



**DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION  
DE LA POLITIQUE DÉPARTEMENTALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
2018-2022**

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**



## PRÉFACE



Parmi les moments redoutés dans la vie d'un Préfet, il en est un qui, hélas, revient avec une triste régularité : c'est l'annonce chaque semaine, par les forces de sécurité et de secours, du nombre d'accidents, de blessés et de tués sur les routes du département.

Le bilan de l'année 2017 révèle une tragédie que nous n'avions pas vécue depuis plus de dix ans : 39 personnes ont trouvé la mort, soit plus du double de l'année 2016 – année qui avait, il est vrai, représenté une amélioration notable par rapport à celles qui l'ont précédée.

Depuis dix ans, ce sont 329 personnes qui sont mortes sur les routes du Val-d'Oise, soit l'équivalent de la population d'un village comme La Chapelle-en-Vexin. 329 morts, ce sont aussi 329 familles, endeuillées par la perte d'un proche.

Et à ces accidents mortels, il faut ajouter les personnes blessées. Elles ont été près de 1 300 l'année dernière, dont certaines gravement. Elles porteront chacune, pour l'avenir, les séquelles physiques ou morales de ce qui n'a pourtant constitué qu'un instant de leur vie.

Comme l'a rappelé le Premier ministre le 9 janvier 2018 à l'occasion du comité interministériel de la sécurité routière, ces morts et ces blessés ne sont pas, dans leur grande majorité, des victimes « de la route ». Cette expression coutumière est inexacte : ce n'est pas la route qui cause les accidents, mais le comportement de ses usagers.

Aussi suis-je convaincu qu'il n'y a, en matière d'insécurité routière, aucune fatalité. Épargner la vie de davantage de Val-d'Oisiens est possible, pour peu que l'on agisse avec suffisamment de détermination pour modifier le comportement des conducteurs. C'est là l'objectif de ce document général d'orientation (DGO), qui constituera le cadre de référence de la lutte contre l'insécurité routière dans le département pour les cinq prochaines années.

Ce document a été élaboré au travers d'une démarche résolument partenariale, à laquelle ont pris part, à mes côtés, tant les forces de l'ordre et de secours que le conseil départemental, la direction des services départementaux de l'Education nationale, la caisse régionale d'assurance maladie d'Île-de-France, l'agence régionale de santé, la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement et la direction départementale des territoires ; l'autorité judiciaire a également été associée à ces travaux, dans le respect de ses compétences propres. Je tiens ici à rendre hommage à chacun de ces acteurs pour son professionnalisme, sa disponibilité et son engagement résolu en faveur de la sécurité des routes du Val-d'Oise ; la récente « quinzaine régionale des usagers vulnérables », organisée au mois de mai 2018, constitue une belle manifestation de cet engagement, dont je salue la réussite.

Par les orientations d'actions qu'il définit, ce DGO met un accent particulier sur deux enjeux, en raison de leur importance au sein du département : d'une part, la conduite après usage de substances psychoactives – l'alcool et les stupéfiants étaient présents l'année dernière dans plus de la moitié des accidents mortels – et, d'autre part, les deux-roues motorisés – qui représentent près de la moitié des personnes tuées sur la route depuis le début de l'année 2018. La lutte contre la vitesse excessive constituera également une priorité, en application notamment, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2018, de la réduction de 90 à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée sur les routes sans séparation centrale, où se concentrent la majorité des accidents mortels.

Cergy-Pontoise, le 22 octobre 2018  
Le Préfet du Val-d'Oise

Jean-Yves LATOURNERIE

## SOMMAIRE

PRÉFACE.....	3
I. LE DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS 2018-2022.....	5
II. PRÉSENTATION DU VAL-D'OISE : GÉOGRAPHIE, POPULATION, USAGERS ET RÉSEAUX.....	7
III. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES D'ACCIDENTOLOGIE DU VAL-D'OISE.....	10
1. Répartition par zone des accidents, personnes blessées et personnes décédées.....	10
2. Répartition temporelle des accidents mortels.....	14
3. Répartition spatiale des personnes décédées.....	16
4. Analyse du comportement des personnes impliquées.....	17
IV. ENJEUX ET ORIENTATIONS D' ACTIONS POUR LES ANNÉES 2018-2022.....	22
Enjeu 1 : les deux-roues motorisés.....	22
Enjeu 2 : la conduite après usages de substances psychoactives.....	24
Enjeu 3 : la vitesse.....	25
Enjeu 4 : le risque routier professionnel.....	26
Enjeu 5 : les jeunes.....	27
Enjeu 6 : les séniors.....	28
Enjeu 7 : les distracteurs.....	29
Enjeu 8 : le partage de la voirie – piétons et cyclistes.....	30
GLOSSAIRE.....	34



## I. LE DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS 2018-2022

### 1. Dans le contexte d'une reprise de l'accidentalité routière, le DGO 2018-2022 vise à atteindre l'objectif national de division par deux du nombre de personnes tuées sur les routes entre 2010 et 2020

Dans la continuité des actions décidées lors du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015, le Gouvernement a réaffirmé, lors de l'installation du conseil national de sécurité routière (CNSR), le 23 janvier 2017, les objectifs de son ambitieux plan de lutte contre l'insécurité routière et les comportements à risque. Ceux-ci s'articulent autour de quatre priorités stratégiques :

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

Dans le difficile contexte d'une reprise de l'accidentalité routière – depuis 2013 au plan national – l'objectif de diviser par deux le nombre de personnes tuées entre 2010 et 2020 (pour le ramener aux alentours de 2 000 à cette date, contre 3 469 en 2016) nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs, à l'instar des engagements pris par des représentants des secteurs privé et public pour réduire l'accidentalité dans le cadre des déplacements liés au travail.

Afin de susciter cette implication commune, le délégué interministériel à la sécurité routière a décidé de relancer l'élaboration du document général d'orientations (DGO), comme il en a fait part aux préfets par la circulaire DGO 2018-2022 en date du 11 avril 2017.

### 2. Outil partenarial de programmation et de mobilisation, le DGO constitue le cadre de référence de la lutte contre l'insécurité routière dans le département pour les cinq prochaines années

Le DGO constitue un outil politique de programmation et de mobilisation quinquennales, qui définit, après analyse des caractéristiques propres de l'accidentalité dans le Val-d'Oise, les orientations d'action à mener au niveau local pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

Son élaboration a permis à l'ensemble des partenaires départementaux – forces de l'ordre et de secours, conseil départemental, Education nationale, direction départementale des territoires, caisse régionale d'assurance maladie d'Île-de-France et DRIEA – de partager, sous la responsabilité du Préfet, l'analyse des caractéristiques de l'insécurité routière du Val-d'Oise et les enjeux qui en découlent ; elle a également permis au parquet de Pontoise de définir des objectifs de sa politique pénale. De cette analyse ressortent, pour chaque enjeu, un certain nombre d'objectifs et d'orientations d'actions correspondantes, qui seront déclinés annuellement dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR), et qui contribueront à la réalisation de l'objectif national.

### **3. La définition du DGO a été effectuée à partir de deux groupes de travail, impliquant l'ensemble des partenaires concernés**

La démarche d'élaboration du DGO 2018-2022 a été résolument partenariale, animée, sous la responsabilité du Préfet et en lien avec le procureur de la République, par la coordinatrice départementale « sécurité routière ». Après une phase de lancement, ont été conduits un état des lieux de l'accidentalité du département et de ses particularités, ainsi qu'un bilan portant sur les cinq dernières années. Cette étape préalable, qui a permis de dégager les enjeux puis les orientations d'actions du nouveau DGO, a été réalisée en lien avec plusieurs partenaires, réunis au sein de deux groupes de travail :

- **un groupe de travail, consacré aux enjeux « jeunes » et « seniors », avec trois déclinaisons : « deux-roues motorisés », « piétons » et « cyclistes ».** Ce groupe était constitué de la préfecture, de la direction départementale des territoires, du conseil départemental et d'un intervenant départemental de sécurité routière (IDSR) ;
- **un second groupe de travail, consacré aux enjeux « risques routiers professionnels » et « addictions », avec deux déclinaisons : « vitesse » et « distracteurs ».** Ce groupe était constitué de la préfecture, du conseil départemental, des forces de sécurité (DDSP, GGD, CRS) et de secours (SDIS), de la caisse régionale d'assurance maladie d'Île-de-France (CRAMIF) et de la DRIEA (PASR).



## II. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU VAL-D'OISE : GÉOGRAPHIE, POPULATION, USAGERS ET RÉSEAUX

### 1. Géographie

**Le Val-d'Oise constitue un territoire de transition entre Paris et la province.** Aussi la répartition de la population y est-elle soumise à l'attractivité exercée par la capitale : le département se compose d'une zone urbaine dense au sud-est (dans le prolongement de l'agglomération parisienne), alors que se trouvent, au nord et à l'ouest, des zones rurales et résidentielles. L'essentiel des habitants du département (d'une superficie de 1 246 km<sup>2</sup>) est concentré sur l'axe Cergy-Roissy, les communes de Garges-lès-Gonesse (7 700 hab/km<sup>2</sup>), Sarcelles (6 700 hab/km<sup>2</sup>) et Argenteuil (6 300 hab/km<sup>2</sup>) étant parmi les plus denses.

### 2. Population

Au plan démographique, on relèvera que le Val-d'Oise – dont la population totale est, au 1<sup>er</sup> janvier 2018, de 1 215 390 habitants – est le **département le plus jeune de France métropolitaine**, avec environ 40 % de la population qui a moins de 30 ans (les plus de 65 ans représentant quant à eux 11 % des habitants du département).

Age	<20 ans	20-39 ans	40-59 ans	60-74 ans	>75 ans
Population en nombre	342 986	328 301	320 794	143 006	70 452
Population en pourcentage	28,45 %	27,24 %	26,61 %	11,86 %	5,84 %

### 3. Usagers de la route

**Le maillage de transport sur le département est organisé en étoile à partir de Paris** – où plus d'un actif du Val-d'Oise sur deux occupe son emploi –, permettant principalement des mouvements pendulaires Paris-banlieue sur des axes routiers et ferroviaires désormais en partie saturés (le trafic sur le tronçon de l'A1 passant par le département atteint par exemple jusqu'à 215 000 véhicules par jour, dont 16 % de poids lourds entre Saint-Witz et l'Oise). Les liaisons transversales sont plus rares, même si l'autoroute « francilienne » permet de relier Cergy à l'aéroport de Roissy ; des projets visant à améliorer ces liaisons sont par ailleurs en cours d'élaboration, comme le prolongement de l'A16 et de l'A104 ou la tangentielle Nord.

