



Document Général d'Orientation en Essonne



2018 - 2022

Document Général d'Orientation en Essonne DGO

Introduction

1/ Présentation

Le contexte local du département

1-1 Géographie

1-2 Population et démographie

1-3 Réseau routier

1-4 Parc de véhicules en circulation

2/ Accidentalité

L'accidentologie 2012-2016 et comparaison avec 2007-2011

2-1 Accidentalité du département

2-2 Accidentalité Ile de France

3/ Les enjeux

Les enjeux départementaux

3-1 Les jeunes

3-2 Les produits psychoactifs

3-3 Les seniors

3-4 Le risque professionnel

3-5 Les deux roues motorisés

3-6 Les distracteurs

4/ Les actions

Les actions par enjeu

Introduction

Le Premier Ministre le 9 janvier 2018, dans le cadre du Comité Interministériel de la sécurité routière (CISR), a rappelé l'engagement de l'ensemble du Gouvernement pour sauver plus de vies sur nos routes.

Les priorités d'action sont les suivantes :

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

Il s'agit pour nous de décliner ces axes dans notre département en s'adaptant à nos spécificités.

C'est l'objet de ce document général d'orientation qui nous offre un cadre de travail partenarial et un outil de mobilisation.

Ce document rappelle le contexte essonnien, les chiffres de l'accidentalité et les axes de progrès.

Ensemble, nous souhaitons sensibiliser tous les acteurs de la sécurité sur cette cause parce que derrière chaque accident grave il y a un drame humain.

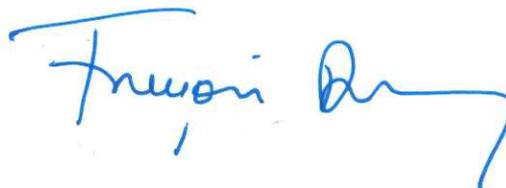
L'Essonne terre d'avenirs, doit aussi pouvoir offrir des routes plus sûres.

La Préfète de l'Essonne,



Josiane CHEVALIER

Le Président du Conseil Départemental,

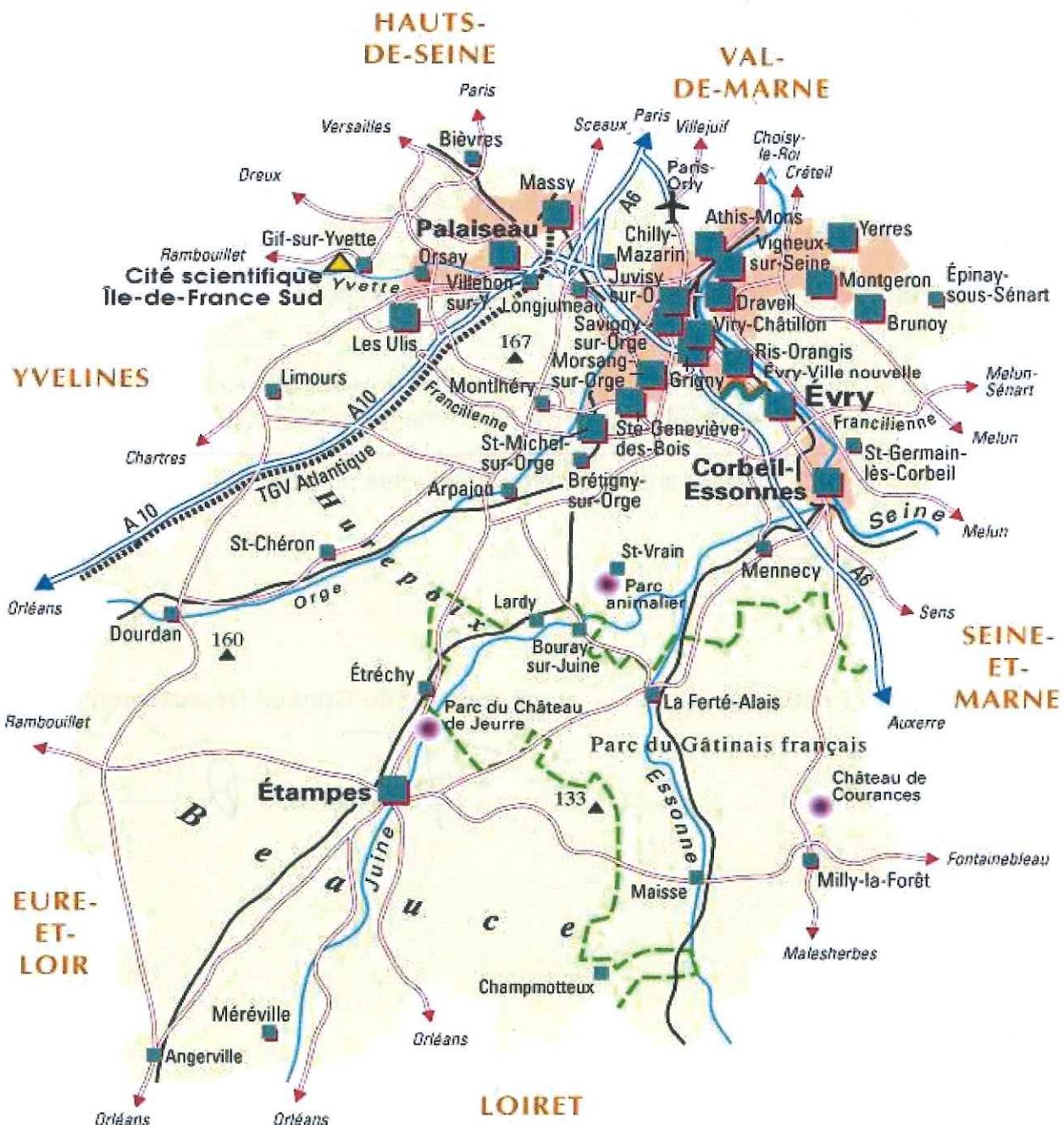


Le contexte local du département

1-1 Géographie

Situé dans le sud de la région Ile-de-France, le département de l'Essonne s'étend sur quatre régions naturelles : le Gâtinais (au sud-est), la Brie (au nord-est), l'Hurepoix (au centre) et la Beauce (au sud-ouest). Le sud assez rural du département voisine le nord Essonne très urbanisé, immédiate banlieue de Paris.

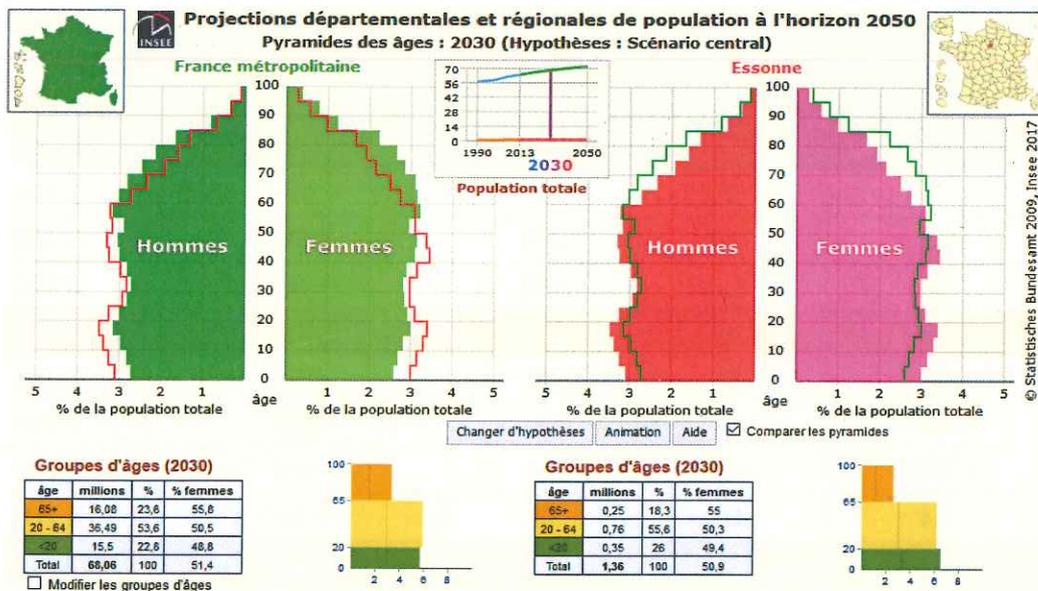
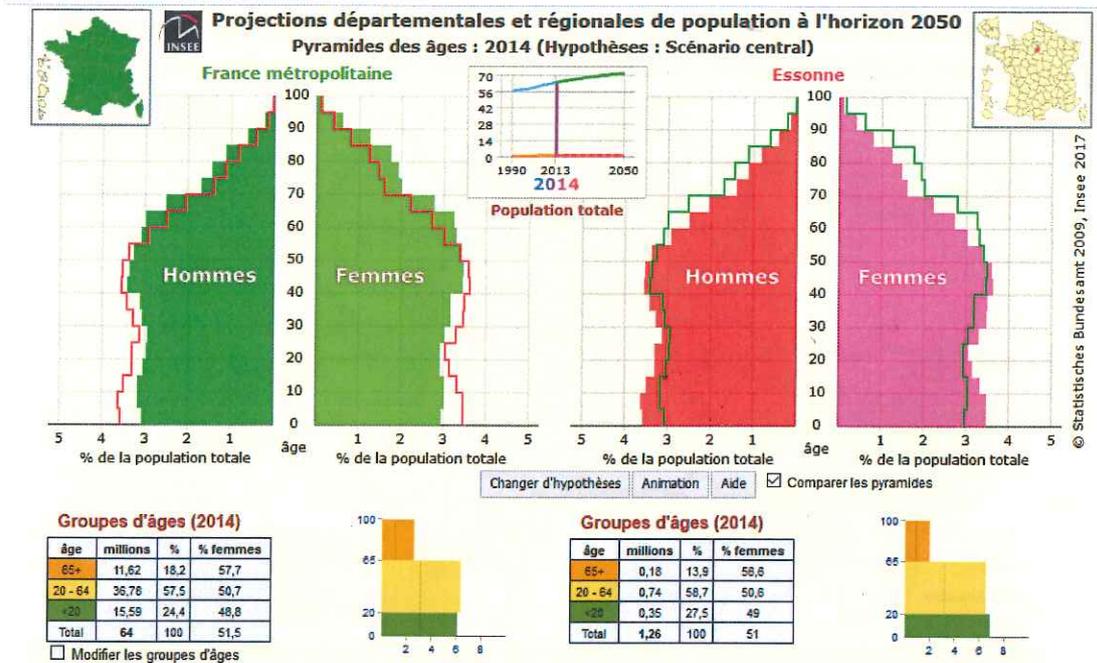
L'Essonne est limitrophe des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne au nord, de la Seine-et-Marne à l'est, du Loiret et de l'Eure-et-Loir au sud et des Yvelines à l'ouest.



