11 JUIN 2009

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE À PARIS

2009-2012

PRÉFECTURE DE POLICE

MAIRIE DE PARIS

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE LA JUSTICE
PARQUET DU TRIBUNAL
DE GRANDE INSTANCE DE PARIS

ACADÉMIE DE PARIS

ASSISTANCE PUBLIQUE HÔPITAUX DE PARIS

Cramif

SOMMAIRE

INTRODUCTION PAGE 4

1. ANALYSE DU CONTEXTE PARISIEN PAGE 9

1. Descriptif du cadre de vie
2. Analyse du comportement des usagers
3. Le contrôle sanction
4. La prévention
5. La formation
6. L'information
7. L'éducation

2. ORIENTATIONS D'ACTIONS RELATIVES AUX SIX ENJEUX PAGE 21

1. L'alcool et les addictions
2. La vitesse
3. Les deux-roues à moteur
4. Les jeunes
5. Les piétons
6. Les cyclistes

Crédits photos :
Toutes photos préfecture de police sauf BSPP (page 12), Mairie de Paris/DVD (pages 15 -bas-, 16, 24 -haut-, 31, 35 -bas-)
Cramif (page 27 -bas-) et Rectorat (page 28 -bas-)

INTRODUCTION

Les objectifs fixés par le Président de la République au Gouvernement qui visent à atteindre moins de **3 000 tués** sur les routes françaises en 2012, en divisant par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, par trois le nombre de jeunes tués et par deux le nombre de conducteurs de deux-roues à moteur tués, ne pourront être réalisés que par la mobilisation de tous les acteurs institutionnels et associatifs en charge de la sécurité routière pour influer sur les comportements des conducteurs et des piétons.

L'insécurité routière à Paris est caractérisée par la part prépondérante des usagers vulnérables victimes d'accidents de la circulation : près de 82 % au cours de l'année 2008, alors qu'ils ne représentaient que 71 % en 2001. **Les piétons, les conducteurs de deux-roues à moteur et les cyclistes constituent 91 % des tués et des blessés les plus graves au cours des trois dernières années cumulées.** En outre, le **risque routier professionnel** revêt une grande ampleur en Île-de-France : 43 % des accidents mortels liés au travail ont été des accidents de la route en 2007. Les entreprises parisiennes concentrent 13 % des accidents mortels, 23 % des incapacités permanentes et 21 % des accidents avec arrêt.

Depuis 2002, les infrastructures routières ont été modifiées en profondeur pour permettre le développement des transports en commun de surface et l'amélioration du partage de l'espace public. Par ailleurs, tous les projets de réaménagement ainsi que les sites les plus accidentogènes font l'objet **d'analyses au regard de la sécurité routière. La ville de Paris et la préfecture de police** conjuguent leurs efforts pour améliorer la signalisation, les caractéristiques de la voirie et renforcer les contrôles. Il est tenu le plus grand compte de la progression du report modal vers les deux-roues, en intégrant la diminution de la part des automobiles dans le trafic.

En harmonie avec la **politique pénale du parquet** de Paris, la **préfecture de police** a mis en place une **stratégie de contrôle** plus ciblée contre l'alcool au volant et au guidon, contre la vitesse excessive et les infractions génératrices de risques routiers sur les sites les plus accidentogènes.

La réalisation du programme d'équipement en appareils de **"contrôle sanction automatisé" fixes et mobiles** a largement contribué à la diminution de la vitesse des automobilistes et à un moindre degré des conducteurs de deux-roues à moteur. En 2009, 15 radars fixes et 7 appareils mobiles sur les boulevards périphériques et dans Paris intra-muros accentueront la tendance observée à un plus grand respect des limites de vitesse. La tendance devrait se poursuivre en 2010, avec un doublement des moyens actuels et un total de 26 radars sur la capitale.

Le **document général d'orientations** pour la sécurité routière 2009-2012 a pour finalité de **définir et de justifier les orientations d'actions** de l'État (Justice, Police, Education Nationale), des collectivités territoriales (ville de Paris), des services de soins et de secours (hôpitaux de Paris, brigade des sapeurs pompiers de Paris), des assureurs des risques routiers professionnels (CRAMIF) et des associations représentant les usagers ou participant à des actions concrètes de prévention.

La **formation et l'éducation des jeunes** doivent les préparer à éviter les risques de la rue.

Les **conséquences corporelles** des accidents de la circulation doivent être mieux analysées et connues du grand public, dans les environnements festifs, professionnels ou familiaux.

L'ambition d'**associer à la démarche le plus grand nombre de partenaires** correspond au slogan de la sécurité routière : "Tous responsables" et à la volonté de mieux partager l'espace public en toute sécurité, dans le respect des règles, en portant une attention renforcée aux autres, surtout aux usagers les plus vulnérables.

Comme dans bien d'autres domaines, la prévention et la lutte contre l'insécurité routière à Paris sont donc le fruit d'un partenariat solide et exigeant entre différents institutions et partenaires, impliqués dans ce champ. Ce partenariat a vocation à être renforcé par la signature conjointe de ce document.

Acteur de l'élaboration du Document Général d'Orientations 2009-2012 et signataire, la ville de Paris entend poursuivre et renforcer son action en matière de sécurité routière, afin notamment d'améliorer la connaissance et l'analyse des causes et des responsabilités des accidents pour mieux les réduire, de modifier des comportements des usagers de la route afin d'obtenir un **impact durable** sur la sécurité, et de favoriser le développement d'un "vivre ensemble", c'est-à-dire d'un **partage harmonieux de l'espace public,** bien commun des citoyens.

Les principaux leviers de la ville de Paris pour combattre l'insécurité routière, à savoir l'éducation, l'information (par le biais de campagnes de sensibilisation, la distribution de plaquettes, la réalisation de conférences, etc.), la formation (référents sécurité routière au sein des Mairies d'arrondissement), l'aménagement de la voirie et la signalisation, seront maintenus et renforcés d'ici 2012.

Pour atteindre les objectifs fixés, le Parquet de Paris maintiendra une politique pénale ferme et intransigeante envers les auteurs d'infractions au code de la route, la mise en œuvre de poursuites judiciaires étant d'ailleurs un préalable au retrait de points encouru pour les usagers titulaires du permis de conduire. Toutefois, pour les autres usagers, en particulier les cyclomotoristes, et pour les infractions de gravité moyenne, des mesures alternatives aux poursuites telles que les stages de sensibilisation à la sécurité routière ou aux dangers de l'usage de produits stupéfiants ou les stages de citoyenneté prévus par l'article 41-1 du code de procédure pénale seront davantage développés, et ce afin d'améliorer la conscience des risques chez les auteurs.