**La voiture reste le moyen privilégié des habitants pour se rendre au travail : 54 % des actifs du Val-d'Oise l'utilisent** (contre 41 % en moyenne en région d'Île-de-France) et 35 % ont recours aux transports en commun (contre 43 % en région d'Île-de-France) ; cette répartition varie toutefois significativement selon les parties du département, le recours à la voiture étant plus fréquent dans les secteurs situés au Nord, et plus encore dans le Vexin, où deux tiers des déplacements sont réalisés en voiture. **Le parc automobile du Val-d'Oise est ainsi estimé à 539 000 véhicules** (pour 573 000 actifs), **auxquels il faut ajouter 47 000 deux-roues motorisés et 576 000 vélos.**

#### 4. Réseau routier

Le réseau routier du Val-d'Oise comprend 4 435 km de voies, dont 1 084 km de routes départementales, 58 km de routes nationales et 57 km d'autoroutes (notamment l'A1, l'A15, l'A115, l'A16 et l'A104, qui assurent des liaisons directes mais encombrées avec Paris).

	Voies communales	Routes départementales	Routes nationales	Autoroutes	Total
En kilomètres	3 236	1 084	58	57	4 435
En proportion	3,00 %	24,00 %	1,50 %	1,50 %	100,00 %

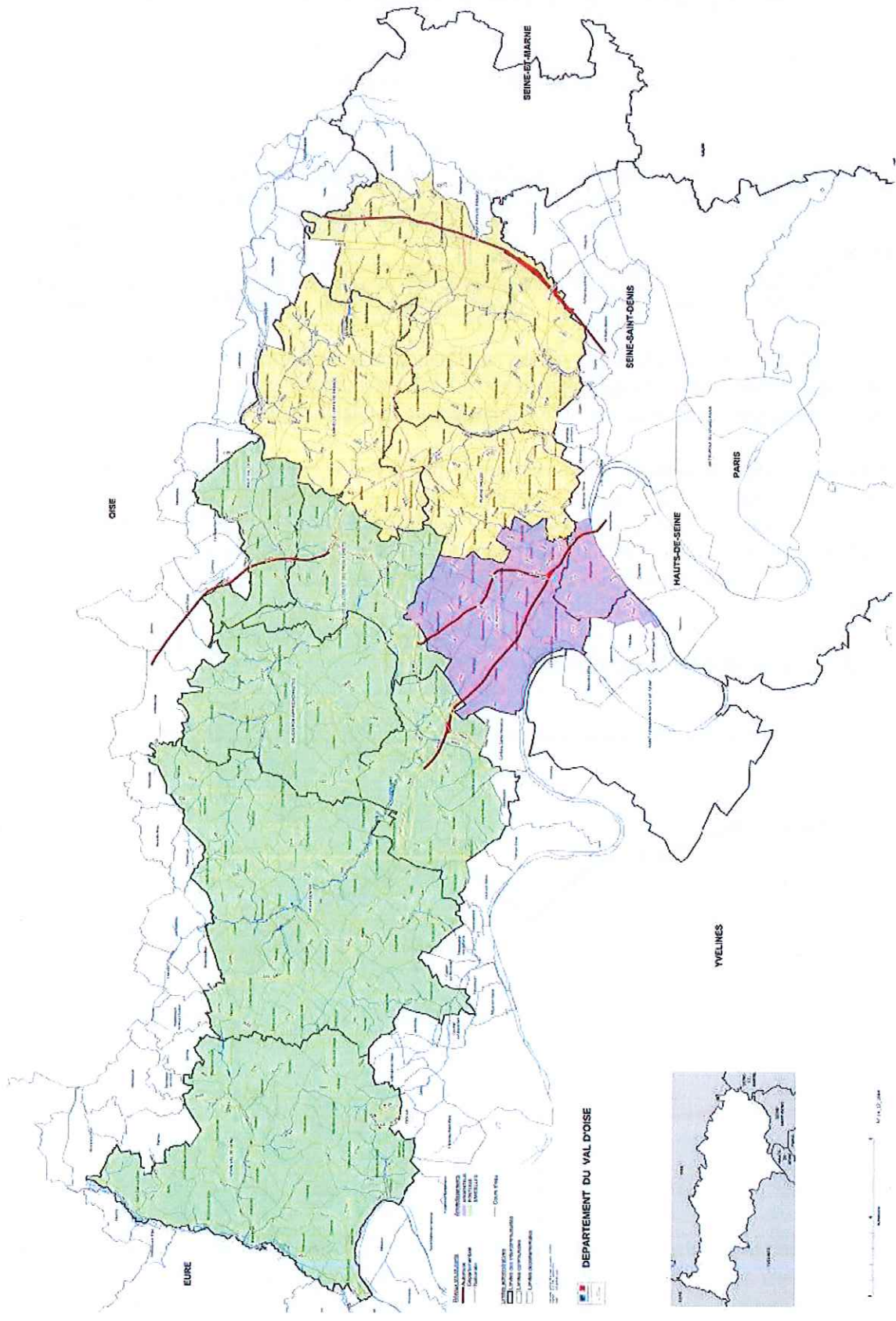
L'évolution globale des flux sur le réseau a connu une **hausse de près de 4 % depuis 2006**, avec des progressions particulièrement marquées sur la RD84 à Garges-lès-Gonesse (+40 % de trafic), la RD317 à Louvres (+6,7 %) et la RD392 à Corneilles-en-Parisis (+5,6 %).

On relèvera, en termes de temporalité, que **le mois de juin est le plus chargé** (6 à 10 % de trafic supplémentaire par rapport à la moyenne annuelle), **et le mois d'août le moins chargé** (14 à 18 % de trafic en moins).

Enfin, en termes de temps de trajet, **la durée médiane de conduite domicile-travail dans les grandes agglomérations du département est de 28 minutes**. Elle atteint jusqu'à 51 minutes à Deuil-la-Barre, 44 minutes à Sarcelles et 40 minutes à Montmorency.



**Carte : Le réseau routier du département du Val-d'Oise**



### III. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES D'ACCIDENTOLOGIE DU VAL-D'OISE

#### 1. RÉPARTITION PAR ZONE DES ACCIDENTS, PERSONNES BLESSÉES ET PERSONNES DÉCÉDÉES

Le tableau ci-dessous détaille, par zone de forces de l'ordre, les variations entre 2016 et 2017 des nombres d'accidents, de tués et de blessés dans le département.

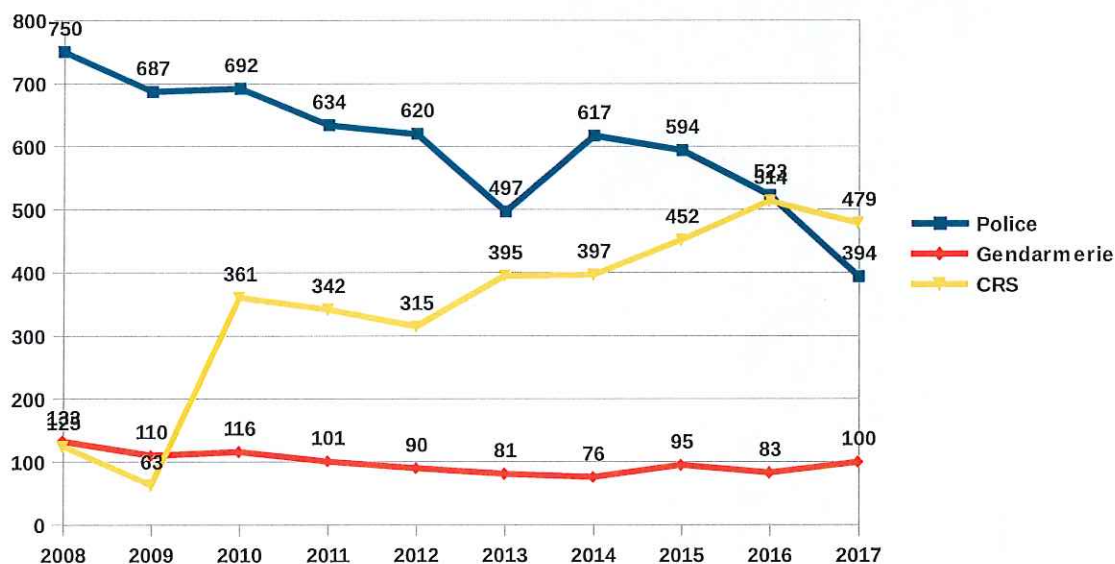
	2016			2017			Evolution 2017/2016		
	Accidents	Tués	Blessés	Accidents	Tués	Blessés	Accidents	Tués	Blessés
Police	514	9	661	394	15	536	-23,35%	66,66%	-18,91%
CRS	523	4	724	479	5	678	-8,41%	25,00%	-6,35%
Gendarmerie	83	6	131	100	19	126	20,48%	216,66%	-3,82%
<b>Total</b>	<b>1120</b>	<b>19</b>	<b>1516</b>	<b>973</b>	<b>39</b>	<b>1340</b>	<b>-13,12%</b>	<b>105,26%</b>	<b>-11,61%</b>

Alors qu'en 2016 le nombre de tués en zone gendarmerie était de six (contre neuf en zone police), il atteint 19 en 2017. Il représente ainsi près de la moitié des personnes décédées d'un accident de la route, soit presque autant qu'en zones police et CRS additionnées.

Paradoxalement, on relèvera toutefois que le nombre d'accidents de la route constatés en zone gendarmerie reste en 2017 environ neuf fois inférieur au nombre cumulé des accidents constatés en zones police et CRS (100 accidents en zone gendarmerie contre 873 en zones police et CRS cumulées), même s'il croît de 20% par rapport à 2016. De la même façon, le nombre de blessés est en 2017 bien plus faible en zone gendarmerie (126, contre 1 214 en cumul des zones police et CRS).

