



**PRÉFET DE LA SEINE-SAINT-DENIS**

**DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS  
DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

**2013 - 2017**



PRÉFACE.....	2
PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE.....	2
Données.....	2
Groupes de travail thématiques.....	2
Production des groupes de travail.....	3
Le DGO 2008 – 2012 : quel bilan ?.....	3
ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ.....	4
En région Île-de-France.....	4
En Seine-Saint-Denis.....	6
CHOIX DES ENJEUX.....	12
DÉVELOPPEMENT DES ENJEUX RETENUS.....	13
Les addictions.....	13
La vitesse.....	21
Les deux-roues motorisés.....	35
Les jeunes.....	40
Le partage de l'espace public.....	45
ORIENTATIONS D' ACTIONS.....	50
Les addictions.....	50
La vitesse.....	51
Les deux-roues motorisés.....	52
Les jeunes.....	53
Le partage de l'espace public.....	53
CONCLUSION.....	54
ANNEXES.....	55
Références bibliographiques.....	55
Comité de pilotage.....	55
Membres des groupes de travail.....	55
Quelques définitions.....	56
Abréviations utilisées.....	56

---

## **1.1 PRÉFACE**

Ce document général d'orientations (DGO) est le fruit de la collaboration des services de l'État : Direction territoriale de Sécurité de proximité (DTSP), Direction de l'Ordre public et de la circulation (DOPC), observatoire régional ou départemental de sécurité routière, Inspection d'académie, Unité territoriale de l'Équipement et de l'Aménagement (UTEA), de la Caisse régionale d'assurance maladie d'Île-de-France, du Conseil général, de communes, d'assureurs, d'associations et d'intervenants départementaux de sécurité routière.

Le bilan de l'accidentalité de la période 2006 – 2009 a montré des résultats encourageants. Toutefois, ceux-ci ont marqué le pas en 2010 et 2011, le nombre de tués repartant même à la hausse, pour s'améliorer à nouveau en 2012.

En petite couronne, sur la période 2009 – 2011, le bilan de la Seine-Saint-Denis est généralement le moins bon, tant en termes d'accidents, que de tués et de blessés (source Observatoire national interministériel de sécurité routière - ONISR – Bilan de l'année 2011).

Cependant, rapporté au million d'habitants, le bilan de la Seine-Saint-Denis se situe au même niveau que celui des autres départements de petite couronne, et occupe une position assez favorable par rapport au reste de la France.

## **2 PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE**

---

### **2.1 DONNÉES**

Des documents statistiques de l'accidentalité départementale sont issus :

- la DRIEA-IF, bureau de la sécurité routière (BSR), ayant largement contribué notamment sur les sujets « *Deux-roues motorisés* » et « *Jeunes* » ;
- de la prise en compte d'éléments locaux pour les enjeux « *Addictions* » et « *Vitesse* » communiqués par les services de police ;
- du traitement statistique des brochures annuelles Accidents de la DRIEA-IF.

### **2.2 GROUPES DE TRAVAIL THÉMATIQUES**

Cinq groupes de travail ont été constitués autour des enjeux pour la Seine-Saint-Denis :

- les addictions ;
- la vitesse ;
- les deux-roues motorisés,
- les jeunes ;
- le partage de l'espace public.

La composition des groupes de travail figure au chapitre 8 du présent document.:

En fin de document figure la liste des abréviations et sigles employés.

### **2.3 PRODUCTION DES GROUPES DE TRAVAIL**

Les groupes de travail avaient pour objectif de déterminer des orientations d'actions sur les cinq enjeux précités, et se sont réunis à deux reprises sur la base d'éléments de contexte et de données communiqués par l'UTEA.

Toutefois, le groupe relatif à l'enjeu « *Vitesse* » ne s'est réuni qu'une seule fois, cet enjeu ayant été ajouté aux quatre autres à la demande du comité de pilotage lors de sa première réunion. Le groupe a pu travailler rapidement grâce, notamment, à l'expertise des services de police et d'un IDSR particulièrement compétent sur ce sujet précis.

Les membres des groupes de travail « *Addictions* », « *Vitesse* » et « *Partage de l'espace public* » ont été destinataires d'une note documentaire comportant trois parties :

- des éléments de contexte, fournis par l'UTEA 93 ;
- les échanges du groupe de travail ;
- les propositions d'orientations issues des travaux du groupe de travail.

Les groupes se sont bien inscrits dans l'exercice visé, qui était de définir des orientations, en évitant de développer les actions dans leurs détails.

### **2.4 LE DGO 2008 – 2012 : QUEL BILAN ?**

Dans ce DGO, l'observation de l'accidentalité des années 2007 et 2011 a été privilégiée. Ces années peuvent être considérées, avec quelque souplesse, comme encadrantes du DGO 2008-2012, les données de l'année 2012 n'ayant pu être disponibles qu'en fin d'élaboration du DGO, seuls les bilans principaux ont été complétés (accidents corporels, tués, blessés).

L'accidentalité sur laquelle repose ce DGO, n'est toutefois qu'un dénombrement, de véhicules, d'usagers, de victimes... et ne peut pas reconstituer objectivement les conditions de survenue d'un accident, résultat d'une combinaison plurifactorielle.

Durant la période 2008–2012, la mise en œuvre du DGO a principalement consisté en la vérification de la pertinence des actions retenues dans les plans départementaux d'action de sécurité routière (PDASR) par rapport aux enjeux du DGO. Il n'y a pas eu d'innovation ou d'initiative significative pour orienter les propositions d'action.

### 3 ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ

#### 3.1 EN RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

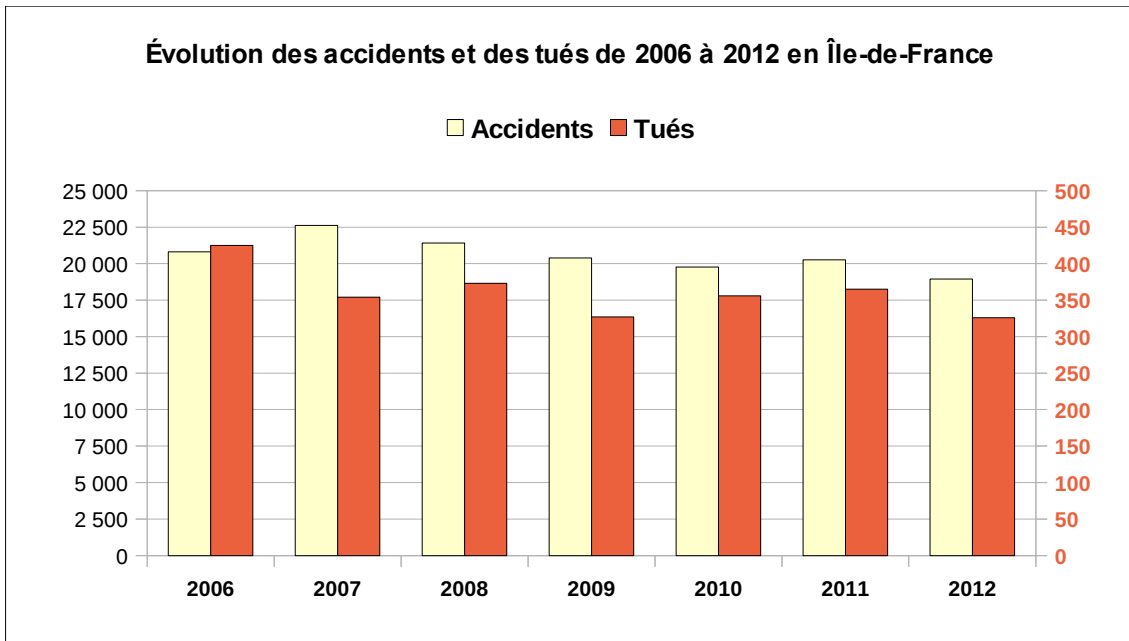


Illustration 1 source Étude statistique d'enjeux Île-de-France 2006 – 2012 - ORSR

La diminution des accidents constatée depuis 2007, interrompue en 2011, a repris en 2012. Les variations du nombre des tués sont plus aléatoires, même si une amélioration est constatée en 2012, retrouvant le niveau de 2009.

L'évolution du nombre de tués ne suit pas exactement le même profil que celui des accidents, les variations du nombre de tués, à l'effectif beaucoup plus faible que celui des accidents, se transcrivant plus rapidement. Toutefois, si l'on constate une baisse sensible de la mortalité entre 2006 et 2012, celle-ci reste aléatoire et ne reflète pas une tendance continue.

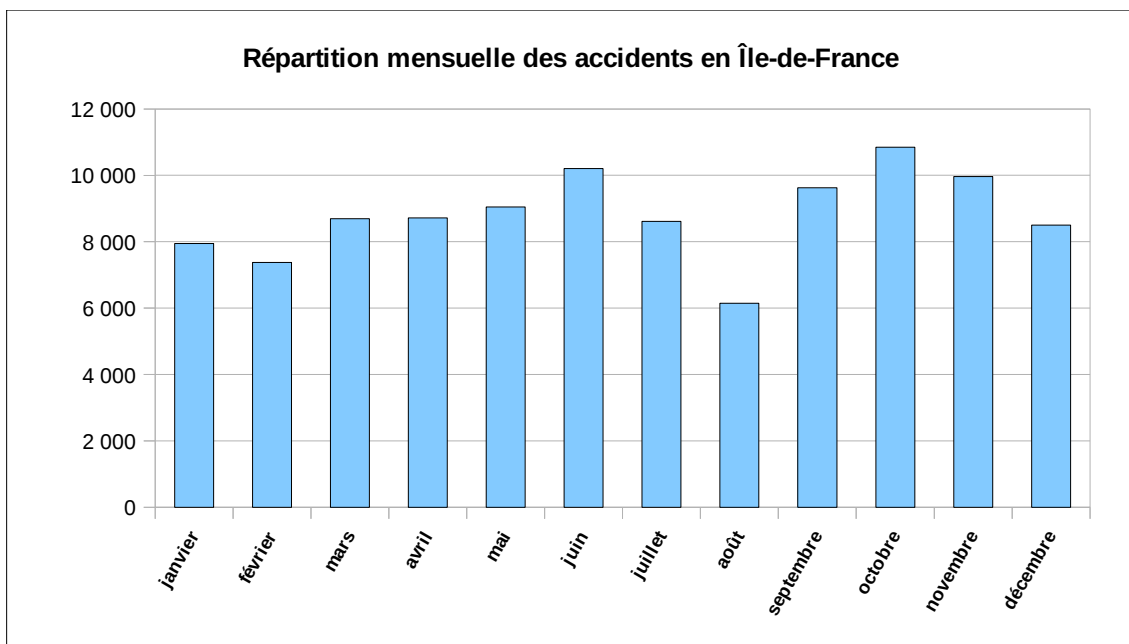


Illustration 2 source Étude statistique d'enjeux Île-de-France 2006 – 2010 - ORSR

Les mois de juin, septembre, octobre et novembre sont les plus accidentogènes de l'année.

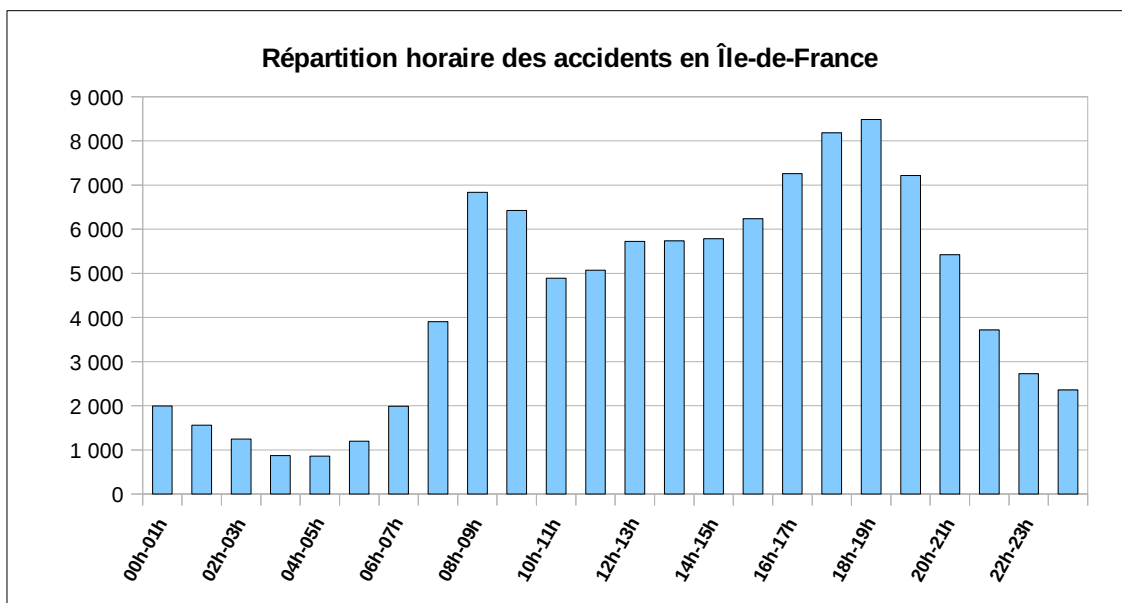


Illustration 3 source Étude statistique d'enjeux Île-de-France 2006 – 2010 - ORSR

La courbe de répartition régionale horaire n'apporte aucune surprise : les pointes horaires des accidents se confondent avec celles des trafics routiers. Entre ces deux pointes, les accidents restent à un niveau élevé, et correspondent à la période de la journée où l'activité, donc les déplacements, est importante.

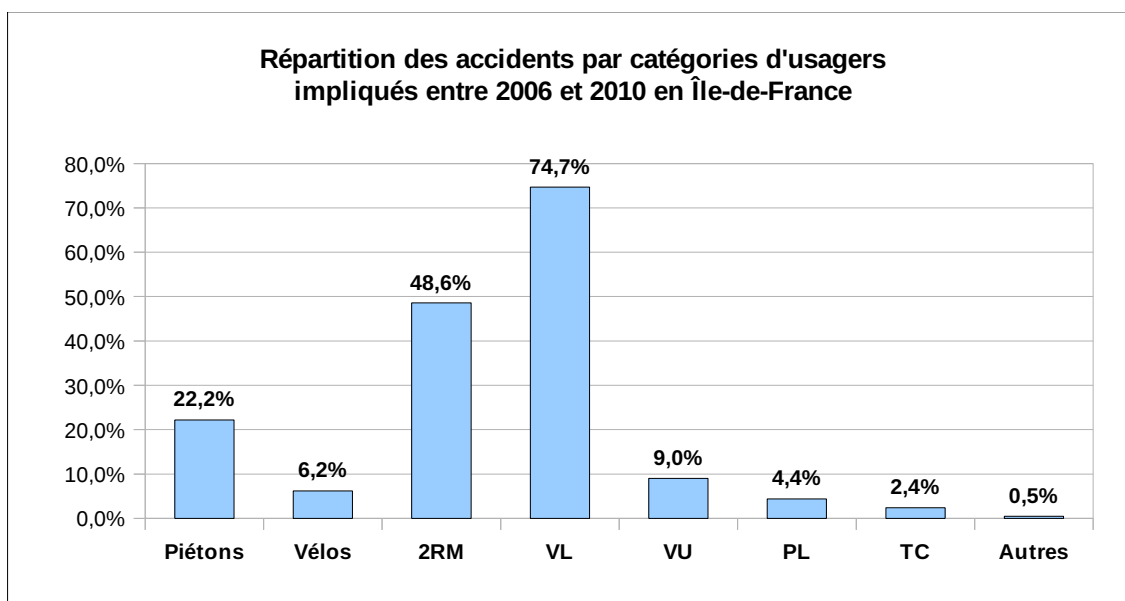


Illustration 4 source Étude statistique d'enjeux Île-de-France 2006 – 2010 - ORSR

La courbe régionale est relativement différente de celle du niveau départemental. Les cas extrêmes de Paris complètement urbanisé et des départements de grande couronne participent à cette distinction.

Le total des pourcentages des catégories est supérieur à 100 %, certaines d'entre elles pouvant être impliquées dans un même accident.

## 3.2 EN SEINE-SAINT-DENIS

### 3.2.1 Éléments d'accidentalité sur la période 2002-2012

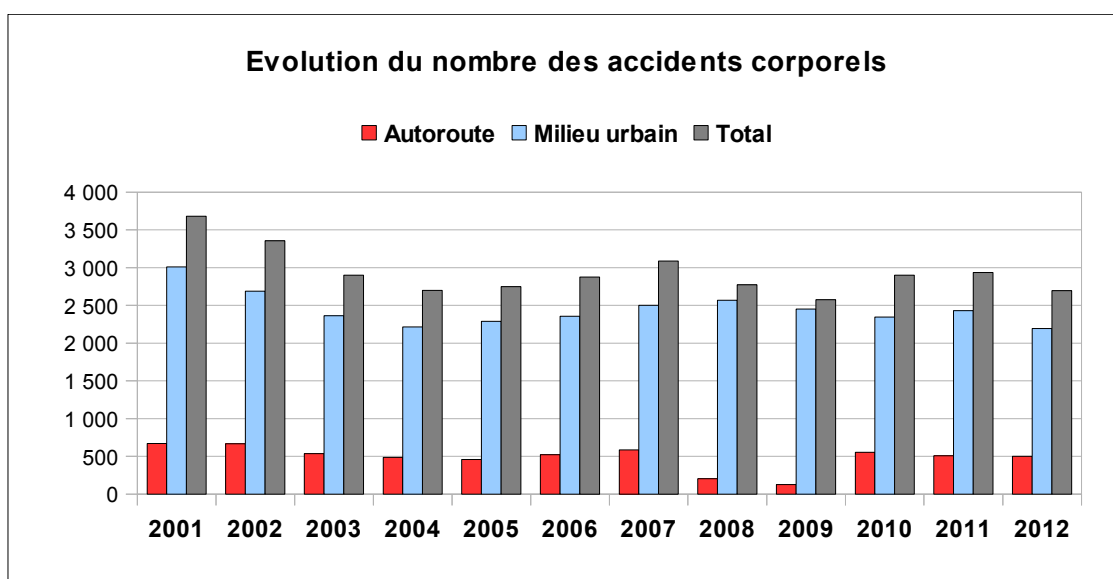


Illustration 5 source : brochures annuelles Accidents ODSR

En termes d'accidents corporels, l'évolution se décompose en 3 phases successives :

- une décade très nette du nombre des accidents entre 2001 et 2004 ;
- une remontée régulière de 2004 à 2007 ;
- une relative stabilité entre 2007 et 2011 si l'on considère les années 2008 et 2009 comme atypiques compte tenu de la fragilité des fichiers accidents correspondants ;
- la remontée légère des accidents sur autoroute et en milieu urbain fait écho à celle constatée au niveau régional ;
- enfin l'année 2012 montre une certaine amélioration.

Le domaine autoroutier, représentant environ 20 % à 25 % des accidents annuels, est stable depuis 2003. On note toutefois que l'apparente réduction du nombre des accidents sur autoroute en 2008 et 2009 peut relever de la relative fragilité des fichiers pour ces années.

Le mode de dénombrement des blessés hospitalisés et non hospitalisés ayant changé en 2005, les données des années antérieures à 2005 n'ont pas été reportées sur le graphique no 6 pour éviter toute incohérence.

Le nombre des tués des années antérieures a été recalculé sur la base de la nouvelle définition de 2005 (tués à 30 jours), le coefficient de majoration des tués après 2005 se situant, selon les années, entre 1,055 et 1,067.



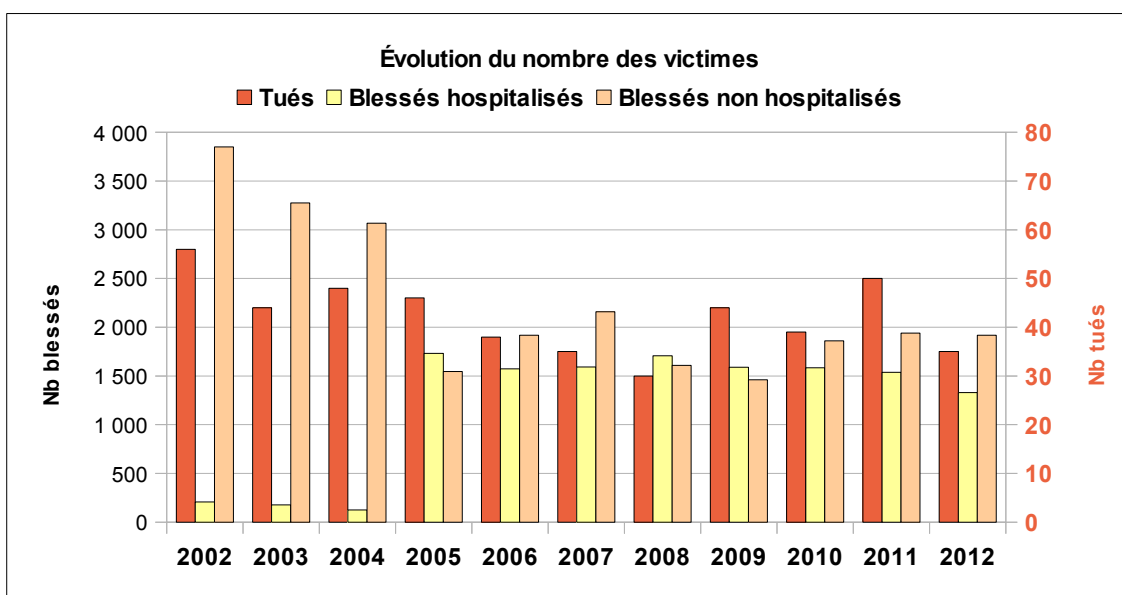


Illustration 6 source brochures annuelles Accidents ODSR:

Les années 2002, 2003 et 2004 comptabilisent des tués à 6 jours et différencient les blessés graves des blessés légers. À partir de 2005, les tués sont comptabilisés à 30 jours, et l'on distingue uniquement des blessés hospitalisés et non.

Le nombre des tués en 2011 montre un pic marqué malgré un niveau d'accidents sensiblement identique à celui de 2010 (cf graphique 5). Les dénombrements des années 2008 et 2009 étant quelque peu fragiles, une comparaison directe avec ceux des années suivantes n'est pas recommandée.

### 3.2.2 Comparaison de l'accidentalité des années 2007 et 2011

Ainsi que mentionné au chapitre 2,4, ces deux années correspondent à la fin de la période couverte par le DGO 2004-2007 pour l'une, et sensiblement à celle du DGO 2008-2012. Le traitement statistique de l'année 2012 n'étant pas disponible en début d'élaboration du DGO, l'année 2011 a été retenue.

