



PREFECTURE DE SEINE-ET-MARNE

Document Général d'Orientations

2008 - 2012

de Seine-et-Marne

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

décembre 2008



PREFECTURE DE SEINE-ET-MARNE

Le document général d'orientations doit permettre à l'Etat, au conseil général et aux autres collectivités territoriales, dans le cadre d'une démarche partenariale, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique de sécurité routière qu'ils mettront en œuvre au cours des cinq prochaines années. La déclinaison de cette politique se fera dans le cadre annuel du plan départemental d'actions de sécurité routière.

Le document général d'orientations 2004/2008 a vu de très nombreuses actions conduites et menées dans tous les domaines listés (enjeux et sous-enjeux). Il a été un précieux relais des orientations de la politique nationale de sécurité routière et a permis de les décliner pour donner du contenu à la politique locale.

Les objectifs du précédent plan, couvrant les années de 2004 à 2008, ont été globalement atteints puisque l'accidentologie a diminué de 40 %.

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et fixé en accord avec le Premier Ministre, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3000 d'ici 2012, contre plus de 4500 en 2007.

Le Comité Interministériel de Sécurité Routière, réuni sous la présidence du premier ministre le 13 février 2008 a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents. Elles doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les deux roues motorisés et à faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse.

Ainsi, des mesures doivent être prises pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, pour diviser par trois le nombre de jeunes tués, et pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues.

Dans ce contexte, chaque département a défini courant 2008, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations pour les années 2008 à 2012, en fonction des enjeux nationaux ou locaux retenus, les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

Les enjeux retenus pour les années 2008 à 2012 concernent donc :

- pour les enjeux nationaux :
 - les conduites addictives
 - la vitesse
 - les jeunes
 - les deux-roues motorisés
- pour l'enjeu local :
 - le massif forestier de Fontainebleau

Le Conseil Général de Seine et Marne, l'Union des Maires de Seine et Marne représentant les collectivités, mais aussi les assureurs sociaux comme la caisse d'assurance maladie d'Ile de France et la mutualité sociale agricole sont pleinement acteurs de la sécurité routière.

Notre engagement mutuel dans le document général d'orientations est le symbole de notre volonté commune de faire reculer l'insécurité routière dans le département, aidé en cela par l'ensemble de nos partenaires, publics, privés, associatifs et bénévoles.

Le Préfet de Seine-et-Marne

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, fluid loop followed by a smaller, more detailed flourish.

Michel GUILLOT

TABLE DES MATIERES

I. GENERALITES	3
1) LES OBJECTIFS DU DGO	3
2) METHODOLOGIE	3
II. LES ENJEUX	4
1) ETUDE DE L'ACCIDENTALITE EN SEINE-ET-MARNE	5
A) Les données utilisées	5
B) La période d'étude	5
C) La référence	5
D) Bilan et évolution	6
E) Analyse temporelle	9
F) Analyse spatiale	10
G) Les usagers	12
H) Les comportements	14
2) CARACTERISATION DES ENJEUX NATIONAUX EN SEINE ET MARNE	17
A) L'alcool	17
B) La vitesse	19
C) Les jeunes	19
D) Les deux-roues motorisés	22
3) CARACTERISATION DES ENJEUX LOCAUX	25
A) Le massif forestier de Fontainebleau	25
B) Les seniors	27
C) Les agglomérations	28
4) CONCLUSION	30
III. LES ORIENTATIONS D' ACTIONS	31
1) COMPOSITION DES GROUPES DE TRAVAIL ET ORIENTATIONS D' ACTIONS RETENUES	31
A) Enjeu « conduites addictives »	32
B) Enjeu « vitesse »	33
C) Enjeu « jeunes »	34
D) Enjeu « deux-roues motorisés »	35
E) Enjeu « massif forestier de Fontainebleau »	36
IV. SUIVI ET EVALUATION DU DGO	37
V. ANNEXES	37

Département de Seine-et-Marne

SECURITE ROUTIERE

Document Général d'Orientations 2008 – 2012

I. GENERALITES

1) LES OBJECTIFS DU DGO

Le Document Général d'Orientations (DGO) doit permettre à l'Etat, au Conseil général, aux principales communes et groupements de communes, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en oeuvre, ensemble ou de façon individuelle au cours des cinq prochaines années, pour faire reculer l'insécurité routière.

Si les principaux protagonistes sont les responsables des administrations de l'Etat et les élus des collectivités territoriales les plus importantes, le DGO doit également permettre de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

Ils sont associés à la validation des enjeux, à la définition des orientations d'actions et à leur mise en oeuvre, dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière.

Le document général d'orientations constitue donc l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

2) METHODOLOGIE

Le DGO est avant tout une démarche impliquant tous les acteurs et un outil de programmation. Pour que les principaux partenaires adhèrent à la démarche proposée et participent de façon concertée à l'élaboration du DGO, à sa déclinaison annuelle dans le cadre des PDASR et à son suivi, une large information préalable sur ses objectifs a été organisée.

Un comité de pilotage a été mis en place, animé par le Directeur de Cabinet du Préfet, chef de projet sécurité routière, et constitué des élus correspondants des collectivités territoriales et des représentants des assureurs du risque routier professionnel :

- **Direction Départementale de l'Équipement 77 – Sécurité routière - Coordination et Observatoire (copilotage)**
- **Direction interdépartementale des Routes d'Ile-de-France (DIRIF),**
- **Conseil général 77,**
- **Caisse Régionale d'Assurance Maladie d'Ile-de-France (CRAMIF),**
- **Mutualité Sociale Agricole (MSA),**
- **Union des maires,**
- **Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (CNRACL)**

La démarche d'élaboration du DGO a été marquée par deux phases décisionnelles essentielles : la phase « enjeux » et la phase « orientations d'actions » nécessitant toutes deux une validation officielle du comité de pilotage, à partir d'études réalisées par l'observatoire départemental de la sécurité routière.

II. LES ENJEUX

L'étude d'enjeux permet à partir de l'analyse du bilan accidentologique, d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents absolu et/ou relatif caractérisant un dysfonctionnement.

Elle n'a pas pour objet de comprendre ce dysfonctionnement, mais simplement de l'identifier et de fournir aux membres du comité de pilotage une hiérarchisation de ces enjeux et des éléments techniques indispensables à leur choix.

L'étude d'enjeux a été réalisée par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière dans le cadre d'un groupe technique copiloté avec le coordinateur de sécurité routière et auquel ont été associés des techniciens des collectivités territoriales et des assureurs des risques professionnels.

Le groupe technique s'est réuni le 25 juin 2008.

Compte tenu des orientations fixées pour atteindre l'objectif de 2012, chaque département a caractérisé les quatre enjeux retenus au niveau national relatifs à l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux-roues motorisés.

Par ailleurs, en Seine-et-Marne, trois enjeux locaux supplémentaires ont été étudiés en complément des enjeux nationaux. Il s'agit du massif forestier de Fontainebleau, des seniors et des agglomérations.

La majorité de ces études a été réalisée à partir de la base de données 2002 / 2006. Elles sont déclinées en seconde partie.

1) ETUDE DE L'ACCIDENTALITE EN SEINE-ET-MARNE

A) Les données utilisées

Cette étude est un bilan approfondi de l'accidentalité et est réalisée essentiellement d'après les données du **fichier accidents « BAAC »** (Bulletins d'Analyse Corporels de la circulation).

Des données complémentaires aux accidents sont utilisées, notamment des données socio-démographiques.

Afin de répondre aux normes européennes, depuis le 1^{er} janvier 2005, la définition des victimes a changé.

La personne tuée sur le coup ou dans les trente jours après l'accident a remplacé la personne tuée sur le coup ou dans les six jours après l'accident. De même le blessé hospitalisé plus de 24 heures a remplacé le blessé grave hospitalisé plus de 6 jours.

Ces changements impliquent, notamment pour les séries temporelles, de prendre en compte les éléments suivants :

- *Pour passer du tué à 6 j en tué à 30 j, il faut multiplier, pour les années avant 2005 le nombre de tués par 1.069.*
- *Il n'y a pas de coefficient pour passer du blessé grave au blessé hospitalisé et du blessé léger au blessé non-hospitalisé. Pour les séries temporelles de blessés, il faut raisonner en nombre total de blessés, en ôtant pour les années avant 2005 le nombre de blessés décédés entre le 6^{ème} et le 30^{ème} jour (soit 1.069*nb de tués).*
- *Il n'y a pas de coefficient pour avoir une continuité dans le nombre d'accidents mortels avec le changement de définition. En revanche la série des accidents corporels n'est pas impactée par ce changement de définition.*
- *Après le 1^{er} janvier 2005, un accident grave est un accident ayant impliqué au moins un blessé hospitalisé plus de 24 heures, une victime grave est une personne décédée ou hospitalisée plus de 24 heures.*

B) La période d'étude

La période d'étude est principalement relative à la **période 2002-2006**, conformément aux instructions nationales. Par ailleurs, toutes les données n'étant pas disponibles pour cette période donnée, certaines exploitations ont nécessité une période d'étude plus adaptée.

C) La référence

Afin d'analyser les enjeux du département, il est nécessaire de disposer d'une référence.

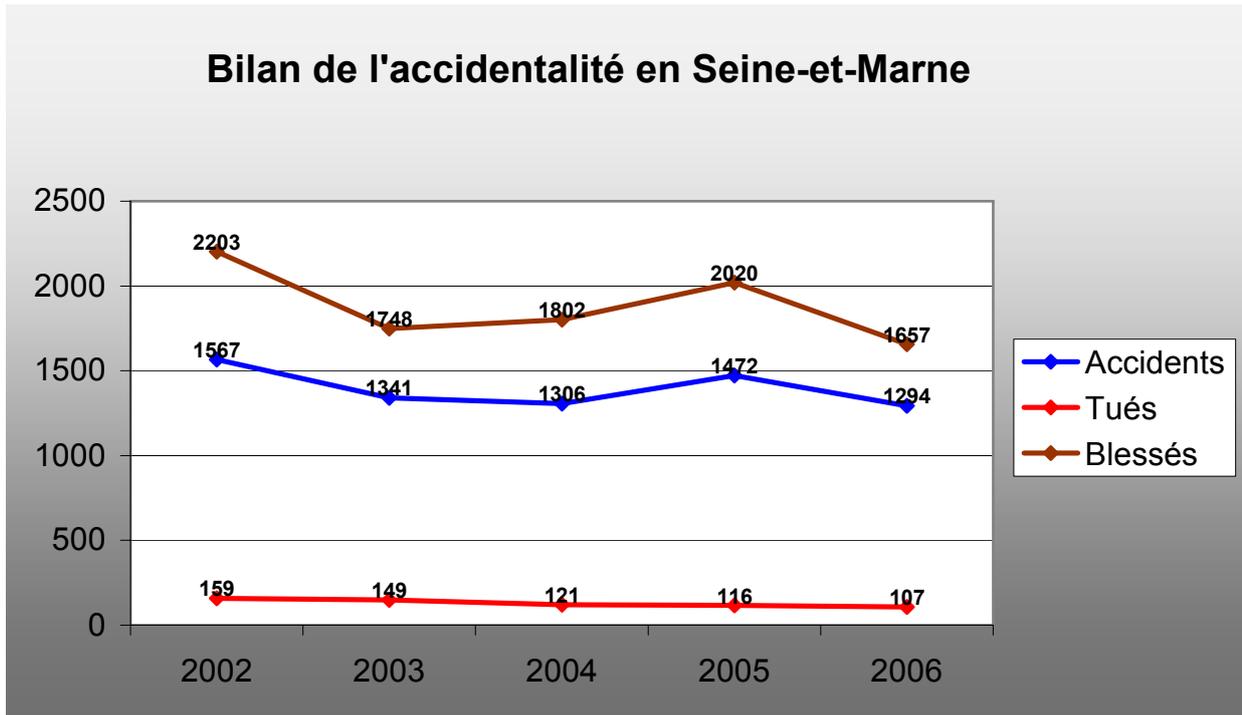
La référence choisie est le département de **l'Essonne (91)**.

En effet, la problématique des déplacements de la région parisienne a conduit à choisir un département de la région Ile-de-France, et plus particulièrement de la grande couronne. Parmi les trois départements de la grande couronne, l'Essonne est la plus proche de la Seine-et-Marne par ses caractéristiques géographiques, démographiques, urbaines et par son réseau routier.

Il existe toutefois des différences sensibles : la superficie de la Seine-et-Marne est plus de trois fois celle de l'Essonne et son environnement plus rural (environ deux fois moins aggloméré). Malgré tout, cette référence est plus pertinente que la référence régionale qui affiche des différences beaucoup plus marquées.

D) Bilan et évolution

Bilan



On observe une baisse sensible des trois indicateurs en Seine-et-Marne depuis 2002 :

- baisse d'un cinquième pour les accidents et les personnes blessées,
- baisse d'un tiers pour les personnes tuées.

2002 / 2006	Seine-et-Marne	Essonne	France
Accidents	6 980	8 544	445 914
Personnes tuées	652	313	29 488
Blessés	9 430	11 126	686 974
Victimes (total)	10 082	11 439	716 462
Indice de gravité (tués/100 accidents)	9,3	3.7	6.6
IAL (tués)	1.08	0.67	1.00
tués par million habitants	519	267	489

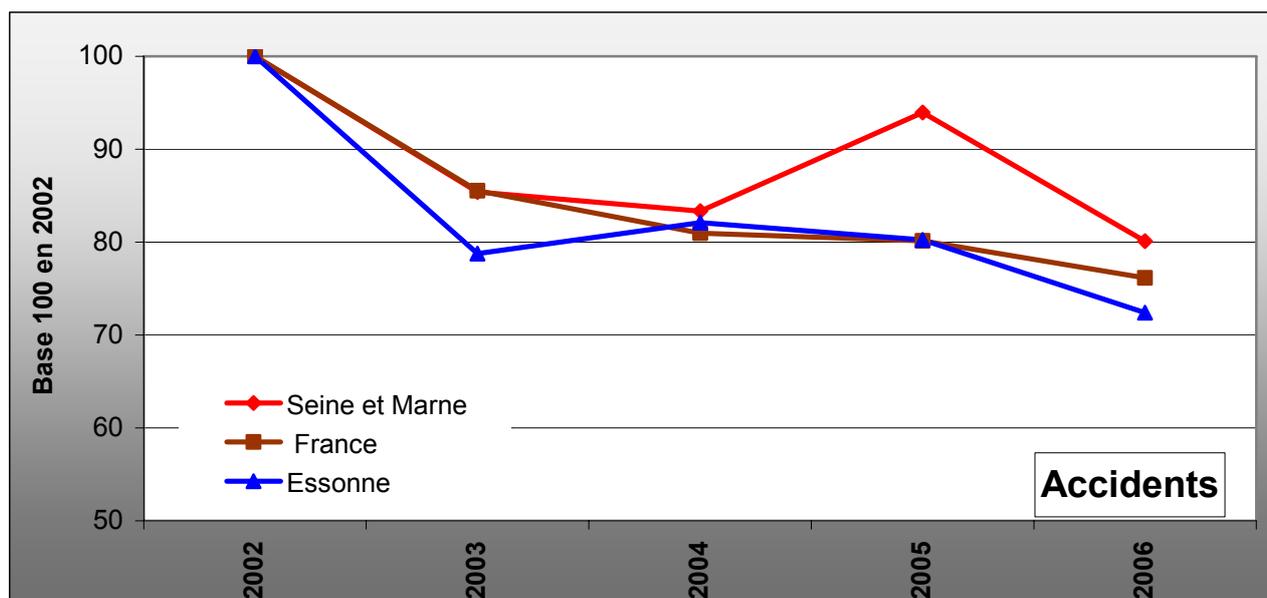
La gravité des accidents en Seine-et-Marne est particulièrement élevée soit environ deux fois plus que l'Essonne et un tiers de plus que le national. Les orientations d'actions devront intégrer cette spécificité seine et marnaise.

L'indicateur d'accidentologie locale (IAL) permet d'apprécier le risque global sur les réseaux en tenant compte des trafics et de l'importance des réseaux. Ce sur-risque est quasi équivalent au national mais supérieur à l'Essonne.

