

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS DE SECURITE ROUTIERE 2013 - 2017

1 - RESUME

Le Document général d'orientations de sécurité routière (DGO) est un document de planification à cinq ans, établi sur l'initiative du Préfet du département et ouvert à tous les acteurs locaux de la sécurité routière, services de l'État, collectivités territoriales, entreprises, associations et bénévoles.

Il identifie, à partir de l'étude de l'accidentologie des 5 précédentes années, les principaux enjeux de sécurité routière qui orienteront l'action locale au cours des cinq ans à venir et propose les orientations d'action correspondantes. Il est mis en œuvre au travers des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR), documents annuels d'exécution.

Le présent DGO des Hauts-de-Seine pour la période 2013-2017 a été réalisé à partir d'un diagnostic de la situation de l'insécurité routière régionale et départementale (analyse statistique des accidents survenus entre 2006 et 2010), enrichi des apports de la consultation des acteurs départementaux de la sécurité routière (questionnaires, retranscription des échanges des 3 groupes de travail) et des études spécifiques proposées par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France (DRIEA).

- Ce document identifie deux enjeux principaux :

- **Les risques routiers liés aux déplacements et aux activités professionnelles.**

- **Les usagers vulnérables :**

- Les piétons (plus particulièrement jeunes et âgés) ;
- Les cyclistes ;
- Les utilisateurs de deux-roues motorisés.

- Quatre enjeux transversaux :

- **Les jeunes**

- **Les effets des psychotropes et de leurs addictions:**

- Alcool
- Stupéfiants
- Médicaments

- **La vitesse**

- **Les distracteurs** (aide à la conduite, GPS, téléphones portables, écran vidéo, etc..)

Et trois vecteurs de transmission à privilégier :

- **Le milieu professionnel**

- **L'éducation :**

- Les établissements scolaires
- Les centres de formation des apprentis

- **Les municipalités :**

- Les polices municipales
- Les Contrats Locaux de Sécurité et de Prévention de la Délinquance (CLSPD)

SOMMAIRE

1	- RESUME	1
1.1	- Le contexte.....	5
1.2	- L'élaboration du document.....	5
2	- BILAN DES PRECEDENTS PDASR JOINTS AU DGO 2008-2013.....	7
2.1	- Elaboration du DGO 2008-2012.....	8
2.2	- Élaboration des PDASR 2009, 2010 et 2011.....	9
2.3	- Réseaux de sécurité routière animés par la coordination.....	9
2.4	- Fonctionnement de la coordination sécurité routière.....	10
2.5	- Les bonnes pratiques de la coordination.....	10
2.6	- Nombre d'actions par porteur de projet.....	11
2.7	- Répartition des subventions par enjeux.....	11
2.8	- Répartition des actions par enjeux.....	12
2.9	- Répartition des subventions par enjeux.....	12
2.10	- Quelques actions récurrentes, mobilisatrices ou innovantes de cette période.....	13
3	LES HAUTS-DE-SEINE	13
3.1	- Présentation et généralités	13
3.1.1	- Situation.....	13
3.1.2	- Réseau routier	14
3.1.3	- Économie.....	15
4	- L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DEPUIS LA SECONDE GUERRE MONDIALE.....	15
4.1	- Evolution de l'accidentalité en France métropolitaine de 1950 à 2011.....	16
4.2	- La gravité des accidents.....	16
4.3	- Le développement historique du trafic routier.....	17
4.4	- Évolution comparée du trafic et de la mortalité routière de 1948 à 2011.....	17
4.5	- Les grandes mesures de la sécurité routière.....	17
4.6	- Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine de 1970 à 2011.....	18
4.7	- Évolution de la mortalité par catégorie d'usagers.....	18
4.7.1	- Les piétons et les cyclistes.....	18
4.7.2	- Les véhicules motorisés.....	19
4.7.3	- La France dans l'Europe de la sécurité routière.....	20
4.7.4	- Évolution de 2001 à 2011.....	20
5	- ETUDE STATISTIQUE DES ENJEUX EN ÎLE-DE-FRANCE	21
5.1	- Quelques définitions	21
5.2	- Quelques précisions.....	21
5.3	- Évolution des accidents.....	21
5.3.1	- Évolution des tués.....	22
5.3.2	- Évolution des blessés hospitalisés.....	22
5.3.3	- Évolution des blessés non-hospitalisés.....	22
5.4	- Évolution des accidents par les forces de l'ordre (tués et blessés).....	23
5.5	- Quand ?.....	24
5.5.1	- Répartition mensuelle des accidents et des tués.....	24
5.5.2	- Répartition des accidents et des tués entre la semaine et le week-end.....	25
5.5.3	- Répartition des accidents et des tués entre le jour et la nuit.....	26
5.5.4	- Répartition horaire des accidents et des tués.....	26
5.5.5	- Répartition des accidents et des tués en heures de pointe.....	27
5.6	- Qui ?.....	28
5.6.1	- Répartition des accidents et des tués par catégories d'usagers.....	28
5.6.2	- Répartition des conflits par catégorie d'usagers.....	29
5.6.3	- Répartition des conflits par catégorie d'usagers dans les accidents graves.....	30
5.6.4	- Répartition des conflits par catégorie d'usagers dans les accidents mortels.....	30
5.7	- En résumé.....	31
5.8	- Répartition des implications des autres usagers dans les accidents où un usager précis est blessé ou tué.....	31
5.8.1	- Les deux-roues motorisés.....	31
5.8.2	- Trafic des deux-roues motorisés en Île-de-France.....	33
5.8.3	- Les véhicules légers.....	34
5.8.4	- Les poids lourds.....	35
5.8.5	- Les piétons.....	35
5.8.6	- Les vélos.....	37
5.9	- Répartition des accidents selon le trajet effectué.....	39
5.9.1	- Répartition des accidents selon le trajet effectué.....	39

5.10	- Répartition des accidents selon l'âge des usagers.....	40
5.10.1	- Répartition de la population en Île-de-France.....	40
5.11	- Répartition des accidents selon le sexe des usagers.....	41
5.12	- Répartition des accidents par réseaux routiers.....	41
5.12.1	- Répartition des tués par réseaux routiers.....	42
5.13	- Répartition des accidents entre Paris, petite et grande couronnes.....	42
5.13.1	- Répartition des accidents entre Paris, petite et grande couronnes.....	42
5.13.2	- Part des tués entre Paris, petite et grande couronnes.....	43
5.13.3	- Part des tués entre Paris, petite et grande couronne.....	43
5.14	- Répartition des accidents par nature d'infraction.....	44
5.15	- L'alcool.....	44
6	- ETUDE STATISTIQUE D'ENJEUX DANS LES HAUTS-DE-SEINE.....	45
6.1	- Quelques définitions :.....	45
6.2	- Quelques précisions.....	45
6.3	- Évolution de l'accidentalité (tués et blessés).....	45
6.4	- Évolution des accidents selon les forces de l'ordre.....	48
6.5	- Quand ?.....	49
6.5.1	- Répartition mensuelle des accidents et des tués.....	49
6.5.2	- Répartition des accidents entre la semaine et le week-end.....	50
6.5.2.1	- Répartition des tués entre la semaine et le week-end.....	50
6.5.3	- Répartition des accidents selon le jour et la nuit.....	51
6.5.3.1	- Répartition des tués selon le jour ou la nuit.....	51
6.5.4	- Répartition horaire des accidents et tués.....	51
6.5.4.1	- Répartition des accidents et des tués aux heures de pointe.....	53
6.6	- Qui ?.....	53
6.6.1	- Répartition des accidents et accidents mortels par catégorie d'usagers impliqués.....	53
6.6.2	- Répartition des conflits par catégorie d'usagers dans les accidents.....	55
6.6.3	- Répartition des conflits par catégorie d'usagers dans les accidents mortels.....	55
6.7	- « Focus » sur les principales victimes par véhicules.....	56
6.7.1	- Les deux-roues motorisés.....	56
6.7.2	- Les véhicules légers et utilitaires.....	57
6.7.3	- Les vélos.....	58
6.7.4	- Les piétons.....	58
6.8	- Répartition des accidents et des tués selon les trajets effectués.....	59
6.9	- Répartition des accidents selon l'âge des usagers.....	60
6.9.1	- Répartition des accidents selon le sexe.....	60
6.10	- Répartition des accidents et des tués par réseaux routiers.....	61
6.11	- Comparatif par type de réseau des ratios d'accidents et des tués pour 100 Km de route.....	61
6.12	- Répartition des accidents et des tués entre Paris, la petite et la grande couronne.....	62
6.13	- Répartition des accidents par nature d'infraction.....	63
6.14	- L'alcool.....	63
7	- LES GROUPES DE TRAVAIL ET D'ÉCHANGES.....	64
7.1	- Mise en place et installation des groupes de travail.....	64
7.2	- Groupe de travail « Deux-roues motorisé ».....	65
7.2.1	- Ont participé aux débats.....	65
7.2.2	- Résumé des débats – Orientations proposées.....	65
7.2.2.1	- « Risque professionnel » terme inadapté !.....	65
7.2.2.2	- Transmettre et communiquer, oui ! Mais où ?.....	65
7.2.2.3	- Sensibiliser aux deux-roues motorisés les usagers des autres types de véhicules.....	66
7.2.2.4	- Pour une meilleure prise en compte de la conception, de l'aménagement et de l'entretien de la voirie.....	66
7.2.2.5	- Pour une réelle prise en compte du deux-roues motorisé dans le monde du travail.....	66
7.2.2.6	- Réactivation des Enquêtes Comprendre Pour Agir (ECPA).....	66
7.2.2.7	- Les Contrat Locaux de Sécurité et Prévention de la Délinquance, « porte d'entrée municipale » pour la (l'in)sécurité routière ?.....	66
7.2.2.8	- Mettre l'accent sur les petites et moyennes entreprises.....	67
7.2.2.9	- Partage d'expérience, le tutorat ?.....	67
7.2.2.10	- Alternatives à la sanction. Oui mais !.....	67
7.2.2.11	- Pour une sensibilisation des usagers de deux-roues motorisé au port des équipements de protection individuel.....	67
7.2.2.12	- Pour une harmonisation « année scolaire / année budgétaire ».....	67
7.3	- Les enjeux transversaux :.....	67
7.3.1	- Alcool / Stupéfiants / Médicaments, addictions aux psychotropes.....	67
7.3.2	- Sur-risque « Jeunes ».....	67
7.3.3	- Distracteurs à la conduite.....	68
7.3.4	- La Vitesse.....	68