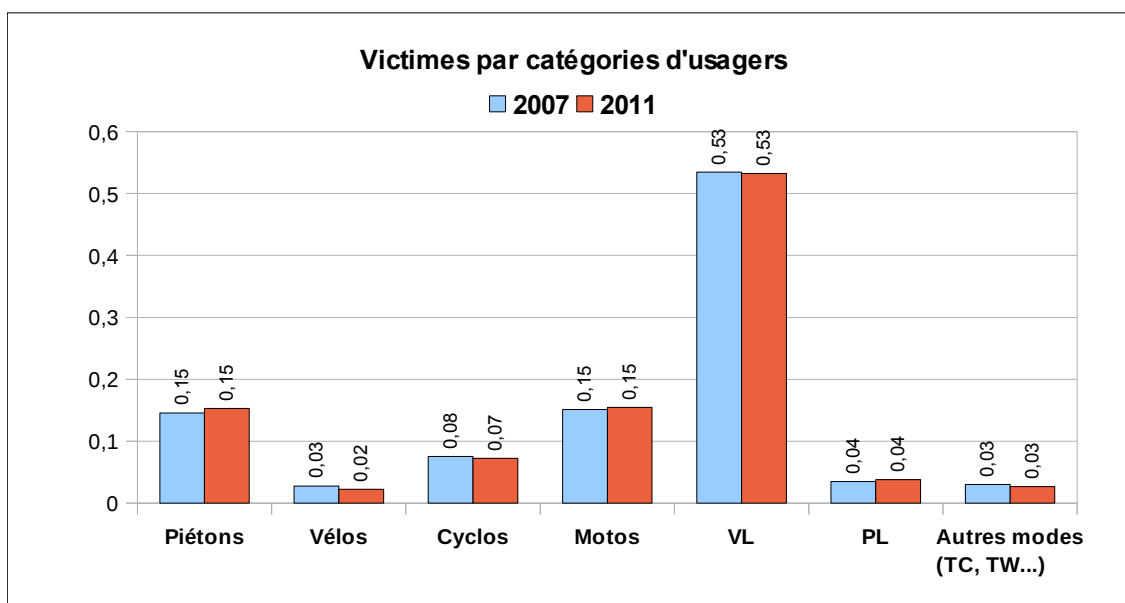


Illustration 7 source brochures annuelles Accidents ODSR

Le graphique no 7 « Victimes par catégories d'usagers » montre une répartition des victimes stable dans le temps.

Compte tenu de la typologie différente des accidents survenant sur le milieu autoroutier (vitesse plus élevée aux heures creuses, absence d'intersections, de piétons, de livraisons, d'écoles...) et de ceux survenant en milieu urbain, les deux domaines seront traités indépendamment.

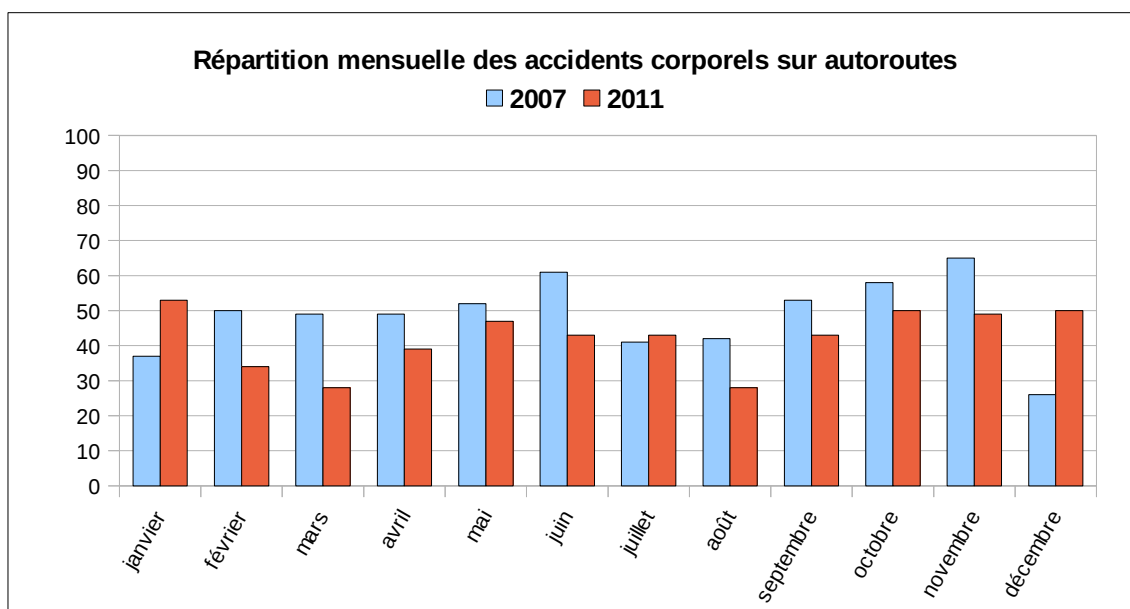


Illustration 8 source fichiers BAAC

La répartition 2011 est plus favorable que celle de 2007 dans la mesure où elle y est souvent inférieure, hors les mois de janvier et décembre sans que l'on puisse avancer une raison spécifique.

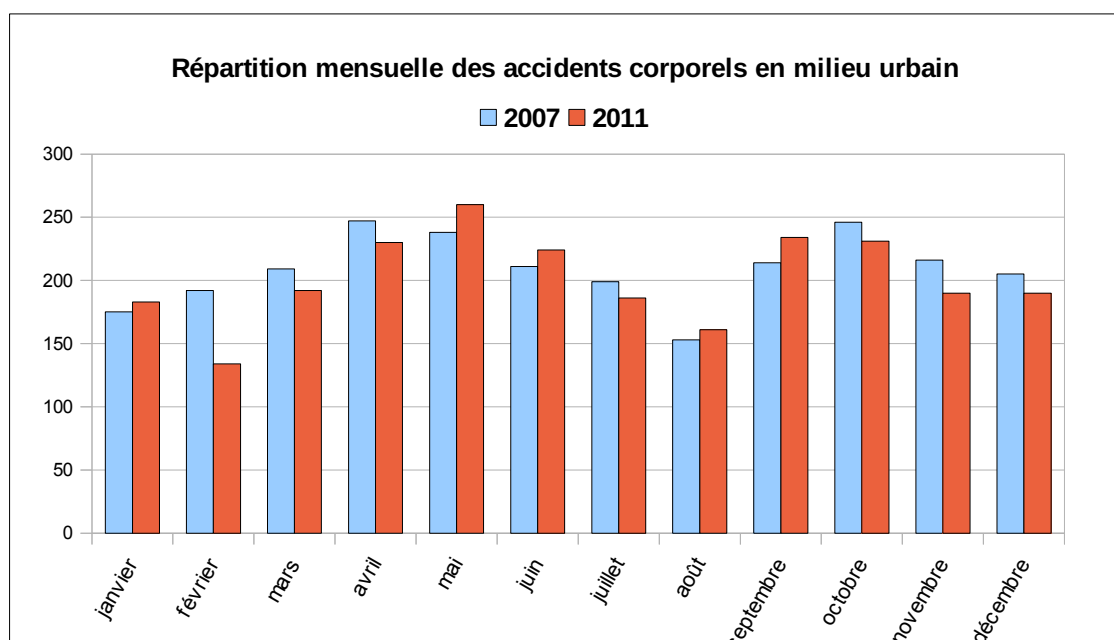


Illustration 9 source fichiers BAAC

Le profil général de ces deux années est celui que l'on trouve habituellement : pointe au printemps, diminution en été (circulation moins dense) et reprise dès la rentrée scolaire.

L'année 2011 est légèrement plus satisfaisante que celle de 2007. Elle bénéficie de la décroissance de l'accidentalité constatée aux plans national et régional. Néanmoins, 2011 n'est pas pour autant une année pleinement satisfaisante compte tenu de l'aggravation de son bilan par rapport à 2010, les années 2008 et 2009 pouvant présenter une fragilité statistique.(cf. graphique 6)

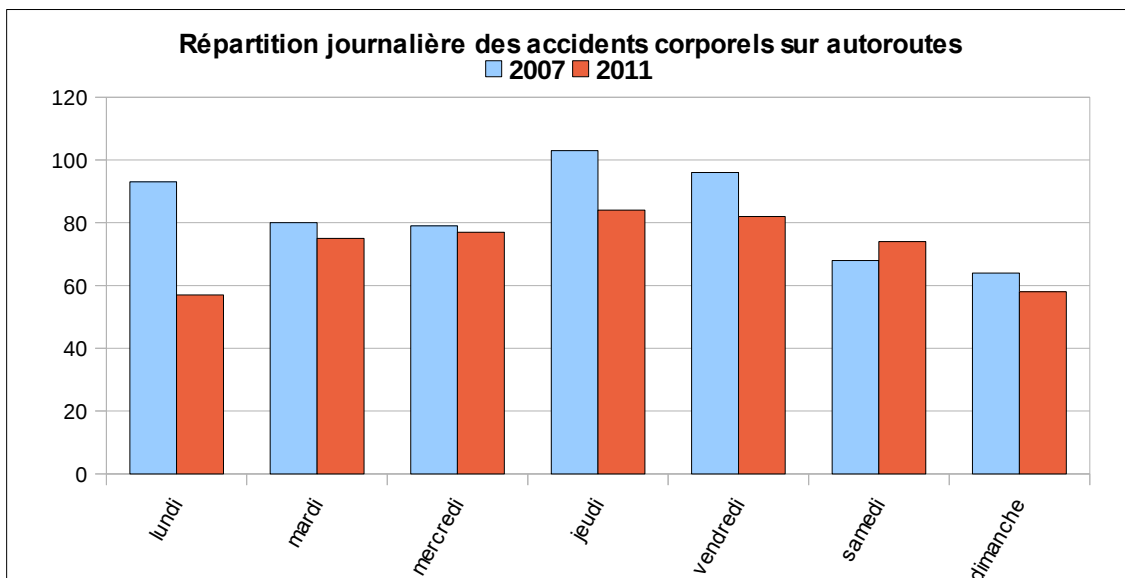


Illustration 10: source fichiers BAAC

La répartition journalière n'apporte pas d'enseignement particulier. Une remarque peut être néanmoins faite pour le samedi, seul jour enregistrant une hausse en 2011.

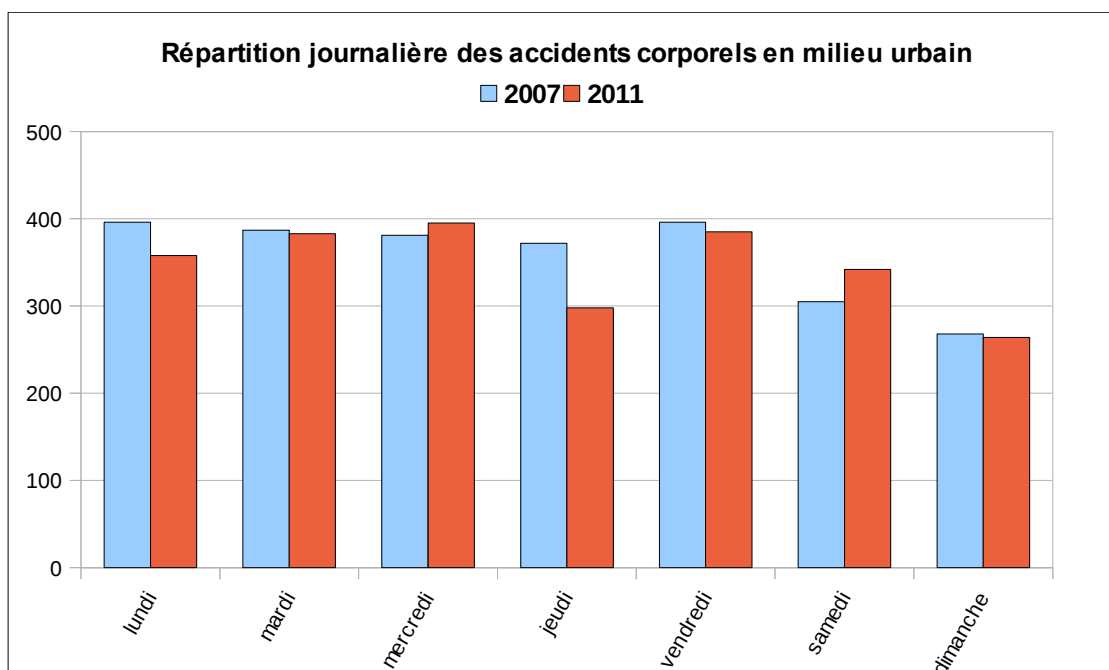


Illustration 11 source fichiers BAAC

L'observation journalière ne fait que conforter les éléments déjà connus, à savoir une diminution d'accidents en week-end. La baisse enregistrée pour le jeudi en 2011 semble en revanche plus atypique.

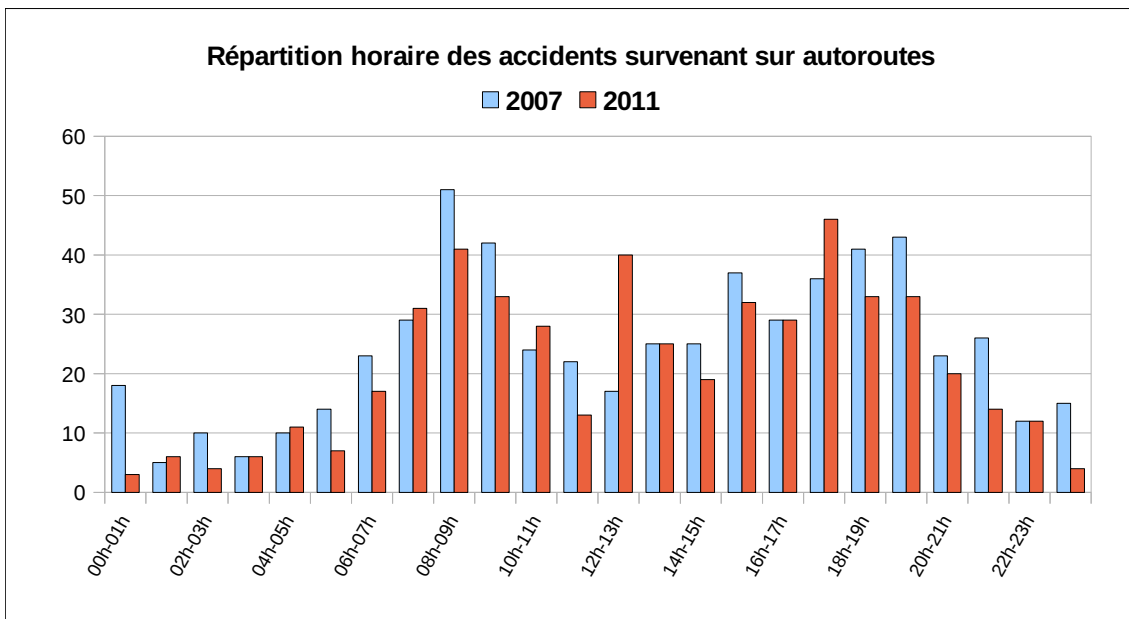


Illustration 12 source fichiers BAAC

La courbe de 2011 est plus satisfaisante que celle de 2007, bien que les deux tranches horaires 12 h – 13 h et 17 h – 18 h aient enregistré davantage d'accidents, à l'inverse de la tranche 12 h – 13 h.

Le nombre relativement faible des accidents peut faciliter l'amplitude des variations.

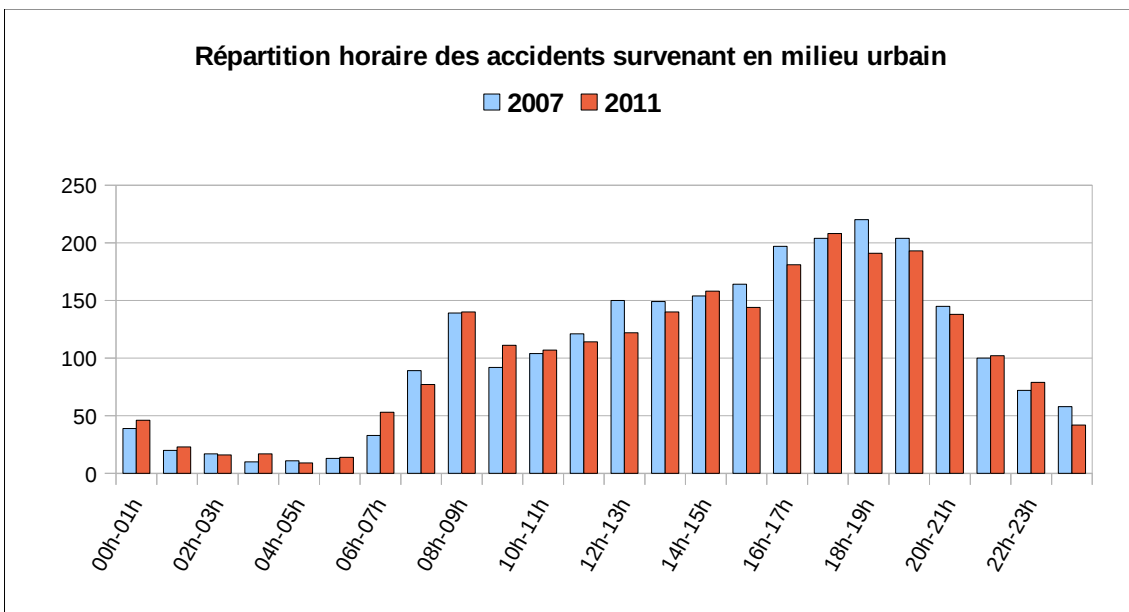


Illustration 13 source fichiers BAAC

L'observation horaire n'apporte, elle non plus, guère d'enseignements nouveaux, les pointes du matin et de fin d'après-midi étant toujours présentes. Cette répartition horaire des accidents est typique des grandes agglomérations.

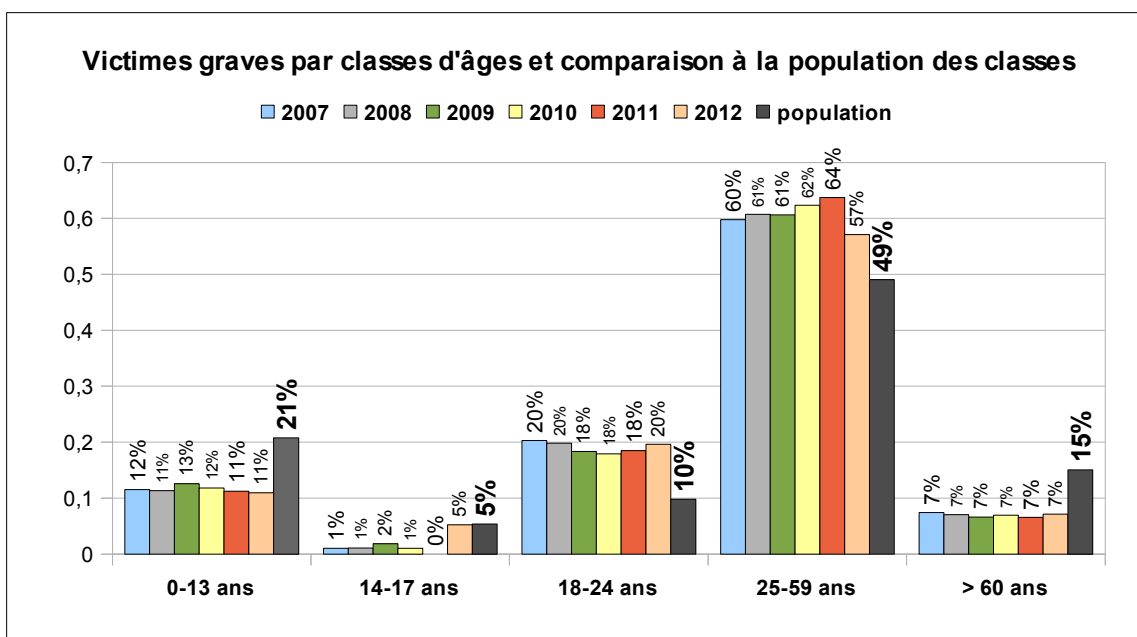


Illustration 14: sources brochures annuelles Accidents ODSR et INSEE

La comparaison du nombre des victimes et de la population par classes d'âges met en évidence la forte proportion des victimes jeunes (18 – 24 ans), de l'ordre de 2 pour 1.

D'une façon générale, les victimes d'accidents de la circulation étant très majoritairement des hommes. Les classes d'âges de l'INSEE recalculées dans la même proportion auraient vu leurs effectifs se réduire, accentuant la représentation des victimes.

On observe une relative stabilité sur les classes 0-13 ans et supérieure à 60 ans. La classe 18-24 ans tend à vouloir imprimer un mouvement décroissant, alors que celle des 25-59 affiche une augmentation quasi constante.

La classe 14-17 ans semble vouloir être épargnée, mais la faiblesse de son amplitude (4 ans, qui en fait la tranche la plus faible du graphique) en réduit les effectifs.

## 4 CHOIX DES ENJEUX

---

Les cinq enjeux retenus au titre du DGO 2013-2017 sont les suivants :

- les addictions ;
- la vitesse ;
- les deux-roues motorisés ;
- les jeunes ;
- le partage de l'espace public.

La détermination des enjeux du DGO 2013–2017 a pris en compte quatre des thèmes récurrents des DGO passés, et pour lesquels les actions préventives et répressives doivent être poursuivies sans discontinuer.

L'enjeu « *Le risque routier de l'entreprise* » initialement proposé dans le but d'explorer ce domaine encore peu étudié en Seine-Saint-Denis, n'a pas été retenu par le comité de pilotage.

Concernant les addictions, ce thème inclus notamment :

- l'alcool ;
- les stupéfiants ;
- les distracteurs, notamment le téléphone,

pour lesquels les mêmes actions de prévention et de sensibilisation sont développées.

On notera la difficulté de connaître au niveau départemental, en sus des résultats enregistrés lors des contrôles routiers, l'impact de ces différents facteurs.

En effet, dans bien des cas, il n'est pas possible d'opérer les tests sanguins ou salivaires permettant de mettre en cause ou non la présence d'alcool ou de stupéfiants. Si ces tests ne peuvent pas être réalisés immédiatement après l'accident, il est difficile d'avoir communication des éléments, qui demande un investissement en temps très important .

L'usage des distracteurs, au-delà des infractions relevées, est davantage connu par les enquêtes nationales.

**Ces facteurs, alcool, stupéfiants et distracteurs, seront traités sous le terme générique « d'addictions ».**

La vitesse a également été retenue à la demande du comité de pilotage.

Connaître les vitesses pratiquées avant un accident est extrêmement difficile, sauf à faire réaliser des études détaillées par des spécialistes. Pour autant, il est reconnu que la vitesse est un facteur causal de l'accident, qu'il s'agisse de la vitesse excessive ou de la vitesse inappropriée.

En sus des éléments relevés par les services de police après accidents, il sera fait référence à des études ou enquêtes réalisées dans un cadre national.

Le caractère départemental de la vitesse comme enjeu dans le DGO 2013 – 2017 sera notamment approché par les statistiques d'infraction enregistrées par les radars vitesse du contrôle-sanction automatisé.

**La vitesse constitue donc un enjeu départemental.**

**Les deux roues motorisés ont été retenus comme enjeu départemental** compte tenu de leur implication dans l'accidentalité.

**Les jeunes ont été retenus comme enjeu départemental** au regard de l'accidentalité recensée.

**Le partage de l'espace public constitue le cinquième et dernier enjeu retenu pour le DGO 2013 – 2017.**

Cet enjeu porte sur la cohabitation des différents modes de déplacements, et sur l'intégration de la sécurité routière dans le développement de la ville.

## 5 DÉVELOPPEMENT DES ENJEUX RETENUS

### 5.1 LES ADDICTIONS

Les addictions recouvrent essentiellement les problématiques liées à l'alcool, à l'usage de produits illicites, aux distracteurs (téléphone, GPS, voire téléviseur à bord de véhicules).

#### 5.1.1 Alcool

Les problématiques « Alcool et stupéfiants » sont récurrentes, et ont déjà fait l'objet de réflexions et de propositions lors des DGO précédents. Les jeunes, adolescents, étudiants, apprentis, sont parmi les publics habituellement visés par ces actions qui pourraient être davantage développées à l'intention du monde du travail ou associatif.

