



Yvelines
Le Département



PRÉFET DES YVELINES



MINISTÈRE DE LA JUSTICE

Document Général d'Orientations de sécurité routière dans les Yvelines

2019-2022

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

PREFACE

Le document général d'orientations (DGO) de sécurité routière pour les années 2018-2022 est le fruit d'un travail d'analyse, de réflexion et de débat entre l'ensemble des partenaires qui concourent à la sécurité routière : les services de l'État, la Justice, les élus, les gestionnaires de voirie, les forces de l'ordre ainsi que les associations de prévention ou d'usagers.

S'appuyant sur l'observation et la compréhension des chiffres de l'insécurité routière des cinq années passées, le DGO met en lumière les caractéristiques lourdes de l'accidentologie sur le réseau routier des Yvelines, et les actions pour y remédier.

Nous remercions tous ceux qui ont contribué à ce travail et sommes convaincus que c'est par l'échange et un travail commun que nous améliorerons la sécurité routière.

Le Président du Conseil
départemental

Le Préfet

Le Procureur de la République
de Versailles

Pierre Bédier

Jean-Jacques Brot

Vincent Lesclous

1. Analyse des accidents corporels sur la période 2012-2016 par comparaison avec la période 2007-2011 ainsi qu'avec les données de la Grande Couronne

Cette analyse est réalisée à partir des données du fichier national des accidents corporels fournies par les forces de l'ordre. Malgré un travail important de fiabilisation, certaines précisions peuvent être manquantes : suite à un défaut de renseignement de la base ou suite à une impossibilité par nature (par exemple, la vitesse pratiquée par les usagers ne peut pas être mesurée à l'issue d'un accident : elle est parfois estimée). Les données sur les accidents mortels sont plus précises, bien que leur interprétation puisse être parfois moins généralisable en raison de la plus faible occurrence de ce type d'accidents.

Afin de déterminer les enjeux prioritaires, l'accidentalité du département est comparée, lorsque les données sont disponibles, à un groupe d'accidents plus nombreux considéré comme référence et donc comme le niveau de sécurité « normal ». La référence choisie pour cette étude est la grande couronne parisienne qui regroupe les départements de Seine et Marne, des Yvelines, de l'Essonne et du Val d'Oise. Pour ces quatre départements, la population réside majoritairement en zone urbaine et le réseau connaît une forte intensité de circulation incluant un trafic de transit en raison de son appartenance au bassin d'emploi de l'agglomération parisienne.

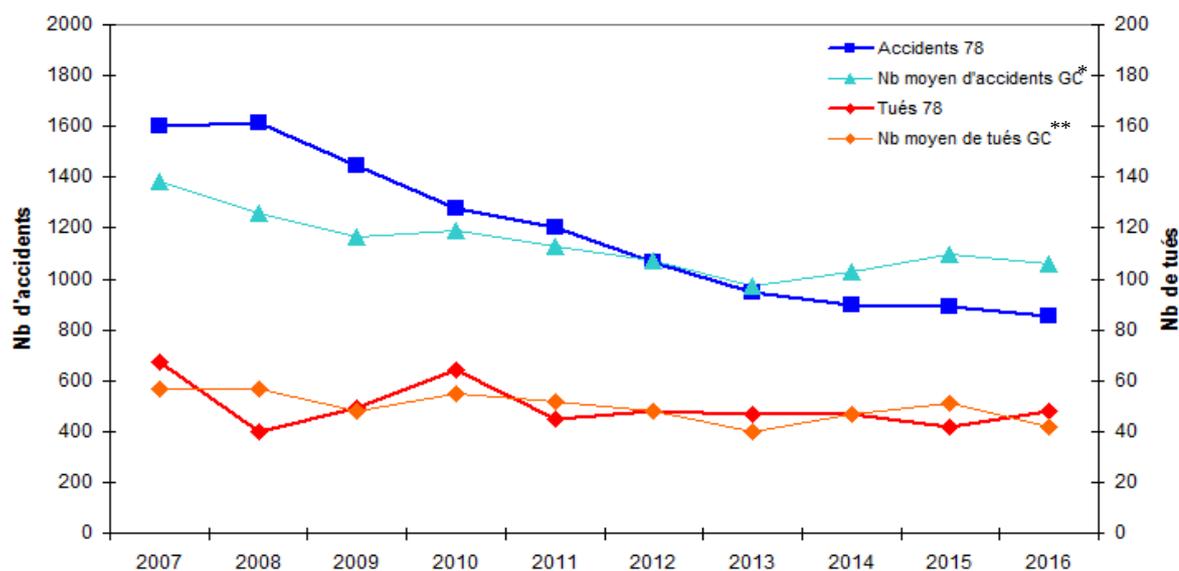
La suite de cette partie se limite aux principaux enseignements, le lecteur pourra trouver plus de précisions en annexe.