7.4	- Indicateurs, pertinents ou pas ?	68
7.5	- Groupe de travail « Piétons » (jeunes et âgés)	68
7.5.1	- Ont participé aux débats	68
7.5.2	- Synthèse des débats, orientations proposées	69
7.5.2.1	- Repenser la ville pour les piétons !	69
7.5.2.2	- Sensibiliser les bus et les poids lourds aux risques piétons	69
7.5.2.3	- Alternatives à la sanction spécifiques « piétons » ?	69
7.5.2.4	- Sensibiliser les seniors aux dangers de la ville !	69
7.5.3	- Aménager la ville pour les seniors ? Rien de mieux que l'expérience !	69
7.5.3.1	- Sensibiliser les autres usagers aux piétons	70
7.5.3.2	- Favoriser l'autonomie des seniors	70
7.5.3.3	- Des temps de traversées plus longs aux passages piétons protégés par un feu	70
7.5.3.4	- Méconnaissance des gabarits des véhicules lourds !	70
7.5.3.5	- Mieux connaître les scénarios d'accident, le retour des enquêtes ECPA ?	70
7.5.3.6	- Le permis piéton ?	70
7.5.3.7	- Les CLSPD. Le bon« endroit » pour mener des actions en direction des piétons ?	71
7.5.3.8	- Les échanges intergénérationnels, vers une richesse partagée ?	71
7.5.3.9	- Plus sévère pour les comportements à risques des piétons et des cyclistes !	71
7.5.3.10	- Les polices municipales, acteurs de terrain à privilégier	71
7.6	- Les enjeux transversaux	72
7.6.1	- Médicaments / Alcool / Stupéfiants, addictions aux psychotropes	72
7.6.2	- Le sur-risque «Jeunes »	72
7.6.3	- Distracteurs à la conduite	72
7.6.4	- La Vitesse	72
7.7	- Indicateurs, pertinents ou pas ?	72
7.8	- Groupe de travail «Sensibilisation aux risques routiers liés aux déplacements et aux activités professionnelles » (anciennement risques professionnels)	73
7.8.1	- Ont participé aux débats	73
7.8.2	- Synthèse des débats, orientations proposées	73
7.8.2.1	- Pour une meilleure prise en compte du risque routier en entreprise	73
7.8.2.2	- Risque professionnel, terme inapproprié ?	73
7.8.2.3	- Priorité aux Petites et Moyennes Entreprises	74
7.8.2.4	- Favoriser les Plans de Déplacements en Entreprise ou les Plans de Déplacements Inter-Entreprises	74
7.8.2.5	- La sécurité routière en entreprise c'est bien, et la sous-traitance?	74
7.8.2.6	- Pour une réelle prise en compte des deux-roues motorisés dans le monde du travail	74
7.8.2.7	- Alternative à la sanction, spécifique «risques professionnels»?	74
7.8.2.8	- L'optimisation individuelle ou comment inciter les salariés à prendre les transports en commun ..	74
7.8.2.9	- Mieux comprendre les accidents, les enquêtes ECPA	75
7.9	- Les enjeux transversaux	75
7.9.1	- Alcool – Stupéfiants – Médicaments, addictions aux psychotropes	75
7.9.2	- Sur-risque «Jeunes»	75
7.9.3	- Distracteurs	75
7.9.4	- La Vitesse	75
7.10	- Indicateurs, pertinents ou pas ?	75
8	- LES ORIENTATIONS D'ACTION	76
8.1	- Vers les risques routiers liés aux déplacements et aux activités professionnelles	76
8.2	- Vers les usagers vulnérables	76
8.2.1	- Piétons, Cyclistes	76
8.2.2	- Vers les deux-roues motorisés	76
8.3	- Vers les jeunes	77
8.4	- Vers la Lutte contre les addictions aux psychotropes (alcool – stupéfiants – médicaments)	77
8.5	- Lutte contre la vitesse	77
8.6	- Envers les distracteurs	77
9	- CONCLUSIONS	78
	Les enjeux régionaux et départementaux des Hauts-de-Seine	78
10	- ANNEXES	80
10.1	- La consultation des acteurs locaux de la sécurité routière	80
	o Synthèse des questionnaires	80
	o Compte-rendu des 3 réunions du groupe de travail «deux-roues motorisé»	80
	o Compte-rendu des 3 réunions du groupe de travail «piétons»	80
	o Compte-rendu des 3 réunions du groupe de travail «risques routiers liés aux déplacements et aux activités professionnelles»	80
10.2	- Les données thématiques complémentaires	80
10.3	- Enquête Globale Transport 2010 (EGT 2010)	80

1.1 - Le contexte

Le Président de la République a réaffirmé en décembre 2011 sa volonté d'atteindre l'objectif de passer sous la barre des 3 000 morts d'ici la fin 2012 et qu'en matière de sécurité routière, il n'y a pas de fatalité : **« Toutes les victimes de la route (tués ou blessés) sont parfaitement évitables »**

Le décret portant diverses mesures de sécurité routière, paru le 4 janvier 2012 au Journal Officiel, met en application les mesures réglementaires décidées par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 11 mai 2011 :

- Dissuader les excès de vitesse en interdisant l'utilisation des avertisseurs de radars ;
- Lutter contre les comportements irresponsables liés à la vitesse ;
- Sécuriser l'usage du deux-roues motorisé en les rendant plus visibles ;
- Renforcer la vigilance au volant par l'aggravation des sanctions en cas d'usage d'un téléphone ou d'un appareil à écran en conduisant ;

La LOPPSI 2, désormais en vigueur, dans son volet sécurité routière, lutte contre la récidive en cas d'alcoolémie, en instaurant à titre de peine complémentaire à un retrait de permis de conduire pour conduite en état d'ivresse, l'obligation d'installer un éthylotest anti-démarrage sur le véhicule du contrevenant.

Rappelons enfin que la Commission européenne a adopté le 20 juillet 2010 un plan d'actions visant à réduire de moitié le nombre de morts sur les routes européennes au cours des 10 prochaines années.

Dans ce contexte, le présent Document Général d'Orientations de sécurité routière (DGO) des Hauts-de-Seine, pour la période 2013 à 2017, définit les orientations d'actions de la politique locale à mener pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

1.2 - L'élaboration du document

Le Document Général d'Orientations de sécurité routière (DGO) est un document de planification à cinq ans, établi sur l'initiative du préfet et ouvert à tous les acteurs de la sécurité routière des Hauts-de-Seine : les services de l'État, les collectivités territoriales, les associations et fédérations d'usagers, les entreprises, les bénévoles, les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière, etc...

Il définit et expose, dans le cadre d'une démarche partenariale, les axes et les enjeux prioritaires choisis pour la politique locale de sécurité routière. Outil politique de programmation, il est également un outil de mobilisation locale dans la lutte contre l'insécurité routière.

Lors d'une réunion nationale organisée par le Ministre de l'Intérieur, fin 2011, Monsieur le Préfet Jean-Luc Nevache, Délégué Interministériel à la sécurité routière, a initié la démarche d'élaboration du DGO qui a fait l'objet ensuite d'une lettre du Directeur régional de la DRIEA en date du 23 avril 2012 adressée à l'ensemble des chefs de projet sécurité routière d'Île-de-France.

Le 6 septembre 2012, à l'occasion d'une séance du pôle sécurité routière, Madame Valérie Hatsch, Directrice de cabinet, a mis en place les membres et le comité de pilotage « DGO », comité de pilotage qui a validé les 3 groupes de travail et les animateurs.

- **Groupe de travail « Piétons » :**
 - Animateurs Madame Valérie Hatsch – Monsieur Redon Denis
- **Groupe de travail « Deux-roues motorisé » :**
 - Animateurs Monsieur Henri Morgan – Monsieur Denis Redon
- **Groupe de travail « Milieu professionnel » :**
 - Animateurs Monsieur Denis Redon – Monsieur Thierry Kehringer

L'élaboration du DGO a débuté par l'analyse du bilan du précédent DGO, puis du bilan de l'accidentalité régionale et départementale des années 2006 à 2010, ce qui a permis d'identifier des catégories d'usagers ou des scénarii présentant une accidentologie significative d'un dysfonctionnement ou d'une surreprésentation. A partir de ces diagnostics, les enjeux définis sur le plan régional (piétons et deux-roues motorisés) ont pu être précisés pour le département des Hauts-de-Seine, puis, plus finement étudiés par les 3 groupes de travail pour proposer ensuite des orientations d'actions et des axes de communication.

Le DGO est un document d'orientation. Il est ensuite décliné annuellement en Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR), qui concrétisent sur le terrain, la politique locale de sécurité routière définie dans le DGO.