De son côté, l'Education Nationale maintiendra un continuum éducatif tout au long de la scolarité en matière d'apprentissage de la sécurité routière, dimension primordiale pour que les usagers de l'espace public de demain soient respectueux des règles et des autres usagers.

Enfin, l'AP-HP s'efforcera de déterminer la gravité des conséquences pour les blessés hospitalisés dans ses établissements, en particulier lorsqu'il s'agit de jeunes ou de conducteurs de deux-roues motorisés, afin de permettre une meilleure prévention des risques encourus.

Parallèlement à l'objectif principal de diminuer le nombre de tués et de victimes hospitalisées plus de 24 heures, les signataires de ce Document Général d'Orientations s'engagent à mobiliser tous leurs moyens afin **d'améliorer la sécurité des seniors dans l'espace public, de renforcer la lutte contre l'alcool et les drogues au volant afin de réduire la mortalité des jeunes sur les routes, de soutenir la promotion du civisme et du respect de la règle, de mettre en œuvre les actions nécessaires pour refaire des trottoirs le lieu privilégié de la circulation piétonne et enfin d'améliorer la lisibilité de la rue.**

Le document comporte en première partie l'analyse du contexte parisien. Il éclaire l'étude des six enjeux retenus : la vitesse, l'alcool et les addictions, les jeunes, les deux-roues à moteur, les piétons et les cyclistes, en définissant de façon spécifique les objectifs chiffrés que nous devons atteindre à Paris, en intégrant les blessés hospitalisés plus de 24h.
Les orientations d'actions sont abordées sous quatre thématiques : les infrastructures, l'éducation et la formation, l'information et la communication, le «contrôle-sanction».

Les plans départementaux d'actions pour la sécurité routière et les plans de contrôles annuels des services de police tiendront compte des orientations d'actions dont l'importance a été examinée et reconnue par l'ensemble des groupes.

Les autorités signataires de ce document s'engagent à mobiliser tous les moyens d'action exposés dans ce document général d'orientations pour faire diminuer le nombre de tués et de victimes hospitalisées plus de 24 heures sous la barre des 600, au lieu de 800 en moyenne au cours des trois dernières années. Les partenaires s'engagent à assurer un suivi des orientations d'actions proposées en réunissant à échéances régulières une sous-commission dédiée. Le chef de projet « sécurité routière » établira des bilans semestriels qui seront soumis à l'appréciation des autorités ayant signé le document.

Le Préfet de Police,

Le Procureur de la République,

Le Maire de Paris,

Le Recteur de l'Académie de Paris,

Le Directeur général de l'Assistance Publique-Hôpitaux de Paris,

Le Directeur général de la Caisse Régionale d'Assurance Maladie d'Île-de-France,

TAXI
471 EST 92
2340 XP 94
8783 XL 94

LE GRAND HOTEL
CAFÉ DE LA PAIX
îledeFrance
POLICE
Entrée

1.
ANALYSE DU CONTEXTE PARISIEN

À Paris, les accidents de la circulation routière présentent des caractéristiques très spécifiques qui ont un lien avec le cadre de vie parisien, le comportement des usagers et la nature du “contrôle-sanction”. La prévention par l’éducation et l’information joue un rôle très positif qu’il faut développer et pérenniser car ce n’est qu’elle qui peut inscrire durablement dans les esprits la conscience des dangers de la route.

1 - Descriptif du cadre de vie

La volonté politique de la ville de Paris (qui s’inscrit dans une perspective de développement durable) de diversifier les moyens de déplacement et de rééquilibrer l’espace public au profit des transports en commun et modes de circulation douce s’est traduite par de profondes modifications des infrastructures.

Ainsi, depuis 2001 , l’architecture des déplacements se recompose progressivement avec une diminution de la circulation automobile de 25%, un renforcement de l’offre de bus de 15%, une hausse du trafic des vélos de 94% et une augmentation de l’usage des deux-roues à moteur de 30%.

Paris étant une ville très dense avec d’importantes activités économiques et touristiques, la question **du partage de l’espace public** entre les **usagers dont certaines catégories très vulnérables de plus en plus nombreuses** (piétons, notamment les séniors, cyclistes et conducteurs de deux-roues motorisés), et des véhicules automobiles, utilitaires, des poids lourds et des véhicules de transports en commun, **est au centre de la réflexion sur la sécurité routière.**

Paris est traversé par des axes structurants très fréquentés et animés tels les boulevards périphériques, la voie Georges Pompidou, les boulevards de ceinture, les grands boulevards. Il en résulte un nombre d’accidents de la circulation élevé, avec, plus qu’ailleurs, des piétons victimes. Cela justifie de la part de chaque catégorie d’usagers des conduites et des comportements adaptés aux risques routiers spécifiques à ces territoires.

Un effort important d’aménagement a été mené par la ville de Paris ces dernières années en vue d’améliorer la sécurité des usagers. La limitation de la vitesse, la création de zones 30, les voies cyclables, les trottoirs élargis, la meilleure signalisation et la surveillance des points écoles par la ville de Paris et par la préfecture de police, ont contribué à la baisse de l’insécurité routière sur les sites concernés. L’identification de 120 sites accidentogènes sur le territoire parisien a conduit à la création d’un groupe de travail ayant pour objectif de réfléchir au réaménagement de ces sites en fonction de l’accidentalité qui y est relevée. Depuis deux ans, 36 de ces sites ont déjà fait l’objet d’études approfondies par la ville de Paris et la préfecture de police. Les améliorations apportées aux infrastructures et à la signalisation sur ces sites et d’autres ont permis des progrès très nets en matière de sécurité routière.

Cependant le nombre de victimes parmi les usagers vulnérables n’a pas suffisamment baissé depuis les mauvaises années de 1998 (près de 12 000 victimes) à 2001 (114 tués pendant cette seule année). Le nombre de victimes conducteurs de deux-roues augmente (+9% entre 2006 et 2007), celui des piétons se maintient à un niveau encore trop élevé.