1.1. L'accidentologie diminue de façon continue dans les Yvelines depuis 2009 mais la mortalité stagne depuis 2011

En moyenne, par semaine, on recense 18 accidents, 0,9 tué et 24 blessés.

Par rapport à la période 2007 à 2011, on note une **baisse de tous les indicateurs** :

- 35 % du nombre d'accidents
- 12 % du nombre de tués
- 33 % du nombre de blessés.



* GC : grande couronne

** Nb de tués sur l'ensemble de la grande couronne divisé par 3, soit le nombre de départements composant la GC

On note **une baisse continue de l'accidentologie depuis 2009 dans les Yvelines** (7 137 accidents sur la période 2007-2011 contre 4 659 de 2012 à 2016) au contraire de la grande couronne pour laquelle le nombre d'accidents repart à la hausse en 2014.

On note également **une baisse de la mortalité dans les Yvelines** (265 tués sur 2007-2011 à 232 sur 2012-2016).

Cependant depuis 2011, le nombre de tués annuel ne baisse pas et repart même à la hausse en 2016 avec 48 tués, puis 49 en 2017. Il s'agit d'un écart et d'un nombre d'occurrences trop faible pour qu'ils soient significatifs.

1.2. Les principaux enjeux

➤ La vitesse

27 % des accidents mortels ont une vitesse excessive ou inadaptée comme facteur déclenchant (source forces de l'ordre), en faisant la principale cause de mortalité dans le département des Yvelines avec 60 tués. La poursuite des contrôles est donc nécessaire.

➤ l'alcoolémie / les stupéfiants

8 % des accidents corporels impliquent un conducteur avec une **alcoolémie illégale**, part supérieure à celle de la grande couronne (7 %).

71 % des accidents corporels avec alcool impliquent un usager avec un **taux d'alcool délictuel**.

La part de l'alcool dans les **accidents mortels** représente **21 %**.

Sur les 47 accidents mortels avec un conducteur au taux illégal, **71 % se produisent de nuit**.

Tous les jours de la semaine sont concernés. Cependant, du lundi au vendredi, les accidents avec alcool surviennent plutôt en soirée (19 h – minuit) et le week-end, ceux-ci se produisent plutôt dans la nuit (minuit – 6h00).

Les accidents mortels impliquant un usager **sous l'emprise de stupéfiants** représentent **16 % de l'ensemble des accidents mortels du département**.

➤ Les seniors

18 % des tués sont des seniors (65 ans et plus).

Cette part, supérieure à celle de la grande couronne (13 %), est en augmentation par rapport aux cinq années précédentes, notamment pour les usagers de véhicules légers et les cyclistes.

➤ Les jeunes

19 % des tués sont âgés de **18 à 24 ans**.

Le nombre de **tués pour la classe des 14–17 ans ne parvient pas à baisser (4 %)**. Cette part est également supérieure à celle de la grande couronne (3 %).

➤ **Les trajets professionnels**

Dans 54 % des accidents corporels dont le trajet est connu, **un usager est en déplacement sur son trajet professionnel**. Cette part est supérieure à celle constatée sur la grande couronne (51 %).

