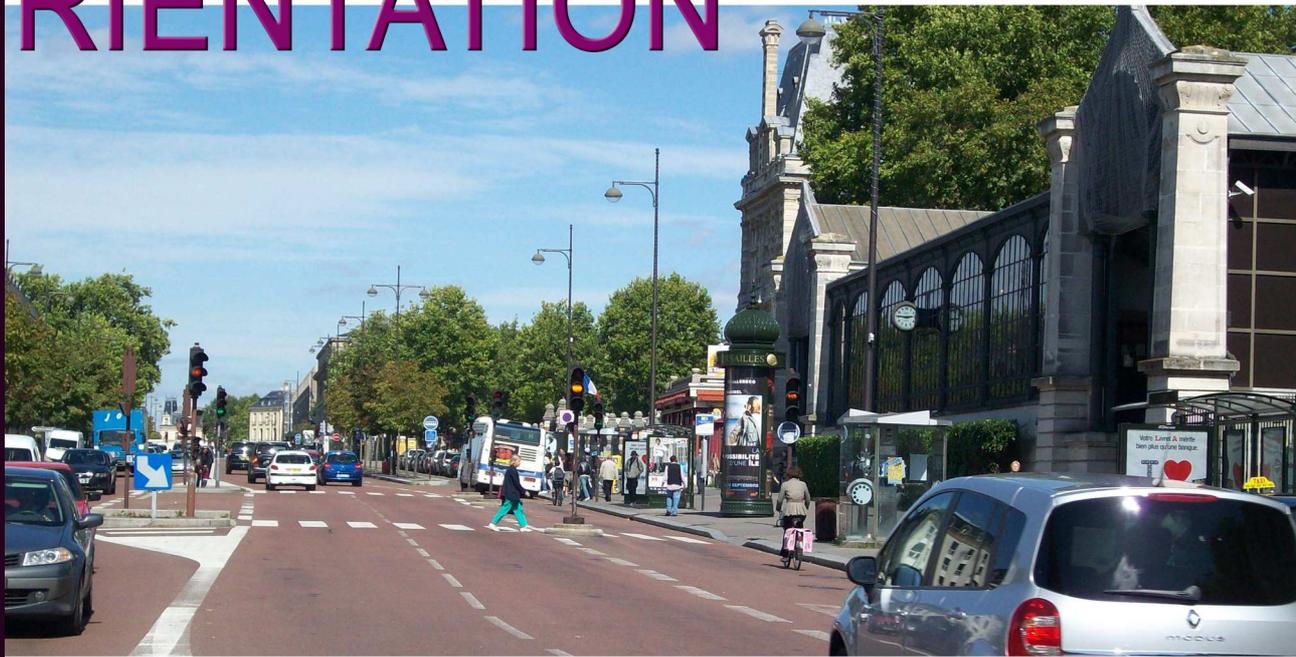


D
G
O
d'

DOCUMENT GENERAL RIENTATION

2008 - 2012



Yvelines
Conseil général



Union des Maires
des Yvelines



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

LE MOT DE LA PRÉFÈTE

Le document général d'orientation (DGO) des actions de l'Etat pour 2008-2012 constitue désormais le cadre de référence de nos futurs programmes annuels d'actions de sécurité routière. Conjuguées avec celles du Conseil Général, des maires et de nos partenaires, nos actions de prévention se concrétisent notamment dans les plans départementaux de sécurité routière (PDASR) et de contrôles routiers.

La méthode d'élaboration du DGO est fondée sur un travail d'expertise des chiffres des années 2002 à 2006 effectué par l'Observatoire départemental de la sécurité routière (direction départementale de l'équipement et de l'agriculture). L'analyse des grandes tendances de l'insécurité routière a confirmé que les enjeux nationaux proposés par l'administration centrale étaient cohérents avec ceux du département. Différents groupes techniques réunissant pour la première fois des partenaires variés ont travaillé au cours du dernier trimestre 2008 et produit collectivement des orientations pour les actions des cinq années à venir. L'ensemble de ces analyses et orientations adopté par le comité de pilotage ad hoc, au cours de sa séance du 9 février 2009, constitue le DGO 2008-2012 des Yvelines.

Je compte tout particulièrement sur l'Inspection académique et la direction régionale et interdépartementale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (DRAAF) qui, en tant que tutelles des établissements d'enseignement général, technique ou agricole, ont la lourde responsabilité de transmettre les principes du partage de la route. Ces services peuvent s'appuyer non seulement sur les enseignants mais aussi sur les associations et sur les forces de l'ordre qui proposent des actions de prévention destinées aux jeunes.

J'appelle les entreprises à élaborer chacune des plans de prévention du risque routier (PPRR) destinés à leurs salariés. La DDEA se tient à leur disposition pour leur présenter la démarche. La caisse régionale d'assurance maladie leur proposera des partenariats. Elles doivent avoir à cœur de dialoguer avec les élus au sujet de leurs plans de déplacement.

Ensemble, nous devons être plus inventifs : poussons les portes des lieux où se retrouvent les jeunes, allons à la rencontre des motards. Les tragédies sur la route ne sont pas une fatalité.

Améliorer la connaissance des risques routiers, favoriser les apprentissages à la conduite, faire connaître les risques, communiquer et établir des partenariats avec les acteurs de la sécurité et enfin contrôler, telles sont les cinq orientations dont nous nous sommes dotés.

Au delà des enjeux de sécurité routière, le DGO 2008-2012 participe au grand mouvement du développement durable : Rouler moins vite, c'est moins de CO², moins de morts et de blessés.

Sécurité routière, tous responsables !



Anne Boquet
19 mai 2009





SOMMAIRE

PRESENTATION du DGO	1
STATISTIQUES ACCIDENTOLOGIE 2002 à 2006	3
PRESENTATION DES YVELINES	5
DEFINITIONS	7
ACCIDENTOLOGIE GLOBALE DE 2002 A 2006	9
ENJEUX ET ORIENTATIONS	13
ENJEU JEUNES	15
ENJEU DEUX ROUES MOTORISES	21
ENJEU VELO	25
ENJEU VITESSE	27
ENJEU ALCOOL	31
SYNTHESE DES ORIENTATIONS PAR ENJEU	35
GRANDES ORIENTATIONS RETENUES PAR LE COPIL	47
CONCLUSION	53



LE DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION DES ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (DGO)

La circulaire du Premier ministre du 15 avril 2008 destinée aux préfets, relative à la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière rappelle l'objectif du Gouvernement de réduire le nombre des personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3000, d'ici 2012.

Pour ce faire, un certain nombre de démarches sont recommandées : elles sont au nombre de quatre :

- l'élaboration du document général d'orientation (DGO) 2008-2012,
- la réalisation du plan départemental des contrôles routiers, partie intégrante du plan départemental annuel des actions de sécurité routière,
- la mise en cohérence de la signalisation pour assurer la compréhension de l'infrastructure routière,
- les partenariats avec les collectivités locales et le milieu professionnel

Définition

Le DGO permet à l'Etat, au Conseil Général, aux communes et groupement de communes, de définir ensemble et d'afficher les axes prioritaires de la politique départementale de sécurité routière qu'ils mettront en œuvre au cours des prochaines années au sein des plans départementaux annuels des actions de sécurité routière. C'est donc un outil de programmation mais également un outil de mobilisation.

Historique

Dans le département, c'est le troisième DGO qui est élaboré. Le précédent couvrait les années 2002 -2008. Il avait retenu les enjeux suivants : les jeunes de 16 à 25 ans, les personnes vulnérables et la conduite en conditions météorologiques dégradées.

Evaluation du DGO 2002-2008

L'objectif du premier enjeu (jeunes de 16 à 25 ans) a été atteint, on note une diminution du nombre d'accidents et de tués impliquant des jeunes de cette tranche d'âge. De même, l'objectif visant la conduite en conditions météorologiques dégradées a été largement atteint avec une diminution de l'ordre de 5 % des accidents dans ces conditions, correspondant à une diminution de 11 % des tués (de 30 à 19 %). L'action de l'Etat et du Conseil Général portant sur l'amélioration de la qualité des revêtements de chaussée a porté ses fruits. L'objectif relatif aux personnes vulnérables (seniors, piétons, deux-roues) a été atteint dans une moindre mesure.

Méthode

L'établissement du DGO a fait l'objet d'un Guide méthodologique dont la dernière version est datée du 8 août 2008. La méthode et la gouvernance du projet diffèrent quelque peu de celle des années passées.

- Les membres du comité de pilotage ou groupe de projet regroupent autour du préfet et du pôle Etat de la sécurité routière, des représentants des élus, des associations mais aussi –et c'est la nouveauté- des représentants des assureurs du risque santé, tels que Caisse Régionale d'Assurance Maladie d'Ile de France, Caisse Primaire d'Assurance Maladie, Mutuelle Sociale Agricole.
- Un groupe de techniciens propose des enjeux et des orientations au comité de pilotage qui les arrête, à partir d'une analyse approfondie des données statistiques de l'insécurité routière des années 2002- 2006.