Évolution du nombre des blessés graves et tués à Paris par catégorie d'usagers

Usagers tués	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Piétons	37	32	22	17	23	25	17	29
Cyclistes	5	2	1	3	3	2	5	5
2 RM	49	30	26	25	18	27	14	15
4 Roues	23	9	5	5	10	10	1	2
Total tués	114	73	54	50	54	64	37	51

Usagers blessés graves	2001	2002	2003	2004	2005*	2006	2007	2008
Piétons	274	221	190	189	278	243	266	246
Cyclistes	15	11	15	21	32	41	40	38
2 RM	351	279	264	281	439	363	406	487
4 Roues	143	88	64	53	71	67	62	56
Total blessés graves	783	599	533	544	820	714	774	827

Usagers tués + blessés graves	2001	2002	2003	2004	2005*	2006	2007	2008
Piétons	311	253	212	206	301	268	283	275
Cyclistes	20	13	16	24	35	43	45	43
2 RM	400	309	290	306	457	390	420	502
4 Roues	166	97	69	58	81	77	63	58
Total tués + blessés graves	897	672	587	594	874	778	811	878

** Remarque : à compter du 01/01/2005 la définition des blessés graves a changé en France : le blessé grave devient un « B.H », blessé hospitalisé 24h et plus. Auparavant, un blessé grave était hospitalisé plus de 6 jours. De ce fait, on assiste à une augmentation « mécanique » du nombre de blessés graves à partir de 2005.*

2 - Analyse du comportement des usagers

Pour faire reculer nettement l'insécurité routière à Paris, il convient d'améliorer le comportement de tous les usagers lors de leurs déplacements professionnels, touristiques ou de détente. Le **code de la route** s'impose à tous. La responsabilité des parents est un élément clé de la sécurité routière.

• **Les automobilistes** et conducteurs de véhicules de **tous gabarits**, qui sont **impliqués dans presque 80% des accidents corporels,** dépassent souvent la vitesse maximale autorisée ou n'adaptent pas leur allure aux conditions de la circulation ; conduisent quelquefois en ayant fait usage de stupéfiants ou consommé de l'alcool en excès ; ne sont pas suffisamment attentifs à la présence des piétons, allant même parfois jusqu'à leur refuser la priorité alors que ceux-ci sont régulièrement engagés sur un passage pour piétons ; changent de file de circulation sans nécessité et sans avertissement préalable, ou alors effectuent cette manoeuvre sans s'assurer qu'ils peuvent le faire sans danger , en méconnaissance d'une obligation générale de prudence qui constitue un fondement de la responsabilité pénale ou civile ; ouvrent leur portière sans prendre garde aux cyclistes (cette faute, constitutive d'une infraction, pouvant également être reprochée aux passagers en vertu de l'article R.417-7 du code de la route) ;

MEDECIN
15
SAMU DE PARIS
POLICE

POLICE

POMPIERS
DE PARIS
POMPIERS
DE PARIS

• **Les conducteurs de deux-roues à moteur sont impliqués dans plus de 60% des accidents corporels.** Ils circulent trop souvent au-dessus de la vitesse autorisée, adoptent une conduite "furtive" avec un différentiel de vitesse trop élevé. Ces comportements ne leur permettent pas de parer aux fautes des autres usagers. En outre, ils circulent trop souvent sur les trottoirs. Ils représentent la grande majorité des accidents mortels et une grande part des accidents corporels avec alcoolémie ou en ayant fait usage de stupéfiants. Ils représentent la première cause de mortalité chez les 14/17 ans ;

• **Les piétons sont impliqués dans 25% des accidents corporels**. Ils ne respectent pas suffisamment la signalisation horizontale et verticale mise en place pour les protéger. On observe que dans plus d'un cas sur deux (60%), le piéton est responsable de l'accident dont il est la victime. Cette donnée soulève de manière criante le non-respect des règles du code de la route par les piétons ;

• **Les cyclistes sont impliqués dans un peu moins de 9% des accidents corporels.** Ils s'affranchissent trop souvent du respect des règles de base, omettent de marquer l'arrêt aux feux rouges, conduisent en téléphonant et circulent en sens interdit ou sur les trottoirs.

En outre, le respect de la règle formelle ne suffit pas toujours pour préserver l'intégrité physique des usagers dans les déplacements. Il importe donc également de porter une **attention constante aux autres.** Aux termes de l'article 15 du décret du 30 juillet 2008 ayant complété l'article R. 412-6 du code de la route, tout conducteur "doit faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables". Cette contrainte réglementaire rend plus sensible la responsabilité pénale et civile des conducteurs des véhicules représentant un danger pour les plus vulnérables. On peut donc espérer qu'elle aura un impact favorable sur les comportements, en particulier dans les zones 30, les aires piétonnes et les futures zones de rencontre.
Avec plus de **400 000 personnes âgées** domiciliées à Paris, l'ensemble des usagers doit davantage tenir compte de leurs difficultés pour se déplacer et percevoir les pièges de la rue que représentent les angles morts des engins de grands gabarits et la vitesse excessive de certains conducteurs d'automobiles ou de deux-roues.

Mais la confiance des usagers les plus vulnérables dans leur bon droit ne doit pas être elle-même une source de danger ; elle ne peut les dispenser d'être attentifs à leur propre sauvegarde et ne doit pas les inciter à la témérité vis-à-vis des conducteurs de véhicules à grands gabarits, de voitures ou de motocyclettes.

Si tous les conducteurs doivent rester vigilants à l'égard des piétons, ces derniers doivent éviter de se mettre eux-mêmes en danger et respecter les règles du code de la route.

3 - Le "contrôle–sanction"

Le système de "contrôle-sanction automatisé" mis en place à partir de 2003 en France a démontré que **le respect des règles est plus grand si les transgressions sont sanctionnées**. Ces trois dernières années à Paris, le contrôle renforcé de la vitesse a permis de réduire significativement le nombre d'usagers tués en deux-roues à moteur : 27 tués en 2006, 14 en 2007, 15 en 2008. Le changement de comportement d'une part importante de ces usagers a permis une baisse de la gravité des accidents les concernant. Pour les automobilistes, le même constat doit être fait : 10 tués en 2005 et 2006, 0 en 2007 et 2 en 2008.

La loi étant la même pour tous, le parquet de Paris et la préfecture de police ont cherché à mettre en œuvre une politique pénale susceptible de rendre plus responsables toutes les catégories d'usagers utilisant des véhicules lors de leurs déplacements.

3.1 L'alcool et les stupéfiants au volant ou au guidon sont en cause à Paris dans environ un quart des accidents mortels et dans plus de 6% des 8 500 accidents corporels. Sur 51 accidents mortels de la circulation en 2008, 9 impliquaient des conducteurs de deux-roues comme victimes ayant perdu la vie ou comme auteurs ayant causé la mort par l'effet de l'alcool ou des stupéfiants. Plus de **10 300 procédures** relatives à des conduites sous l'empire de l'alcool ou des stupéfiants ont été établies en 2007 et en 2008.