Des actions départementales sont menées annuellement dans le cadre du PDASR, tant par l'État, que par les associations, les entreprises et les collectivités locales, et doivent les deux types d'alcoolisation :

- **l'alcoolisation festive et occasionnelle** (campagnes préventives dites du conducteur désigné).

Si l'on songe en premier lieu aux jeunes, surtout impliqués notamment dans le cadre des « *retours de boîte* », et depuis quelques années dans les phénomènes d'alcoolisation ponctuelle importante ou *bench drinking*, un autre type d'alcoolisation occasionnel existe dans le cadre plus discret des réunions familiales, ou des pots d'entreprise.

C'est tout le sens des campagnes nationales menées sur les thèmes « *Si tu n'as pas le sam, t'as le seum* », « *le conducteur désigné, c'est celui qui ne boit pas* »

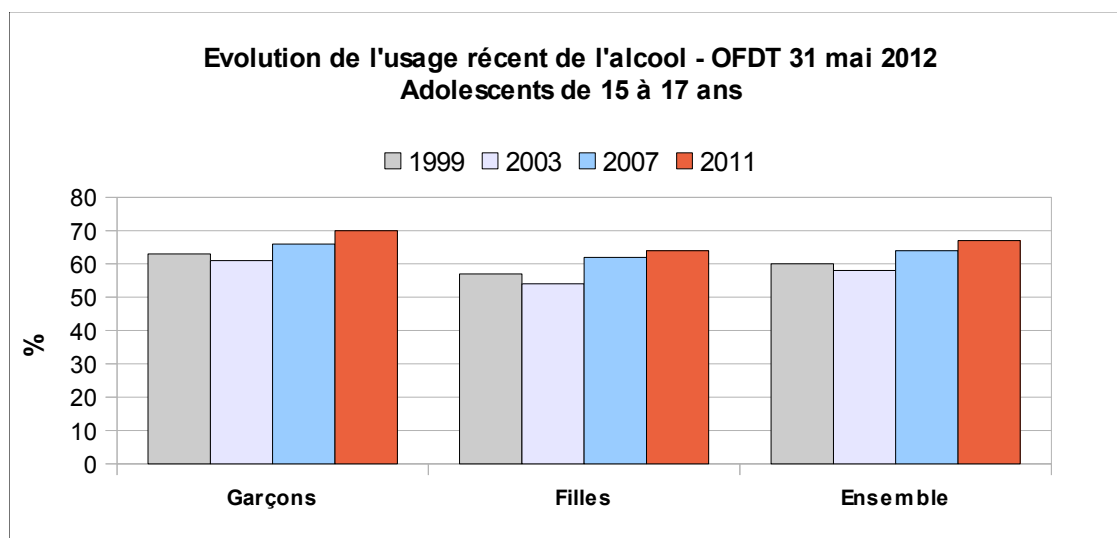


Illustration 15: source Office français des drogues et des toxicomanies

Il s'agit-là d'un constat de consommation, sans lien direct avec la conduite d'un véhicule automobile ou deux-roues, cyclomoteurs en l'occurrence pour les jeunes. Toutefois, le graphique no 15 démontre que l'alcool n'est plus désormais le domaine réservé des jeunes gens, les jeunes filles pouvant s'y adonner également.

- **l'alcoolisation chronique**

Ce type d'alcoolisation concerne une frange de la population pour laquelle l'alcool est une nécessité physiologique, créant un état de dépendance. La lutte contre cet alcoolisme quotidien exige un suivi social et médical.

Si la consommation de vin, qui fut longtemps une composante quasi culturelle en France, diminue de façon régulière depuis le début des années 1960, les consommations de spiritueux et de bière ne fléchissent pas. Toutefois, les remarques méthodologiques de l'étude de l'Office français des drogues et des toxicomanies (OFDT) méritent d'être consultées pour en apprécier avec suffisamment de finesse les limites de l'étude. ([http://www.ofdt.fr/BDD\\_len/seristat/00014.xhtml](http://www.ofdt.fr/BDD_len/seristat/00014.xhtml)).

Il n'en demeure pas moins que les alcools forts et la bière recueillent davantage les faveurs des jeunes (voir le chapitre ci-dessous tiré de <http://www.alcoolinfoservice.fr/La-consommation-d-alcool-des.html> ), l'enjeu « Jeunes » étant toutefois traité par ailleurs.

### **Quelques ordres de grandeur**

- en 2006, « 1 % de conducteurs avec alcoolémie positive – 6 % impliqués dans un accident – 16 % dans un accident mortel. » (1) ;
- en 2009, 30 % des personnes tuées sur la route l'ont été dans un accident en présence d'un taux d'alcool supérieur au taux légal ;
- « ...les hommes sont impliqués dans 92 % des accidents mortels, en général avec des taux dépassant 1,5 g/l ... ». (2)
- conduire en état d'alcoolémie multiplie par 8 le risque d'être impliqué dans un accident mortel et par 14 s'il y a en plus consommation de cannabis.

Ces ordres de grandeur sont de nature à conforter, si besoin était, l'action des services de police lors de contrôles routiers inopinés d'alcoolémie, dont la proportion des tests positifs peut sembler faible au regard des moyens engagés.

Une compilation des alcoolémies mesurées post-accident permettrait de vérifier que le « *taux moyen d'alcoolémie des conducteurs impliqués était de 1,7 g/l (accidents survenus antérieurement à 2008)* » (1) s'applique aussi au département de la Seine-Saint-Denis. L'enquête SAM concernant le sur-risque dû à l'alcool dans les accidents (réf. Lamon 2005), montrant qu'il est plus important avec une forte alcoolémie qu'à l'occasion de petits dépassements du taux légal maximum, [...] les campagnes de répression contribuant à établir un climat de vigilance. (1)



## En Seine-Saint-Denis

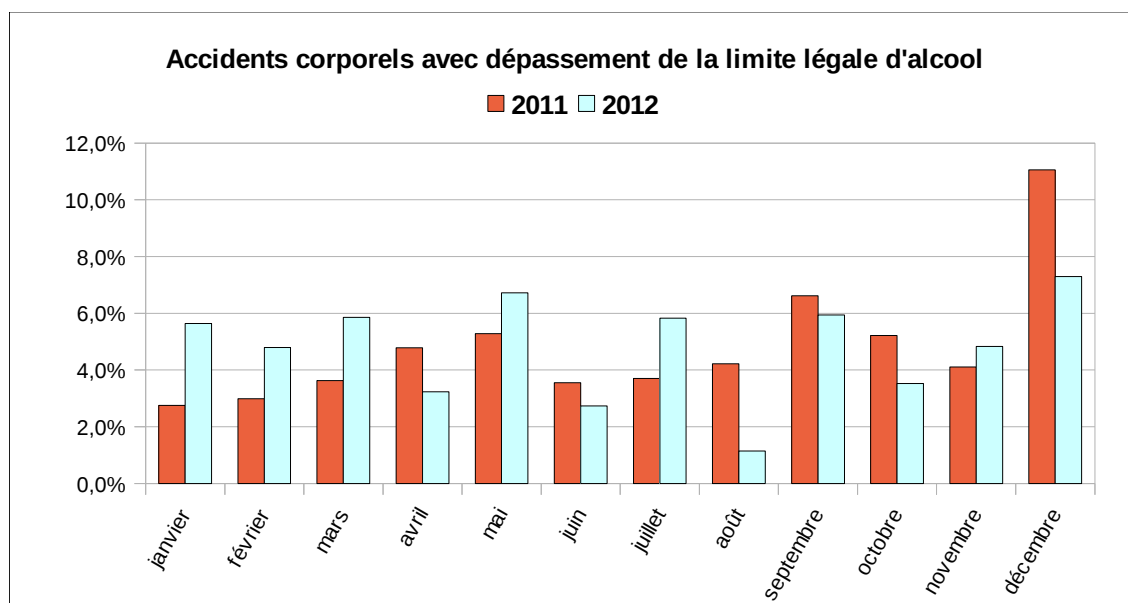


Illustration 16: source DTSP 93

En ce qui concerne la Seine-Saint-Denis, les statistiques communiquées par la Direction territoriale de la sécurité de proximité (DTSP) ont permis de dresser le graphique no 16. Les années 2011 et 2012 ont été retenues compte tenu de leur bonne stabilité statistique.

Le mois de décembre présente un bilan très défavorable en 2011 et un peu moins en 2012. L'observation prolongée dans le temps permettra de déterminer, éventuellement, les tendances fortes.

Ces accidents sont à rapprocher de ceux survenus avec les facteurs « alcool » et « stupéfiants ».

Addictions	2011	2012
Accidents	2 441	2 421
Alcool + stupéfiants	153	130
Taux	6,3 %	5,4 %

Source DTSP 93

### 5.1.2 Stupéfiants

À l'échelle nationale, « 1 200 000 consommateurs réguliers de cannabis, dont 550 000 quotidiens., « ... pour la cocaïne, deuxième produit le plus illicite le plus consommé.. Pour la tranche d'âge des 18-65 ans, le pourcentage a pratiquement augmenté de moitié depuis 2005... ». (3)

Le cannabis est la drogue la plus consommée. 12 % d'entre eux, (soit 1 % des actifs) en consomment dès le matin avant d'aller travailler ». (3)

Une étude européenne, l'enquête Espad\*, montre une forte hausse de la consommation chez les adolescents en France :

- En 2011, 39 % des 15-16 ans déclarent en avoir consommé au moins une fois. Ils n'étaient que 31 % en 2007. La moyenne européenne est à 17 %.

- Autre indicateur : l'usage dit récent (dans le dernier mois) est passé de 15 à 24 %, ce qui fait des jeunes Français les plus grands consommateurs en Europe (ils n'étaient que 3ème en 2007). L'usage récent chez eux revient à trois fois la moyenne européenne (7 %).

\* Enquête Espad (European School Project on Alcohol and other Drugs), menée dans 36 pays d'avril à juin 2011.

### 5.1.3 Distracteurs

Les distractions auxquelles peuvent être soumis les conducteurs de trois types :

- la distraction visuelle qui fait quitter la route des yeux ;
- la distraction cognitive, en pensant à autre chose en conduisant, les informations indispensables à la conduite ne sont plus prises en compte ;
- la distraction manuelle, qui fait lâcher le volant.

Souvent, c'est une combinaison de ces trois éléments qui distrait le conducteur.

[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/topics/behaviour/distraction/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/behaviour/distraction/index_fr.htm)

Les distracteurs sont de natures diverses :

- endogènes au véhicule : GPS, tableau de bord ;
- ou exogènes : téléphone portable, téléviseur embarqué, console de jeux.

Au plan national, ils sont impliqués dans 60 % des accidents mortels, 3 600 accidents et 500 tués.

**La radio à bord des véhicules** n'est pas considérée comme un distracteur.

« On a mesuré l'activité cérébrale d'automobilistes, sur piste et sur simulateur. Le fait d'écouter la radio n'influe pas sur leur conduite sauf en cas d'annonce exceptionnelle (mort d'un proche, catastrophe, etc.). Sinon, ils sont en situation d'écoute distraite, distante ; bien concentrés sur ce qui se passe autour d'eux. » Jean-Louis Martin, épidémiologiste à l'IFSTARR.

### Le téléphone

En ce qui concerne le téléphone, infraction la plus souvent commise en matière de distracteurs, les ordres de grandeur sont :

- 1 personne sur 2 déclare qu'il lui arrive d'utiliser son téléphone en conduisant ; (1)
- téléphoner en conduisant multiplie par 3 les risques d'accident (4) ;
- près d'un accident corporel de la route sur 10 en France est associé à l'utilisation du téléphone en conduisant ; (4)
- écrire un SMS multiplie par vingt-trois le risque d'accident, composer un numéro, téléphone en main, par six.

« ...Les constructeurs se fondent sur les études du Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain (LAB), que Peugeot et Renault ont créé en 1969, pour comprendre les mécanismes qui conduisent aux accidents. » ... Les enregistrements filmés qui permettent d'analyser « les différentes phases de l'utilisation du téléphone, montrent que la simple conversation avec un passager

n'augmente pas les risques d'accident. En revanche, le fait d'écrire des SMS la multiplie par vingt-trois, et le fait de composer un numéro, téléphone en main, par six. »

[http://www.lemonde.fr/mobilite/article/2012/11/27/l-interdiction-totale-du-telephone-au-volant-en-debat\\_1796433\\_1653095.html](http://www.lemonde.fr/mobilite/article/2012/11/27/l-interdiction-totale-du-telephone-au-volant-en-debat_1796433_1653095.html)

L'observation est confirmée par Jean-Louis Martin, déjà cité, « *Discuter avec un passager n'accroît pas le risque. Il perçoit l'environnement en même temps que le conducteur : il peut interrompre la conversation, signaler un danger, anticiper une situation.* »

Pour autant les objections suivantes :

« *Moi j'ai le bluetooth parce que en terme de sécurité j'ai pas le sentiment de prendre des risques inouïs et c'est pas pire que d'être avec quelqu'un qui est dans l'habitacle avec qui on discute* ».

« *Quand on discute au téléphone, on n'a pas besoin de tourner la tête avec le passager, ce n'est pas plus dangereux* » (5),... restent monnaie courante.

### **Téléphone, véhicules utilitaires et poids lourds**

« En France, le comptage réalisé pour l'ONISR (2008) donne un taux de prévalence instantanée de 3,4 % pour les conducteurs de véhicules utilitaires légers ; (...)

En ce qui concerne les conducteurs de poids lourds, ce même sondage donnait un taux de prévalence de 2,6 %, l'usage étant essentiellement mis en œuvre sur voies de dégagements et de liaisons (routes et autoroutes) et pratiquement jamais en agglomération. » (« *Téléphone et sécurité routière* » -Expertise collective – INSERM - ITSTTAR)

### **Quelques ordres de grandeurs**

Peu d'années plus tard, la publication du *Baromètre Ifop - Les Français et la Sécurité routière - octobre 2012* mentionnait les ordres de grandeurs suivants :

- en moyenne le nombre d'usagers dans la circulation qui, à un instant « t », utilisent un téléphone portable est estimé en France à 2 % pour le téléphone tenu à la main et à 6 % tous systèmes confondus (à la main et dispositif mains-libres) ;
- 23 % des personnes interrogées disent utiliser le kit mains libres en conduisant,

alors que sensiblement dans le même temps, l'étude sur l'évolution des comportements des conducteurs publiée en novembre 2012 par les associations Prévention routière et Assureurs prévention, donnaient les chiffres suivants : (5)

- 58 % des automobilistes admettaient utiliser leur portable au volant (23 % en 2004) ;
- 76 % des 18-24 ans déclarent utiliser leur téléphone portable au volant (44 % en 2004).

### **Évolution de la perception du danger de téléphoner en conduisant, de 1999 à 2011 cf (5)**

<b>Diriez-vous que téléphoner en conduisant...</b>	<b>1999</b>	<b>2004</b>	<b>2011</b>
Ne pose pas de problème particulier de sécurité	4%	2%	<b>11%</b>
Pose un petit problème de sécurité qui se contrôle	15%	16%	<b>38%</b>
Pose un véritable problème de sécurité	80 %	82%	<b>51%</b>

Seulement 51 % des conducteurs estiment que le téléphone au volant constitue un véritable danger.

La banalisation de l'usage du téléphone au volant s'accompagne de la diminution du sentiment de risque induit par son utilisation. Ce sentiment est encore aggravé pour la classe d'âge 18 – 24 ans, dans laquelle seuls 39 % des conducteurs déclarent éprouvé un sentiment de risque.

On peut penser que, sans des actions de prévention et de répression fortes et continues, l'usage du téléphone continuera de croître, la classe d'âge 18 – 24 ans accédant à la classe supérieure, se verra remplacée par une population pour laquelle l'usage du téléphone en situation de conduite ne sera qu'une évidence.

Cet engouement touche particulièrement les jeunes, les conducteurs novices qui sont des utilisateurs de plus en plus nombreux de SMS et d'Internet depuis leur portable. (*Source Sécurité routière 2013*)

61 % des conducteurs âgés de moins de 35 ans lisent leurs SMS en conduisant (et 32 % en écrivent) (1).

Devant ce constat alarmant, véritable phénomène de société, la Sécurité routière a lancé en octobre 2013 une nouvelle campagne : « *Au volant, quand vous regardez votre smartphone, qui regarde la route ?* ».

Aujourd'hui, plus de 24 millions de Français ont un smartphone, et ils sont près d'un tiers à l'utiliser en conduisant. Ce chiffre est à multiplier par deux lorsqu'il s'agit des moins de 35 ans.

Le smartphone est le seul dispositif qui cumule les quatre sources de distraction qui peuvent détourner l'attention d'un conducteur :

- auditive (l'attention est détournée par ce que l'on entend) ;
- visuelle (l'attention est détournée par ce que l'on voit) ;
- physique (l'attention est détournée par ce que l'on fait) ;
- cognitive (l'attention est détournée par des pensées).

Écrire un message en conduisant multiplie par conséquent le risque d'accident par 23 : il oblige le conducteur à détourner les yeux de la route pendant en moyenne 5 secondes.

(1) *Enquête TNS-Sofres / La Sécurité routière – Le « texting » au volant, septembre 2013*

S'agissant de l'usage du téléphone au volant, on pourrait distinguer plusieurs situations :

- la conversation de confort, sans nécessité avérée ;
- la réponse à un appel, et donc s'interroger sur la nécessité de cette attitude consistant à répondre instantanément ;
- l'injonction paradoxale, telle celle de l'employeur appelant son employé – opposant la nécessité de répondre (valeur du travail) – à la nécessité de ne pas répondre (valeur de la sécurité).

Les actions de prévention s'adresseront en premier lieu au conducteur pour les deux premiers cas, pour le troisième, elles pourraient aussi chercher à favoriser l'acceptation par l'employeur du remplacement de la spontanéité de la réponse par la réponse différée et réfléchie.

Les résultats des enquêtes successives montrent une banalisation de l'usage du téléphone au volant. L'information sur les dangers de son usage en situation de conduite, la répression de cet usage et la connaissance de la nature et de l'ampleur des sanctions semblent plus que jamais nécessaires.

Les écouteurs de baladeurs, les conversations téléphoniques en traversée de chaussée ne sont pas de nature à accroître l'éveil et l'attention des piétons.

### **Le téléviseur**

Ce distracteur se retrouve plutôt utilisé par certains chauffeurs poids lourds effectuant de longs trajets, de préférence sur autoroute.

## **L'ambiance sonore dans le véhicule**

Il s'agit-là des distractions le plus anodines, ne faisant pas l'objet d'une décision propre telle que consulter une carte, répondre au téléphone..., mais souvent davantage subies (agitation des enfants dans le véhicule, objets mobiles au gré des freinages et accélérations...).

### **5.1.4 Les décisions des CISR depuis 2008 en matière d'addictions**

#### **CISR du 13 février 2008**

- ...instauration une peine complémentaire obligatoire de confiscation du véhicule en cas de récidive de conduite sous l'influence de stupéfiants... ;
- La conduite sous l'empire d'un état alcoolique ; la confiscation obligatoire du véhicule interviendra en cas de récidive.
- La conduite après usage de stupéfiants ; la confiscation obligatoire du véhicule interviendra en cas de récidive.
- Sanctionner de manière spécifique l'utilisation d'un téléviseur ou d'une console de jeux vidéo en situation de conduite. Les peines encourues sont une contravention de la quatrième classe, la confiscation de l'appareil et un retrait de deux points du permis de conduire.

**Le CISR du 13 janvier** a été consacré essentiellement au permis de conduire

#### **CISR du 18 février 2010**

- Extension des possibilités de contrôle « stupéfiants » par les forces de l'ordre :
  - contrôles obligatoires non seulement en cas d'accident mortel, mais aussi dans tous les cas d'accidents corporels ;
  - contrôles facultatifs possibles non seulement en cas d'accident matériel ou de présomption d'usage de stupéfiants, mais également en cas de commission de toute infraction au Code de la route.
  - contrôles aléatoires, pouvant concerner l'ensemble des automobilistes, possibles sur réquisition du procureur de la République précisant la date et les lieux des opérations, comme c'est le cas en matière d'alcoolémie.

#### **CISR du 11 mai 2011**

- Perte de 8 points en cas d'alcoolémie supérieure à 0,8 g d'alcool/litre de sang (recommandation non suivie dans la législation).

#### **CISR du 5 janvier 2012**

- Responsabilisation des conducteurs par l'auto-contrôle (éthylotests).

### **5.1.5 Les possibilités de mobilisation**

Les addictions pouvant toucher toutes les populations, il importe de s'attacher également à celles qui n'appartiennent pas aux publics habituellement visés par les actions.

- les centres sociaux, sociaux-culturels, clubs de publics spécifiques rattachés notamment aux collectivités territoriales ;
- les établissements d'enseignement supérieur, forts de la multiculturalité présente en Seine-Saint-Denis, de la diversité des âges, de la proportion importante de parents susceptibles ensuite de reporter leurs acquis vers leurs enfants n'entrent pas toujours dans les cibles déjà mentionnées.

Pour appuyer les collectivités, et les diverses associations à instiller la culture de la sécurité routière, la conception participative d'un *vade-mecum* « information–sensibilisation » est une orientation sur laquelle la réflexion, large et partagée doit être menée, bénéficiant de l'appui du PANGOF, du PASR et des IDSR. Ce *vade-mecum* conduirait à la réalisation d'actions adaptées aux circonstances, aux publics, s'appuyant sur des structures existantes (professionnelles, sportives, culturelles...).

L'objectif général de cette mobilisation est de :

- faciliter le porter à connaissance des conséquences ;
- donner un contenu pratique à des exercices de conduite, d'appréciation de distances ;
- renforcer ou transmettre le pouvoir de dire non, notion sur laquelle des outils existent déjà (travail sur les compétences psycho-sociales des jeunes ; réunions collectives ; propositions de chemins de solution, pôle régional de compétence <http://www.prc-idf.org> (qui propose des formations et de l'accompagnement dans la mise en place de programmes de prévention) ;
- mettre en exergue des responsabilités, *a priori* ignorées, pénale et civile, du présumé auteur, de son entourage, de l'entreprise dans le cas d'implication d'un salarié, avec l'appui de celle-ci et de son CHSCT.

## 5.2 LA VITESSE

On peut distinguer

- l'excès de vitesse lorsqu'un véhicule roule au-dessus de la limite de vitesse applicable ;
- et une vitesse inappropriée ne correspondant pas à l'état de la route et aux conditions de circulation,

et rappeler deux axiomes sans cesse démontrés, mais souvent déniés :

- la vitesse doit être considérée comme un facteur déclenchant de l'accident et non pas aggravant, et sur ce sujet, le discours du professeur Claude GOT est particulièrement clair (note *Comment parler de la vitesse décembre 2012*) ;
- en agglomération, plus qu'ailleurs, ralentir les vitesses ne fait pas perdre de temps.

Dès le 18 décembre 2002, le CISR a décidé de mettre en place un système de contrôle sanction automatisé, et a rappelé quasiment sans cesse l'importance du déploiement du contrôle sanction automatisé de la vitesse pour réduire l'accidentalité. Le CISR du 13 février 2008 a souligné que le renforcement du contrôle du respect des limitations de vitesse contribuait largement à la baisse de l'accidentalité depuis 2002, qui avait d'ailleurs débuté avant la mise en service effective de ce contrôle, s'expliquant par l'annonce de l'étude de la mesure et de sa future mise en œuvre. (1).