Parti pris dans les Yvelines

Le choix a été fait de s'appuyer sur l'Union des maires des Yvelines qui a proposé des participants tant au comité de pilotage que dans le groupe technique, les équipes municipales nouvelles n'ayant pas pu encore s'organiser en nommant leurs élus référents sécurité routière.

Le groupe technique a été volontairement restreint et a travaillé sur les quatre enjeux imposés par la circulaire (alcool et stupéfiants, vitesse, jeunes et deux-roues motorisés). Il a souhaité se doter d'un cinquième enjeu, anticipant le développement des pistes cyclables dans les communes du département.

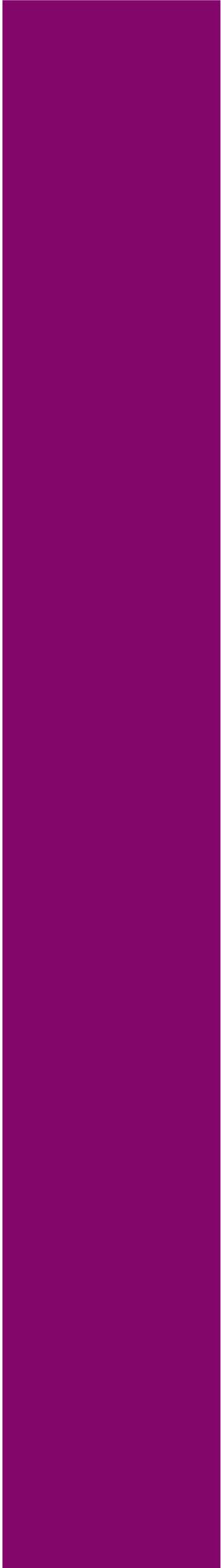
La sélection des associations s'est faite en relation avec les enjeux locaux des années 2007 et 2008 : deux associations ont été associées au groupe technique.

Le groupe de travail technique a ainsi pu travailler sous la forme de sous-groupes de travail par enjeux et produire 20 propositions d'orientation, synthétisées en cinq grandes orientations qui ont été soumises à l'avis des membres du comité de pilotage et adoptées au cours de sa séance du 9 février 2009.

Le Document Général d'Orientation a été validé le 19 mai 2009 par le pôle de compétence Etat et les partenaires associés au cours d'une réunion plénière présidée par la Préfète des Yvelines.

STATISTIQUES ACCIDENTOLOGIE 2002 à 2006







PRESENTATION DES YVELINES

I. Population

Superficie : 2 284 km²

Population (2009) : 1 421 389 habitants

Densité : 622 habitants au km²

Répartition par classes d'âge (recensement 1999) :

	<= 13	14-17	18-24	25-65	> 65
Nombre d'hbts	257 596	77 636	124 135	749 100	145 490
%	19%	5,7%	9,2%	55,3%	10,7%

II. Réseaux et trafics

	Autoroutes	RN	RD
Longueur du réseau (en km) (sans les bretelles)	128	122	1 577
Trafic moyen 2006 (véh/j)	69 342	39 825	6 850

III. Indicateur d'accidentologie locale (IAL) sur 2002-2006

	IAL	Autoroutes Risque*	RN Risque	RD Risque
France	1	0.34	1,03	1,36
Yvelines	0.689	0,3	0,52	1,09

Globalement, sur l'ensemble de ces trois réseaux, le département des Yvelines présente un **risque inférieur d'environ 30 %** par rapport à l'ensemble des départements français.

(IAL : indicateur qui prend en compte les particularités des réseaux et des trafics respectifs et permet d'apprécier le risque d'être tué en fonction des kms parcourus).

* Risque = tués sur 5 ans par rapport aux kms parcourus



DEFINITIONS

Accident corporel de la circulation routière :

Un accident corporel (mortel ou non mortel) de la circulation routière :

- provoque **la mort** ou **la blessure** d'une ou plusieurs personnes ;
- survient sur une voie ouverte à la **circulation publique** ;
- implique au moins un véhicule **roulant** ou se **déplaçant** ;
- **exclut les actes volontaires** (homicides volontaires, suicides...) et les catastrophes naturelles.

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui n'impliquent pas de véhicule en circulation.

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers.

Parmi les **impliqués**, on distingue :

- les **victimes** : personnes impliquées, décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux ;
- les **indemnes** : personnes impliquées non victimes.

Avant 2005, les définitions des victimes étaient les suivantes :

- les **tués** : victimes décédées sur le coup ou dans les six jours qui suivent l'accident ;
- les **blessés graves** : victimes dont l'état nécessite plus de six jours d'hospitalisation

les **blessés légers** : victimes dont l'état nécessite entre zéro et six jours d'hospitalisation ou un soin médical.

Depuis le 1^{er} janvier 2005, parmi les victimes, on distingue :

- les **tués** : victimes **décédées sur le coup ou dans les trente (30) jours** qui suivent l'accident ;
- les **blessés hospitalisés** : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures ;
- les **blessés non hospitalisés** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, **non hospitalisés** ou admises comme patients à l'hôpital **moins de 24 heures**.

Depuis le 1^{er} avril 2007, les blessés non hospitalisés sont dénommés « blessés légers ».

Proportion d'accidents : nombre d'accidents ayant fait au moins une victime de la catégorie / nombre total d'accidents.

% d'accidents mortels : nombre d'accidents ayant fait au moins un tué de la catégorie / nombre total d'accidents mortels

Terminologie des véhicules :

- « 2 roues » léger : cyclomoteur inférieur ou égal à 50 cm³
- « 2 roues » lourd : motocyclette légère (de 50 à 125 cm³), moto (>125 cm³), scooter, side-car
- VL : véhicule léger
- PL : poids lourd
- TC : transport en commun
- Autre : train-tramway, engin spécial, tracteur

L'ensemble de l'étude porte sur les années 2002 à 2006, conformément à la méthodologie définie par la délégation interministérielle à la sécurité routière.

ACCIDENTOLOGIE GLOBALE

I. Répartition annuelle

		Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
					Tués*	BH*	BNH*	Indemnes
2002	--	1972	62	320	65	297	2309	56556
2003	--	1863	60	264	69	226	2189	52137
2004	--	1560	54	238	58	207	1823	1537
2005	--	1695	61	674	68	727	1426	1625
2006	--	1603	54	629	60	677	1362	1516
Ensemble	--	8693	291	2125	320	2134	9109	113371
	Nbre total	Nbre total d'accidents	Nbre total d'accidents mortels	Nbre total d'accidents graves	Total des tués	Total des BH	Total des BNH	Total des indemnes

* cf. définition des victimes page 7

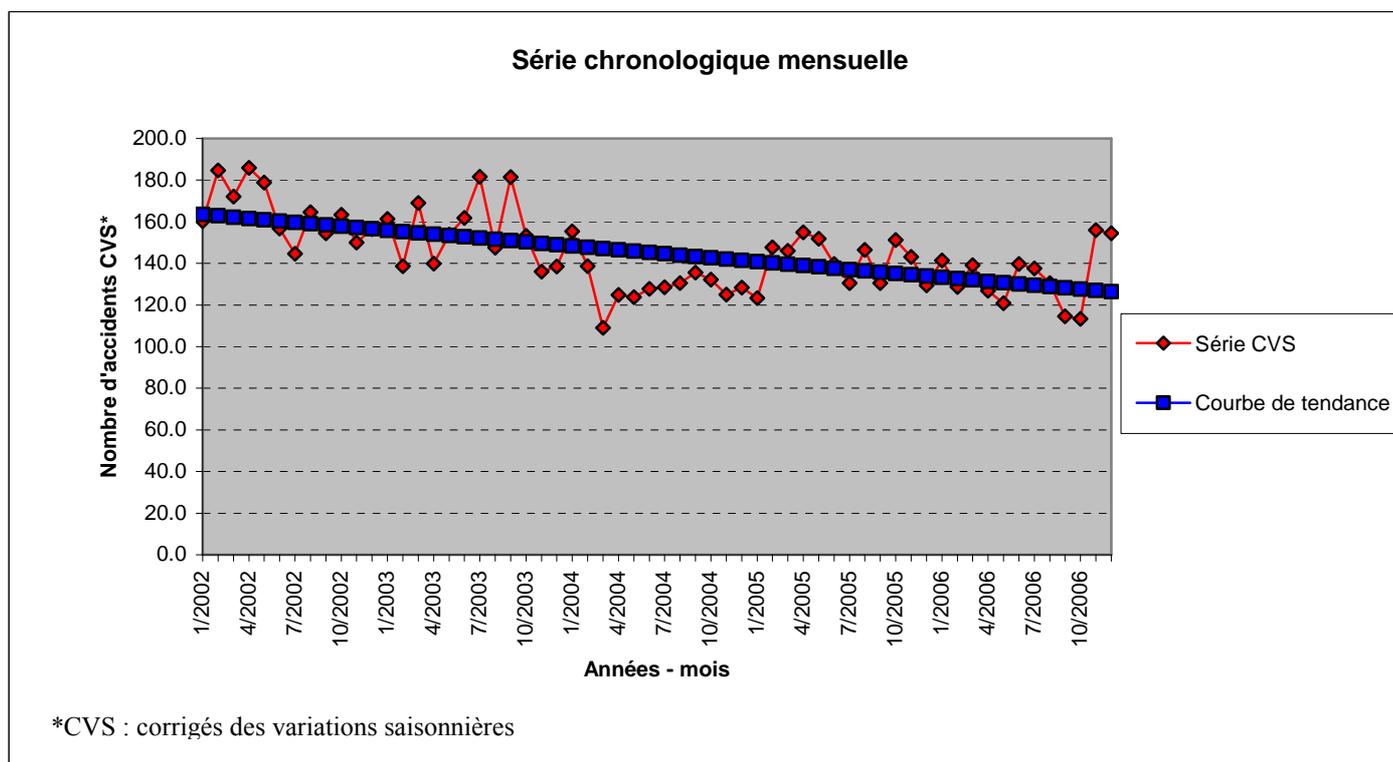
De 2002 à 2006, **8 693 accidents corporels** ont été recensés dans le département des Yvelines. Ces accidents ont occasionné :