20 % des tués le sont sur **un trajet professionnel**.

Les **tués motocyclistes** représentent **39 % des tués** sur ce type de trajet.

➤ **Les piétons**

On note une **augmentation de la part des accidents corporels impliquant un piéton (18 %), y compris les mortels**. La part de l'ensemble de ces accidents est supérieure à celle de la grande couronne (16 %).

Les **piétons** représentent **23 % des tués** du département.

Parmi ceux-ci, 37 % ont 65 ans ou plus. Cette part reste stable en valeur absolue.

Pour **les jeunes de 0 à 13 ans**, on note **une augmentation significative du nombre de tués piétons** par rapport aux cinq années précédentes (5 tués en 2012-2016 contre 3 tués en 2007-2011).

46 % des tués piétons traversent en dehors des passages piétons.

La moitié des accidents corporels impliquant un piéton se produit sur les passages piétons.

(Attention : un piéton peut être en tort sur un passage piéton et au contraire en règle en dehors)

Les **accidents de piétons hors agglomération** représentent seulement **8 % des accidents corporels impliquant un piéton**, mais cette part est en augmentation par rapport aux cinq années précédentes (7 %).

➤ **Les 2 roues lourds** (> 125 cm³)

On constate que la situation des **usagers de 2 roues lourds** reste préoccupante dans les Yvelines. En effet, ces usagers sont impliqués dans **20 % des accidents** et les tués de cette catégorie sont dénombrés dans **25 % des accidents mortels**. Ces deux valeurs sont supérieures à celles de la grande couronne.

63 % des tués en 2 roues lourds sont responsables de l'accident.

Parmi les accidents corporels sans victime décédée, le motard n'est responsable que dans 41 % des cas.

32 % des tués motocyclistes le sont sur leur trajet professionnel.

28 % des tués motocyclistes ont un permis de conduire datant de moins de 3 ans. La moitié de ces accidents ont lieu le vendredi soir. Un manque d'expérience ou une surestimation de ses capacités pourrait être attribuée dans ces cas au motard. D'après divers témoignages, on relève également des accidents dus à une reprise de la moto après une longue période sans conduire.

On note également une augmentation de la part des tués non casqués (7 %) par rapport aux cinq années précédentes (4 %).

1.3. Localisation des accidents sur le territoire

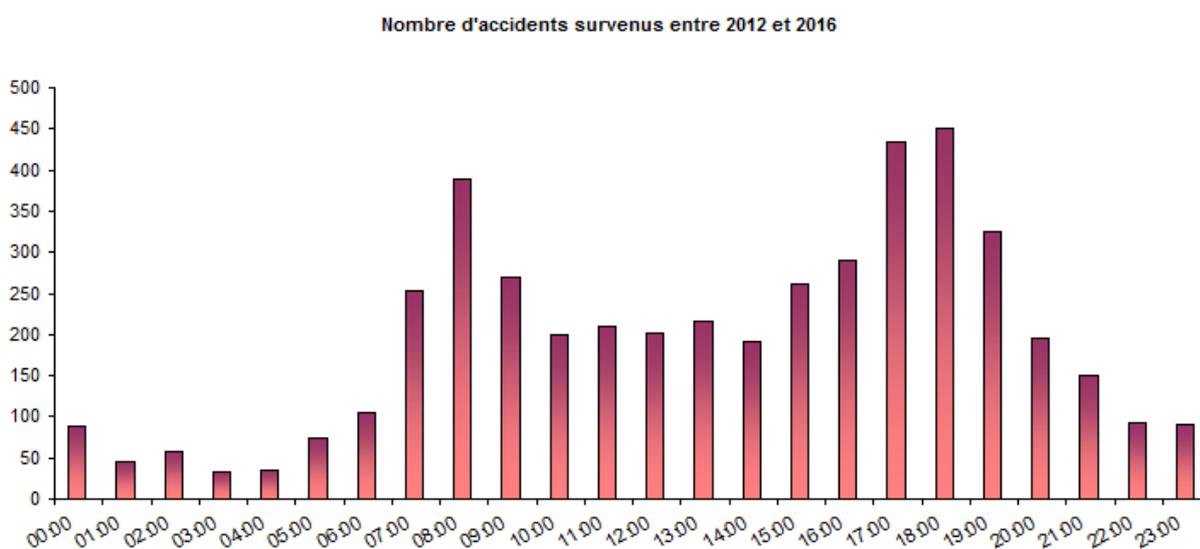
53 % des tués sont recensés sur le **réseau départemental**. Ce taux est à pondérer en fonction du trafic et du linéaire du réseau. En effet, ce réseau routier constitue l'essentiel du réseau secondaire sur lequel la vitesse est un des facteurs principaux d'accidents (source ONISR). En revanche, l'accidentalité est diffuse sur ces axes, c'est pourquoi la majorité des zones d'accumulation d'accidents (ZAAC) sont localisées en milieu urbain et surtout autoroutier.