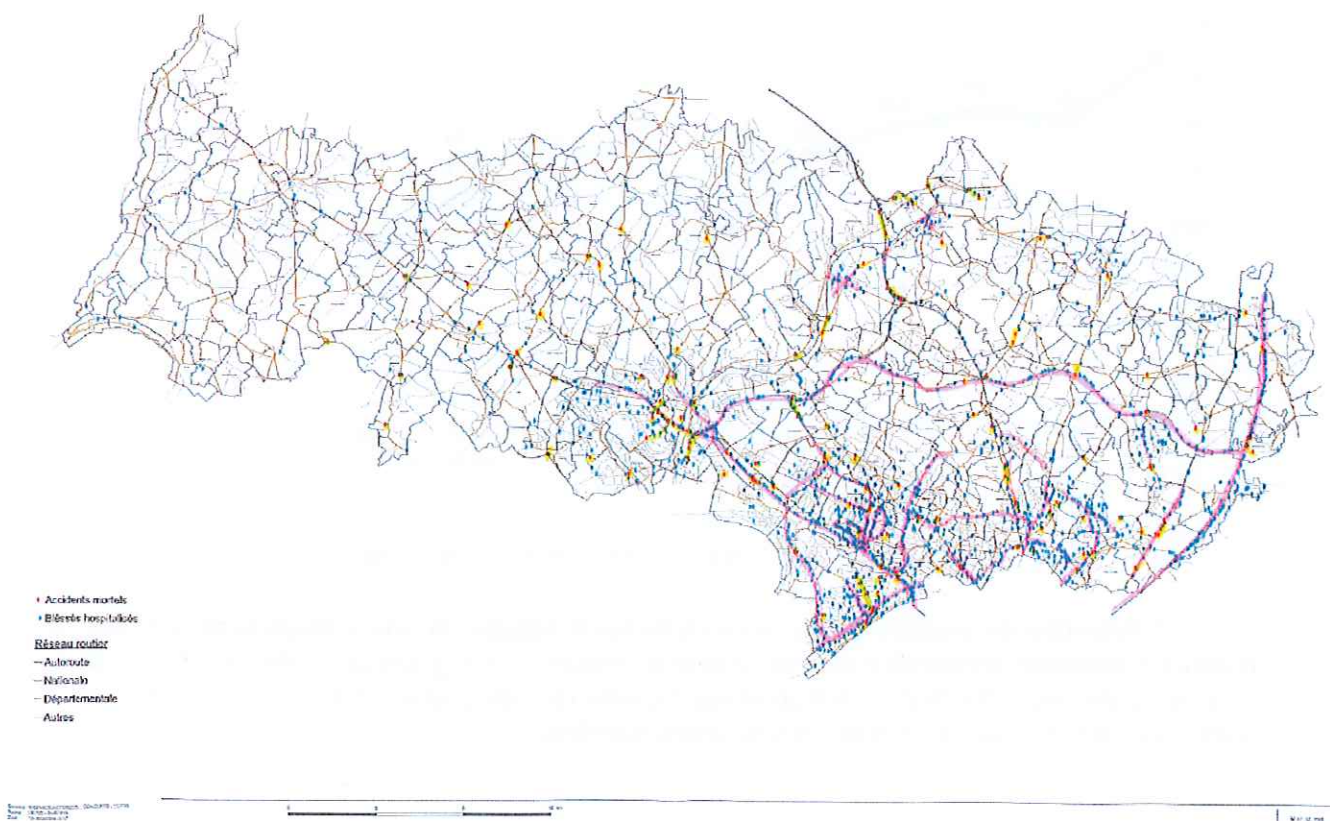
#### a. Les accidents corporels de la circulation

Evolution du nombre d'accidents corporels par zone forces de l'ordre de 2008 à 2017



Sur dix ans, le nombre d'accidents corporels apparaît en diminution régulière en zone police, relativement stable en zone gendarmerie et en hausse en zone CRS. On compte au total, sur la période 2008-2017, 985 accidents corporels en zone gendarmerie, 6 008 en zone police et 3 443 en zone CRS – soit 10 436 accidents sur les trois zones cumulées.





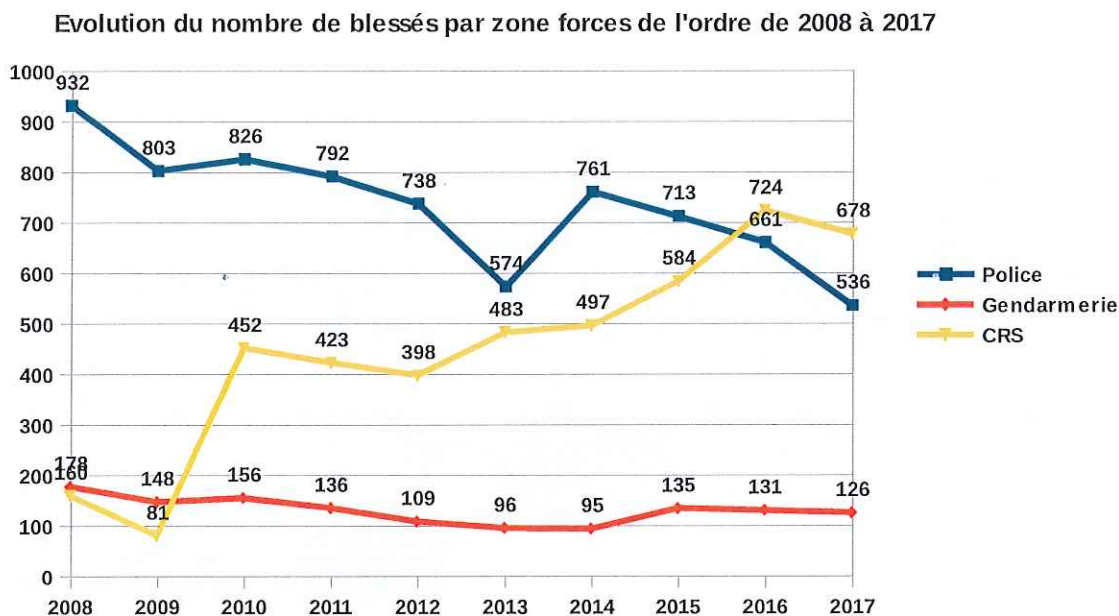
La carte ci-dessus, qui représente l'accidentologie du département de 2012 à 2016, permet de mettre en lumière **l'importance des grands axes routiers et des agglomérations dans la survenue des accidents corporels**. De fait, on y retrouve une part importante des accidents mortels, quand bien même ces derniers surviennent plus que les accidents corporels en zone gendarmerie.

L'explication de ce phénomène réside en partie **dans la violence des chocs liés à la vitesse sur ces grands axes, et dans les nombreux carrefours que l'on y rencontre** (constituant la différence essentielle avec les autoroutes). Quant à l'importance des accidents corporels en agglomération, elle s'explique en grande partie par la fragilité des usagers vulnérables qu'on y trouve. Si l'on analyse l'année 2017 de façon plus détaillée, on relève ainsi, en agglomération :

- 6 piétons tués sur 11 au total ;
- 5 usagers de deux-roues motorisés tués sur 7 au total.



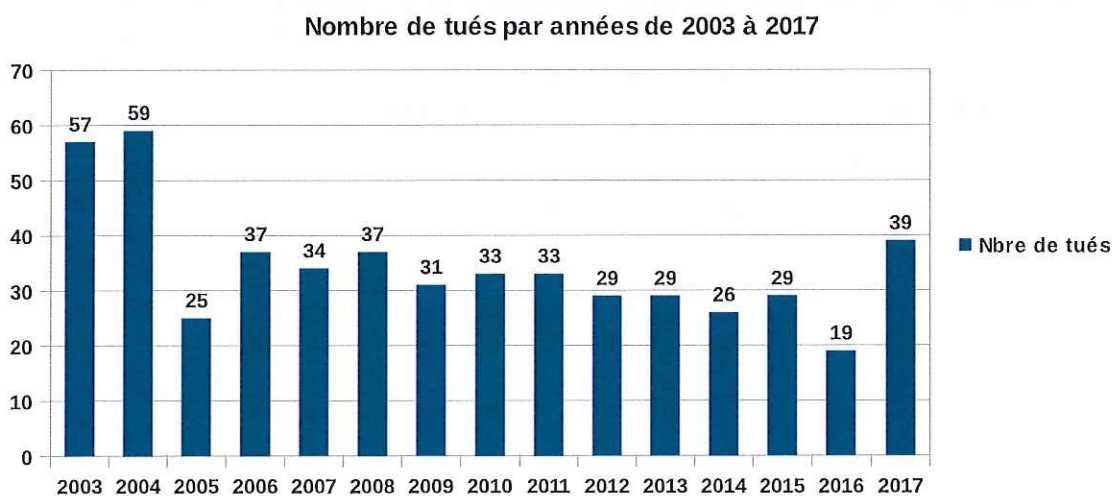
## b. Les personnes blessées



L'évolution du nombre de blessés suit, en toute logique, la même trajectoire que celle du nombre d'accidents corporels – comme on peut le constater sur le graphique ci-dessus. On compte au total, sur la période 2008-2017, 1 310 personnes blessées en zone gendarmerie, 7 336 en zone police et 4 480 en zone CRS – soit 13 126 sur les trois zones cumulées.

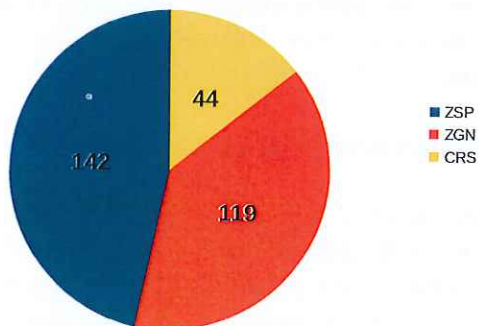
## c. Les personnes tuées

On compte, en 2017, **39 personnes tuées** sur les routes du Val-d'Oise. Cela représente le **bilan annuel le plus élevé observé depuis 2004**, année au cours de laquelle 59 personnes y avaient trouvé la mort. Depuis 2008, la moyenne annuelle est de 30,5 décès ; elle est de 28,4 sur les années 2013-2017 (soit un taux de 23 tués pour un million d'habitants, contre 25 pour la région d'Île-de-France et 53 pour la France métropolitaine).

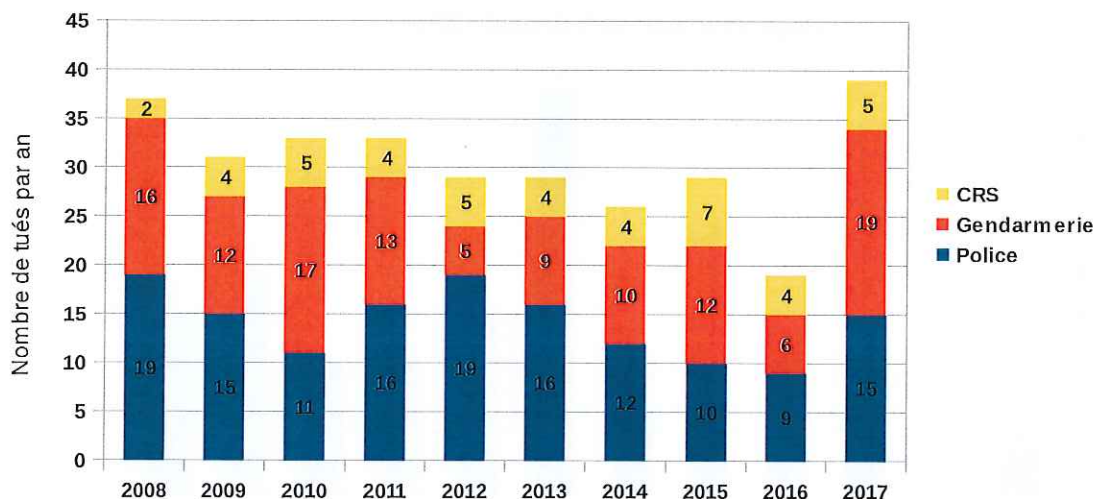


Au cours des dix dernières années, **presque la moitié des 305 décès occasionnés par des accidents de la route se sont déroulés en zone police (142, contre 119 en zone gendarmerie et 44 en zone CRS).**