3.2 La vitesse excessive est de très loin le premier facteur d'accident corporel (plus de 1 500 fois sur 8 500 accidents en 2007). Les dépassements sont sanctionnés par les systèmes "contrôle sanction automatisé" fixes et mobiles implantés sur les boulevards périphériques et sur les axes structurants de la capitale **(48 000** messages d'infraction par mois en 2007, **57 700** en 2008). **25 000** procès-verbaux après interception des conducteurs fautifs ont été réalisés en 2007, **22 500** en 2008.

3.3 La verbalisation au vol des conducteurs ayant un **comportement routier dangereux** pour eux-mêmes et pour les autres usagers, et que l'on ne peut interpeller sans risques excessifs, a été renforcée en 2007 et en 2008, le nombre des procès-verbaux établis pour faute de conduite se situant entre 600 et 700. Cette forme de verbalisation s'applique également aux infractions à **l'équipement** des véhicules, dont le titulaire de la carte grise est pénalement responsable. Pour les infractions liées à la vitesse, au franchissement de feux rouges, au non respect des couloirs de bus, au non-respect des distances de sécurité, en l'absence de cliché photographique permettant d'identifier le conducteur, l'article **L 121-3** du code de la route trouve à s'appliquer : le titulaire de la carte grise est pécuniairement redevable d'une amende.

3.4 La verbalisation des infractions commises par les conducteurs de **deux-roues à moteur** apparaît également **en augmentation** : cette hausse a été justifiée par l'évolution très défavorable du nombre de victimes entre 2004 et 2007 (de 4 000 à 5 200) et par les comportements de méconnaissance totale du code de la route trop souvent observés. Les procès-verbaux roses **(fautes de conduite)** sont passés de **50 000** en 2004 à **100 000** en 2008.

3.5 A été renforcée également la verbalisation des infractions par lesquelles les **cyclistes se mettent en danger** eux-mêmes : franchissement de feux rouges, circulation en sens interdit, sur les trottoirs, avec utilisation d'un téléphone portable : l'action répressive est passée ainsi de 4 000 PV en 2006 à 11 200 en 2007 et environ 14 000 en 2008.

3.6 Toutes les infractions génératrices de risques routiers commises par les automobilistes : franchissement de feux rouge, usage du téléphone portable en conduisant, non port de la ceinture de sécurité, non respect de la priorité des piétons, font l'objet d'une attention plus soutenue de la part des effectifs de police sur la voie publique.

4 - La prévention

Elle est assurée par la présence de patrouilles de surveillance en tenue et en civil sur la voie publique ainsi que par les différentes actions menées par la ville de Paris, la préfecture de police, en partenariat avec l'Éducation Nationale, les Mairies d'arrondissement et les associations, dans les entreprises, lors des salons. Les principaux leviers d'une politique de prévention de l'insécurité routière sont la communication, la sensibilisation, l'information et l'éducation.

La ville de Paris accompagnera l'effort en faveur de la baisse de l'accidentologie à Paris notamment par une politique de prévention soutenue et lisible.

Elle mènera, comme elle le fait depuis de nombreuses années, des campagnes d'information répétées en direction de l'ensemble des usagers pour les sensibiliser au partage de l'espace public et au respect des règles nécessaires à la bonne cohabitation de tous sur la voirie parisienne.

Parallèlement, les actions ciblées en direction des usagers les plus fragiles (utilisateurs de deux-roues motorisés, piétons, cyclistes) seront poursuivies et renforcées. Les nombreuses actions de sensibilisation sur les angles morts des véhicules de gros gabarit (pose d'autocollants "Danger, angle mort" sur les 1 500 véhicules lourds de la Ville, distribution de 10 000 exemplaires aux fédérations de transporteurs, dépliants de sensibilisation, démonstrations grandeur nature autour d'un camion présentées dans les arrondissements parisiens, etc.) ont par exemple pour objectif d'appeler l'attention des usagers les plus vulnérables sur les risques auxquels ils peuvent être exposés.

GEODIS
calberson

DANGER
ANGLE
MORT
MAIRIE DE PARIS
106

AUTOS MOTOS :
ON SE RESPECTE
D 906
PTE DE
PTE DE

MAIRIE DE PARIS
Informations
SEMAINE DE LA
SECURITE ROUTIERE
ANIMATIONS,
SENSIBILISATION.
DU 14 AU 16 OCT.
PLACE
DE LA BASTILLE
JCDecaux

La ville de Paris a signé une charte des bonnes pratiques des livraisons et transports de marchandises avec de nombreux acteurs du transport, et notamment les professionnels du transport routier. Dans ce document, ceux-ci s'engagent à mettre en place une formation spécifique au métier de conducteur livreur en milieu urbain, qui assurera une formation initiale à des métiers qui en sont aujourd'hui dépourvus (les conducteurs en véhicules légers de PTAC < 3,5T), et en insistant notamment sur des actions de prévention routière.

La prévention du risque routier professionnel en entreprise est également assurée par la Caisse régionale d'assurance maladie d'Île-de-France (CRAMIF).

La communication avec l'utilisation des médias, l'information par la diffusion de dépliants, l'accès facilité aux sites Internet de la ville de Paris et de la préfecture de police constituent des bons moyens de diffusion de messages en faveur de la sécurité routière.

5 - La formation

Un partenariat très riche a été mis en place avec l'Éducation Nationale ; son développement est en cours avec la diffusion dans les classes de CE2 du permis piéton et dans les CP de la mallette pédagogique.
La volonté d'inscrire le plus grand nombre d'actions dans le cadre du continuum éducatif sur la sécurité routière, de donner de la qualité aux attestations scolaires de sécurité routière 1 et 2, au brevet de sécurité routière, est nécessaire pour mieux préparer les enfants à la bicyclette et les adolescents à la conduite d'un deux-roues à moteur et d'une automobile.

La CRAMIF forme des acteurs de la prévention en entreprise à la prévention du risque routier professionnel.

6 - L'information

La ville de Paris et la préfecture de police jouent et devront continuer à jouer leur rôle de moteurs de l'information en matière de sécurité routière en réussissant à toucher tous les publics.