39 % des tués et **48 % des blessés hospitalisés** sont recensés **en agglomération**.

Les ZAAC du département (voir page 8) ne reflètent pas en général un problème d'infrastructure, mais sont très souvent liées à l'intensité du trafic. En effet, mécaniquement, le nombre d'accidents augmente avec le flux de véhicules. Néanmoins, cela signifie qu'une action sur ces zones peut se révéler plus efficace pour réduire le nombre d'accidents. C'est pourquoi les forces de l'ordre les prennent en compte dans leurs contrôles et les services de l'État dans l'implantation des radars automatiques.

1.4. Horaires et saisonnalité

Les mois de **juin et septembre** apparaissent **les plus accidentogènes et les plus meurtriers**.

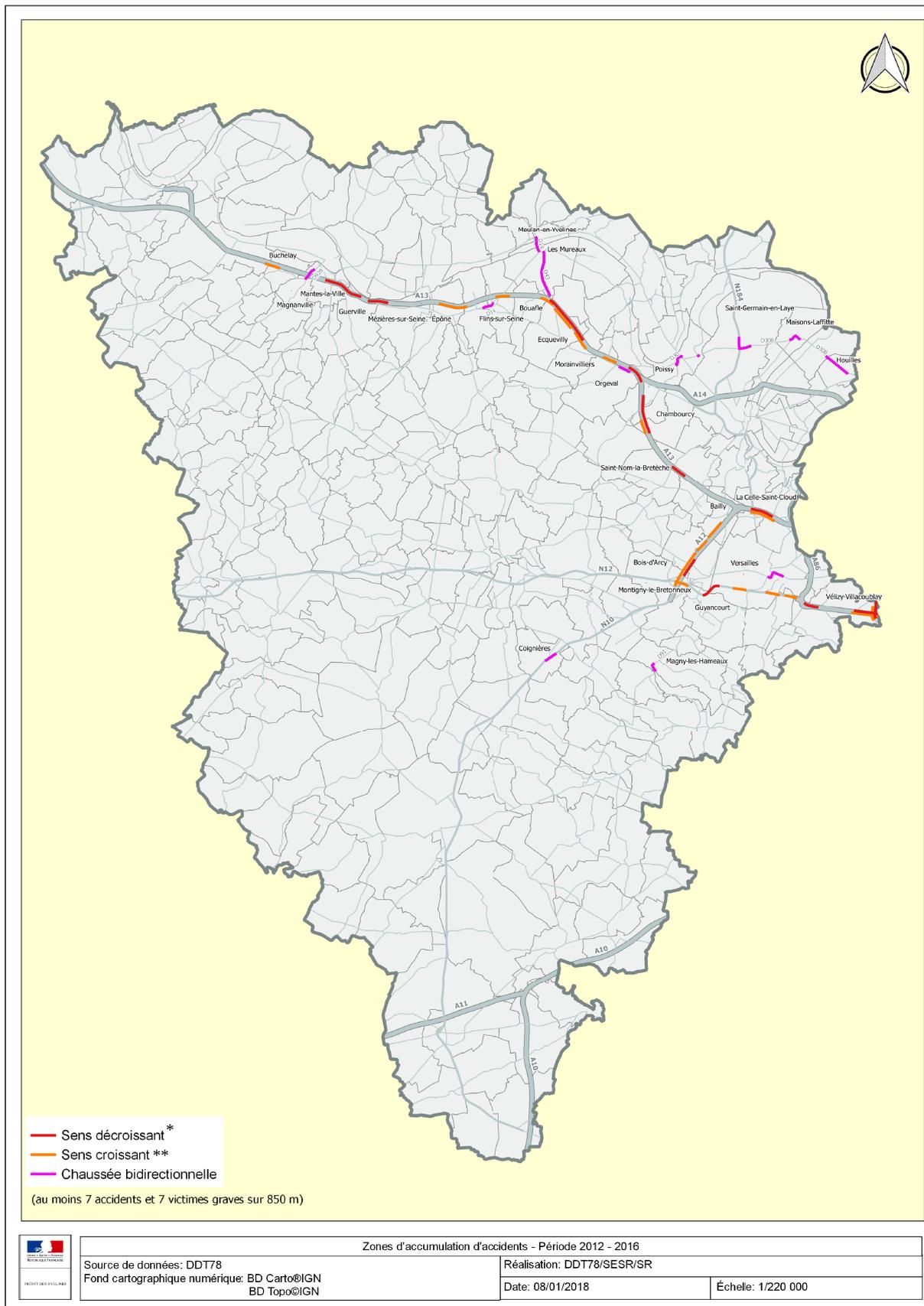


Sur la tranche horaire du matin, sont particulièrement concernés les lundis, mardis et jeudis.
Sur la tranche horaire de soirée, tous les jours de la semaine sont concernés.

La tranche horaire **16 h – 17 h est la plus meurtrière**. 1/3 des tués de cette tranche horaire sont des piétons.

Ces tranches horaires correspondent aux flux pendulaires qui constituent une part importante des déplacements réguliers et fréquents, ce qui entraîne un nombre d'accidents élevé.

Carte des zones d'accumulation d'accidents corporels (ZAAC) dans le département des Yvelines



* Sens décroissant = sens province – Paris

** Sens croissant = sens Paris – province

2. Orientations d'actions de sécurité routière pour la période 2018-2022

