Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Sécurité Routière

Document Général d'Orientation en Essonne

2008 - 2012

DDEA 91/ODSR – PREFECTURE

Le Document Général d'Orientation (DGO) est avant tout une démarche impliquant tous les acteurs , il est un outil de programmation.

Pour que les principaux protagonistes adhèrent à la démarche proposée et participent de façon concertée à l'élaboration du DGO, à sa déclinaison annuelle dans le cadre du PDASR, et à son suivi, une large information préalable à ces objectifs est à organiser.

Un comité de pilotage a été mis en place, animé par le Directeur de Cabinet du Préfet, chef de projet sécurité routière. Il est constitué des élus correspondants « sécurité routière » désignés par l'Union des Maires de l'Essonne et des représentants du milieu professionnel :

- **Préfecture : Coordination sécurité routière**
- **Direction Départementale de l'Equipement et de l'Agriculture : observatoire départemental de sécurité routière**
- **Conseil général de l'Essonne**
- **Inspection académique**
- **Caisse régionale d'assurances maladie (CRAMIF)**
- **Mutualité sociale agricole (MSA)**
- **Union des maires de l'Essonne**
- **Forces de l'ordre**
- **Conseiller technique du Préfet**

La démarche d'élaboration du DGO a été marquée par deux phases décisionnelles essentielles :

- **la phase enjeux**
- **la phase orientations d'actions**

Ces deux phases ont fait l'objet d'une validation officielle du comité de pilotage à partir d'études faites par l'observatoire départemental de sécurité routière

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, réuni le 8/07/08, co-piloté par la coordination sécurité routière et l'Observatoire Départemental de sécurité routière auxquels ont été associées les forces de l'ordre, la DDASS, le Conseil général et l'Inspection académique.

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 Essonne un enjeu local supplémentaire a été étudié en complément des enjeux nationaux : les piétons et les cyclistes.

La majorité de ces études a été réalisée à partir des bases de données d'exploitation des fiches BAAC(Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels) sur la période 2002-2006.

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 œuvre, 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 seront associés à la validité des enjeux, à la définition des orientations d'actions et à leur mise en œuvre 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.

Fait à EVRY

Le

Le Président de l'Union des Maires

Fait à EVRY

Le

Le Président du Conseil Général

Fait à EVRY

Le 15 JUIN 2009

Le Préfet

SOMMAIRE

ETUDE D'ACCIDENTOLOGIE

Définition..... page 6
Bilan et évolution..... page 7
Environnement..... page 9
Véhicules et conducteurs..... page 11
Victimes..... page 14

ENJEU LOCAL

Etude d'approfondissement d'enjeu local..... page 18

Pistes d'actions découlant de l'approfondissement d'enjeu piétons..... page 19

HIERARCHISATION DES ENJEUX page 23

ORIENTATIONS D'ACTIONS..... page 24

Deux Roues Motorisés..... page 26

Les jeunes..... page 28

La vitesse..... page 30

L'alcool et les Addictions..... page 32

Piétons et Cyclistes..... page 34

DEFINITION

- **Un accident corporel** a trois critères :

  - il provoque **au moins une victime,**
  - il survient **sur une route ouverte à la circulation publique**
  - et il **implique au moins un véhicule**.

- **L'impliqué** est un usager concerné par l'accident mais dont l'état ne nécessite pas de soin médical

- **La victime** **est un impliqué blessé ou tué**

- **La victime grave** **regroupe** le tué et le blessé hospitalisé

Sont exclus tous les accidents matériels et les accidents sur voie non ouverte à la circulation publique ou qui n'impliquent pas de véhicules ainsi que les suicides.

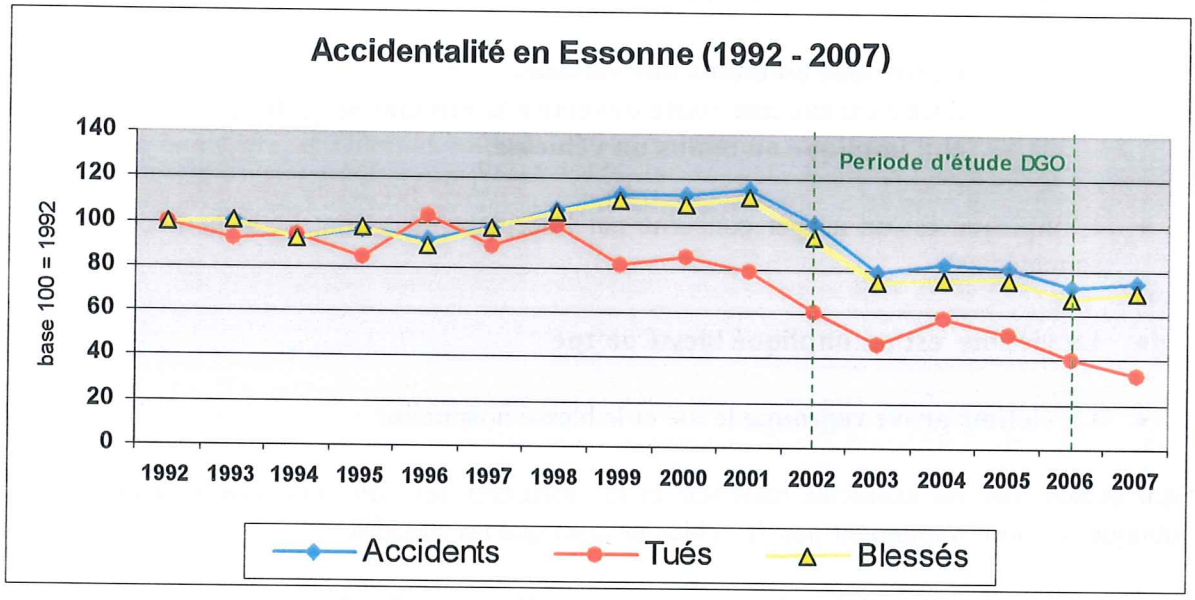
- **Changement de définition à compter du 1er janvier 2005 :**

Le 1er Janvier 2005	
AVANT	**APRES**
Tués décédés dans les 6 jours qui suivent l'accident	**Tués** décédés dans les 30 jours qui suivent l'accident
Blessés graves plus de 6 jours d'hospitalisation	**Blessés hospitalisés** plus de 24 heures d'hospitalisation
Blessés légers moins de 6 jours d'hospitalisation	**Blessés non hospitalisés** moins de 24 heures à l'hôpital
Indemnes : dont l'état ne nécessite aucun soin médical	

Attention, ce changement de définition influe sur les données quantitatives et évolutives. Aussi, dans la suite du document la notion de ***blessé*** correspond au cumul des blessés hospitalisés + blessés non hospitalisés.

Toutes les données présentées ont été produites à partir d'une base de données accident sur la période 2002 à 2006.

BILAN ET EVOLUTION



De manière générale depuis 1992 on observe que tous les indicateurs de l'accidentalité sont en baisse. La tendance à la baisse est d'autant plus similaire entre les courbes à compter de 2001. Pour résumer, dans l'Essonne il y a eu une baisse importante des tués depuis 2001 avec une exception pour 2004.
Entre 2000 et 2007 la mortalité a été divisée par 2,6. L'Essonne est passée sous la barre des 2 000 accidents en 2003 et sous la barre des 1500 accidents en 2006. Il est à noter que 2006 est l'année de référence accidentologique tout comme l'avait été 2003.

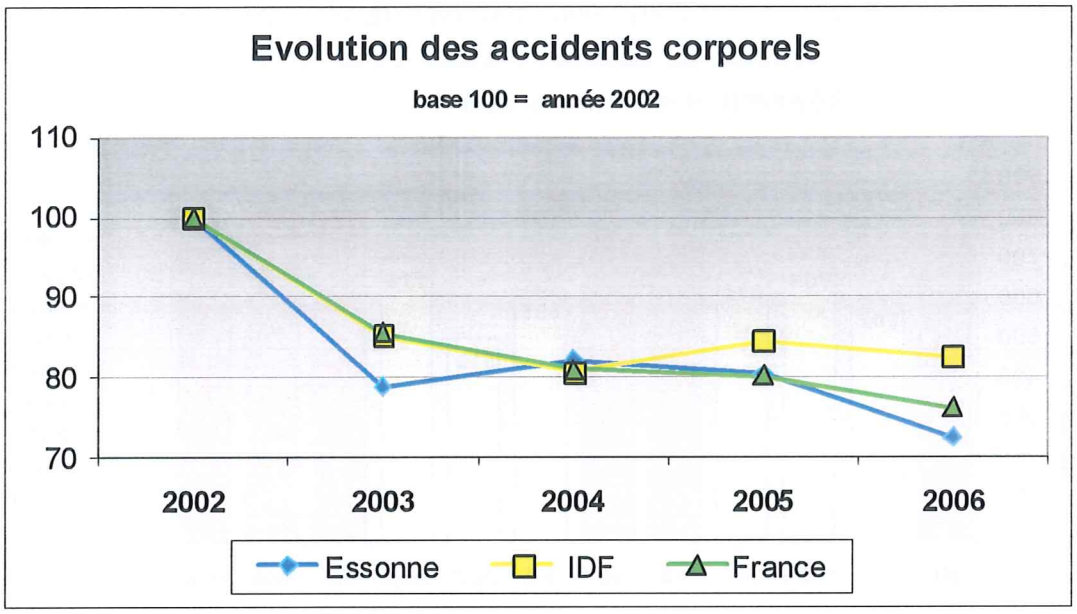
Sur la période 2002-2006 :