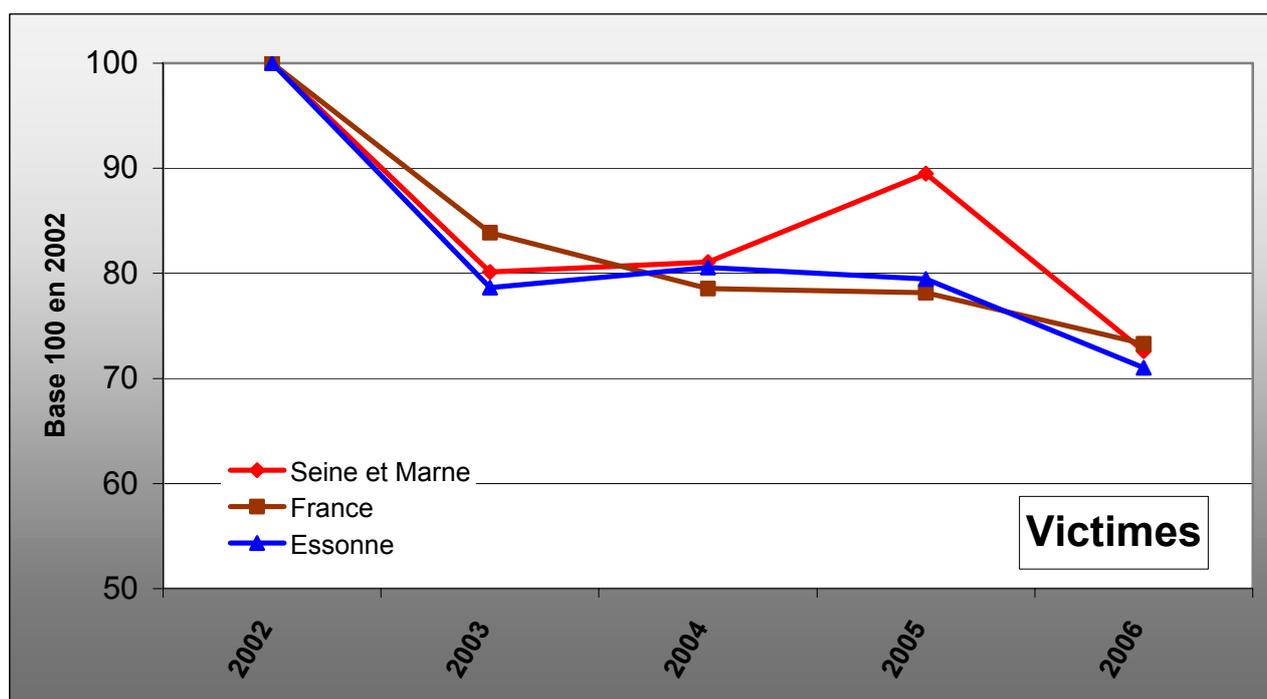
Le nombre de tués rapporté au nombre d'habitants est quasi-double à l'Essonne et est proche du national (6 % de moins sur la France).

➤ L'évolution

L'évolution des accidents

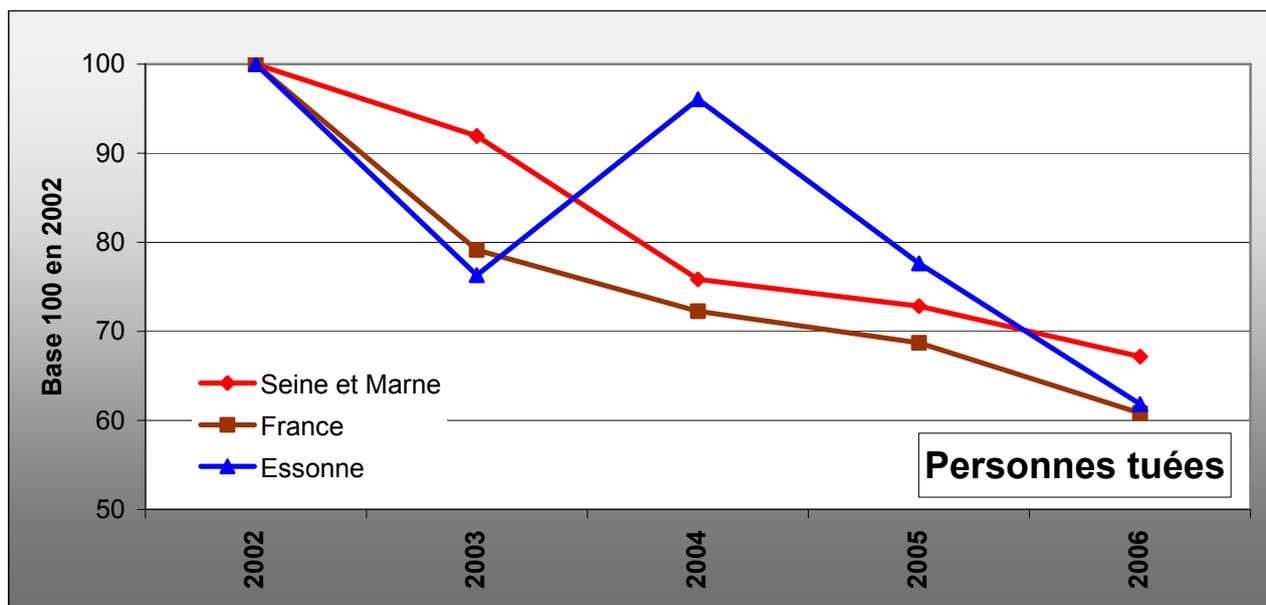


L'évolution des victimes



L'évolution des accidents corporels et des victimes présente de grandes similitudes compte tenu du rapport victimes/accidents quasi constant depuis 2002 (entre 1.4 et 1.5).
Après une forte baisse en 2002, on note, à partir de 2003, un palier pour la France et l'Essonne, à contrario, une augmentation pour la Seine-et-Marne.
Depuis 2005, la baisse se confirme mais de façon plus marquée pour la Seine-et-Marne.

L'évolution des personnes tuées

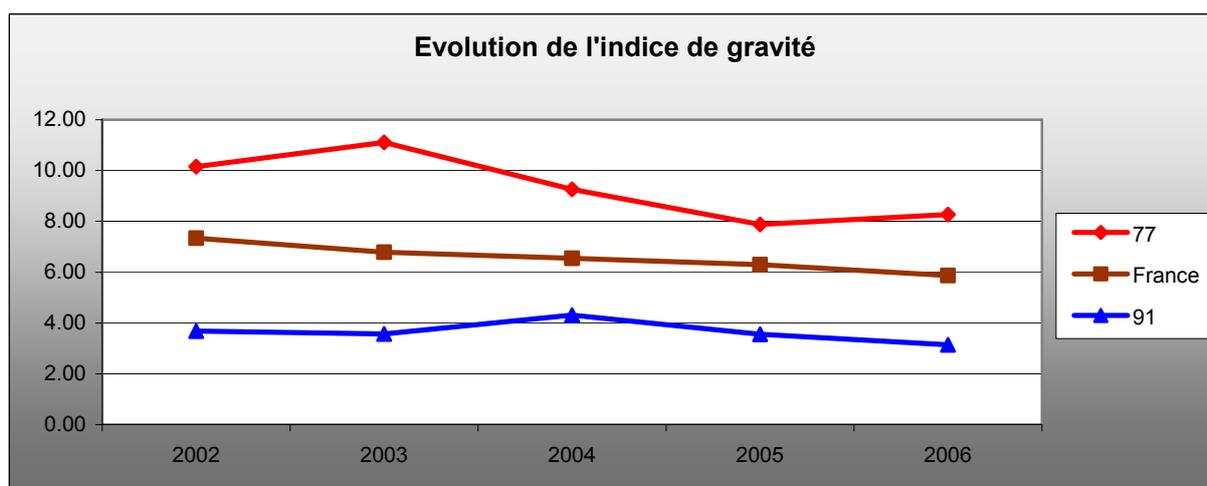


L'évolution des personnes tuées est en baisse depuis 2002 pour la Seine-et-Marne comme pour la France et l'Essonne.

	Seine-et-Marne			Essonne			National		
	2002/2006	1997/2001	Evol.	2002/2006	1997/2001	Evol.	2002/2006	1997/2001	Evol.
Accidents	6 980	11 182	-38%	8 544	11 180	-24%	445 914	612 081	-27%
Tués	652	910	-28%	313	539	-42%	29 488	42 565	-31%
Blessés	9 430	16 078	-41%	11 126	15 352	-28%	686 974	819 000	-16%

Sur la période 2002-2006, les accidents et les personnes blessées connaissent une forte baisse en Seine-et-Marne tandis que cette tendance est moins accentuée en Essonne et en France.

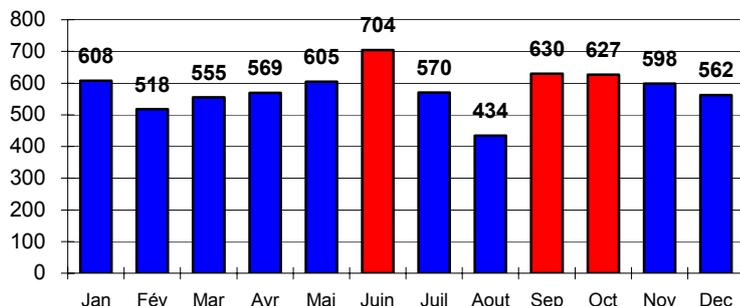
A contrario, l'évolution départementale des personnes tuées affiche un pourcentage moins favorable.



L'évolution de l'indice de gravité affiche une légère baisse en Seine-et-Marne mais confirme le constat précédent par son taux bien supérieur à l'Essonne et à la France.

E) Analyse temporelle

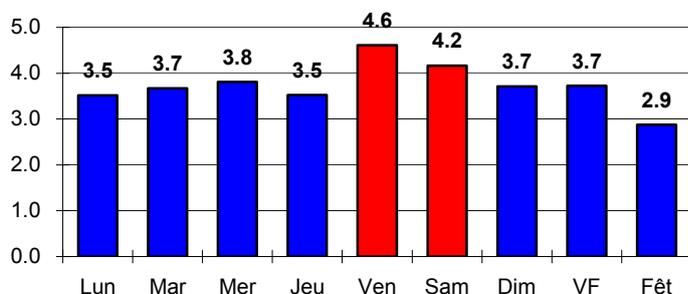
Répartition mensuelle des accidents



En Seine-et-Marne, les mois les plus touchés sont **juin, septembre et octobre**. Ils comptabilisent à eux-seuls **28 % des accidents**.

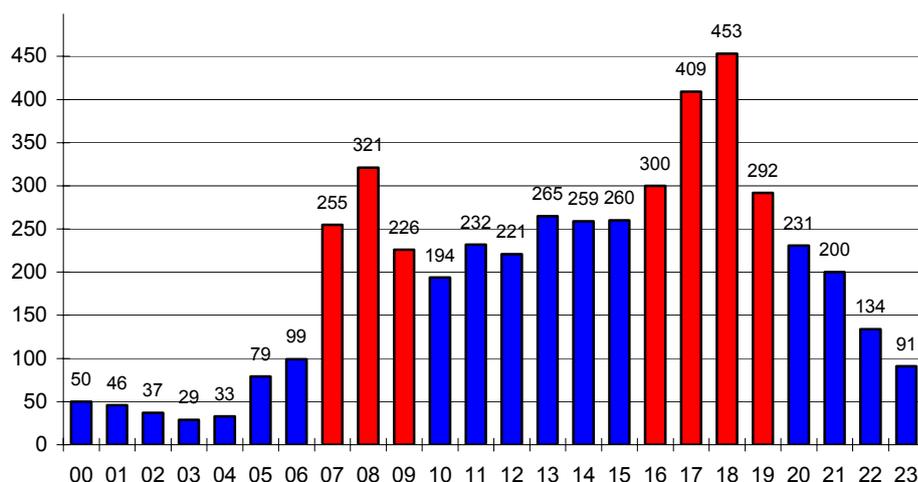
La baisse des accidents pendant l'été, et plus particulièrement en août, accompagne la baisse du trafic durant cette période. Ces fluctuations sont similaires à celles de l'Essonne.

Répartition journalière moyenne des accidents



Le **vendredi et le samedi** sont les jours les plus accidentogènes de Seine-et-Marne. Cette tendance est similaire à celle de l'Essonne.

Répartition horaire des accidents (jours ouvrables)

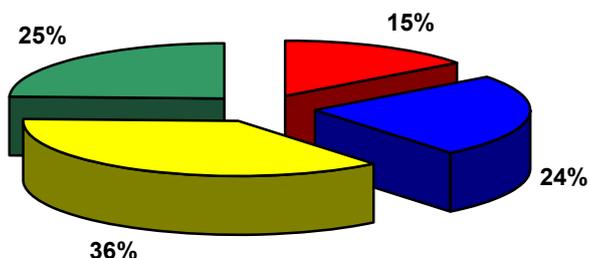


La répartition horaire des accidents est fortement corrélée au trafic et laisse apparaître **les heures de pointe du matin et du soir**. Ces deux tranches représentent **32 % des accidents**. Cette tendance est semblable à celle de l'Essonne.

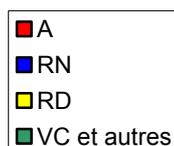
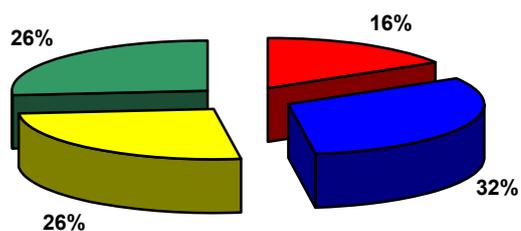
F) Analyse spatiale

Selon la catégorie de voies

Accidents par catégories de voies
(Seine-et-Marne)

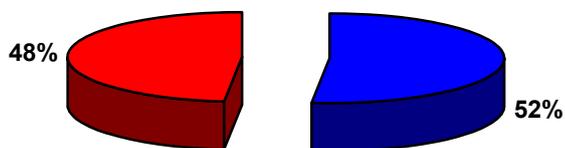


Accidents par catégories de voies
(Essonne)

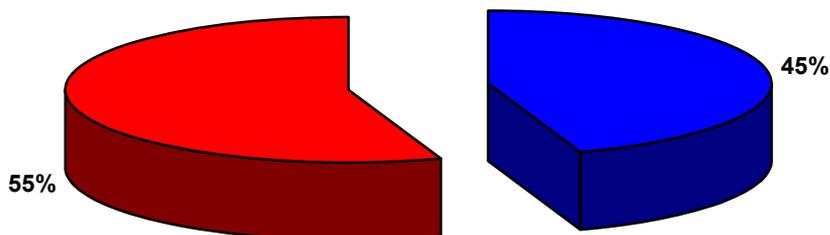


Répartition des accidents selon l'environnement
(Essonne)

➤ Selon l'environnement



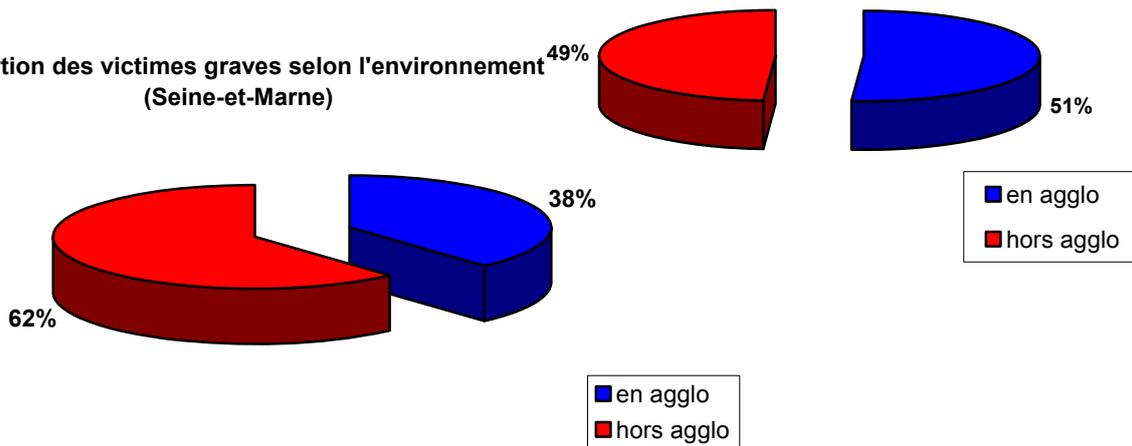
Répartition des accidents selon l'environnement
(Seine-et-Marne)



La proportion d'accidents corporels en Seine-et-Marne hors agglomération est plus importante qu'en agglomération. Cette répartition est inverse en Essonne ainsi qu'au national dans des proportions bien plus grandes (en 2006, 68.5 % des accidents ont eu lieu en milieu urbain).