- 320 tués (2002 à 2004 : tués à 6 jours – 2005-2006 : tués à 30 jours)
- 11 243 blessés

Moyenne par semaine

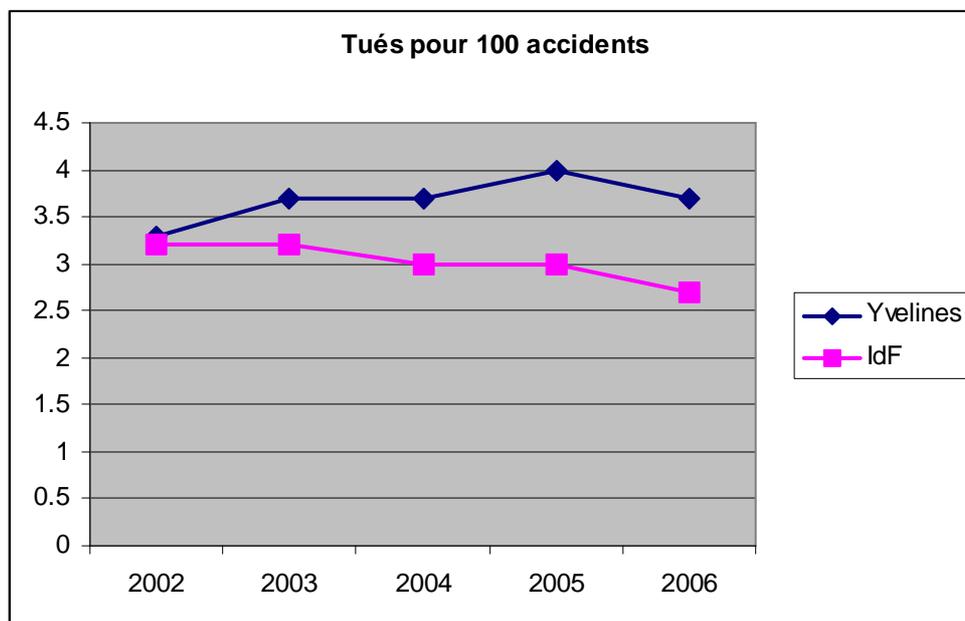
33 accidents
1 tué
43 blessés

II. Evolution mensuelle de 2002 à 2006



De 2002 à 2006, dans le département des Yvelines, le nombre mensuel d'accidents **baisse significativement** (en moyenne de 7,5 accidents).

III. Gravité



La gravité des accidents du département des Yvelines est plus forte que celle des accidents de l'ensemble de l'Île-de-France. Elle reste relativement stable malgré une baisse régulière du nombre d'accidents au cours des 5 années (- 18,7 %).

ANALYSE THEMATIQUE

Les données détaillées de l'accidentologie relatives aux années 2002-2006 ainsi que les cartes ci-dessous sont consultables sur le site <http://www.securite-routiere78.fr/>

- carte des accidents mortels des jeunes
- carte du nombre de victimes jeunes par communes
- carte des accidents mortels des motards
- carte des accidents mortels 2007 où l'infraction à la vitesse a été relevée
- carte des accidents mortels avec présence d'alcool

ENJEUX ET ORIENTATIONS







ENJEU JEUNES

(Réunion du sous-groupe « enjeu Jeunes », le 2/12/2008)

Définition

Les « jeunes » correspondent à la tranche d'âge comprise entre 14 et 24 ans qui peuvent être autorisés à conduire, selon leur âge

- un vélo,
 - un cyclomoteur, à partir de 14 ans, si le jeune est titulaire du brevet de sécurité routière (BSR)
 - une moto limitée à 13 cv, à partir de 16 ans si titulaire du permis A 1
 - une moto limitée à 34 cv, de type MTT1, à partir de 18 ans avec le permis « A progressif »
 - une moto limitée à 100 cv, de type MTT2, à partir de 21 ans et le permis A ou après 2 ans d'expérience de conduite d'une MTT1 et le permis A
 - une voiture avec le permis B, à partir de 16 ans si procédure de l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC), et à partir de 18 ans dans les autres cas
- Cette classe d'âge représente 15 % de la population du département des Yvelines (5,7 % entre 14-17 ans et 9,2 % entre 18-24 ans).

Principales statistiques

Tués et blessés hospitalisés

Sur 3742 accidents corporels impliquant au moins un jeune entre 14 et 24 ans, on dénombre **91 tués âgés entre 14 et 24 ans** et **627 blessés hospitalisés** de cette tranche d'âge. La part des tués entre 19 et 24 ans est supérieure à celle des 14-18 ans.

Les accidents mortels impliquant un jeune tué, entre 14 et 24 ans, représentent 29 % des accidents mortels du département contre 26 % en Ile de France : les jeunes sont plus gravement touchés dans les Yvelines que dans l'ensemble de l'Ile de France.

Quels types de trajet ?

Sur les 218 accidents corporels impliquant au moins un jeune se déplaçant sur un trajet scolaire, on dénombre **3 accidents mortels dont un accident mortel d'un jeune de 16 ans**.

La raison des déplacements est une donnée mal connue puisque sur la totalité des 8693 accidents corporels recensés dans le département sur la période observée, un quart des accidents ont eu lieu sans que la cause du déplacement ne soit connue (la donnée n'est pas fournie).

Quand ?

Les statistiques portant sur les mois, jours et heures où se produisent les accidents corporels de cette classe d'âge montrent que les accidents atteignent un maximum en nombre en juin (10 %) et un minimum en août. Toutefois, le nombre d'accidents mortels est le plus important en août (8% des tués pour 5,6 % des accidents).

Les vendredi et samedi, les accidents sont plus fréquents et le dimanche à 1 h du matin, ils sont plus graves.

53 % des accidents corporels impliquant un jeune se produisent entre 20 h et 7h.

Ancienneté du permis

Les novices titulaires depuis moins d'un an de leur permis sont le plus gravement touchés, gravité nettement supérieure à l'Ile de France. 6 jeunes tués n'avaient pas leur permis de conduire alors qu'ils conduisaient un véhicule.

Où ?

La carte des accidents mortels des jeunes figure sur le site internet de la sécurité routière des Yvelines.

Sur les 91 tués, la majorité a trouvé la mort sur les routes du nord du département.

Les jeunes ont plus d'accidents en agglomération (70 %) qu'en rase campagne.

Comment ?

Les jeunes sont le plus souvent impliqués dans des collisions entre véhicules légers (33 %) et entre un véhicule léger et un deux roues.

Comme pour toutes les tranches d'âge, les véhicules les plus récents (moins de 4 ans) sont les plus nombreux à être impliqués dans les accidents corporels et mortels.

Pourquoi ?

Alcool

14 % des jeunes victimes avaient un taux d'alcool dans le sang $\geq 0,8$ gr/l de sang contre 7 % en Ile-de-France.

L'alcool semble donc être un facteur d'accident deux fois plus élevé dans les Yvelines qu'en Ile-de-France.

En 2007, l'analyse des PV d'accidents mortels fait apparaître que sur 14 PV, dans 4 cas il y avait présence d'alcool dans le sang.

Vitesse

Le facteur vitesse se retrouve fréquemment être une cause d'accident chez les jeunes. En effet, sur 14 accidents mortels de jeunes en 2007, 9 accidents sont dus à une vitesse excessive ou inadaptée.

Des comportements à risque entraînent des accidents graves et des tués. Le jeune ne se sent pas concerné par le risque d'accident.

Constat

L'action de prévention, qu'elle soit destinée aux trajets scolaires ou aux déplacements de loisirs a le même but pédagogique mais les partenaires dans les projets ne sont pas les mêmes ; partenariat avec l'éducation nationale dans le 1er cas et partenaires multiples dans les autres cas. L'action à mettre en regard est donc plus complexe.