11140

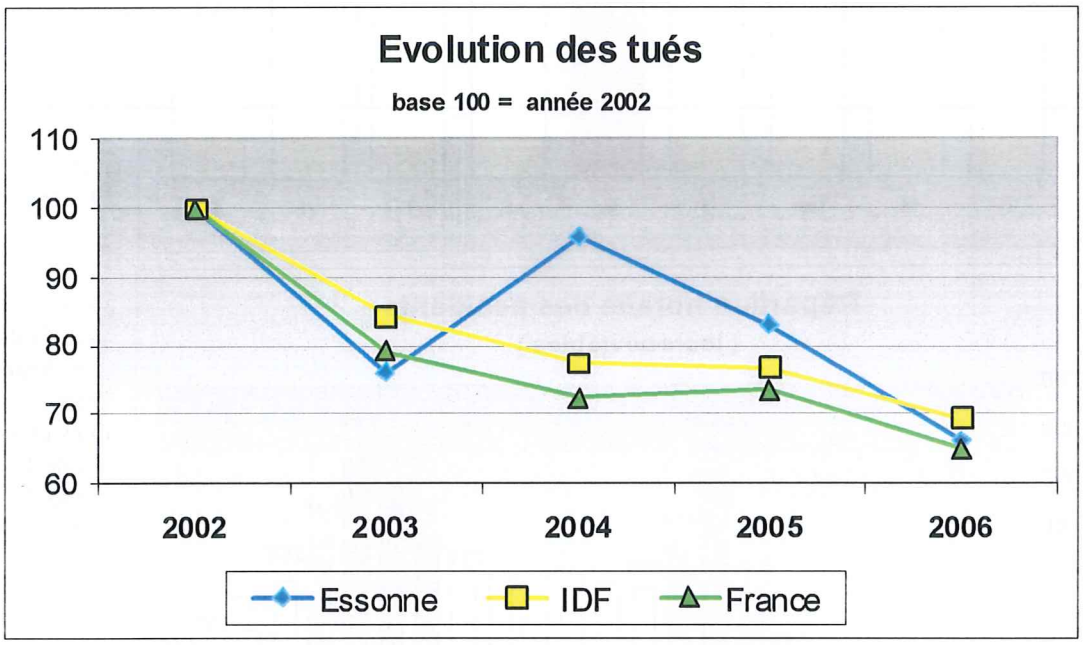
	Accident Corporel	Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés Non Hospitalisés
Essonne	8544 7251	299 193	1735 2898	9405 6096
Île-de-France	70772	2133	15582	72198

L'Essonne représente
- 10% de la population
- 12% des accidents corporels
- 14% des tués
- 11,5% des victimes graves
- 13% des Blessés Non Hospitalisés

en Ile de France



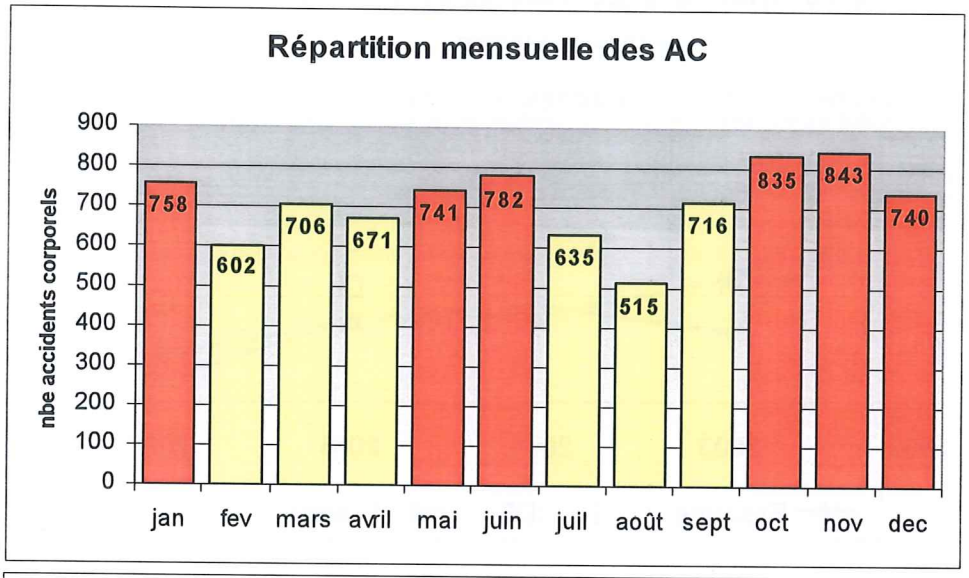
Cette période 2002 – 2006 se marque essentiellement par une baisse générale des accidents. Il est à noter que la baisse de 2003 et 2006 à deux années de référence accidentologique pour le département.



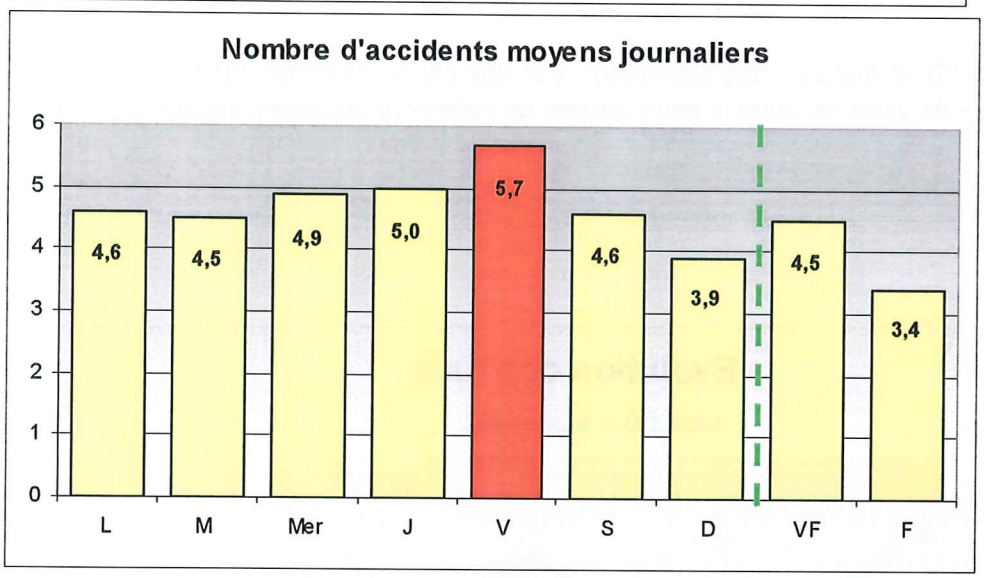
La même tendance générale s'observe aussi pour les tués, avec cependant une nuance pour l'Essonne qui connaît une recrudescence d'accidents mortels en 2004.

L'environnement temporel

Ces résultats, sur la période 2002-2006, sont similaires dans leur répartition à ceux de la région.



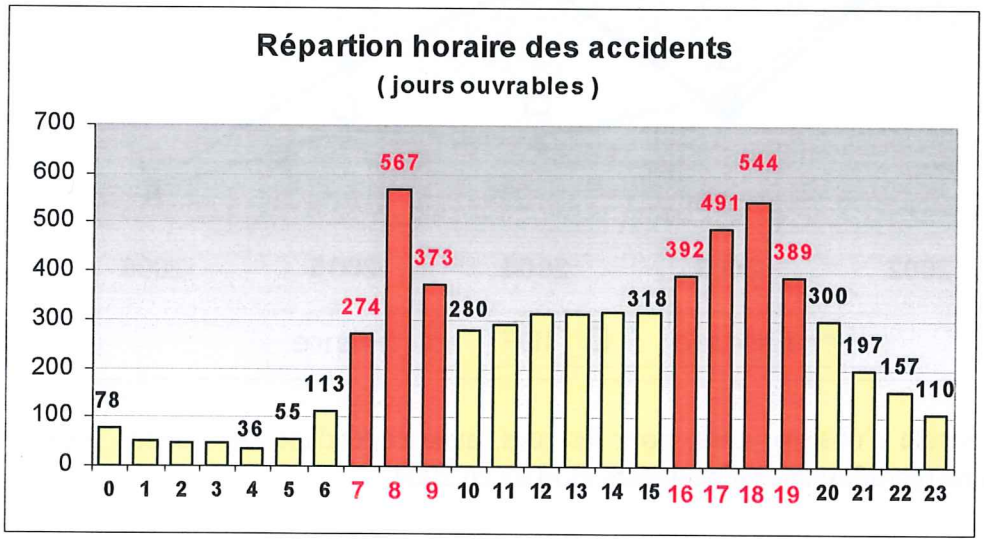
Deux périodes accidentogènes : d'octobre à janvier, mai et juin. Le mois de novembre comptabilise à lui seul 843 accidents soit environ 10% des accidents de l'année. De même la période début octobre - fin janvier concentre 37,2% des accidents.
L'accidentologie plus faible de la période estivale est à mettre en corrélation avec un trafic routier plus faible.



Le vendredi est le jour le plus accidentogène en liaison avec un trafic dense.

En moyenne, il se produit 5 accidents par jour ouvrable

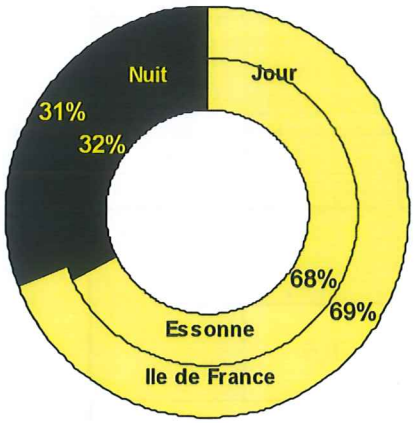
VF : Veille de jour de fête
F : Jour de fête



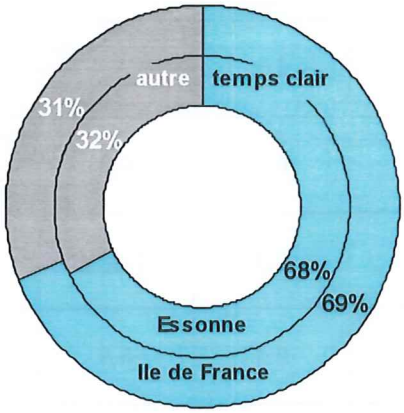
Les tranches horaires accidentogènes coïncident avec les heures de pointe du trafic routier matin et soir.
Les créneaux horaires de 7 à 9 et de 16 à 19 concentrent à eux seuls 50 % des accidents d'une journée ouvrable.