Cet abaissement des vitesses a contribué à la diminution de l'accidentalité. Toutefois, il est probable que surtout les conducteurs les plus accessibles aux messages de prudence ont anticipé cette nouvelle donnée.

En effet, nombre d'infractionnistes en matière de vitesse, souvent de peu de km/h par rapport à la limite autorisée, prirent en compte cette future sanction et réduisirent en conséquence leur vitesse. Pour autant, selon l'étude SARTRE réalisée en 1997 par Jean-Pierre CAUZARD, sociologue à l'INRETS sur les « *Attitudes et comportements des conducteurs d'automobiles face à la sécurité routière en Europe* » les conducteurs français auraient une mauvaise perception du risque accidentel lié à la vitesse, se classant les derniers en 2004 au niveau européen pour la perception du risque.

La clarté du discours et sa constance sont essentielles, afin d'éviter les incertitudes ou faux espoirs d'un hypothétique adoucissement de la répression des vitesses excessives : une mission parlementaire d'information sur l'analyse des causes d'accidents de la circulation fut d'ailleurs créée le 25 mai 2011, et dont la proposition no 12 de son rapport rendu le mercredi 19 octobre 2011 recommandait « *d'adapter la répression de la vitesse à l'accidentologie* » en ne sanctionnant que d'une simple amende de 135 euros, sans retrait de points sur le permis de conduire, les excès de vitesse de moins de 10 km/h sur les autoroutes et les voies rapides, quand cette infraction n'avait pas été commise par le conducteur depuis six mois.

Inévitablement, les vitesses moyennes enregistrées augmentèrent, comme le nombre de victimes.

### 5.2.1 Réduire la vitesse, c'est réduire l'accidentalité

De nombreuses études, françaises ou étrangères mettent en évidence que réduire la vitesse, c'est réduire l'accidentalité.

Le Certu (6) a synthétisé les résultats de l'étude de Nilsson (1986), relative à l'effet de la réduction de la vitesse de 1 %, par ce qu'il nomme l'« élasticité », entraînant une réduction des accidents de :

- 4 % pour un accident mortel ;
- 3 % pour un accident corporel ;
- 2 % pour un accident matériel.

### 5.2.1.1 Les effets de la vitesse sur la conduite automobile

#### Allongement des distances d'arrêt (réaction + freinage)

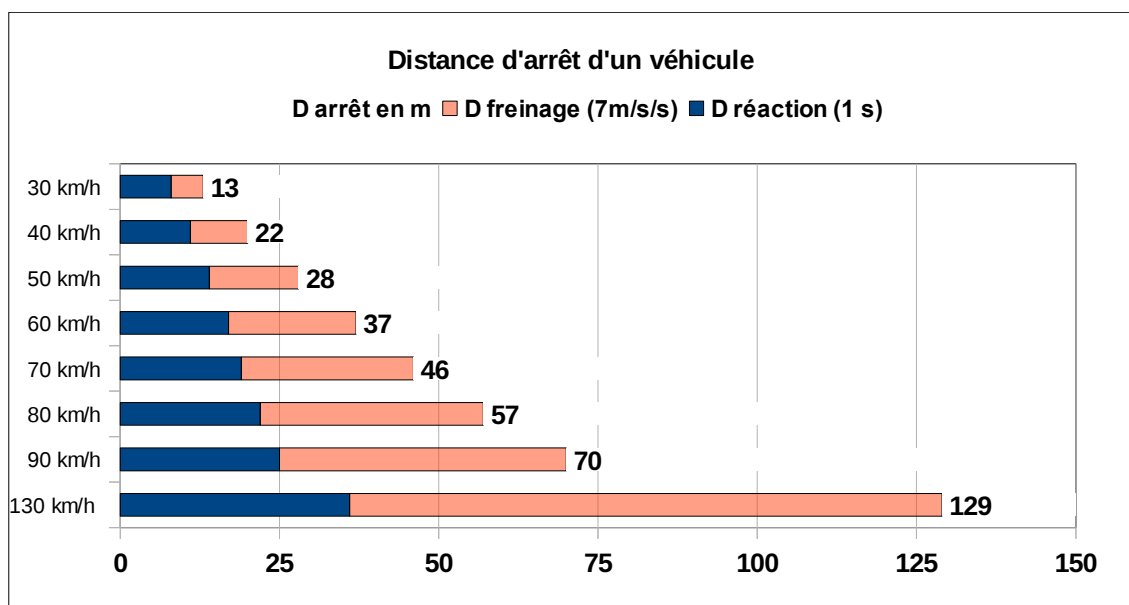


Illustration 17: source *Connaître la vitesse pour agir sur la sécurité de la circulation en agglomération – Certu – 2ème trimestre 2003*

Pour mémoire, le graphique ci-dessus indique les distances de réaction, de freinage et d'arrêt, tenant compte d'un temps de réaction de 1 seconde. En conduite attentive, ce temps peut être ramené à 0,75 seconde. En conduite peu attentive, il peut prendre des valeurs égales ou supérieures à 1,5 seconde. Enfin, le graphique est bâti avec une décélération de 7 m/s/s, ce paramètre s'appliquant à un véhicule léger en bon état. Sur route mouillée, la décélération n'est plus que 3m/s/s environ.

Les distances sont nettement différentes, qu'il s'agisse d'un deux-roues motorisé, d'un camion ou d'un transport en commun, ce dernier ayant pour contrainte supplémentaire la sécurité de ses passagers en cas de freinage d'urgence (cf. illustration no 19).

Pour les deux-roues motorisés, on notera les progrès faits en matière de répartition des pressions de freinage entre les roues avant et arrière, qui ont pu laisser croire à des capacités de freinage supérieures. Ce sentiment a pu s'accompagner, pour certains motocyclistes, d'une prise de risque supplémentaire, pouvant réduire, voire annihiler les gains attendus en termes d'accidentalité.

#### La vision « en couloir » (7)

Un piéton dispose d'un champ de vision de 180°, voire un peu plus. Devenu automobiliste, il ne dispose plus qu'un champ visuel de :

- 100° à 40 km/h ;
- 75° à 70 km/h ;
- 45° à 100 km/h ;
- 30° à 130 km/h.



## Les conséquences de la vitesse lors de l'impact

Les résultats issus des différentes études citées ci-après, intéressent successivement :

### – les occupants d'un véhicule :

- quand la vitesse à l'impact passe de 20 km/h à 100 km/h, le risque de blessures mortelles passe de pratiquement 0 à 100 % (Mackay – Hassan USA octobre 2000) ; (2) ; Evans (1991) et S. Cohen (6).
- la probabilité de blessures graves pour les occupants portant la ceinture est :
  - 3 fois plus élevée à 30 miles/h (48 km/h) ;
  - 4 fois plus élevée à 40 miles/h (64 km/h) ;qu'à 20 miles/h (32 km/h) (Hobbs et Mills – Gb 1984) (8)

### – et les piétons :

- quand la vitesse d'impact passe de 30 km/h à 50 km/h, la probabilité qu'un piéton soit tué est multiplié par 8 (2).
- avec une vitesse à l'impact :
  - de 30 km/h ou moins, les piétons ont 90 % de chances de survivre ;
  - de 45 km/h ou plus, les piétons ont moins de 50 % de chances de survivre (2).

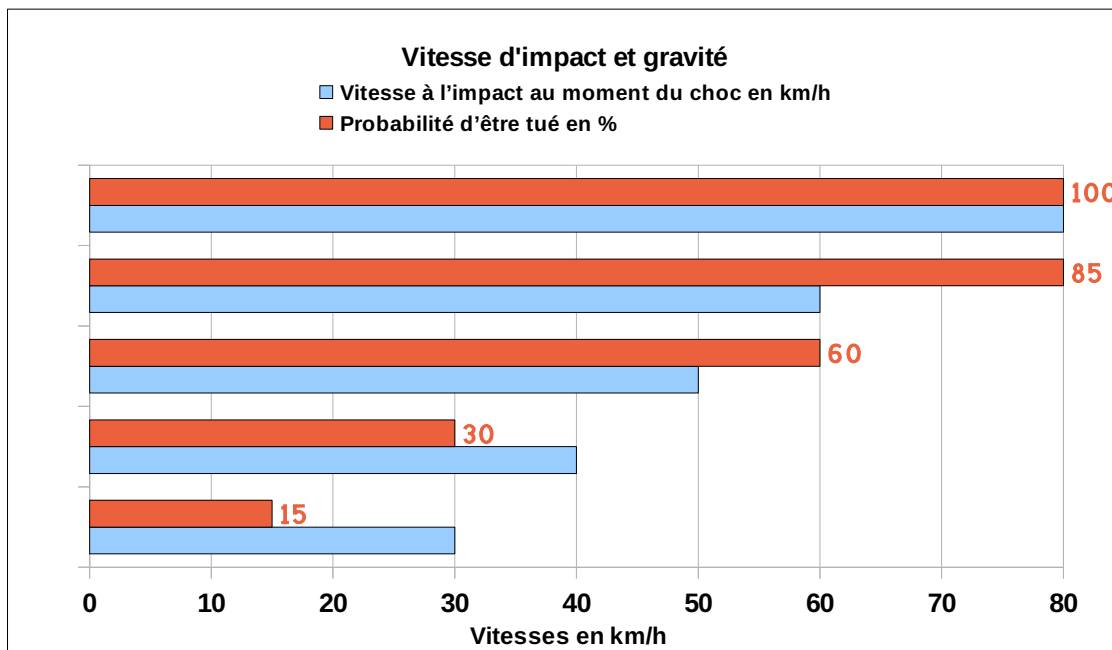


Illustration 18: source Connaître la vitesse pour agir sur la sécurité de la circulation en agglomération – Certu – 2ème trimestre 2003

La vitesse une composante essentielle de la survenue d'un accident (vision-compréhension, freinage-distance...), mais la masse des véhicules participant à l'énergie cinétique qui se dissipe lors d'un choc, est à prendre en compte. Il sera sans doute intéressant de disposer d'une étude sur les dommages respectifs subis par des automobilistes compte tenu de la masse de leur véhicule. L'accroissement des 4 x 4 en circulation urbaine s'explique, non seulement par le goût des acheteurs pour de tels modèles, mais aussi par un plus grand sentiment de sécurité qu'ils peuvent procurer (hauteur et poids), sentiment ne pouvant exister qu'au détriment de celui des autres usagers.

### Les derniers mètres, cette notion si souvent ignorée...

Le freinage est maximum dans les derniers mètres du freinage :

- en freinage maximum un véhicule roulant à 50 km/h s'arrête environ en 26 m ;
- le même véhicule à 60 km/h s'arrêtera à 36 m, mais sa vitesse sera encore de 35 km/h environ à 26 m.

La compréhension de cette donnée serait de nature à améliorer l'adhésion des conducteurs aux limitations de vitesse, et démontre par ailleurs toute la pertinence, contestée en son temps, de l'abaissement de la vitesse à 50 km/h en agglomération.

### Évolution des distances d'arrêt, avec vitesse égale, selon la catégorie de véhicule

Remarques :

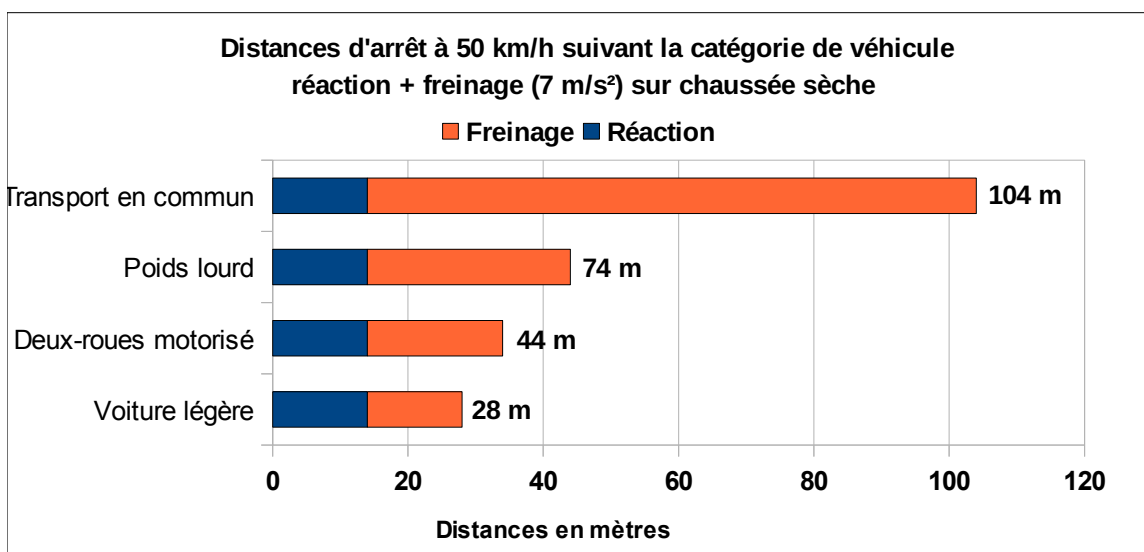


Illustration 19: Distances d'arrêt suivant la catégorie de véhicule

- **deux-roues motorisé** : la distance est calculée pour une décélération ne correspondant pas à un freinage d'urgence, manœuvre délicate à gérer ;
- **poids lourd** : distance minimale pouvant augmenter en fonction du chargement du poids lourd ;
- **transport en commun** : distance calculée pour une décélération n'entraînant pas de risque de chute des passagers à bord du transport en commun.

#### 5.2.1.2 Les moyens directs ou non de la maîtrise de la vitesse

##### Régulation des feux tricolores (onde verte ou bande passante)

L'onde verte résulte d'un ajustement des temps de vert sur un ensemble de carrefours, tenant compte des temps de traversée des piétons, des temps de sécurité et de dégagement. Elle constitue une solution, partielle, mais réfléchie, à la gestion de la circulation.

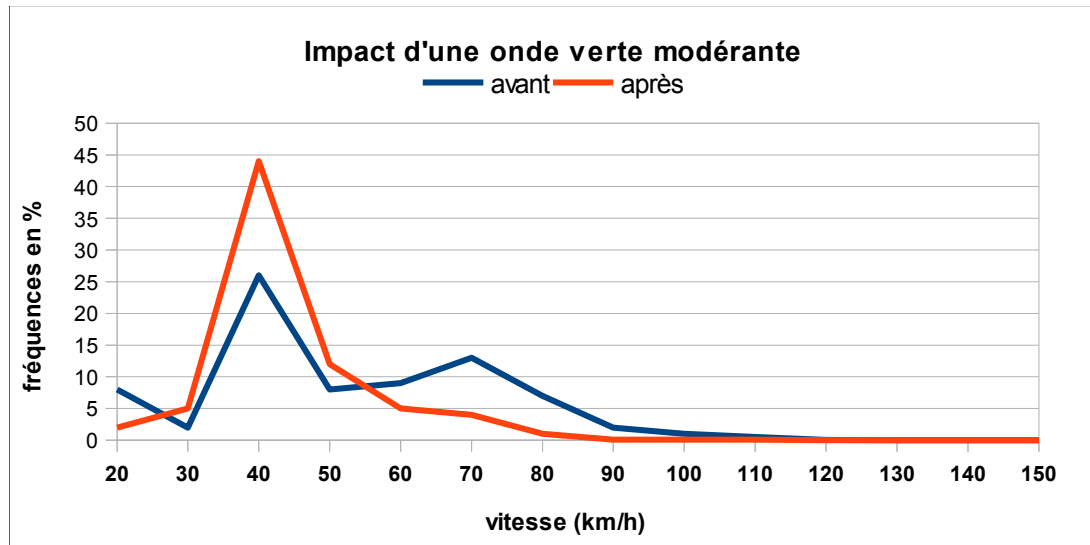


Illustration 20: Évolution des vitesses - F. Boilot - IFFSTAR

La diminution de la largeur de l'onde verte favorise la baisse des vitesses moyennes, ainsi que le resserrement de la dispersion des vitesses, limitant les probabilités de dépassements et donc le risque de collision.

### Contrôle sanction automatisé (CSA)

Le contrôle sanction automatisé déployé depuis 2003 a fortement contribué à réduire les vitesses et participé largement à la réduction de l'accidentalité nationale. Cinq radars du CSA implantés en Seine-Saint-Denis depuis au moins 2006 sont étudiés au chapitre 5.2.3 « *L'impact de la vitesse en Seine-Saint-Denis* ».

### Cas des régulateurs de vitesse

L'étude menée par le Centre d'investigations neurocognitives et neurophysiologiques de l'Université de Strasbourg (Ci2N) pour le compte de la Fondation Vinci Autoroutes démontre que l'utilisation d'un régulateur ou d'un limiteur de vitesse a des conséquences négatives sur les capacités attentionnelles des conducteurs. Elles se manifestent sous deux aspects :

- une moins bonne insertion dans le trafic en raison d'une vitesse plus difficilement modulée ;
- une diminution de l'état d'éveil lorsque le régulateur ou le limiteur est utilisé, vraisemblablement en raison d'une moindre activité du conducteur.

Pour davantage de détails, on pourra se référer au site de la Fondation Vinci Autoroutes mentionné ci-après.

<http://fondation.vinci-autoroutes.com/fr/article/une-etude-met-en-evidence-les-effets-du-regulateur-et-du-limiteur-de-vitesse-sur-la>

#### 5.2.1.3 Vitesse limite et poids lourds

*Observatoire sur le comportement des poids lourds en IdF - année 2010*

Cet observatoire sur le comportement des poids lourds en Île-de-France a permis de mesurer, de qualifier et de quantifier près de 1 640 000 poids lourds.

Sur sept sites étudiés, le respect de la vitesse limite est constaté par environ 75,5 % des poids lourds, avec de petits excès de vitesse inférieurs à 10 km/h pour 22 % des PL de plus de 3,5 tonnes.

Le reste de la population poids lourds observée (2,5 %) franchit plus largement les limitations de vitesse.

## **5.2.2 Les décisions prises par les CISR depuis 2008 en matière de vitesse**

### **CISR du 13 février 2008**

- Déployer 500 dispositifs de contrôle automatisé chaque année de 2008 à 2012, principalement pour faire respecter les limitations de vitesse (radars fixes et mobiles)... ; (\*)
- Excès de vitesse de 50 km/h ou plus : la confiscation obligatoire du véhicule interviendra en cas de récidive, cette récidive constituant un premier délit ;
- Rétenion du permis de conduire en cas d'homicide involontaire, notamment en cas d'accident survenant avec excès de vitesse ;
- Mettre fin au sentiment d'impunité des automobilistes étrangers qui commettent des infractions au Code de la route, notamment des excès de vitesse sans interception, et de modifier ainsi leur comportement routier ;
- Introduction du concept de « zone de rencontre » dans la partie réglementaire du Code de la route ;
- Au sein de ces zones de rencontres :
  - la priorité sera donnée aux piétons qui n'auront pas obligation de circuler sur les trottoirs ;
  - la vitesse des véhicules motorisés sera limitée à 20 km/h.

(\*) : Depuis la parution de la directive européenne en date du 7 novembre 2013, les conducteurs des véhicules immatriculés dans les autres États membres de l'Union européenne, flashés par les radars français, seront poursuivis, dès lors qu'ils commettront des excès de vitesse ou des franchissements de feu rouge en France. Ces dispositions s'appliquent dans 25 pays de l'Union européenne, exceptés trois États membres qui ne sont pas parties prenantes à cet accord : il s'agit du Royaume-Uni, de l'Irlande et du Danemark.

**CISR du 13 janvier 2009**, essentiellement consacré au permis de conduire.

### **CISR du 18 février 2010**

- Les panneaux « contrôles vitesse » n'annonceront plus seulement un dispositif radar, mais une zone plus vaste « contrôles radar fréquents ».
- Il est demandé aux Préfets d'identifier les itinéraires les plus accidentogènes pour mettre en place un dispositif de contrôle automatisé, associant radars fixes et radars mobiles.
- À partir de 2011, des radars « vitesse moyenne » contrôleront le respect du temps mis pour effectuer certains parcours particulièrement sensibles.
- Le dossier de presse du CISR comporte une Annexe 2 : Vitesse et accidentalité routière.

### **CISR du 11 mai 2011**

- Les excès de vitesse de plus de 50 km/h seront qualifiés, dès la première infraction, de délit puni de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende.
- Interdire la fabrication, l'import, l'offre et l'incitation à l'usage des dispositifs techniques signalant la localisation des radars, sous peine de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende.
- Interdire la détention ou le transport de ces dispositifs, sous peine d'une amende prévue pour les contraventions de 5<sup>ème</sup> classe (1 500 euros maximum et retrait de 6 points) ;
- Supprimer les panneaux existants informant de la présence de radars fixes et ne plus poser de panneaux pour les nouvelles implantations ;

- Les cartes d'implantation des radars ne seront plus rendues publiques.
- Installation de :
  - radars discriminants qui permettent le contrôle simultané des véhicules sur plusieurs voies en différenciant les gabarits (poids lourds, véhicules légers).
  - radars vitesse moyenne qui contrôlent les excès de vitesse sur une section dangereuse de plusieurs kilomètres.
  - radars chantiers, déplaçables, adaptés au contrôle des vitesses sur les zones de chantiers.
  - radars mobiles de nouvelle génération (installés dans les véhicules de contrôle), permettant de contrôler la vitesse des usagers à partir de véhicules insérés dans le flot de circulation.
- Le développement de l'information en temps réel des conducteurs sur la limite de vitesse à respecter à un point donné, indiquée par les GPS, par une convention-cadre entre la Sécurité routière, les opérateurs de géo-navigation et les gestionnaires de voirie.
- En liaison avec les constructeurs, faciliter le bridage volontaire des véhicules pour les conducteurs qui souhaitent accroître la sécurité de leur conduite. Une telle mesure peut par exemple être proposée pour les conducteurs novices, de manière volontaire, en lien avec les assureurs.
- La promotion par convention avec la Fédération professionnelle des loueurs de véhicules du limiteur de vitesse.

### **5.2.3 L'impact de la vitesse en Seine-Saint-Denis**

#### **5.2.3.1 Déploiement du contrôle sanction automatisé**

Début 2003, la Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) – (ministère de l'Équipement) avait demandé aux DDE de recenser les sites sur lesquels des radars automatisés pouvaient être installés.

Les contraintes techniques d'implantation des radars ne laissent pas toujours la possibilité d'équiper les secteurs les plus sensibles. Néanmoins, toutes les implantations de radars existants répondent à ces contraintes.

#### **Mise en service des radars vitesse**

- 19 janvier 2003 : Saint-Denis (A 1) ;
- 8 décembre 2004 : Vaujours (ex RN 3) ;
- 21 février 2005 : La Courneuve (ex RN 301)
- Septembre 2005 : Drancy (A 86) ;
- Janvier 2006 : Noisy-le-Grand (ex RN 370) ;
- Mai 2007 : Romainville (A 3) ;
- Mars 2008 : Rosny-sous-Bois (A 86) ;
- Mars 2009 : Saint-Denis (A 1) (voie réservée aux taxis) ;
- Novembre 2009 : La Courneuve (A 1) (voie réservée aux taxis) ;
- Novembre 2009 : La Courneuve (A 86) ;
- Novembre 2010 : Le Bourget (A 1) ;
- 2011 : Le Blanc-Mesnil (A 1) ;
- 2011 Saint-Denis (ex RN 1) ;
- 3 radars pédagogiques à :
  - La Courneuve (ex RN 301) ;

- Noisy-le-Grand (ex RN 370) ;

- Saint-Denis (ex RN 370).