2.1. Première orientation : Améliorer la gouvernance en institutionnalisant un comité de suivi du DGO

Ce comité de suivi est nécessaire en raison de l'absence de structure officielle réunissant à la fois l'ensemble des partenaires et étant compétente sur tous les leviers locaux de la sécurité routière.

Il aura pour mission d'assurer le suivi de ce plan d'action, et en particulier discuter de l'accidentologie du département, de la fiabilité des chiffres, et de la mise en œuvre des mesures décidées. En outre, un bilan des nouveaux radars installés ou en cours d'installation sera réalisé.

Il sera présidé par le directeur de cabinet du préfet et sa composition sera similaire à celle des groupes de travail qui ont participé au DGO, à savoir :

- les services de l'État ;
- le parquet ;
- les forces de l'ordre ;
- les gestionnaires de voiries ;
- les associations de sécurité routière et d'usagers de la route.

Action 1 : Institutionnaliser un comité de suivi du DGO, qui se réunira 2 fois par an sous la présidence du préfet ou de son représentant

2.2. Deuxième orientation : Poursuivre la fiabilisation de la base de données de l'accidentologie locale et faciliter les échanges de données

La base de données actuelle permet d'établir un diagnostic précis de l'accidentologie locale, qu'il faut compléter et fiabiliser davantage. Un important travail a déjà été effectué, et les systèmes d'information des forces de l'ordre et de l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) automatisent un nombre croissant de tâches.