L'environnement spatial

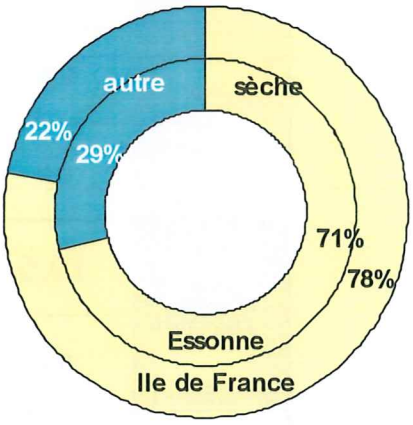
Luminosité



Conditions atmosphériques

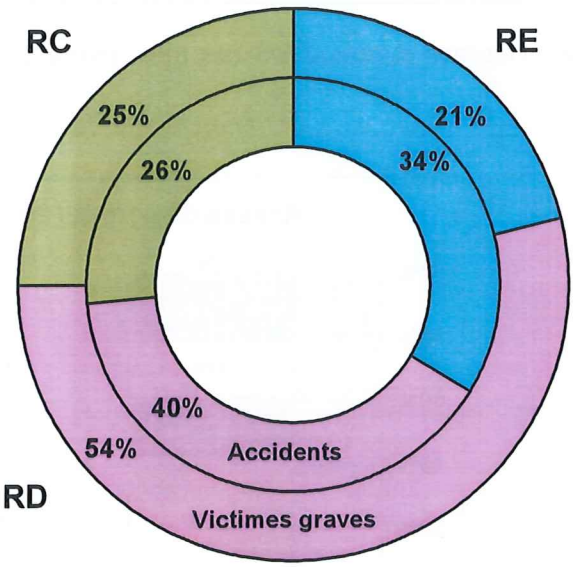


Etat de la surface de la route



La plupart des accidents ont lieu dans de bonnes conditions climatiques et visuelles

Accidents et victimes graves par réseau routier



Au vu de la date d'application du DGO 2008-2012, une simulation du transfert des routes nationales au département est effective au 1er janvier 2002.

D'un point de vu quantitatif, le Réseau Départemental compte le plus grand nombre d'accidents.
Rapportés à leurs kilométrages respectifs, le Réseau État comptabilise le plus d'accidents au kilomètre soit 21.

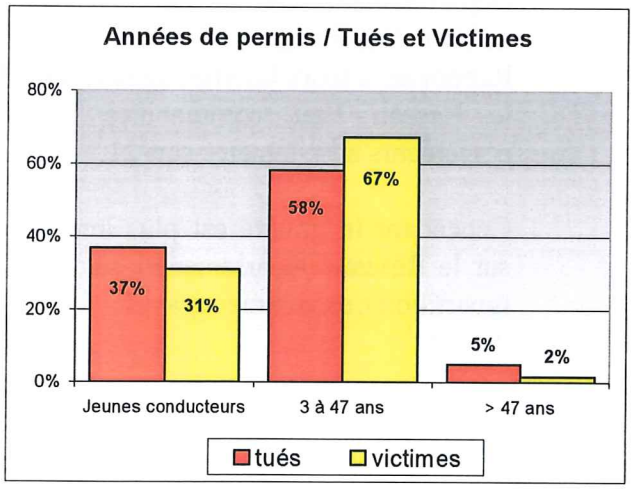
Cependant la gravité est plus importante sur le Réseau Départemental au vu de la répartition des victimes graves.

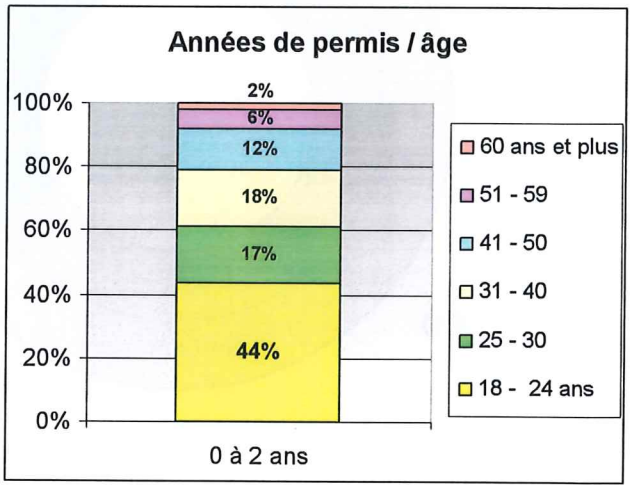
VEHICULE ET CONDUCTEUR

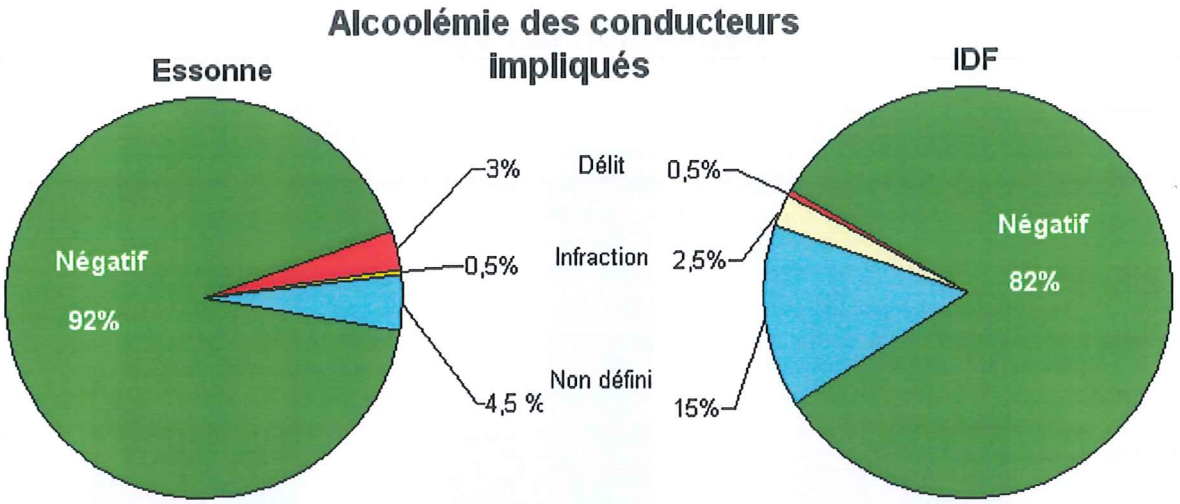
%							Autres
	0,2	0,1					
	0,5	0,1	0,2				
	0,5	0,1	0,1	0,3			
	10,5	3,7	8,3	14,2	32,6		
	0,2	0,1	0,1	0,5	4,6	0,5	
Autres	0,5	0,1	0,2	0,1	1,3	0,1	0,1
Véhicule seul sans piéton		0,1	1,2	3,8	18,4	0,8	0,1

Du fait de leur trafic élevé, les conflits entre VL s'avèrent les plus fréquents. Un VL est présent dans une grande majorité des conflits. Le Deux Roues Motorisés représente le deuxième type de véhicule impliqué dans un conflit observé sur le département (14,2 % motos et 8,3 % cyclomoteurs), et ce en majorité avec des VL.
Il faut signaler aussi le conflit VL/piéton localisé principalement en milieu urbain.

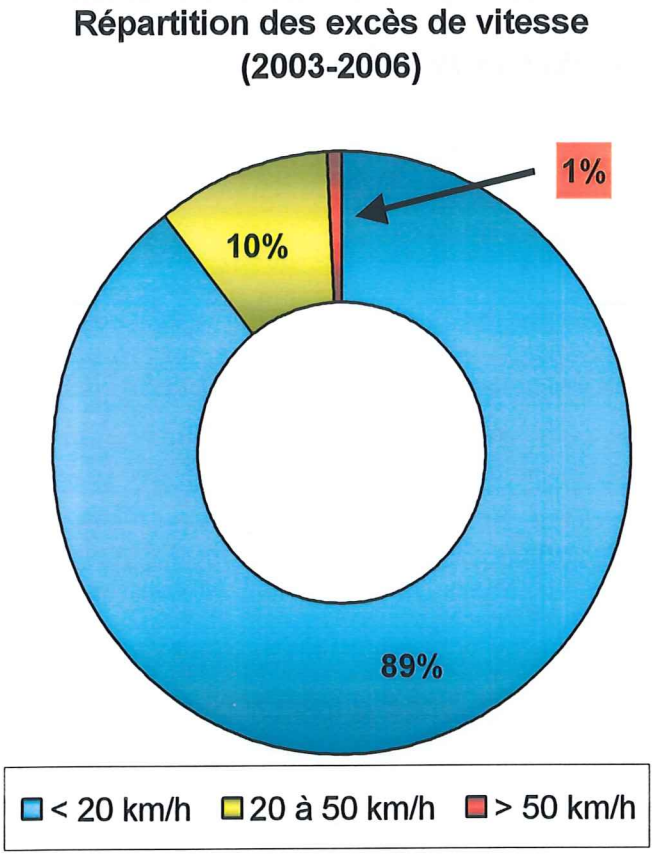
Les jeunes conducteurs comptabilisent 1/3 des victimes et plus d'1/3 des tués, parmi eux 44% ont entre 18 et 24 ans.