L'information sur les différents risques routiers et sur les moyens de les combattre repose à la fois sur la diffusion de plaquettes accessibles dans les diverses administrations et sur la facilité d'accès à des sites Internet conviviaux, complets comme ceux de la ville de Paris et de la préfecture de police, qui peuvent être améliorés.

Par ailleurs, en développant la connaissance et l'analyse de l'accidentologie parisienne, la Mairie de Paris contribuera à l'enrichissement de cette information, tout comme elle améliorera sa diffusion grâce à la **création d'un Comité de pilotage d'animation et de suivi de la politique de sécurité routière à Paris.**

Le recours aux médias lors d'opérations spécifiques de contrôles, pour commenter des bilans, des évolutions technologiques, ou après des évènements ayant un fort impact sur l'opinion, constitue un bon moyen de propagation des messages de sécurité routière.

La CRAMIF représente également un vecteur important de diffusion d'information auprès des entreprises et des salariés parisiens lors des forums, des manifestations diverses, par la réalisation et l'envoi de documents, ainsi qu'à travers la mise en ligne d'informations concernant la prévention du risque routier professionnel sur son site internet.

7 - L'éducation

En matière d'éducation routière, il faut souligner le rôle primordial de l'Éducation Nationale, des policiers de la préfecture de police qui interviennent dans les établissements scolaires ainsi que le rôle de la ville de Paris qui soutient, en ce domaine, l'action de la Prévention routière par la mise à disposition de pistes d'éducation routière. L'association La Prévention routière, subventionnée par la ville de Paris, intervient dans de très nombreux établissements scolaires parisiens (en 2007, elle a touché 48 525 enfants et adolescents).

ALAM
50

Trouve les 15 erreurs de conduite

2.

ORIENTATIONS D'ACTIONS RELATIVES AUX SIX ENJEUX

Les six enjeux : alcool et addictions, vitesse, jeunes, deux-roues à moteur, piétons et cyclistes ont été étudiés par six groupes de travail qui se sont réunis deux fois.

L'ALCOOL ET LES ADDICTIONS

PRIORITÉ D'ORIENTATION
augmenter le nombre et cibler les contrôles, mieux informer sur les conséquences de la conduite sous l'empire de l'alcool et des stupéfiants.

A. ÉQUIPEMENT

• promouvoir, par des campagnes d'information, la mise à disposition d'éthylotests dans les entreprises, imposer par des décisions de justice leur installation sur les véhicules de conducteurs condamnés,
• mieux faire connaître l'offre de transports en commun de nuit, doublée en 2005.

B. ÉDUCATION

• donner une formation aux policiers pour que les procédures relatives aux conducteurs mis en cause pour alcoolémie ou usage de produits stupéfiants respectent à la fois le plus strict formalisme procédural et contiennent le plus d'éléments d'information possibles sur les antécédents des conducteurs,
• développer des actions de formation dans les établissements scolaires, avec des « lycéens relais » et dans les entreprises, en recherchant la formation des cadres, en soutenant les associations réalisant des opérations de prévention,
• avec le concours du bureau de la police sanitaire et de l'environnement de la direction des transports et de la protection du public de la préfecture de police, de la Ville de Paris, et des associations telles que la "Prévention routière" et "Voiture and co" mieux préparer les organisateurs de soirées festives à limiter les risques.

C. INFORMATION

• organiser le plus souvent possible dans les milieux universitaires et dans les grandes écoles des séances d'information et la mise à disposition de brochures décrivant les risques induits par les addictions, par l'alcool festif ;
• avec le concours de la **Caisse régionale d'assurance maladie de la région d'Île-de-France**, renforcer les informations diffusées dans les entreprises :
• promouvoir à travers les contrats de prévention dans les entreprises de moins de 200 personnes disposant d'une convention nationale d'objectif le financement d'éthylotests anti-démarrage,

• développer la pratique des pots sans alcool en soulignant la responsabilité pénale et civile des employeurs en cas d'accident,
• sensibiliser les salariés aux risques induits par l'alcool et les psychotropes avec l'aide du service « Education pour la santé » de la CRAMIF,
• mettre à la disposition du public, des chargés de ressources humaines en entreprises et des personnes souhaitant lutter contre leur addiction, un site Internet qui contiendrait la totalité des informations utiles pour les guider dans leur démarche personnelle ou professionnelle.

D. "CONTRÔLE-SANCTION"

• augmenter le nombre de contrôles entre 19h et 22h pour lutter contre l'alcoolisation au travail ou immédiatement après le travail,
• maintenir un niveau élevé de contrôles en fin de nuit, particulièrement le samedi et le dimanche, pour interpeller les conducteurs d'automobiles et de deux-roues à moteur ayant consommé de l'alcool ou des stupéfiants dans un cadre festif,
• développer la mise en œuvre de l'obligation de soin par l'autorité judiciaire en cas de réitération du délit de conduite en état alcoolique, et mise en œuvre dès la phase des poursuites de consultations médicales lorsqu'un problème d'alcoolisme chronique ou festif aura pu être décelé, afin que l'intervention judiciaire ait valeur d'incitation thérapeutique et ne vise pas seulement à l'application de peines,
• développer pour les cyclomotoristes, et dans les cas les moins graves pour les motocyclistes (tels la conduite après usage de cannabis dans l'hypothèse où les métabolites de la drogue décelés dans le sang ne permettent pas d'affirmer que le pilote était vraiment "sous influence"), les mesures d'alternative aux poursuites : stages « choc » de sensibilisation ou stages citoyens de rappel à la règle visant à l'intériorisation du risque chez l'auteur de l'infraction,
• recourir à l'immobilisation ou à la confiscation des véhicules des conducteurs en état de récidive de conduite sous l'empire de l'alcool ou de stupéfiants.

LA VITESSE

PRIORITÉ D'ORIENTATION
réduire la fréquence et la gravité des accidents causés par une vitesse excessive dans les voies les plus fréquentées par les piétons, par le réaménagement urbain, l'adaptation de la réglementation et le renforcement des contrôles.

A. INFRASTRUCTURES

• renforcer la priorité des piétons régulièrement engagés sur les passages piétons, notamment en l'absence de feux tricolores par le renforcement de la signalétique lumineuse ou tout autre moyen adapté,
• étudier les aménagements de voirie aux abords des écoles et dans les zones à grande densité piétonne, pour créer une fluidité lente. Faciliter les accès aux abords des entreprises pour lesquelles un problème d'infrastructure se pose,
• étendre la possibilité de modulation de la vitesse sur des voies spécifiques (boulevards périphériques avec l'appui des panneaux à messages variables) selon les heures et les circonstances avec plus de fluidité et de sécurité,
• assurer une meilleure lisibilité de la zone 30 sur son ensemble.
La ville de Paris encourage le recours aux véhicules permettant une circulation urbaine plus douce (Velib'/ cyclomoteurs électriques…).