Répartition des victimes graves selon l'environnement
(Essonne)

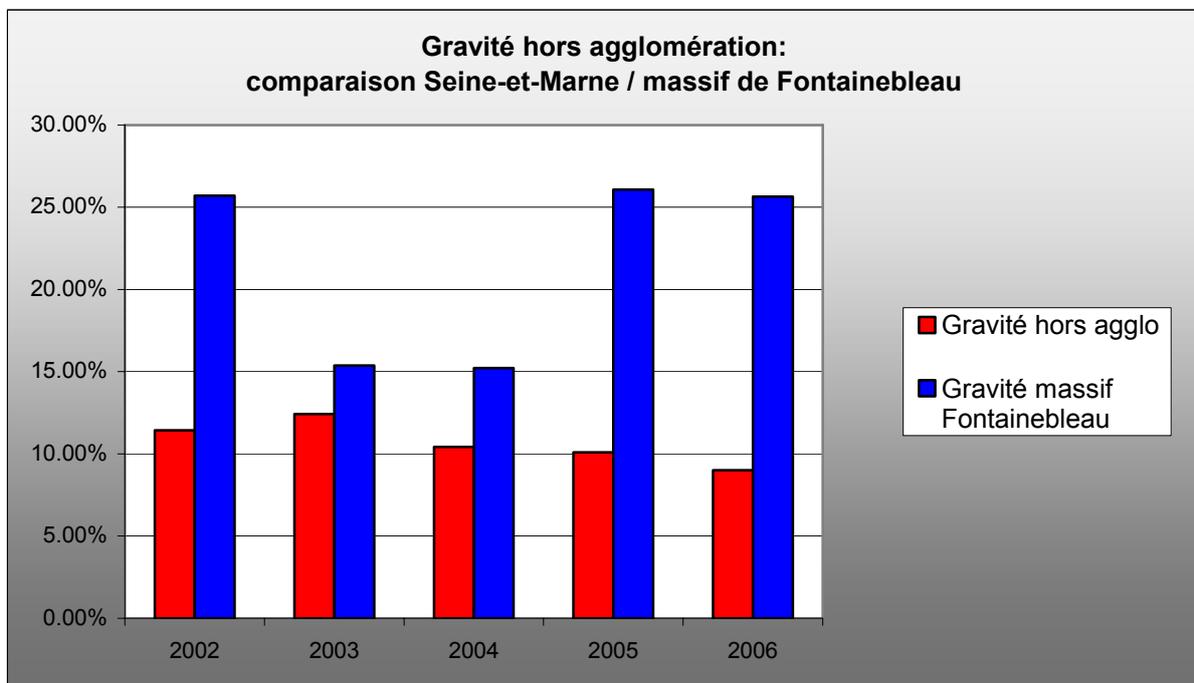
Répartition des victimes graves selon l'environnement
(Seine-et-Marne)



La répartition des victimes graves est similaire à celle des accidents avec une proportion plus importante, de même pour l'Essonne et le national.

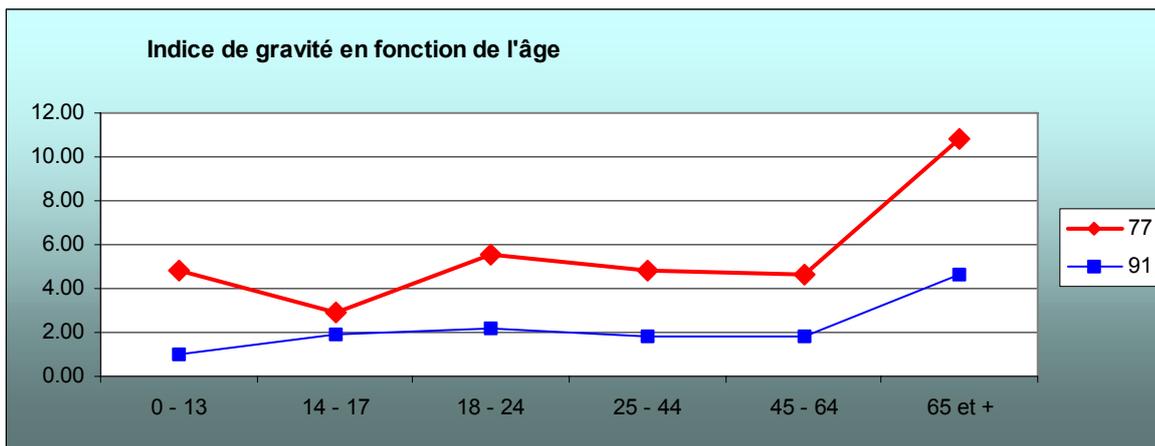
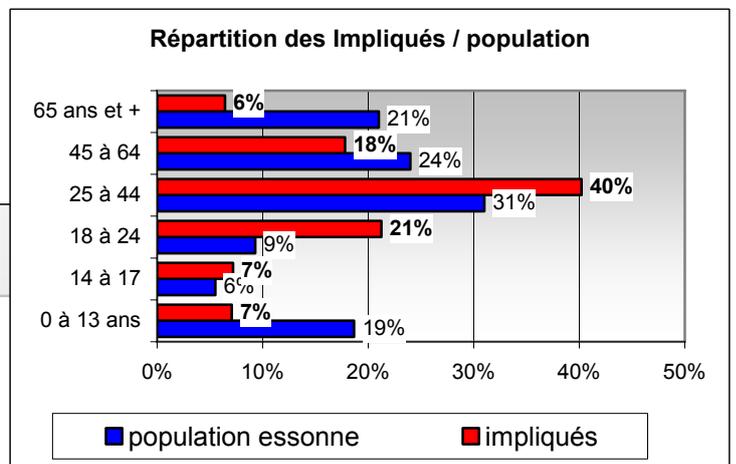
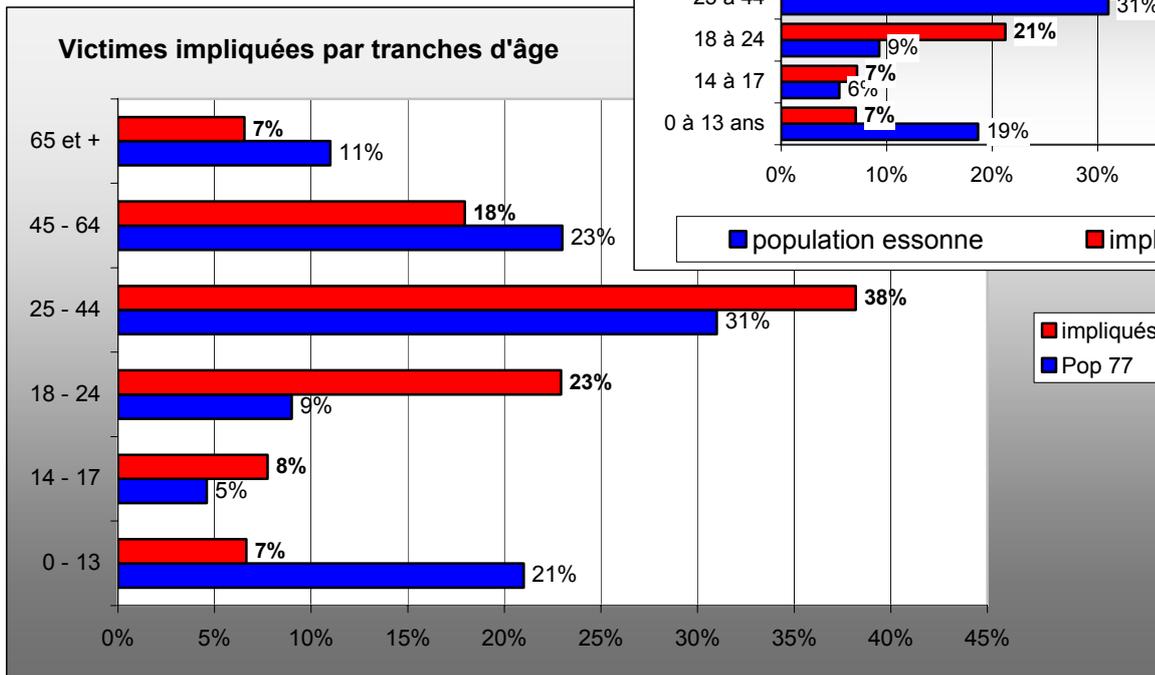
➤ Selon le secteur

La gravité est bien plus forte hors agglomération en Seine-et-Marne. Cette gravité est accentuée dans certains secteurs et notamment celui du massif de Fontainebleau.



G) Les usagers

➤ Selon l'âge



Les jeunes font partie des tranches les plus touchées :

- Les 18-24 représentent 9 % de la population seine-et-marnaise et pourtant ils sont impliqués dans 1 accident sur 4
- les 14-17 représentent 5 % de la population seine-et-marnaise et sont impliqués dans 8 % des cas.

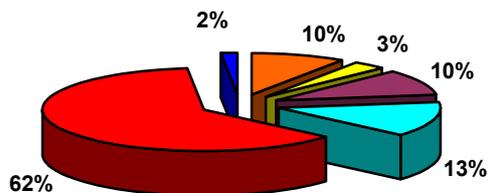
Pour les conducteurs, le risque commence à partir de 14 ans, l'âge de l'accès aux deux-roues motorisés.

Les seniors sont moins touchés quantitativement que les jeunes mais la gravité de ces accidents est doublée.

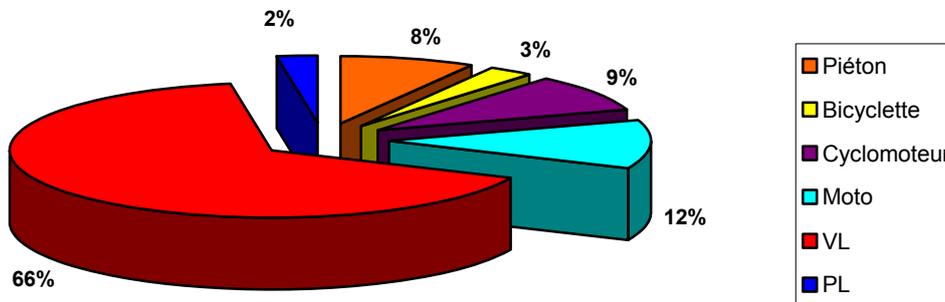
La répartition des impliqués ainsi que la gravité est similaire à l'Essonne. Cependant, le niveau de gravité des accidents en Seine-et-Marne est, de manière générale, plus élevé.

➤ Selon la catégorie

Répartition des victimes impliquées dans un accident en Essonne

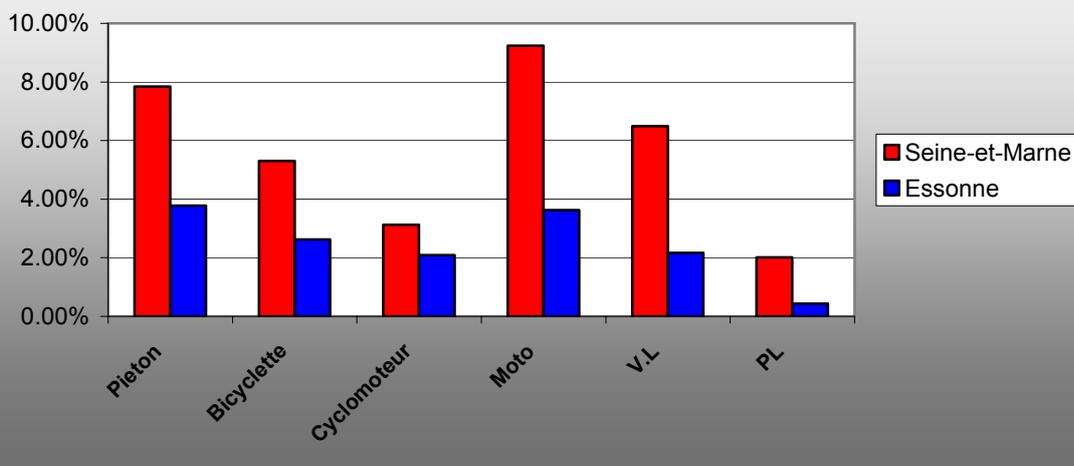


Répartition des victimes impliquées dans un accident en Seine-et-Marne



Les accidents impliquant un usager dit « vulnérable » (piétons, deux-roues motorisés ou non) représente un tiers des victimes. Parmi eux, la population la plus touchée est celle **des usagers de deux-roues motorisés** malgré un trafic estimé entre 1 et 3 %.

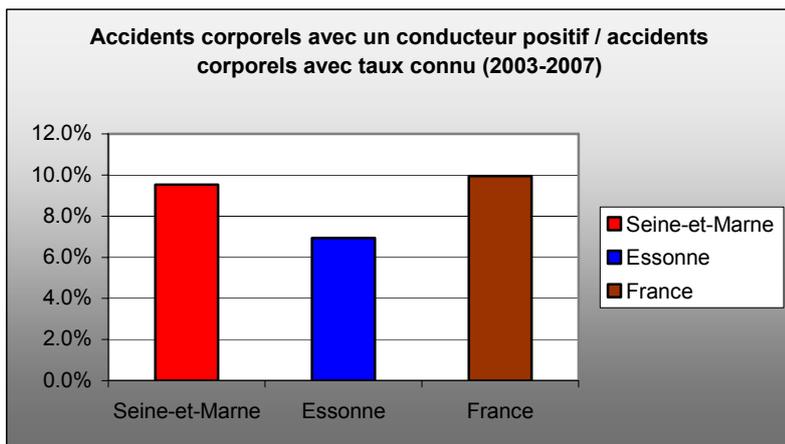
Indice de gravité selon la catégorie d'usagers



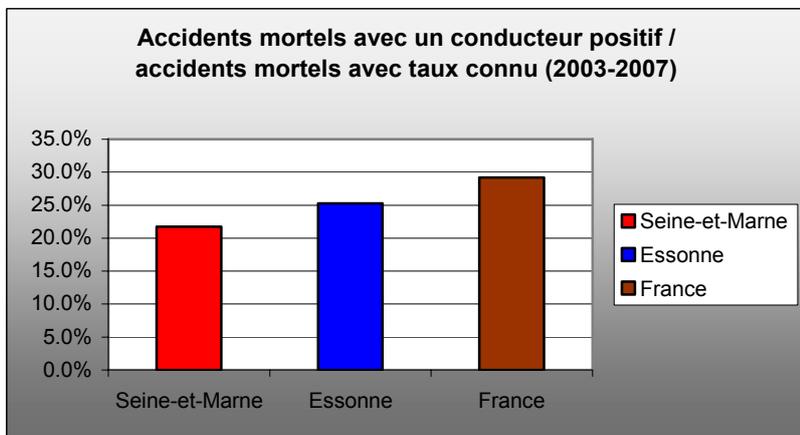
La gravité est doublée en Seine-et-Marne pour pratiquement toutes les catégories d'usagers par rapport à l'Essonne. Les gravités les plus inquiétantes sont celles des accidents **des motards** et des piétons.

H) Les comportements

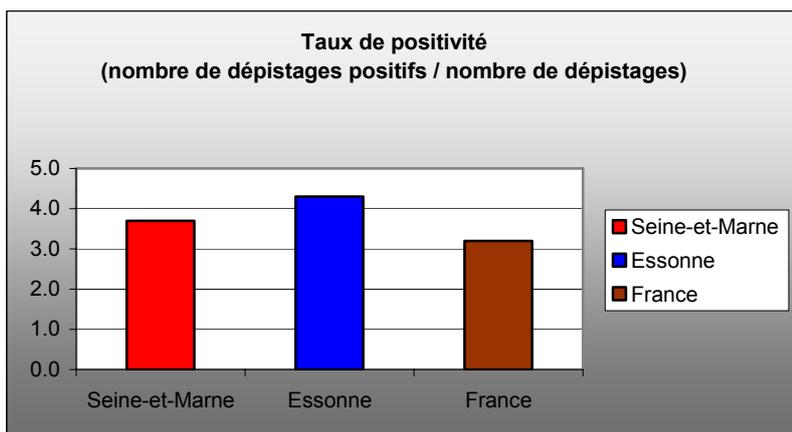
➤ Alcool



La Seine-et-Marne présente une proportion d'accidents corporels avec alcool supérieure à l'Essonne mais quasi identique au national.



La Seine-et-Marne présente une proportion d'accidents mortels avec alcool inférieure à l'Essonne et au national.



La Seine-et-Marne affiche une alcoolémie positive des conducteurs au volant au dessus de celle des conducteurs en France mais inférieure à celle des conducteurs de l'Essonne.

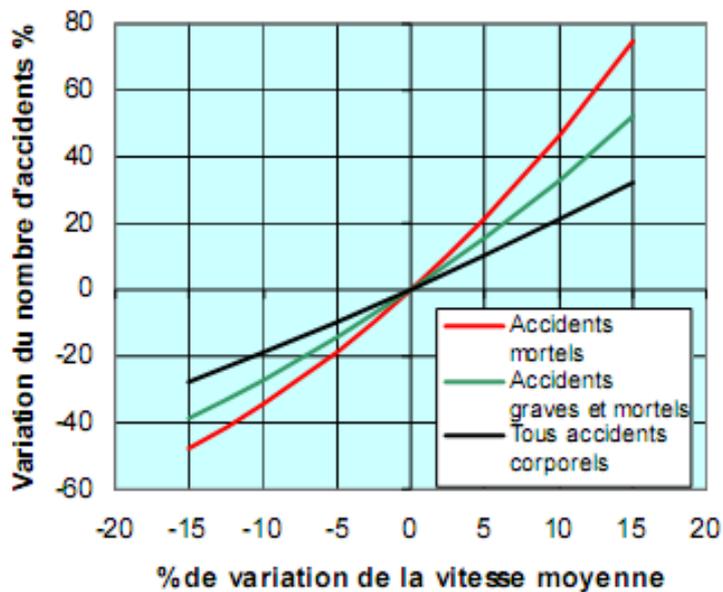
Conduire avec un taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé augmente la gravité des accidents.

La proportion d'**accidents mortels avec alcool** par rapport aux accidents corporels avec alcool est **double en Seine-et-Marne** et triple en Essonne et au national.