Propositions

Une étude faite par un chargé de mission Sécurité Routière sur les comportements à risque des jeunes établit la relation entre l'absentéisme à l'école et l'accidentalité des jeunes.

Une cartographie des accidents dont les jeunes sont victimes corrélée avec la localisation des établissements scolaires et universitaires (y compris l'enseignement agricole) permettrait, sans doute, de visualiser les lieux et les communes les plus soumis aux risques.

Les communes, pour les écoles primaires, le Conseil général, pour les collèges, l'Inspection d'Académie ainsi que la direction régionale et interdépartementale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (tutelle de l'enseignement agricole) devront être associés aux actions futures.

La DDEA/SESR peut fournir une carte de la localisation des accidents mortels de cette tranche d'âge, corrélée à la position des établissements d'enseignement, par commune.

On trouve sur le site internet de la sécurité routière des Yvelines la carte des accidents mortels des jeunes ainsi qu'une carte indiquant le nombre de victimes jeunes par commune.

La question des étudiants n'a pas été abordée par le groupe de travail, Or, les jeunes étudiants d'université, d'IUT et de BTS semblent particulièrement visés par les entreprises organisatrices d'événements festifs, soutenues par des marques de spiritueux.

1^{ère} ORIENTATION :

Mieux connaître le risque routier des jeunes entre 14 et 24 ans par type de trajet (scolaires, universitaires, professionnels et de loisirs). Inciter les forces de l'ordre à remplir cette donnée relative à l'objet du déplacement.

Mieux connaître les causes des accidents et concevoir des actions de prévention plus ciblées, selon **le type de trajet**, à mener en partenariat avec l'éducation nationale et les élus, les grandes entreprises embauchant des apprentis et des jeunes salariés ainsi que les organisateurs d'événements festifs.

Constat:

Les jeunes sont le plus souvent impliqués dans des conflits entre véhicules légers (33 %) et dans des conflits entre un véhicule léger et un deux roues léger (17 %).

Propositions :

1- Améliorer l'éducation à la conduite des cyclomoteurs :

1-1 Créer des circuits de pratique

Solliciter les investisseurs que sont le Conseil général et la Région pour financer des réalisations de circuits du type circuit CAROLE; rechercher des partenaires grands employeurs et assureurs.

Une piste d'entraînement, appartenant à une auto-école, existe à Gargenville .

1- 2 Proposer une formation renforcée à la conduite des 2 Roues

Certains établissements scolaires (cf cartographie sur le site internet de la sécurité routière des Yvelines) pourraient se voir proposer **des simulateurs de conduite de 2 Roues**.

Les acteurs et les actions de la SR dans les établissements d'enseignement pourraient être mieux coordonnés, la formation des délégués de classe pourrait comprendre un module de sensibilisation à la sécurité routière, les fédérations de parents d'élèves (déjà deux fédérations, la PEEP et l'APEL ont signé des chartes avec la DSCR) devraient être associées.

1-3 Organiser le contrôle des cyclos et motos sur les lieux scolaires et universitaires.

Mieux coordonner les actions de sensibilisation et de répression : lutter contre le débridage des motocyclettes et des cyclos par une action de prévention sous forme de contrôles gratuits des 2 R, à proposer aux établissements scolaires et universitaires avant des actions de répression par les forces de l'ordre ; assurer la communication avant et après.

2 - Responsabiliser les jeunes en les plaçant au coeur de la stratégie de communication

En s'appuyant sur les jeunes, du type « des jeunes parlent aux jeunes », valoriser des témoignages de jeunes ; prévoir des IDSR « jeunes » qui tiendraient des stands dans les CFA lors des animations de SR ; **développer les actions « Label Vie »** dans lesquelles des jeunes montent des projets de sensibilisation au sein de leur établissement scolaire via les associations des « conseils académiques de la vie lycéenne » ; impliquer les jeunes dans les actions de prévention du risque routier et valoriser leur engagement par une communication adéquate.

3- S'appuyer sur les réseaux des vendeurs de cycles, de cyclomoteurs et de motos

Signer avec eux une charte de déontologie du vendeur de 2 RM où ils s'engageraient à remettre aux jeunes acheteurs une notice où seraient indiqués les risques, la réglementation et les sanctions en cas de non respect des règles ;

Promouvoir, au-delà de la réglementation, les équipements de protection des motards et des cyclistes (port du casque, vêtements de protection) et ceux permettant d'être vus (gilet jaune, éclairage des vélos).

4-Effectuer des contrôles de police et gendarmerie sur les cyclistes et leurs équipements obligatoires de protection et de sécurité.

2^{ème} ORIENTATION

Renforcer l'apprentissage de la conduite des 2 roues motorisés en dotant le département de **pistes d'apprentissage**.

3^{ème} ORIENTATION

Engager les enseignes commerciales de vente de cycles et de 2 roues motorisés dans un partenariat fondé sur la transmission aux clients d'une information sur les risques et les sanctions encourus en cas de non respect de l'équipement initial du 2 roues motorisé et sur l'opportunité d'être équipé de vêtements facilitant la détection du 2 roues par les autres usagers de la route et la sécurité du pilote et de son passager.

Coordonner et effectuer des contrôles par les forces de l'ordre sur l'équipement d'origine des cyclomoteurs et des 2 roues motorisés (sonomètres et curvomètres).

Promouvoir auprès des employeurs et des administrations l'élaboration d'un Plan de Prévention du Risque Routier.

Constat

Les conducteurs novices de moins d'un an de permis ont plus d'accidents que les autres. Leurs accidents sont plus graves et plus mortels.

Les statistiques sur la cylindrée des voitures, l'ancienneté du permis de conduire, le nombre d'accidents avec blessés et tués mettant en cause l'alcool, les stupéfiants, et la vitesse ne sont pas disponibles par manque de renseignement de ces données.

L'inexpérience se double parfois d'une conduite sous l'effet de l'alcool et de stupéfiants et par des excès de vitesse.

Comment lutter contre les excès des jeunes ?

Propositions

Intensifier la communication vers les jeunes qui doit être fondée sur les trois thèmes alcool/cannabis, vitesse, fatigue.

Sachant que les contrôles des forces de l'ordre permettent le dépistage des drogues et que la consommation de drogue illicite constatée lors de contrôle de sécurité routière est sanctionnée par des retraits de points sur le permis de conduire, il est proposé de systématiser les alternatives à la sanction pour montrer que les drogues douces ne le sont pas et qu'elles laissent des traces dans le sang longtemps après leur consommation, ralentissant réflexes et champ visuel.

La conduite de motos de grosse cylindrée par des jeunes inexpérimentés appartenant à la tranche d'âge des 21/24 ans est encadrée par un apprentissage de deux ans mais n'est pas limitée en vitesse hors celle des vitesses autorisées par le code de la Route et la signalisation. La conduite des véhicules légers est limitée en vitesse par la réglementation qui impose pendant 2 ans de rouler à des vitesses inférieures de 10 km/h à celles autorisées aux titulaires de plus de 2 ans de leur permis B. Pourquoi ne pas limiter, comme pour les motos, l'accès des titulaires du permis B depuis moins de 2 ans aux automobiles de grosse cylindrée ? A étudier avec les assureurs.

4^{ème} ORIENTATION

Lutter contre la conduite sous l'emprise de la drogue par des campagnes de communication mieux ciblées. Orienter les contrôles routiers sur le dépistage des drogues grâce aux tests salivaires. Organiser des alternatives à la sanction.

En attendant la réforme du continuum éducatif (renforcement de l'éducation routière en créant un entretien d'évaluation obligatoire dans l'année d'obtention du permis), soutenir les actions des associations qui visent à faciliter la maîtrise du véhicule. Proposer aux novices, des cursus d'approfondissement, dans l'année post-permis.



ENJEU DEUX ROUES MOTORISÉS

(Réunion du sous-groupe « enjeu deux roues motorisés », le 2/12/2008)

Observation

Le trafic des « deux roues » motorisés se caractérise par une forte saisonnalité. C'est au printemps que les motos apparaissent massivement sur les routes. Le nombre d'accidents corporels impliquant un « deux roues » motorisé atteint son pic au mois de juin (13 % des accidents).

Définition

Les « deux-roues » motorisés comprennent les cyclomoteurs, les « petites » motos de 125 cm³ et de 3 cv, et toutes les motos jusqu'à celles de 100 cv de puissance, seules autorisées en France. Ces 2 roues motorisés, selon leur puissance et leur cylindrée se conduisent avec des catégories différentes de permis de conduire. Il n'y a pas grand chose de commun entre une « grosse » moto de 100 cv et un cyclomoteur si ce n'est une extrême vulnérabilité du pilote et de son passager, non protégés par une carrosserie.

Principales statistiques

Tués et blessés hospitalisés

Les « deux roues » motorisés ont été impliqués dans 1791 accidents, soit 21 % des accidents. Ces accidents ont occasionné 91 tués dont 87 tués pilotes ou passagers de « deux roues » motorisés, soit 38 % des tués et 530 blessés hospitalisés de la période 2002-2006.