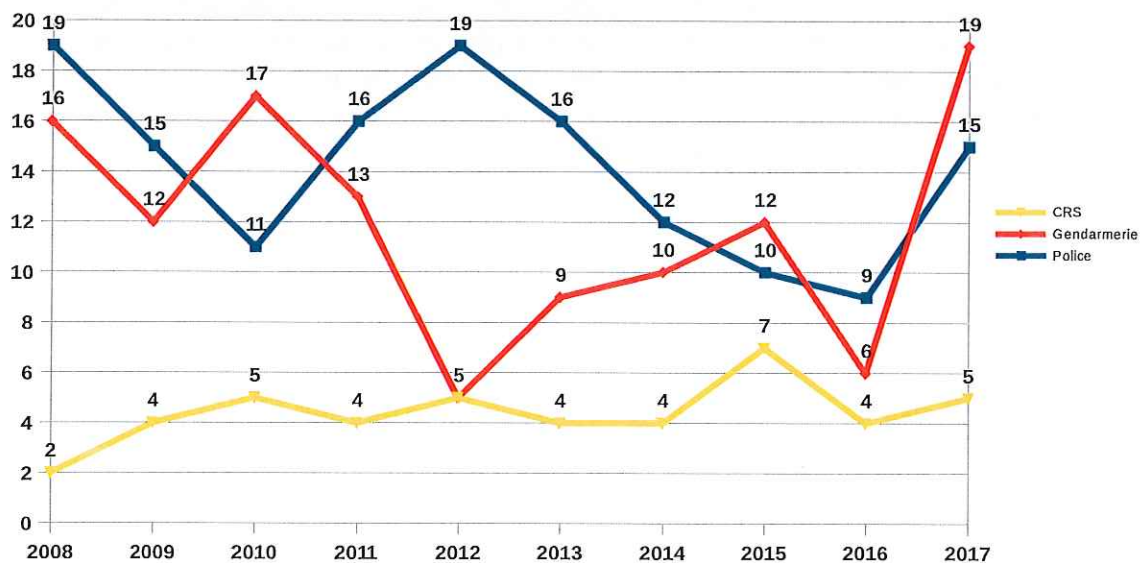
Répartition du nombre de tués par zone de forces de l'ordre de 2008 à 2017



Répartition du nombre de tués par zone forces de l'ordre de 2008 à 2017



Evolution du nombres de tués par zone force de l'ordre de 2008 à 2017

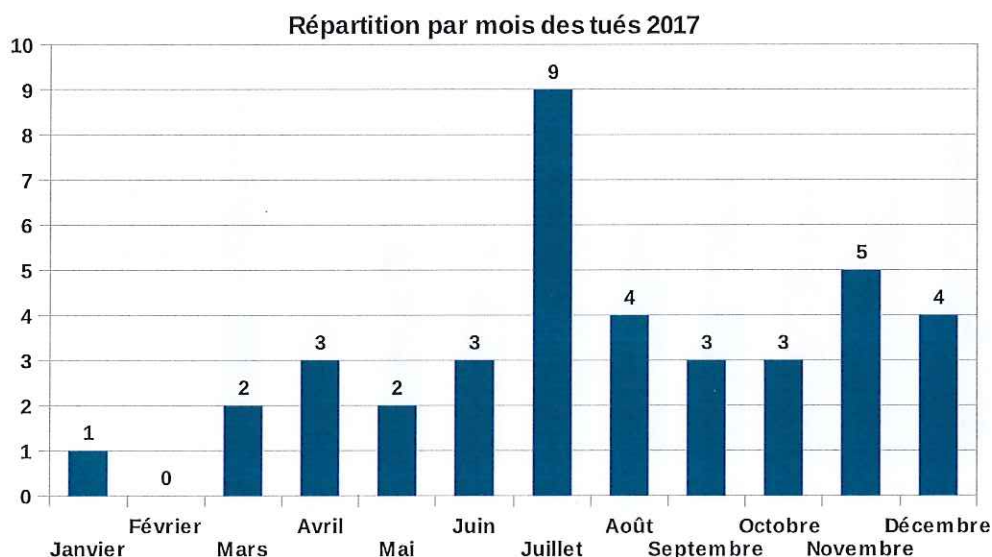


En 2017, la zone gendarmerie a connu la plus forte augmentation du nombre de tués, avec 19 personnes décédées – nombre qui a plus que triplé par rapport à 2016 (+ 216,60 %). Comme en 2010 et en 2015, le nombre de tués en zone gendarmerie y est ainsi plus élevé que dans les zones police et CRS.

Cela étant, il convient, pour ce qui concerne les zones gendarmerie et police, de ne pas s’attacher outre mesure aux statistiques de l’année 2017, particulièrement sinistrée et faisant suite à une année 2016 elle-même spécifique par le faible nombre de personnes décédées. **En moyenne sur les cinq dernières années, la zone police compte 12,4 tués, la zone gendarmerie 11,2 et la zone CRS 4,8.** Sur 10 ans, les moyennes sont relativement proches, avec 14,2 tués pour la zone police, 11,9 pour la zone gendarmerie et 4,4 pour la zone CRS.

## 2. RÉPARTITION TEMPORELLE DES ACCIDENTS MORTELS

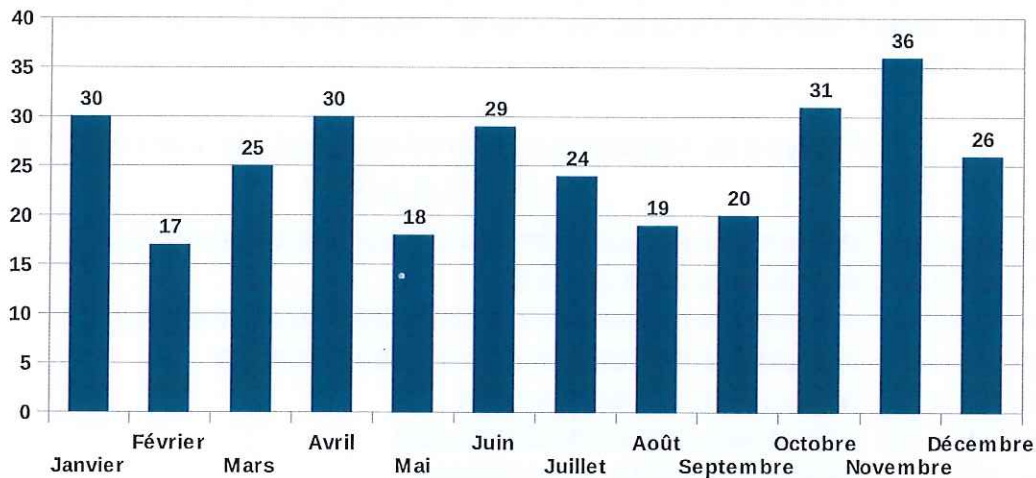
L’analyse de la répartition temporelle des accidents sur les routes du Val-d’Oise en 2017 montre que **la période estivale a été la plus mortelle**. Le trimestre d’été (juin-août) cumule ainsi plus de la moitié des accidents mortels, avec un **pic important au cours du mois de juillet** (neuf décès), dont l’analyse détaillée des causes montre qu’il n’est pas seulement lié aux départs en vacances.



On compte, au cours du mois de novembre 2017, cinq décès. **Traditionnellement sinistré, novembre est le mois lors duquel sont survenus le plus grand nombre de décès, en moyenne, ces dix dernières années** (cf. deux graphiques ci-dessous). On remarquera par ailleurs que le nombre important de ponts du printemps (lundi de Pâques, 1er et 8 mai, jeudi de l’Ascension) ne semble pas avoir d’impact sur la mortalité routière.

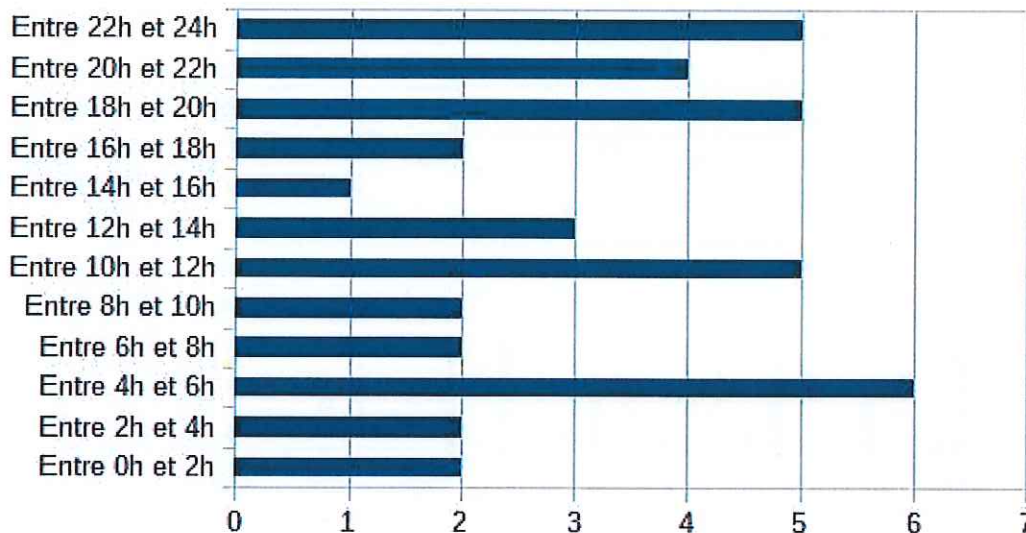


Nombre de tués par mois de 2008 à 2017



Au-delà de la temporalité saisonnière, la temporalité journalière constitue un facteur clé d'analyse de la mortalité routière dans le département. En tenant compte des variations annuelles des levers et couchers du soleil, **les plages nocturnes concernent ainsi 21 des 39 décès survenus en 2017, soit 54% des accidents mortels.**