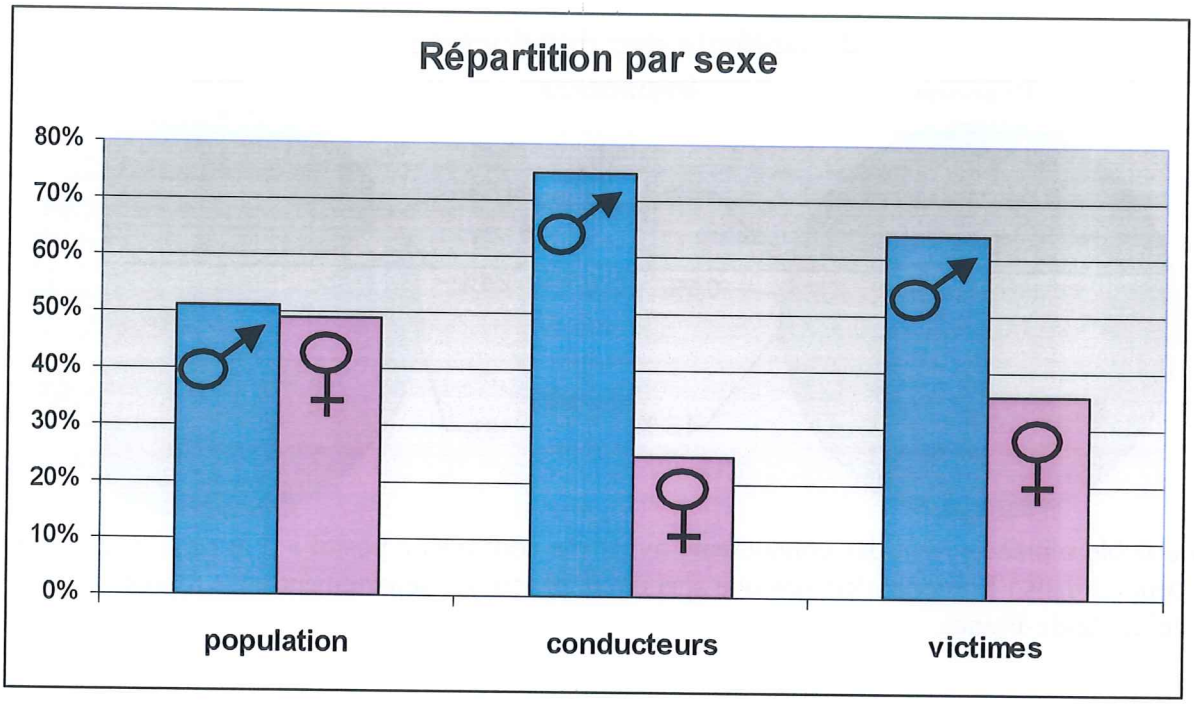


La faible représentation des conducteurs ayant été contrôlés « positif » à la suite d'un accident corporel dans l'Essonne n'est pas une spécificité propre au département mais représentatif de la région Ile-de-France.



Ce graphique fait état des excès de vitesse enregistrés par les CSA fixes. Il est à signaler que tous ces équipements de terrain sont localisés hors agglomération.

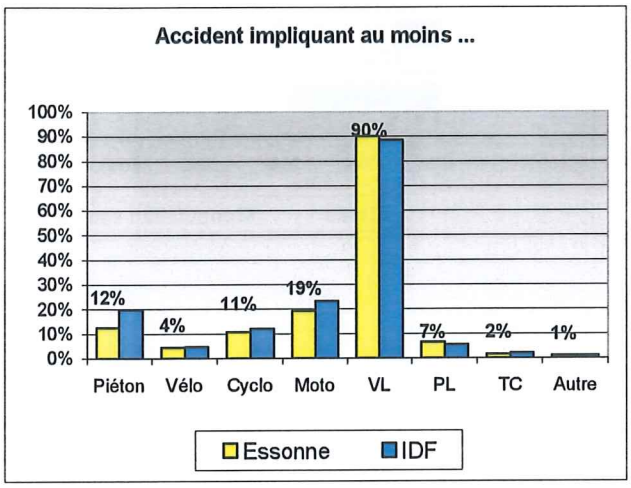
Ici seule la vitesse excessive est représentée, ce qui ne prend donc pas en compte la notion de vitesse inadaptée.

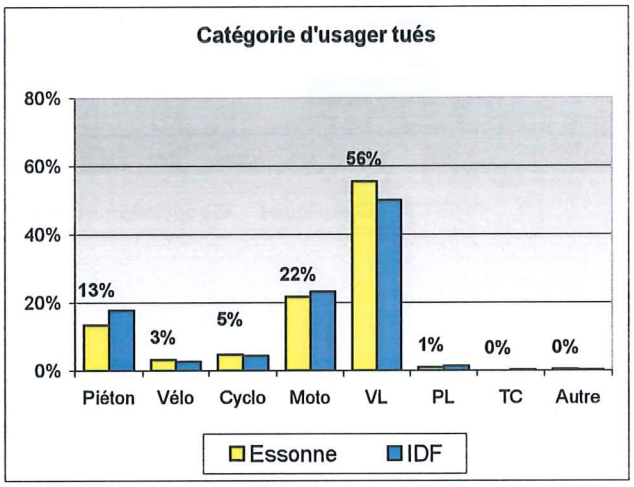


A représentativité démographique similaire, il apparaît indéniable que les hommes sont plus concernés du fait de leur forte présence sur la route parmi les victimes que les femmes. Cependant il faut souligner que les femmes qui ne représentent qu'1/4 des conducteurs, totalise 1/3 des victimes ce qui peut supposer une vulnérabilité plus importante que les hommes.

Ce que l'on observe en Essonne est aussi valable en Ile de France.

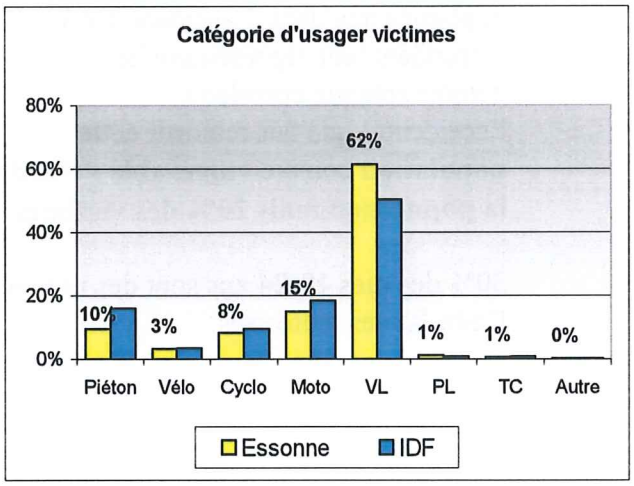
Catégorie d'usagers



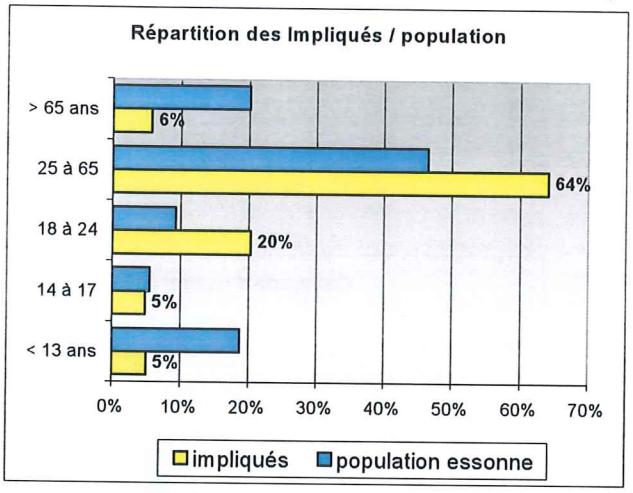


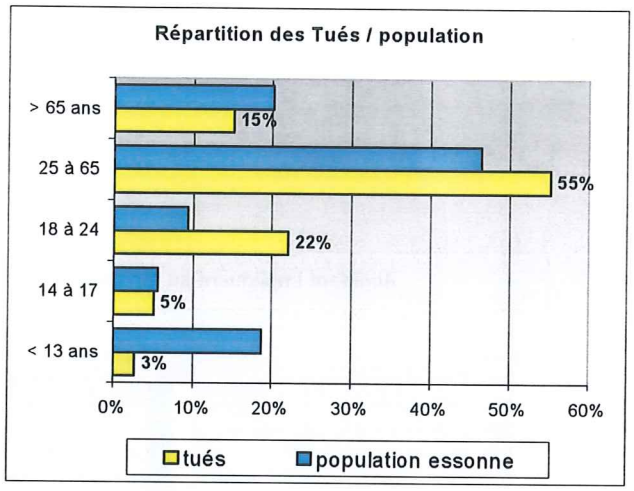
Les usagers Deux-Roues Motorisés sont impliqués dans 30% des accidents et comptabilisent 23% des victimes et 27% des tués alors qu'ils avoisinent à peine 1 à 2% du trafic routier.

La troisième catégorie d'usagers, impliquée et victime, est le piéton. Il faut savoir qu'un peu moins de la moitié des piétons tués sont des seniors.