Avril 2012 : Aubervilliers (ex RN 2) ;

Décembre 2012 : Villemomble (ex RN 302), 2 radars.

### **5.2.3.2 Évolution des infractions relevées par 5 radars en service depuis au moins fin 2006**

Les infractions dont il est fait mention sont issues du traitement de l'application ICARE du Centre national de traitement relevant de l'Agence nationale du traitement automatisé des infractions.

Les nombres annuels d'infractions ont été redressés pour tenir du nombre des pannes des radars ou de leur indisponibilité due à des actes de vandalismes.

Certains de ces radars fonctionnent sur des autoroutes : A 86 à Drancy et A 3 à Romainville), d'autres sur des ex RN (ex RN 3 à Vaujours, ex RN 301 à La Courneuve, ex RN 370 à Noisy-le-Grand).

Les trafics moyens journaliers annuels (TMJA) enregistrés sur les axes considérés sont :

- très différents en ce qui concerne les autoroutes :
  - A 86 à Drancy : 95 000 v/j en 2007 et 97 000 v/j en 2011 ;
  - A 3 à Romainville : 164 900 v/j en 2007 et 163 800 v/j en 2011 ;
- relativement similaires sur :
  - ex RN 3 à Vaujours : 29 700 v/j en 2012 ;
  - ex RN 301 à La Courneuve : 35 600 v/j en 2012 ;

et sont de 14 300 v/j en 2012 sur ex RN 370 à Noisy-le-Grand.

## Localisation des radars étudiés

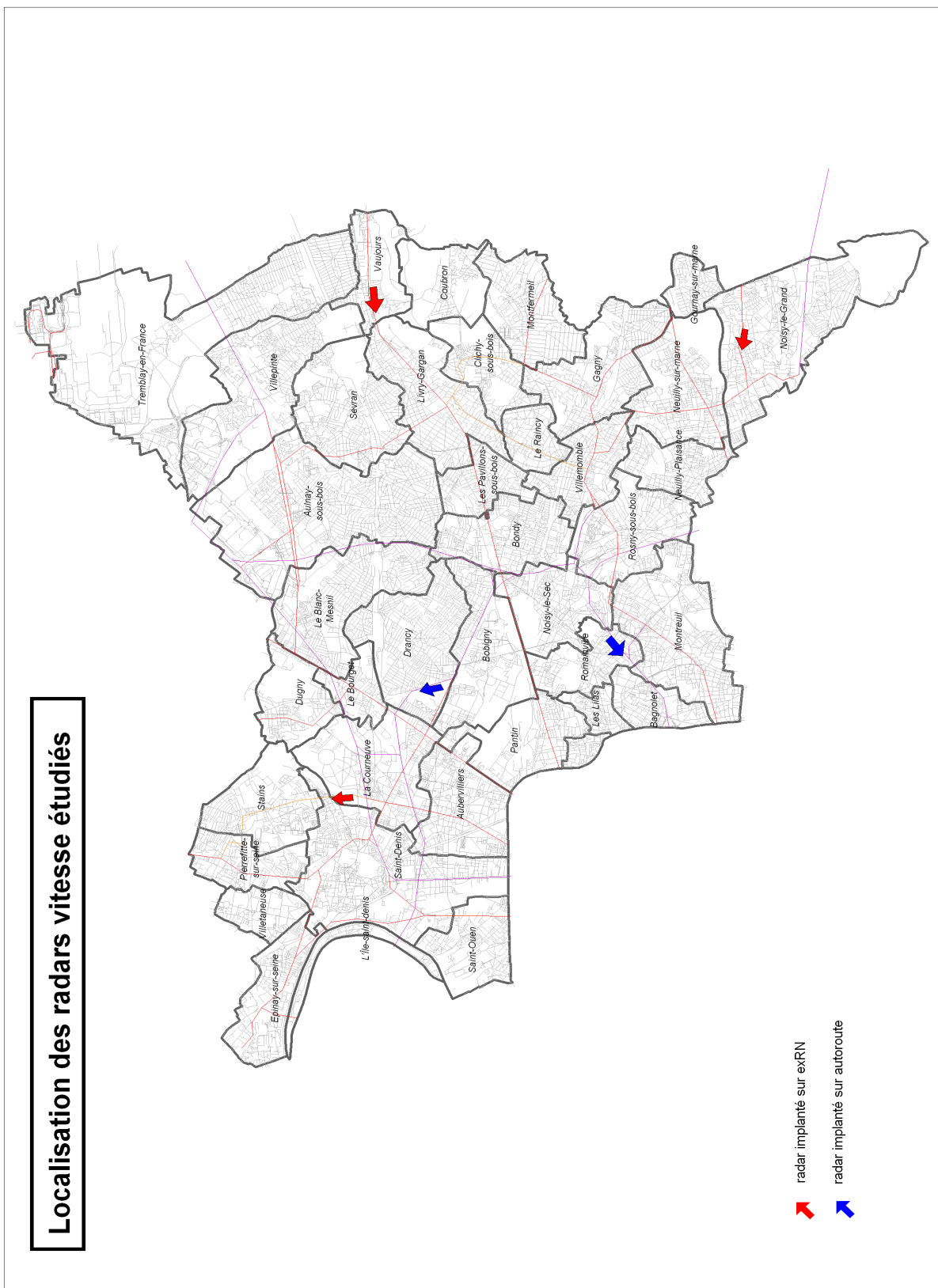


Illustration 21 source UTEA 93

## Radar Drancy A 86

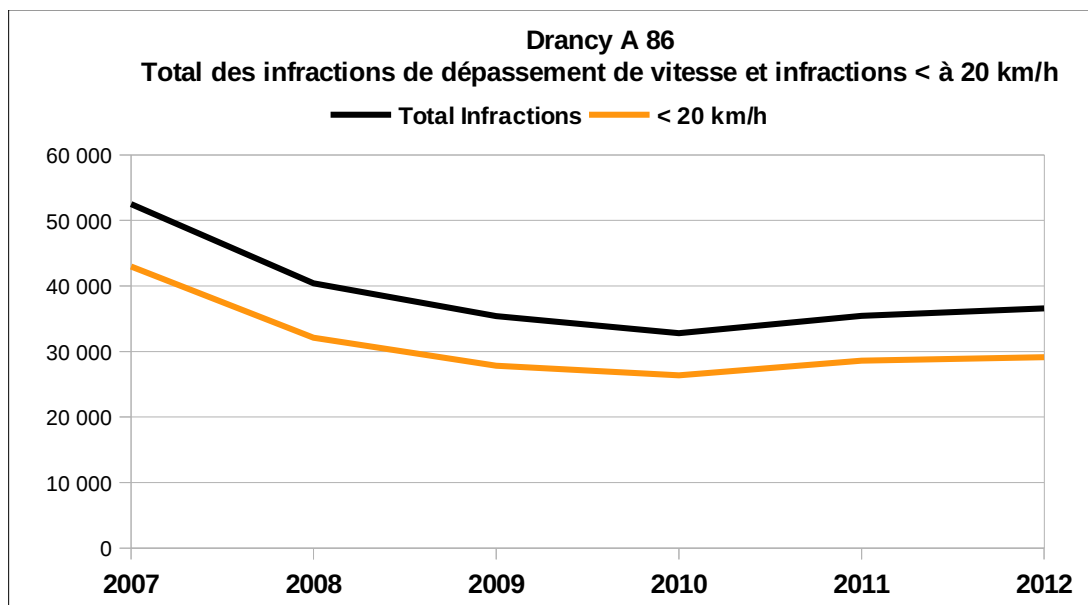


Illustration 22 source Agence nationale du traitement automatisé des infractions

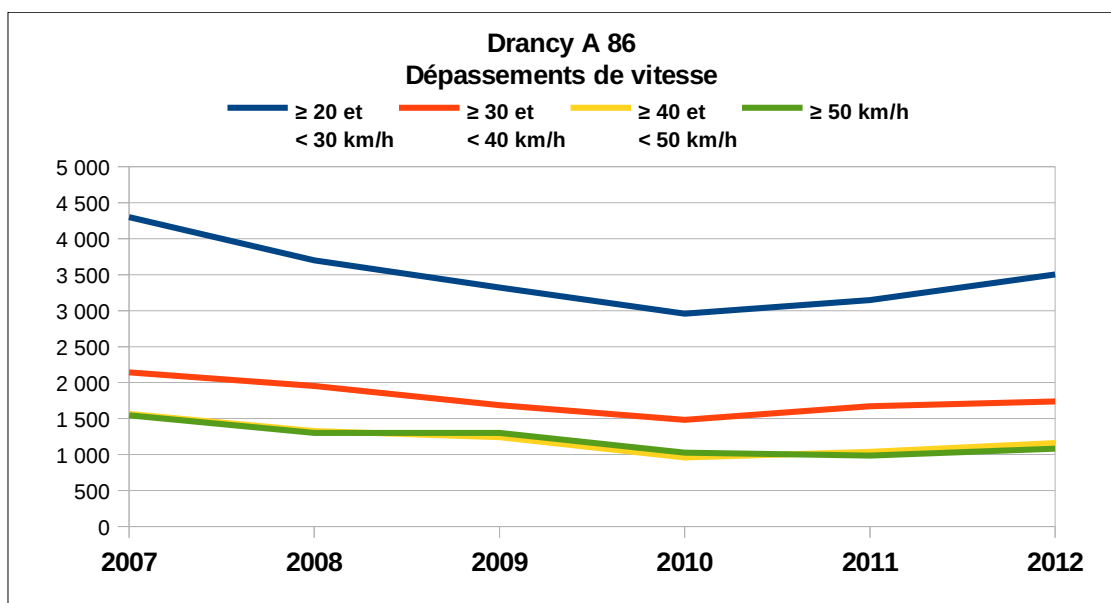


Illustration 23: source Agence nationale du traitement automatisé des infractions

**Drancy** : le minimum d'infractions est enregistré en 2010, se redressant légèrement les années suivantes.



### Radar de Romainville A3

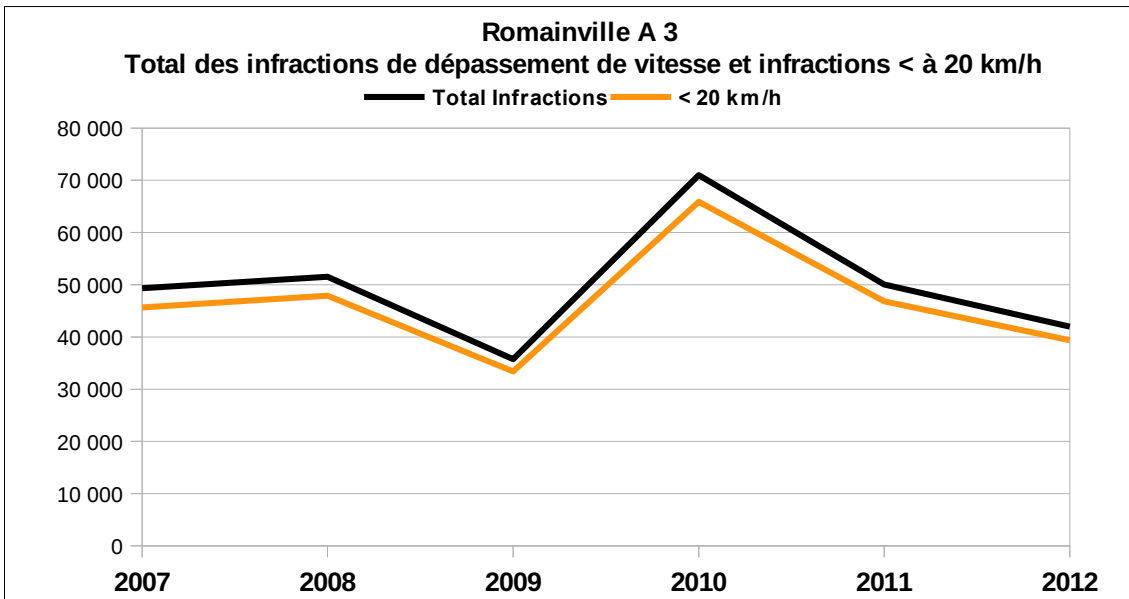


Illustration 24: source Agence nationale du traitement automatisé des infractions

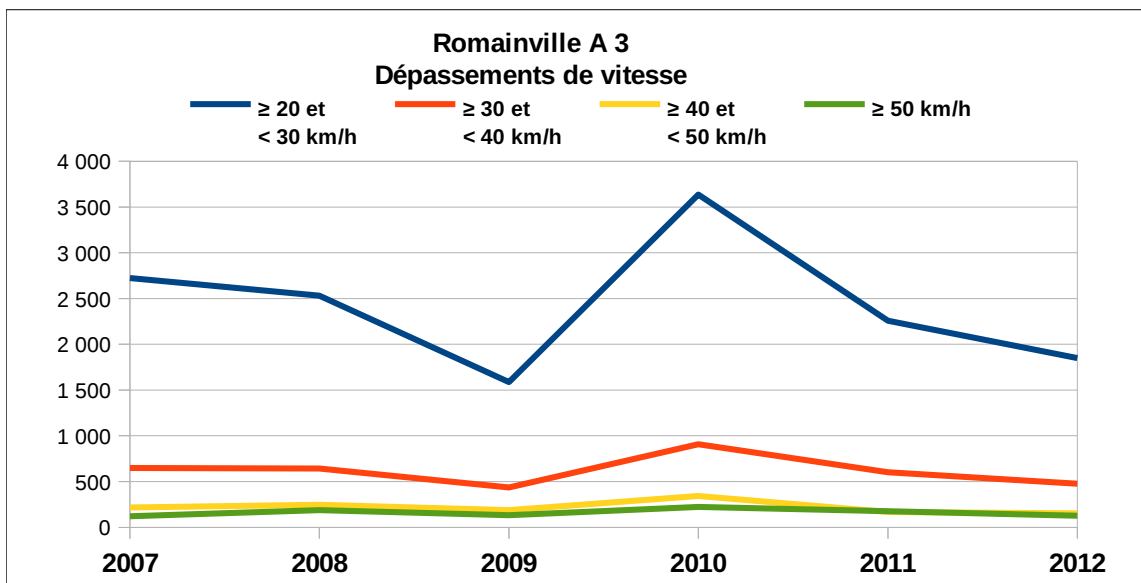


Illustration 25: source Agence nationale du traitement automatisé des infractions

**Romainville** : ce radar a enregistré une augmentation brutale d'infraction en 2010, sans qu'un début d'explication ne puisse être, actuellement, avancé.

## Radar de Vaujours sur ex RN 3

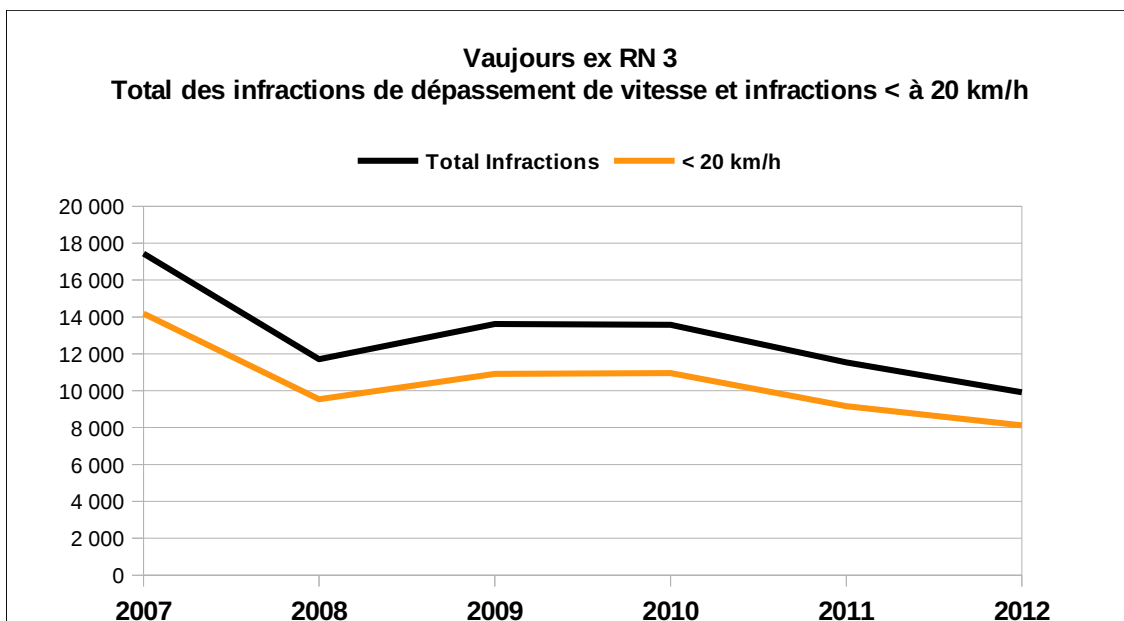


Illustration 26 : source Agence nationale du traitement automatisé des infractions

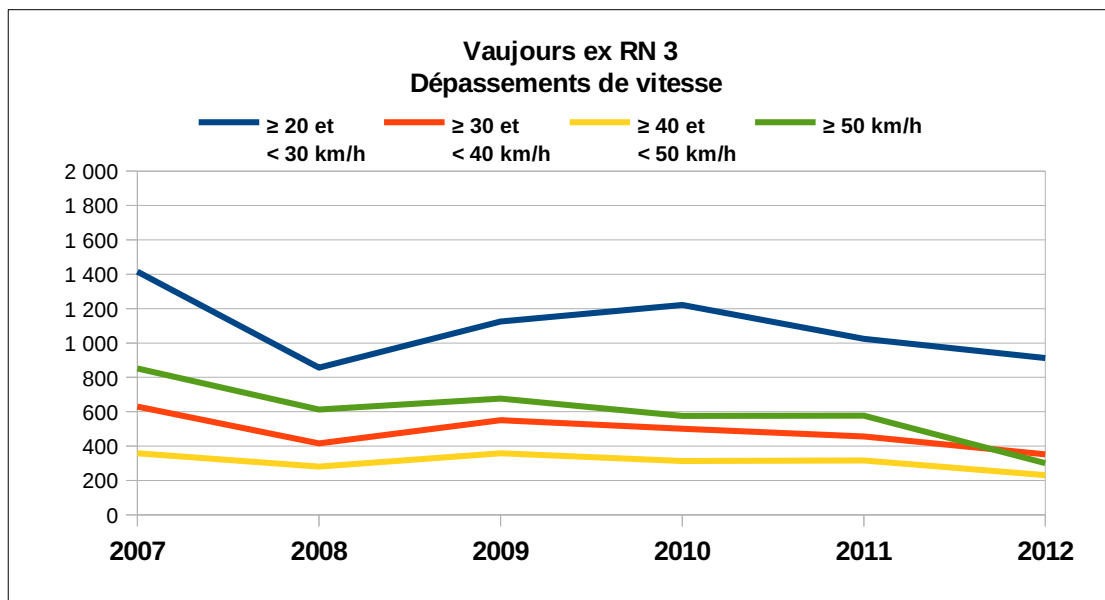


Illustration 27: source Agence nationale du traitement automatisé des infractions

La diminution des dépassements de la vitesse limite se poursuit depuis 2010.

## Radar de la Courneuve sur ex RN 301

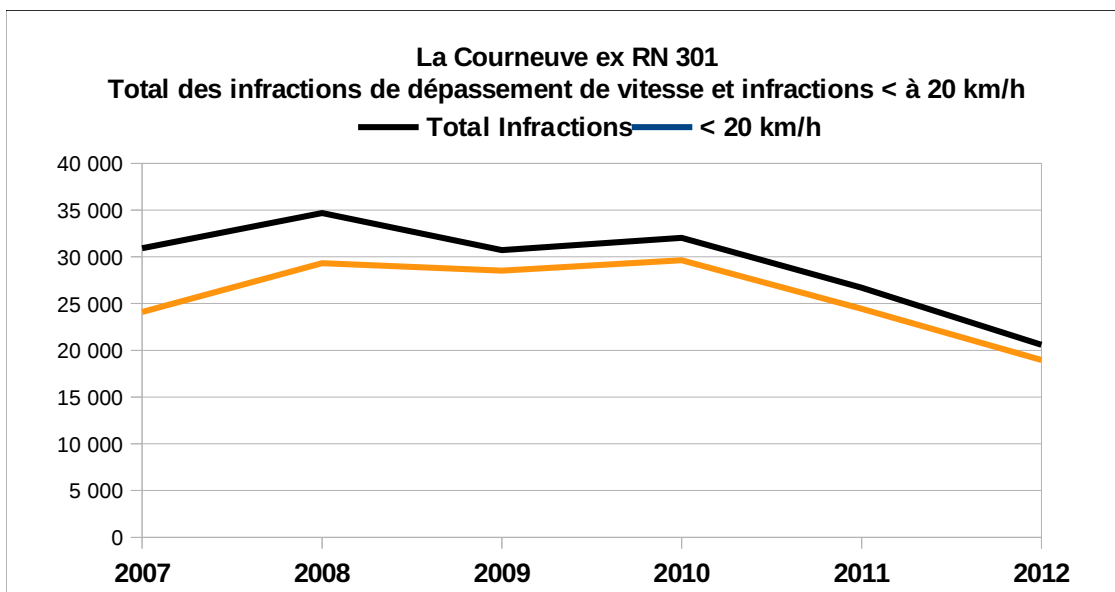


Illustration 28: source Agence nationale du traitement automatisé des infractions

Comme à Vaujours, la diminution des dépassements de vitesse < 20 km/h se poursuit depuis 2010.

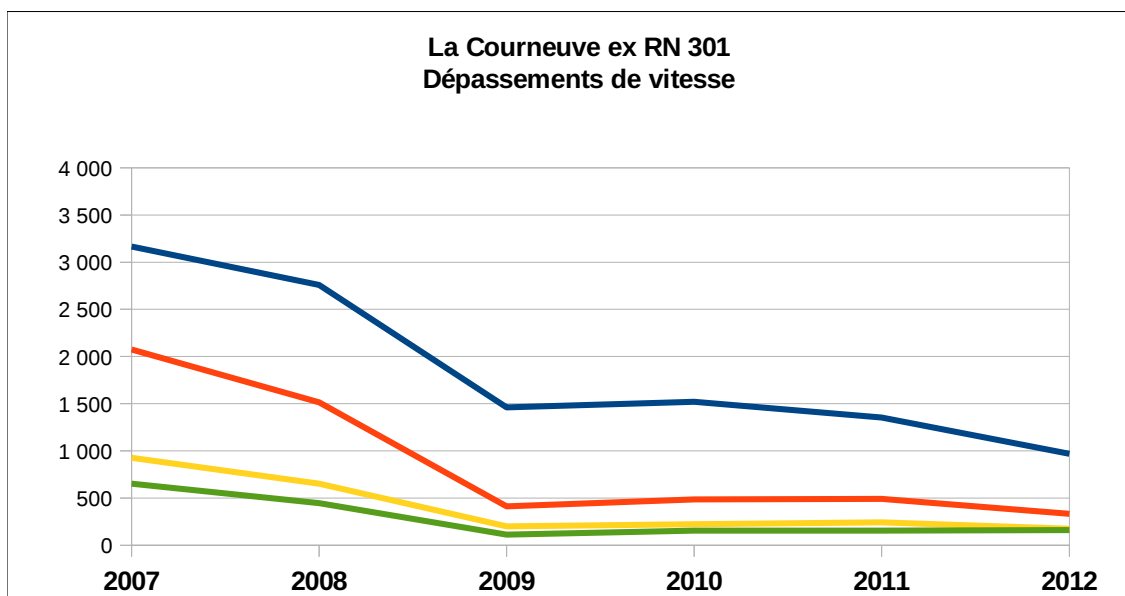


Illustration 29 source Agence nationale du traitement automatisé des infractions

On constate une diminution générale des dépassements de la vitesse limite à partir de 2009.