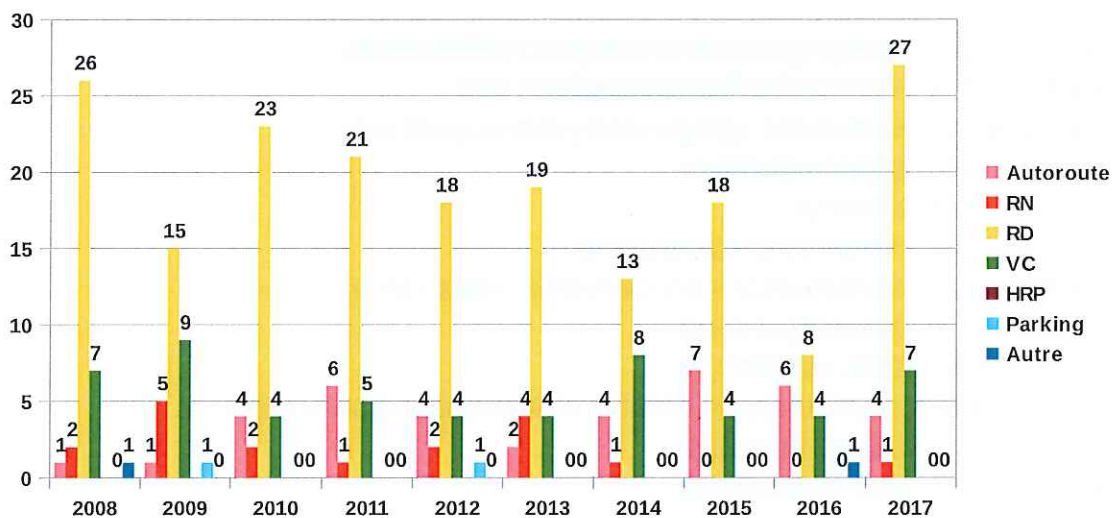
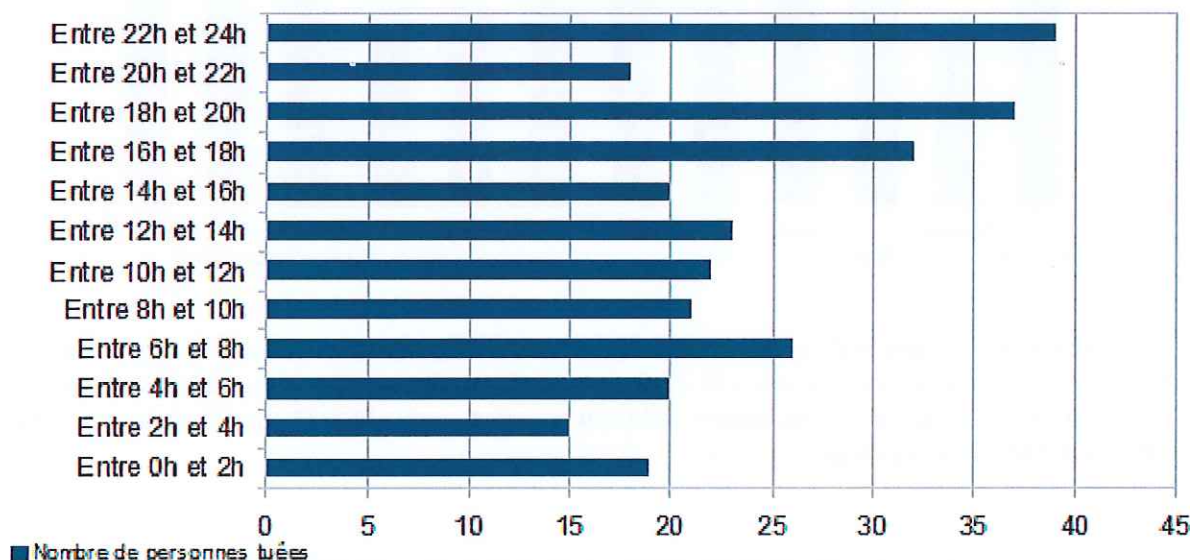
Nombre de personnes tuées par tranche horaire en 2017



**Les accidents survenus entre 4 heures et 6 heures du matin correspondent généralement aux jours de fin de semaine et de fins de mois, occasions de grands départs sur les routes (par exemple, jeudi 22 juin – nuit suivant la fête de la musique –, samedi 22 juillet, dimanche 30 juillet, mercredi 30 août, samedi 2 septembre – week-end précédent la rentrée des classes –, vendredi 29 septembre et dimanche 9 décembre). Les accidents survenus entre 10 heures et 12 heures se sont quant à eux déroulés trois fois sur cinq un dimanche.**

Sur dix ans, les tendances dégagées diffèrent légèrement, comme le montre le graphique ci-dessous. Une explication plausible de cette différence peut être trouvée dans l'**augmentation du temps passé sur les routes** : en 2017, le pic des accidents est soit plus tôt (entre 4 heures et 6 heures, et non entre 6 heures et 8 heures), soit plus tard (entre 18 heures et 20 heures, et non entre 16 heures et 18 heures).

**Analyse du nombre de personnes tuées par tranche horaire  
De 2008 à 2017**



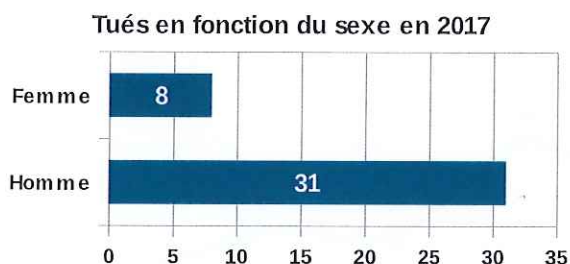
### 3. RÉPARTITION SPATIALE DES PERSONNES TUÉES DE 2008 À 2017

Une part importante des personnes tuées sur les routes du département au cours des dix dernières années l'ont été sur des routes départementales, en raison notamment des nombreux carrefours que l'on y trouve et des vitesses élevées qui y sont pratiquées.

Plus spécifiquement, sur les années 2013-2017, **29 % des personnes décédées sur les routes du département le sont, hors agglomération, sur des routes bidirectionnelles sans séparateur central** – pour lesquelles la vitesse maximale autorisée a été abaissée, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2018, de 90 à 80 km/h.

#### 4. ANALYSE DU COMPORTEMENT DES PERSONNES IMPLIQUÉES

##### a. Sexe des victimes

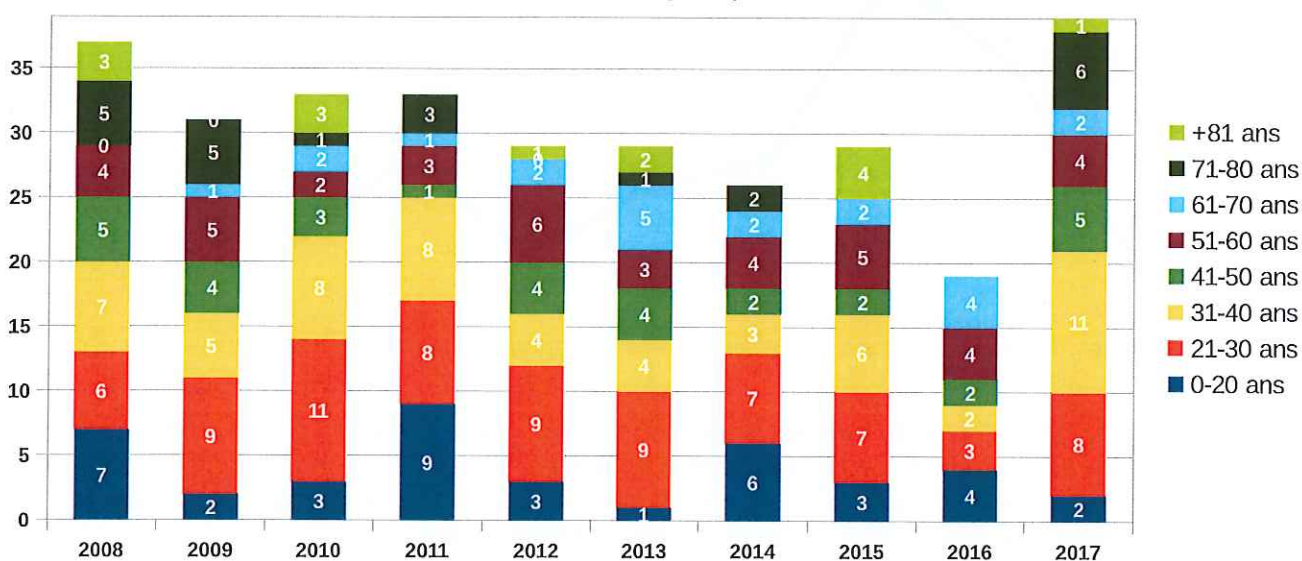


La description générale des personnes victimes d'accidents mortels en 2017 révèle une **forte proportion d'hommes** (79%). En moyenne décennale (2008-2017), cette proportion est même légèrement supérieure, avec 82 %.

##### b. Âge des victimes

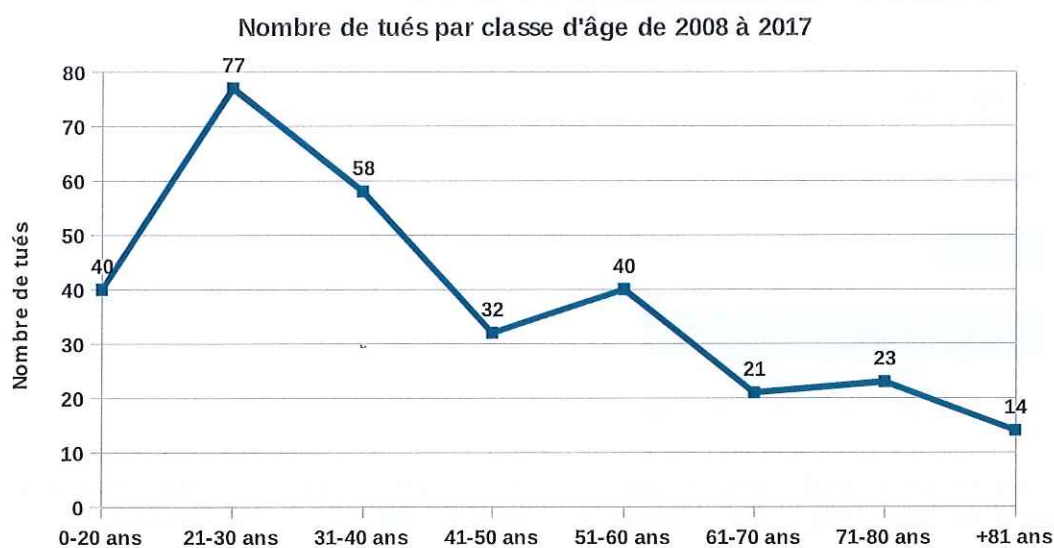
L'analyse de la répartition des personnes tuées en fonction de leur âge montre que celle-ci varie sensiblement d'une année à l'autre.