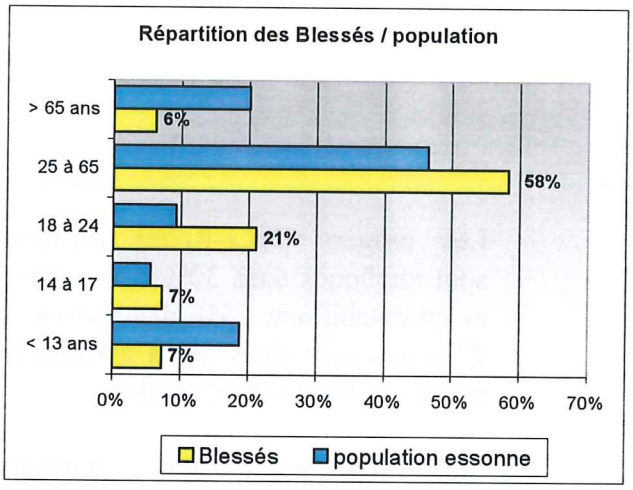
Catégorie d'âge

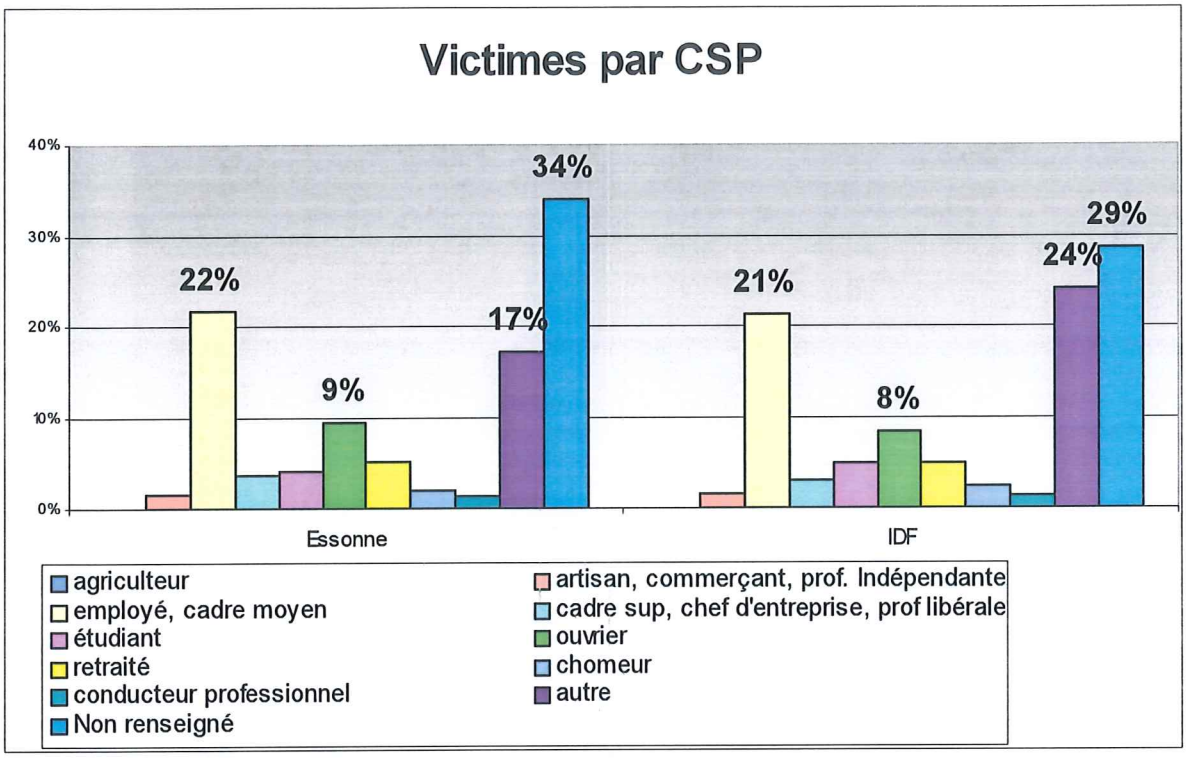




Les 18-24 ans représentent 9% de la population totale de l'Essonne mais ils sont présents dans 20% des accidents, et ils représentent 22% des tués et 21% des blessés.
Les 18-24 ans, en Essonne, ne sont impliqués que dans 1 accident sur 5. Cependant leur représentativité démographique corrélée à l'accidentologie fait ressortir cette **population** comme **vulnérable : 9% de la population mais 20% des victimes.**

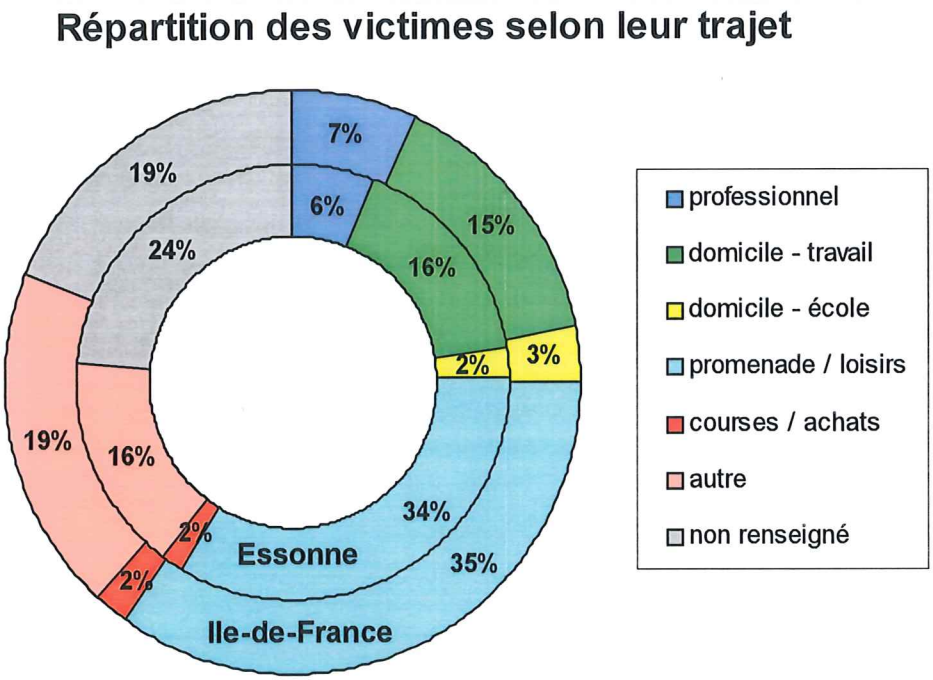
30% des tués 18-24 ans sont des usagers Deux-Roues motorisés.



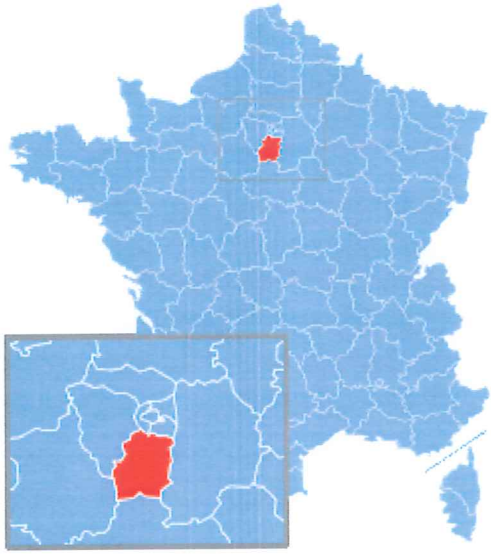


En Essonne la Catégorie Socioprofessionnelle (CSP) « employés, cadres moyens » représente 22% des victimes. Cependant ce taux est à relativiser car on constate que le « non renseigné » et « autre » totalisent 51%.

Il en va de même pour la répartition des victimes par trajet, en effet la catégorie la plus représentée est « promenade / loisirs » avec 34%. Néanmoins « autre » et « non renseigné » totalisent 40%.



ENJEU LOCAL



PIETONS ET CYCLISTES

Approfondissement d'enjeu - Piétons / Cyclistes

Cette étude a été réalisée sur les bases de données accidents 2002-2006 identiques aux bases utilisées pour le DGO. Ainsi sur ces cinq années d'accidents corporels (soit 8544) 12,4 % d'entre eux impliquent au moins un piéton et seulement 4,5 % impliquent au moins un cycliste.

C'est pour cela que seul l'enjeu piéton a fait l'objet d'un approfondissement d'étude.

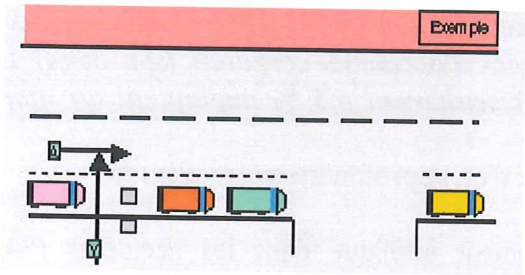
D'une manière générale le VL est majoritairement impliqué dans les accidents (84,8 %) contrairement aux 2 roues motorisées et aux PL (respectivement 8,4 % et 1,9%). Cependant en terme de gravité ce classement s'inverse radicalement. Ainsi les accidents impliquant un PL ont une gravité 2,5 fois plus élevée que le VL; pour les « deux roues » motorisés cette gravité est moindre que celle des PL mais tout de même supérieur à celle du VL.

	Accidents (en %)	**Gravité**	**Rappel:** la gravité est un indice qui exprime la part des accidents graves (Tué et/ou Blessé Hospitalisé/Grave) pour 100 des accidents
VL	**84,8**	**27,1**	
2 RM	**8,4**	**35**	
PL	**1,9**	**70**	

La gravité est à l'inverse de la représentativité du véhicule impliqué.