1-2 Population et démographie

En 2014 on constate que la population de l'Essonne est de 1 268 228 habitants (INSEE). Celle-ci est en constante progression dû à l'installation de nouveaux habitants. Cet accroissement est quasi généralisé sur l'ensemble du département.

En comparatif sur la moyenne d'âge nationale, l'Essonne dénombre une population plus jeune : les moins de 20 ans représentent 27,5 %. Quant aux plus de 65 ans, ils totalisent 13,9 %. Les projections 2030 mettent en évidence une proportion plus importante des plus de 65 ans (18%) et une population de moins de 20 ans toujours aussi importante (26%).

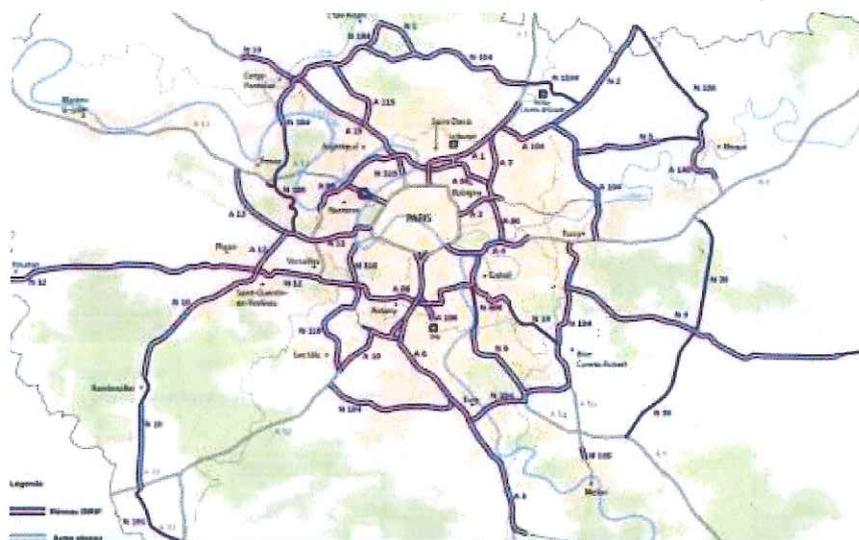


1-3 Réseau routier

La région Ile-de-France compte 12,1 millions d'habitants (18,6 % de la population française, 6 millions d'actifs) sur une superficie de 12 012 km² et huit départements. Son réseau routier absorbe quotidiennement un trafic estimé à 110 millions de véhicules-kilomètres.

Le réseau routier francilien, de plus de 55 000 km, est constitué de 831 km d'autoroutes (510 km non concédés / 321 km concédés), de 741 km de routes nationales, de 9 872 km de routes départementales et de 43 648 km de voies communales.

Du fait de l'importante urbanisation de la région et de la densité de population qui en découle, ce réseau routier accueille des trafics de véhicules très importants.

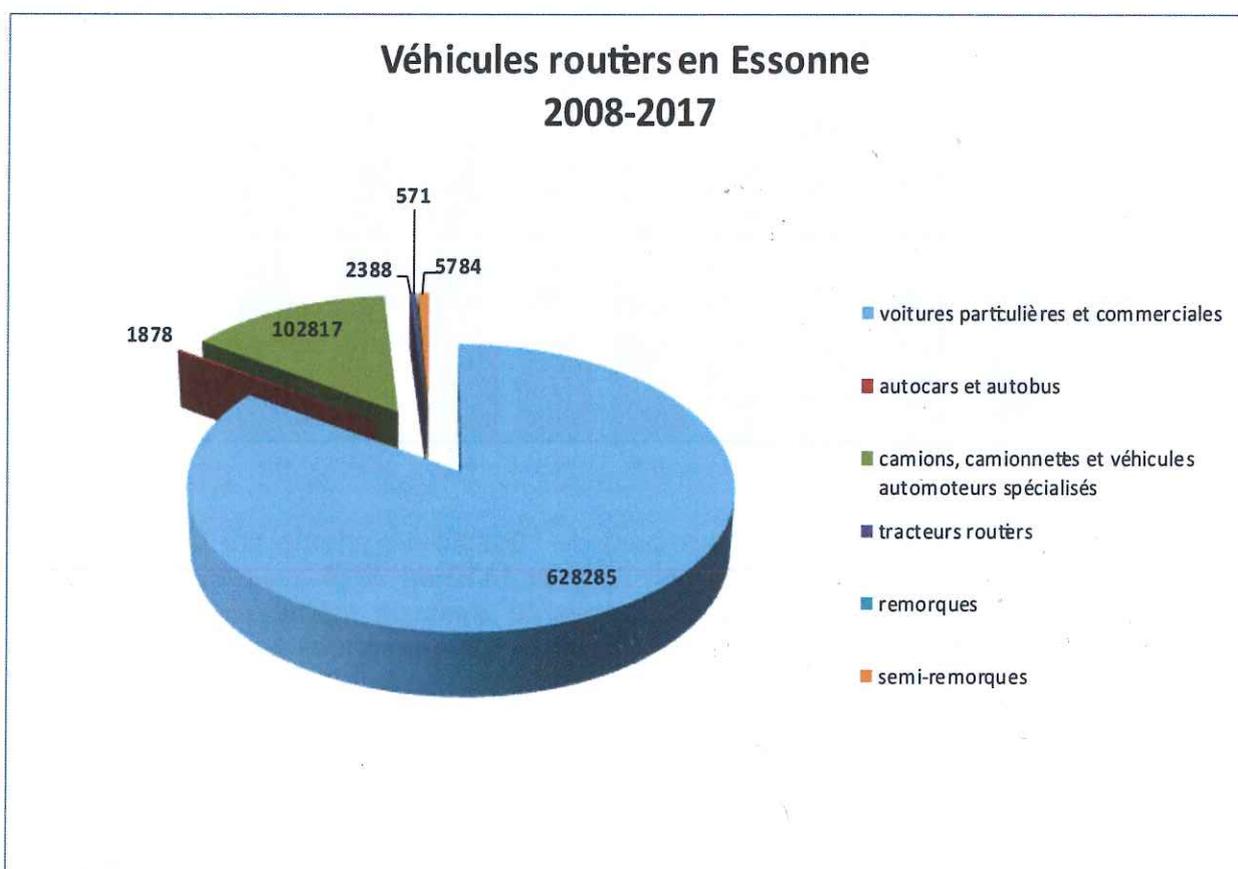


Dépt. IDF	Linéaire selon le type de réseau en km				
	Réseau routier national			Routes départementales	Voies communales
	Autoroutes		Routes nationales		
Non concédées	concédées				
75	3	0	0	8	1 944
77	55	178	270	4 507	12 907
78	55	100	199	1 565	8 455
91	75	16	112	1 452	6 664
92	57	5	30	352	2 469
93	94	3	1	388	2 951
94	87	0	37	400	3 057
95	84	19	92	1 200	5 201
Totaux	510	321	741	9 872	43 648
Sources	Isidor V3 CEREMA en date du 01/01/2016			IGN BDTOPO 2015	

Les linéaires du présent tableau ont été arrondis. Pour le réseau routier national, les linéaires sont volontairement présentés de manière synthétique au sein des catégories « Autoroutes » et « Routes nationales » et intègrent les bretelles de ses deux catégories d'axes.