Tout au long de l'élaboration du DGO 2013-2017, le souci a été d'impliquer les multiples acteurs locaux de la sécurité routière. Pour ce faire, une méthodologie basée sur l'échange d'informations et de points de vue a été choisie. Dans un premier temps, un questionnaire accompagné des données majeures des bilans de l'accidentalité régionale et départementale ont été envoyés aux acteurs identifiés (une centaine).

Les retours ont permis de confirmer, par les observations de terrain rapportées, les premières conclusions de l'analyse des bilans.

Dans un second temps, les trois groupes de travail ont été constitués :

- **Groupe de travail « Deux-roues motorisés »**
- **Groupe de travail « Piétons »**
- **Groupe de travail « Risque professionnel »**

Les 3 groupes se sont réunis les mois, d'octobre, novembre et décembre 2013 à la préfecture de Nanterre:

- **Pour le groupe « Deux-roues motorisé » :**
 - Mercredi 24 octobre 2012 à 9h30
 - Lundi 19 novembre 2012 à 14h30
 - Mardi 4 décembre 2012 à 14h30
- **Pour le groupe « Piétons » :**
 - Mercredi 24 octobre 2012 14h30
 - Mercredi 21 novembre 2012 14h30
 - Mercredi 5 décembre 2012 à 09h30
- **Pour le groupe « Milieu professionnel » :**
 - Jeudi 25 octobre 2012 à 14h30
 - Mardi 27 novembre 2012 à 14h30
 - Mardi 11 décembre 2012 à 14h30

Pour chacun des groupes, les 3 réunions portaient sur :

- 1^{ère} réunion :
 - Présentation de la démarche et des groupes de travail
 - Présentation des intervenants
 - Bilan du précédent DGO et des PDASR s'y rattachant
 - Bilan de l'accidentalité régionale et départementale des années 2006 à 2010
- 2^{ème} réunion :
 - Retour et lecture des questionnaires
 - Intervention sur le bilan d'accidentalité 2006 à 2010
 - Proposition d'enjeux et d'orientations (pré-validation)
 - Échanges et débats
- 3^{ème} réunion :
 - Échanges et débats
 - Validation des enjeux et des orientations

2 – BILAN DES PRECEDENTS PDASR JOINTS AU DGO 2008-2013

Dans cette étude quantitative menée par une stagiaire de l'école des TPE, les actions menées dans le cadre du programme label vie, les manifestations comme le village sécurité routière à la défense ou diverses dépenses liées à l'achat de matériel ou à la reprographie, ne sont pas intégrées. Seules sont prises en compte les actions subventionnées par la coordination dans le cadre des PDASR concernés.

Les collectivités locales et les associations sont les principaux partenaires de la coordination dans la mesure où elles mènent le plus d'actions dans le cadre des PDASR (plus de 64% des actions sont menées par elles chaque année) et sont les partenaires les plus nombreux (plus de 15 collectivités locales et 10 associations sont impliquées chaque année). Les autres partenaires de la coordination sont les services de l'État et des sociétés privées spécialisées dans le domaine de la sécurité routière ou de l'évènement telles que « Kit Évolution », « Action Optimisation Communication », « SFEDRA » ou « Drag Auto » par exemple. En termes de subventions, ce sont également les associations qui reçoivent le plus (elles reçoivent environ 40% des subventions du PDASR chaque année), devant les collectivités locales et les services de l'État.

NB : le nombre d'actions menées par enjeu est un nombre relatif, dans la mesure où il fait référence à une classification des actions qui tient compte des multiples enjeux concernés par une même action, exemple, lorsque l'on intervient dans un CFA pour sensibiliser des jeunes à la sécurité routière, les thèmes: vitesse, alcool, stupéfiant, prise de risques, 2RM sont abordés, alors que le libellé initial de l'action est « Jeunes ».

De 2009 à 2011, ce sont les enjeux « Jeunes » et « Usagers vulnérables » qui ont été principalement ciblés par la coordination et ses partenaires, que ce soit d'un point de vue économique (montant de subventions versées : plus de 40% des subventions PDASR concernent l'enjeu « Jeunes », 20% pour l'enjeu « Usagers vulnérables ») ou du nombre d'actions menées sur cet enjeu (entre 14% et 39% des actions menées concernent l'enjeu « Jeunes » et entre 16% et 30%, l'enjeu « Usagers vulnérables »).

Notons toutefois que les enjeux « Deux-roues motorisés » et « Alcool et stupéfiants » ne sont pas négligeables.

Sur la période 2009-2011, les subventions versées aux partenaires (associations, collectivités locales, services de l'État et autres) dans le cadre du PDASR représentent entre 50% (2010) et 72% (2011) du budget total alloué par la DRIEA pour l'action 2 du BOP 207 (action locale et partenariat). Le reste de la dotation a été utilisé pour l'achat de matériels d'animation mis à la disposition des IDSR, des associations ou des forces de police (simulateur de conduite scooter, simulateur moto, simulateur d'Eco conduite VL, éthylotests électroniques, réactiomètre, vidéoprojecteurs, ordinateur portable, ergovision, etc ...).

Pour les actions, menées dans le cadre du PDASR en lien avec les orientations d'actions du DGO, **84% des orientations d'actions** ont abouti à l'affichage d'au moins une action dans les PDASR 2009, 2010 et 2011. Chaque année, moins de cinq actions menées ne peuvent être considérées comme cohérentes avec le DGO 2008-2012.

L'étude du DGO et des PDASR sur la période 2009-2011 permet de mettre en évidence certains partenaires récurrents de la coordination pour la conduite d'actions de sécurité routière :

- Parmi les associations : ANPAA 92, FFCT (Fédération Française de Cyclotourisme), La Garenne Jeunesse, la Prévention routière, Préventissim, Roulez Jeunesse, Voiture & Co; la FFMC
- Pour les communes : l'AMD 92 (Association des maires des Hauts-de-Seine), Antony, Châtillon, Chaville, Courbevoie, Fontenay-aux-Roses, Issy-les-Moulineaux, Puteaux, Levallois-Perret, Suresnes, Le Plessis-Robinson, Rueil-Malmaison
- Parmi les services de l'État : Conseil Général des Hauts-de-Seine, préfecture de police de Paris (DDSP, DOPC) ;
- Parmi les autres partenaires : les sociétés « Kit Évolution », « Action Optimisation Communication », « SFEDRA », Drag auto, Ediser ou ENTP.

De même, il est possible de faire ressortir certaines actions récurrentes, mobilisatrices ou innovantes de cette période :

- **Caravane cyclo-prévention** (Préfecture 92 – Conseil Général 92 – Éducation nationale) : également appelée « caravane sécurité routière », cette action a pour but de sensibiliser les collégiens des Hauts-de-Seine à la sécurité routière et à la conduite d'un deux-roues ;
- **Prévention et éducation à la sécurité routière** (Fontenay-aux-Roses) : il s'agit d'une action proche du « permis piétons » durant laquelle de nombreux enfants sont sensibilisés aux dangers de la route, au respect du code de la route, aux équipements de sécurité ... ;
- **Opération « Passe ton BSR »** (Courbevoie) : cette opération permet d'initier les jeunes à l'usage et aux dangers de l'usage du deux-roues motorisé et de les former à l'utilisation d'un cyclomoteur ;
- **Sensibilisation à la sécurité routière en entreprise** (Coordination – ERDF/GRDF – Kit Evolution) pour les deux-roues motorisés : cette opération de sensibilisation des salariés de l'entreprise ERDF/GRDF s'est déroulée sur quatre journées autour de différents ateliers (ergovision, réflexomètre, tapis alcool, simulateur scooter) et d'un rallye final ;
- **Alcool et route : responsabilisons-nous!** (ANPAA 92) : cette action, destinée aux collégiens et lycéens, permet de les informer sur les risques liés à l'alcoolisation dans le cadre d'échanges et de débats en demi-classe.

2.1 - Élaboration du DGO 2008-2012

Le pôle de compétence sécurité routière, animé jusqu'en février 2010 par la Direction Départementale de l'Équipement était l'instance qui proposait et élaborait la politique de sécurité routière et les actions impliquant les services de l'État. Depuis le 25 février 2010, l'animation du pôle sécurité routière a été transférée à la préfecture des Hauts-de-Seine. Le directeur de cabinet est responsable de ce nouveau pôle et chef de projet sécurité routière. Le nouveau pôle sécurité routière dit « de réflexion et d'action » regroupe 12 personnes issues des services de l'État, de l'association des maires du département (AMD92), du Conseil général des Hauts-de-Seine et de la préfecture de police de Paris. Il peut se réunir en pôle restreint.

L'élaboration du DGO est basée sur une étude d'enjeux de l'accidentologie du département sur les 5 années écoulées, réalisé par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière et validé ensuite par le pôle de compétence sécurité routière présidé par le chef de projet sécurité routière de la préfecture.

Cette étude a permis de retenir plusieurs enjeux pour le DGO 2008-2012 :

- 2 enjeux principaux :
 - **Les deux-roues motorisés ;**
 - **Les usagers vulnérables ;**
- 1 enjeu transversal :
 - **Les jeunes ;**
- 3 enjeux supplémentaires :
 - **Le milieu professionnel ;**
 - **L'alcool et la drogue ;**
 - **La vitesse.**

En complément des questionnaires, des entretiens ont été faits pour réfléchir à la définition des orientations d'actions de la politique locale de sécurité routière pour la période 2008-2012. Ce sont ainsi pas moins de 25 orientations d'actions (31 en prenant en compte les orientations inscrites deux fois, pour les enjeux 2RM et Jeunes, et Usagers vulnérables et Jeunes) qui ont été inscrites au DGO 2008-2012 (dont 21 ont abouti à l'affichage d'au moins une action aux PDASR 2009, 2010 et 2011) signé par le Préfet, le Président de l'association des maires et le Président du Conseil Général.