En moyenne, le trafic des 2 roues motorisés ne représente qu'une très faible part des km moyens parcourus (France entière en 2007: les motos ont parcouru en moyenne 2000 km contre 13 000 par les VL).

Age de l'usager des 2 roues motorisés

La répartition par classe d'âge montre que la classe des 35-49 ans est autant impliquée dans les accidents que la tranche des 25-34 ans. Ce phénomène se confirme en 2007 et 2008.

La gravité est plus élevée dans les Yvelines qu'en Ile de France.

36 tués motards ont moins de 30 ans et 38 tués motards ont entre 30 et 42 ans parmi les 87 tués à 2 roues motorisé.

Ancienneté du permis

30 % des tués de cette catégorie sont des conducteurs ayant entre un an et moins d'un an de permis.

Où ?

Environ 2/3 des accidents impliquant un usager en 2 roues motorisé ont lieu en milieu urbain. Les 2 roues motorisés sont utilisés plus souvent en milieu urbain car ils présentent l'avantage de rouler même pendant les congestions de la circulation. La fréquence des accidents en milieu urbain est donc supérieure à celle observée en rase campagne.

57 % des tués en 2 roues motorisé le sont en dehors des agglomérations.

La cartographie disponible sur le site internet de la sécurité routière des Yvelines montre les lieux d'accidents mortels des 2 roues motorisés qui sont massivement situés dans la moitié Est du département sur des routes secondaires et le long de l'axe A 13, principalement.

La gravité des accidents impliquant un 2 roues motorisé est plus de deux fois plus élevée en rase campagne qu'en milieu urbain. Ce phénomène est probablement dû aux vitesses pratiquées plus élevée en rase campagne. Cette gravité est significative car nettement supérieure à la référence.

Hors agglomération: plus d'un tiers des tués sont victimes de collisions contre obstacles.

Quand ?

Le nombre des accidents impliquant un 2 roues motorisé augmente dès les beaux jours, entre mars et juin. Il est plus élevé que la moyenne en Ile de France. Si en juin, les accidents des 2 roues motorisés sont les plus nombreux, c'est en août qu'ils sont les plus graves au regard du nombre des tués (14 % des accidents mortels). Sans doute, la fluidité du trafic étant meilleure, les vitesses sont-elles trop élevées.

Les accidents mortels ont principalement lieu le dimanche à 1 h du matin puis tout au long de l'après-midi et en soirée.

Les pics en nombre d'accidents se produisent entre 7 h et 9 h et entre 17 h et 19 h alors que la gravité est la plus élevée à 1 h et 6 h. (4 tués à 6 h du matin, peut-être dûs à la consommation d'alcool ou de médicaments, diminuant la vigilance).

Les conditions météo lors des accidents mortels n'ont pas été analysées mais il est possible de le faire.

Comment ?

Hors agglomération, 34,5 % des tués en 2 roues motorisé le sont après avoir heurté un obstacle latéral, tel que glissières métalliques ou îlot ou bordure de trottoir.

En agglomération, 31 % des tués 2 roues motorisés le sont après avoir heurté un obstacle fixe tel qu'un poteau ou un îlot. Dans 21 % des cas d'accidents de 2 roues motorisés, il n'y a pas de collision de la moto avec un autre usager.

Pourquoi ?

Vitesse

L'analyse des PV d'accident mortel de 2 roues motorisés survenus en 2007 montre que la moitié des accidents mortels est due à une vitesse excessive

ayant entraîné une perte de contrôle du motard.

Un tiers des tués à moto sont victimes de conflit VL/moto alors qu'en Ile-de-France, ce pourcentage est de 28 %.

Sur les 17 procès verbaux d'accidents mortels de passagers ou pilotes de motos de 2007, 4 ont mis en cause un véhicule léger. 4 accidents mortels sur les 17 analysés impliquent un véhicule léger en manœuvre de tourne-à-gauche.

Alcool

Il n'a pas été possible d'analyser cette donnée des fiches BAAC qui est peu remplie par les forces de l'ordre. Les CRS indiquent remplir systématiquement cette donnée. Les forces de police remplissent la donnée sous 8 jours, délai parfois insuffisant pour connaître les résultats des analyses de sang, ce qui explique cette perte d'information.

Drogue

Le dépistage par les forces de l'ordre sous forme de tests salivaires date de 2008. Il est trop tôt pour disposer de statistiques.

1^{ère} ORIENTATION

Alcool et drogue

Mieux connaître le risque alcool : Décider d'une procédure avec les forces de l'ordre pour que la donnée alcool et drogue des fiches BAAC soit mieux remplie.

Développer une communication sur les risques de la conduite de 2 roues motorisés sous l'emprise d'alcool et de stupéfiants : Mener une action vers les entreprises qui utilisent des flottes de 2 roues motorisés et vers celles qui commercialisent les motos pour qu'elles développent des outils de communication sur les risques d'une conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants.

2^{ème} ORIENTATION

Apprentissage de la conduite

Changer les comportements en créant des sites d'apprentissage :

Sachant que 30 % des tués à 2 roues motorisés sont titulaires du permis de conduire depuis un an ou moins d'un an, la formation à la conduite de la moto préalable au permis doit être renforcée.

Pour cela, développer l'apprentissage de la conduite de la moto, après la réussite au permis de conduire.

Développer des formations post-permis axées sur l'opportunité du respect du code de la route (vitesse, interdistances, remontées de files), en lien avec les auto-écoles, peut-être sous forme de journées de sensibilisation à la maniabilité du cyclo et de la moto, suivies d'un circuit touristique (action de prévention de la police).

S'appuyer sur les réseaux :

- auto-écoles,
- IDSR,
- préfecture lors de la remise du certificat d'immatriculation moto,
- entreprises (salariaés motards) par la promotion des PPRR,
- réseau des écoles, collèges, lycées (y compris lycées agricoles) et universités,
- vendeurs de motocyclettes

Développer des circuits d'apprentissage de la moto du type du circuit « Carole » ou circuit « Candie », à proposer au Conseil Général et aux mairies.

3^{ème} ORIENTATION

Agir en amont avec les vendeurs

Proposer aux vendeurs de moto d'adhérer à une charte de bonne moralité du vendeur, qui évaluerait avec l'acheteur de moto sa capacité à la conduire, proposerait l'équipement de protection et orienterait le nouveau propriétaire vers les stages de prévention. Valoriser les commerçants et concessionnaires moto ayant souscrit à ce programme.

4^{ème} ORIENTATION

Agir avec les assureurs

Mieux connaître les accidents par types de motos. Travail à faire avec les assureurs. Faire connaître les risques par catégories de moto. Communication à assurer sur les lieux de vie des motards, jeunes ou plus âgés.

5^{ème} ORIENTATION

Limiter la pratique de la remontée de file : communication et sanction

Constatant que la remontée de file en cas d'embouteillage est devenue une pratique régulière, dangereuse en raison de la différence importante des vitesses pratiquées par les différents usagers VL et motocyclettes (20 Km/h ou plus) et entre les motards entre eux, une campagne de communication rappelant la règle, suivie d'une campagne de contrôle -sanction par les forces de l'ordre, soutenues par les différents gestionnaires de voirie, permettrait de revenir sur cette tolérance accidentogène et de faire respecter les limitations de vitesse. Des actions de sensibilisation des autres usagers de la route pour une meilleure prise en compte des usagers des deux roues motorisés seraient à envisager.

6^{ème} ORIENTATION

Agir au sein des entreprises

Sensibilisation des branches professionnelles et des entreprises utilisant des 2 roues dans le cadre de leurs missions à la prévention du risque routier professionnel et en particulier sur le rôle du management et de l'organisation du travail.

ENJEU VÉLO

Observation

Bien que cet enjeu ne constitue pas un enjeu national, les différents groupes de travail ont souhaité que cet enjeu soit considéré comme un enjeu local fort et retenu par le DGO pour 2008-2012.

Constat

L'usage du vélo en centre urbain se multiplie même en l'absence d'un réseau maillé efficace et sécuritaire de pistes cyclables.

De nombreux élus dont le Conseil général des Yvelines et de nombreux maires affichent le projet de multiplier les pistes cyclables et les voies vertes, en y investissant des budgets importants. Il s'agit de répondre à une demande forte de la société, au titre du développement durable.

Une augmentation des accidents dont les cyclistes sont victimes est à craindre du type de ce qui s'est produit à Paris avec Velib.

Dans le département, on dénombre 521 accidents corporels impliquant une bicyclette (6 %). Ces accidents ont occasionné 9 tués (3 %) et 506 blessés à vélo.

Plus particulièrement en zone urbaine, on constate dans les Yvelines une part plus élevée d'accidents avec victime « à vélo » (7,4 %) que dans le reste des zones urbaines d'Ile de France (5,5 %).

Ces accidents sont plus graves que dans l'ensemble de l'Ile de France: sur les 85 tués de la zone urbaine, 6 % sont des usagers de vélo pour les Yvelines contre 3,5% pour l'Ile de France).