Répartition des tués par tranche d'âge et par année de 2008 à 2017

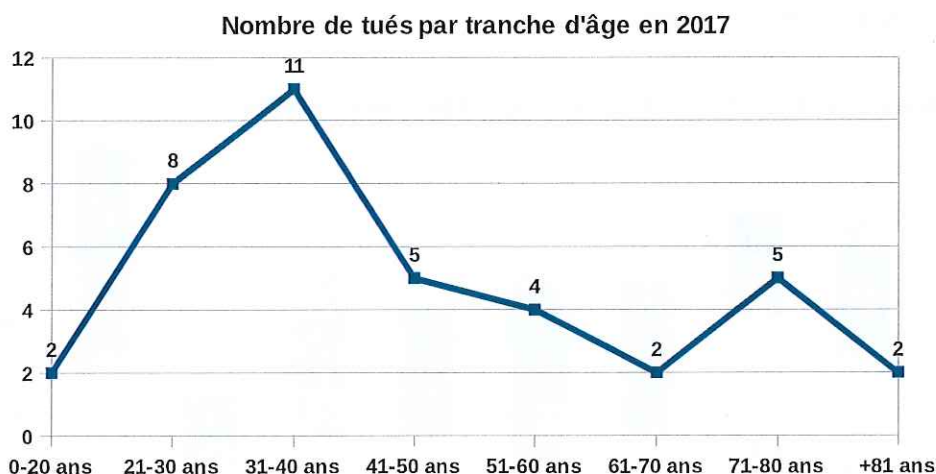


La courbe ci-dessous montre toutefois clairement que, en moyenne sur les années 2008-2017, **les principales victimes d'accidents mortels de la route sont les jeunes : plus de la moitié des personnes décédées avaient ainsi entre 21 et 40 ans, avec un pic entre 21 et 30 ans** (taux de 51 pour un million de 18-24 ans tués sur la période 2013-2017, contre 23 pour un million tous âges confondus) ; passé cet âge, le nombre de victimes est une fonction presque linéairement décroissante de leur âge.





Ce constat est notamment valable en 2017, avec toutefois la particularité que les personnes d'âge compris entre 71 et 80 ans y ont été plus exposées aux accidents mortels (13%) que sur la moyenne décennale (7,5% ; cf. la courbe ci-dessous).

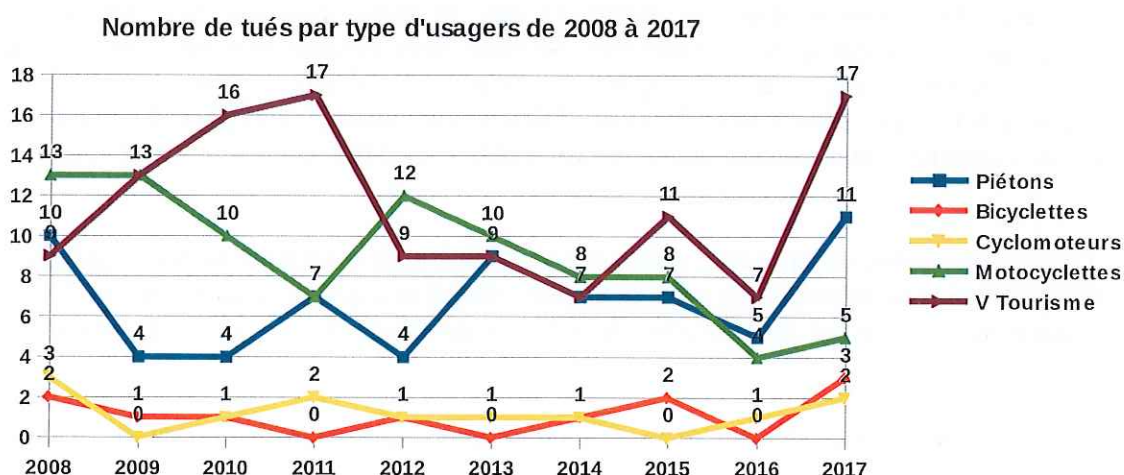


**En 2017, plus précisément, l'âge moyen des victimes d'accidents mortels est d'environ 45 ans, et l'âge médian de 40 ans.** L'écart-type est, quant à lui, de 19 ans. La plus jeune victime était âgée de 16 ans (accident de motocross avec un véhicule léger, VL), la plus âgée de 86 ans (VL contre un obstacle suite à un malaise). Plus en détails, on relèvera que :

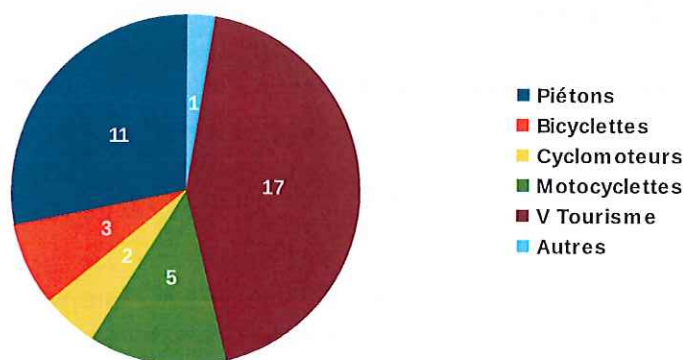
- **Parmi les huit victimes âgées de plus de 70 ans, quatre étaient des piétons** (sur un total de onze piétons décédés), et tous sont décédés en ville ;
- **Parmi les sept plus jeunes personnes tuées, quatre étaient des femmes.** Elles étaient toutes au volant de leur véhicule, dont elles ont perdu le contrôle, soit du fait d'une vitesse excessive (deux cas), soit du fait d'une somnolence (deux cas). Ces jeunes femmes représentent 40% des collisions avec un élément extérieur ;
- **De manière générale, en 2017, cinq des huit femmes décédées étaient âgées de moins de 35 ans et seules au volant de leur véhicule.** Les deux piétonnes décédées étaient âgées de 70 et 72 ans et ont été renversées, l'une par un véhicule en perte de contrôle, l'autre lors d'une manœuvre en marche arrière. Une seule est décédée dans un choc VL contre VL.

### c. Catégories d'usagers victimes

L'analyse de la typologie des accidents des dix dernières années révèle que **les conducteurs de véhicules légers et deux-roues motorisés représentent les trois-quarts des victimes d'accidents mortels**. Ces deux catégories sont représentées en proportion presque égale – **40% pour les VL, 34% pour les 2RM** (26 % sur la période 2013-2017, contre 30 % pour la région d'Île-de-France mais 23 % pour la France métropolitaine) –, les piétons constituant quant à eux 21% des personnes décédées et les deux-roues non-motorisés 4%.



**Nombre de tués par type d'usagers en 2017**



Conformément aux années précédentes, **les véhicules légers sont, en 2017, les plus représentés dans les accidents mortels (44%)**. On relèvera par ailleurs que sur les 17 décès constatés dans des véhicules légers en 2017, 13 (soit 33% de l'ensemble des tués sur la route cette année) concernent des personnes à la fois auteurs et victimes de l'accident ; deux victimes de véhicules légers seulement étaient des passagers (5%) et deux autres étaient conductrices d'un véhicule percuté par le véhicule à l'origine de l'accident (5%).

Enfin, **22 victimes d'accidents mortels en 2017 (soit 56% du total) étaient des usagers vulnérables**, percutés par un véhicule léger ou un poids-lourd (piétons pour 28%, cyclistes pour 8%), **ou des deux-roues motorisés (21%)**. Sur ces 22 personnes tuées, 10 à 12 (soit environ la moitié) n'étaient pas responsables de l'accident mais victimes de la conduite dangereuse d'un véhicule léger ou d'un poids-lourd.



Plus généralement, l'analyse de la répartition des types d'usagers décédés sur la route entre 2008 et 2017 montre combien **les piétons, cyclistes et deux-roues motorisés sont particulièrement touchés.**

#### **d. Analyse des facteurs aggravants**

Parmi l'ensemble des facteurs aggravants, **les comportements à risques** (alcool, stupéfiants, vitesse et perturbateurs) **expliquent, en 2017, 52% des accidents mortels.**

**L'alcool était présent dans au moins 13 des 39 décès recensés (soit un tiers),** et concernait, plus précisément, quatre piétons tués sur onze, deux motards tués sur quatre, les deux conducteurs de scooters tués et, enfin, cinq des conducteurs de véhicules légers tués sur 17. **On relèvera par ailleurs que dans 8 des 13 cas où l'alcool était présent (soit près des deux-tiers), celui-ci était combiné à une consommation de cannabis ;** en 2017, aucun autre stupéfiant n'a été identifié.

**La consommation de cannabis, précisément, constitue le deuxième facteur aggravant le plus présent, devant la vitesse** – qui n'est une cause identifiée *que* dans **quatre cas** en 2017. La consommation de cannabis est ainsi détectée dans **11 cas sur 39** (en cumul avec l'alcool dans 8 de ces 11 cas).

De façon synthétique, les principaux facteurs aggravants se répartissent, en 2017, comme suit :

- **41 % des facteurs aggravants concernent la consommation de substances psychoactives (alcool et stupéfiants),** éventuellement associée à d'autres facteurs aggravants comme la vitesse ou les distracteurs ;
- **15 % relèvent de causes extérieures à la conduite** (problème de santé, défaut d'entretien du véhicule, etc.) ;
- **11 % relèvent d'une sous-estimation du danger** (vitesse prise comme facteur isolé et distracteurs comme les téléphones portables) ;
- **enfin, 33 % peuvent être caractérisés comme un manque de maîtrise du véhicule,** notamment devant le comportement dangereux de personnes vulnérables ou en raison du non-respect du code de la route (fatigue, somnolence, perte de contrôle, inattention).

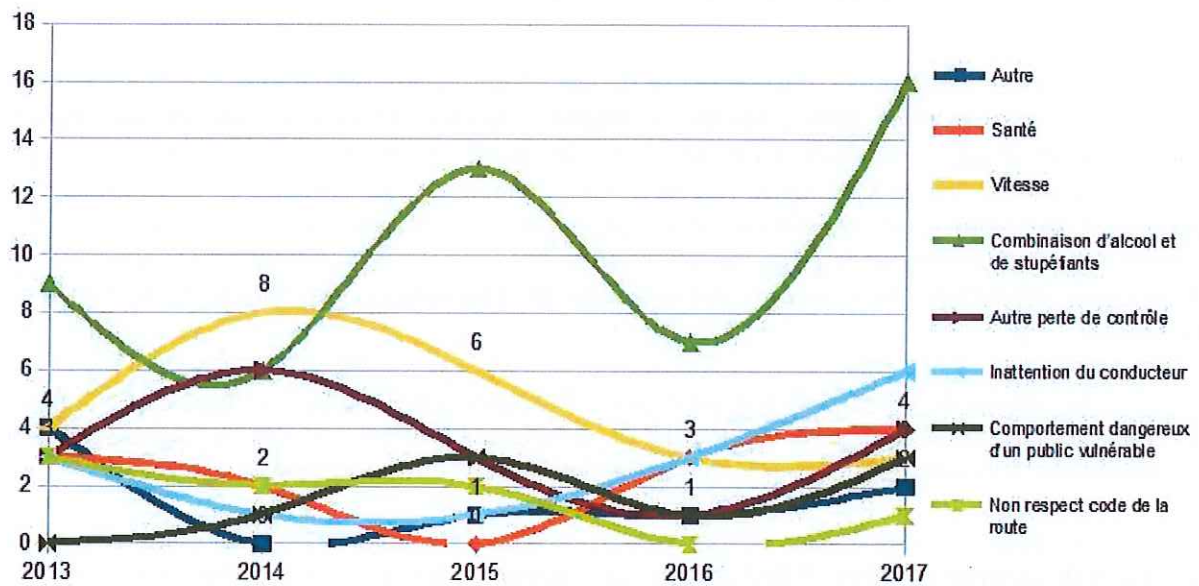
Plus généralement, lorsque l'on étudie la combinaison des facteurs aggravants sur les cinq dernières années (2013-2017), il apparaît que **la consommation de substances psychoactives (alcool et stupéfiants) est en moyenne présente dans plus de la moitié des accidents mortels :** 23 % des accidents mortels impliquaient un conducteur alcoolisé (taux similaire à celui de la région d'Île-de-France, mais contre 29 % en France métropolitaine), et 27 % un conducteur drogué (contre 23 % en région d'Île-de-France et 22 % en France métropolitaine). **La vitesse, prise comme facteur isolé, étant quant à elle présente dans près d'un cinquième des accidents mortels.**

On relèvera enfin que, toujours **sur cette période 2013-2017, la part des combinaisons d'alcool et de stupéfiants s'accroît considérablement** par rapport aux autres catégories de facteurs aggravants.