Les excès les plus importants ( $\geq 40$  et  $< 50$  km/h) et  $> 50$  km/h se stabilisent à un niveau relativement bas.

## Radar de Noisy-le-Grand ex RN 370

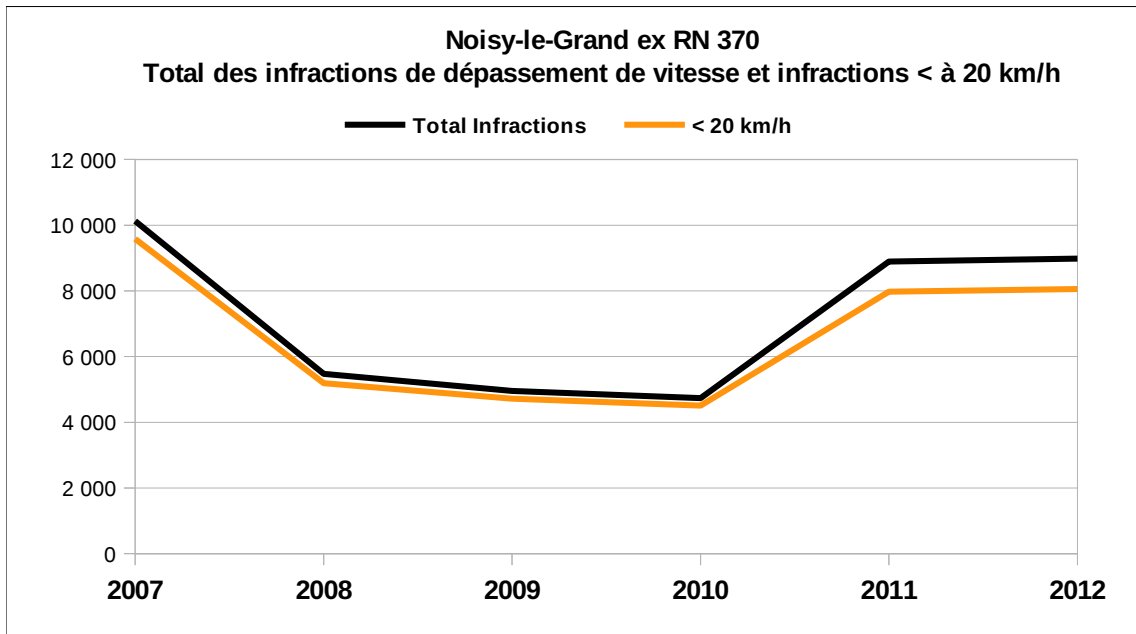


Illustration 30: source Agence nationale du traitement automatisé des infractions

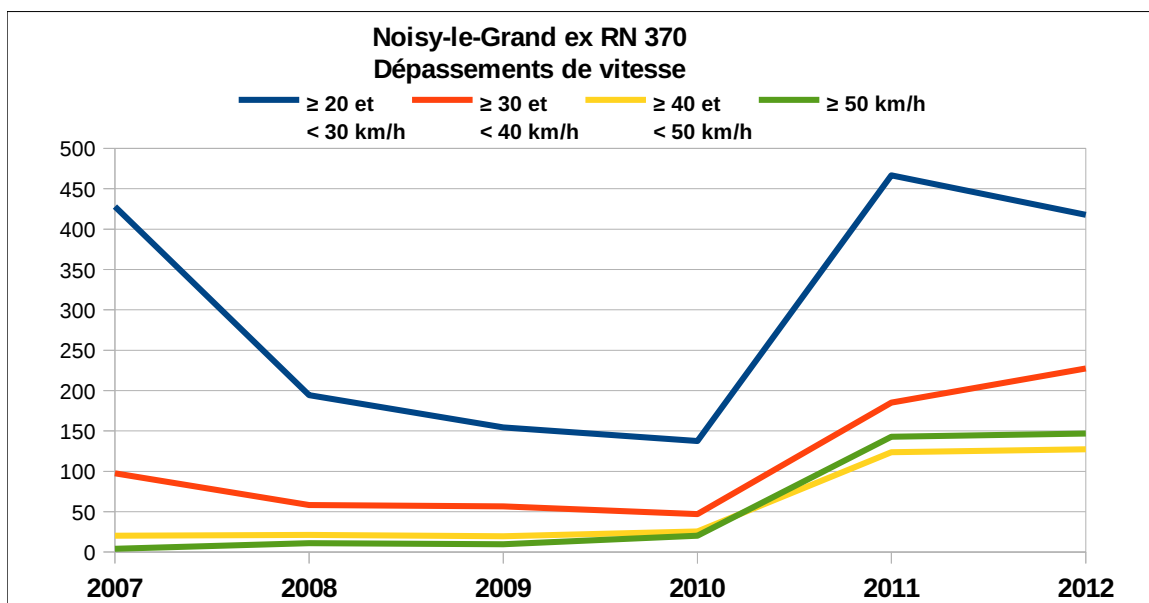


Illustration 31: source Agence nationale du traitement automatisé des infractions

L'augmentation des infractions en 2011 provient du changement de position du radar effectué le 05/05/2011, pour à la fixation du radar Mesta suivant une nouvelle procédure, sans laquelle les infractions, non conformes, n'auraient pu être retenues. En éloignement, les mesures de validation de scellement du radar n'étaient pas conformes, le rayon de la courbe de la route ne rentrant pas dans les tolérances.

### Les observations réalisées par les services de police

D'une façon générale, environ pour 50 % des accidents survenant en milieu urbain, la cause première n'est pas connue.

En 2011, 13 accidents mortels ont eu lieu avec le facteur vitesse avéré, tandis que pour 22 autres, les causes n'ont pas pu être précisées.

En 2012, les chiffres sont passés respectivement à 4 avec le facteur vitesse avéré, et à 12 pour les causes non précisées.

### 5.3 LES DEUX-ROUES MOTORISÉS

#### 5.3.1 Éléments de contexte

Les deux-roues motorisés font partie des enjeux récurrents des DGO de la Seine-Saint-Denis et constituent une fraction non négligeable des tués depuis ces dernières années :

Tués 2RM	2007	2008	2009	2010	2011	2012
17	11	18	17	17	26	12

Les effectifs des tués sont restés relativement constants jusqu'en 2011, le bilan s'étant considérablement aggravé alors. L'étude fine des situations d'accidents 2011 des 2RM permettrait sans doute d'en préciser les causes. Pour mémoire, bien que l'année 2013 ne figure pas dans l'étude, 15 conducteurs de 2RM ont été tués cette année-là.

Toutefois, compte tenu de la faiblesse des effectifs, il a été préféré de considérer l'ensemble des tués et des blessés hospitalisés (victimes graves).

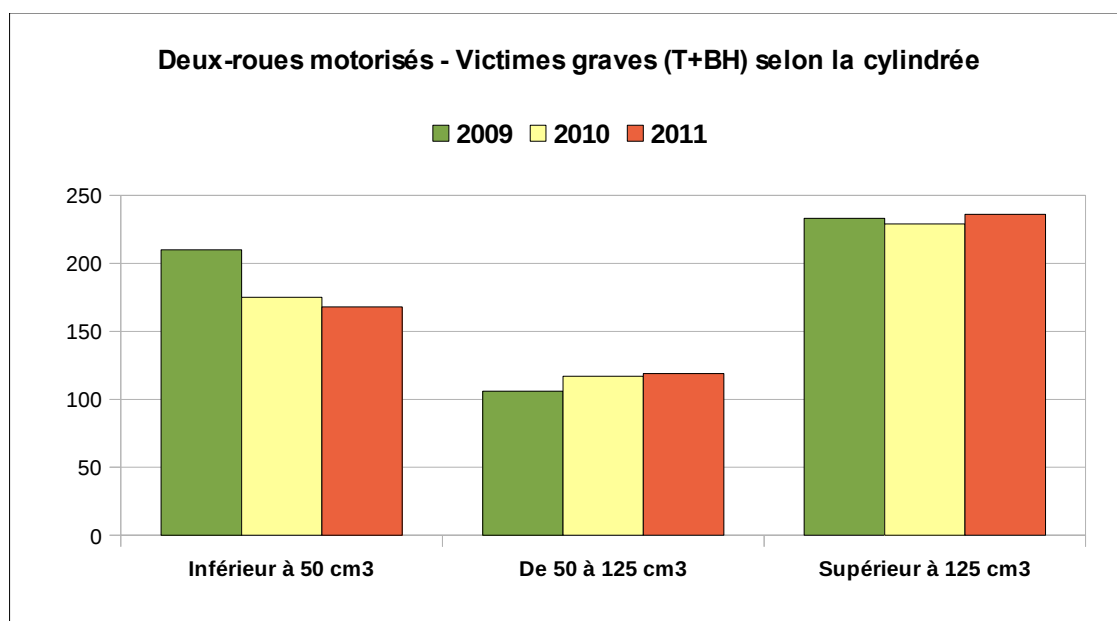


Illustration 32 source étude ORSR

Les 2RM d'une cylindrée inférieure à 50 cm<sup>3</sup> voient leurs effectifs diminuer, tandis que pour les autres cylindrées, il s'agit plutôt d'une stabilisation.

L'importance des bilans pour les cylindrées supérieures à 125 cm<sup>3</sup> pourrait s'expliquer par :

- l'augmentation du parc des motos en circulation ;
- les performances qu'elles atteignent ;
- le choix d'une moto plus puissante après une expérience sur des cylindrées plus modestes et en gardant les pratiques acquises, donc en partie inadaptées ;

- le retour à la moto de forte puissance, après une première expérience en 2RM à laquelle a succédé une période de conduite de voiture. Faute de formation suffisante, vivant sur des acquis anciens ou partiellement insuffisants, la vulnérabilité de ces conducteurs de 2RM s'en trouve augmentée.

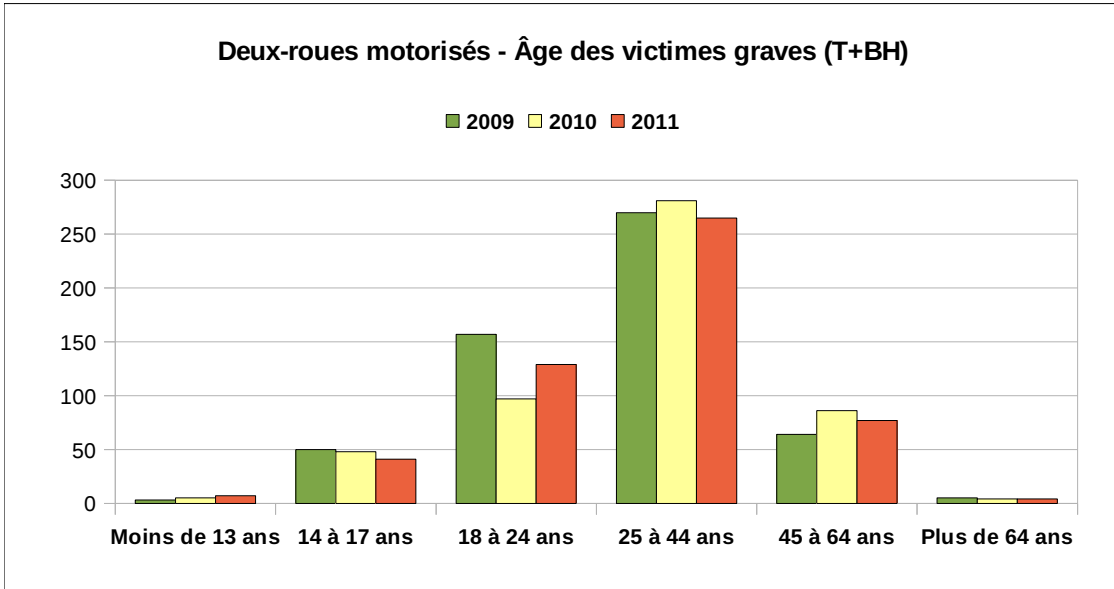


Illustration 33 source étude ORSR

Si le graphique n'apporte pas vraiment d'éléments nouveaux, il ne peut que conforter la nécessité de poursuivre les actions de prévention en direction des jeunes conducteurs, qui passeront ensuite dans les classes d'âges plus élevées.

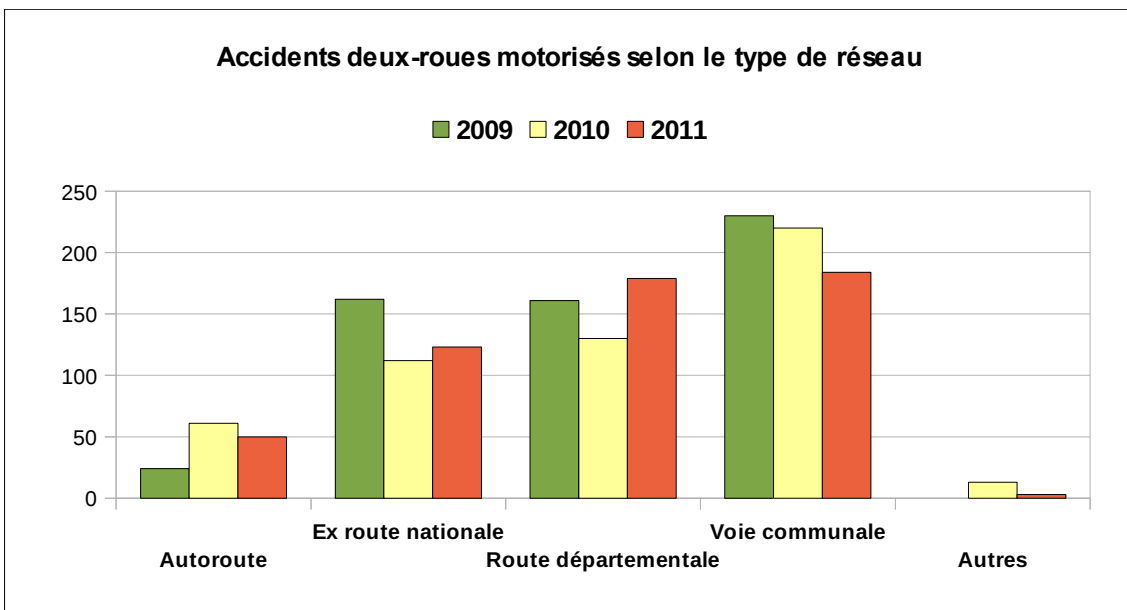


Illustration 34 source étude ORSR

Le nombre d'accidents sur autoroute peut sembler faible. Il correspond en général à environ 20 % à 25 % des accidents survenant en milieu urbain.

<b>Nouveaux conducteurs 2RM impliqués (permis datant de moins de 3 ans)</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Taux	25,7%	28,4%	28,5%

Source étude ORSR

Près des 30 % des nouveaux conducteurs sont impliqués dans les accidents. Une analyse plus fine permettrait de cerner les cas où leur relative inexpérience pourrait avoir joué un rôle, que ces nouveaux conducteurs soient à l'origine de l'accident ou simplement victimes, n'ayant pas su par exemple, anticiper la situation de danger et la manœuvre d'évitement nécessaire.

<b>Accidents selon l'heure de survenue</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
6h à 9h ou 17h à 20h	38,3%	39,0%	38,8%
9h à 17h	42,5%	42,5%	40,4%
20h à 6h	19,2%	18,5%	20,8%

<b>Accidents selon le jour de survenue</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Semaine	79,0%	78,9%	79,2%
Week-end/ jour férié/veille de fête	21,0%	21,1%	20,8%

Ces deux derniers tableaux n'apportent pas vraiment d'éléments nouveaux, les ordres de grandeurs étant relativement constants.

<b>Accidents selon le type de conflit</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
2RM/VL	427	397	400
2RM/piéton	74	58	63
2RM/PL-TC	12	14	14
2RM seul	50	49	61

L'importance des conflits entre les 2RM et les VL est significative d'une circulation urbaine dense. Le nombre relativement élevé, toute proportion gardée, des conflits 2RM / piétons est à observer attentivement. L'étude des situations d'accidents permettraient de connaître les éléments contribuant à leur survenue. Ces conflits sont de nature à confirmer le choix de du partage de l'espace comme enjeu départemental.

Le nombre tout aussi élevé d'accidents impliquant un 2RM seul peut interpeller et renvoie soit à la formation initiale ou continue des conducteurs, soit à la prise de risque individuelle.

<b>Accidents selon le type de trajet</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Promenade – loisirs	16,4%	16,1%	17,2%
Domicile-travail	19,3%	23,9%	20,2%
Motif professionnel	4,7%	4,5%	4,7%
Non renseigné / autres	59,6%	55,5%	57,8%

L'importance du pourcentage de type de trajets non renseignés montre toute la difficulté de la réalisation d'un recueil exhaustif.

Facteurs aggravants du 2RM	2009	2010	2011
Alcool	12	18	173
Drogue	2	3	6
Fuite	14	23	25
<b>Total</b>	<b>28</b>	<b>44</b>	<b>204</b>

Le tableau concernant les facteurs aggravants appelle plusieurs remarques :

- le nombre élevé d'infractions « alcool » en 2011 reflète l'activité croissante des forces de police lors des contrôles routiers ;
- le nombre relativement faible d'infractions « drogue » devrait être s'accroître au fil des années à venir, compte tenu de l'augmentation des contrôles routiers avec tests salivaires. Même s'il reste vrai que l'on ne trouve surtout ce que l'on cherche, on gardera en mémoire l'augmentation de la consommation révélée par l'Espad (chapitre 5.1.2.1).

### Responsabilité des 2RM

Les résultats de l'étude statistique réalisée par l'ORSR pour les années 2010 et 2011, concernant les causes d'accidents 2RM sont encore difficilement comparables :

- **en 2010**, 54 accidents engagent la responsabilité du 2RM et 42 celle d'autres usagers, soit un total de 96 accidents, parmi lesquels une double responsabilité n'est pas exclue.
- **en 2011**, 112 accidents engagent la responsabilité du 2RM et 142 celle d'autres usagers, soit un total de 254 accidents, avec la même remarque de double responsabilité.

L'accroissement des responsabilités des 2RM, passant de 54 à 112 reflète probablement une plus grande attention portée sur ce thème précis lors du renseignement des fiches BAAC. Là encore, une étude fine des situations d'accident ne manquerait pas d'éclairer le sujet.

### Infractions les plus couramment commises par un 2RM en 2011

- refus de priorité à une intersection (19 accidents) ;
- refus de priorité à piéton engagé dans la traversée de la chaussée (22 accidents) ;
- dépassement par la gauche d'un véhicule tournant à gauche (29 accidents) ;
- dépassement d'un véhicule par la droite (18 accidents) ;
- non respect de l'arrêt à un feu rouge fixe ou clignotant (9 accidents).

### Infractions les plus couramment commises par un autre usager, portant préjudice à un 2RM en 2011

- refus de priorité par conducteur d'un véhicule tournant à gauche (41 accidents) ;
- refus de priorité à droite (18 accidents) ;
- changement de file (34 accidents) ;
- inobservation de la signalisation routière interdisant de tourner ou de faire demi-tour (11 accidents).



### **5.3.2 Les décisions prises par les CISR depuis 2008 concernant les deux-roues motorisés**

#### **CISR du 10 février 2010**

- Créer dans le code de la route une infraction spécifique punie d'une contravention de la 4e classe pour sanctionner l'utilisateur de cyclomoteurs débridés.
- Engager une campagne de communication sur les risques de sécurité routière encourus par les utilisateurs de ces véhicules débridés.
- Renforcer les contrôles en direction des utilisateurs occasionnels comme des professionnels.
- Soutenir auprès de la Commission européenne l'idée d'obliger les constructeurs à équiper leurs engins de systèmes de bridage électronique permettant de ne pas diminuer les performances du véhicule dans la plage des vitesses autorisées, tout en compliquant un éventuel débridage.
- Instaurer pour les cyclomoteurs un contrôle technique obligatoire tous les deux ans centré sur le bridage du moteur, à compter de la deuxième année de mise en circulation.
- Étendre aux cyclomoteurs le dispositif d'expertise en cas d'accident grave prévu par le code de route.
- Rendre obligatoire la formation pour les détenteurs d'un permis B antérieur à 2007, qui font assurer pour la première fois une motocyclette légère ou un tricycle à moteur.
- Étendre la formation prévue à 7 heures, au lieu de 3 heures actuellement.
- Aménagements de voirie en faveur des 2RM.
- Inciter les autorités gestionnaires de voirie à expérimenter ces nouveaux équipements.
- Adapter la réglementation pour rendre possible leur développement.

#### **CISR du 11 mai 2011**

- Augmentation de la taille des plaques d'immatriculation des deux-roues motorisés à 275 x 200 mm. Cette mesure s'applique aux deux-roues motorisés nouvellement immatriculés ou pour les mutations.
- Aggravation de la sanction en cas de plaque non conforme qui consiste en un reclassement de la contravention prévue dans la 4e classe (l'amende forfaitaire passera de 68 à 135 €). Cette sanction s'applique à tous les véhicules, qu'ils soient des deux-roues ou non.
- Obligation de suivi d'une formation post-permis pour l'ensemble des usagers ne pouvant justifier avoir assuré à leur nom un véhicule à deux-roues motorisé au cours des cinq années qui précèdent la reprise de la conduite.
- Obligation du port d'un équipement rétro-réfléchissant : gilet de haute visibilité ou blouson portant des bandes rétro-réfléchissantes pour tous les usagers de motocyclette et de tricycles de 125 cm<sup>3</sup> et plus.

Le non-respect de ces obligations sera sanctionné d'une contravention de 3e classe et de la perte de 2 points.

## 5.4 LES JEUNES

### 5.4.1 Éléments de contexte

Les éléments suivants cherchent à apporter un éclairage sur cet enjeu. Sa quantification est développée dans ce chapitre.

#### 5.4.1.1 Pourquoi les jeunes ont-ils plus d'accidents que leurs aînés ? J-P Assailly (7) :

- parce qu'ils prennent plus de risques que les autres tranches d'âge (« il y a plus à gagner à prendre des risques ») ;
- parce qu'ils perçoivent moins bien les risques, (sentiment d'invincibilité, d'invulnérabilité, voire d'immortalité) ;
- parce qu'ils acceptent un niveau de risque subi plus important que les autres tranches d'âges (acceptation de se faire ramener par un conducteur qui a bu).

#### 5.4.1.2 Les jeunes boivent-ils plus d'alcool que les personnes plus âgées ?

Concernant leur rapport à l'alcool, dont ils ne sont pas les seules victimes, la prévention en fait des cibles privilégiées, ne prenant pas probablement suffisamment en compte l'alcoolisme chronique (cf « Les addictions »).