POLICE

VITESSE EXCESSIVE
= DANGER
D 906
600 m
PTE DE CHÂTILLON
PTE DE MONTROUGE

B. ÉDUCATION

• former les conducteurs en suscitant la prise de conscience de leurs limites,
• s'agissant des métiers relatifs aux livraisons et transports de marchandises, conseiller aux entreprises de développer une formation spécifique aux métiers de transporteurs en milieu urbain (angles morts, etc.) pour leurs personnels,
• promouvoir un label pour les professionnels dont le comportement intègre les valeurs de la sécurité routière,
• faire comprendre au plus grand nombre que la violence du choc s'accroît avec le carré de la vitesse,
• les auto-écoles doivent appuyer la formation des candidats sur l'analyse des scénarii-types d'accident. La formation en entreprise, pour la prévention des accidents de trajet ou professionnels, doit également avoir recours à ce genre de message.

C. INFORMATION

• communiquer sur les risques d'accidents corporels aux intersections notamment sur les voies comportant des couloirs de bus,
• informer les usagers sur les principes régissant la synchronisation des feux à vitesse modérée,
• commenter le principe de prudence accrue des conducteurs vis à vis des usagers les plus vulnérables, en tous lieux, dans les zones 30, les aires piétonnes, les zones «Paris respire», les futures zones de rencontre,
• la vitesse inadaptée étant la première cause d'accident, multiplier les messages relatifs aux dangers qu'elle engendre pour tous, et mieux communiquer sur le lien entre la baisse des vitesses moyennes enregistrées et la baisse du nombre d'accidents mortels et corporels,
• développer les interventions de la **CRAMIF** auprès des branches professionnelles et des chefs d'entreprises afin de : promouvoir des équipements de sécurité passive et active : limiteurs, régulateurs de vitesse…, ainsi que la formation à la conduite préventive,
• avec la participation de la CRAMIF, diffuser des documents de sensibilisation aux risques de la vitesse inadaptée, et organiser des manifestations sur la sécurité routière en entreprise.

D. "CONTRÔLE-SANCTION"

• communiquer sur l'implantation pertinente des radars CSA fixes et mobiles qui tient le plus grand compte de l'accidentologie,
• mettre en œuvre des contrôles avec interception en utilisant des matériels d'interception plus adaptés à la mesure de la vitesse des deux-roues à moteur,
• contrôler la vitesse excessive et dangereuse en raison des circonstances avec interception par des équipes circulant sur des motos banalisées ou dans le cadre de dispositifs mixtes civil-tenue,
• en cas d'interception impossible, pratiquer le relevé de l'infraction selon la méthode au vol, en particulier dans les quatre cas énumérés à l'article L121-3 du code de la route,
• expérimenter des radars longue distance ou plus adaptés aux axes comportant plusieurs voies de circulation,
• mettre en œuvre les instructions du procureur de la République sur l'immobilisation, en vue de leur confiscation, des véhicules dont les conducteurs ont commis de très grands excès de vitesse.

LES DEUX-ROUES À MOTEUR

PRIORITÉ D'ORIENTATION
inciter à la prudence par la valorisation des bonnes pratiques en matière de circulation et de stationnement, pour plus de sécurité, en limitant les gênes aux piétons.
Pour la circulation, traiter cette question à l'échelle de la région, en particulier sur les axes structurants.

A. INFRASTRUCTURES

• rappeler les prescriptions à l'aide des panneaux à messages variables, notamment l'interdiction de la circulation sur les deux voies les plus à gauche sur les boulevards périphériques pour les véhicules dont le PTAC dépasse 3,5 tonnes, et le principe de la priorité à droite au niveau des bretelles entrantes,
• créer des sites de formation à la conduite sécurisée des deux-roues à moteur dans le cadre de l'apprentissage de la conduite, en vue de la préparation du permis de conduire A, du permis B permettant la conduite des 125 cm^3, de stages constituant des alternatives à la sanction ou des peines complémentaires,
• limiter, dans la mesure du possible, les obstacles constituant un danger en cas de chute.

B. ÉDUCATION

• étendre la sensibilisation aux dangers des angles morts, surtout lors de manœuvres de dépassement de véhicules de grands gabarits en mouvement à l'approche d'intersections,
• rappeler le danger du dépassement par la droite,
• transmettre les principaux scénarii d'accidents impliquant des deux-roues à moteur aux associations les plus représentatives qui les relaieront auprès de leurs adhérents, contribuant ainsi à réduire les prises de risque,
• améliorer les conditions dans lesquelles les jeunes passent les épreuves du brevet de sécurité routière.

C. INFORMATION

• faire une enquête épidémiologique en liaison avec les services de santé pour mieux évaluer les conséquences des accidents graves,
• mieux connaître les équipements de sécurité portés par les conducteurs de deux-roues accidentés, sensibiliser les employeurs aux risques pris par les personnels mal équipés, dans le cadre de la révision annuelle du document unique d'évaluation des risques professionnels et dans le cadre d'actions en entreprises portant sur le risque trajet,
• réaliser des opérations régionales de communication destinées aux deux-roues, avec l'aide des sites Internet de la ville de Paris, de la préfecture de police, des motos-écoles, de la **CRAMIF,** des panneaux à messages variables, en communiquant sur les deux premiers points, ainsi que sur :
les effets de la vitesse (énergie cinétique)
arriver plutôt que gagner du temps
• assurer une rediffusion auprès des vendeurs de deux-roues à moteur, des assureurs, des services publics, des guides des bonnes pratiques pour les deux-roues édités par la ville de Paris et la préfecture de police,
• souligner le danger des remontées de files avec un fort différentiel de vitesse pour les conducteurs de deux-roues sur les boulevards périphériques et pour les piétons ou les cyclistes dans les rues de Paris,
• avec le concours de la CRAMIF, sensibiliser les branches professionnelles et les entreprises utilisant des deux-roues dans le cadre de leurs missions à la prévention du risque routier accru, et inciter les entreprises à former leurs salariés à la conduite préventive,
• afin de faire diminuer l'accidentalité routière des deux-roues motorisés liée au travail, inciter les entreprises de livraison express et leurs sous-traitants et franchisés recourant à des deux-roues à moteur, à préciser chaque année dans leur bilan social le nombre des accidents du travail liés à la route,
• mieux informer dans les lieux festifs sur l'extrême danger que représente la conduite d'un deux-roues à moteur sous l'empire de l'alcool et des stupéfiants.