En termes de suivi et d'évaluation du DGO, la coordination a réalisé un « bilan du DGO 2004-2008 » faisant ainsi un retour sur les enjeux retenus en 2003, les orientations d'actions qui en découlaient et les actions notables menées (ou non) pour chaque domaine (un bilan similaire est prévu pour la période 2008-2012) De plus, dans le cadre de la préparation du DGO 2008-2012, de nombreux partenaires ont été consultés par la coordination via un questionnaire permettant à chacun de donner son opinion sur le projet de diagnostic (observations professionnelles par rapport aux conclusions de l'étude) et sur la liste d'enjeux (ordre de priorité et modifications à apporter).

2.2 - Élaboration des PDASR 2009, 2010 et 2011

Afin de définir le montant de la subvention PDASR accordée, la coordination fixe certaines règles de « hiérarchisation » des actions. En effet, si l'action proposée concerne un enjeu inscrit au DGO et/ou est en lien avec au moins une orientation d'actions du DGO, elle sera classée en « priorité 1 ». Au contraire, les actions ne concernant pas un enjeu inscrit au DGO, et/ou n'étant pas en lien avec au moins une orientation d'actions du DGO, sont de « priorité 2 ». Les subventions accordées sont ensuite déterminées en fonction de la priorité de l'action : à demande de subventions égales, les actions de « priorité 1 » recevront plus (entre 50 et 60% du montant total de l'action maximum) que les actions de « priorité 2 » (entre 30 et 40% du montant total de l'action maximum). Le montant de la subvention accordée dépend également d'autres critères comme le nombre de personnes touchées, le type d'actions, etc... Les appels à projets sont lancés en janvier auprès de tous les partenaires. Les propositions d'actions, reçues environ deux mois plus tard, sont étudiées et validées par la coordination. Les projets étant ensuite validés en séance par le pôle sécurité routière et le chef de projet sécurité routière.

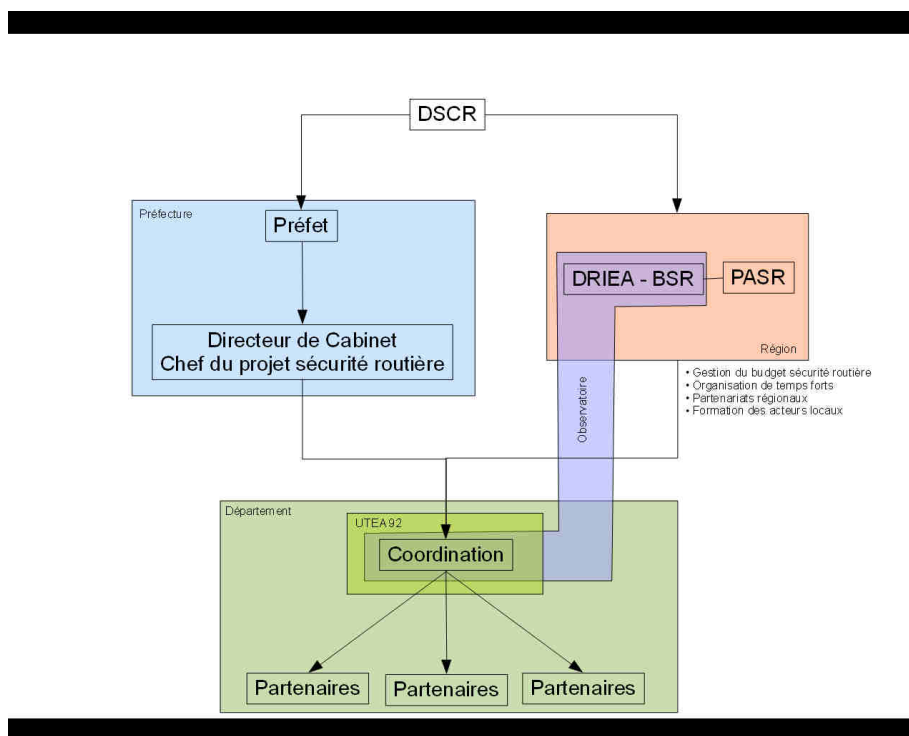
En termes d'évaluation imposée au porteur de l'action, la coordination demande un bilan exhaustif avec un retour sur les indicateurs qualitatif, quantitatif et financier proposés dans la fiche de demande de subvention PDASR. Toutefois, la coordination porte également beaucoup d'intérêt au ressenti des participants, à telle ou telle action, et donc à son réseau.

2.3 - Réseaux de sécurité routière animés par la coordination

Partenaires	Relationnel	Commentaires
Référents SR des communes	-	- Chaque commune à un référent, soit 36 référents. - Actions menées par les communes sans en rendre compte à la coordination: problèmes de doublon d'actions, manque de visibilité du chef de projet.
Référents Éducation Nationale	-	- 1 référent éducation nationale à l'inspection académique. - Manque de relation entre le référent éducation nationale et la coordination.
Conseil Général	-	- Manque de lien entre le chargé de mission sécurité routière du Conseil général et la coordination. Actions menées par le Conseil général sans en rendre compte à la coordination : problèmes de doublon d'actions et de visibilité.
IDSR	+	- Réactivation du réseau IDSR en 2009, en sommeil depuis 2007, avec bilan et réactivation des personnes précédemment impliquées et achat de matériels. - Formations organisées par le PDASR régional (formation initiale, formation cannabis et alcool, formation intervention en milieu scolaire ...) - 26 nouveaux IDSR nommés en 2010.
Entreprises	++	- Nombreuses actions menées en entreprises (ERDF-GRDF, Air Liquide, Dassault Aviation, EADS, Hispano-Suiza, exposition sécurité routière sur le parvis de la Défense avec l'association AUDE et De facto) depuis 2010, avec l'aide de la société Kit Évolution – création de formations ultra-personnalisées en sécurité routière suivant le type d'entreprise et le public ciblé. - Relation privilégiée avec le Centre de Formation des Apprentis du Bâtiment de Rueil-Malmaison : Prévention sur le risque « Jeunes 2RM et VL ».
Autres	++	- Mise en place d'un pôle métier des polices municipales dont le but est d'initier des actions ciblées auprès de certains usagers et de permettre l'échange de bonnes pratiques entre les 26 polices municipales concernées et la capitalisation des expériences. - Forte implication de l'association des maires des Hauts-de-Seine dans la sécurité routière, l'AMD92 devient ainsi un relais et un soutien dans les actions.

2.4 - Fonctionnement de la coordination sécurité routière

La coordination sécurité routière est assurée par le responsable du pôle animation de la politique sécurité routière de l'Unité Territoriale des Hauts-de-Seine (UT92) de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France (DRIEA).

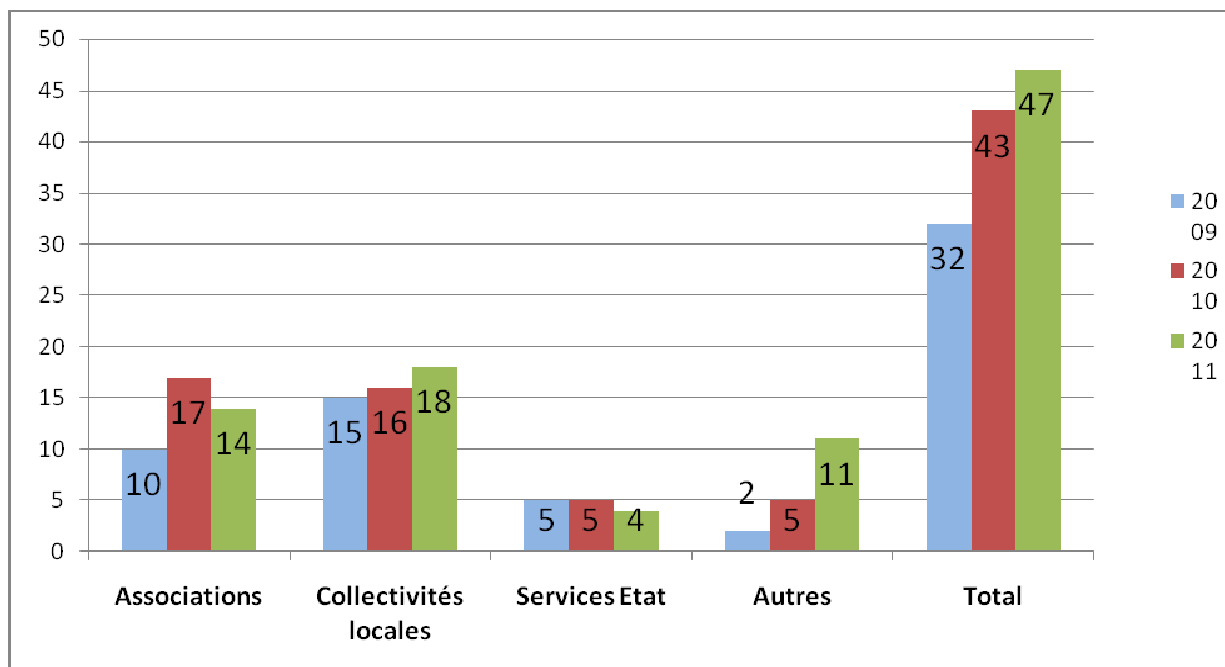


Tous les mois, le chef de projet sécurité routière (directeur de cabinet du Préfet) réunit le pôle de sécurité routière restreint composé de la coordination de l'UT92 et de l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière de la DRIEA, de l'association des maires des Hauts-de-Seine et des forces de police (PP, DOPC, CRS).