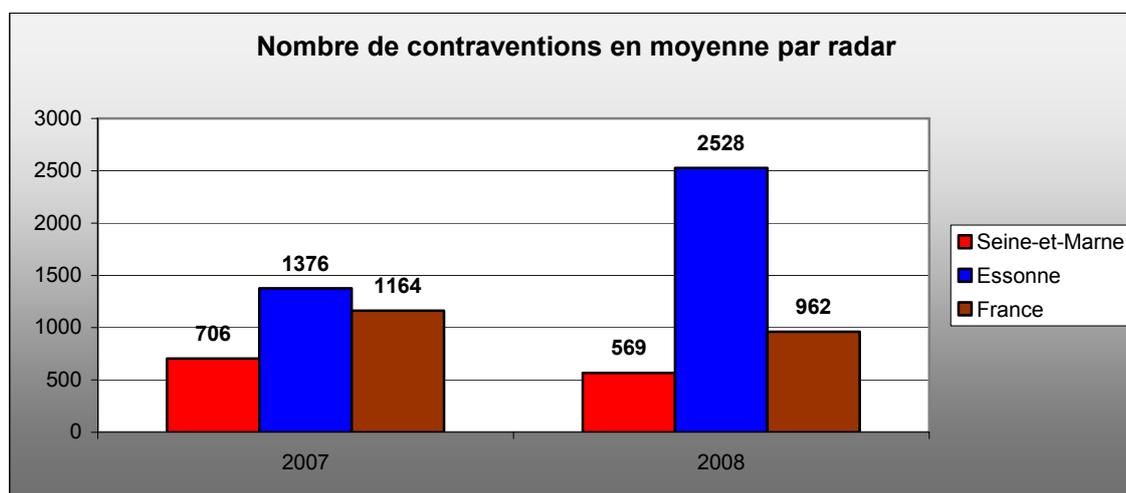
➤ Vitesse

La vitesse est responsable d'un tiers des accidents mortels et est un facteur aggravant pour tous les accidents. (source ONISR)

D'après le modèle de Nilsson (2004) : une baisse de 5 % de la vitesse moyenne pratiquée engendrerait une baisse de 10 % des accidents corporels et de 20 % des accidents mortels.

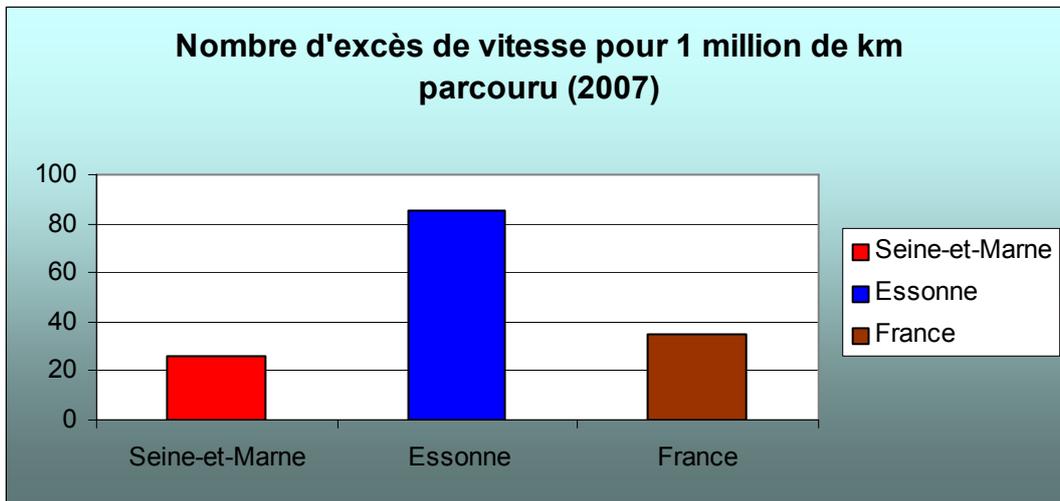


Au niveau national, la vitesse moyenne pratiquée en 2007 est de 81.6 km/h contre 90.5 km/h en 2002 soit une baisse de 8.9 km/h depuis 6 ans. Cette baisse devait engendrer un gain de presque 20% d'accidents corporels et de 40 % d'accidents mortels. En réalité ce gain s'élève à 23 % et 35 %. Ces gains sont amoindris par le comportement infractionniste de certains usagers.



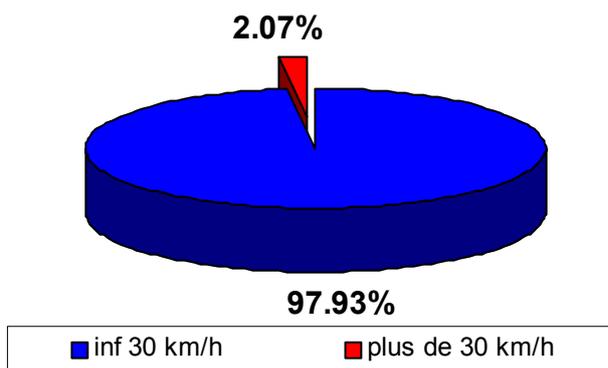
Le nombre de contraventions en moyenne par radar en 2007 est de 65 % de plus au national qu'en Seine-et-Marne et de 69 % en 2008.

Les chiffres de l'Essonne sont supérieurs et atteignent quasiment le triple des chiffres nationaux en 2008.



Le nombre d'excès de vitesse est moins important en Seine-et-Marne qu'en Essonne ou en France. Et pourtant, **la problématique vitesse est présente sur le territoire notamment avec les grands excès de vitesse.**

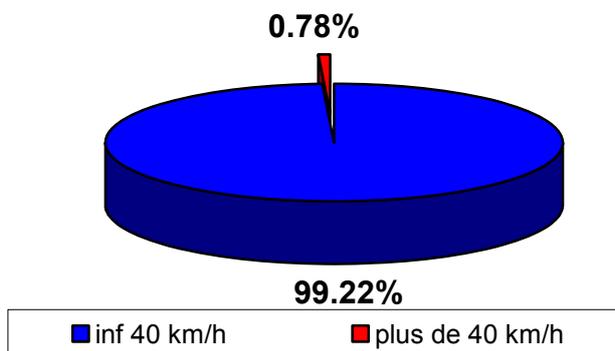
Répartition des grands excès de vitesse de plus de 30 km/h (1er quadrimestre 2008)



Au national, la part des **grands excès de vitesse de plus de 30 km/h** est de 0.65% alors qu'en Seine-et-Marne elle est de 2.07%, soit **plus du triple.**

Répartition des grands excès de vitesse de plus de 40 km/h (1er quadrimestre 2008)

Au national, la part des **grands excès de vitesse de plus de 40 km/h** est de 0.18% alors qu'en Seine-et-Marne elle est de 0.78%, soit **plus du quadruple.**



La problématique vitesse en Seine-et-Marne est d'autant plus d'actualité que ces chiffres sont en hausse sur l'année 2008. En effet pour les neuf premiers mois de 2008, on a 2.31 % d'infractions de plus de 30 km/h et 0.94 % de plus de 40 km/h.

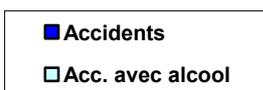
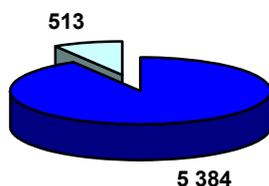
2) CARACTERISATION DES ENJEUX NATIONAUX EN SEINE ET MARNE

A) L'alcool

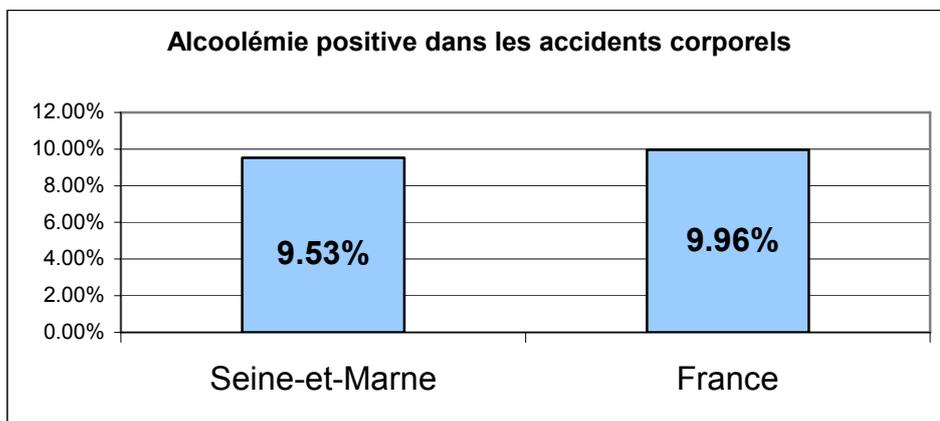
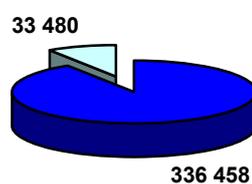
Depuis 2006, l'alcool est le premier facteur d'accidents au niveau national et est responsable de plus de 29 % des accidents mortels.

L'étude réalisée à partir des fiches BAAC pour lesquelles l'information relative à une présence d'alcool était connue, démontre que l'alcoolémie dans les accidents corporels est présente à plus de 9 % en Seine-et-Marne, soit un taux quasi identique à celui détenu au niveau national.

Accidents corporels seine-et-marnais avec alcool (2003-2007)

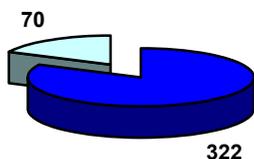


Accidents corporels nationaux avec alcool (2003-2007)

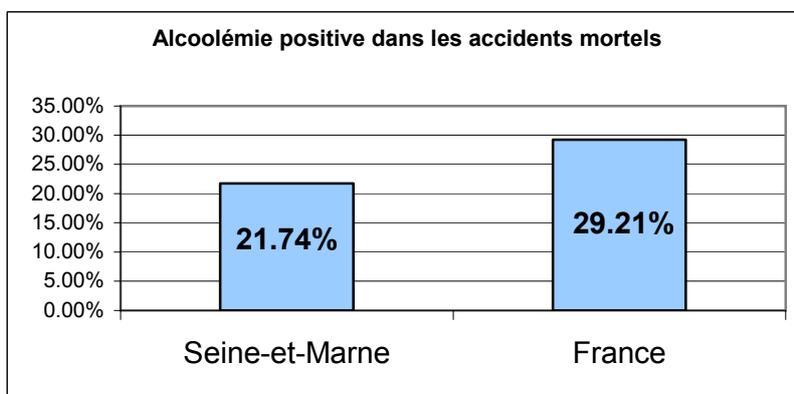
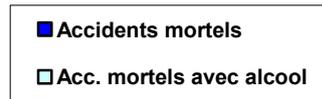
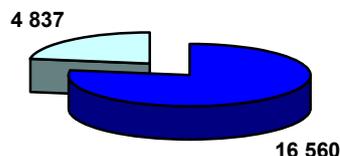


Le taux d'accidents mortels dus à l'alcool est, quant à lui, inférieur à celui du niveau national.

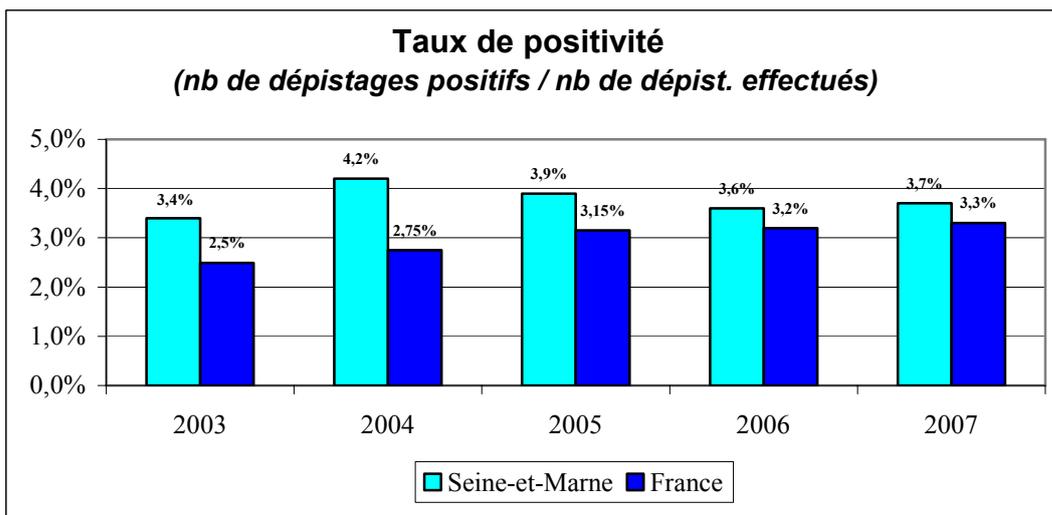
Accidents mortels seine-et-marnais avec alcool (2003-2007)



Accidents mortels nationaux avec alcool (2003-2007)



Cependant, il n'en reste pas moins vrai que le taux de positivité, c'est-à-dire le nombre de dépistages positifs par rapport à celui des dépistages effectués, est au-dessus du niveau national. Même si l'écart semble diminuer, ce constat perdure depuis plusieurs années.



NB : 2002 non renseigné

De plus, en matière de suspensions de permis suite à un délit, c'est-à-dire pour une alcoolémie supérieure à 0,80 g/l, la Seine-et-Marne détient un taux quasiment équivalent à celui du niveau national.

Cette étude démontre que l'alcoolémie reste encore trop présente dans l'accidentalité en Seine-et-Marne, avec, par ailleurs, une augmentation du degré d'alcoolémie.

Par conséquent, l'enjeu alcool reste une forte préoccupation au niveau départemental et mérite d'être retenu pour l'élaboration du document général d'orientations.

B) La vitesse

La vitesse en Seine-et-Marne représente 1.7 % des infractions nationales pour un réseau routier de 11 476 km, soit 1,1 % du réseau routier national.

On constate une baisse de près de 20 % du nombre d'infractions par rapport à 2007 sur les radars fixes, baisse sensiblement supérieure à celle constatée au niveau national. Ce constat se vérifie également sur les excès de vitesse rapportée au million de kilomètres.

La mise en place des contrôles automatisés des vitesses a fortement contribué à la baisse caractérisée des accidents mortels constatée à partir de 2003, date de leur installation.

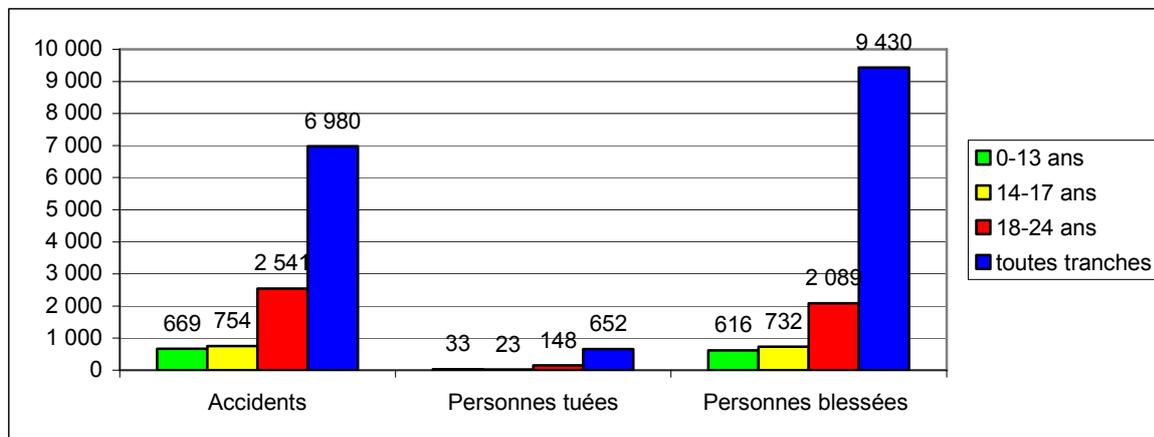
Ces chiffres pourraient inciter à ne pas prendre en compte cet enjeu pour la Seine-et-Marne mais l'approfondissement de l'étude démontre qu'en matière de grands excès de vitesses, le département présente des chiffres largement au-dessus de la moyenne nationale.

En effet, le pourcentage des excès de vitesse supérieurs à 30 km/h est trois fois supérieur au pourcentage national et quatre fois supérieur pour les infractions à plus de 40 km/h.

Ces chiffres révèlent que l'effort doit être poursuivi sans relâchement et justifient donc pleinement l'inscription de cet enjeu au DGO.