La place du 2 Roues
Motorisées

Filles du Calvaire
Kawasaki
YAMAHA

MAIF

D. "CONTRÔLE-SANCTION"

• accroître le nombre de contrôles de l'alcoolémie et des stupéfiants chez les conducteurs de deux-roues à moteur, en particulier en fin de nuit, en mettant des dispositifs en place à proximité des lieux de consommation ou sur les itinéraires les plus empruntés,
• renforcer la verbalisation des conducteurs de deux-roues à moteur qui circulent sur les trottoirs et les aires piétonnes,
• faire ralentir les deux-roues par la mise en place de contrôles et d'interceptions sur les axes caractérisés par des vitesses excessives à l'origine d'un nombre élevé d'accidents, en utilisant des moyens de mesure plus adaptés (ULTRALYTE),
• renforcer les contrôles policiers pour lutter contre le débridage, qui affecte 80% des deux-roues à moteur de 49,9 cm^3. Les vitesses excessives ainsi permises sont à l'origine de la majorité des accidents les plus graves,
• recourir si possible à des mesures alternatives à la sanction dans les conditions définies ci-dessus.

LES JEUNES

PRIORITÉS D'ORIENTATION
réduire la part des jeunes dans l'accidentologie parisienne. Construire un réseau de référents "sécurité routière", notamment dans les établissements scolaires, dans l'enseignement supérieur, pour relayer les campagnes de sensibilisation et pour mieux former aux risques de la rue.

A. INFRASTRUCTURES

• mieux assurer le dégagement des passages piétons pour permettre la visibilité des enfants.

B. ÉDUCATION

• avec le rectorat et les associations qualifiées, définir les besoins de formation en sécurité routière, évaluer l'efficacité des actions entreprises,
• établir un réseau de référents "sécurité routière" dans chaque établissement d'enseignement parisien, en liaison avec les référents élus, de la direction de la voirie et des déplacements, de la préfecture de police, de la CRAMIF,
• connaître les attentes des jeunes en matière de sécurité routière pour former parmi eux des pilotes d'actions et faire la même chose avec les parents d'élèves (référents),
• trouver des ressources pour financer la gratuité du brevet de sécurité routière, nécessaire à la conduite des deux-roues à moteur,
• mieux préparer les enfants dans le cadre du continuum éducatif, avec les missions de prévention et de communication, les unités spécialisées des directions de la préfecture de police : APER, ASSR 1 et 2, BSR. Ces policiers et les enseignants référents doivent avoir reçu une formation spécifique. Il importe de s'assurer de la continuité et de la transversalité des actions éducatives en sécurité routière : action de l'UFCS dans tous les établissements scolaires du secondaire,
• impliquer les parents, dans le contexte du permis piéton et du permis vélo, en leur rappelant le respect de la règle et le mauvais exemple qu'ils offrent à leurs enfants de façon fréquente lors de leurs déplacements. Mettre en évidence leur responsabilité lorsqu'ils laissent circuler leur enfant sur un scooter dont le moteur a été débridé,
• avec l'aide de la CRAMIF, insérer des modules de sécurité routière dans l'enseignement de la sécurité au travail pour les CFA,
• inciter les entreprises à l'intégration d'un module de sensibilisation au risque routier professionnel à l'embauche des jeunes salariés,

• mettre l'accent sur la prévention des addictions avant le baccalauréat et dans l'enseignement supérieur,
• les brevets de secourisme, les BAFA doivent comporter l'acquisition de connaissances en sécurité routière.

C. INFORMATION, COMMUNICATION

• après une étude épidémiologique, mieux faire connaître au public jeune les conséquences corporelles des accidents de la route. Sur la base du volontariat faire s'exprimer des victimes devant les auditoires,
• promouvoir des chartes de bonnes pratiques en milieu professionnel accueillant des jeunes avec l'aide de la CRAMIF,
• communiquer sur les conséquences de la vitesse, les jeunes ayant la faiblesse de croire qu'ils réussiront toujours à éviter les fautes des autres en accélérant, la prudence imposant de ralentir ou d'avoir un faible différentiel de vitesse.

D. "CONTRÔLE-SANCTION"

• réaliser des contrôles routiers de nuit plus nombreux pour lutter contre les pratiques festives des jeunes entraînant des addictions : "open bar", "after", "after work", "binge drinking",
• développer le contrôle du débridage des deux-roues à moteur avec des bancs spécialisés,
• à l'instar de pratiques de sécurité routière actuellement en vigueur en Ille-et-Vilaine, déjà expérimentées dans le département de la Seine Saint-Denis, mettre en place, avec l'accord du procureur de la République, des contrôles routiers civiques : dialogues des auteurs d'infraction à la vitesse (légers dépassements) avec des jeunes sélectionnés par le chargé de mission sécurité routière du rectorat.

LES PIÉTONS

PRIORITÉS D'ORIENTATION
rechercher une meilleure lisibilité de l'espace public en incitant à une bonne adaptation des comportements aux caractéristiques de la voie et de son environnement (voies principales et voies de desserte).

Renforcer la sécurité dans les espaces très fréquentés en traitant notamment les spécificités des seniors.
Renforcer la sécurisation des traversées piétonnes.
Sur les grands axes très fréquentés par les piétons étudier de nouveaux concepts d'aménagements incitant les conducteurs à la modération de la vitesse, en suscitant une plus grande attention à tous les usagers.

A. INFRASTRUCTURES

• recenser les traversées piétonnes les plus accidentogènes et prévoir le cas échéant, les réaménagements adaptés à leur sécurisation (feux tricolores, amélioration de la visibilité, signalétique, etc.),
• réduire le nombre de passages piétons non protégés par des feux tricolores dans les sites à environnement routier (sorties des voies sur berge et des boulevards périphériques) et sur les grands axes,
• veiller à renforcer la visibilité des passages piétons par l'interdiction, en amont, de stationnement des véhicules lourds et des véhicules légers,
• installer des radars de feu,
• renforcer la priorité des piétons régulièrement engagés et leur sécurité ; expérimenter une bande blanche discontinue avant le passage piéton dans le sens de la circulation,
• aménager les axes très fréquentés par les piétons de telle sorte que les limites de vitesse : 50, 30,20 ou 15 km/h soient mieux respectées,
• indiquer au sol le sens des flux de circulation dans les secteurs dangereux pour les piétons : couloir de bus à contresens et à double sens,

Hair
STOP
ÉCOLE
M.B.L

• aménager certaines zones 30 très fréquentées par les piétons avec des plateaux surélevés ou des coussins berlinois,
• assurer la signalisation explicite et lisible de ces aménagements,
• améliorer la lisibilité et la sécurité des traversées en deux temps sur les sites du tramway et du bus en site propre,
• mieux signaler et expliquer le fonctionnement des feux sur appel piéton.

