducteurs de 2 RM se sont tués seuls,
- 4 accidents ont eu lieu de nuit,
- 4 sur voies rapides,
- 2 sur voies communales, 13 sur routes départementales et 2 sur le réseau Etat,
- ils se déroulent essentiellement en zone agglomérée,
- un seul accident en zone rurale à Dannemois où le conducteur du VL auteur de l'accident n'aurait pas respecté les règles de priorité.

### L'âge et sexe des victimes

Ce sont tous des hommes.

La moyenne d'âge des 17 motards tués est de 28 ans.

Le répartition par tranche d'âge figure sur le graphique ci après :



La tranche d'âge des 18/24 ans comptabilise le plus grand nombre de victimes soit plus de la

moitié des tués (9/17).

### **Type de déplacements**

Les motifs des déplacements de 16 conducteurs de véhicules impliqués dans un accident mortel sur une année, dont 13 motards, ont pu être repérés.

#### *Trajet « promenade-loisir » :*

C'est sur les déplacements « promenade-loisirs » qu'ont eu lieu majoritairement les accidents mortels de conducteurs de 2 RM, soit 10 accidents. Un piéton a été renversé et tué par un motard sur ce même type de trajet.

On relève que 4 accidents mortels sur les 16, provoqués par le motard, ont eu lieu le week end .

#### *Trajet « domicile-travail » :*

Le profil des usagers, auteurs des 4 accidents mortels sur leur trajet domicile/travail, est le suivant.

Hormis le conducteur de véhicule utilitaire qui a coupé la route d'un motard en agglomération, motard qui selon les témoins roulait à une vitesse inadaptée :

- Un motard qui a glissé sur la boue présente sur la BAU
- un motard qui freine brutalement en roulant entre la voie centrale et la voie de gauche et chute
- un motard qui glisse sur une plaque d'huile dans des circonstances qui restent à déterminer.

### **La profession <sup>1</sup>**

Parmi les motards tués ont été dénombrés : 4 étudiants, 3 cadre moyen ou employé, 1 sans profession (1).

### **L'origine**

Les motards tués résidaient sur les départements suivants :

- Essonne : 13
- Haut de Seine : 3
- Val de Marne : 1

En résumé :

- Les motards tués sont des hommes, plutôt jeunes et résidant en Essonne.
- Les accidents ont lieu de jour, en zone urbaine et sur le trajet promenade loisirs.
- Ils sont liés principalement au comportement du motard :
  - qui maîtrise souvent mal son véhicule
  - qui ne respecte pas les règles de sécurité (remontées de file, vitesse,

---

1- La rubrique est peu renseignée dans les remontées des forces de l'ordre

### **3 - Conclusion : les inflexions possibles des actions de sécurité routière**

Les prochaines actions de sécurité routière devront donc s'orienter prioritairement vers la cible ci dessus, mais sans exclusive, compte tenu de la fragilité d'une analyse portant sur une année et de la variabilité des comportements :

- **en renforçant les actions de communication**, ciblées sur les rappels au respect des règles de sécurité et particulièrement celles des limitations de vitesse, et sur la dangerosité des trajets de loisir-promenade particulièrement en zone urbaine,
  - au niveau régional, la hausse des accidents des conducteurs de 2RM et en particulier des jeunes n'étant pas strictement essonniennes, et les médias étant régionaux,
  - en direction des jeunes de 18 à 24 ans en Essonne, dans les lycées et collèges ainsi que dans les facultés des métiers, CFA, association d'étudiants.
- **en renforçant les contrôles routiers**, et notamment en zone urbaine, sur les routes départementales, de répression des infractions comportementales (vitesse, franchissement de la ligne continue, alcool).

Il conviendra d'intégrer ces éléments dans le programme d'actions du nouveau document général d'orientations 2013/2017 (DGO), et des prochains plans d'actions de sécurité routière (PDASR) et plan de contrôles routiers (PCR) élaborés pour l'année 2013.

Par ailleurs, la nouvelle réglementation sur le passage du permis de conduire moto a pour objectifs principaux de former les conducteurs de cyclomoteur de moins de 50 cm<sup>3</sup> et favoriser la progressivité dans l'utilisation de grosses cylindrées. Elle contribuera progressivement à l'évolution des comportements.



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**