Ainsi, dans 30% des cas, sur ces cinq dernières années, **au moins deux des trois facteurs aggravants que sont la vitesse, l'alcool et les stupéfiants étaient combinés.**



Evolution de la présence d'alcool et de stupéfiants dans le nombre de décès de 2013 à 2017



De l'ensemble de ces données, on peut conclure que **la forte augmentation du nombre de décès sur les routes du Val-d'Oise en 2017 est d'abord imputable au cumul de facteurs aggravants**, qui entraînent notamment deux-roues et piétons à s'exposer à des situations à risque. Sous l'effet de la consommation d'alcool et de stupéfiants, ces publics perdent la pleine conscience du danger qu'ils représentent, en particulier lorsque les deux-roues circulent à proximité de véhicules légers et de poids lourds ou lorsque les piétons déambulent sur les grands axes de circulation.

On relèvera par ailleurs que **ces caractéristiques générales de l'accidentologie du Val-d'Oise paraissent se confirmer sur les premiers mois de l'année 2018**. Au 22 octobre 2018, 24 personnes ont trouvé la mort sur les routes du département, dont cinq piétons, deux cyclistes, six conducteurs de véhicules légers et **onze conducteurs de deux-roues motorisés**. Huit de ces accidents mortels ont eu lieu en zone gendarmerie, neuf en zone police et sept en zone CRS.

De cette analyse, se dégagent trois priorités pour la lutte contre l'insécurité routière départementale dans les cinq années à venir : **les deux-roues motorisés, la conduite après usage de substances psychoactives et la vitesse excessive**.

## IV – ENJEUX ET ORIENTATIONS D’ACTIONS POUR LES ANNÉES 2018-2022

Face à ces constats, les deux groupes de travail qui se sont réunis ont permis de dégager, pour le DGO 2018-2022, **huit principaux enjeux : quatre retenus au niveau national** (la conduite après usage de substances psychoactives, le risque routier professionnel, les jeunes et les seniors) **et quatre au niveau local** (les deux-roues motorisés, la vitesse, les distracteurs et le partage de la voirie). Comme indiqué, un accent particulier sera mis, parmi ces enjeux, sur trois d’entre eux, compte tenu de leur importance relative dans l’insécurité routière du département : **les deux-roues motorisés, la conduite après usage de substances psychoactives et la vitesse excessive,**

Pour chacun de ces enjeux, ont été définies plusieurs orientations d’actions, en matière tant (i) d’amélioration de la connaissance que (ii) de sécurisation des infrastructures, (iii) d’éducation, sensibilisation, formation et information et, enfin, (iv) de contrôle et sanction.

Ces orientations d’actions seront déclinées dans le cadre des **plans départementaux d’actions de sécurité routière (PDASR)**, qui permettront d’assurer un suivi annuel du DGO.

### ENJEU 1 : LES DEUX-ROUES MOTORISÉS

#### *Amélioration de la connaissance*

- Améliorer la connaissance des accidents de deux-roues motorisés (2RM) ;
- Identifier les itinéraires accidentogènes ;
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents.

#### *Sécurisation des infrastructures*

- Organiser des relais sur les infrastructures fréquentées par les motards lors des grandes manifestations 2RM ou sur des itinéraires touristiques très fréquentés ;
- Intégrer les problématiques liées à la circulation des deux-roues motorisés dans la réalisation des ouvrages routiers.

#### *Éducation, sensibilisation, formation et information*

- Communiquer sur la forte proportion d’accidents mortels ayant impliqué dans le département, en 2017-2018, des 2RM ;
- Réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés, journée « circuit », etc.), en mobilisant les forces de sécurité, les moto-écoles et les associations. Valoriser les conduites responsables ;
- Promouvoir le port des équipements de protection individuelle obligatoires (casques et gants) et facultatifs (vêtements renforcés, etc.), ainsi que les innovations technologiques en matière de protection individuelle (application *smartphone*, gilet airbag, etc.) ;
- Sensibiliser à la fragilité des usagers de 2RM et à la nécessité d’éviter les sur-risques (usage de substances psychoactives, vitesse inadaptée, absence d’équipements, 2RM modifié, etc.) ;
- Mettre en place une charte de qualité à destination des vendeurs et revendeurs de 2RM ;
- Valoriser les connaissances relatives aux spécificités des accidents 2RM auprès des utilisateurs de motos et cyclos, en réunissant régulièrement les acteurs du milieu

motocycliste pour favoriser le dialogue (motos clubs, associations, professionnels de vente et réparation, enseignants de la conduite) ;

- Sensibiliser les techniciens de l'infrastructure et les élus à la pratique des 2RM (opérations « motard d'un jour », etc.).

### ***Contrôle et sanction***

- Renforcer les contrôles de la conformité des cyclomoteurs (y compris les contrôles préventifs, par exemple aux abords des établissements scolaires) ;
- Renforcer les contrôles de conduite après usage de substances psychoactives sur cette population sensible ;
- Réaliser des contrôles sur les casques et gants, en incitant par ailleurs au port d'équipements de protection individuelle additionnels ;
- Cibler les contrôles de 2RM sur les axes et périodes accidentogènes ;
- Définir et mettre en œuvre les stratégies judiciaires de lutte contre les rodéos motorisés.



## ENJEU 2 : LA CONDUITE APRÈS USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

### *Amélioration de la connaissance*

- Améliorer la connaissance des accidents liés à l'alcool ou aux stupéfiants, en partenariat avec le dispositif d'appui territorial de la MILDECA, l'agence régionale de santé et les professionnels de santé ;
- Poursuivre l'amélioration de la collecte des informations sur l'alcool et les stupéfiants lors des contrôles et accidents.

### *Sécurisation des infrastructures*

- Développer le réseau de transports en commun (linéaire, fréquence).

### *Éducation, sensibilisation, formation et information*

- Apprendre aux usagers à mieux estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre. Renforcer les éléments de langage sur les délais de récupération ;
- Renouveler les campagnes publicitaires sur les risques liés aux addictions, et informer des effets de la consommation d'alcool et de drogues (sur le champ visuel, le temps de réaction, les réflexes, etc.) ;
- Développer, en partenariat avec les forces de sécurité et de secours et les réseaux des maisons de quartier et des jeunes, des actions d'information dans les établissements scolaires et les entreprises, en veillant à ne pas adopter un discours moralisateur potentiellement contre-productif ;
- Cibler les périodes propices aux comportements à risque et mobiliser les organisateurs de soirées festives sur les risques liés à l'alcool et aux stupéfiants ;
- Développer la communication auprès des jeunes, notamment *via* la distribution de flyers à la sortie de lieux choisis (drives des fast-food, accueil des établissements de nuit, etc.), informant également sur les conséquences judiciaires d'une arrestation ;
- Développer des partenariats avec les responsables de grandes surfaces, lieux privilégiés d'approvisionnement en alcool ;
- Impliquer les services de santé des entreprises afin qu'ils effectuent des actions auprès de leurs personnels, notamment sur les risques liés à la consommation de stupéfiants au volant sur le trajet vers le travail, statistiquement importante dans le département.

### *Contrôle et sanction*

- S'assurer du respect de la réglementation applicable aux établissements servant de l'alcool (notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest) ;
- Développer les contrôles spécifiques et l'éthylotest anti-démarrage à l'égard des réitérants, tant dans le cadre administratif que judiciaire ;
- Recourir davantage à la saisie des véhicules de personnes en état de conduite sous l'empire de l'alcool ou de stupéfiants, afin de permettre à l'autorité judiciaire de mettre en œuvre les mesures de confiscation de ces véhicules ;
- Organiser des contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs, et les intensifier aux jours et heures les plus concernés par cet enjeu ;
- Renforcer le partenariat avec les acteurs du milieu sanitaire.

### ENJEU 3 : LA VITESSE

#### *Amélioration de la connaissance*

- Améliorer la connaissance des vitesses pratiquées en circulation et lors des accidents (en distinguant, dans l'analyse des accidents, les cas d'excès de vitesse et ceux de vitesse non adaptée aux circonstances) ;
- Rechercher une lecture électronique de la vitesse du véhicule lors des accidents mortels afin d'obtenir une expertise fine (enregistreurs de bord) ;
- Diffuser mensuellement les points de contrôle ;
- Renforcer les messages transmis par les moniteurs d'auto-écoles, acteurs clés.

#### *Sécurisation des infrastructures*

- Promouvoir la mise en cohérence des vitesses, en intégrant la logique d'itinéraire ;
- Renforcer la lisibilité de l'infrastructure, notamment en virages et en intersections ;
- Développer l'installation de radars pédagogiques sur les tronçons où la vitesse a été modifiée.

#### *Éducation, sensibilisation, formation et information*

- Promouvoir l'éco-conduite ;
- Sensibiliser davantage les conducteurs aux notions de freinage et de distances de sécurité ; promouvoir les stages de perfectionnement à la conduite dans les situations à risques ;
- Sensibiliser les usagers aux conséquences de vitesses inadaptées (aussi graves qu'un excès de vitesse, même si plus difficiles à appréhender) ;
- Mener des campagnes de sensibilisation des usagers de la route aux trajets quotidiens et à la faiblesse des gains de temps liés à une vitesse excessive par rapport aux risques encourus ;
- Mener des campagnes sur la nécessité de contrôler régulièrement l'état de son véhicule et sur le fait que les vitesses élevées sollicitent plus fortement la mécanique ;
- Communiquer en temps voulu sur l'impact de l'abaissement de 90 km/h à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée sur les routes à double sens sans séparateur central, en rappelant le fait que le caractère fortement accidentogène de ces routes.

#### *Contrôle et sanction*

- Développer les mesures judiciaires alternatives aux poursuites d'infractions routières ;
- Maintenir un haut niveau de contrôles, tout en veillant à adopter une communication susceptible d'engendrer une meilleure acceptation sociale de ces derniers.