Contexte

La nouvelle réglementation issue du décret du 30 juillet 2008 instaurant l'obligation faite aux cyclistes de porter un gilet jaune de sécurité afin d'améliorer leur visibilité sur route ne s'applique qu'aux cyclistes hors agglomération.

ORIENTATION

Améliorer la visibilité des cyclistes

Il sera proposé :

- aux maires
- aux directeurs de lycées, de collèges, d'écoles
- aux directeurs d'écoles supérieures et de l'université de Versailles- Saint-Quentin
- au réseau des entreprises
- aux clubs de cyclistes
- aux médias locaux (TV, radio, journaux)

de développer une campagne de communication harmonisée au sein du département visant à promouvoir le port du gilet jaune en agglomération, de jour comme de nuit, quelles que soient les conditions d'éclairage.





ENJEU VITESSE

(Réunion du sous-groupe « enjeu VITESSE », le 3/12/ 2008)

Définition

Par « vitesse », il faut entendre excès de vitesse par rapport aux vitesses autorisées.

Observation

Une règle relative à la vitesse est d'autant mieux acceptée qu'elle est comprise et cohérente avec l'environnement et les vitesses autorisées sur le trajet.

Comment faire en sorte que les contrôles routiers soient mieux acceptés par la population ?

Deux conditions:

- en faisant de la pédagogie en rappelant la règle
- en procédant à la mise en cohérence des vitesses sur le territoire.

Principales statistiques

Au plan national, depuis 2006, la vitesse n'est plus le premier facteur d'accidents, mais le second après l'alcool.

Le risque vitesse n'est pas calculé à partir des accidents survenus, comme dans les cas de l'alcool mais à partir de l'exposition au risque et la relation entre le non respect des vitesses et le risque d'accidents. En effet, il est difficile de savoir si le conducteur respectait bien la limitation de vitesse au moment de l'accident.

Dans les Yvelines, ce n'est que depuis l'année 2007 que les fiches BAAC permettent de remplir la donnée « infraction à la vitesse ». C'est pourquoi, cette cause accidentogène est mal connue pour la période étudiée.

Tués et blessés hospitalisés

La cartographie des accidents mortels avec présence de l'infraction « vitesse » est sur le site internet de la sécurité routière des Yvelines.

En 2007, sur 65 accidents mortels, 20 fiches BAAC indiquent l'infraction « vitesse » comme cause première de l'accident.

Quels types de trajet ?

En 2007, presque la moitié des accidents mortels dûs à une vitesse excessive se sont produits sur un trajet promenade-loisirs.

Quand ?

En 2007, le nombre d'accidents mortels dû à une vitesse excessive est plus élevé le mardi (6 accidents) et le vendredi (4). Ces accidents sont survenus plus particulièrement aux environs de 8 h et 9 h (6 accidents) et aux environs de 18 h (5 accidents).

Ancienneté du permis

C'est l'analyse des infractions constatées par les forces de l'ordre qui peut fournir ces données.

Où ?

55 % des accidents mortels en 2007 par excès de vitesse le sont en agglomération.

35 % des accidents mortels par excès de vitesse le sont sur des routes bidirectionnelles, en rase campagne.

10 % le sont sur des autoroutes et routes aux caractéristiques autoroutières.

Comment ?

En 2007, 70 % des accidents mortels par excès de vitesse sont le résultat d'un conflit entre au moins 2 véhicules ou contre un obstacle.

45 % des accidents mortels par excès de vitesse sont le résultat d'un conflit avec un deux roues motorisés.

25 % des accidents mortels par excès de vitesse ont rencontré des conditions météo défavorables.

Pourquoi ?

Il s'agit d'une question de comportement, de respect de la règle qui est d'autant mieux acceptée qu'elle est comprise et ressentie comme cohérente.

Il s'agit aussi d'une question de qualité dans la fixation des vitesses limites: faire baisser la vitesse à 70 Km / h, selon les flux de circulation peut fluidifier la circulation et éviter des effets d'accordéon. Le respect de l'interdistance est alors essentiel.

Vitesse

En zone gendarmerie, pour les 10 premiers mois de l'année 2008, l'analyse des causes d'accidents corporels montre que la vitesse (31 % des cas) reste la cause première des accidents, l'alcool n'arrivant qu'à la 5^{ème} place, après les « erreurs d'inattention », les refus de priorité et les autres causes, la consommation de stupéfiant arrivant à la dernière place.

En 2007, la vitesse correspondait à 27 % des cas.

Le nombre d'infractions relevé est légèrement inférieur en 2008.

1^{ère} ORIENTATION :

Rendre les vitesses limitées acceptables par le plus grand nombre des usagers de la route.

Vérifier sur un même axe la cohérence des vitesses avec l'environnement sur l'ensemble du territoire départemental.

Etablir un diagnostic, par axe, pour l'ensemble du département en commençant par les réseaux de l'Etat, réseaux autoroutier et national avant le réseau départemental et communal.

Mettre en cohérence.

2^{ème} ORIENTATION

Valoriser l'action des maires.

Sachant que chaque commune reçoit de la Police un relevé des différents accidents, le besoin d'un document globalisé, par commune, s'exprime.

Mieux communiquer sur la réalité du risque routier dû aux excès de vitesse en transmettant aux maires des données sur l'accidentologie de leur commune (tués et accidents graves).

Inciter les maires à procéder à des mesures de vitesse au moyen de radars à poing.

3^{ème} ORIENTATION

Développer une pédagogie de la limite de vitesse, expliquer sa cohérence, rappeler les vitesses autorisées. Demander aux maires d'être plus explicites dans leurs choix.

Promouvoir les zones de feux tricolores du type « ondes vertes » à la place des feux de « sanction- récompense ».

4^{ème} ORIENTATION

Privilégier les contrôles de vitesse par l'emploi de radars embarqués dans les zones accidentogènes; modifier les comportements dans la durée en variant les heures de ces contrôles.

Améliorer la chaîne d'information entre l'Observatoire, les gestionnaires de voirie et les forces de l'ordre afin de mieux saisir la donnée portant sur la vitesse.





ENJEU ALCOOL

(Réunion du sous-groupe alcool, le 3/12/2008)

L'**alcool** est devenu la **première cause d'accidents mortels** depuis la mise en place des radars et des sanctions automatisées et la baisse des vitesses qui s'en est suivie.

Observation

Les données disponibles via les fiches BAAC, communiquées par les forces de l'ordre ne fournissent pas toujours le taux d'alcoolémie du ou des conducteurs impliqués. Les raisons en sont diverses :

- la prise de sang a été effectuée mais, au moment de renvoyer le bulletin d'analyse d'accident corporel (BAAC), les résultats ne sont pas connus par les forces de l'ordre,
- la gravité de l'accident est telle qu'il est impossible de réaliser une prise de sang,
- le conducteur refuse de réaliser le test d'alcoolémie (cas assez rare).

Définition

Le conducteur est en infraction s'il conduit avec un taux d'alcool égal ou supérieur à 0,5 gramme par litre de sang, soit 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré.

Principales statistiques

Entre 2002 et 2006, dans les Yvelines, **579 accidents** (7 %) impliquent un **conducteur avec une alcoolémie positive**. Ces accidents ont occasionné **65 tués (20%)** et 206 blessés hospitalisés.

Parmi l'ensemble des tués de ces accidents, **22 tués** (34 %) n'étaient pas alcoolisés.

Le **facteur alcool est présent dans 20% des accidents mortels** de 2002 à 2006.

Qui ?

Les automobilistes sont les plus concernés. Cependant, les **tués en « 2 roues » lourd** représentent **14 %** des tués des accidents où une alcoolémie positive a été relevée.

Parmi les conducteurs alcoolisés, **80 % ont plus de 0,8 g/l** d'alcool dans le sang. **Les conducteurs alcoolisés novices** représentent **31 % des conducteurs alcoolisés.**

5 % des conducteurs impliqués n'avaient pas de permis.

32 % des tués ont entre 14 et 24 ans.

Où ?

61 % des accidents impliquant un conducteur alcoolisé se situe **en agglomération** et **73 % hors intersection.**

Quand ?

66 % des accidents impliquant un conducteur alcoolisé se produit **la nuit** (entre 19h00 et 6h00 du matin avec un pic autour de 21h).

Ces accidents se produisent particulièrement **le week-end** (46 %).

Ils se déroulent de façon plus fréquente en **mai et décembre**, mais également **l'été.**

Comment ?

53 % des accidents avec présence d'alcool n'implique **qu'un véhicule seul.**

1^{ère} ORIENTATION

Sensibiliser les jeunes (lycées) aux dangers de l'alcool (notamment les boissons prémix) et des stupéfiants, en présence des parents, sous l'autorité de l'inspection académique et de la direction régionale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt pour les lycées agricoles et les écoles d'agronomie, en partenariat avec la CPAM, les forces de l'ordre, le milieu médical... Distribution d'un document avec des informations précises sur le sujet.