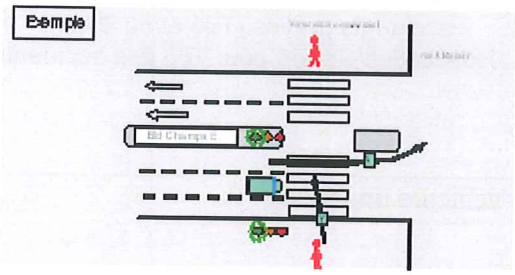
Étant donné que plus de 90 % des accidents piétons ont lieu en agglomération, l'étude s'est focalisée sur 2 communes localisées dans la zone urbanisée au nord de l'Essonne.
L'analyse des procès verbaux a permis de faire apparaître 6 scénarios d'accidents les plus fréquemment rencontrés (scénarios établis par l'INRETS):

« Piéton (souvent un enfant)traversant en courant initialement masqué par un véhicule stationné ».	« Piéton traversant devant un véhicule arrêté, pour le laisser passer, souvent sur un passage piéton. »	« Piéton traversant une voie importante, en général de nuit ou pluie, détecté trop tard. »
« Piéton détecté, engage une traversée sans prise d'information, surprenant le conducteur » « Jeune piéton détecté, s'engage en courant soudainement, surprenant le conducteur »	«Conducteur tournant puis heurtant en sortie de carrefour un piéton traversant »	« Piéton traversant en confiance sur un passage piéton une infrastructure large ou rapide, détecté trop tard »



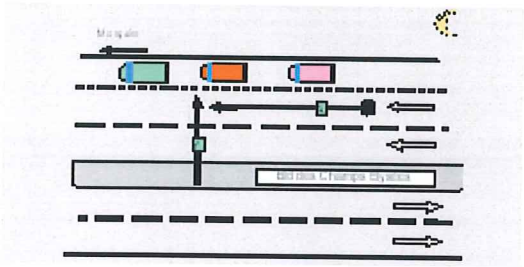
« Piéton (souvent un enfant) traversant en courant initialement masqué par un véhicule stationné » (P2)

Ce scénario implique à chaque fois, de **jeunes piétons parfois très jeunes et non accompagnés** (6/7 ans), sur des voies de dessertes mais également des voies structurantes de types avenues ou boulevard sur lesquelles les traversées piétonnes sont insuffisantes (longue files de stationnement), mal aménagées (exemple : pas de passages piétons à l'arrière des arrêts de bus ou absence d'îlot refuge). Il s'agit en règle générale de sites sensibles, situés à proximité d'écoles, de complexe sportifs et surtout **d'arrêts de bus**.



« Piéton traversant devant un véhicule arrêté, pour le laisser passer, souvent sur passage piéton » (P4)

Ce scénario «piège» implique de **jeunes enfants non accompagnés** par leurs parents (mais sœur ainée d'une dizaine d'années accompagnant frère ou sœur plus jeune entre 4 et 9 ans) dans 3 cas. Toutes les **autres catégories de piétons** sont ensuite concernées. 4 cas concernent des carrefours à feux en carrefour, sur lesquels les piétons **traversent en fin de vert** piéton. Les automobilistes les laissent passer alors que le feu piéton vient de passer au rouge. Les autres accidents se produisent **sur des passages piétons isolés en section courante** (ou sur 1 seule branche de carrefour) donc difficilement respectables. Les automobilistes concernés sont jeunes dans tous les cas (la trentaine) et peu expérimentés dans 3 cas (- 2 ans de permis). Ces accidents mettent en évidence des conduites «agressives» dans deux cas mais la configuration des lieux permet **des dépassements aisés au droit des passages piétons**, avec plusieurs files de circulation et des carrefours ou voies larges. Enfin, les traversées des piétons se font rapidement et avec une prise d'information très sommaire voire inexistante lorsque le véhicule s'arrête.

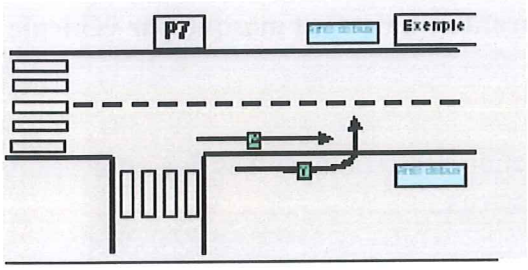


« Piéton traversant une voie importante, en général de nuit ou pluie, détecté trop tard » (P5)

Il s'agit **majoritairement d'adultes** (un seul adolescent de 14 ans) traversant des **voies structurantes importantes**, sans prendre de précautions durant la traversée. Les conditions **de visibilité sont toujours limitées** (nuit, crépuscule, pluie, éblouissements dus au soleil). Les piétons traversent toujours en prenant des risques, en dehors des passages piétons (dans trois cas à proximité immédiate, dans deux cas en pleine section courante des artères très dangereuses à traverser). Les automobilistes perçoivent les piétons très tardivement et ne peuvent éviter le choc (trois cas) n'ont même pas le temps de réagir (deux cas). **La gravité des cas** qui se rattachent ce scénario type est particulièrement élevé, ces accidents se produisent en sont des infrastructures urbaines plutôt rapides voire de type interurbain comme la RN 6. Ce scénario type de l'INRETS est généralement lié à une alcoolisation du piéton. **Les cas ici étudiés ne sont pas concernés par l'alcool**. Ils ont toutefois été classés dans ce scénario type afin de mettre en évidence **la prise de risque des piétons,** dans ces cas de traversée.

« Piéton détecté, engage une traversée sans prise d'information, surprenant le conducteur » (P6)

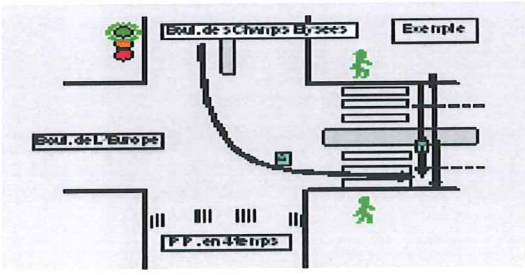
« Jeune piéton détecté, s'engage en courant soudainement, surprenant le conducteur »(P7)



Ces deux scénarios sont analysés en même temps dans la mesure où il s'agit principalement **d'un défaut de prise d'information avant une traversée**. Les piétons sont généralement détectés mais **leur traversée est soudaine**, surprenant ainsi le conducteur. **Le scénario P7 concerne plutôt des jeunes adolescents** qui traversent en courant et sans regarder. Sauf un cas avec personne âgée de 78 ans (traversant au rouge sur passage piéton), ces accidents se produisent **hors passage piéton**. Les piétons **traversent au plus court** sans prendre de précaution. **L'attention des piétons est captée par des éléments extérieurs** à la circulation de la voie (stationnement de son auto, discussion, bus, marche avec sa mère donc situation repose sur l'adulte accompagnant).

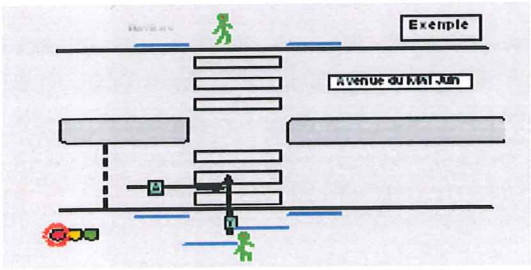
« Piéton détecté, engage une traversée sans prise d'information, surprenant le conducteur » (P6)

« Jeune piéton détecté, s'engage en courant soudainement, surprenant le conducteur »(P7)



Ces deux scénarios sont analysés en même temps dans la mesure où il s'agit principalement **d'un défaut de prise d'information avant une traversée**. Les piétons sont généralement détectés mais **leur traversée est soudaine**, surprenant ainsi le conducteur. **Le scénario P7 concerne plutôt des jeunes adolescents** qui traversent en courant et sans regarder. Sauf un cas avec personne âgée de 78 ans (traversant au rouge sur passage piéton), ces accidents se produisent **hors passage piéton**. Les piétons **traversent au plus court** sans prendre de précaution. **L'attention des piétons est captée par des éléments extérieurs** à la circulation de la voie (stationnement de son auto, discussion, bus, marche avec sa mère donc situation repose sur l'adulte accompagnant).

« Piéton traversant en confiance sur un passage piéton une infrastructure large ou rapide, détecté trop tard » (P9)



Ce scénario concerne l'ensemble des classes d'âge piétons mais **les personnes âgées sont particulièrement vulnérables** car elles traversent en totale confiance sur passage piéton ou au feu vert et ne ressentent pas le besoin de prendre plus de précaution. **Les conducteurs présentent peu d'expérience de conduite** ou sont relativement jeunes. **Le défaut de lisibilité des passages piétons** en approche constitue un facteur accidentogène, sur des voies structurantes importantes. **Le caractère isolé des passages piétons** rend la traversée particulièrement sensible.

Pistes d'actions découlant de l'approfondissement d'enjeu Piétons

« Piéton (souvent enfant) traversant en courant initialement masqué par véhicule stationné »

Information

Sensibilisation des parents en matière d'éducation des enfants en bas âge en développant une plus grande vigilance des enfants lorsqu'ils sont avec eux.

Education

En direction des jeunes enfants et adolescents sur les risques encourus lors des traversées par des mises en situation sur « la stratégie d'arrêt et de prise d'information à la ligne de vision ».

« Piéton traversant devant un véhicule arrêté, pour le laisser passer, souvent sur un passage piéton »

Infrastructure

Recherche des passages piétons à risques (fréquentation importante d'enfants, de personnes âgées…) afin de dissuader les dépassements avec des ilôts refuges (pas trop ponctuels), de maîtriser les vitesses d'approches et surtout d'intégrer les traversées piétonnes dans un aménagement plus global.