Le bulletin d'analyse d'accident corporel (BAAC) est un document nécessairement complexe en raison du nombre de paramètres caractérisant tout accident, mais certaines données sont plus prioritaires que d'autres, en particulier la localisation précise de l'accident et du sens de circulation, qui aide à déterminer pour les gestionnaires de voirie de potentiels défauts d'infrastructure, et pour l'État, les ZAAC ou les itinéraires dangereux qui doivent faire l'objet d'un contrôle automatisé de la vitesse.

Action 2 : Prioriser la localisation et le sens de circulation lors de l'édition d'un bulletin d'analyse d'accident corporel (BAAC)

En tant qu'aide à la décision, la base de donnée de l'accidentologie locale doit être fiabilisée et consolidée sur une longue période, car il est rare qu'un problème d'infrastructure ou de vitesse sur un tronçon routier apparaisse du jour au lendemain. Cependant, dans certains cas, une remontée rapide mais partielle d'information suite à un accident peut permettre de détecter un problème qui n'avait pas encore été vu. Il est nécessaire de généraliser et de faciliter cette pratique.

Action 3 : Faciliter la remontée rapide d'informations partielles par les forces de l'ordre aux gestionnaires de voirie

Enfin, parfois, y compris en cas de blessures, des personnes accidentées n'appellent pas forcément les forces de l'ordre, et en l'absence de témoignage ou de perturbation sur le réseau routier, cette

information ne remonte pas et empêche l'édition d'un BAAC. En outre, il arrive parfois qu'à l'arrivée des forces de l'ordre, les secours (SDIS, SAMU) ont pu déjà emmener la personne, et des informations manquent alors dans la base de donnée, notamment en cas d'accident de faible gravité.

Action 4 : Étudier la possibilité de compléter la base de donnée de l'accidentologie locale par les données du SDIS, du SAMU et des hôpitaux

2.3. Troisième orientation : Décliner localement l'adaptation et la poursuite du programme de contrôle automatisé en toute transparence

L'installation de nouveaux radars fixes classiques, de radars feux ainsi que de radars tronçons est pour l'heure terminée. Les équipements désormais disponibles sont :

– les radars autonomes, soit en cas de travaux modifiant temporairement l'infrastructure (fermeture d'une voie, présence d'agents au bord de la route ...), soit en cas de zone accidentogène qui ne pouvait être traitée par les précédents programmes de déploiement, par exemple en l'absence de réseaux.

– les itinéraires de contrôle leurre, qui consistent en la sécurisation d'axes routiers secondaires où l'accidentologie est importante mais diffuse sur plusieurs kilomètres. Il s'agit de l'implantation de plusieurs emplacements radars, avec des radars leurres et un radar fonctionnel, ce dernier étant régulièrement déplacé aux différents emplacements. Les conducteurs ne peuvent distinguer un leurre, ce qui permet de sécuriser tout un itinéraire, là où un radar fixe ne serait pas efficace pour prévenir des accidents dus à la vitesse.

Action 5 : Poursuivre l'adaptation du contrôle automatisé à l'accidentologie par le déploiement des itinéraires à protéger sur le réseau secondaire, dont un bilan sera fait lors des réunions du comité de suivi du DGO

La politique de contrôle automatisée est aujourd'hui de plus en plus contestée, une partie de la population considérant que les radars sont une source de revenus pour le budget de l'État, malgré un coût de l'insécurité routière bien plus important. Il est donc nécessaire de communiquer les données précédant l'implantation d'un radar, cette dernière étant toujours justifiée par l'accidentologie.