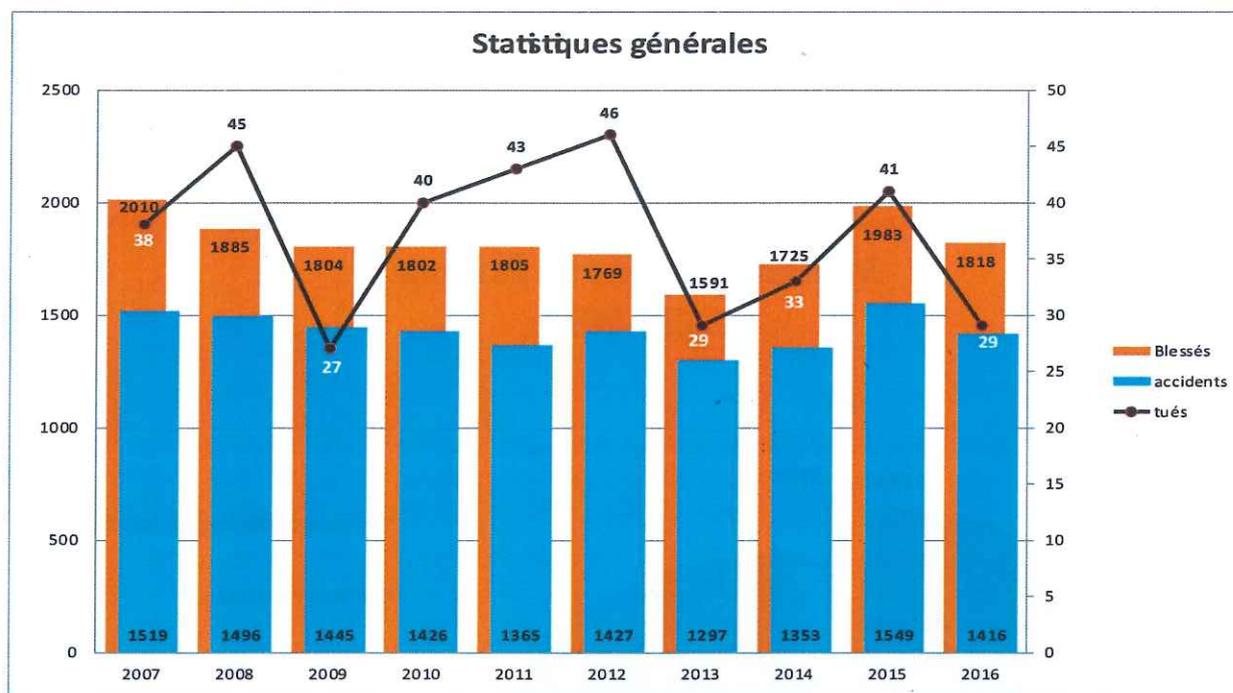
L'Essonne est traversée du nord au sud par six axes routiers majeurs. Implantés d'ouest en est, on trouve la route nationale 118 de Bièvres aux Ulis qui mène à la porte de Saint-Cloud, l'autoroute A86 qui fait une courte incursion à Verrières-le-Buisson, l'autoroute A10 de Wissous à Dourdan vers l'ouest, la route nationale 20 de Massy à Angerville vers le sud-ouest, l'autoroute A6 de Wissous à Soisy-sur-Ecole vers le sud-est, la route nationale 6 de Crosne à Tigery, la route nationale 337 au Coudray-Montceaux et la route nationale 449 à Ris-Orangis. Assurant la liaison entre ces axes et la ceinture de la région, la route nationale 104 traverse le département d'ouest en est entre Marcoussis et Tigery.

1-4 Parc de véhicules en circulation



En comparaison du nombre important de véhicules particuliers ou commerciales sur l'ensemble du département, celui représentant les véhicules du groupe lourd n'en est pas moindre pour autant.

L'accidentologie 2012-2016 et comparaison avec 2007-2011



Sur la période de 2012-2016, le département de l'Essonne s'oriente sur une tendance oscillante des accidents corporels, 1427 en 2012 et 1416 en 2016 avec un pic en 2015. Parallèlement, la mortalité est tout aussi oscillante avec ce même pic en 2015 (41 personnes tuées alors qu'en 2012 et 2016, on déplorait 29 personnes tuées).

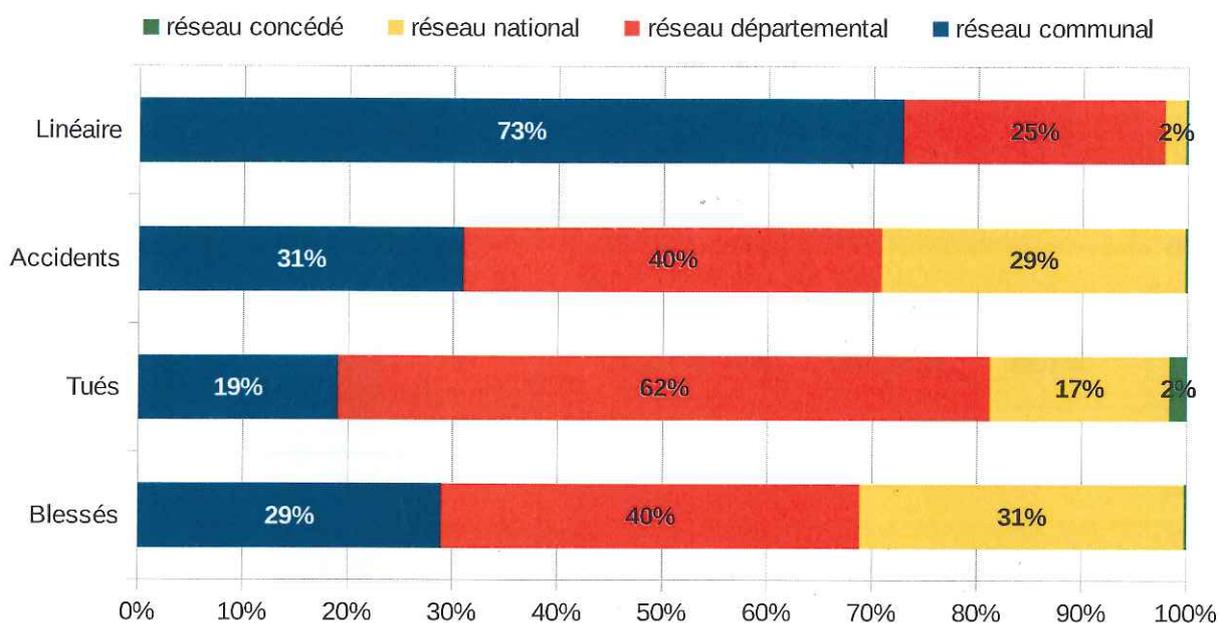
Depuis 2008, l'accidentalité essonnienne semble avoir atteint un seuil statistique : le nombre d'accidents oscille entre 1400 et 1500 et franchit très rarement la barre des 1300 accidents corporels.

Il est difficile de parler de tendance en ce qui concerne la mortalité du fait que cette donnée est absolument faible, c'est ce qui explique son caractère volatile et son évolution en dents de scie.

En comparaison avec le reste de la France, l'Essonne présente un taux d'accidents mortels par million d'habitants près de deux fois inférieur à la moyenne nationale sur la période de 2012-2016 : 27 pour l'Essonne contre 53 pour la France métropole (*source ONISR*). Ce fait statistique s'observe sur l'ensemble de la région Ile-de-France hormis pour la Seine et Marne.

2-1 Répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie sur la période 2012-2016

	Réseau National	Réseau Départemental	Réseau Communal	Réseau concédé
Linéaire (km)	124	1386	4270	14
Accidents corporels	2030	2775	2197	14
Personnes tuées	30	108	33	3
Personnes blessées	2688	3554	2594	19



Le réseau routier départemental enregistre le plus grand nombre d'accidents corporels sur (2775). Cette tendance se remarque aussi dans le cas des personnes blessées (3554) et des personnes tuées (108).

Cette statistique s'explique par les caractéristiques intrinsèques du réseau routier départemental majoritairement composé de routes bidirectionnelles, avec un fort trafic local.

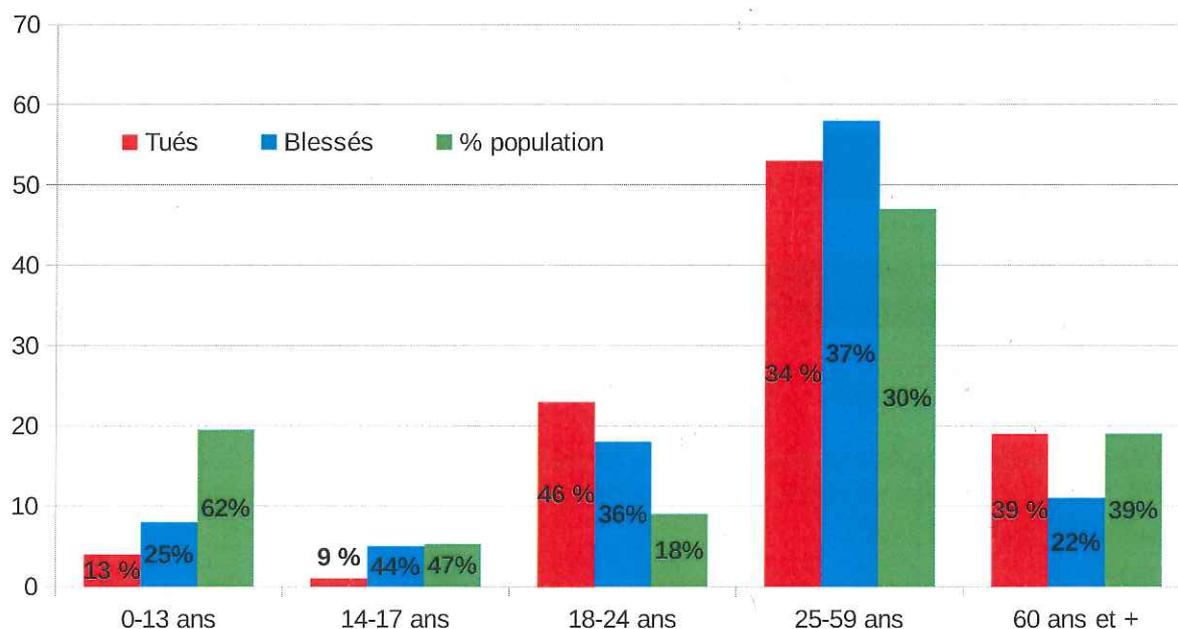
Le réseau routier national d'une longueur de 138 km, est impacté par un nombre important d'accidents corporels (2030). Ce réseau routier a une double vocation : locale et de transit. Il supporte le trafic routier journalier moyen le plus important de l'Essonne avec jusqu'à 170 000 véhicules/jour sur l'A6.