Information

L'incompréhension ou la compréhension tardive de la situation, malgré la présence d'indices visuels explique en grande partie l'incapacité du conducteur du véhicule à éviter la collision avec le piéton. Une information sur ces situations à risques devrait être diffusée par les auto-écoles. De la même manière, ce type de recommandation devrait s'adresser aux jeunes conducteurs en formation de permis de conduire pour évaluer le niveau de risque de laisser passer le piéton.

Education

Des enfants/adolescents lors des traversées de passages piétons comportant plusieurs voies de circulation dans un même sens. Apprendre à savoir décliner une offre d'un conducteur s'arrêtant pour les laisser passer ou tout du moins à prendre plus de précaution lors de la traversée. Sensibiliser sur ces scénarios pièges (y compris pour les parents), avec des mises en situations sur le terrain dans des conditions de visibilité limitée, diminue le niveau de perception des piétons.

« Piéton traversant une voie importante, en général de nuit ou pluie, détecté trop tard »

Infrastructure
Un audit de nuit pourrait être effectué sur les principaux carrefours concernés par des traversées piétonnes importantes afin de vérifier la cohérence de l'éclairage sur l'ensemble de la section.

Information
Pour la prise de risque lors de traversée sur une voie structurante, une sensibilisation sur le terrain paraît plus adaptée pour mettre en évidence les problèmes de perception nocturne. Notamment pour les traversées situées à proximité immédiate d'un passage piéton. L'absence de recherche d'informations par les automobilistes des zones situées en dehors des zones éclairées augmente la possibilité de « trous noirs ».

« Piéton détecté, engage une traversée sans prise d'information, surprenant le conducteur »

« Jeune piéton détecté, s'engage en courant soudainement, surprenant le conducteur »

Infrastructure
Un travail sur la maîtrise des vitesses d'approche permettrait de mieux gérer des situations conflictuelles de traversée d'un piéton hors intersection et hors passage piéton. En outre il pourrait être fait un travail de recherche par les gestionnaires de voirie sur les manques d'aménagement de traversée piétonne, en section courante ou sur les défauts d'aménagements en carrefour.

Information
Sensibiliser les piétons, et surtout les enfants, à la stratégie d'arrêt et de prise d'informations en bord de chaussée. Une campagne de communication pourrait mettre l'accent sur les dangers quotidiens de la rue mais aussi les devoirs du piéton.

« Piéton traversant, en confiance sur un passage piéton, une infrastructure large ou rapide, détecté trop tard »»

Infrastructure
Vérifier les règles d'aménagement de sécurité des carrefours sensibles et jugés dangereux pour les piétons (compacité, simplicité, maîtrise des vitesses avec des rayons modérés, îlots séparateurs pour contraindre les trajectoires, traversées piétonnes pas trop longues avec ilôts refuge si nécessaire, rappels des priorités piétons…)

Information
Double campagne d'information conducteur / piéton pour rappeler : au conducteur que le piéton est prioritaire lors de ces mouvements tournants ET au piéton d'être vigilant lors de sa traversée de chaussée.

« Piéton traversant une voie importante, en général de nuit ou pluie, détecté trop tard »

Formation
Sensibilisation des conducteurs et des piétons par des mises en situation sur site (passage piéton isolé sur voie structurante) pour les jeunes conducteurs en formations afin de mieux anticiper le comportement des piétons en train de traverser sur ce type de passage piéton. Et les personnes âgées pour sensibiliser sur le fait que c'est à eux de prendre un maximum de précaution lors de la traversée piétonne. Ce thème peut également être développé dans le cadre de campagnes de communications.

HIERARCHISATION DES ENJEUX

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 le 17/09/08, 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 regroupant plusieurs enjeux.
La définition des orientations d'actions relatives à chaque enjeu a eu 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.
Une orientation d'action 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.

Composition des groupes de travail

Les groupes de travail ont été constitués dans un souci d'éclectisme afin d'enrichir au mieux le débat. La problèmatique « **jeunes** » a été prise en compte dans chacun des groupes de travail.

Groupe de travail n°1 : enjeux ALCOOL-VITESSE-JEUNES

Ont participé :

le Conseil Général
L'Union des Maires de l'Essonne
Les forces de l'ordre
La MACIF
La CRAMIF
Le SDIS
La MAIF Prévention
Les Pros de la Route
L'Inspection Académique
La Ligue contre la Violence Routière

Groupe de travail n°2 : enjeux DEUX ROUES MOTORISES- JEUNES

Ont participé :

Le Conseil Général
L'Union des Maires de l'Essonne
Les forces de l'ordre
La MACIF
La CRAMIF
Le SDIS
Un expert automobile
La MAIF prévention
Les Pros de la Route
L'Inspection Académique
Le CEESAR
ICARE
ICARE La FFMC91
Un Intervenant Départemental Sécurité Routière (IDSR)

Groupe de travail n°3 : enjeux PIETONS CYCLISTES - JEUNES

Ont participé :

Le Conseil Général
L'Union des Maires de l'Essonne
Les forces de l'ordre
La CRAMIF
Le SDIS
Un expert automobile
La MAIF prévention
Les Pros de la Route
L'inspection académique
ICARE
La DDJS
Un Intervenant Départemental Sécurité Routière (IDSR)

Orientations d'actions retenues

La liste définitive des orientations d'actions établie pour chacun des enjeux retenus a été approuvée 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 18/11/2008.

Le risque routier professionnel en Ile de France se caractérise par sa gravité. Sur l'année 2007, 43% des accidents mortels liés au travail (mission ou trajet) sont des accidents de la route.

La signature d'une convention entre la CRAMIF et la préfecture de l'Essonne permettrait de formaliser ce partenariat.

PROBLEMATIQUES A REMONTER AU NIVEAU NATIONAL

La circulation des tricycles à venir, pour une puissance de 400cm3, ne nécessitant apparemment pas l'obtention d'un permis.

La conduite constatée sans permis, suite à son annulation ou à sa suspension.

Les «Deux Roues » Motorisés

1 - Constats ou problèmes identifiés

- Une accidentologie différente suivant le type des cylindrées dans tous les types de déplacement.
- En Essonne, environ 2 % du trafic pour 30 % d'impliqués dans les accidents.

2 - Orientations d'actions proposées dans les domaines suivants :

Infrastructure

- Identifier M. Moto et mieux faire connaître ses missions : agent référent en matière d'infrastructure : routes et signalisations.

Information

- Utiliser le site internet de la « Maison de la Sécurité Routière »virtuelle, comme vecteur de communication vers les collectivités locales , les administrations, les administrés.
- Informer les élus correspondants « Sécurité Routière » sur les aides financières.
- Communiquer auprès des usagers des deux - roues motorisés et des parents de mineurs sur les règles fondamentales en matière de sécurité routière : équipement vestimentaire, entretien du deux- roues.
- Communiquer aux concessionnaires le rappel de la loi et adreser un courrier aux compagnies d'assurance destiné aux parents sur les risques encourus.
- Communiquer auprès des entreprises sur les principes généraux de prévention en matière de risque routier encourus par les salariés.
- Promouvoir la prévention du risque trajet auprès des entreprises (dont le risque 2 roues motorisés), notamment dans le cadre de l'élaboration de leur Plan de Déplacement Entreprise.
- Etablir un rapprochement entre les données statistiques de l'ODSR et la CRAMIF pour préciser la connaissance de l'accidentologie liée au travail.

Formation

- Sensibiliser les jeunes de moins de 18 ans et les parents sur la responsabilité à la sanction et sur les risques liés à la conduite du deux roues motorisés (cf stage alternatif à la sanction).
- Démultiplier la formation technique et éducative du simulateur « deux roues motorisés » auprès des correspondants Sécurité Routière dans les établissements scolaires.
- Sensibiliser les branches professionnelles et les entreprises utilisant des deux 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.
- Inciter la CRAMIF à la formation à la conduite préventive (éventuellement financement à travers les contrats de prévention).
- Créer des supports de sensibilisation pour les entreprises en partenariat avec la CRAMIF.
- Organiser des manifestations en entreprise en partenariat avec la CRAMIF.
-

- Sensibiliser les entreprises utilisant des véhicules utilitaires légers ou des poids lourds à la problématique des « angles morts » et promotion du post permis professionnel.

Education

- Réaliser des actions répétitives tout au long de l'année, au lieu d'actions « phares » sur une période donnée.
- Faire des actions bien ciblées pour une recherche de meilleure efficacité
- Développer les plans de prévention du risque routier en entreprise et dans les administrations.
- Infléchir les comportements des jeunes de manière durable en insistant sur leur responsabilité civique.

Contrôles et sanctions

- Maintenir ou renforcer la repression : rôle important des forces de l'ordre
- **Contrôle technique des deux roues motorisés à l'exemple des autres véhicules.**

Les Jeunes

1 - Constats ou problèmes identifiés

- Les jeunes de 18/24 ans sont impliqués dans les accidents les veilles de week end et week end.
- Défaut de méthodologie pour uniformiser les actions.
- Maintenir le partenariat pour les actions dans les collèges.
- S'assurer que tous les élèves ne sont pas passés au travers d'un projet de Sécurité Routière au cours d'une scolarité.
- Défaut du port du casque pour les cyclistes.

2 - Orientations d'actions proposées dans les domaines suivants :

Information

- Impliquer les médias.
- Donner une ligne directrice nationale pour cibler les actions locales.
- Sensibiliser les jeunes et les parents dans le cadre de l'éducation à la sécurité Routière.
- Campagne d'informations pour sensibiliser les parents sur les conséquences encourues.
- Développer l'information aux élèves dans le cadre de l'ASSR et du BSR sur les principaux facteurs de risques (alcool, stupéfiants, vitesse).
- Faire connaître dans l'enseignement secondaire le principe LABEL VIE.