Quelques éléments documentaires peuvent être apportés, issus de l'édition du baromètre santé de 2005 du site de l'Institut pour la prévention et l'éducation pour la santé (INPES) (<http://www.alcoolinfoservice.fr/La-consommation-d-alcool-des.html>) :

- les modes de consommation des jeunes sont différents de ceux de leurs aînés :
- en termes de fréquence : la consommation quotidienne est très rare chez les jeunes : 1 % des personnes entre 15 et 19 ans boivent de l'alcool tous les jours, et 3 % entre 20 et 25 ans (à titre de comparaison, 39 % des personnes de 65 à 75 ans sont des consommateurs quotidiens) ;
- en termes de quantité : entre 15 et 25 ans, le nombre moyen de verres bus lors de la dernière journée de consommation est d'environ 3 (à comparer à 1,9 chez les 65-75 ans).  
De plus, 26 % des jeunes entre 15 et 19 ans et 35 % des 20-25 ans ont été ivres au moins une fois dans l'année (contre 1 % chez les personnes de 65 à 75 ans).
- Ainsi, les jeunes consomment de l'alcool moins souvent que les personnes plus âgées, mais quand ils en boivent, les quantités sont plus importantes et les conduisent plus souvent à l'ivresse.
- Les jeunes se distinguent également des adultes par la nature des boissons alcooliques qu'ils consomment : alors que le vin est la boisson la plus consommée dans la population française, il l'est peu parmi les 15-25 ans. À l'inverse, la bière et les alcools forts sont plus consommés par les jeunes.

#### 5.4.1.3 Les jeunes et le risque

Tirés du livre blanc « Les Hommes et la route » (2), quelques extraits de l'intervention de Jean-Pascal Assailly, psychologue et chercheur à l'IFSTTAR :

(...) Un système de gestion du risque et du rationnel qui n'est totalement opérationnel qu'à partir de 22, 23 ou 24 ans.

Les conséquences sur la conduite des garçons sont révélatrices : ils prennent plus de risques et respectent moins les règles pour tester leurs limites. (...)

*Alors que les jeunes conductrices sont plus dans le registre de l'erreur, de la compréhension et de la trajectoire, les jeunes hommes sont dans celui de l'infraction avec la vitesse, l'alcool, le cannabis, le refus de priorité ou le franchissement de lignes blanches...*

*Sur les solutions à apporter, Jean-Pascal Assailly propose deux pistes :*

- d'une part, avant 15 ans, les parents devraient apporter une éducation moins stéréotypée selon le sexe de leur enfant, en protégeant plus le jeune garçon ;*
- d'autre part, dans le cursus d'apprentissage de l'éducation routière, la formation devrait tendre vers une distinction entre les deux sexes, appuyant plus sur la notion de pilotage pour les jeunes filles alors que la formation, les raisons et la compréhension des règles seraient les éléments centraux pour les jeunes garçons. (...)*

#### **5.4.2 Les décisions prises par les CISR depuis 2008 concernant les jeunes**

##### **CISR du 13 février 2008**

- Renforcer la communication sur l'intérêt du port d'un casque par tout enfant circulant à vélo, en particulier ceux de moins de 11 ans.

##### **CISR du 13 janvier 2009**

- Favoriser l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) et la conduite accompagnée ;
- Permettre aux jeunes en apprentissage de préparer l'épreuve de conduite en entreprise.

##### **CISR du 10 février 2010**

- Créer dans le code de la route une infraction spécifique punie d'une contravention de la 4e classe pour sanctionner l'utilisateur de cyclomoteurs débridés ;
- Engager une campagne de communication sur les risques de sécurité routière encourus par les utilisateurs de ces véhicules débridés ;
- Mise en place par le ministère de l'Éducation nationale, en lien avec la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR), d'un cadre de sensibilisation des lycéens.

##### **CISR du 11 mai 2011**

- Développer la sécurité routière dans les lycées.

### 5.4.3 En Seine-Saint-Denis

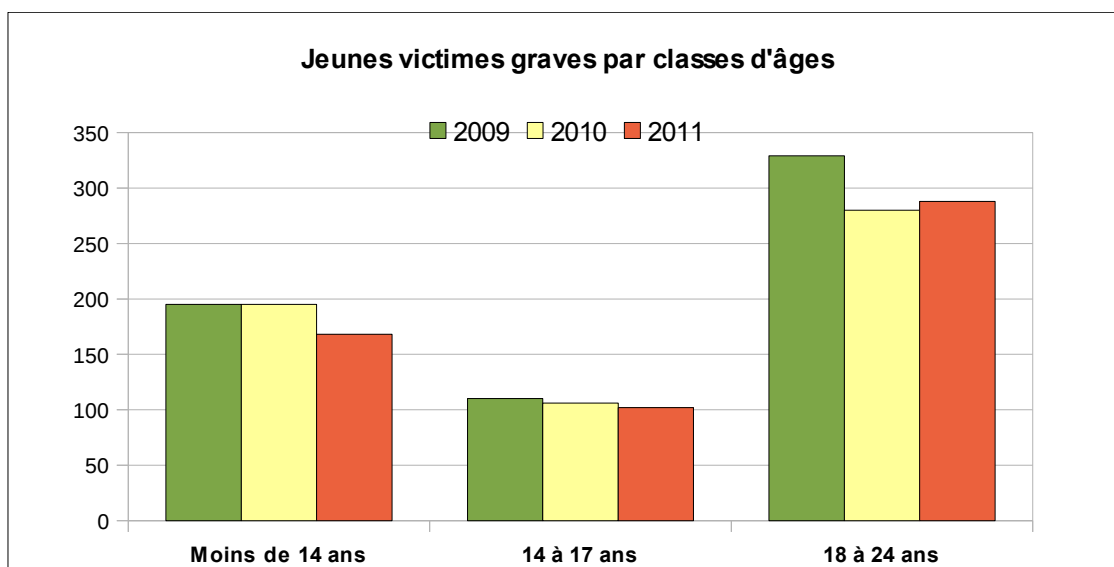


Illustration 35 source étude ODSR

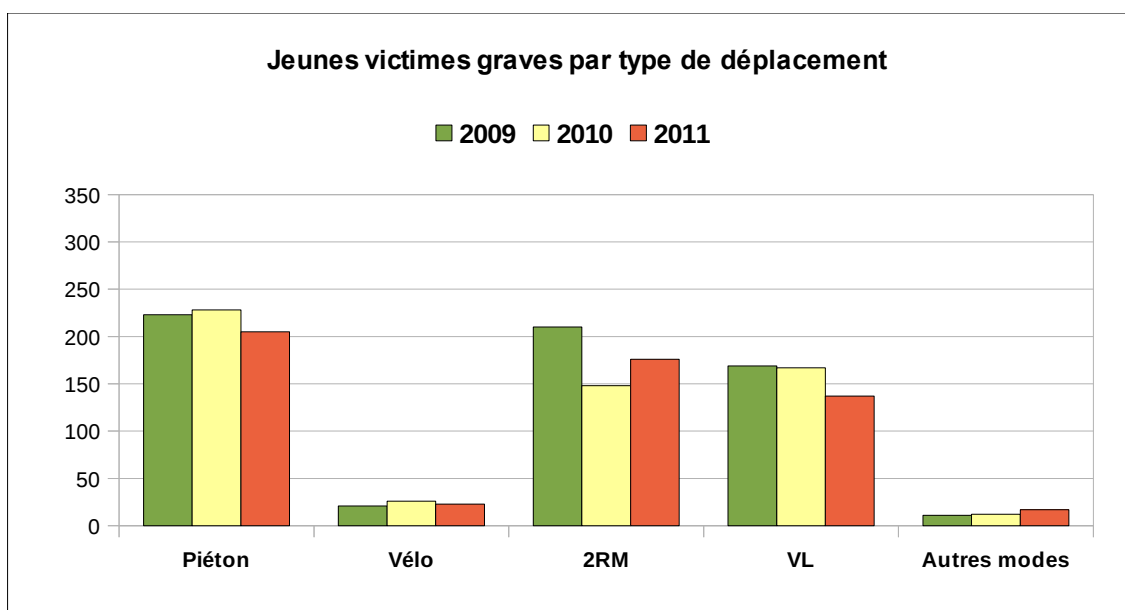


Illustration 36: source étude ORSR

Les jeunes prennent une place prépondérante parmi les victimes « *Piéton* », la marche à pied constituant le mode de déplacement le plus utilisé.

La faiblesse de l'effectif des victimes « *Vélo* », tient sans doute au peu de déplacements en vélo, du moins hors des pistes cyclables, la notion de risque étant très fortement ressentie.

Les accidents légers de vélos sont également les moins bien connus (environ 10 % d'entre eux ne seraient pas connus) (1).

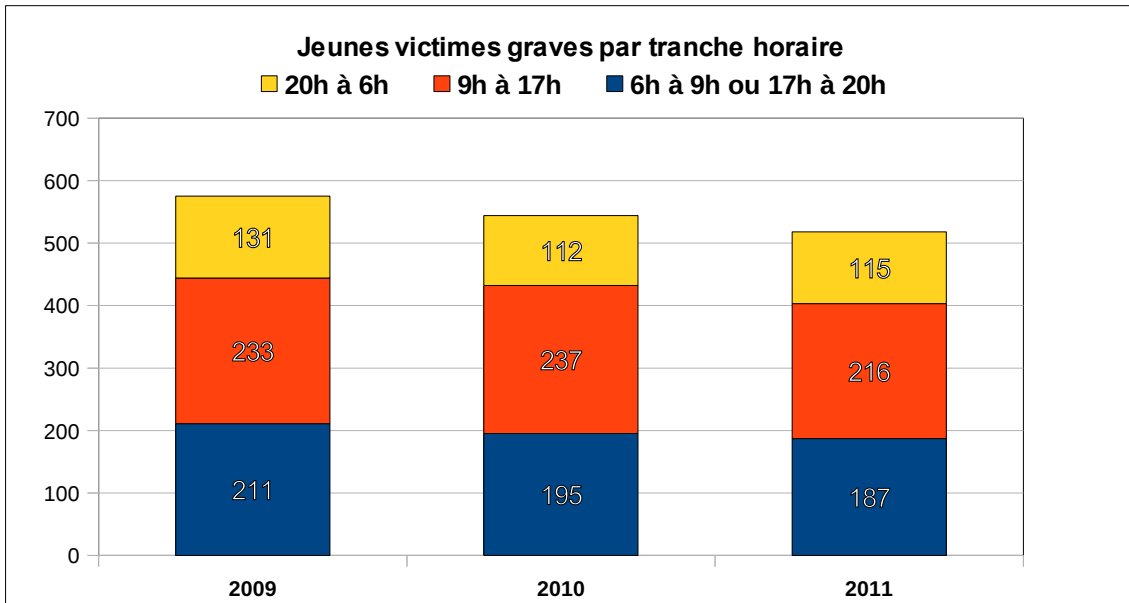


Illustration 37: source étude ORSR

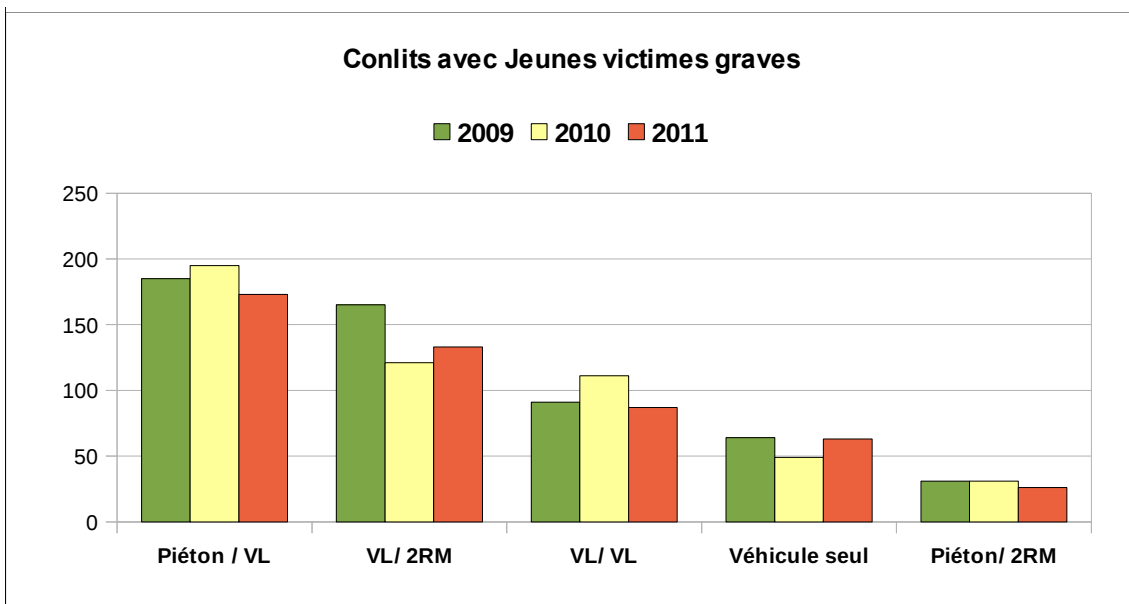


Illustration 39: source étude ORSR

Le graphique no 36 confirme la prépondérance des accidents « Piéton/VL » et « VL/2RM »

On observera que le graphique no 33 dénombrait des victimes graves et que le graphique ci-dessus dénombre des conflits.

Le graphique no 38 montre la responsabilité grandissante des jeunes depuis 2009 dans les accidents dont ils sont victimes « graves ». Cette évolution très sensible devra être observée dans les années à venir.

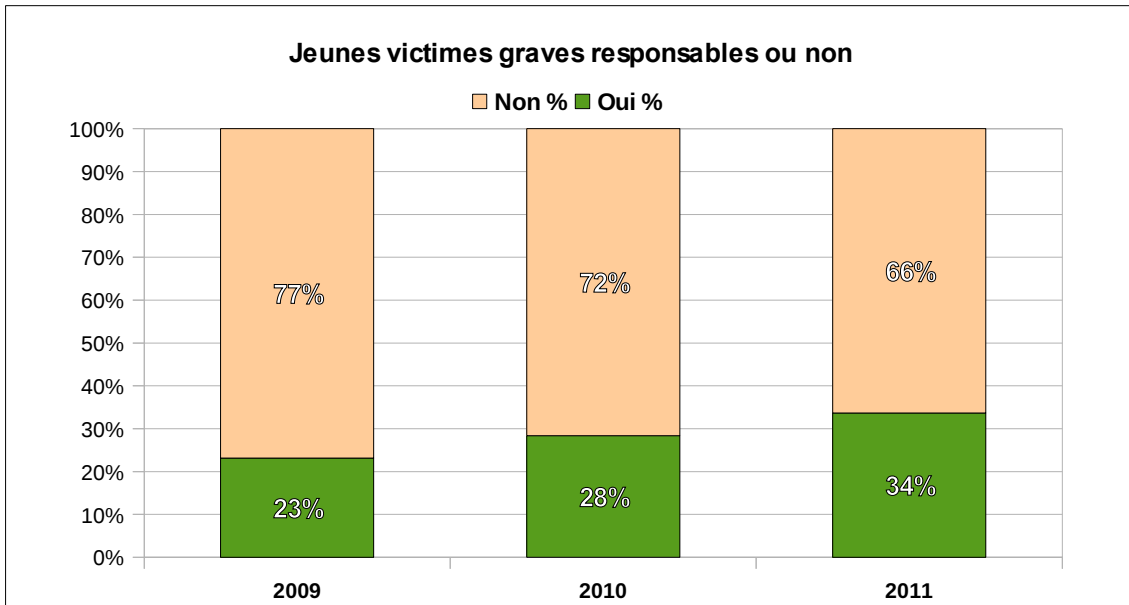


Illustration 40: source étude ORSR

On peut voir dans ce graphique, si besoin était, la pertinence de l'enjeu « Jeunes » retenu dans ce DGO.

## 5.5 LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

### 5.5.1 Choix de l'enjeu « Le partage de l'espace public »

Ce choix correspond à la nécessité ressentie d'aborder de façon croisée le développement urbain, les différents modes de déplacement et la sécurité routière.

L'approche peut s'imaginer de diverses manières :

- réflexion sur le développement et l'aménagement de la ville :
  - au travers des documents d'urbanisme ;
  - expériences, recherches, réalisations, retours d'expérience (avantages, limites et difficultés) ;
- en direction de publics spécifiques :
  - piétons (jeunes, seniors...) ;
  - cyclistes ;
  - circulation automobile ;
  - transports en commun ;
  - livraisons.

Il est difficile d'apporter des éléments de caractérisation pour le partage de l'espace public.

Au fil des DGO précédents, la thématique « piétons » a fait l'objet de groupes de travail particuliers et les deux-roues motorisés sont présents sur tous les DGO. Leurs enjeux peuvent être caractérisés d'une façon plus habituelle, en termes d'accidentalité.

Toutefois, on peut faire mention de quelques éléments statistiques (source : brochures ODSR), complétant les données apportées dans l'enjeu « deux-roues motorisés ».

<b>Piétons</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
tués	12	15	14	14
blessés**	426	423	451	422
Nb accidents impliquant au moins un	736	691	755	742

<b>Vélos</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
tués	3	0		1
blessés**	63	48	58	49
Nb accidents impliquant au moins un	118	98	113	110

La réflexion du groupe a pris appui sur ses expériences propres, ainsi que sur des éléments de compréhension complémentaires, issus de sources différentes :

- le Certu, et notamment le document « *Le "shared space" ou route "nue", nouvelle mode ?* » - Benoît Hiron 10-12-2007 », dont un certain nombre d'avancées réglementaires, d'études et réalisations peuvent lui conférer un caractère quelque peu daté. S'agissant d'un document participant à justifier et expliciter les attentes de l'enjeu, cela n'apparaît pas comme définitivement réhivitoire ;
- le programme « Ville plus sûre, quartiers sans accidents » datant du milieu des années 1980 et développé par le ministère de l'Équipement,

dont on peut tirer quelques éléments communs aux recommandations du Certu et à l'évaluation du programme « Ville plus sûre, quartiers sans accidents »

- la modération de la vitesse ;
- la qualité de l'espace public ;
- le moins de signalisation possible (moins de panneaux, moins de marquage) ;
- la simplicité dans la gestion des conflits ;
- l'intérêt du travail pluridisciplinaire.

### 5.5.2 Évolutions réglementaires

(extraits des fiches du CERTU en lien avec le code de la rue)

*Inspirée de l'expérience belge, la démarche « code de la rue » vise à mieux faire connaître les dispositions du Code de la route qui s'appliquent en milieu urbain et, lorsque c'est nécessaire, à faire évoluer la réglementation en l'adaptant aux pratiques des usagers circulant sur l'espace public.*

*Pilotée par la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR), avec l'appui du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu), cette démarche rassemble des associations nationales représentatives d'élus, de professionnels, d'usagers et les institutions concernées.*

*Le principe participatif de la démarche implique un double engagement : celui de l'État d'instruire les propositions partagées au sein du comité de pilotage ; celui des autres acteurs qui participent à la réflexion de diffuser des résultats.*

**Contribuer activement au développement durable de notre planète est un enjeu majeur pour la France. Les zones urbaines sont particulièrement concernées.**

Concilier circulation, sécurité routière, vie locale et protection de l'environnement en un même lieu peut s'avérer complexe. En avril 2006, le gouvernement a lancé à l'instar d'autres pays européens, notamment la Belgique, une réflexion avec l'ensemble des acteurs institutionnels et associatifs autour du Code de la route. Les objectifs sont d'aider les gestionnaires de voirie à mieux partager l'espace public entre toutes les catégories d'usagers, de renforcer la sécurité des déplacements des usagers, en particulier les plus vulnérables, et de favoriser durablement des solutions alternatives aux déplacements automobiles.

À l'occasion du Grenelle de l'Environnement, la réflexion a pris la forme d'une démarche participative, alimentée par les enseignements tirés de pratiques étrangères et d'expériences françaises. Elle a débouché sur une évolution du Code de la route : le principe de prudence des conducteurs par rapport aux plus vulnérables y est introduit et de nouvelles règles d'aménagement des voiries urbaines définies. L'article R412-6 du Code de la route précise désormais que **le conducteur « doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation.** Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables ». L'évolution passe également par une redéfinition réglementaire des zones de circulation particulières en milieu urbain que sont l'aire piétonne et la « zone 30 ». Le concept de « zone de rencontre » est créé et défini. Enfin, le double sens cyclable est généralisé aussi bien dans les « zones 30 » que dans les « zones de rencontre » (sauf cas particulier).

**Concrètement, pour les gestionnaires ?**

Chaque agglomération comprend un ensemble de rues qui permet bien sûr la circulation des véhicules. Mais ce réseau est aussi le lieu où s'exprime et se développe la vie locale : commerces, éducation, culture, rencontres et échanges entre personnes. En fonction du poids que les élus souhaitent donner à la fonction circulatoire ou à la vie locale, différents types d'aménagements cohérents avec le principe de prudence et



de protection des usagers les plus vulnérables sont possibles : la section à 70 km/h, l'axe à 50 km/h, la « zone 30 », la « zone de rencontre », l'aire piétonne. Chacun de ces aménagements a ses propres règles définies dans le Code de la route. Grâce à l'évolution de la réglementation et aux actions mises en place pour diffuser les savoir-faire et favoriser les échanges entre les praticiens, les élus et les professionnels de l'aménagement urbain et des transports trouvent des réponses techniques concrètes et juridiques en matière d'aménagement et de signalisation de zones de circulation.

- L'« **Aire Piétonne** » est une zone dédiée aux piétons : ils y sont prioritaires sur tous les véhicules sauf les tramways. Les véhicules autorisés, vélos compris, roulent à l'allure du pas. La présence de véhicules motorisés est exceptionnelle, et selon des règles de circulation définies par le maire. Une autorisation ne peut être accordée que si le véhicule dessert l'aire piétonne. Le stationnement n'est pas autorisé dans cette zone.
- La « **Zone de Rencontre** » est une nouveauté, est ouverte à tous les modes de transport. Mais les piétons bénéficient de la priorité sur tous, à l'exception des tramways. Ils peuvent se déplacer sur toute la largeur de la voirie. Pour que cela soit possible, la vitesse des véhicules motorisés est limitée à 20 km/h. Le stationnement et l'arrêt des véhicules motorisés ne sont possibles que sur les espaces aménagés.
- La « **Zone 30** » : où la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. La nouvelle réglementation impose un aménagement spécifique et cohérent avec la limitation de vitesse et la généralisation du double sens cyclable (sauf cas particulier). Ces aménagements favorisent une circulation apaisée. L'espace est sécurisant pour les piétons et les cyclistes. Les piétons peuvent traverser où ils le souhaitent, tout en restant vigilants.
- **Le double sens cyclable généralisé en « zone de rencontre » et en « zone 30 »**. Pour faciliter dans ces zones les déplacements à vélo et dissuader les cyclistes de circuler sur les trottoirs dans les voies à sens unique pour les véhicules, les gestionnaires de la voirie doivent désormais aménager (sauf dispositions contraires), des doubles sens cyclables avec une signalisation adaptée pour chaque tronçon de rue – si nécessaire, une matérialisation peut être envisagée.

Le **décret 2010-1390 du 12 novembre 2010** précise les obligations du conducteur à l'égard du piéton traversant régulièrement ; les conditions de franchissement et circulation sur le trottoir ainsi que les Cédez le passage au feu rouge pour les cyclistes.

Le **décret 2010-1581 du 16 décembre 2010** est plus destiné aux maires pour :

- organiser la politique de stationnement de manière plus optimale, notamment dans un espace urbain contraint (ex : autorisation de stationner sur les aires de livraison la nuit), et ainsi de réduire les comportements de stationnement illégaux encore trop répandus dans les villes, et potentiellement accidentogènes pour les usagers vulnérables.
- organiser le stationnement pour les vélos dans les aires piétonnes lorsqu'ils sont autorisés à y circuler.