2^{ème} ORIENTATION

Cibler les contrôles routiers en fonction des lieux, des horaires afin d'obtenir de meilleurs résultats (heures passées / personnels mobilisés / dépistages positifs par rapport au nombre de dépistages effectués).

3^{ème} ORIENTATION

Etablir des contrôles routiers, les médiatiser en présence de la Préfète et du Procureur de la République. Distribution de documentation relative à l'alcool lors de ces contrôles.

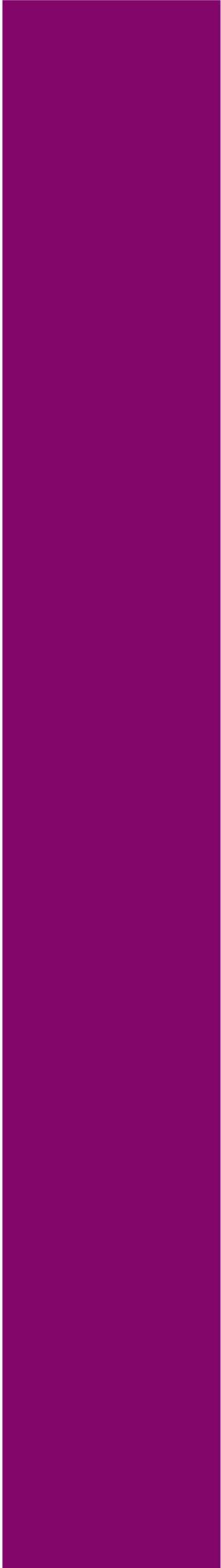
4^{ème} ORIENTATION

Proposer aux distributeurs de boisson (commerçants, épicerie, stations-service, cafetiers, gérants de discothèque), avec l'aide de la chambre de commerce, une démarche éthique face aux clients susceptibles de conduire après ingestion d'alcool.



SYNTHESE DES ORIENTATIONS PAR ENJEU







ENJEU JEUNES

J 1 : 1^{ère} ORIENTATION

Mieux connaître le risque routier des jeunes entre 14 et 24 ans par type de trajet (scolaires, universitaires, professionnels et de loisirs). Inciter les forces de l'ordre à remplir cette donnée.

Mieux connaître les causes des accidents et concevoir des actions de prévention plus ciblées, selon **le type de trajet**, à mener en partenariat avec l'éducation nationale et les élus, les grandes entreprises embauchant des apprentis et des jeunes salariés ainsi que les organisateurs d'évènements festifs.

J 2 : 2^{ème} ORIENTATION

Renforcer l'apprentissage de la conduite des 2 roues motorisés en dotant le département de **pistes d'apprentissage**.

Incitation de la CRAMIF à la formation à la conduite préventive (éventuellement financement à travers les contrats de prévention de la CRAMIF).

Intégrer pour des métiers spécifiques l'activité de conduite dans l'apprentissage et l'enseignement dispensés dans les CFA.

J 3 : 3^{ème} ORIENTATION

Engager les enseignes commerciales de vente de cycles et de 2 roues motorisés dans un partenariat fondé sur la transmission aux clients d'une information sur les risques et les sanctions encourus en cas de non respect de l'équipement initial du 2 roues motorisé et sur l'opportunité d'être équipé de vêtements facilitant la détection du 2 roues par les autres usagers de la route et la sécurité du pilote et de son passager.

Coordonner et effectuer des contrôles par les forces de l'ordre sur l'équipement d'origine des cyclomoteurs et des 2 roues motorisés (sonomètres et curvomètres).

Promouvoir auprès des employeurs et des administrations l'élaboration d'un Plan de Prévention du Risque Routier.

J 4 : 4^{ème} ORIENTATION

Lutter contre la conduite sous l'emprise de la drogue par des campagnes de communication mieux ciblées. Orienter les contrôles routiers sur le dépistage des drogues grâce aux tests salivaires. Organiser des alternatives à la sanction.

En attendant la réforme du continuum éducatif en créant un entretien d'évaluation obligatoire dans l'année d'obtention du permis, soutenir les actions des associations qui visent à faciliter la maîtrise du véhicule. Proposer aux novices des cursus d'approfondissement, dans l'année post-permis.



ENJEU DEUX ROUES MOTORISÉS

2RM 1 : 5^{ème} ORIENTATION

Alcool et drogue

Mieux connaître le risque alcool: Décider d'une procédure avec les forces de l'ordre pour que la donnée alcool et drogue des fiches BAAC soit mieux remplie.

Développer une communication sur les risques de la conduite de 2 roues motorisés sous l'emprise d'alcool et de stupéfiants: Mener une action vers les entreprises qui utilisent des flottes de 2 roues motorisés et vers celles qui commercialisent les motos pour qu'elles développent des outils de communication sur les risques d'une conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants.

2RM 2 : 6^{ème} ORIENTATION

Apprentissage de la conduite

Changer les comportements et créer des sites d'apprentissage:

Sachant que 30 % des tués à 2 roues motorisés sont titulaires du permis de conduire depuis un an ou moins d'un an, la formation à la conduite de la moto préalable au permis doit être renforcée.

Pour cela, développer l'apprentissage de la conduite de la moto, après la réussite au permis de conduire.

Développer des formations post-permis axées sur l'opportunité du respect du code de la route (vitesse, inter-distances, remontées de files), en lien avec les auto-écoles, peut-être sous forme de journées de sensibilisation à la maniabilité du cyclo et de la moto suivie d'un circuit touristique (action de prévention de la police).

S'appuyer sur les réseaux :

- auto-écoles,
- IDSR,
- préfecture lors de la remise du certificat d'immatriculation moto,
- entreprises (salariés motards) par la promotion des PPRR,
- réseau des écoles, collèges, lycées (y compris lycées agricoles) et universités,
- vendeurs de motocyclettes

Développer des circuits d'apprentissage de la moto du type du circuit « Carole » ou circuit « Candie », à proposer au Conseil Général et aux mairies.

2RM 3 : 7^{ème} ORIENTATION

Agir en amont avec les vendeurs

Proposer aux vendeurs de moto d'adhérer à une charte de bonne moralité du vendeur, qui évaluerait avec l'acheteur de moto sa capacité à la conduire, proposerait l'équipement de protection et orienterait le nouveau propriétaire vers les stages de prévention. Valoriser les commerçants et concessionnaires moto ayant souscrit à ce programme.

2RM 4 : 8^{ème} ORIENTATION

Agir avec les assureurs

Mieux connaître les accidents par types de motos. Travail à faire avec les assureurs. Faire connaître les risques par catégories de moto. Communication à assurer sur les lieux de vie des motards, jeunes ou plus âgés.

2RM 5 : 9^{ème} ORIENTATION

Limitier la pratique de la remontée de file: communication et sanction.

Constatant que la remontée de file en cas d'embouteillage est devenue une pratique régulière, dangereuse en raison de la différence importante des vitesses pratiquées par les différents usagers VL et motocyclettes (20 Km/h ou plus) et entre les motards entre eux, une campagne de communication rappelant la règle, suivie d'une campagne de contrôle -sanction par les forces de l'ordre, soutenues par les différents gestionnaires de voirie permettrait de revenir sur cette tolérance accidentogène et de faire respecter les limitations de vitesse.

Des actions de sensibilisation des autres usagers de la route pour une meilleure prise en compte des usagers des deux roues motorisés seraient à envisager.

2RM 6 : 10^{ème} ORIENTATION

Agir au sein des entreprises

Sensibilisation des branches professionnelles et des entreprises utilisant des 2 roues dans le cadre de leurs missions à la prévention du risque routier professionnel et en particulier sur le rôle du management et de l'organisation du travail.



ENJEU VELO

VEL 1 : 11^{ème} ORIENTATION

Améliorer la visibilité des cyclistes

Il sera proposé :

- aux maires
- aux directeurs de lycées, de collèges, d'écoles
- aux directeurs d'écoles supérieures et de l'université de Versailles-Saint-Quentin
- au réseau des entreprises
- aux clubs de cyclistes
- aux médias locaux (TV, radios, journaux)

de développer une campagne de communication harmonisée au sein du département visant à promouvoir le port du gilet jaune en agglomération, de jour comme de nuit, quelles que soient les conditions d'éclairément.





ENJEU VITESSE

V 1 : 12^{ème} ORIENTATION

Rendre les vitesses limitées acceptables par le plus grand nombre des usagers de la route.

Vérifier sur un même axe la cohérence des vitesses avec l'environnement sur l'ensemble du territoire départemental.

Etablir un diagnostic, par axe, pour l'ensemble du département en commençant par les réseaux de l'Etat, réseaux autoroutier et national avant le réseau départemental et communal.

Mettre en cohérence.

V 2 : 13^{ème} ORIENTATION

Valoriser l'action des maires.

Sachant que chaque commune reçoit de la Police un relevé des différents accidents, le besoin d'un document globalisé, par commune, s'exprime.

Mieux communiquer sur la réalité du risque routier dû aux excès de vitesse en transmettant aux maires des données sur l'accidentologie de leur commune (tués et accidents graves).