B. ÉDUCATION

> Des piétons

• **mieux prendre en compte l'insécurité routière qui concerne particulièrement les 400 000 seniors** habitant à Paris, avec le concours des centres d'action sociale de la ville de Paris, des clubs, des aides à domicile,
• la démarche du permis piéton, enseignant les bonnes pratiques aux enfants de CE2, conjuguant le respect de la règle et l'attention aux conducteurs, en raison de leur vulnérabilité, mérite d'être expliquée aux adultes et aux personnes âgées trop souvent peu respectueuses des règles, s'exposant ainsi à de nombreux accidents.

> Des autres usagers

• sensibiliser les conducteurs de poids-lourds avec l'aide de la CRAMIF et de façon générale tous les conducteurs sur les dangers de la marche arrière pour les personnes âgées. Des actions vis à vis des livreurs avec la collaboration de la CRAMIF (diffusion de la DTE 177 sur les chauffeurs livreurs) sont à mettre en place,
• faire connaître l'obligation de prudence vis à vis des plus vulnérables et la verbalisation des infractions sanctionnant les comportements incriminés lors de l'apprentissage de la conduite,
• former les futurs médecins aux dangers encourus par les usagers vulnérables imprudents,
• rappeler que l'usage des trottoirs est réservé à la circulation des piétons et interdit aux stationnements sauf situations spécifiques.

C. INFORMATION

• communiquer sur les dangers induits par le stationnement sur les passages piétons,
• communiquer sur la nécessité d'être partout vigilant (piétons ou conducteurs) en s'assurant qu'on a bien été vu ou qu'un véhicule ne masque pas la co-visibilité piéton-véhicule en mouvement,
• multiplier les messages réalistes sur les accidents graves, voire mortels dont sont victimes les personnes âgées à proximité de leur domicile,
• communiquer sur la faute du piéton, à l'origine d'un accident corporel de piéton sur deux, et sur les infractions résultant du non respect de la priorité des piétons responsables de 20% des accidents de piétons.

D. "CONTRÔLE-SANCTION"

• mettre en place une campagne de sensibilisation-verbalisation envers les automobilistes et les conducteurs de poids lourds afin de réduire les accidents liés aux traversées piétonnes,
• intensifier la verbalisation des conducteurs ne respectant pas la priorité des piétons régulièrement engagés,
• en l'absence de sanction adaptée aux transgressions des piétons, les forces de l'ordre doivent effectuer des avertissements et des mises en garde, en particulier sur les 5% du linéaire des rues parisiennes où se produisent un tiers des accidents de piétons,
• rendre les passages piétons plus sûrs en verbalisant le stationnement illicite,
• assurer une verbalisation renforcée des conducteurs de deux-roues à moteur en stationnement gênant sur des trottoirs peu larges ou devant les écoles.

LES CYCLISTES

PRIORITÉS D'ORIENTATION
Mettre en évidence les risques d'accidents des cyclistes et inciter au respect de la règle, au respect mutuel, contribuant ainsi à un partage plus sûr de la rue.

A. INFRASTRUCTURES

• améliorer la signalisation des lieux où la pratique du cycle est possible, au sol, dans les double-sens cyclables des zones 30 par exemple, pour éviter toute ambiguïté,
• mieux étudier les itinéraires des cyclistes sur les sites complexes : portes, grandes places,
• poursuivre la mise en place d'itinéraires balisés pour les cyclistes.

B. ÉDUCATION

> Des cyclistes
• généraliser le permis vélo avec la Prévention MAIF et les enfants de CM2,
• enseigner sous toutes les formes possibles les dangers de l'angle mort,
• éduquer les adultes, les faire adhérer au respect de la règle en explicitant son sens,
• rappeler l'importance des équipements permettant d'être visible : la lumière en état de bon fonctionnement, un gilet réfléchissant.

> Des autres usagers
• attention permanente à l'ouverture de portière, première cause d'accident impliquant les cycles,
• obtenir le respect de la distance d'un mètre en ville avec le cycliste lors des dépassements,
• rappeler l'obligation de prudence accrue des conducteurs vis à vis des usagers les plus vulnérables.

C. INFORMATION

• sensibiliser les cyclistes expérimentés sur les risques d'une conduite téméraire, surtout par rapport aux engins de grands gabarits et, à un degré moindre aux deux-roues à moteur et aux automobilistes,
• rendre la pratique de la circulation entre les files moins dangereuses dans les embouteillages, les risques d'accident avec les deux-roues à moteur étant alors réels,
• rendre accessible une documentation qui propage des conseils à l'attention des cyclistes peu expérimentés,
• avec la participation de la CRAMIF, promouvoir la prévention du risque trajet auprès des entreprises, promouvoir les bonnes pratiques à travers la diffusion de documents de sensibilisation, l'organisation de manifestations sur le thème de la prévention du risque routier. Développer la connaissance de l'accidentologie liée aux déplacements dans le travail, avec la problématique des angles morts, et promouvoir la formation à la conduite constituent des moyens efficaces pour mieux prendre en compte la sécurité des cyclistes.

D. "CONTRÔLE-SANCTION"

• effectuer une campagne de contrôle des équipements obligatoires des cyclistes, spécialement de l'éclairage, après la tombée de la nuit,
• effectuer des contrôles réguliers de l'alcoolémie et des stupéfiants en fin de nuit, surtout le samedi et le dimanche,
• verbaliser plus intensément les infractions commises par les cyclistes et les autres conducteurs, lorsqu'elles sont génératrices de risques : franchissement de feu rouge, circulation en sens interdit sur une chaussée dont la vitesse est limitée à 50 km/h, circulation sur les trottoirs, en faisant usage d'un téléphone portable.

Vente
à emporter
PIZZA
à emporter
& à livre
POLICE

conception et réalisation : Service de la communication - ppservicecom@interieur.gouv.fr
impression : Direction opérationnelle des services techniques et logistiques