Ce fort trafic routier peut justifier d'une accidentalité importante. Néanmoins, on remarque comparativement au réseau routier départemental sa mortalité est bien moins importante.

2-2 Répartition des accidents corporels, mortels, et des tués selon le mode sur la période 2012-2016

Période 2012-2016	Accident impliquant au moins 1....					Ensemble
	Piéton	Cycliste	Usager 2RM (moto/cyclo)	Automobiliste (VL/VU)	Autre usager	
Nombre d'accidents corporels	1440	352	2706	5857	289	7042
%	20 %	5 %	38 %	83 %	4 %	
Nombre de personnes tuées	44	7	50	72	5	178
%	25 %	4 %	20 %	40 %	3 %	

2-3 Blessés et mortalité par classes d'âge



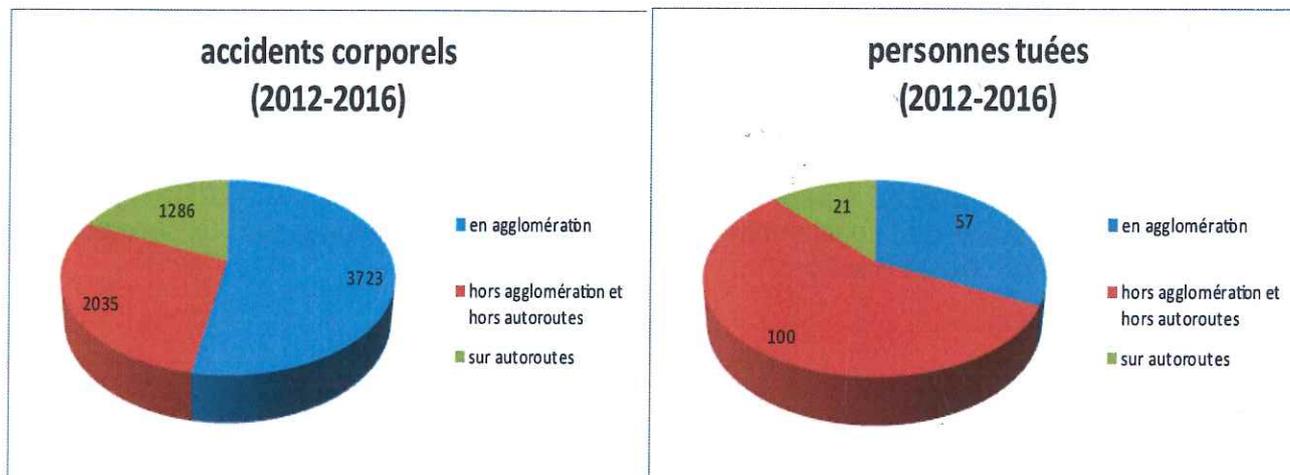
On constate que la tranche d'âge la plus touchée par le nombre de blessés et de personnes tuées, est celle des 25-59 ans, considérée comme la population active.

Néanmoins, on observe que les 18-24 ans sont surreprésentés par rapport à leur taux de représentation dans la population de l'Essonne.

Pour les 60 ans et plus, il y a un enjeu tout aussi important car les projections d'évolution de la démographie essonnienne mettent en évidence une augmentation du vieillissement de cette catégorie d'âge.

2-4 Répartition des accidents corporels, mortels, et des tués selon le milieu sur la période 2012-2016

	En agglomération	Hors agglomération et hors autoroute	Sur autoroute	Total
Nbre d'accidents corporels (2012-2016)	3723	2035	1286	7044
%	53 %	29 %	18 %	100 %
Nbre de personnes tuées (2012-2016)	57	100	21	178
%	32 %	56 %	11 %	100 %



Sur la période de 2012-2016, on constate que plus de la moitié des accidents corporels (53%) se situe en agglomération. La mortalité est plus importante (56%) hors agglomération et hors autoroute alors que l'on ne dénombre que 29 % d'accidents corporels.

Les enjeux départementaux

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 sont :

- Les jeunes,
- Les produits psychoactifs,
- Les séniors,
- Le risque professionnel,
- Les deux roues-motorisés
- Les distracteurs

Le nouveau DGO est élaboré à partir de l'état des lieux sur la période 2012-2016 et prend en compte les données de l'accidentologie à partir de l'analyse réalisée par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière.

3-1 - Les jeunes

En Essonne, les jeunes (0-29 ans) représentent 40 % de la population et sont une catégorie d'usagers très exposée au risque routier du fait, en fonction de l'âge, de la méconnaissance du risque encouru et du manque d'expérience de la conduite et cela pour tout véhicule motorisé confondu.

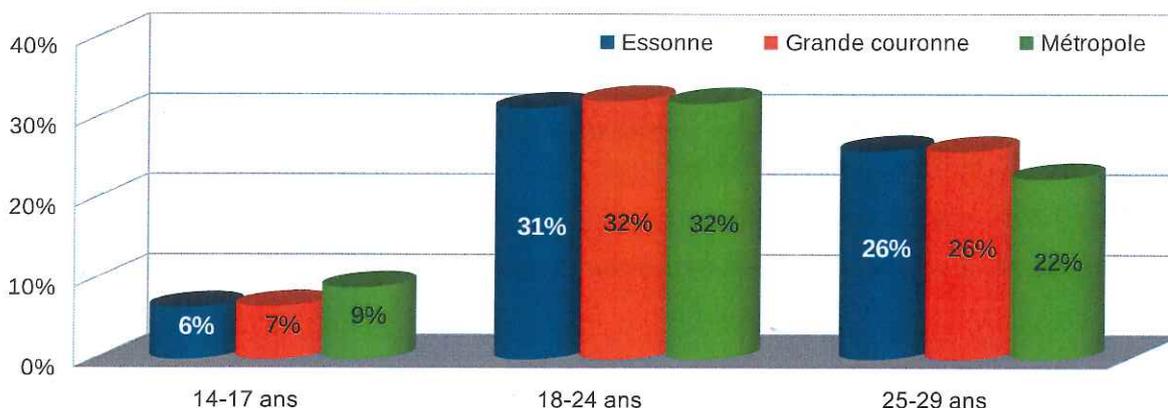
Cette catégorie de la population est impliquée dans 61 % des accidents corporels de la route entre 2012 et 2016.

Cet enjeu est primordial car transversal avec les autres enjeux sécurité routière : risque professionnel, alcool/stupéfiants, deux-roues motorisés, distracteurs... Un impact sur les mentalités dès le plus jeune âge serait visible en matière de comportement routier ultérieur.

De ce fait, la Direction de la Sécurité Routière souhaite que le Document général d'orientations conserve cet enjeu et se focalise sur 3 classes d'âge : les 14-17 ans, les 18-24 ans et les 25-29 ans du fait de leur exposition aux accidents de la route.

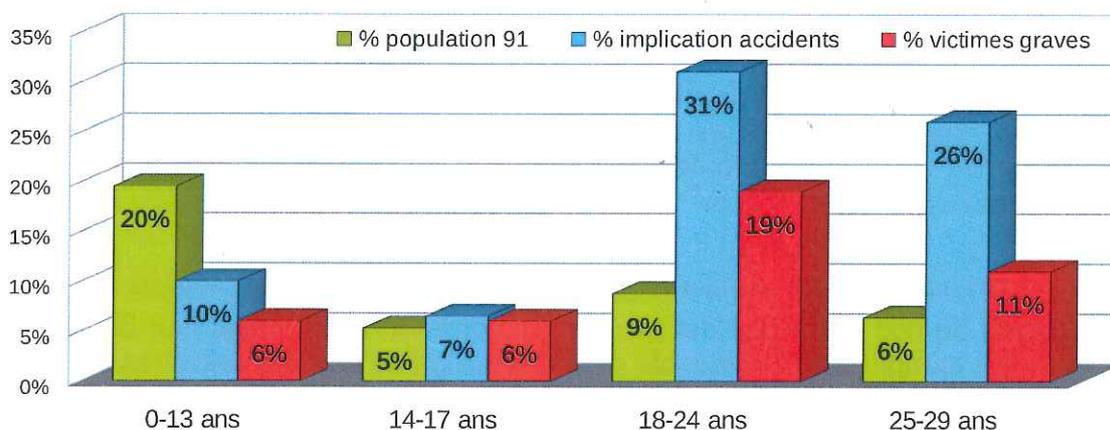
Néanmoins, il va de soi que les 0-13 ans doivent tout autant faire l'objet de sensibilisation et d'apprentissage au risque routier.