C) Les jeunes

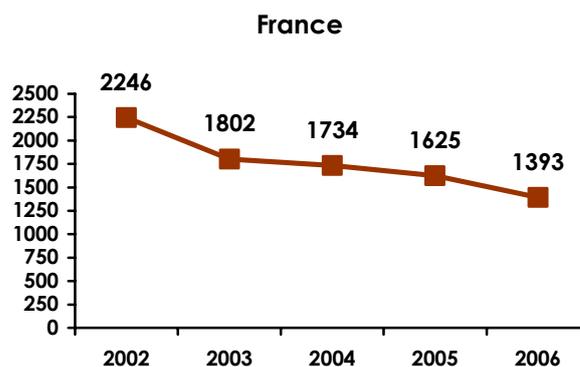
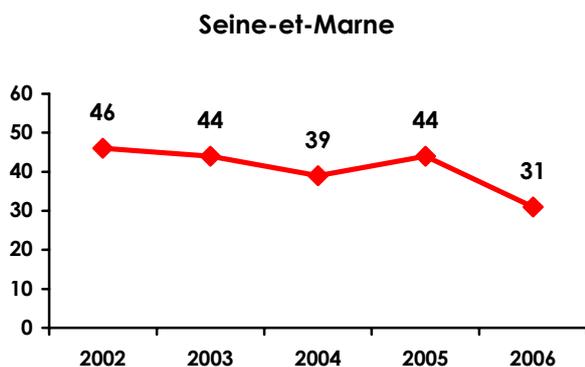
L'étude de l'accidentalité en Seine-et-Marne démontre que les jeunes sont très fortement impliqués. En effet, ils sont concernés par 49 % des accidents corporels, quasiment la moitié.



Cette implication est largement représentée par la tranche d'âge des 18-24 ans, qui totalise plus d'un tiers du total des accidents et 9,3 % de la population Seine et marnaise.
 Cette proportionnalité se retrouve également flagrante sur les deux autres indicateurs – les tués et les blessés – .

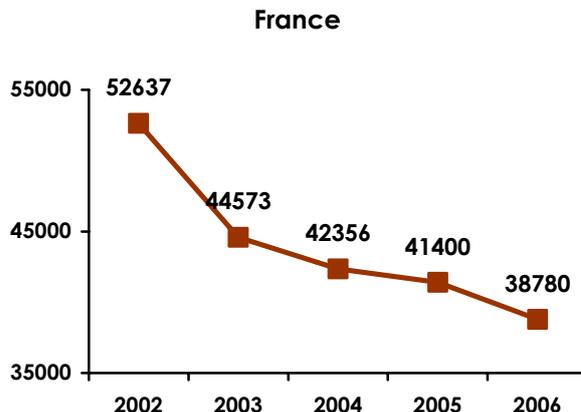
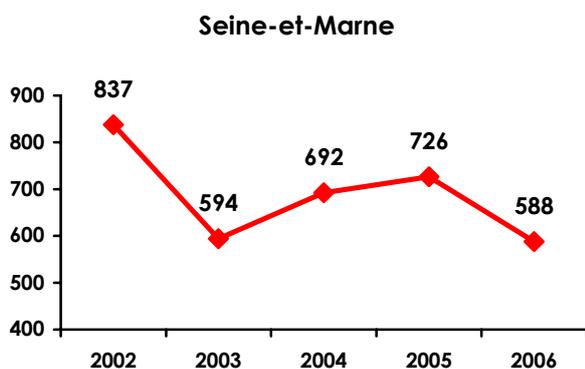
Globalement, l'évolution du nombre de jeunes tués en Seine-et-Marne a suivi la tendance nationale pour afficher une baisse de 33 %.
 Cependant, cette baisse reste inférieure de 5 % au pourcentage national.

les jeunes tués de 0 à 24 ans

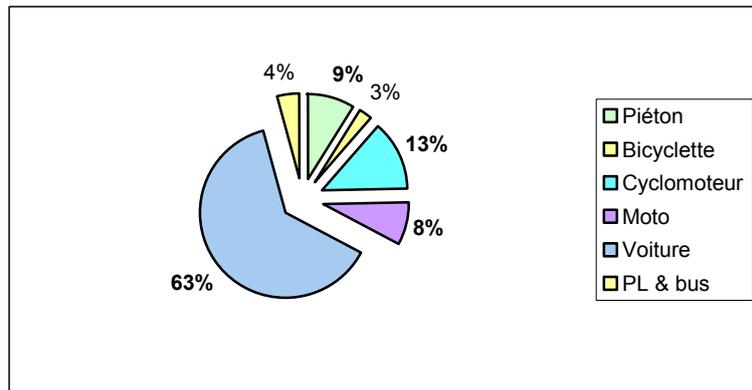


La part des jeunes blessés connaît également une courbe décroissante. On constate une baisse de 30 % depuis 2002 contre 26 % au niveau national.

les jeunes blessés de 0 à 24 ans

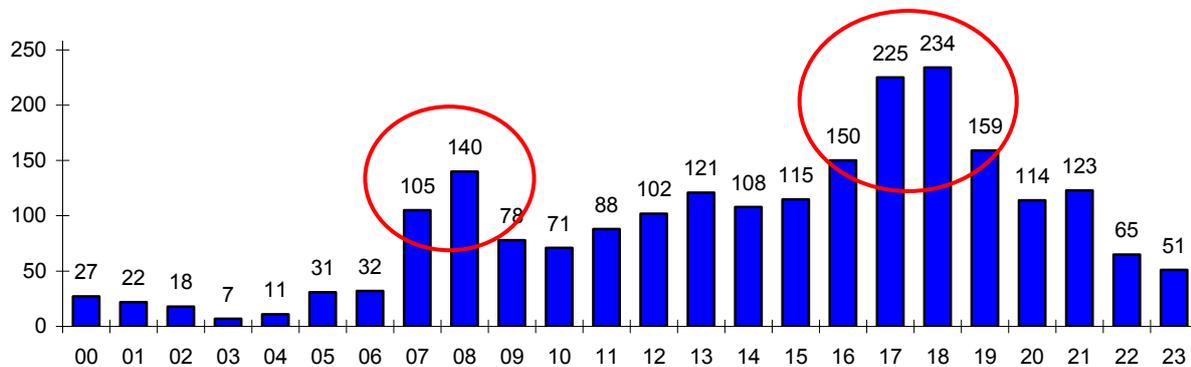


Plus des deux tiers des accidents relatifs aux 0/24 ans implique un véhicule léger

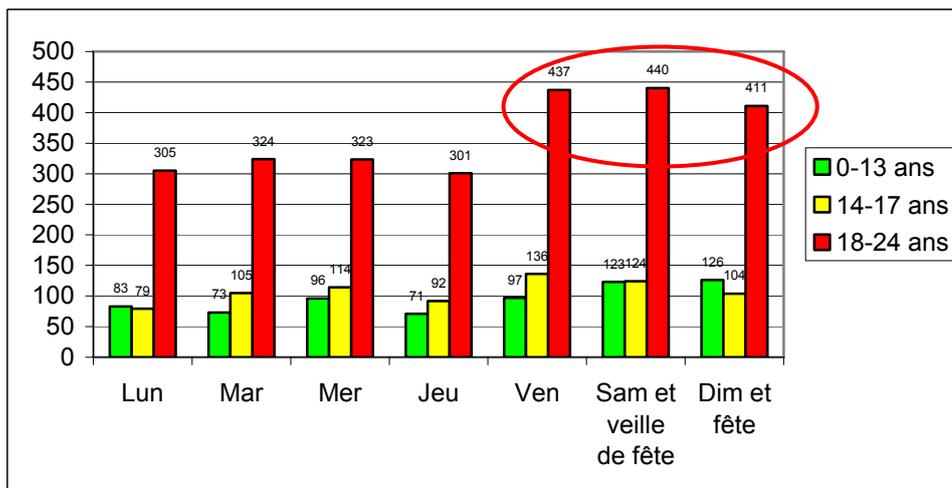


Une constante s'affirme pour toutes les tranches d'âge : la majorité des accidents qui ont lieu en dehors du week-end, se déroulent dans un créneau horaire compris entre 7 et 9 heures et puis 16 et 19 heures.

Répartition des accidents impliquant un jeune de 0 - 24 ans

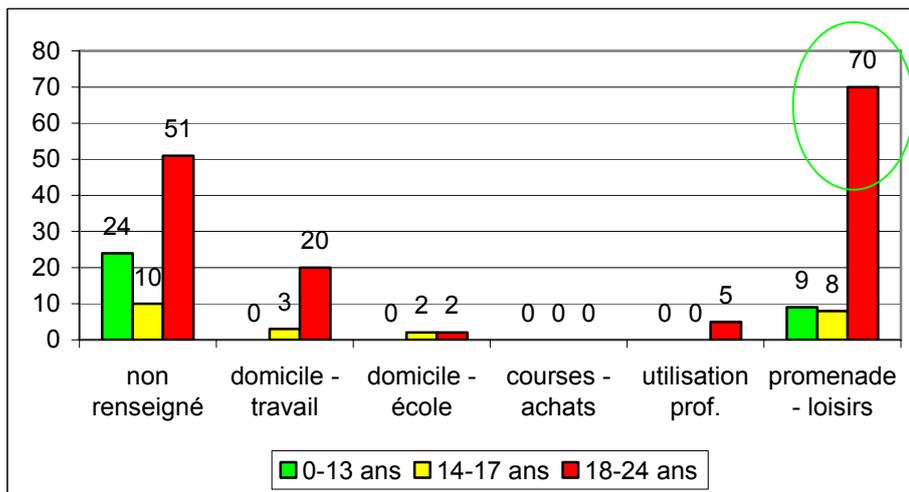


S'agissant du week-end, la répartition des accidents est particulièrement sensible pour la tranche des 18 – 24 ans et les tranches horaires représentatives sont identiques à celles de la semaine.

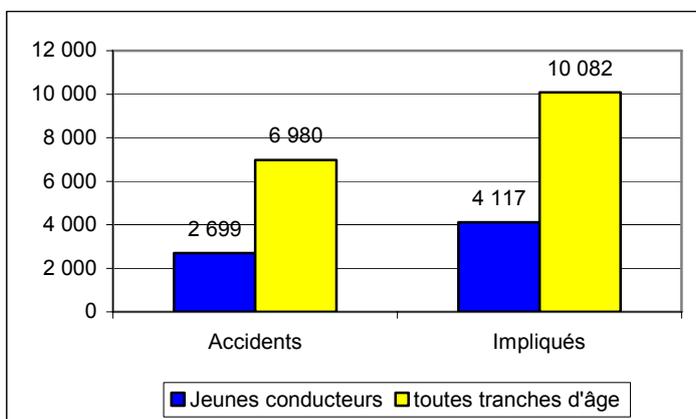


Cette constatation se recoupe avec la classification du nombre de personnes tuées en fonction du type de trajet.

En effet, malgré un taux d'incertitude relativement élevé du type de trajet, les chiffres corroborent l'analyse précédente.



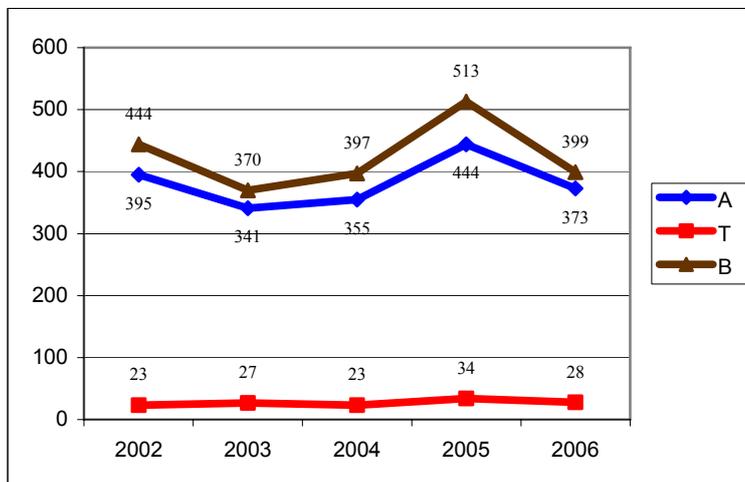
Enfin, les jeunes conducteurs, c'est-à-dire ayant moins de deux ans de permis, sont impliqués dans plus de 38 % des accidents corporels.



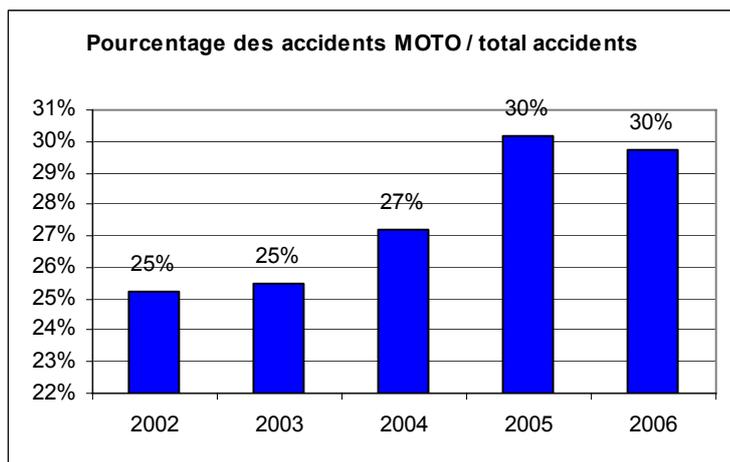
Le bilan de cette étude ne soulève aucune ambiguïté quant à la pertinence d'un tel enjeu au niveau de la Seine-et-Marne

D) Les deux-roues motorisés

Le bilan sur cinq ans des « accidents, tués, blessés » ne montre aucune réelle amélioration pour les deux-roues motorisés.



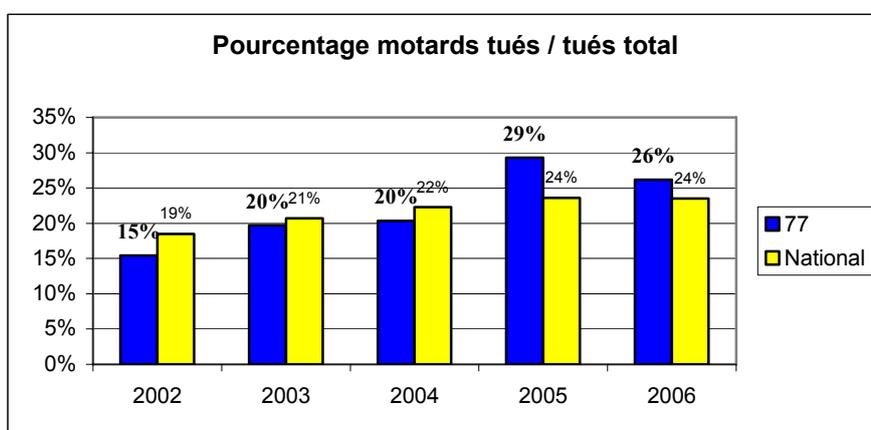
Les deux tableaux suivants confirment cette tendance :



Un tiers des accidents en Seine-et-Marne est un accident impliquant un deux-roues motorisé.

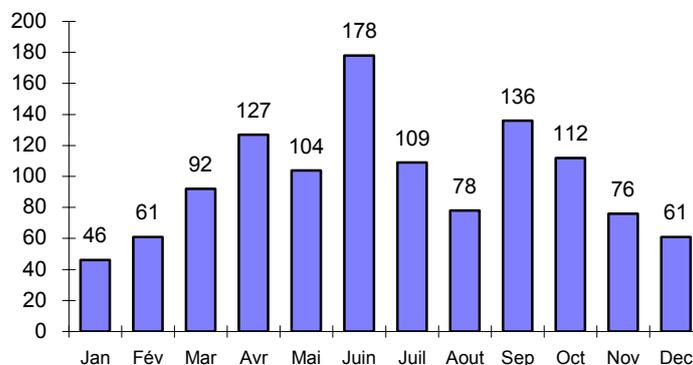
Le pourcentage des motards tués par rapport aux personnes tuées ne cesse d'augmenter.

Même si une légère baisse est constatée en 2006, la tendance reste supérieure à celle affichée au niveau national.

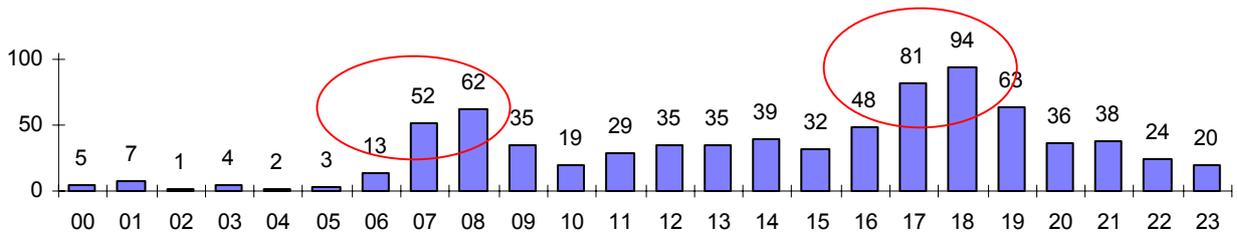


Les accidents des deux-roues motorisés se focalisent essentiellement sur la période des beaux jours, avec une pointe sur le mois de juin, et plutôt sur des créneaux horaires compris entre 7 et 9 heures et puis entre 16 et 19 heures.