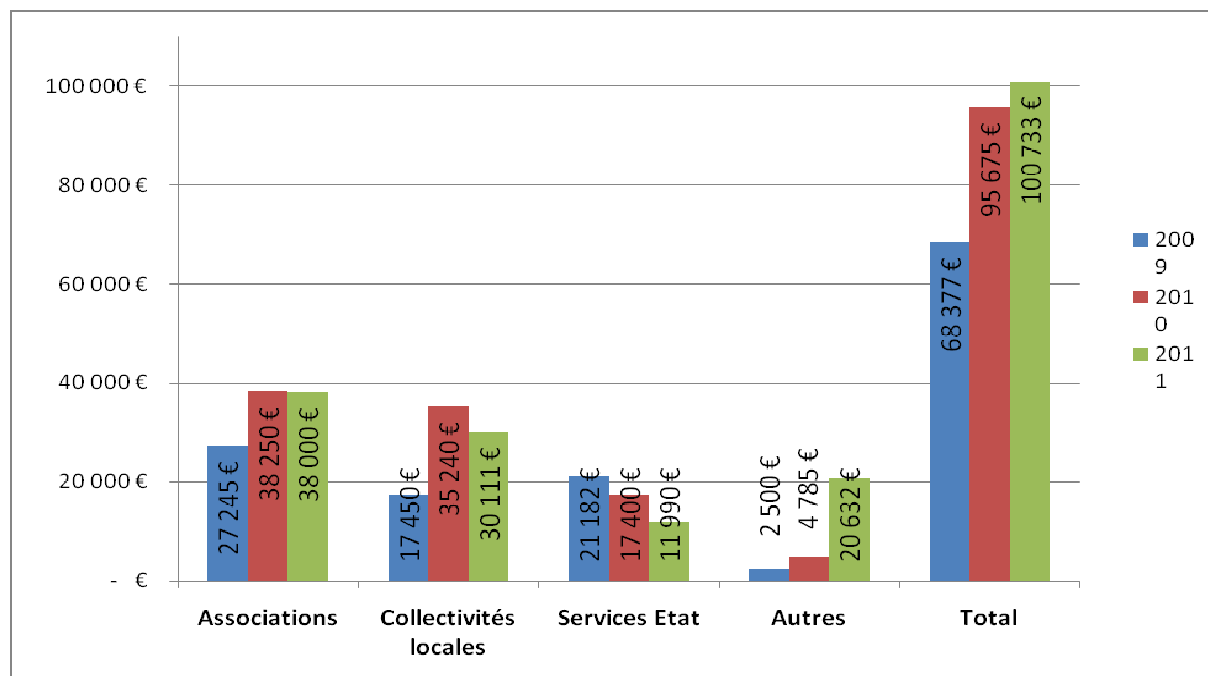
2.5 - Les bonnes pratiques de la coordination

- Travail de la coordination sécurité routière pour les salariés des entreprises du département pour élaborer des actions de prévention « sur mesure » (ultra-personnalisation du contenu des formations) – Mode de fonctionnement gratifiant, mais chronophage ;
- Création d'un pôle d'échange des polices municipales : les polices municipales, grâce à leur bonne connaissance du terrain et leur bonne implication au sein des communes, mènent des actions ciblées sur certaines catégories d'usagers après avoir été formées sur l'accidentologie du département. Ce pôle « métier », formé des 26 polices municipales du département, permet d'échanger sur les bonnes pratiques et les expériences; de présenter de nouvelles actions, de les capitaliser et de se fédérer autour d'actions « phares » (semaine bleue, permis piéton)
- Forte implication des collectivités territoriales et locales : sur 36 communes dans les Hauts-de-Seine, entre 15 (2009) et 18 (2011) mènent des actions de sécurité routière subventionnées dans le cadre des PDASR. L'association des maires des Hauts-de-Seine (AMD 92) s'implique de manière permanente dans la politique locale de sécurité routière, ses interventions permettent bien souvent de faciliter ou débloquent des situations complexes.

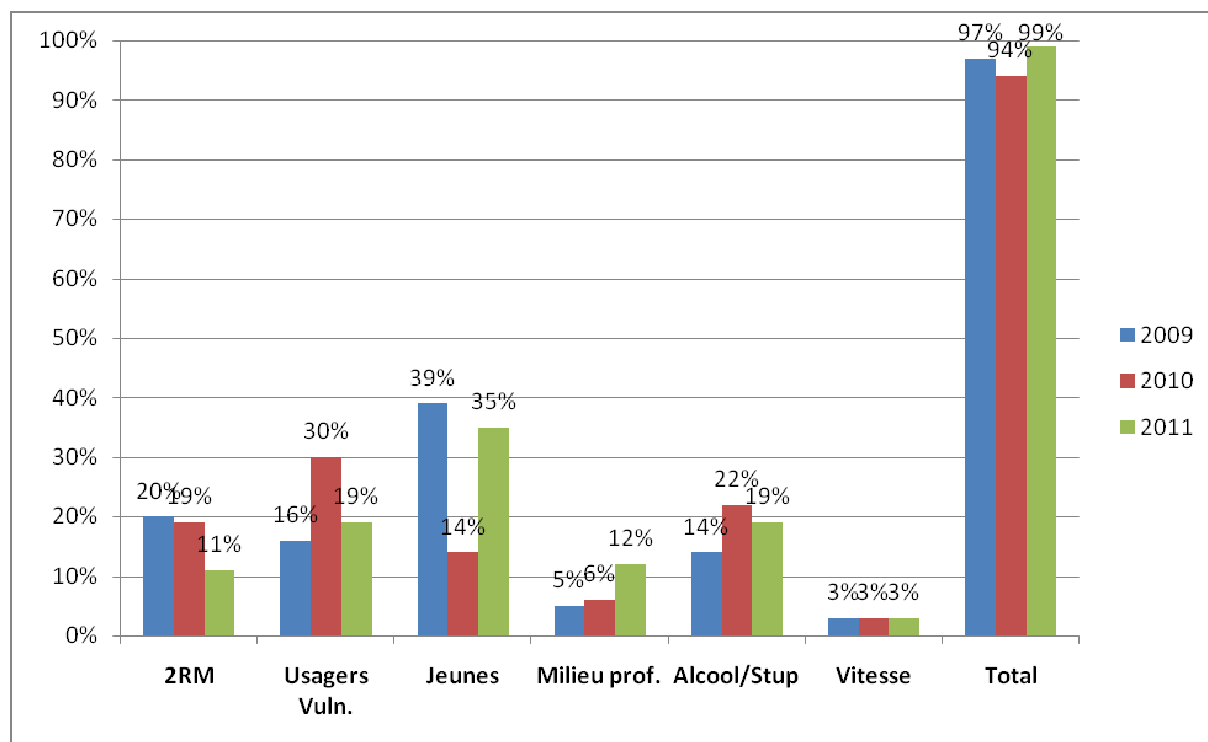
2.6 - Nombre d'actions par porteur de projet



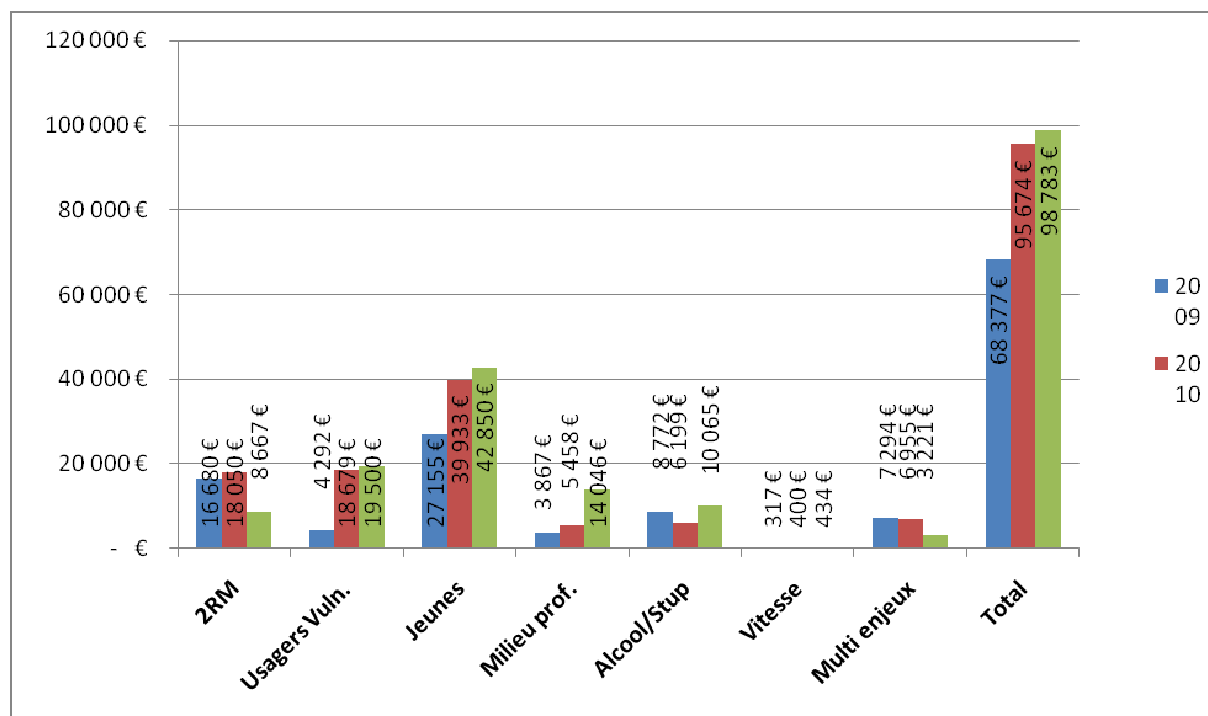
2.7 - Répartition des subventions par enjeu



2.8 - Répartition des actions par enjeu



2.9 - Répartition des subventions par enjeu



Pour les actions, menées dans le cadre des PDASR, en lien avec les orientations d'actions du DGO, **84% des orientations d'actions** ont abouti à l'affichage d'au moins une action dans les PDASR 2009, 2010 et 2011. Chaque année, ce sont moins de cinq actions qui ne peuvent être considérées comme cohérentes avec le DGO 2008-2012.