Part des accidents par classes d'âges / totalité des tués (2012-2016)



Source : ONISR

Part des jeunes dans l'accidentalité routière essonnienne (2012-2016)



Source : ODSR

Ces graphiques pointent clairement les tranches d'âge des 18-24 ans et des 25-29 ans avec une implication 3 à 4 fois plus importante et un pourcentage de victimes graves en moyenne 2 fois plus important proportionnellement à leur représentation dans la population essonnienne.

Les 0-13 ans vont le plus souvent subir l'accident, car ils sont la plupart du temps passagers d'un véhicule motorisé. Néanmoins, dans cette classe d'âge, le risque se situe majoritairement en tant que piéton (66 % des victimes âgées de 0 à 13 ans).

Les accidents impliquant au moins un conducteur âgé entre 18 et 29 ans représentent 48 % des accidents de la route en Essonne entre 2012 et 2016.

Dans ces 3371 accidents impliquant au moins un conducteur âgé entre 18 et 29 ans :

- 50 % ont lieu hors agglomération,
- 38 % ont lieu sur le réseau routier départemental,
- 53 % ont eu lieu de jour, par temps clair et sur route sèche,
- 42 % sont des collisions entre 2 véhicules légers, principalement par l'arrière et par le côté,

- 1 tué sur 2 est âgé de 18 à 24 ans et ces derniers totalisent 35 % des blessés graves,
- 61 % avaient au moins un conducteur, de 18 à 29 ans, avec un permis de conduire de moins de 3 ans ou moins.

Sur la thématique des deux-roues motorisés, les conducteurs âgés de 18 à 29 ans représentent 38 % des accidents de la route :

- les 18-20 ans majoritairement au guidon d'une moins de 50 cm³,
- les 21-24 ans principalement au guidon d'une plus de 125 cm³.

3-2 - Les produits psychoactifs

L'alcool ou la prise de produits stupéfiants sont des facteurs aggravants d'accidents corporel de la route, car ils agissent sur le comportement de l'utilisateur.

C'est un enjeu national, car les accidents de la route sont la 1ère cause de mortalité et de handicap des 18-25 ans et dans un quart de ces accidents, une alcoolémie excessive en est la cause. Un conducteur débutant a 4 fois plus de risques d'être impliqué dans un accident mortel.

Contrairement à l'alcool, la consommation de produits stupéfiants est illégale. La conduite sous l'emprise de ces produits n'est pas un phénomène récent, mais leur dépistage est plus facilement et rapidement réalisable de nos jours grâce aux kits salivaires augmentant d'autant la caractérisation de cette consommation.



Source ONISR

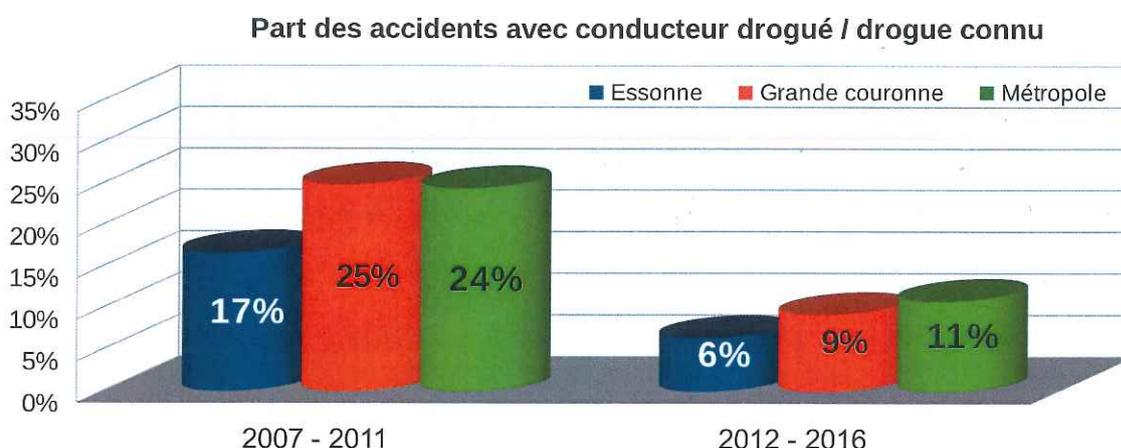
En Essonne entre 2012 et 2016, il y eu 344 accidents corporels impliquant un conducteur qui avait une alcoolémie infractionnelle ou délictuelle qui ont généré 26 personnes tuées et 495 personnes blessées dont 178 gravement :

- 41 % des victimes de ces accidents sont des blessés hospitalisés ou des personnes tuées,
- on déplore quasiment autant d'accidents hors (49 %) qu'en agglomération (51 %),
- 58 % des accidents ont lieu de nuit,
- 85 % des accidents se produisent hors intersection,
- les principales collisions ont lieu pour 22 % d'entre elles contre un obstacle fixe et pour 19 % d'entre elles dans le cadre d'une collision arrière,
- près de 33 % impliquent au moins un conducteur détenteur d'un permis de conduire de 3 ans ou moins,
- les 18-24 ans représentent 7 % des personnes tuées, et 22 % des blessés, dont 24 % des blessés hospitalisés
- les seniors représentent 23 % des personnes tuées (6 sur 26).

On peut considérer que ce nombre d'accidents est faible si on le compare à l'intégralité des accidents 2012-2016 (5%). Néanmoins, ces accidents totalisent à eux seuls près de 15 % des personnes tuées sur les routes et plus de 10 % des blessés hospitalisés.

Ces proportions pourraient être plus importantes sans les opérations de contrôles routiers pour lesquels le dépistage alcoolémie est systématique surtout au début et à la veille des week-end, ainsi qu'à proximité des lieux festifs.

En 2016, ce sont près de 83 000 dépistages alcoolémie qui ont été pratiqués par les forces de l'ordre, pour un peu plus de 3 000 résultats positifs, soit un taux de 4 % de positivité. Cela fait potentiellement autant de situations d'accidents corporels évités.



Les accidents liés à la prise de produits stupéfiants sont peu significatifs en Essonne au regard du nombre total d'accidents entre 2012 et 2016.

Les opérations de dépistages de stupéfiants sont nombreuses et fortement révélatrices. Sur les 2357 dépistages, 31 % (soit 738 personnes) ont été contrôlés positives à au moins un produit stupéfiant.

Les techniques de dépistages sur le terrain sont récentes comparativement à l'alcool, mais se développent et apportent des résultats très satisfaisants.

3-3 Les séniors

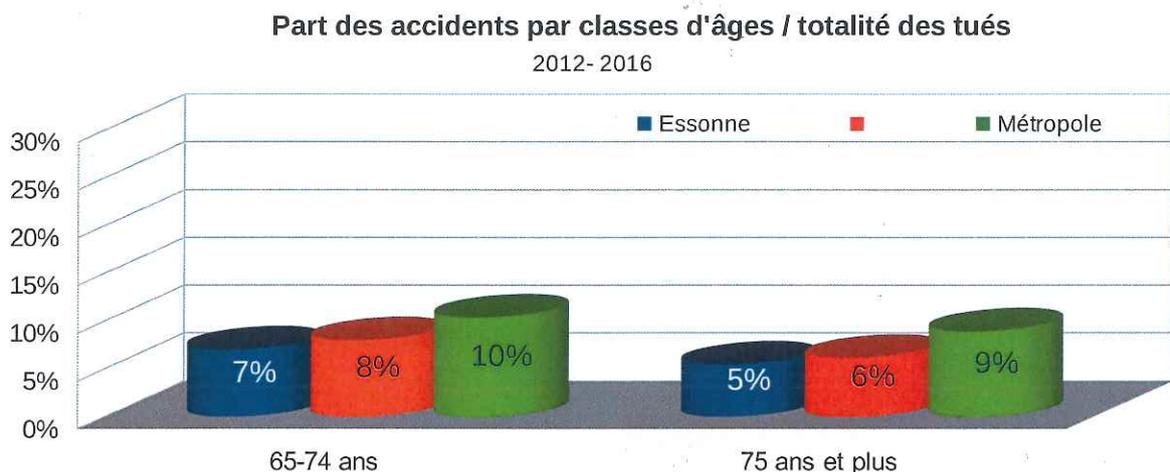
Avec l'âge, des altérations physiologiques apparaissent inéluctablement. Ces changements, qui portent essentiellement sur la vision, l'ouïe et la motricité, modifient progressivement l'aptitude à la conduite et au déplacement.

En Essonne, les séniors (65 ans et plus) représentent 14 % de la population et sont une catégorie d'usagers tout aussi exposé que les jeunes au risque routier mais sur des critères différents.

Cette catégorie de la population n'est impliquée que dans 13 % des accidents corporels de la route entre 2012 et 2016.

Néanmoins, à la vue des projections départementales d'évolution de la population, l'INSEE estime qu'ils représenteront 18 % de la population essonnienne en 2030.