Inciter les maires à procéder à des mesures de vitesse au moyen de radars à poing.

V 3 : 14^{ème} ORIENTATION

Développer une pédagogie de la limite de vitesse, expliquer sa cohérence, rappeler les vitesses autorisées. Demander aux maires d'être plus explicites dans leurs choix.

Promouvoir les zones de feux tricolores du type « ondes vertes » à la place des feux de « sanction- récompense ».

V 4 : 15^{ème} ORIENTATION

Privilégier les contrôles de vitesses par l'emploi de radars embarqués dans les zones accidentogènes; modifier les comportements dans la durée en variant les heures de ces contrôles.

Améliorer la chaîne d'information entre l'Observatoire, les gestionnaires de voirie et les forces de l'ordre afin de mieux saisir la donnée portant sur la vitesse.





ENJEU ALCOOL

A 1 : 16^{ème} ORIENTATION

Sensibiliser les jeunes (lycées) aux dangers de l'alcool (notamment les boissons prémix) et des stupéfiants, en présence des parents, sous l'autorité de l'Inspection Académique et de la direction régionale de l'Agriculture et de la Forêt pour les lycées agricoles et les écoles d'agronomie, en partenariat avec la CPAM, les forces de l'ordre, le milieu médical... Distribution d'un document avec des informations précises sur le sujet.

A 2 : 17^{ème} ORIENTATION

Cibler les contrôles routiers en fonction des lieux, des horaires afin d'obtenir de meilleurs résultats (heures passées / personnels mobilisés / dépistages positifs par rapport au nombre de dépistages effectués).

A 3 : 18^{ème} ORIENTATION

Etablir des contrôles routiers, les médiatiser en présence de la Préfète et du Procureur de la République. Distribution de documentation relative à l'alcool lors de ces contrôles.

A 4 : 19^{ème} ORIENTATION

Proposer aux distributeurs de boisson (commerçants, épicerie, stations-service, cafetiers, gérants de discothèques), avec l'aide de la chambre de commerce, une démarche éthique face aux clients susceptibles de conduire après ingestion d'alcool.

A 5 : 20^{ème} ORIENTATION

Prévention de l'alcool au volant au sein de l'entreprise.

Promotion et aide financière à l'achat d'éthylotests anti-démarrage à travers les contrats de prévention proposés aux entreprises par la CRAMIF.

Sensibilisation des salariés en entreprise sur les risques induits par l'alcool et les psychotropes par le service « Education pour la Santé » de la CRAMIF.



GRANDES ORIENTATIONS RETENUES PAR LE COPIL

1^{ère} ORIENTATION :

AMÉLIORER LA CONNAISSANCE

ACTION	ENJEUX	PARTENAIRES
Mieux connaître les risques liés aux déplacements	J	Forces de l'ordre (fiches BAAC), Inspection académique, CCI (entreprises), universités et grandes écoles
Mieux connaître le risque alcool et drogue	A	Forces de l'ordre (fiches BAAC)
Mieux connaître le risque 2RM	2RM	Fédération des assureurs
Mieux connaître les incohérences des limitations de vitesse et les corriger	V	CG, DIRIF, Mairies
Mieux connaître le risque routier par communes		DDEA, Police, Gendarmerie, maires et référants SR
Mieux connaître les données sur la vitesse (Améliorer la chaîne)	V	Observatoire, gestionnaires, forces de l'ordre (fiches BAAC)

2^{ème} ORIENTATION :

FAVORISER L'APPRENTISSAGE ET LA MAÎTRISE DU 2 ROUES MOTORISÉ

ACTION	ENJEUX	PARTENAIRES
Créer des pistes d'apprentissage type circuit « Carole » ou « Candie »	2RM	Etat, Conseil Général, mairies, FFMC
Développer des PPRR dans les entreprises de livraison à 2 RM Sensibiliser par branche professionnelle	2RM	CCI, Chambre des métiers, CRAMIF, DDEA
Conduite préventive	2RM	CRAMIF (contrats de prévention)
Activité de conduite dans l'apprentissage de certains métiers	2RM, VL	CFA
Proposer des entretiens d'évaluation post-permis	2RM	Associations et autos-écoles
Agir en amont avec les vendeurs de 2RM	2RM	CCI, « Charte de bonne moralité du vendeur » (équipement de protection, stages de prévention et post-permis)

3^{ème} ORIENTATION :

COMMUNIQUER

ACTION	ENJEUX	PARTENAIRES
Sur les risques et les sanctions, l'équipement du motard	2RM	Avec les enseignes de vente, la CCI, les assureurs
Sur les risques drogues en conduisant un 2RM pour raisons professionnelles ou non	2RM	Campagnes ciblées avec les médias, les entreprises, la CCI
Sur les risques alcool et le risque professionnel	VL, 2RM	Entreprises avec la CRAMIF
Améliorer la visibilité des cyclistes avec gilet jaune	Vélo	Associations de cyclistes, mairies, campagne de communication vers l'équipement du cycliste «être mieux vus»
Remontées de files	2RM	DDEA, FFMC, DIRIF, CG, mairies
Pédagogie des limitations de vitesse	V	DIRIF, CG, Mairies

4^{ème} ORIENTATION :

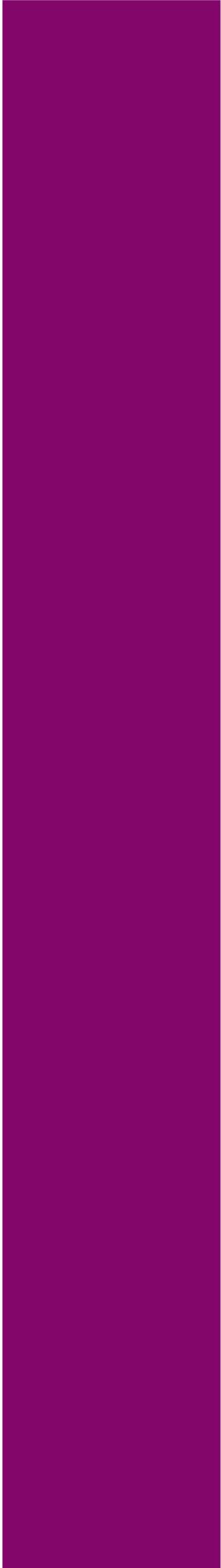
PARTENARIAT

ACTION	ENJEUX	PARTENAIRES
Promouvoir les PPRR	A	Entreprises grâce aux contrats de prévention de la CRAMIF
Démarche éthique à l'égard des clients susceptibles de conduire après ingérence d'alcool		Vendeurs de boissons alcoolisées, CCI, Chambre syndicale des cafe-tiers, bars et boîtes de nuit

5^{ème} ORIENTATION :

CONTRÔLER

ACTION	ENJEUX	PARTENAIRES
Equipement d'origine du 2RM (débridage)	2RM	Forces de l'ordre
Dépistage drogue (tests salivaires)	2RM, VL	Forces de l'ordre
Lutte contre vitesse avec radars embarqués	V	Forces de l'ordre
Rendre les contrôles routiers plus efficaces	2RM, VL, PL	Donner aux forces de l'ordre des moyens financiers pour les matériels de dépistage
Lutter contre les remontés de files	2RM	Sanctionner chaque fois que c'est possible
Communiquer après les contrôles routiers		Préfecture et média



CONCLUSION

A partir des 20 orientations proposées par les quatre groupes de travail, le comité de pilotage a retenu cinq grandes orientations de travail pour les années 2008-2012 :

- 1- Améliorer la connaissance du risque routier par le renforcement de la chaîne entre l'observatoire départemental et les forces de l'ordre. Produire des données de meilleure qualité.
- 2- Favoriser l'apprentissage et la maîtrise de la conduite des « deux roues » motorisés. Envisager la construction d'un circuit d'apprentissage.
- 3- Développer des campagnes de communication sur certains thèmes (l'équipement du motard et du cycliste, les risques de la conduite sous l'emprise de l'alcool et de la drogue, y compris dans le monde professionnel, l'utilité des vitesses limitées, le danger des remontées de files par les deux roues).
- 4- Etablir des partenariats avec les vendeurs de boissons alcoolisées, les vendeurs de deux roues motorisés, les entreprises. Promouvoir des chartes d'éthique auprès des vendeurs. Développer les plans de prévention des risques routiers auprès des entreprises.
- 5- Contrôler et sanctionner grâce aux contrôles routiers des forces de l'ordre. S'appuyer sur les media.

Les plans départementaux des actions de sécurité routière (PDASR) qui regroupent, chaque année, les actions de l'Etat et de ses partenaires, dès lors qu'elles sont subventionnées par l'Etat devront s'inscrire dans les cinq grands objectifs du DGO 2008-2012. Un ajustement de ces objectifs pourra être fait selon les résultats annuels de l'insécurité routière dans le département.

Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture des Yvelines
Service de l'éducation et de la sécurité routières
tel : 01 39 25 23 50
courriel : sesr.ddea-yvelines@equipement-agriculture.gouv.fr