### ***5.5.3 Quels outils pour le lien entre le développement et l'aménagement de la ville et la sécurité routière ?***

Il s'agit-là surtout de proposer des pistes de réflexion pouvant faire l'objet de réunions de travail ultérieures. **Ce serait la principale orientation d'action à retenir**, même si l'on ne peut évacuer des problématiques déjà connues et rappelées lors des réunions du groupe de travail.

Les documents d'urbanisme accompagnant les projets de développement et d'aménagement de la ville n'intègrent que rarement la préoccupation « sécurité routière ». Cette prise en compte peut néanmoins être réalisée à deux niveaux :

– **la commune ou la communauté d'agglomération**

- l'UTEA par sa position dans le département apporte un appui permanent aux collectivités ;
- anticipation des aménagements en faveur des déplacements doux :

exemple d'anticipation : à Strasbourg, les aménagements en faveur des vélos et des piétons ont été pensés en amont des décisions d'aménagement, permettant une intégration aisée. Des emplacements réservés ont été portés au plan local d'urbanisme visant à créer des cheminements vélos ou piétons au travers du bâti, sans être contraints par les emprises des voiries routières ;

– **l'État**

- le porter à connaissance dans le cadre du plan d'occupation des sols (POS), du plan local d'urbanisme (PLU)... :

apporte les éléments de connaissance sur la commune, ses possibilités et ses axes de développement, ainsi que les outils d'urbanisme qui peuvent s'y attacher. Le champ est très large dans la mesure où beaucoup est encore à inventer pour créer une boîte à outils d'aménagement ; l'accessibilité de la ville et l'intégration des contraintes des différents publics spécifiques sont à prendre en compte ;

- l'avis de l'État :

en amont de l'enquête publique, l'État se prononce sur le PLU proposé. Il lui appartient de saisir les opportunités qui n'auraient pas été prises en compte ou de signaler les oublis patents ;

- le projet adopté par le conseil municipal :

le contrôle de légalité du PLU s'exerce à ce moment-là par rapport au SCoT, ainsi que par rapport aux documents régionaux.

**L'apport du service d'aménagement durable des territoires de l'UTEA**

Les services de l'aménagement durable des territoires d'une part, et de l'environnement et de l'urbanisme réglementaire d'autre part, de l'UTEA évoquent, dans la perspective de réunions spécifiques ultérieures, un certain nombre de sujets :

- la densification (création de nouvelles centralités et Grand Paris, créant de nouvelles centralités, notamment autour des gares, générant de nouveaux déplacements) ;
- les centralités urbaines, créant des fronts urbains favorisant la mixité des flux, renvoyant au nécessaire partage de l'espace public ;
- la politique de stationnement, traitée dans le plan de déplacement urbain d'Île-de-France (PDU-IF) ;
- le développement des transports en commun (TC), générant un report modal des véhicules légers.

**5.5.4 Déclinaison des attentes en matière de réduction de l'accidentalité concernant notamment les modes doux**

*(piétons, vélos, cyclomoteurs... et de les publics spécifiques (enfants, seniors, personnes à mobilité réduite ou handicapées...)) :*

- La qualité de l'espace public repose sur sa grille d'aménagement. Un cahier de prescriptions en matière de sécurité routière se référant au DGO et contenant les règles à appliquer lorsqu'un aménagement est proposé, pourrait être introduit dans la rédaction des plans locaux d'urbanisme (PLU) visant à diminuer la part de la voiture, à mieux partager la voirie, développer une offre de transport fiable .
- Une prise en compte plus importante du stationnement dans les PLU, sur la base d'une analyse globale du nombre moyen de véhicules effectivement rattachés à une parcelle bâtie ;
- Une réflexion sur la politique du stationnement résidentiel, de longue durée et répétitif. Doit-il être à la charge de la collectivité ? Analyse du stationnement (riverain, courte durée, commercial...) pour proposer éléments de solutions acceptables ;

## **6 ORIENTATIONS D' ACTIONS**

---

### **6.1 LES ADDICTIONS**

#### **Information**

- Cibler les actions de communication en différenciant les messages liés à l'aspect festif et ceux liés aux dépendances à l'alcool, aux drogues ;
- Ne pas cibler uniquement les jeunes, mais diffuser également une Information généraliste ;
- Impliquer les élus, à travers le réseau des référents communaux ;
- Apporter un appui aux centres sociaux, sociaux culturels, des clubs de sports des collectivités territoriales ;
- Établir un livret des structures et leur fonctionnement, agissant dans le domaine de la politique de sécurité routière et le compléter par le rappel des possibilités d'action à l'échelle de la commune ;
- Informer les auto-écoles du département de Seine-Saint-Denis sur le risque alcool et stupéfiants ;
- Mettre en exergue la responsabilité pénale et civile du présumé auteur de faits et de son entourage (professionnel ou autre), la participation de la réparation des dommages, y compris par l'entreprise dans le cas d'implication de son salarié ;
- Créer des modules d'information mettant en exergue les modifications des perceptions engendrées par la consommation de ces produits.

#### **Formation**

- Mobiliser les comités d'éducation à la santé et à la citoyenneté (CESC) dans les lycées et collèges du département. Insérer les jeunes dans le réseau des référents sécurité routière ; les mettre en capacité de soutenir un échange et non simplement répéter les conseils habituels ;
- Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné par des actions dans les lycées et les universités, la résistance aux pressions de l'entourage (sorties, fêtes, boîtes de nuit) et chercher à dévaloriser le fait d'inciter d'autres personnes à consommer (libre choix de chacun) ;
- Développer des actions au sein des autos-écoles et à l'intention des futurs enseignants (BEPECA-SER) ;
- Poursuivre et développer les partenariats avec les centres de formation professionnelle du transport routier et le milieu professionnel en partenariat avec la CRAMIF, dont celui du domaine professionnel cible (intervenants en milieu festif, nouveaux débitants de boissons) ;
- Créer ou s'appuyer sur les relais internes des structures existantes (professionnelles, sportives, culturelles...) ;
- Proposer des formations à des personnels pénitentiaires, ou bâtir des actions de sensibilisation à l'intention des délinquants routiers incarcérés.

#### **Contrôle – Sanction**

- Aggraver des sanctions encourues en cas de conduite en état d'alcoolémie excessive ;
- Poursuivre les contrôles de vitesse inopinés ;
- Contrôler les débits de boissons sur le respect de la loi LOPPSI 2 (mise à disposition d'éthylotests notamment) ;
- Poursuivre l'amélioration de la collecte des informations alcool/stupéfiants lors des contrôles et accidents ;

- Recommandations à l'égard des récidivistes (1) :
  - développer les contrôles spécifiques des alcooliques chroniques (contrôle social) ;
  - développer l'éthylotest anti-démarrage ;
  - développer la confiscation du véhicule ;
  - améliorer le suivi médico-social.

## 6.2 LA VITESSE

### **Information**

- Rappeler la règle (sa connaissance), son sens premier (la règle protège), s'assurer de sa bonne compréhension (elle entraîne l'adhésion), associer le respect des autres usagers et de la règle ; renforcer cette thématique dans le cadre du continuum éducatif ;
- Rappeler les risques routiers et leurs conséquences judiciaires et financières pour les propriétaires, les possesseurs et les revendeurs, du débridage de l'unité de gestion du moteur et de la modification de l'alimentation des grosses cylindrées ;
- Renforcer ou réactualiser la connaissance des intervenants (IDSR, associations) ;
- Développer des actions à l'intention des délinquants routiers incarcérés ;
- Lutter contre l'image positive de la vitesse, dans la société en général, et sur la route en particulier.
- Développer le lien entre réduction des vitesses et développement durable.
- Évaluer sur l'impact des formations et des sensibilisations dispensées sur la vitesse.

### **Formation**

- Promouvoir la conduite apaisée comme une valeur de développement durable et de qualité de vie (mise en valeur des avantages à l'échelon individuel) ;
- Développer, au-delà de la notion de vitesse réglementaire, celle de vitesse inadaptée ;
- Informer davantage sur les risques liés à la vitesse (gravité, distances d'arrêt et interdistances...), et notamment qu'en situation de freinage, celui-ci est maximum dans les derniers mètres ;
- Communiquer davantage sur les sanctions et notamment sur la confiscation des véhicules ;
- Informer de la possibilité d'immobilisation immédiate du véhicule par les services de police, le pouvoir judiciaire disposant de 7 jours pour l'ordonner.

### **Infrastructure**

- Assurer la cohérence des vitesses sur un axe ;
- Adapter la vitesse au site, mettre en adéquation l'aménagement avec la réduction de vitesse recherchée ;
- Mettre en harmonie les documents PLU et les objectifs de sécurité routière ;
- Poursuivre l'amélioration de la connaissance et le suivi des vitesses pratiquées (exploitation des stations SIREDO (par exemple) ;
- Réaliser une cartographie des vitesses (administratives et pratiquées).

### **Contrôle – Sanction**

- Poursuite du déploiement du contrôle-sanction engagée ;
- Expliciter les contraintes d'implantation des radars pour en faire accepter le fonctionnement ;

- Favoriser l'acquisition d'équipements par les collectivités locales ;
- Sanctionner le débridage des 2RM par l'utilisateur et encore plus fortement par un professionnel ;
- Médiatiser les contrôles (excès de vitesse importants) et développer un argumentaire visant à une meilleure acceptation sociale des contrôles ;
- Faciliter la connaissance du capital points pour les usagers (mise à jour rapide du capital-points, accessibilité facile et gratuite de façon permanente).

### **6.3 LES DEUX-ROUES MOTORISÉS**

#### ***Information***

- Apporter un complément aux formations ASSR 1 et 2 (Attestation scolaire de sécurité routière) en faisant appel à l'expérience d'autres jeunes ;
- Poursuivre la réalisation d'enquêtes ETSR (ex ECPA) et y faire participer des jeunes ;
- Communiquer sur la difficulté du parcours social et professionnel d'un accidenté ;
- Réaliser des actions de type « Motard d'un jour », notamment à l'intention des concepteurs et gestionnaires de voiries ;
- Sensibiliser les parents d'élèves aux risques des deux-roues motorisés ;
- Impliquer les professionnels (évolutions de la réglementation, débridage, etc.) ;
- Sensibiliser les automobilistes et les chauffeurs routiers d'une part et conducteur de deux-roues motorisés aux dangers mutuellement encourus.

#### ***Formation***

- Ré-actualiser les pratiques de pistes apprises lors du passage du permis moto par des ateliers de maniabilité (manœuvres de dépassement dangereuses, des distances de sécurité longitudinales et latérales, adaptation de l'allure...), organiser des séances de perfectionnement pour les nouveaux conducteurs 2RM (journées éducatives ou entrant dans le cadre d'alternative à la sanction) ;
- Vérifier la valeur des équipements de sécurité (bottes, blousons, gants, casques), tout en informant sur les équipements interdits (débridage, plaques amovibles, etc.) ;
- Poursuivre les actions « permis AM » encadrées par la DOPC en lien avec l'Éducation nationale.

#### ***Équipement***

- Mettre à disposition de simulateurs de conduite en parallèle aux sessions d'ASSR dans les collèges, les actions spécifiques en direction des lycées professionnels et centres de formation des apprentis) ;
- Accentuer l'information de la nécessité d'un équipement adéquat et en bon état (casque, gants, blouson, bottes...)

#### ***Contrôle – Sanction***

- Poursuite des contrôles spécifiques (débridage, plaques amovibles, etc.) ;
- Contrôle de la possession du permis AM sans sanction, mais suivi d'une présentation des risques encourus ;
- Poursuite des opérations alternatives à la sanction.

## **6.4 LES JEUNES**

### ***Formation***

- Poursuivre les formations de sensibilisation à la sécurité routière réalisées par l'Éducation nationale au niveau primaire (APER) et les permis piétons, ainsi qu'au niveau secondaire (ASSR 1 et 2) ;
- Développer dans les établissements d'enseignement du secondaire la sensibilisation et la formation à la sécurité routière ;
- Développer des actions entre les centres de formation des enseignants de la conduite et des lycéens apprenant à conduire (tests en grandeur nature d'une épreuve pratique du diplôme d'enseignant) ;
- Élargir le recrutement des IDSR aux jeunes à certains champs de compétence ;
- Étendre la mise en place de partenariats en direction des universités aux CFA et aux structures en charge de jeunes déscolarisés du département.

### ***Communication***

- Valoriser les enquêtes ETSR (ex ECPA), enquêtes pouvant être étendues aux victimes blessés ;
- Faire connaître les conséquences financières et juridiques découlant de la responsabilité des auteurs d'accidents ;
- Poursuivre et amplifier les actions de sensibilisation, notamment en direction des plus jeunes.
- Diffuser des supports de sensibilisation en direction des établissements scolaires à l'inspection d'académie via son service courrier ;
- Diffuser des éléments cartographie d'accidentalité départementale aux établissements d'enseignement de la conduite ;
- Sensibiliser les jeunes aux risques routiers en proposant à des jeunes victimes d'exposer ce qui leur est arrivé ;
- Étudier l'accidentologie à proximité des établissements d'enseignement en zone particulièrement accidentogène ;
- En lien avec l'Éducation nationale, proposer à l'intention des nouveaux enseignants en Seine-Saint-Denis une information relative aux transports publics et à la sécurité routière (livret d'accueil, journée d'information, interventions...)

### ***Contrôle - Sanction***

- Rappeler la règle et son intérêt, pour en faciliter l'acceptation.

## **6.5 LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC**

### ***Lien entre développement de la ville et sécurité routière***

- Mettre en place un dispositif de réflexion sur l'espace public incluant par la participation de différents services de l'UTEA (Aménagement durable des territoires, Environnement et urbanisme réglementaire), avec la participation des communes, des communautés d'agglomération et du Département, et des services de sécurité routière.

### **Modes de déplacements doux**

- Rechercher la meilleure lisibilité de l'espace public, incitant à une adaptation réciproque des comportements et des caractéristiques de la voie et de son environnement ;
- Intégrer le risque piéton dans les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics ;
- Inciter et assister les collectivités, les aménageurs et les gestionnaires à concevoir une politique concertée de déplacement des piétons, des vélos et de l'usage de la voirie ;
- Promouvoir le développement des aménagements spécifiques aux vélos (habitat, travail, services publics, loisirs, etc.), ainsi que le stationnement sécurisé, même de courte durée ;
- Distinguer les vélos des deux-roues motorisés dans les recensements de l'INSEE (il n'existe que l'item « deux-roues », sans autre précision) ;
- Développer les actions d'apprentissage du vélo dans le milieu scolaire et ainsi que pour les populations pour lesquelles il constitue un fait nouveau ; savoir faire du vélo n'est pas synonyme de savoir circuler en sécurité ;
- Mise en place un réseau de référents locaux (le chemin de l'école, les vélos, les cyclos...) ;
- Poursuivre la promotion du permis piéton, le pédibus ;
- Développer la connaissance de l'accidentologie liée aux déplacements dans le travail et la formation à la conduite prenant mieux en compte la sécurité des cyclistes ; communiquer sur les responsabilités de chacun.

## **7 CONCLUSION**

---

Les échanges des groupes de travail ont mis en exergue des compétences, des pratiques, des initiatives portées par les différents acteurs. Si le domaine associatif est relativement bien connu, la recherche de nouvelles potentialités est souhaitable. Ainsi, les collectivités locales, notamment les communautés d'agglomération et les communes, avec leurs services propres (jeunesse, centres sociaux-éducatifs, clubs sportifs, club des seniors...), pourraient participer à la déclinaison des orientations d'actions en actions concrètes et durables.

Les orientations d'action définies par le présent DGO sont un guide. Elles pourront être actualisées ou recentrées en fonction de l'évolution de l'accidentalité, et devront permettre la déclinaison des politiques nationales au niveau local .

Ce DGO montre que le travail reste très important pour faire reculer durablement l'accidentalité en Seine-Saint-Denis. Pour ce faire, la recherche des plus grandes synergies reste indispensable.



## **8 ANNEXES**

---

### **8.1 RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES**

- (1) *La politique de sécurité routière – Derrière les chiffres, des vies.* (Jean Chapelon – collection Science du risque et du danger -Éditions Lavoisier)
- (2) *Livre blanc Les hommes et la route.* Édité par MMA IARD Assurances Mutuelles – Juin 2013
- (3) *Guide pratique – Repères pour une politique de prévention des risques liés à la consommation de drogues en milieu professionnel – MILDT – Janvier 2012*
- (4) *Téléphone et sécurité routière - Éditions INSERM 2011 ;*
- (5) *Évolution des attitudes des conducteurs, mai-juin 2011, pour Association Prévention Routière et Assureurs Prévention, par Gatard et Associés (auteurs S. Prévost, Th. Tricard et Y. Guyonvarn).*
- (6) *Certu : Connaître la vitesse pour agir sur la sécurité de la circulation en agglomération – Dossier 143 – 2ème trimestre 2003*
- (7) *Chroniques d'une guerre non déclarée – Les accidents de la route : première cause de mortalité des 15-24 ans – Institut national de la jeunesse et de l'éducation populaire (4e trimestre 2000) ;*
- (8) *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation ;*
- (9) *Certu : Le "shared space" ou « route "nue", nouvelle mode ? - Benoît Hiron10-12-2007*
- (10) *Guide pratique pour la conception des espaces publics des quartiers durables – Recommandation TER03 29/06/11 (institut bruxellois pour la gestion de l'environnement)*  
<http://www.bruxellesenvironnement.be/Templates/Professionnels/Informer.aspx?id=32543>
- (11) « *Ville plus sûre, quartiers sans accidents* » Certu – 2ème trimestre 1990
- (12) *ONSIR – Bilan de l'année 2011*

### **8.2 COMITÉ DE PILOTAGE**

Le comité de pilotage s'est réuni à trois reprises :

- le 20 février 2013, décidant de substituer à l'enjeu « *Le risque routier de l'entreprise* », jugé insuffisamment porteur, par l'enjeu « *Vitesse* » ;
- le 30 avril 2013, actant les avancées des groupes de travail et avalisant la poursuite des travaux et la rédaction en mode projet du document final ;
- le 17 octobre 2013,

### **8.3 MEMBRES DES GROUPES DE TRAVAIL**

#### **8.3.1 Les addictions**

- Association Avenir Santé, association l'École pour l'emploi, Université Paris XIII, ville de Clichy-sous-Bois, Macif Prévention, CRAM IF, IDSR (M. Claude MICHEL, M. Ichem BOUALLEGUE), DTSP, pôle d'appui sécurité routière (PASR) du Point d'appui national de gestion des outils de formation (PANGOF) et UTEA 93.

#### **8.3.2 La vitesse**

- IDSR (M. Claude MICHEL), DTSP, DOPC/CTCSR, CANIF, UTEA 93.

### **8.3.3 Les deux-roues motorisés**

- association l'École pour l'emploi, association Moto-Club Dark Angel, Macif Prévention, DOPC / CTCSR, CANIF, DTSP, UTEA 93 ;

### **8.3.4 Les jeunes**

- association JADE, association l'École pour l'emploi, société OSR, ville de Drancy, Macif Prévention, Inspection d'académie, IDSR (Mme CREPIN), DOPC, DTSP, UTEA 93.

### **8.3.5 Le partage de l'espace**

- Association Vivre Vélo en Ville, association La Prévention Routière, association Eco3S, Macif Prévention, Conseil général 93, IDSR (M. CANDELIER-BROHON), DTSP, UTEA 93.
- Ont contribué à la réflexion : Mme DEPOORTER (service de l'aménagement durable et des territoires SADT – UTEA 93), MM. GUYOT et TERREYRE (service de l'environnement et de l'urbanisme réglementaire – SEUR - UTEA 93).

## **8.4 QUELQUES DÉFINITIONS**

### Accident corporel de la circulation routière

- il provoque au moins une victime ;
- il survient sur une voie publique ;
- il implique au moins un véhicule.

### Victimes ou impliqués

- tué (T) : victime décédée dans les 30 jours suivant l'accident ;
- blessé hospitalisé (BH) : victime admise comme patient dans un hôpital plus de 24 heures ;
- blessé non hospitalisé (BNH) : victime faisant l'objet de soins médicaux, non hospitalisée ou admise comme patient à l'hôpital pour une durée inférieure à 24 heures ;
- impliqué : usager concerné par l'accident ;
- victime: impliqué blessé ou tué ;
- victime grave : tués + blessés hospitalisés.

## **8.5 ABRÉVIATIONS UTILISÉES**

- AFPA : Association nationale pour la formation professionnelle des adultes ;
- AFT-IFTIM : Association pour le développement de la Formation dans les Transports et la logistique - Institut de Formation aux Techniques d'Implantation et de Manutention ;
- AM : permis devant être obtenu en préalable à l'inscription à l'examen du permis de conduire ;
- Acc : accident de la circulation ;
- AccC : accident corporel ;
- AccM : accident mortel ;
- APER : attestation de première éducation à la route ;
- ASSR : attestation scolaire de sécurité routière ;
- BAAC : bulletin d'analyse des accidents corporels ;
- BEPECASER : brevet pour l'exercice de profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière ;
- BH : blessé hospitalisé ;

- BNH : blessé non hospitalisé ;
- BSR : brevet de sécurité routière (appellation abandonnée remplacée par permis AM) ;
- CAEIF : compagnie autoroutière Est-Île-de-France ;
- CANIF : compagnie autoroutière Nord-Île-de-France ;
- CESC : comité d'éducation à la santé et à la citoyenneté
- Cétur : Centre d'études des transports urbains (devenu CETUR) ;
- CG : Conseil général ;
- CRAM-IF : caisse régionale d'assurance maladie Île-de-France ;
- DGO : document général d'orientations de sécurité routière (périodicité quinquennale) ;
- DOPC : direction de l'ordre public et de la circulation (Préfecture de police de Paris) ;
- DRIEA : direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement ;
- DUER : document unique d'évaluation des risques ;
- DTSP : direction territoriale de la sécurité de proximité ;
- 2RM : deux-roues motorisé ;
- ECPA : enquête comprendre pour agir (appellation abandonnée) ;
- ETSR : enquête technique de sécurité routière ;
- GPS : *Global Positionning System* ;
- IBGE : institut bruxellois pour la gestion de l'environnement ;
- IFSTTAR : Institut français des sciences et technologies des transports ;
- INSEE : institut national de la statistique et des études économiques ;
- INSERM : Institut national de la santé et de la recherche médicale ;
- LOPPSI 2 : loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure ;
- MEDDE : ministère de l'écologie et du développement durable ;
- PASR : point d'appui sécurité routière régional (IdF) ;
- PL : poids lourd ;
- PLU : plan local d'urbanisme ;
- SCoT : schéma de cohérence territoriale ;
- T : tué ;
- TC : transport en commun ;
- Tram : tramway ;
- ODSR : observatoire départemental de sécurité routière ;
- OFDT : office français des drogues et des toxicomanies ;
- ONISR : observatoire national interministériel de sécurité routière ;
- ORSR : observatoire régional de sécurité routière ;
- PANGOF : point d'appui national pour la gestion des outils de formation ;
- PDU : plan de déplacement urbain ;
- PLU : plan local d'urbanisme ;
- POS : plan d'occupation des sols ;
- TMJA : trafic moyen journalier annuel ;
- VL : véhicule léger ;
- VU : véhicule utilitaire.