Avec cette hypothèse d'augmentation de la population et le fait que le trafic routier en région parisienne n'est pas voué à diminuer d'ici l'horizon 2030, la politique locale de sécurité routière se doit de favoriser des actions adaptées à cette population grandissante.



Source : ONISR

En Essonne entre 2012 et 2016, les séniors sont principalement impliqués dans des accidents pour 11,5 % en tant que conducteurs de véhicules légers ou utilitaires, soit 17 % en accidents mortels et 14 % en accidents graves non mortels.

Les séniors représentent sur la totalité des personnes tuées en Essonne, 18 % des usagers de véhicules légers ou utilitaires dont 7 % des personnes blessées et 12 % des blessés hospitalisés.

Ils représentent aussi 16 % dans les accidents impliquant un piéton dont 24,5 % d'accidents mortels et 23 % d'accidents graves non mortels.

Sur la totalité des usagers du département, les séniors représentent 18 % des usagers en véhicules légers ou utilitaires qui sont tués, 7 % des personnes blessées dont 12 % des blessés hospitalisés. En temps que piéton, ils ne sont pas épargnés, représentant sur la

totalité des usagers du département 24,5 % des piétons tués, 15 % des piétons blessés dont 23 % sont des blessés hospitalisés.

Dans les 950 accidents corporels impliquant au moins un usager de 65 ans et plus :

- 61 % ont lieu en agglomération, dont celles de plus de 20 000 habitants,
- 64 % des accidents ont lieu de jour, par temps clair et sur route sèche,
- 41 % ont lieu sur le réseau routier communal,
- 53 % ont eu lieu de jour, par temps clair et sur route sèche,
- 38 % sont des collisions entre 2 véhicules légers, principalement par l'arrière et par le côté,
- parmi les 28 seniors tués, 13 sont des usagers VL/VU et 11 des piétons
- 12 % des accidents se font contre un obstacle fixe (principalement glissières et véhicules en stationnement).

3-4 Le risque professionnel

Les accidents de la route font perdre aux entreprises françaises cinq millions de journées travaillées chaque année. En effet, l'absence d'un salarié a un coût pour l'employeur et un accident corporel peut générer une longue absence ou la perte d'un collaborateur. Au-delà de l'impact professionnel, un accident de la route aura des conséquences diverses à titre personnel, familial et social.

Une évolution des mentalités, par l'introduction de la culture du risque routier dans le milieu professionnel, doit être l'objectif de la politique locale de sécurité routière essonniennne.

Cet apprentissage de cette culture doit tout autant être destiné aux salariés et aux équipes managériales avec un engagement fort de la direction : la performance et la productivité doivent être en corrélation avec la sécurité des salariés.

Un accident professionnel fait référence aux accidents survenus dans le cadre d'un déplacement professionnel, que ce soit avec un véhicule de service ou personnel, mais aussi aux trajets domicile-travail qui sont quotidiens pour la majorité de la population active.



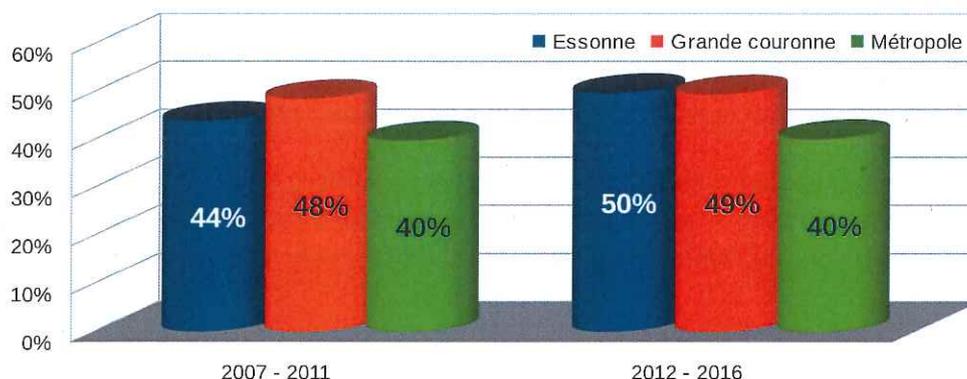
En Essonne entre 2012 et 2016, on constate que ces accidents :

- représentent toujours 50 % des accidents de la route,
- 30 % sont graves ou mortels,
- 46 % sont concentrés sur 5 heures (7h00 à 10h00 et 17h00 à 19h00),
- près de 50 % impliquent au moins un conducteur détenteur d'un permis de conduire de moins de 3 ans,
- l'alcool ou stupéfiants ne sont pas des facteurs significatifs (respectivement 3 % et 1,5 % des accidents)
- 34 % impliquent un véhicule 2 roues motorisés,
- les accidents impliquant un transport en commun sont peu significatifs (4%),
- 14 % impliquent un poids lourd (hors transport en commun).

Les facteurs environnementaux tels les conditions atmosphériques, la luminosité ou bien le niveau d'adhérence de la chaussée en lien avec des conditions météorologiques dégradées ne peuvent pas être considérés comme des facteurs à l'origine de ces accidents car au minimum dans 50 % de ces accidents toutes les conditions étaient favorables.

Le facteur commun à tous ces accidents est principalement comportemental et se traduit le plus souvent par le non-respect des règles de sécurité, une vitesse excessive ou inadaptée, le détournement ou la baisse de l'attention pouvant provenir de distracteurs, ou d'un état physiologique ou émotionnel.

Part des Tués dans un accident "professionnel"/ total tués trajet connu



Entre 2012 et 2016, ces accidents corporels ont généré 2744 victimes (2644 personnes blessées dont 693 gravement et 77 tués) :

- les 18 - 24 ans qui sont des usagers inexpérimentés ne représentent que 16 % des victimes,
- les 25 - 34 ans et 45 - 59 ans totalisent ensemble 46 % des victimes graves (31 personnes tuées et 327 blessés graves),
- la mortalité pour les plus de 65 ans est faible au regard de l'ensemble (8 personnes tuées) mais elle se concentre principalement sur la catégorie des piétons (6 sur 8),
- les piétons représentent autant de personnes tuées (25) que les usagers VL,

- les usagers 2 roues motorisés représentent 27 % des victimes avec une prédominance d'usagers avec des véhicules de plus de 125 cm³,
- les accidents impliquant un poids lourd compte 40 % personnes tuées.

Département de l'Essonne

Personnes tuées dans un accident « professionnel » (mission + trajet domicile/travail)

2007- 2011			2012-2016		
Tués dans un accident professionnel	Total tués dans un accident avec trajet connu	Part des tués dans un accident professionnel /total tués trajet connu	Tués dans un accident professionnel	Total tués dans un accident avec trajet connu	Part des tués dans un accident professionnel /total tués trajet connu
74	169	44 %	75	151	50 %

3-5 Les deux roues motorisés

Les usagers deux roues motorisés constituent une catégorie particulièrement vulnérable par rapport aux autres usagers motorisés.

Leur vulnérabilité physique en cas de choc s'explique par l'absence de carrosserie, par l'apparition d'une instabilité du véhicule en fonction des conditions météorologiques, ou de l'état de la chaussée (marquage au sol glissant, présence de produits chimiques ou naturels sur le revêtement routier...).

Aujourd'hui, l'équipement obligatoire pour circuler sur ce type de véhicules n'est constitué que d'un casque et d'une paire de gants homologués.

Rappelons alors que ces usagers ne représentent en moyenne que 2 à 5 % du trafic routier, leur implication dans les accidents corporels en Essonne avoisine les 30 % par an.

Parmi les véhicules deux roues motorisés, il existe trois catégories statistiques :

- les moins de 50 cm³ (cyclomoteur, scooter),
- de 50 à moins de 125 cm³ (scooters, motos),
- les plus de 125 cm³ (scooters, motos).

L'Essonne a totalisé 2133 accidents corporels (30 % des accidents en Essonne) impliquant un véhicule 2 roues motorisés entre 2012 et 2016 :

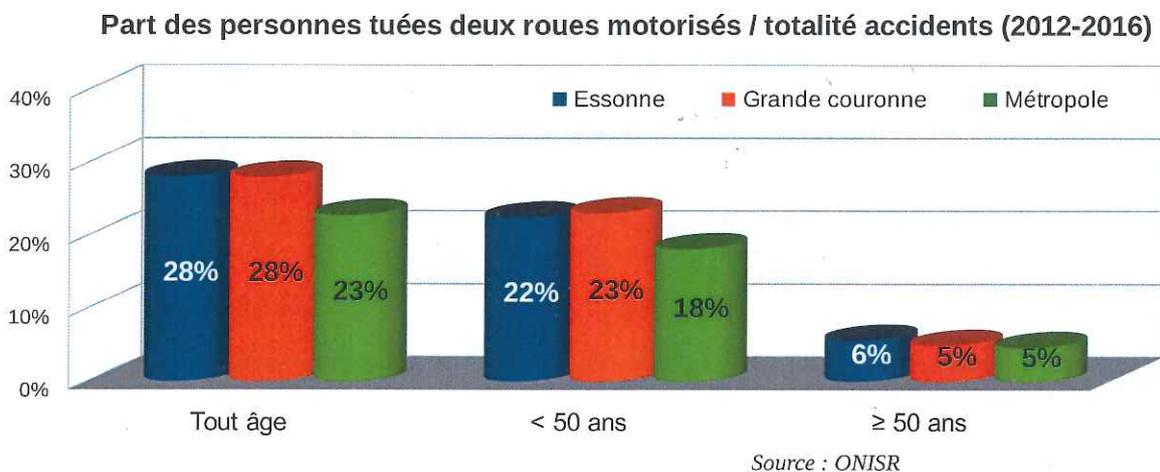
- 35 % sont concentrés sur juin, septembre et octobre,
- 33 % se produisent sur les créneaux 8h00-9h00 et 17h00-19h00,
- 60 % ont lieu de jour, sur une route sèche et par temps clair,
- 32 % se produisent sur le réseau DIRIF,
- 79 % sont localisés hors intersection et, parmi eux, on constate que 35 % des collisions avec un autre véhicule se font par le côté,
- 72 % impliquent un véhicule léger,

- 60 % impliquent un véhicule de plus de 125 cm³,
- 30 % impliquent un conducteur 2RM détenteur d'un permis de conduire de 3 ans ou moins.