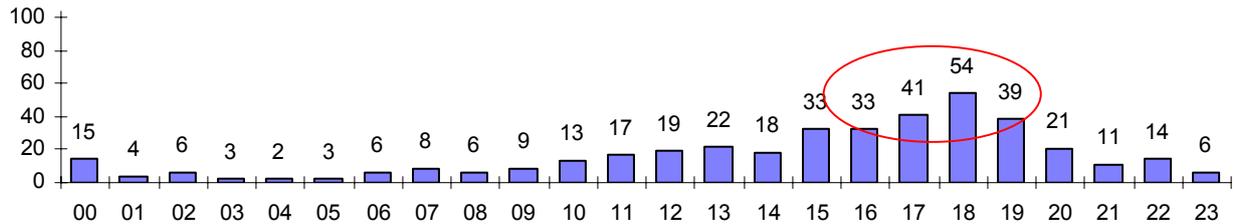
- Nombre d'accidents



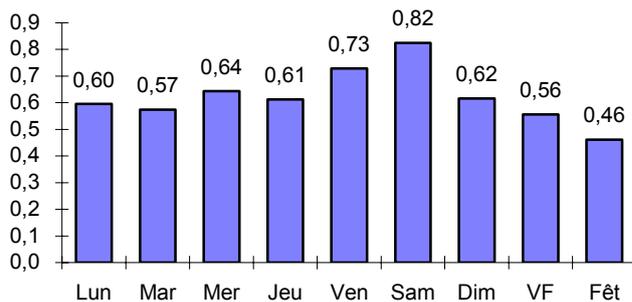
- Selon l'heure pour les jours ouvrables



- Selon l'heure pour les Samedi / Dimanche / VF / Fête



- Nbre d'acci / Nbre de jours

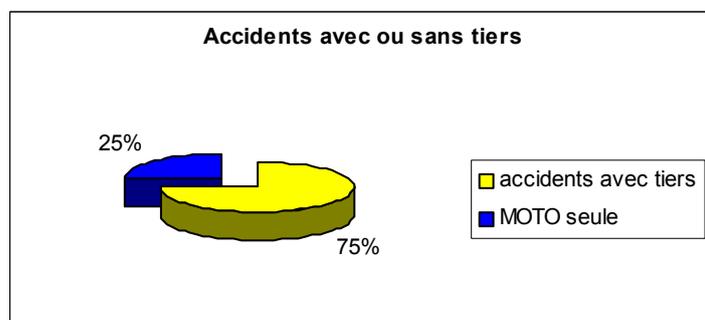


Leur répartition sur la semaine indique une très légère hausse des accidents le vendredi et le samedi. En dehors de ces deux jours, la tendance reste constante.

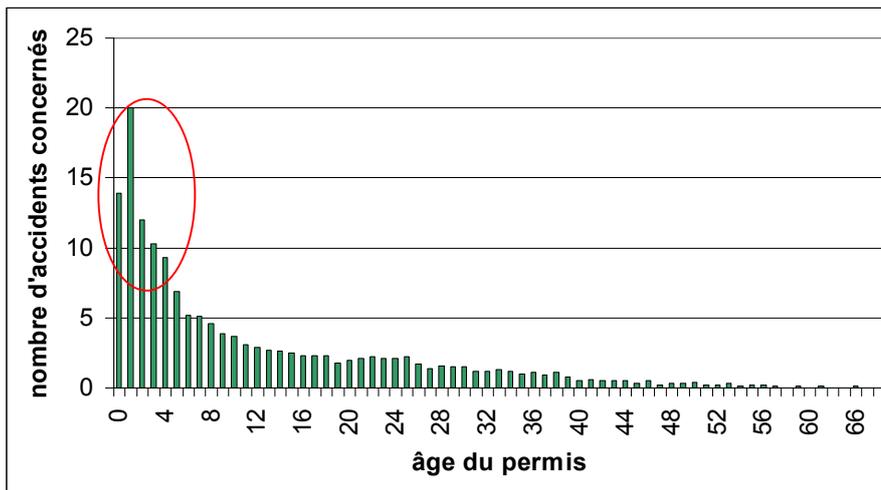
Plus de 80 % des accidents des deux-roues motorisés ont lieu dans des conditions de circulation excellentes : route sèche, partie rectiligne, météo propice,...

Les proportions des accidents sont équivalentes hors et en agglomération.

En revanche, trois quarts des accidents impliquent un tiers et 20 % sont des collisions avec un obstacle fixe, tel que véhicule en stationnement (16 %), fossé ou talus (12 %), glissière métallique (11 %), bordure de trottoir (8 %), etc.



L'ancienneté du permis de conduire est un critère significatif de l'accidentalité des deux-roues motorisés en Seine-et-Marne.



50% des accidents concernent les titulaires d'un permis de moins de 5 ans.

Le bilan de cette étude est sans équivoque : les chiffres de l'accidentalité chez les deux-roues motorisés justifient pleinement la déclinaison de cet enjeu au niveau local.

3) CARACTERISATION DES ENJEUX LOCAUX

A) Le massif forestier de Fontainebleau

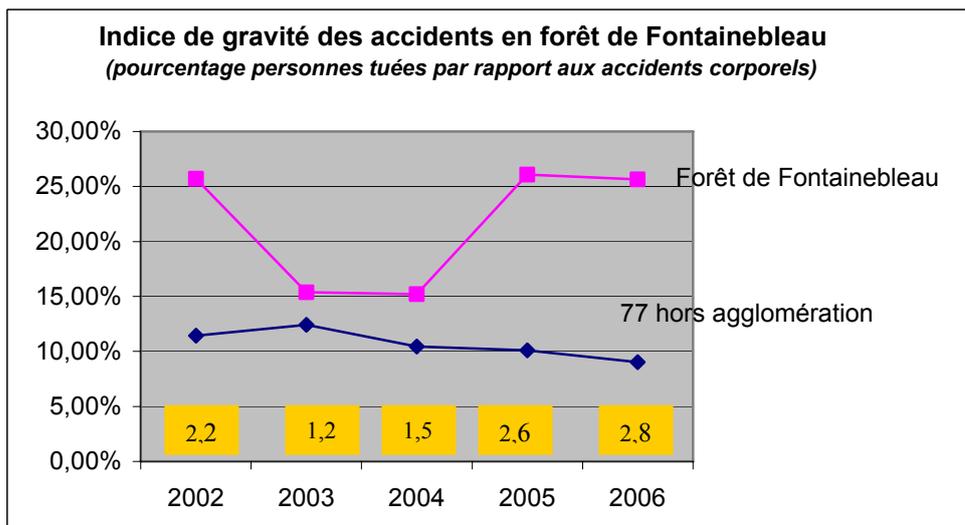
Sur la période 2002–2006, les chiffres de l'accidentalité sur le massif forestier de Fontainebleau sont représentatifs d'un sur-risque routier sur ce secteur.

En effet, leur comparaison avec les données de l'ensemble du département hors agglomération est pertinente :

Forêt Fontainebleau	% par rapport au département hors agglomération
169 accidents corporels	4,5 %
36 accidents mortels	9 %
112 accidents graves	7 %
293 victimes	5 %
42 personnes tuées	10 %
120 blessés hospitalisés	7,5 %
131 blessés non hospitalisés	3,3 %

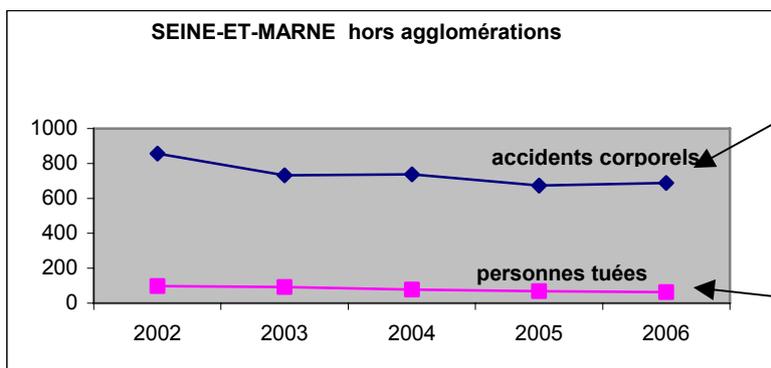
L'indice de gravité des accidents varie entre 7 et 10 % sur un réseau routier qui ne représente pourtant qu'un peu plus de 5 % du réseau départemental (RN et RD, hors agglomération).

En 2006, l'indice de gravité est quasiment trois fois plus élevé qu'au niveau départemental.



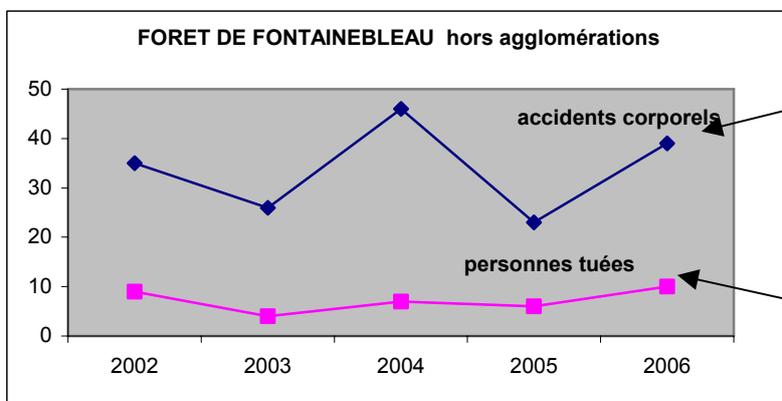
Sur-risque en Forêt de Fontainebleau pour qu'un accident corporel soit mortel par rapport au reste du département

De plus, les statistiques établies depuis 2002 ne font apparaître aucune amélioration en matière d'accidentologie sur cette zone.



- 20%

- 37%



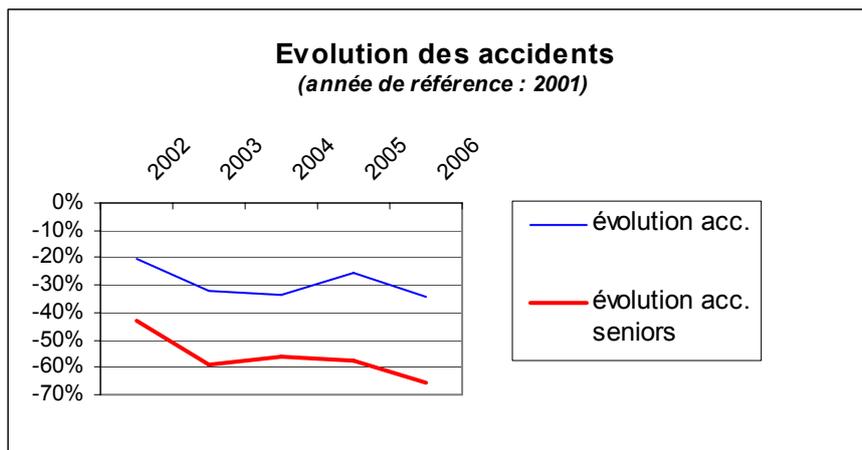
=

=

Au vu de cette étude, il paraît incontestable que les marges de progrès sont encore très larges sur le secteur. Aussi les préoccupations en terme de sécurité routière restent fortement d'actualité sur la forêt de Fontainebleau et reflètent pleinement les caractéristiques d'un enjeu du DGO.

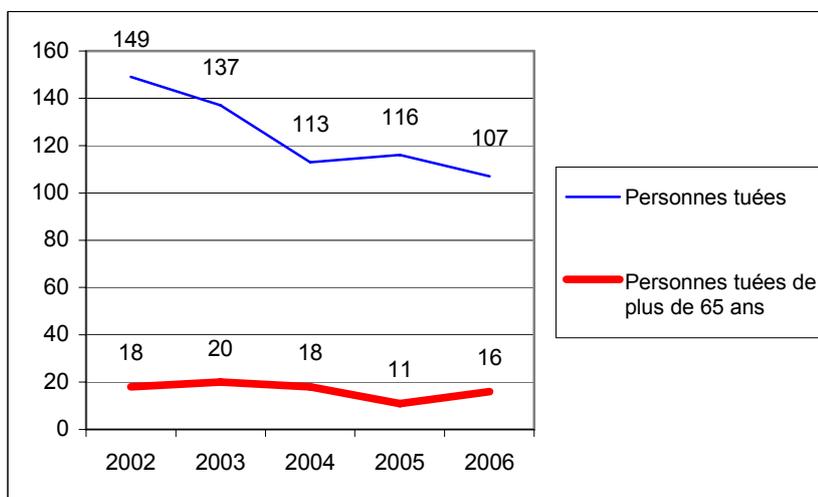
B) Les seniors

Le pourcentage des victimes âgées de plus de 65 ans représente 6 % de la totalité des victimes dans le département et est légèrement inférieur à celui constaté au niveau national.



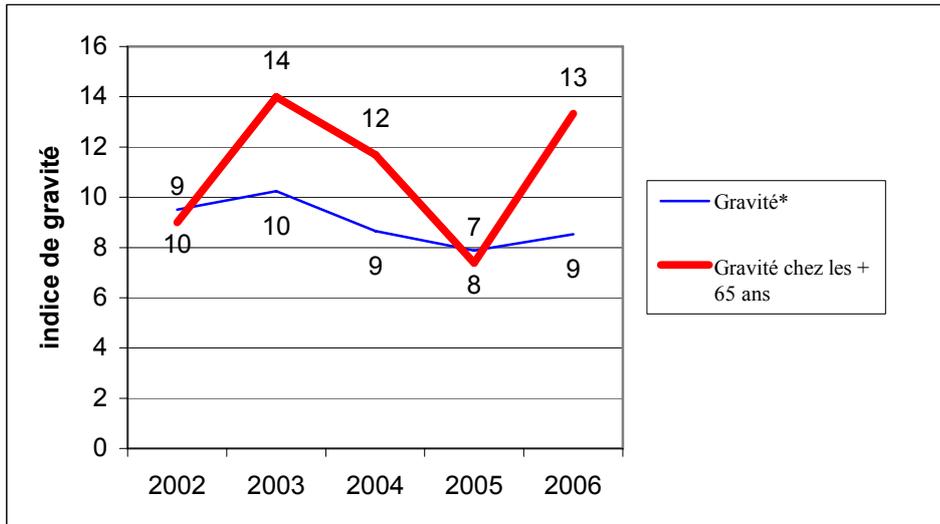
En Seine-et-Marne, la baisse des accidents impliquant des seniors est plus marquée que la baisse des accidents.

Par contre, la courbe du nombre de personnes tuées reste plutôt constante par rapport à celle des personnes tuées qui tend à baisser.



Cela signifie aussi que la gravité des accidents impliquant les seniors ne diminue pas.

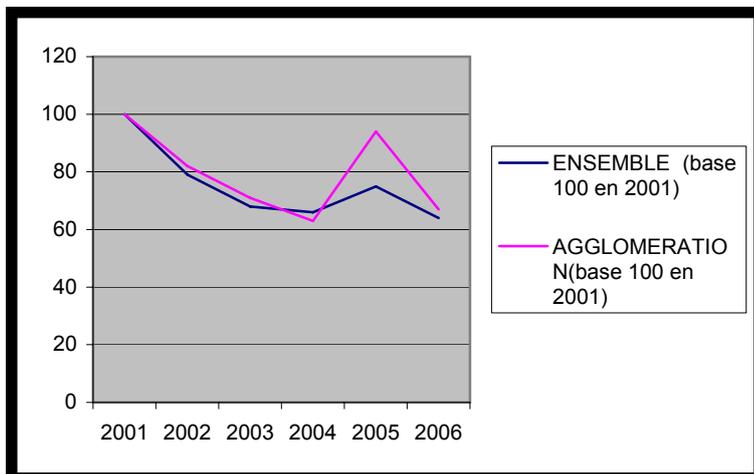
Effectivement, sur le département, hormis la baisse exceptionnelle de 2005, la gravité moyenne reste largement supérieure lorsqu'il s'agit des accidents impliquant les seniors.



Globalement, aujourd'hui, les indicateurs indiquent que le nombre d'accidents tend à diminuer tandis que leur gravité s'accroît.

C) Les agglomérations

Sur la période 2001/2006, l'accidentalité des agglomérations Seine et marnaises suit la tendance de l'ensemble du département.

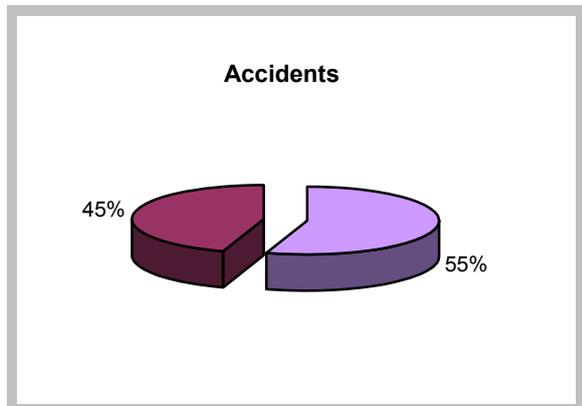


La baisse sur l'ensemble du département atteint les 35%.

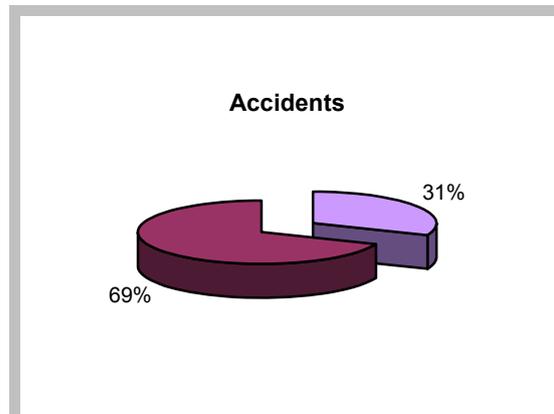
En agglomération, hormis le pic enregistré en 2005, la part des accidents – à hauteur de 40% – reste relativement constante.