2.10 - Quelques actions récurrentes, mobilisatrices ou innovantes de cette période

- **Caravane Cyclo-Prévention (Préfecture – Conseil général 92)** : également appelée « caravane sécurité routière », cette action a pour but de sensibiliser les collégiens alto-séquanais à la sécurité routière et à la conduite d'un deux-roues (avec et sans moteur) ;
- **Prévention et éducation à la sécurité routière (Fontenay-aux-Roses)** : il s'agit d'une action proche du « permis piétons » durant laquelle de nombreux enfants sont sensibilisés aux dangers de la route, au respect du code de la route, aux équipements de sécurité ... ;
- **Opération « Passe ton BSR » (Courbevoie)** : cette opération permet d'initier les jeunes à l'usage et aux dangers du deux-roues motorisé et de les former à l'utilisation d'un cyclomoteur ;
- **Sensibilisation à la sécurité routière en entreprise (Coordination – ERDF/GRDF) pour les deux-roues motorisés (Kit Évolution)** : cette opération de sensibilisation des salariés de l'entreprise ERDF/GRDF se déroule en quatre journées autour de différents ateliers (ergovision, réflexomètre, tapis alcool, simulateur scooter, rallye sécurité routière) ;
- **Alcool et route : Responsabilisons-nous ! (ANPAA 92)** : cette action, destinée aux collégiens et lycéens, permet de les informer sur les risques liés à l'alcoolisation et aux addictions dans le cadre d'échanges et de débats en demi-classes.

3 LES HAUTS-DE-SEINE

3.1 - Présentation et généralités

3.1.1- Situation

Le département des Hauts-de-Seine fait partie de la région Île-de-France. Il est limitrophe des départements de la Seine-Saint-Denis (93) au nord-est, du Val-d'Oise (95) au nord, des Yvelines (78) à l'ouest, de l'Essonne (91) au sud, du Val-de-Marne (94) au sud-est et de Paris (75) à l'est.

Avec les départements de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, le département des Hauts-de-Seine forme une ceinture autour de Paris, appelée la petite couronne. Du fait de sa forme « englobante » et de sa position « centrale », c'est le département de la région parisienne qui touche le plus de départements franciliens, six au total.

Avec 1 561 745 habitants et une superficie de 176 km², le département des Hauts-de-Seine est le plus petit et le plus densément peuplé de France après Paris. Par rapport à la région Île-de-France, il représente **13,4% de la population et seulement 1,5% du territoire**.

Sur les 96 départements métropolitains français, en 2011, le département des Hauts-de-Seine est :

- Le 5^{ème} en nombre d'habitants
- Le 5^{ème} en nombre d'accidents corporels de la circulation routière
- Le 80^{ème} en nombre de tués sur la route.

Avec 13,5 tués par million d'habitants, les Hauts-de-Seine connaissent le taux de mortalité sur la route par rapport à la population, le plus bas de France.

Avec une forme allongée et une taille réduite, les Hauts-de-Seine contiennent uniquement neuf villes qui ne sont pas en bordure du département. En dehors des parcs et bois, le département des Hauts-de-Seine est entièrement urbanisé, ce qui en fait un « département-ville » atypique.

36 ponts, dont 24 ponts routiers et 4 ponts ferroviaires, y enjambent la Seine. Parmi ces ponts, l'on trouve notamment le Pont de Neuilly qui est le plus important pont urbain d'Europe en terme de trafic routier, le pont ferroviaire d'Asnières qui, avec ses dix voies est le pont ferroviaire le plus large d'Europe, et le pont de Saint-Cloud qui est le plus ancien des ponts des Hauts-de-Seine, la première version remonte en effet au IX^e siècle.

3.1.2 - Réseau routier

Pour le réseau routier national (60 kilomètres), le département est bordé à l'est par le boulevard périphérique de Paris et au nord, à l'ouest (tunnel duplex à péage) et au sud par l'A86.

Le département est également irrigué par :

- La N118 au départ de Sèvres qui monte vers l'Essonne avec un échangeur avec l'A86 au niveau du Petit Clamart,
- L'A13 depuis Paris à Boulogne-Billancourt, reliée au périphérique de Paris au niveau de la porte de Saint-Cloud et qui monte vers les Yvelines (au niveau de Vaucresson),
- L'A14 à partir de La Défense (au niveau de Courbevoie et Puteaux) qui se dirige vers le nord-ouest en passant par Nanterre en tunnel,
- La N13 qui traverse Neuilly-sur-Seine entre Paris (porte Maillot) et Courbevoie/Puteaux et se termine en boulevard circulaire à La Défense,
- L'A15 en provenance de Cergy/Pontoise (val d'Oise) en viaduc et avec un échangeur avec l'A86 à Gennevilliers puis par la N315 à Asnières en direction de Paris (vers la Porte Pouchet)

Avec 34 kilomètres dont 3.4 kilomètres à La Défense, le département des Hauts-de-Seine est le premier département de France en kilomètres de tunnels routiers de plus de 300 m.

Entre 1980 et 2006, une grande partie du réseau routier national a été déclassée en réseau routier départemental (340 kilomètres).

Les routes départementales principales sont :

- la RD7 (voie rive gauche de Seine),
- la RD1 (voie rive droite de Seine) coupée en deux parties par la traversée du bois de Boulogne (Paris),
- la RD986 entre Villeneuve-la-Garenne et Nanterre et entre Antony et Clamart,
- la RD913 entre Puteaux et Rueil-Malmaison,
- la RD906 entre Montrouge et Clamart,
- la RD907 entre Boulogne-Billancourt et Vaucresson,
- la RD985 entre Suresnes et Ville d'Avray,
- la RD131 entre Nanterre, La Garenne-Colombes et Courbevoie.
- la RD920 entre Montrouge et Antony
- la RD910 entre Boulogne-Billancourt et Chaville.

Le réseau de piste cyclable s'étend sur 174 kilomètres, avec 78 kilomètres sur la voirie départementale, 8 kilomètres en coulée verte, 11 kilomètres sur les berges de Seine et 77 kilomètres gérés par les communes, l'ONF ou l'État. A terme, le plan départemental des circulations douces prévoit de créer 463 kilomètres d'itinéraires supplémentaires.

Le réseau communal est quant à lui de 1 830 kilomètres.

3.1.3 - Économie

Le produit intérieur brut (PIB) par habitant est trois fois plus élevé dans les Hauts-de-Seine que la moyenne nationale.

Le département accueille plus de 6 000 sièges sociaux d'entreprises. Les Hauts-de-Seine sont la troisième région NUTS-2 (nomenclature d'unités territoriales statistiques) de l'Union européenne en termes de PIB (PPA) par habitant, avec 62 374 € (source : Eurostat) par habitant en 2002, derrière Paris et Inner London mais devant la Région de Bruxelles - Capitale et le Luxembourg.

Les Hauts-de-Seine hébergent plusieurs grands quartiers d'affaire, La Défense sur Puteaux, Courbevoie et Nanterre, le quartier du Val de Seine, étalé sur Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Paris 15^e connaissent un fort développement et accueillent depuis le début des années 2010 de nombreux projets de bureaux.

Les Hauts-de-Seine sont le département où le PIB/emploi est le plus élevé (selon l'Insee, en 2000), en France : 108 000 euros par emploi, devant Paris (86 000 euros) puis les Yvelines (70 000 €) et le Rhône (60 000 €). Les Hauts-de-Seine ont la particularité de concentrer les emplois à hauts revenus.

Toujours selon l'Insee, en 2000, le PIB des Hauts-de-Seine dépasse légèrement les 90 milliards d'euros, tandis qu'en 2000, comparativement, le PIB conjoint de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, (les deux autres départements de la petite couronne de Paris), était tout juste sous les 63 milliards d'euros. Ce PIB de 90 milliards d'euros place le département des Hauts-de-Seine à lui seul, devant de grandes métropoles européennes telles que Bruxelles (57 milliards d'euros) ou Barcelone (20 milliards d'euros).

Les Hauts-de-Seine possèdent également le deuxième port fluvial d'Europe (après Duisbourg en Allemagne) : le port de Gennevilliers, dans le nord du département, avec un trafic de 3,3 millions de tonnes. Ce port est géré par Ports de Paris (anciennement Port autonome de Paris). C'est l'unique porte d'entrée pour les chargements exceptionnels fluviaux.