Action 6 : Communiquer sur l'implantation de chaque nouveau radar automatique, en particulier sur les données d'accidentologie qui ont amené à cette décision

2.4. Quatrième orientation : Protéger la population des auteurs de gros délits routiers en systématisant les sanctions administratives

Depuis le 18 novembre 2016, l'article L. 325-1-1 du code de la route permet d'immobiliser le véhicule de tout conducteur se rendant coupable pour la première fois d'un excès de vitesse de plus de 50 km/h. Cette mesure est régulièrement appliquée et la majorité des immobilisations sont judiciaires et donc gérées par le parquet, notamment en cas de récidive de conduite sans permis, ou sous l'emprise de stupéfiants ou d'alcool, ou dans le cadre de gros excès de vitesse. Cependant, afin d'afficher un message clair vis-à-vis des délinquants, il est nécessaire de systématiser cette mesure, ce qui nécessite de simplifier la procédure par des délégations de signature au plus près du terrain, et de renforcer les relations de travail avec les fouriéristes. Ce travail est d'autant plus nécessaire dans la perspective de l'application des mesures du dernier Comité interministériel de sécurité routière du 9 janvier 2018, qui prévoit l'immobilisation administrative du véhicule pour 7 jours dès la première infraction liée à un taux d'alcool délictuel, une consommation de stupéfiants ou une conduite sans

permis.

Action 7 : En coordination avec le parquet, systématiser et automatiser l'immobilisation administrative et la mise en fourrière de véhicule en cas d'excès de vitesse supérieur à 50 km/h

Le nombre de conducteurs circulant sans permis en France est estimé à 600 000, soit 1,5 % des conducteurs et même 700 000 sans assurance. Or, en 2016, 2,6 % en France et 3 % dans les Yvelines des conducteurs impliqués dans les accidents corporels n'ont pas un permis valide. En France¹, ils sont même 4,2 % des impliqués dans des accidents mortels. Ces données militent pour une action coercitive plus importante envers les conducteurs sans permis ou sans assurance. Le Comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 9 janvier a prévu pour 2019 l'immobilisation du véhicule dès la première conduite sans permis, et l'article L. 324-2 du Code de la route prévoit l'immobilisation du véhicule en cas de défaut d'assurance, qui est déjà régulièrement appliquée.

Action 8 : Systématiser l'immobilisation administrative et la mise en fourrière de véhicule en cas de défaut d'assurance

D'autres mesures ont été décidées lors du dernier CISR, notamment la suspension administrative du permis de conduire en cas d'utilisation du téléphone au volant en combinaison d'une autre infraction. En outre, le préfet des Yvelines peut faire évoluer le barème des suspensions administratives dans certaines limites, et en cohérence avec le barème des réquisitions du parquet.

Action 9 : Mettre à jour le barème des suspensions administratives du permis de conduire, en concertation avec le parquet, et systématiser la suspension administrative du permis de conduire en cas d'excès de vitesse supérieur à 40 km/h

2.5. Cinquième orientation : Cibler les usagers vulnérables dans le cadre des actions sécurité routières

Une action de sécurité routière est d'autant plus efficace qu'elle a soit un fort retentissement médiatique, soit cible les bons publics. Elle doit être concentrée sur les personnes à la fois peu sensibilisées mais pouvant néanmoins être convaincues. Cependant, une action de sécurité routière cible souvent, par nature, des publics déjà sensibilisés, les plus réfractaires n'étant pas intéressés par ce type d'évènement.

Action 10 : Pour soutenir financièrement ou matériellement une action de sécurité routière, toujours se poser la question de l'atteinte du bon public et de son retentissement

Les seniors constituent une catégorie à risque dans les Yvelines, et qui va être mécaniquement de plus en plus représentée dans l'accidentologie du département en raison du vieillissement de la population. Néanmoins, cette catégorie est difficilement accessible aux actions de sécurité routière, en raison de la crainte de se voir retirer son permis pour des raisons médicales. Les communes semblent être les mieux placées pour toucher ce public, c'est pourquoi ces dernières doivent être encouragées à monter ce type d'opération, avec un soutien logistique et financier

Action 11 : Encourager les communes et associations à organiser des actions de sécurité routière à destination des seniors, en leur faisant connaître les financements disponibles, la possibilité de se voir assister d'intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) ainsi que la création de supports et déroulés types.