La part des accidents en agglomération est presque deux fois moins importante en Seine-et-Marne qu'au niveau national.

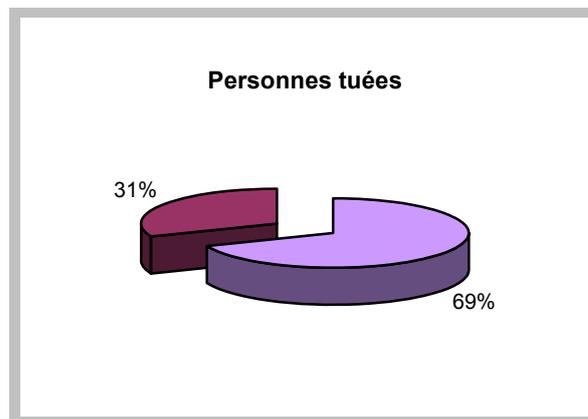
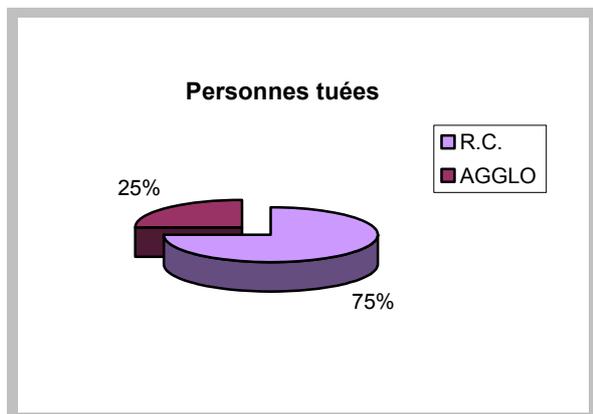
En Seine-et-Marne



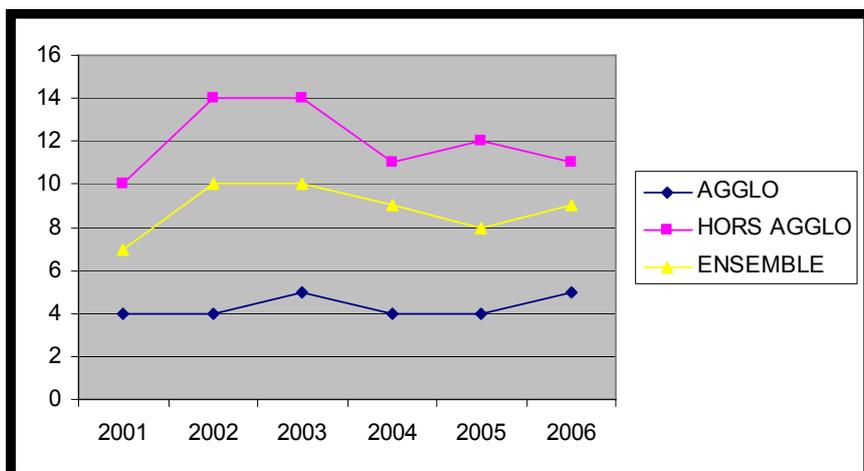
Sur le territoire national



Un quart des personnes tuées l'est en agglomération contre un tiers sur le territoire national.



Evolution de la gravité des accidents seine et marnais :

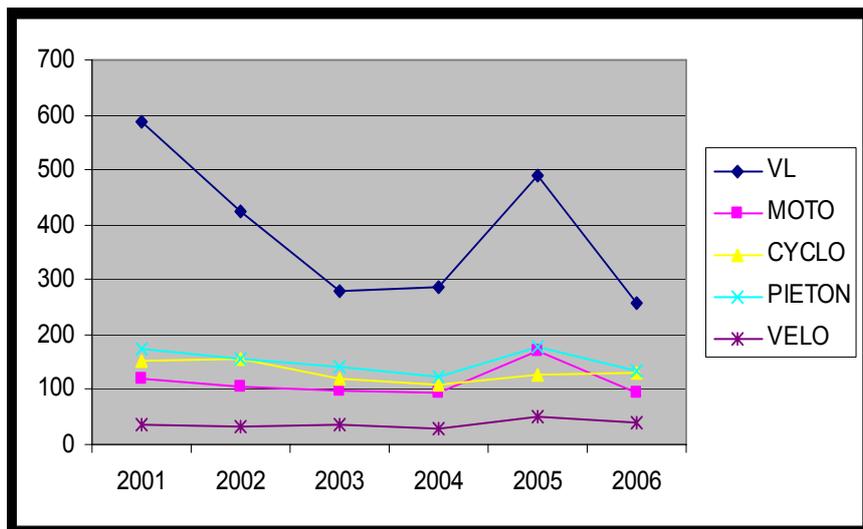


L'évolution de la gravité reste relativement stable en agglomération.

Le nombre de personnes tuées est trois fois moins important que hors agglomération.

victimes par mode de déplacement en agglomération évolution 2001-2006

On constate une grande stabilité des résultats enregistrés pour les usagers vulnérables, avec cependant une légère pointe en 2005.



L'ensemble des progrès réalisés depuis 2001 l'a été essentiellement sur les véhicules légers, malgré l'année 2005 qui présente une forte hausse.

Entre 2002 et 2006, le nombre d'accidents tend vers la baisse dans les agglomérations inférieures à 5 000 habitants tandis qu'il augmente dans les agglomérations plus importantes. Cette tendance est le reflet de la tendance nationale.

C'est la situation inverse lorsque l'on compare les personnes tuées : le pourcentage s'accroît dans les petites agglomérations et descend dans les agglomérations de plus de 5 000 habitants. Cette situation prend le contre-pied de l'évolution en France.

La situation de l'accidentalité en agglomération reste globalement en deçà de la tendance nationale mais la gravité des accidents tend à la dépasser.

4) CONCLUSION

Parmi ces sept enjeux, le comité de pilotage, réuni le 16 septembre 2008, a décidé de retenir les quatre enjeux nationaux et l'enjeu local dédié au massif forestier de Fontainebleau.

Les deux autres propositions d'enjeux locaux étudiés par le groupe technique – les seniors et les agglomérations – sont mis sous surveillance et feront l'objet d'une évaluation bi-annuelle. Le cas échéant, ils pourront ainsi être activés et faire l'objet d'orientations d'actions.

Par ailleurs, il a été décidé à l'unanimité de rebaptiser l'enjeu national « alcool » par l'enjeu « **conduites addictives** », dénomination qui permet d'englober toutes les substances psychoactives ayant une influence sur le comportement au volant.

III. LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

La compréhension de chacun des enjeux retenus est essentielle pour définir des orientations d'actions adaptées aux dysfonctionnements constatés et aux problèmes posés.

Après validation des enjeux par le comité de pilotage, outre les services techniques impliqués dans l'étude d'enjeux, d'autres partenaires concernés par l'enjeu et/ou disposant de données exogènes spécifiques ont été invités à participer à cette réflexion dans le cadre de groupe de travail par enjeu.

La définition des orientations d'actions relatives à chaque enjeu a pour objectif de fédérer l'ensemble des acteurs et de les impliquer fortement dans la définition des axes d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière et dans la conception de projets.

Une orientation d'actions se rapportant à un enjeu se décline ensuite, sur la période du DGO, en termes d'actions dans le cadre des PDASR permettant à chacun des acteurs de se sentir concerné.

1) COMPOSITION DES GROUPES DE TRAVAIL ET ORIENTATIONS D' ACTIONS RETENUES

Le comité de pilotage a élaboré la liste des participants aux différents groupes de travail.

Ces groupes ont été constitués dans un souci d'éclectisme afin d'élargir au mieux le débat.

Les animateurs sont indiqués en bleu et sont au minimum deux, l'un des deux est un acteur « Etat ».

La liste définitive des orientations d'actions, établie pour chacun des enjeux retenus, a été approuvée dans un premier temps par les membres des groupes de travail concernés.

Les orientations d'actions ont ensuite été validées par les membres du comité de pilotage réunis le 18 décembre 2008. (le compte-rendu de cette réunion est joint en annexe).

Les orientations d'actions retenues sont identifiées sous cinq principaux domaines :

- Infrastructure
- Information
- Formation
- Education (transformation durable des comportements)
- Contrôle et sanction

A) Enjeu « conduites addictives »

1. Composition du groupe de travail réuni le 2 octobre 2008 :

• association ou structure de prévention d'addictologie :	ANPAA - Association Nationale de Prévention en Alcoologie et en Addictologie
• forces de l'ordre :	GN, DDSP, CRS – Gendarmerie nationale, Direction départementale de la sécurité publique, Compagnie républicaine de sécurité
• un représentant de l'union des métiers de l'hôtellerie ou de la restauration :	UMIH – Union des métiers et des industries de l'hôtellerie
• un professionnel de la santé :	SAMU – Service d'aide médicale urgente
• un représentant des jeunes :	DDJS – Direction départementale de la jeunesse et des sports
• un représentant du Conseil général :	Conseil général
• un représentant de la CRAMIF:	CRAMIF – Caisse régionale d'assurance maladie d'Ile-de-France
• un représentant de la MSA :	MSA – Mutualité sociale agricole

2. Orientations d'actions « conduites addictives »

DOMAINE	ORIENTATIONS D' ACTIONS
INFORMATION	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Améliorer la connaissance sur les accidents avec alcool et produits psychoactifs, ✓ Promouvoir le développement du mode de transport alternatif, ✓ Mettre en application la charte départementale associant les débitants d'alcool,
FORMATION	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mobiliser les entreprises, les collectivités territoriales et les professionnels de la santé, notamment la médecine du travail, sur le risque alcool et produits psychoactifs, ✓ Sensibiliser « à priori » tout organisateur de rencontres festives,
EDUCATION	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Favoriser le volet « éducation - prévention » auprès des jeunes et des parents via le monde éducatif, ✓ Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné et l'autocontrôle de l'alcoolémie,
CONTROLE	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mettre en oeuvre le volet alcool et produits psychoactifs du plan de contrôle routier,

B) Enjeu « vitesse »

1. Composition du groupe de travail réuni le 6 octobre 2008 :

• gestionnaire d'infrastructure :	Conseil général, DIRIF
• forces de l'ordre :	GN, DDSP, police municipale
• un représentant des secours ou professionnel de la santé :	Centre de réadaptation de Coubert
• un professionnel du véhicule :	expert véhicule
• un représentant des deux-roues motorisés :	FFMC – Fédération Française des Motards en Colère
• un représentant des usagers de la route :	Prévention Routière
• un représentant d'assureurs sociaux du risque professionnel :	CRAMIF – Caisse régionale d'assurance maladie d'Ile-de-France
• association de victimes :	victimes et citoyens contre l'insécurité routière
• Union des Maires :	Un représentant élu

2. Orientations d'actions « vitesse »

DOMAINE	ORIENTATIONS D' ACTIONS
INFRASTRUCTURE	✓ Impliquer l'ensemble des gestionnaires en vue de la pertinence et de la cohérence de la signalisation.
INFORMATION	✓ Améliorer la connaissance et le suivi des vitesses pratiquées, (observatoires des vitesses)
FORMATION	✓ Promouvoir la conduite apaisée et inciter les entreprises à inclure ce volet dans leur plan de prévention des risques routiers (PPRR), ✓ Sensibiliser les piétons aux risques encourus en milieu urbain,
EDUCATION	✓ Mobiliser les transporteurs et sensibiliser les chauffeurs-livreurs au respect des vitesses et des distances de sécurité,
CONTROLE	✓ Mettre en oeuvre le volet vitesse du plan de contrôle routier,

C) Enjeu « jeunes »

1. Composition du groupe de travail réuni le 8 octobre 2008 :

• un représentant de l'Education nationale	Inspection académique
• un représentant d'auto-écoles :	groupe CER – Centre d'éducation routière
• un représentant du domaine « collèges »	Conseil général (DGE)
• un responsable de centre de formation professionnelle	CFA – Centre de formation pour apprentis
• un représentant du milieu agricole :	MSA – Mutualité sociale agricole
• un représentant de la DDJS	DDJS
• un représentant des jeunes :	conseils municipaux des jeunes
• une association de parents d'élèves :	PEEP – Fédération des parents d'élèves de l'enseignement public
• police municipale :	Commune de MAGNY LE HONGRE
• un assureur :	GMF – Garantie mutuelle des fonctionnaires
• un animateur ou formateur de structure d'animation de jeunes :	Centre d'animation de la jeunesse de Dammarie-les-Lys

2. Orientations d'actions « jeunes »

DOMAINE	ORIENTATIONS D' ACTIONS
INFORMATION	<ul style="list-style-type: none">✓ Adapter et renouveler la communication vers les jeunes,✓ Communiquer sur l'alcool et les produits psychoactifs,✓ Favoriser le développement des modes de transports alternatifs sur des créneaux ciblés,
FORMATION	<ul style="list-style-type: none">✓ Faire évoluer la formation pour une meilleure prise de conscience du risque routier,✓ Améliorer la qualité des jeunes conducteurs en facilitant l'accès au permis de conduire,✓ Mobiliser les entreprises et les centres de formation pour apprentis sur le risque routier.
EDUCATION	<ul style="list-style-type: none">✓ Favoriser la formation et la responsabilisation en amont,

D) Enjeu « deux-roues motorisés »

1. Composition du groupe de travail réuni les 1^{er} et le 16 octobre 2008 :

• DDE 77 • CG 77	Chargé de mission Moto - DDE 77 Chargé de mission Moto - CG 77
• associations de motards :	un représentant de la FFM – Fédération Française de motocyclisme, un représentant de la FFMC
• un professionnel de la moto :	ECF – Ecole de conduite française
• un responsable de l'EDSR :	EDSR – Escadron départemental de la sécurité routière
• un représentant de club motos :	Club de Dammarie les Lys
• gestionnaires d'infrastructures :	Conseil général, DIRIF, Union des maires
• représentants de caisse d'assurance :	CRAMIF, MSA
• un représentant de parents d'élèves :	PEEP
• un représentant des jeunes, usager du cyclomoteur :	Conseil municipal des jeunes
• un responsable de l'Ecole de gendarmerie de Fontainebleau	Ecole de gendarmerie de Fontainebleau

2. Orientations d'actions « deux-roues motorisés »

DOMAINE	ORIENTATIONS D' ACTIONS
INFRASTRUCTURE	✓ Sensibiliser les aménageurs aux risques des deux-roues motorisés,
INFORMATION	✓ Cibler comme prioritaire toute action de communication, de formation ou post-formation, des 14 – 25 ans et des novices (permis moins de 5 ans ou permis ancien sans expérience), ✓ Acquérir une connaissance plus précise de l'accidentalité spécifique aux deux-roues motorisés et mettre en oeuvre la diffusion de l'information,
FORMATION	✓ Cibler comme prioritaire toute action de communication, de formation ou post-formation, des 14 – 25 ans et des novices (permis moins de 5 ans ou permis ancien sans expérience), ✓ Impliquer, sensibiliser les motos-écoles et les concessionnaires en tant que diffuseurs de l'information, ✓ Inciter les entreprises, les professionnels à inscrire un volet « sécurité deux-roues motorisés » dans leur plan de prévention des risques routiers (PPRR) et dans leur plan de déplacement entreprise (PDE),
EDUCATION	✓ Sensibiliser l'ensemble des usagers sur le partage de l'espace de circulation, ✓ Impliquer les établissements scolaires dans la prévention des risques liés à l'usage des deux-roues motorisés et dans l'information auprès des parents d'élèves,
CONTROLE	✓ Mettre en oeuvre le volet deux-roues motorisés du plan de contrôle routier.

E) Enjeu « massif forestier de Fontainebleau »

1. Composition du groupe de travail réuni le 7 octobre 2008 :

• forces de l'ordre :	GN, DDSP, police municipale de Fontainebleau
• un représentant élu :	Elu de la commune de Fontainebleau
• un gestionnaire d'infrastructure :	Conseil général
• un gestionnaire de la forêt :	ONF – Office national des Forêts
• un gestionnaire de la chasse :	ONC – Office National de la Chasse
• un représentant d'association	Les amis de la Forêt de Fontainebleau
• un représentant du tourisme :	Office du tourisme du Pays de Fontainebleau

2. Orientations d'actions « massif forestier de Fontainebleau »

DOMAINE	ORIENTATIONS D' ACTIONS
INFRASTRUCTURE	<ul style="list-style-type: none">✓ Poursuivre les aménagements liés à l'infrastructure,✓ Inciter les décideurs à mener une réflexion pour une diminution du trafic de transit,✓ Favoriser le recours aux modes de transports alternatifs,✓ Etudier la baisse de la limitation de la vitesse sous réserve d'un accompagnement d'infrastructure et de moyens de communication.
INFORMATION	<ul style="list-style-type: none">✓ Encourager le recours aux modes de transports alternatifs,✓ Inciter les usagers à modifier leur comportement par des campagnes de communication réalisées en partenariat,✓ Privilégier une information spécifique à ce secteur sur le bassin de vie « élargi » de Fontainebleau par les écoles de formation à la conduite.
EDUCATION	<ul style="list-style-type: none">✓ Amener les usagers à acquérir un comportement responsable.