4 - L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DEPUIS LA SECONDE GUERRE MONDIALE

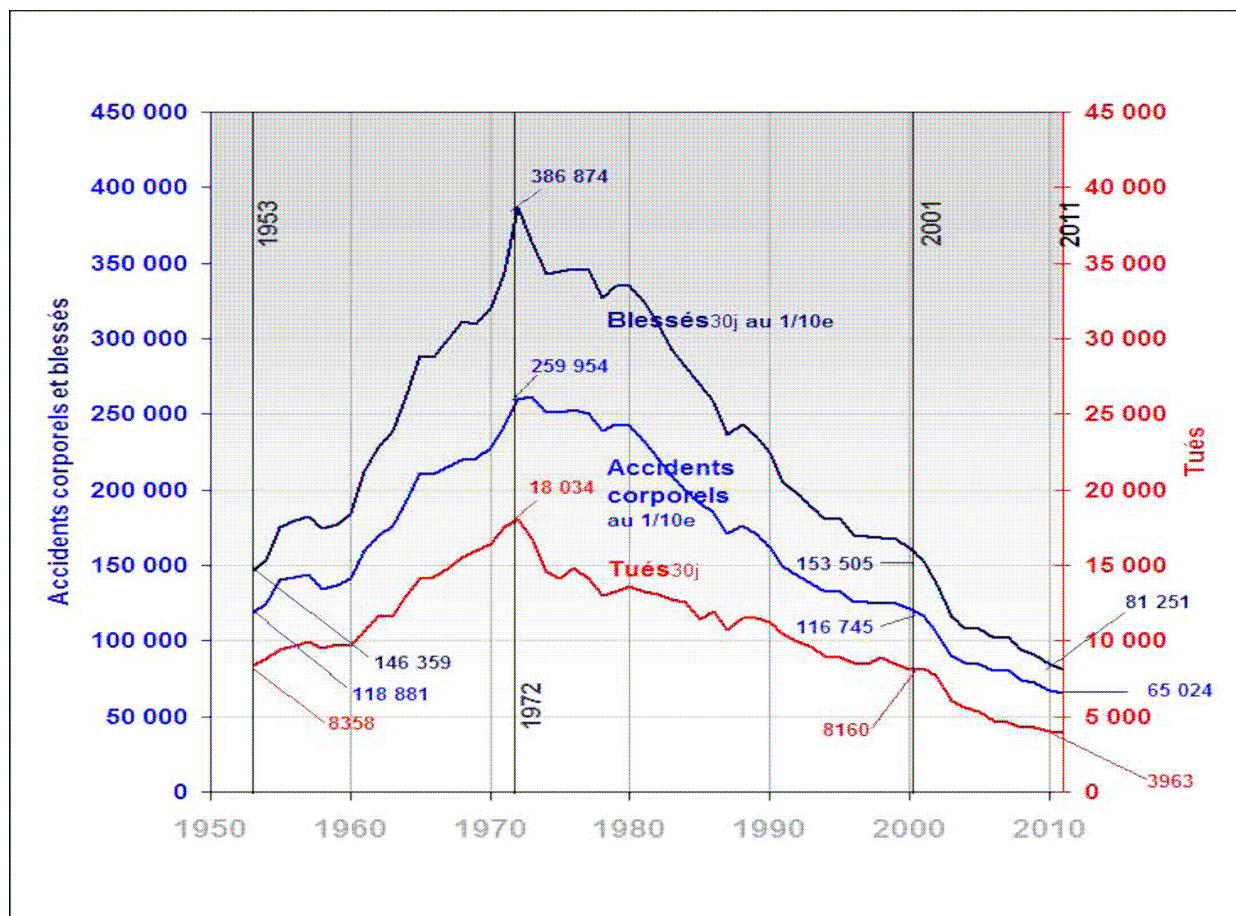
Historiquement, l'accidentalité routière s'est fortement accrue dès la fin des années 40 (pour plus de 20 ans), en rapport direct avec l'expansion du parc automobile et l'inadaptation des réseaux routiers. L'engagement massif des programmes autoroutiers dans les années 60, coïncidant avec la montée de la motorisation des ménages au plus fort des Trente Glorieuses, n'a pas cassé cette tendance haussière.

Les premières mesures générales de limitation des vitesses remontent à l'été 1973. Elles ont été très vite renforcées et resserrées à la faveur du choc pétrolier d'octobre 1973. Dès lors la dynamique qui couplait mobilité automobile et accidentalité était stoppée : la mortalité routière aura donc culminé en 1972 avec cette année-là sur les routes plus de 18 000 morts (une estimation à 30 jours, à partir du nombre recensé de 16 545 morts comptabilisés à 6 jours de l'accident, norme statistique de l'époque).

Depuis lors, la mortalité routière a été progressivement divisée par plus de 4, malgré un chemin un peu haché : des épisodes de progrès, de régression et de pause. Ils témoignent des effets de la politique de sécurité routière mais aussi de ceux de facteurs externes impactant notamment les volumes de trafic.

En 2010, la mortalité routière est descendue sous le seuil symbolique des 4 000 morts, seuil confirmé en 2011 avec 3 963 personnes tuées.

4.1 - Évolution de l'accidentalité en France métropolitaine de 1950 à 2011



Source : ONISR, fichier des accidents. Pour s'affranchir des changements de définition (passage du tué à 3 j au tué à 6 j en 1967, puis au tué à 30 j en 2004), les effectifs de tués et blessés ont tous été convertis en équivalents à 30 j.

4.2 - La gravité des accidents

Ce panorama traite essentiellement de la mortalité routière, et peu des blessés, pour lesquels le recueil de cette donnée au sein du fichier des accidents souffre d'un manque d'exhaustivité.

Si les grands objectifs chiffrés de la sécurité routière ont été jusqu'ici exclusivement exprimés en termes de personnes tuées, l'enjeu humain de la sécurité routière ne concerne pas que la seule mortalité. Parmi les blessés hospitalisés et survivants (on estime à 3% le nombre de personnes décédées après 30 jours – source registre du Rhône), on rencontre des situations de séquelles durables extrêmement lourdes, profondément pénalisantes sur la durée pour les victimes et leur entourage.

Le Registre du Rhône (qui assure, sur ce département seul, un suivi longitudinal exhaustif du devenir des victimes de la route, sous l'angle santé surtout), apporte sur ce plan un éclairage précieux et des mesures chiffrées éventuellement extrapolables au plan national.

4.3 - Le développement historique du trafic routier

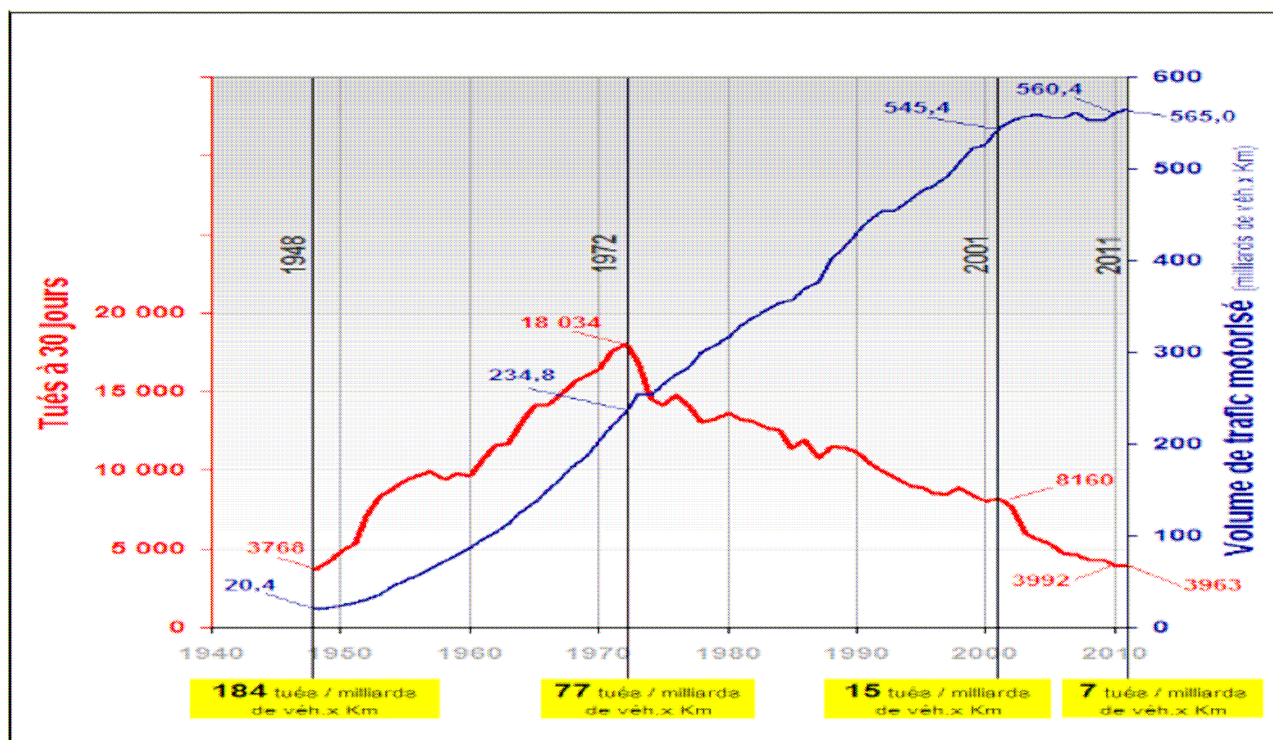
Le graphe ci-après superpose la courbe de la mortalité routière sur une longue période et la courbe de progression des volumes annuels du trafic routier (en km circulés). Jusqu'en 1972 la mortalité routière augmente avec le trafic (2,4 fois moins vite). Après l'inversion de tendance de 1973 et jusqu'en 2001, elle est divisée par 2,2 alors que le trafic est multiplié par 2,3.

Depuis 2002, la mortalité routière a été divisée par 2,1 alors que le volume de trafic a été multiplié par 1,04. Ce tassement des trafics ressort de plusieurs facteurs combinés : ralentissement de l'expansion des réseaux, saturation de la motorisation des ménages, congestion chronique de certains segments du réseau, augmentation (limitée) des offres modales alternatives pour le passager comme pour le fret. De plus, il a été observé que l'étalement dans l'année et dans la semaine des déplacements non contraints et autres trajets de loisirs a modifié profondément depuis les années 2002-2003 la saisonnalité de la mortalité routière. Certains week-ends ou ponts dits « de grande circulation » dans les années 90, marqués alors par des pics d'accidentalité, sont devenus des séquences neutres voire des séquences de moindre mortalité routière.