On observe une implication spécifique par âge en fonction de la catégorie de cylindrée :

- les conducteurs âgés de 16-17 ans sont les plus représentés dans un accident impliquant un deux roues de moins de 50 cm³,
- les conducteurs âgés de 25-34 ans sont majoritaires pour les catégories des plus de 50 cm³ / moins de 125 cm³ et pour les plus de 125 cm³.

La circulation inter-files ne peut faire l'objet, à ce jour, de statistiques qui confirment ou infirment les effets de cette pratique sur l'accidentalité des usagers 2 roues motorisés du fait que l'expérimentation n'est opérationnelle que depuis le 1^{er} février 2016 dans les départements concernés.



La vulnérabilité physique des usagers 2 roues motorisés est flagrante lorsqu'ils sont impliqués dans un accident de la route, car ils représentent :

- 94 % des personnes tuées,
- 90 % des personnes blessées et 93 % des blessés graves,

A contrario, dans les accidents qui impliquent un poids lourd sur la même période, ces derniers ne représentent que 6 % des personnes tuées et 18 % des personnes blessées. De ce fait, un accident corporel de la route en Essonne impliquant un véhicule 2 roues motorisés induit quasiment toujours des victimes parmi ces usagers.

Les usagers de + de 125 cm³ sont les plus représentés, :

- 70 % des personnes tuées,
- 54 % des personnes blessées et des blessés graves,
- les 25-34 ans constitue la catégorie d'âge la plus exposée dans cette catégorie de cylindrée avec 32 % des personnes tuées et 31 % des personnes blessées dont 29 % des blessés graves.

- les 45-59 ans représentent 26 % des personnes tuées et 23 % des personnes blessées dont 22 % des blessés graves.

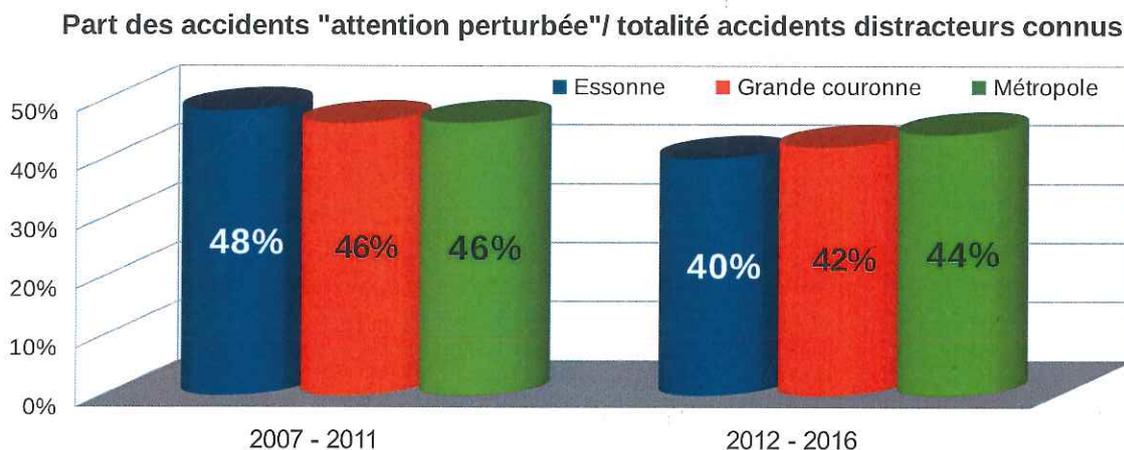
3-6 Les distracteurs

De nos jours, il existe de nombreuses sources de distraction lorsque l'on est au volant de son véhicule (conversation téléphonique, SMS, GPS, visionnage de films, manger/boire, se maquiller...).

Les constructeurs automobiles/poids lourds conçoivent de plus en plus l'habitacle intérieur d'un véhicule en y intégrant divers distracteurs : GPS, internet, bluetooth téléphone, lecteur DVD...

Tous ces distracteurs ont un point en commun : ils détournent l'attention et la vigilance que le conducteur doit avoir de la route et de ce fait le conducteur n'est plus vraiment maître de son véhicule.

Même s'il existe des statistiques accidents où ces distracteurs sont identifiés/identifiables, il est clair qu'ils sont beaucoup plus présents sur les routes.



Source ONISR

Ce graphique met en évidence que le distracteur a pu être identifié dans presque d'un cas sur deux entre 2012 et 2016.

En Essonne, l'attention perturbée est présente dans 14 % des accidents corporels de la route entre 2012 et 2016 et ont généré 41 personnes tuées (23 %), 1331 blessés (15 %) dont 402 gravement (23 %)

Dans ces 982 accidents impliquant une attention perturbée :

- 60 % ont lieu en agglomération,
- 43 % ont lieu sur des routes départementales contre 12 % sur autoroute,
- 45 % ont eu lieu de jour, par temps clair et sur route sèche,
- principales collisions : 18 % contre un obstacle fixe, 14 % collision arrière,

- 30 % présentent une ivresse apparente d'au moins un conducteur, et 4 % où sont présents drogue ou médicaments,
- 44 % avaient au moins un conducteur avec un permis de conduire de 3 ans ou moins.

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.

Les 6 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 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.

Les groupes ont décliné 4 orientations d'actions selon les enjeux.

Pour chaque enjeu, elles sont représentées avec un code couleur selon les modalités d'actions afin d'en faciliter la lecture. Elles sont déclinées sous 4 thématiques :

- les interventions sur l'infrastructure,
- l'information, la communication et formation,
- le contrôle-sanction,
- l'éducation.

Ci-après nous retrouvons les 4 fiches élaborées pour chacun des enjeux.

Orientations d'actions	Code couleur
Interventions sur les infrastructures	
Information -communication - formation	
Contrôle-sanction	
Education	

1-Infrastructure
2- Information – communication formation
3- Contrôle-sanction
4- Education

ENJEU n°1 LES JEUNES

1 – Infrastructure

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

2 – Information-communication-formation

- Relayer les messages de sécurité routière par les collectivités locales sur l'ensemble des supports d'information physique et matériels à leur disposition via toutes les structures dédiées à la jeunesse (point d'information jeunes, maison des jeunes et de la culture, maison de quartier)
- Utiliser les réseaux sociaux et les sites internet pour diffuser des messages de prévention
- Etre initiatrices avec des campagnes locales basées sur des éléments de proximité
- En milieu scolaire, associer le personnel médical à toute action de sensibilisation/information organisée par l'établissement afin d'aborder les thématiques alcool/stupéfiants, conséquences d'un accident de la route sur leurs impacts physiques (handicap) et psychologiques (dépendance aux produits, traumatisme, isolement...)
- Elémentaire via les collectivités locales (services jeunesse, police municipale)
- Secondaire via l'équipe pédagogique en lien avec la DSDEN
- Impliquer les structures éducatives et les entreprises accueillant des apprentis sur le risque routier des jeunes
- Informer et sensibiliser aux ports des équipements de sécurité vélo et deux roues motorisés

3 – Contrôle et sanctions

- Maintenir les contrôles routiers (alcool/stupéfiants, vitesse, distracteurs...) à proximité des lieux festifs fixes (night-clubs, salles des fêtes municipales, salles de réception privées) et éphémères (festivals, soirées étudiantes)
- Coordonner ces opérations avec les municipalités et les gestionnaires de salles privées afin d'effectuer des contrôles sur des créneaux horaires et lieux opportuns
- Vérifier le port des équipements et dispositifs de sécurité (casque, gilets, gants...)
- Contrôler les équipements des cycles et deux roues motorisés (notamment les cyclomoteurs) et lutter contre le débridage
- Développer des alternatives à la sanction pour les jeunes

4 – Education

- les collectivités peuvent initier les élèves à la culture du risque routier sur différentes thématiques (piéton, cycliste, passager du véhicule)
- soit sur le temps scolaire, soit en extra scolaire en présence des parents

- en collège, maintenir cet apprentissage de la culture risque routier via les préparations à l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière de niveau 2 (5^e) et 1 (3^e) par le biais de la demi-journée obligatoire en abordant des thématiques comportementales liées à l'alcool et aux stupéfiants, mais aussi à la conduite d'un deux-roues motorisés et à la conduite accompagnée
- en lycée (général et professionnel) axer la demi-journée obligatoire sur les répercussions temporaires ou définitives d'un accident corporel qu'elles soient physiques, pénales, sociales ou bien professionnelles aussi bien pour les victimes que l'auteur
- appliquer ces orientations aussi dans les Centres de formations d'apprenti qui assurent un enseignement en alternance
- en enseignement supérieur inciter la direction des établissements, par le biais des bureaux étudiants, à mettre en place des moyens d'information et de prévention lors des soirées étudiantes ou de tout autre événement organisé en interne auquel des thématiques de sécurité routière pourraient être associées

1-Infrastructure
2- Information – communication formation
3- Contrôle-sanction
4- Education

ENJEU n°2 LES PRODUITS PSYCHOACTIFS

1 – Infrastructure

- Développer le réseau de transports en commun (fréquence)

2 – Information-communication-formation

- La municipalité peut mettre en place un contrat/une convention avec l'organisateur de l'évènement afin que soient mis en place des mesures de prévention (capitaine de soirée, dépistage fin de soirée...) dans le cadre des locations de salles communales
- Mobiliser les organisateurs de soirées festives sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant et chez le piéton
- Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre
- Maintenir des campagnes publicitaires sur les risques liés aux addictions (alcool et substances psychoactives)
- Informer sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues (effet sur le champ visuel, allongement des temps de réaction, diminution des réflexes...)