Formation

- Sensibiliser les 18/24 ans à leur vulnérabilité l'occasion de la formation des conducteurs.
- Sensibiliser les 18/24 ans aux dangers de la conduite addictive.
- S'assurer que tous les élèves reçoivent une formation dans le cadre de l'éducation à la Sécurité Routière.
- Fixer un cadre d'intervention au niveau des écoles primaires, des collèges et des lycées dans les projets de Sécurité Routière.
- Promouvoir les actions partenariales dans les projets scolaires.
- Promouvoir et développer la sécurité routière dans les établissements scolaires et les centres de formation à titre de prévention partenariale.
- Sensibiliser les élus correspondants « Sécurité Routière » dans les communes.
- Sensibiliser les élus correspondants « Sécurité Routière » dans les établissements scolaires.
- Etablir un référentiel de formation et le poursuivre de l'école au milieu professionnel.
- Impliquer les polices municipales dans la politique sécurité des utilisateurs des 2RM.
- Continuer et développer la prévention sécurité routière sur la conduite d'un deux roues motorisés en partenariat avec l'Inspection Académique dans le secondaire.
- Développer la formation des correspondants « Sécurité Routière » des établissements scolaires dans ce domaine.
- Développer les compétences civiques des élèves dans le cadre de la formation ASSR.

Les Jeunes

- Assister les enseignants à la préparation des cours sur le code de la route avec les inspecteurs du permis de conduire.
- Sensibiliser les entreprises à l'intégration d'un module de sensibilisation au risque routier professionnel à l'embauche des jeunes salariés.
- Inciter la CRAMIF à la formation à la conduite préventive (éventuellement financement à travers les contrats de prévention).
- Créer des supports de sensibilisation pour les entreprises en partenariat avec la CRAMIF.

Education **(transformation durable des comportements)**

- Promouvoir la notion de responsabilité des élèves dans le cadre de la formation citoyenne et ceci dès le plus jeune âge.
- Promouvoir le caractère obligatoire du rendez-vous pédagogique de la conduite accompagnée.
- Voir l'enfant comme vecteur de communication auprès des parents.
- Aider les entreprises pour développer une politique sécurité routière vis à vis des jeunes conducteurs.
- Insérer des modules de sécurité routière dans l'enseignement de la sécurité au travail pour les Centres de Formation pour Apprenti.

Contrôles et sanctions

- Cibler et renforcer les contrôles de nuit à la sortie des discothèques ou autres lieux festifs.
- Maintenir le rôle important de la répression.

NB : les 18/24 ans : 9 % de la population essonnienne, mais 20 % des victimes dans les accidents corporels routiers.
30 % des tués 18/24 ans sont des usagers de deux roues motorisés
Les prochaines réformes du permis de conduire seront à prendre en compte

La Vitesse

1 - Constats ou problèmes identifiés

- Dépassement de la limite de vitesse autorisée sur le réseau Etat et Départemental.
- Dépassement de la limite de vitesse autorisée en agglomération.
- Vitesse inadaptée aux conditions de circulation.

2 - Orientations d'actions proposées dans les domaines suivants :

Infrastructure

- Aménager des sites appropriés et sécurisés pour des contrôles mobiles.
- Avoir une réflexion globale sur l'aménagement aux abords des carrefours à feux (système onde verte, aménagement de coussins et plateaux, priorités en agglomérations des voies secondaires,...)
- Sensibiliser à la cohérence de la vitesse des réseaux.
- Privilégier la sécurité des piétons dans les aménagements urbains.

Information

- Sensibiliser les usagers au respect des limitations de vitesse, par des messages. ponctuels sur les panneaux à messages variables.
- Communiquer sur les dispositifs labélisés pour inciter les communes à réaliser des aménagements de voiries sécurisées.
- Développer l'information de la communauté éducative et des parents d'élèves sur cette problématique.
- Promouvoir les équipements de sécurité passive et active auprès des entreprises tels que limitateur de vitesse, régulateurs de vitesse, Electronic Stability Program (ESP), aménagement des Véhicules Utilitaires légers (VUL), Anti-Blocage System (ABS), Aide freinage d'Urgence (AFU)...

Formation

- Prévoir des formations permanentes pour les personnels des polices municipales.
- Sensibiliser les correspondants « sécurité routière » des établissements scolaires lors des formations annuelles.
- Intervenir (action de conseil/contrôle de la CRAMIF) auprès des branches professionnelles et des chefs d'entreprises sur la prévention du risque routier professionnel et en particulier sur le rôle déterminant du management et de l'organisation du travail dans la prise de risque sur la route.
- Inciter la CRAMIF à la formation à la conduite préventive (éventuellement financement à travers les contrats de prévention).
- Créer des supports de sensibilisation pour les entreprises en partenariat avec la CRAMIF.
- Organiser des manifestations en entreprise en partenariat avec la CRAMIF.

Education

- Faire évoluer les mentalités et les comportements des jeunes par l'obtention de l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière.

La Vitesse

Développer les plans de prévention du risque routier en entreprises et dans les administrations.

Contrôles et sanctions

- Mettre en place de nouveaux points de contrôles pour les radars embarqués
- Inciter les communes à s'équiper de lunettes LASER pour assurer des contrôles

NB : la limitation des vitesses doit passer par une prise en compte auprès des constructeurs automobiles.

l'Alcool et les Addictions

1 - Constats ou problèmes identifiés

- La transgression des règles et des limites chez les jeunes.
- Les alcoolémies les plus nombreuses sont constatées entre 22 h le samedi et 06 h le dimanche.

2 - Orientations d'actions proposées dans les domaines suivants :

Infrastructure

- Aménager des sites appropriés et sécurisés pour les contrôles routiers.

Information

- Informer et sensibiliser les parents d'élèves et la communauté éducative dans le cadre des Comités d'éducation à la Santé et Citoyenneté (CESC).
- Diffuser des messages en entreprise sur le comportement des jeunes par rapport à la vitesse et à l'alcool.
- Utiliser le site internet de la « Maison de la Sécurité Routière »virtuelle, comme vecteurs de communication vers les collectivités locales, les administrations, les administrés.
- Promouvoir et aider financièrement à l'achat d'éthylotest anti-démarrage à travers les contrats de prévention (financement prévu pour les entreprises de moins de 200 personnes disposant d'une Convention Nationale d'Objectif).

Formation

- Développer la formation des correspondants Sécurité Routière dans les établissements scolaires.
- Promouvoir les actions de sensibilisation dans les établissements scolaires en liaison avec les services de santé (infirmière scolaire).
- Promouvoir les actions de sensibilisation dans les entreprises en liaison avec les services de santé.
- Promouvoir les « pots » sans alcool (par exemple : à travers une sensibilisation des chefs d'entreprises sur la responsabilité civile et pénale de l'employeur).

Education

- Développer le dispositif SAM
- Maintenir des actions tel que le « conducteur SAM en association avec les discothèques et autres lieux festifs.
- Infléchir les comportements des futurs citoyens de manière durable en développant la responsabilité civique.
- Développement des plans de prévention du risque routier en entreprise et dans les administrations.
- Sensibiliser les 18/24 ans aux dangers de l'alcool , des stupéfiants : cannabis et des médicaments.
- Sensibiliser les salariés en entreprise par le service Education pour la Santé de la CRAMIF sur les risques induits par l'alcool et les psychotropes.

Contrôles et sanctions

- Maintenir le suivi et l'évaluation des contrôles.
- Cibler des contrôles d'alcoolémie dans le cadre des loisirs.
- Promouvoir la notion de responsabilité à savoir : la sanction et ses conséquences.

NB : Les contrôles d'alcoolémie seraient à développer avant l'entrée en discothèque.
Les bornes « éthylotest » seront à promouvoir à partir de 2009.

Piétons et Cyclistes

1 - Constats ou problèmes identifiés

- En Essonne, 50 % des piétons tués sont des séniors.
- Le piéton traverse au plus court et hors des passages piétons.
- Non-respect des principes de circulation.

2 - Orientations d'actions proposées dans les domaines suivants :

Infrastructure

- Informer sur la mise en œuvre des produits de marquage certifiés : cf documents présentés à l'action « motards d'un jour 2008 »
- Aménager les cheminements des piétons aux normes PMR (personne à mobilité réduite) dans le cadre d'une démarche d'accessibilité.
- Signaler la discontinuité des pistes cyclables par rapport à la voirie routière le plus en amont possible.

Information

- Impliquer les polices municipales dans la sécurité des piétons et des cyclistes.
- Diffuser lors de la vente de cycles, les obligations et les recommandations sur la sécurité du cycliste.
- Sensibiliser la communauté éducative et les parents d'élèves sur la problématique de la sécurité des piétons et des cyclistes.
- Développer la prise de conscience des risques à proximité des écoles et des établissements scolaires afin de modifier les comportements.

Formation

- Insister dans le cadre de la formation en auto-école sur la vulnérabilité des piétons et des cyclistes.
- Dresser un bilan local pour établir des priorités sur les déplacements en sécurité : Plans de Déplacement Urbain.
- Développer la formation des correspondants sécurité routière dans les établissements scolaires avec les partenaires de la sécurité routière.
- Sensibiliser les communes et la Caisse Primaire d'Assurance Maladie (CPAM) à des actions partenariales en direction des séniors.

Piétons et Cyclistes

Education

- Enseigner les règles élémentaires du code de la route.
- Développer les compétences civiques des élèves par l'obtention de l'APER et de l'ASSR.
- Sensibiliser les élèves à la vulnérabilité du piéton et du cycliste.
- Inviter les parents d'élèves à s'associer aux projets « Sécurité Routière »

Contrôles et sanctions

- **Faire évoluer la réglementation vers le port obligatoire du casque pour tout cycliste**

NB : Suite au décret du 30/07/08 prise en compte des zones « rencontres »