IV. SUIVI ET EVALUATION DU DGO

La démarche partenariale engagée pour l'élaboration du DGO est maintenue par le biais d'une réunion annuelle du comité de pilotage.

Chaque réunion aura pour objet d'établir un bilan de l'accidentalité et des actions entreprises pour chaque enjeu et pour chaque orientation d'actions définis au présent DGO.

Il est prévu de la fixer en fin d'année, juste avant le lancement du plan départemental d'actions de sécurité routière de l'année suivante.

L'évaluation du DGO s'effectuera au travers du plan départemental d'actions de sécurité routière – PDASR – et du plan départemental de contrôles routiers – PDCR.

Cette évaluation se matérialisera notamment par les données suivantes :

- ✓ Bilan semestriel de l'accidentalité et des infractions
- ✓ Pourcentage des orientations d'actions qui ont abouti à l'affichage d'au-moins une action au PDASR,
- ✓ Bilan annuel des actions :
 - Nombre d'actions découlant d'une orientation d'action du DGO
 - Nombre d'actions sans rapport avec une orientation d'action du DGO
- ✓ Evolution des indicateurs pour les enjeux mis sous surveillance

Cette analyse doit permettre de justifier tout ajout ou toute suppression sur tel enjeu ou telle orientation d'action.

V. ANNEXES

- Compte-rendu du Comité de pilotage du 16 septembre 2008 (ci-après)
- Compte-rendu du Comité de pilotage du 18 décembre 2008 (ci-après)
- Bilan du DGO 2004 – 2008 (document séparé)

Comité de pilotage du DGO 2008/2012

Compte rendu de la réunion du 16 septembre 2008

Objet : validation des enjeux nationaux et locaux pour la réalisation du Document Général d'Orientations 2008/2012.

Présents :

- Patrick BABOULET, représentant la CRAMIF,
 - Daniel BASCOUL, Conseil Général Direction Principale des Routes, représentant les élus,
 - Ch. BERNADET, conseillère en prévention des risques représentant la MSA, en remplacement de Mme TRAN,
 - Jean-Michel LEHAY, représentant la DIRIF,
 - Philippe PORTAL, Sous-Préfet, Directeur de Cabinet et de la Sécurité, chef de projet Sécurité Routière
-
- Stéphanie AUDIFAX, administratrice de l'observatoire, DDE,
 - Eric GANCARZ, coordinateur sécurité routière, DDE,
 - François JORIS, responsable de l'observatoire, DDE,
 - Régine MAGNEN, chargée d'études, DDE,

M. PORTAL ouvre la séance en rappelant tout l'intérêt que M. le Préfet porte à l'élaboration du DGO qu'il souhaite clair et concis pour apporter un maximum de lisibilité à ce document.

Il souligne également l'attachement que M. le Préfet accorde à la problématique des seniors et la vigilance particulière à observer dans ce domaine.

Il précise enfin que les zones d'accumulations d'accidents corporels (ZAAC) doivent faire l'objet d'une surveillance constante afin d'y porter des actions fortes, notamment sur les secteurs de Fontainebleau et de Marne-la-Vallée.

Méthodologie de mise en œuvre du DGO 2008/2012

Après un rappel rapide des différentes étapes du DGO, Eric GANCARZ rappelle que le comité de pilotage s'est réuni afin de valider les propositions d'enjeux retenus pour l'élaboration de ce document.

Il s'agit des quatre enjeux retenus au niveau national : l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux-roues motorisés et de trois enjeux locaux : le massif forestier de Fontainebleau, les seniors, les agglomérations.

Avant de présenter une déclinaison locale de chacun des enjeux, M. GANCARZ précise que le bilan du précédent DGO (2004/2008) est en cours de réalisation : M. JORIS en présente la substance et en indique l'état d'avancement.

Enjeu alcool

Globalement, les chiffres du département sont supérieurs à la moyenne nationale en matière d'alcoolémie dans les accidents corporels.

M. BABOULET (CRAMIF) aurait souhaité connaître la répartition dans le temps des dépistages effectués afin de mieux appréhender le rôle de l'entreprise face au phénomène alcool.

M. LEHAY (DIRIF) regrette que l'enjeu « stupéfiants » ne soit pas pris en compte.

M. BABOULET propose d'aborder cet enjeu sous un angle plus large en utilisant les termes de « conduite addictive ».

Les membres du comité de pilotage sont unanimes pour aborder l'enjeu initial « alcool » sous une appellation plus globale de « conduite addictive » dans la rédaction du futur DGO.

Enjeu vitesse

NB : une erreur de kilométrage du réseau Seine et marnais sur le diaporama présenté sera rectifiée.

M. BASCOUL (CG) demande s'il est possible d'établir ou de connaître la relation entre vitesse et accidents, notamment à travers des enquêtes ou des observations locales, afin de répondre aux interrogations de nombreux élus, pour lesquelles le Conseil Général est fortement sollicité.

M. JORIS indique que les stations de type « Siredo » (recensant trafics et vitesses) présentes sur les réseaux national et départemental, pourront être utilisées à terme par les gestionnaires pour une observation locale des vitesses moyennes pratiquées. En cours de remise à niveau et de vérifications de fonctionnement, leur apport peut être important et l'exploitation des données source de renseignements utiles. Une recherche dans les études récentes sur le lien entre vitesse et accidentalité sera effectuée.

M. GANCARZ précise que certaines réponses peuvent être également apportées dans le cadre des enquêtes « comprendre pour agir ».

M. LEHAY demande si les infractions peuvent être triées par type de réseau.

Mme AUDIFAX (DDE) indique que seules les infractions relevées à partir de radars fixes peuvent faire l'objet d'un tel tri. Les informations sur les radars embarqués sont insuffisantes pour une étude fiable.

Enjeu jeunes

D'une manière générale, les chiffres de l'accidentalité chez les jeunes sont assez significatifs en Seine et marne, notamment sur les 18-24 ans.

M. BASCOUL souhaiterait que soit rajoutée à cette étude la proportionnalité des accidents « jeunes » par rapport à la totalité des accidents sur les autres tranches d'âge.

Il souligne par ailleurs le pourcentage très fort de jeunes conducteurs impliqués dans un accident.

Enjeu deux-roues motorisés

Les chiffres départementaux en matière d'accidentalité des deux-roues motorisés sont supérieurs aux chiffres relevés au niveau national.

Mme BERNADET (MSA) précise qu'il serait intéressant de connaître l'évolution du parc des deux-roues.

M. JORIS précise qu'il est très délicat de connaître le parc départemental et son évolution, notamment au travers des immatriculations en préfecture ; vérification sera faite auprès des services.

M. BASCOUL propose d'affiner les tranches d'âge concernant les victimes.

Enjeu massif forestier de Fontainebleau

Les différentes études réalisées démontrent que le massif forestier de Fontainebleau reste une zone particulièrement accidentogène depuis longtemps (10 ans) et présente une sur-gravité des accidents marquée.

Pas d'observations particulières.

Enjeu seniors

L'accidentologie des seniors n'est pas particulièrement sensible en Seine et Marne mais c'est une problématique qui mérite une certaine attention.

Cet enjeu fera l'objet d'études plus détaillées et restera sous surveillance au niveau du département.

Enjeu agglomération-hors agglomération

Les chiffres de l'accidentologie en agglomération et en rase campagne suivent sensiblement la tendance des études réalisées au niveau national. Les indicateurs ne sont pas révélateurs d'une accidentologie propre à l'agglomération.

Conclusion :

- ✓ Les membres du comité de pilotage décident de retenir les quatre enjeux nationaux – vitesse, alcool, jeunes, deux-roues motorisés – et un enjeu local – le massif forestier de Fontainebleau – pour l'élaboration du Document Général d'Orientations 2008/2012. Ces enjeux sont en effet caractérisés au plan local et peuvent faire l'objet d'orientations d'actions consensuelles.
- ✓ L'enjeu alcool sera élargi dans la rédaction du DGO à un enjeu « conduite addictive ».
- ✓ Les enjeux concernant les seniors et les agglomérations figureront dans le DGO comme des enjeux locaux à maintenir sous surveillance.
Cependant, si l'accidentalité autour de ces enjeux présente une évolution ascendante significative au cours des cinq ans à venir, alors le DGO pourra faire l'objet d'une actualisation par la prise en compte de ces enjeux locaux.

Compte rendu de la réunion du 18 décembre 2008

Objet : validation du DGO 2008/2012 et du bilan du DGO 2004/2008

Présents :

- **Philippe CURE**, Sous-Préfet, Directeur de Cabinet et de la Sécurité, chef de projet Sécurité Routière et président de séance,
- **Daniel BAUCHEREL**, Conseil Général, Direction Principale des Routes
- **Gilles BREVAN**, représentant la CRAMIF,
- **Jean-Michel LEHAY**, représentant la DIRIF,

- **Yvon ROZE**, chef du service éducation et sécurité routières, DDE
- **Eric GANCARZ**, coordinateur sécurité routière, DDE
- **Régine MAGNEN**, chargée d'études, DDE
- **François JORIS**, responsable de l'observatoire, DDE
- **Stéphanie AUDIFAX**, administratrice de l'observatoire, DDE

Excusée :

- **Abigail TRAN**, conseillère en prévention des risques représentant la MSA
- la **CNRACL**

M. CURE ouvre la séance en rappelant l'objet de la réunion et propose dans un premier temps d'examiner le bilan du DGO (*Document Général d'Orientations*) précédent, puis de passer en revue les différentes orientations d'actions retenues par les groupes de travail pour les cinq enjeux principaux validés lors de la précédente réunion du comité de pilotage.

Aucun des membres n'ayant de remarque d'ordre général à formuler avant de débiter la séance, **M. JORIS** présente le bilan du DGO 2004/2008.

Bilan du DGO 2004/2008

Le document s'articule en trois parties :

1. Un bilan comparé de l'accidentalité en Seine-et-Marne sur les périodes 1997/2001 et sur 2002/2006 correspondant respectivement aux périodes d'étude de références du DGO 2004/2008 et du DGO 2008/2012.

Cette comparaison chiffrée permet d'afficher une nette diminution des accidents corporels entre les deux périodes. A contrario, l'indice de gravité a augmenté.

2. La présentation de chacun des enjeux et sous-enjeux, des orientations d'actions qui en découlent et des actions réalisées dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière.

Ce recensement permet de constater la réalisation d'un grand nombre d'actions autour d'un réseau de partenaires très diversifié.

3. La synthèse de ces cinq années d'actions de sécurité routière sur le département.

Les chiffres illustrent une baisse significative des accidents corporels, des personnes tuées et des personnes blessées sur les cinq dernières années.

L'analyse et l'évaluation des actions menées au cours de ces cinq années permettent de dresser un bilan globalement positif du précédent DGO.

M. CURE ajoute que ce bilan, établi pour la première fois, fait état de multiples actions, toutes réalisées dans le respect des orientations de ce DGO. Il reflète également une grande mobilisation et un véritable partenariat entre tous les acteurs divers et nombreux, concrétisé notamment par la signature de chartes.

M. BAUCHEREL indique que le Conseil général poursuit ses actions dans la continuité du DGO au travers du Plan départemental pluriannuel de sécurité routière, et également en direction du public des collégiens.

Le partenariat sur « La route en forêt » avec la DDE est très actif.

Sur le secteur de Fontainebleau, les opérations sur les infrastructures sont réalisées ou programmées à court terme.

La sur-accidentalité de ce secteur relève aujourd'hui essentiellement d'un problème de comportement de l'usager qui nécessite la poursuite de campagnes de communication et d'information ciblées.

M. LEHAY apporte quelques précisions quant à la démarche « SURE » : le programme sera réalisé intégralement en 2009 pour la RN 104 et ensuite débutera celui de la RN 19.

M. BREVAN indique que le forum sécurité routière cette année a connu un taux de participation très important. Deux axes ont été développés autour de cette manifestation :

- la formation des jeunes conducteurs.
- la qualité de l'aménagement intérieur du véhicule.

Par ailleurs, les collectivités territoriales, en qualité d'employeurs, sollicitent de plus en plus la CRAMIF en terme de conseils.

Le DGO 2008/2012

Après quelques mots sur les objectifs du DGO, **Eric GANCARZ** rappelle que le comité de pilotage s'est réuni afin de valider le document, notamment au travers des orientations d'actions retenues par les différents groupes de travail.

1. Préambule du DGO

Préalablement, le comité de pilotage examine la lettre qui constitue le préambule du DGO 2008/2012.

D. BAUCHEREL suggère que la signature de cette lettre par tous les partenaires s'effectue lors de la conférence de presse prévue fin janvier/début février pour la diffusion du DGO 2008/2012 et la

présentation des points saillants de l'accidentalité 2008. Il demande également qu'à la 1^{ère} ligne « collectivité » soit remplacé par « autres collectivités territoriales ».

M. ROZE craint que la signature de cette lettre par les représentants des 3 assureurs sociaux du risque professionnel ayant participé au comité de pilotage soit un frein à l'appropriation du document par ceux non représentés tels que le RSI qui traite des professions libérales, dont certaines sont particulièrement exposées au risque routier, ainsi que des autres acteurs locaux non représentés. C'est pourquoi, il serait plutôt favorable à une signature uniquement Préfet, CG et UMSM.

Après un large débat, M. CURE proposera au Préfet que les membres du comité de pilotage soient tous signataires de la lettre de préambule :

- le Préfet
- le Président du Conseil général
- le Président de l'Union des Maires
- le Président de la Mutualité Sociale Agricole d'Ile-de-France
- le Directeur de la Caisse Régionale d'Assurance Maladie d'Ile-de-France
- le Directeur de la Caisse Nationale de Retraite des Agents des Collectivités Locales.

2. les orientations d'actions du DGO

M. GANCARZ expose rapidement la démarche qui a abouti à l'élaboration des orientations d'actions avant d'en examiner la liste par enjeu.

- L'enjeu « *Conduite addictive* » est remplacé par l'enjeu « **Conduites addictives** »,
- L'enjeu « **vitesse** » : aucune observation de fond ;
- L'enjeu « **jeunes** » : dans le domaine « *Formation* », « Favoriser l'accession au permis de conduire » est remplacé par « **Améliorer la capacité à la conduite des jeunes conducteurs en facilitant l'accession au permis de conduire** ».
- L'enjeu « **deux-roues motorisés** » : dans le domaine « *Education* », « Sensibiliser l'ensemble des conducteurs sur le partage de l'espace de circulation » devient « **Sensibiliser l'ensemble des usagers sur le partage de l'espace de circulation** ».
- L'enjeu « **Massif forestier de Fontainebleau** » :
 - dans le domaine « *Infrastructures* », sont rajoutées les deux propositions « **Favoriser le développement de modes de transports alternatifs** » et « **Etudier la baisse de la limitation (mot rajouté) de la vitesse sous réserve d'un accompagnement d'infrastructure et de moyens de communication** » issues du domaine « *Information* ».
 - dans le domaine « *Information* », « **Encourager l'utilisation des modes de transports alternatifs** » se substitue à anciennement « Favoriser les modes de transports alternatifs »)
 - dans le domaine « *Education* », l'orientation « Inciter les usagers à modifier leur comportement par des campagnes de communication réalisées en partenariat », déjà présente dans le domaine « *Information* », est remplacée par « **Amener les usagers à acquérir un comportement responsable** ».

3. les objectifs quantitatifs du DGO

M. JORIS présente les objectifs et perspectives chiffrés à l'horizon 2012, déterminés selon la méthode de calcul du guide méthodologique support de l'élaboration du DGO et en cohérence avec l'objectif présidentiel fort pour l'horizon 2012 (*moins de 3 000 personnes tuées*).

Après un large débat et à l'unanimité des membres du comité de pilotage, il est décidé que ces objectifs quantitatifs chiffrés serviront essentiellement de « **fil directeur** » aux membres signataires pour la mise en oeuvre du DGO, en particulier sur la période 2009/2012 (soit 4 ans).

Les évaluations semestrielles et annuelles de ce document prospectif permettront notamment de mesurer les écarts, tendances et d'envisager les évolutions possibles.

Le bilan et l'évaluation annuels tant du DGO que de chacun des PDASR (*Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière*) accompagnés des PDCR (Plan Départemental de Contrôles Routiers) successifs, mesureront suffisamment bien les évolutions, gains, difficultés et tendances des résultats observés et obtenus, tant dans le domaine des actions mises en oeuvre que des statistiques successives de l'accidentalité.

Le comité de pilotage qui se réunira pour l'évaluation annuelle y veillera tout particulièrement.

M. CURE remercie les membres du comité de pilotage et clôt la réunion à 12h40.

- ⚠ traversée d'animaux sauvages
- ⚠ arbres en bordure de route
- ⚠ micro climat forestier
- ⚠ vitesse inadaptée

Forêt de Fontainebleau, levez le pied



Pour en savoir plus
www.seine-et-marne.developpement-durable.gouv.fr
www.seine-et-marne.fr