3 – Contrôle-sanction

- Continuer les contrôles routiers (alcool/stupéfiants, vitesse, distracteurs...) à proximité des lieux festifs fixes (night-clubs, salles des fêtes municipales, salles de réception privées) et éphémères (festivals, soirées étudiantes)
- S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool avec la mise à disposition d'éthylotest

4 – Education

- mettre en place un module comportemental (fatigue, alcool/stupéfiants, distracteurs) lors de la formation permis du groupe lourd.
- collège : maintenir cet apprentissage de la culture du risque routier via les préparations à l'Attestation scolaire de sécurité routière de niveau 2 (5^e) et 1 (3^e) par le biais de la demi-journée obligatoire en abordant des thématiques comportementales liées à l'alcool et aux stupéfiants, mais aussi à la conduite d'un deux-roues motorisés et à la conduite accompagnée
- lycée (général ou professionnel) axer la demi-journée obligatoire sur les répercussions temporaires ou définitives d'un accident corporel qu'elles soient physiques, pénales, sociales ou bien professionnelles aussi bien pour les victimes que l'auteur

- appliquer ces orientations aussi dans les Centres de formations d'apprentis qui assurent un enseignement en alternance à destination d'apprentis de 16 à 25 ans qui sont en contact avec le milieu professionnel
- inciter les directions des établissements d'enseignement supérieur, par le biais des bureaux étudiants, à mettre en place des moyens d'information et de prévention lors des soirées étudiants ou de tout autre événement organisé en interne auquel des thématiques de sécurité routière pourraient être associées

1-Infrastructure
2- Information – communication formation
3- Contrôle-sanction
4- Education

ENJEU n°3 LES SENIORS

1 – Infrastructure

- Sensibiliser et professionnaliser les aménageurs et exploitants de réseaux, à la prise en compte des problématiques seniors dans les réaménagements et projets neufs (lisibilité et accessibilité)
- Sécuriser les rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors
- Sensibiliser et professionnaliser les exploitants de réseaux de voirie pour disposer de cheminements piétons libres d'obstacles (tels que poteaux, mobilier urbain...) et aux problématiques PMR

2 – Information-communication-formation

- Les collectivités locales doivent relayer sur l'ensemble des supports d'information physiques et immatériels à leur disposition, les campagnes et messages de sécurité routière via toutes les structures dédiées aux seniors
- Etre initiatrices avec des campagnes locales basées sur des éléments de proximité
- Informer les CCAS, les CLIC des moyens financiers et logistiques qui peuvent être mis à leur disposition pour élaborer et lancer des actions de sensibilisation
- Informer sur les aides à la conduite, les véhicules à boîte de vitesse automatique
- Faire perdurer la formation des référents sécurité routière en collectivités afin que des actions de proximité soient mises en place
- Organiser des remises à niveau théorique et pratique du code de la route
- Promouvoir les aptitudes à la conduite avec audiomètre, visiomètre et réactiomètre
- Organiser des conférences et des ateliers « santé et conduite » en sensibilisant sur la diminution des capacités physiques liées au vieillissement

3 – Contrôle-sanction

- Proposer des stages de sensibilisation incitatifs à la suite d'un accident ou/et d'une infraction gravement
- Contrôler le fonctionnement des équipements d'éclairage et de signalisation de tous les véhicules pour une meilleure visibilité

4 – Education

- Dans l'enseignement élémentaire, les collectivités peuvent mettre en place une approche intergénérationnelle afin d'initier les plus jeunes à la culture du risque routier sur différentes thématiques (piéton, cycliste, passager de véhicule) et de faire « réviser » les seniors

1-Infrastructure
2- information – communication formation
3- contrôle-sanction
4- Education

ENJEU n°4 LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

1 – Infrastructure

- Inviter les entreprises à dialoguer avec les gestionnaires d'infrastructures dans le cas d'une insécurité ressentie au niveau notamment des accès au lieu de travail ou des cheminements/trajets

2 – Information-communication-formation

- Mise en place de sessions d'information par les chargés de prévention sur des usagers spécifiques en fonction de l'actualité sécurité routière
- Améliorer la connaissance sur les accidents de trajet domicile/travail et utilisation professionnelle
- Mise en place d'actions de sensibilisation généralistes ou spécifiques envers les salariés en fonction des enjeux sécurité routière interne
- Promouvoir les formations et les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et dans les administrations

3 – Contrôle-sanction

- Renforcer les contrôles
- S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite
- Contrôler l'équipement des véhicules de service et de fonction

4 – Education

- Mise en place d'un module comportemental (fatigue, alcool/stupéfiant, distracteurs) lors de la formation permis du groupe lourd
- Sensibiliser les agents à la préparation de leurs déplacements
- Promouvoir les formations à la conduite

1-Infrastructure
2- Information – communication formation
3- Contrôle-sanction
4- Education

ENJEU n°5 LES DEUX-ROUES MOTORISÉS

1 – Infrastructure

- Sensibiliser et professionnaliser les aménageurs et exploitants de réseaux à la prise en compte spécifique des deux roues motorisés dans la création, la modification, ou l'entretien de la voirie.

2 – Information-communication-formation

- Favoriser la coopération entre les différents acteurs : collectivités, associations, équipementiers, entreprises...afin d'avoir des actions cohérentes et harmonisées sur le territoire essonnien
- Faire connaître et inciter les gestionnaires de voirie à suivre les recommandations du CEREMA (marquage au sol, positionnement d'aménagements ponctuels...)
- Inciter les gestionnaires de voirie à faire appels aux associations locales deux-roues motorisés soit dans le cadre d'aménagements routiers, afin de prendre en compte les contraintes et spécificités liées à la conduite de ces véhicules, soit dans l'organisation d'action de sensibilisation/prévention
- Réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés...) en mobilisant les forces de l'ordre, les moto-écoles, les associations
- Sensibiliser les conducteurs sur l'entretien de leur véhicules
- Sensibiliser sur la fragilité des usagers de deux roues motorisés

3 – Contrôle-sanction

- Sur les axes structurants en fonction des créneaux horaires domicile-travail, des périodes propices à l'utilisation du deux-roues motorisés
- Réaliser des contrôles sur la conformité des véhicules
- Sur le réseau secondaire, qui peuvent servir d'itinéraire parallèle au réseau structurant en semaine, et d'itinéraire loisirs le week-end
- Des contrôles à caractère préventif en fonction de l'actualité concernant les deux-roues motorisés

4 – Education

- En milieu scolaire secondaire mettre en place un module de sensibilisation sur le risque routier lié à la conduite d'un deux-roues motorisés dans le cadre du travail préparatoire au passage de l'attestation de sécurité routière de niveau 1 et 2
- A l'issue de l'ASSR 2 il pourra être organisé une session de passage du permis AM dans les collèges

1-Infrastructure

2- Information – communication
formation

3- Contrôle-sanction

4- Education

ENJEU n°6 LES DISTRACTEURS

1 – Infrastructure

- Sensibiliser et professionnaliser les aménageurs et exploitants de voirie à l'application des règles relatives à la publicité extérieure, ainsi qu'aux règles en matière de signalisation routière et de jalonnement (cohérence, lisibilité...)

2 – Information-communication-formation

- Sensibiliser les usagers sur l'utilisation des distracteurs au volant (téléphone et autres) par le biais des messages de la sécurité routière
- Développer les actions d'information dans les établissements scolaires sur les risques liés aux distracteurs que l'on soit piéton ou usager d'un véhicule (vélo, deux roues motorisés)
- Informer sur la distraction visuelle, le conducteur quitte la route des yeux au profit d'une tâche sans rapport avec la conduite
- Rappeler la réglementation en vigueur concernant les distracteurs
- Action en milieu professionnel impliquant les managers/salariés

3 – Contrôle-sanction

- Effectuer des contrôles routiers

4 – Education

- Inclure dans les programmes de sensibilisation un volet distracteur dès la primaire sur les thématiques piéton-vélo