## ENJEU 4 : LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

### *Amélioration de la connaissance*

- Améliorer la connaissance des accidents lors de trajets domicile-travail et lors d'une utilisation professionnelle ;
- Etudier et comparer la sinistralité routière des différents secteurs d'activité du département afin de cibler plus précisément les actions d'information ;
- Construire une base de données « risques routiers en milieu professionnel » ;
- Travailler avec les branches professionnelles qui font face à des risques routiers spécifiques (horaires décalés, nombreux déplacements, fatigue, etc.) ;
- Favoriser les rencontres et échanges entre IDSR et ISRE.

### *Sécurisation des infrastructures*

- Inviter les entreprises à dialoguer avec les gestionnaires d'infrastructures en cas de problèmes spécifiques d'accès au lieu de travail, quel qu'en soit le mode.

### *Éducation, sensibilisation, formation et information*

- Sensibiliser les salariés à la préparation de leurs déplacements, et les entreprises à l'utilisation des outils numériques permettant de limiter ces derniers (dans une perspective tant sécuritaire qu'écologique) ;
- Sensibiliser les employeurs à la nécessité d'établir un protocole permettant de communiquer avec leurs salariés itinérants en dehors des moments de conduite. Inciter à réduire l'utilisation du *bluetooth* au volant. Informer les employeurs sur leurs obligations en matière de sécurité et sur leur responsabilité pénale associée ;
- Promouvoir les formations à la conduite et les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et administrations. Orienter vers la CCI les entreprises souhaitant mettre en place un PDE ou PDIE. Inciter les entreprises à communiquer sur les actions de sécurité routière qu'elles mettent en œuvre, notamment dans le cadre de l'élaboration de leurs PDM ;
- Participer à la formation des auto-entrepreneurs organisée par les CCI et conduire des actions auprès des TPE (afin, notamment, de sensibiliser les sociétés de livraison à vélo ou 2RM) ;
- Développer les contacts avec la médecine du travail ;
- Renforcer les actions d'information et de sensibilisation dans les centres de formation d'apprentis et les lycées professionnels, en lien avec le tissu professionnel, les forces de sécurité, le monde médical et les professionnels de la conduite ;
- En lien avec la CRAMIF, définir le statut de l'accidenté ;
- Réactiver les enquêtes ECPA.

### *Contrôle et sanction*

- Contrôler strictement l'équipement des véhicules de service ;
- S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite ;
- Viser particulièrement, lors des contrôles routiers, les conducteurs d'utilitaires de plateformes logistiques.



## ENJEU 5 : LES JEUNES

### *Amélioration de la connaissance*

- Développer la connaissance de l'accidentalité et des facteurs de gravité des accidents liés aux différents modes de déplacement des jeunes ;
- Recenser les structures accueillant des jeunes (écoles, associations sportives et culturelles, etc.) et diversifier les réseaux d'information.

### *Sécurisation des infrastructures*

- Développer les aménagements sécurisés aux abords des établissements de formation et de loisirs ;
- Optimiser la circulation aux abords des établissements fréquentés par les jeunes, en intégrant l'ensemble des modes de déplacement, et plus particulièrement la marche.

### *Éducation, sensibilisation, formation et information*

- Sensibiliser les structures éducatives, sportives et culturelles accueillant du jeune public, ainsi que les entreprises accueillant des apprentis, au risque routier des jeunes. Leur transmettre les données relatives à l'accidentalité de ces derniers, en vue de leur diffusion ;
- Favoriser l'initiative des jeunes pour diffuser des messages de sécurité ou organiser des actions de sensibilisation, par exemple dans le cadre du service civique ;
- Sensibiliser les écoles, universités et associations étudiantes aux risques encourus dans les déplacements en cas de consommation d'alcool ou de stupéfiants et en cas d'excès de vitesse ;
- Utiliser davantage Internet et les réseaux sociaux pour diffuser des messages de prévention, notamment aux abords des week-ends, départs en vacances et veilles de jours fériés ;
- Remettre systématiquement un guide de recommandations de bonnes pratiques lors de la délivrance d'un nouveau permis ;
- Mener une importante campagne de sensibilisation des jeunes à la nécessité de porter des équipements de sécurité à vélo et en deux-roues à moteur (casques, vêtements réfléchissants, gants, etc.), en mettant en avant la primauté de la sécurité sur l'apparence esthétique ;
- Développer les projets menés en partenariat avec l'Education nationale et les forces de sécurité et de secours, notamment auprès des jeunes des quartiers prioritaires de la politique de la ville. Lutter contre la pratique du rodéo urbain, en lien avec les animateurs de quartier et associations.

### *Contrôle et sanction*

- S'assurer du respect des règles de circulation aux abords des établissements accueillant des jeunes ;
- Cibler les périodes propices aux comportements dangereux des jeunes sur la route.

## ENJEU 6 : LES SÉNIORS

### *Amélioration de la connaissance*

- Développer la connaissance de l'accidentalité et des facteurs de gravité des accidents liés aux différents modes de déplacement des séniors ;
- Améliorer la connaissance de l'accidentalité des conducteurs et piétons séniors liée à une diminution des réflexes ou de la mobilité.

### *Éducation, sensibilisation, formation et information*

- Organiser des remises à niveau théoriques et pratiques à destination des séniors ;
- Organiser, en lien avec les CCAS, des conférences et ateliers « santé et conduite » sensibilisant à la diminution des capacités physiques avec l'âge (réflexes, vue, audition, motricité, etc.), en prévoyant notamment l'intervention d'assureurs ;
- Promouvoir le contrôle des aptitudes à la conduite avec audiomètre, visiomètre et réactiomètre. Envisager l'organisation de visites médicales pour toute personne qui, à partir d'un certain âge, aurait été responsable d'un accident ou d'une infraction au code de la route ayant motivé un retrait de points ;
- Informer des aides à la conduite et possibilités d'adaptation des véhicules aux effets du vieillissement ;
- Sensibiliser, par des outils adaptés à la communication auprès des séniors (presse locale, courriers, etc.), aux déplacements à pied et à l'importance d'être vu, notamment la nuit ;
- Développer des actions intergénérationnelles permettant une meilleure connaissance mutuelle des usagers ;
- Développer, en lien avec les communes, la promotion des moyens de transport alternatifs à la conduite automobile, comme le co-voiturage et les transports en commun ;
- Mener des actions de communication et de sensibilisation, en lien avec le corps médical, sur les effets des usages de certains médicaments.

### *Contrôle et sanction*

- Développer le recours à des stages de sensibilisation aux dangers de la conduite dans le cadre de mesures judiciaires alternatives à la sanction pénale.
- Renforcer les contrôles médicaux visant à suspendre l'aptitude à la conduite sur la base de rapports d'initiative des forces de l'ordre ou à la suite d'infractions contraventionnelles ou délictuelles.

## ENJEU 7 : LES DISTRACTEURS

### *Amélioration de la connaissance*

- Améliorer la connaissance des accidents liés aux distracteurs, notamment par la construction d'une base de données sur les sources de distractions au volant ;
- Sensibiliser les conducteurs à la bonne connaissance de leur véhicule (et notamment des commandes au volant).

### *Sécurisation des infrastructures*

- Optimiser et simplifier la lisibilité de la signalisation routière (trop de panneaux peuvent conduire à une situation de stress).

### *Éducation, sensibilisation, formation et information*

- Sensibiliser les parents à l'importance de montrer l'exemple afin de bannir l'utilisation du téléphone au volant pour les générations futures ;
- Sensibiliser – notamment lors des stages de récupération de points – au fait que les aides à la conduite (régulateur, ABS, radars de recul, etc.) n'exonèrent pas le conducteur de sa vigilance ;
- Inciter les auto-écoles à former leurs élèves aux risques liés à l'utilisation de distracteurs, par exemple par la remise symbolique au moniteur par l'élève de son téléphone avant le démarrage du véhicule ;
- Sensibiliser les référents en entreprise et former les IDSR aux risques liés à la conduite avec un téléphone et aux autres distracteurs ;
- Informer les conducteurs de ce qu'en cas d'accident, l'utilisation de distracteurs est un indice de leur responsabilité.

### *Contrôle et sanction*

- Poursuivre la répression de l'utilisation des distracteurs en développant les contrôles banalisés, dans le cadre de la politique pénale mise en œuvre par le procureur de la République.



## ENJEU 8 : LE PARTAGE DE LA VOIRIE – PIÉTONS ET CYCLISTES

### *Amélioration de la connaissance*

- Améliorer la connaissance de l'accidentalité des cyclistes et des piétons ;
- Améliorer la connaissance des difficultés de déplacement de certains usagers.

### *Sécuriser les infrastructures*

- Inciter au développement d'infrastructures favorisant les déplacements des usagers vulnérables (piétons, cyclistes) ;
- Développer des zones de circulation apaisée.

### *Éducation, sensibilisation, formation et information*

- Réaliser des campagnes d'information sur le thème du partage de la route ;
- Sensibiliser les piétons et les cyclistes à leurs propres comportements et responsabilité. Les inciter à porter des équipements de sécurité et à être visibles ;
- Enseigner à circuler à vélo en sécurité (pistes vélo, rallyes, etc.) et sensibiliser à la pratique en ville des modes alternatifs de transport (roller, skateboard, etc.) ;
- Mettre en place des actions spécifiques à destination des publics jeunes et seniors. Sensibiliser les enfants du primaire aux dangers de la rue, et les parents à leurs responsabilités légales ;
- Former davantage les policiers municipaux, aménageurs et gestionnaires d'infrastructures aux risques spécifiques encourus par les usagers vulnérables ;
- Développer la délivrance de permis piétons.

### *Contrôle et sanction*

- Réaliser des contrôles préventifs des bicyclettes (éclairage, pneus, etc.) ;
- Verbaliser les conducteurs ne respectant pas la priorité des piétons régulièrement engagés ;
- Verbaliser les conducteurs de 2RM en stationnement gênant sur les trottoirs ;
- Verbaliser les parents en stationnement « sauvage » aux abords des écoles.



## GLOSSAIRE

- CNCR : conseil national de sécurité routière
- DGO : document général d'orientations
- IDSR : intervenant départemental de sécurité routière
- ISRE : intervenant de sécurité routière en entreprise
- MILDECA : mission interministérielle de lutte contre les drogues et les conduites addictives
- ODSR : observatoire départemental de sécurité routière
- PDASR : plan départemental d'actions de sécurité routière
- PDCR : plan départemental de contrôle routier
- PL : poids lourd
- VL : véhicule léger
- 2RM : deux-roues motorisés





Internet des services de l'Etat dans le département : <http://www.val-doise.gouv.fr>  
5, avenue Bernard Hirsch – 95010 CERGY-PONTOISE CEDEX – Tel : 01.34.20.95.95 – Fax : 01.30.32.24.26