1 Cette donnée n'est pas fiable au niveau départemental

Les 2RM lourds sont un enjeu important pour le département des Yvelines, avec un nombre important d'accidents notamment mortels pour des conducteurs ayant leur permis depuis moins de 3 ans ou réutilisant depuis peu leur véhicule. Il paraît donc nécessaire de développer le perfectionnement de la conduite suite à l'obtention du permis A, à travers des stages pratiques. Ces stages sont envisageables sur une base régulière avec l'utilisation des pistes des centres d'examen du permis de conduire, le concours d'associations d'usagers de 2RM (CASIM, FFMC) ainsi que les forces de l'ordre.

Action 12 : Faciliter l'organisation régulière de stages pratiques de la conduite de 2 roues motorisés, et le cas échéant, les contacts et la communication afférente par exemple lors du passage de l'examen pratique.

2.6. Sixième orientation : Étendre l'éventail des mesures que l'autorité judiciaire peut prononcer à l'encontre des délinquants routiers

Les différentes sanctions administratives et judiciaires ne suffisent pas toujours à modifier les comportements de certains usagers, c'est pourquoi l'autorité judiciaire développe d'autres types de peines, soit en complément dans le cadre par exemple d'une composition pénale, soit des alternatives à la sanction dans des cas limités.

Action 13 : Pérenniser, hors les cas relevant de la forfaitisation, un stage de sécurité routière gratuit à destination de certains délinquants routiers et assuré par les personnels de l'État (DDT, forces de l'ordre) et des intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR)

En outre, l'installation d'un dispositif d'éthylotest anti-démarrage (EAD) peut être prononcée en tant que peine complémentaire, cette possibilité étant dépendante en pratique d'un nombre suffisants d'installateurs. Enfin, le Comité interministériel de sécurité routière du 8 janvier 2018 prévoit pour 2019 qu'en cas de suspension administrative du permis de conduire pour conduite sous l'emprise d'un état alcoolique, un EAD puisse être installé à la demande de l'intéressé à ses frais.

Action 14 : Accroître le nombre d'agrément pour les installateurs et réparateurs d'éthylotest anti-démarrage (EAD)

ANNEXES

Données détaillées des périodes 2007-2011 et 2012-2016

2007 – 2011 :

Accidents	Tués
7137	265

	Nb d'accidents impliquant au moins un ...	%	Nb de tués	%
18-24 ans	2455	34	53	20
Piétons	1247	17	45	17
Seniors	910	13	39	15
2 roues lourds	1250	18	79	30

Alcool	605	8	55	21
Stupéfiants	219	3	40	15
Vitesse	-*	-*	-*	-*

2012 – 2016 :

Accidents	Tués
4659	232

	Nb d'accidents impliquant au moins un ...	%	Nb de tués	%
18-24 ans	1463	31	43	19
Piétons	819	18	54	23
Seniors	705	15	43	19
2 roues lourds	939	20	57	25

Alcool	332	7	34	15
Stupéfiants	178	4	26	11
Vitesse	-*	-*	60	27

* : données non déterminables

Comparaison des principaux indicateurs du département avec la grande couronne sur la période 2012-2016

	Yvelines*	Grande Couronne*
Vitesse : cause principale des accidents mortels en 2015-2016 (données GC non disponibles pour les années précédentes)	24 %	23 %
Accidents avec présence d' alcool	8 %	7 %
Tués dans un accident avec alcool	20 %	22 %
Accidents avec présence de stupéfiants	9 %	9 %
Tués dans un accident avec présence de stupéfiants	20 %	24 %
Accidents impliquant un sénior	17 %	14 %
Tués sénior	18 %	13 %
Accidents impliquant un jeune de 18 à 24 ans	31 %	32 %
Tués de 18-24 ans	19 %	22 %
Tués de 14-17 ans	4 %	3 %
Accidents sur un trajet professionnel	54 %	51 %
Accidents impliquant un piéton	18 %	16 %
Accidents impliquant un piéton hors agglomération	8 %	7 %
Accidents impliquant un 2 roues lourd	20 %	18 %

* ratio par rapport au nombre total d'accidents corporels ou au nombre total de tués