A travers l'évolution de l'indicateur du nombre de tués par milliards de kilomètres parcourus, les progrès accomplis entre 1948 et 2011 sont nets :

- **184 tués par milliards de km circulés en 1948 ;**
- **77 en 1972 ;**
- **15 en 2001 ;**
- **plus que 7 en 2011.**

4.4 - Évolution comparée du trafic et de la mortalité routière de 1948 à 2011



Source : ONISR, fichier des accidents et SOeS, rapport de la commission des comptes des transports de la nation. Pour s'affranchir des changements de définition (passage du tué à 3 j au tué à 6 j en 1967, puis au tué à 30 j en 2004), les effectifs de tués et blessés ont tous été convertis en équivalents à 30 j. Pour les années antérieures à 2006, les données de volumes de trafics sont tirées des travaux de J. ORSELLI

4.5 - Les grandes mesures de la sécurité routière

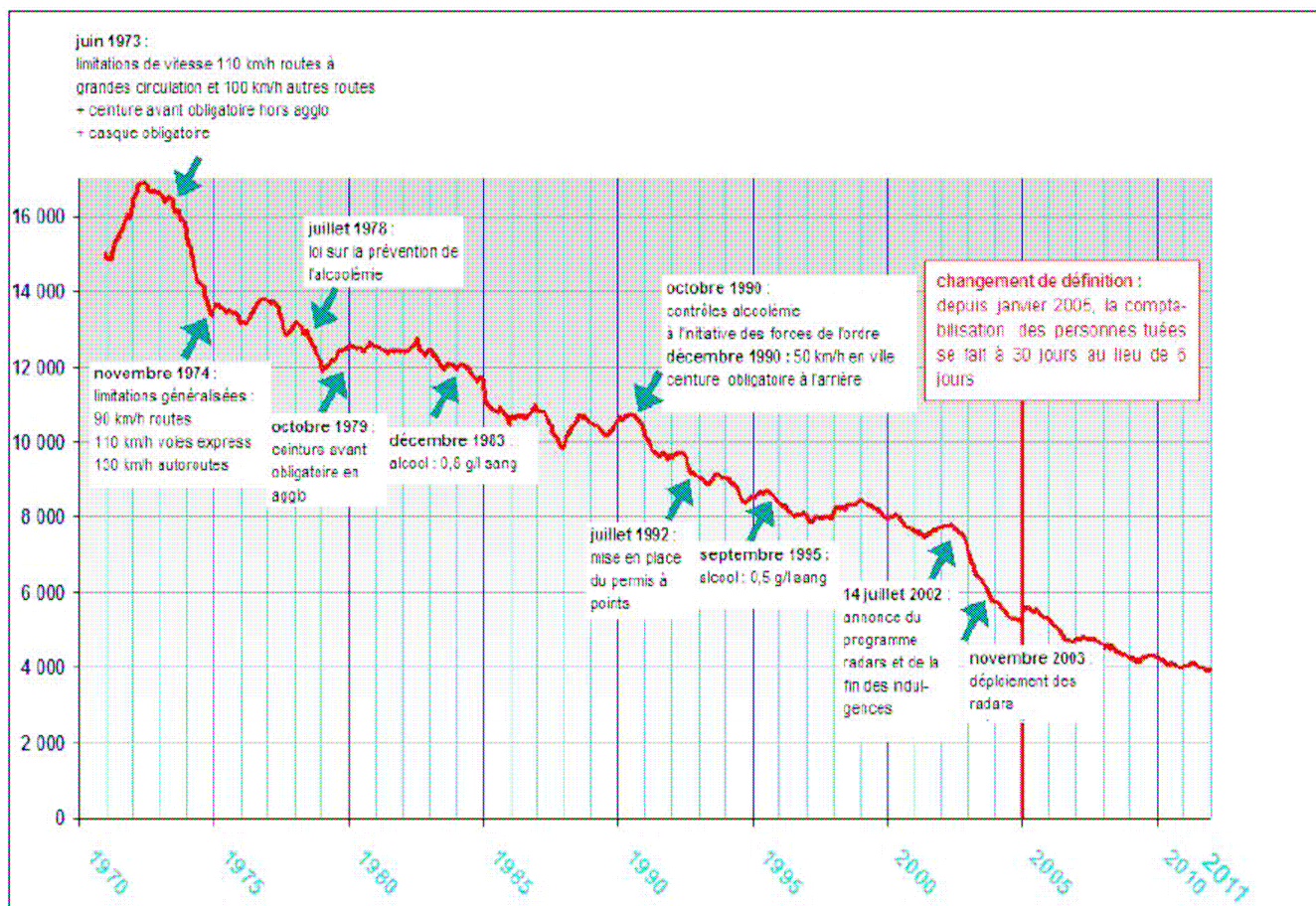
Les progrès observés en sécurité routière ont été obtenus en agissant sur trois facteurs fondamentaux d'un accident qui se combinent et éventuellement interagissent : l'infrastructure (conception et entretien), les véhicules (sécurité passive et active), les comportements des usagers (formation, communication, respect des règles, etc.) ; auxquels il convient d'ajouter un quatrième facteur, à savoir, les progrès des services de secours et de soins.

L'accidentologie mondiale, si elle a su modéliser la relation vitesse moyenne versus accidentalité (et mortalité) à l'échelle de grands réseaux nationaux, n'a pas produit de modèle global permettant de répartir l'imputation des progrès de sécurité routière observés dans la période moderne entre ces facteurs.

Le graphique rappelle, au regard de la courbe de la mortalité routière, la chronologie des mesures clés de sécurité routière qui sont venues encadrer l'usage de la route depuis les années 70, dans les domaines suivants : vitesse, alcool au volant, casque et ceinture de sécurité, contrôle automatisé. Ainsi qu'une mesure plus structurelle, l'instauration du permis à points à la mi-1992.

4.6 - Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine de 1970 à 2011

(En glissement annuel)



Source : ONISR, fichier des accidents. Pour s'affranchir des changements de définition (passage du tué à 3 j au tué à 6 j en 1967, puis au tué à 30 j en 2004), les effectifs de tués et blessés ont tous été convertis en équivalents à 30 j. La mortalité est donnée chaque mois sur « 12 mois glissants » (cumul de la mortalité effective de ce mois et des 11 précédents), ce qui permet de désaisonnaliser de façon sommaire des séries fortement saisonnières. Mais le chiffre donné au mois m correspond ainsi à une période de 12 mois centrée à la fin du mois $[m-5]$; il y a un double effet de lissage et de décalage, à considérer dans l'interprétation.

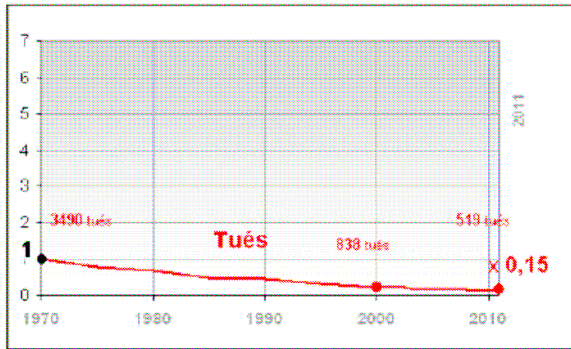
4.7 - Évolution de la mortalité par catégorie d'usagers

4.7.1 - Les piétons et les cyclistes

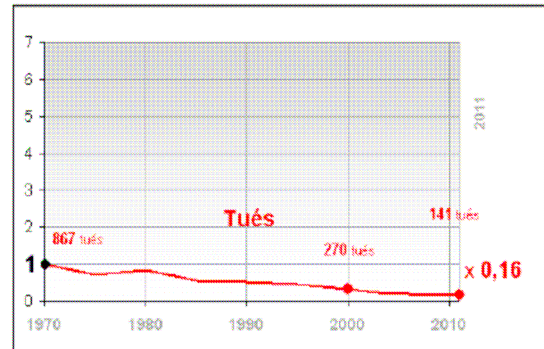
Depuis 1970, la mortalité des piétons a été divisée par 7. Les évolutions sur cette période sont régulières. Entre 2000 et 2011, la baisse observée est de -38%.

Concernant les cyclistes, leur mortalité a été divisée par 6 avec une baisse plus marquée à partir de 1980. Entre 2000 et 2011, la baisse est de -48%. Après les cyclomoteurs, ces deux catégories d'usagers enregistrent les plus fortes baisses depuis 1970.

**EVOLUTION DE LA MORTALITE DES PIETONS
(BASE 100 – ANNEE 1970) – ANNEES 1970 A 2011**



**EVOLUTION DE LA MORTALITE DES CYCLISTES
(BASE 100 – ANNEE 1970) – ANNEES 1970 A 2011**



4.7.2 - Les véhicules motorisés

Sur ces 40 dernières années, le parc des voitures de tourisme a augmenté d'un facteur 2,6 alors que la mortalité routière correspondante a été divisée par plus de 3. Le facteur de réduction de la mortalité rapportée à 10 000 voitures de tourisme du parc est de 10,3.

Le segment des cyclomoteurs (deux-roues motorisés de moins de 50 cm³ de cylindrée) est largement déclinant avec une division du parc par 5 (de l'indice 1 à l'indice 0,2) en 41 ans. Dans le même temps, la mortalité a été divisée par 10 (de l'indice 1 à l'indice 0,1). Encore populaire dans les années 1970, ce mode de déplacement n'est pratiquement plus utilisé.

Le facteur de réduction de la mortalité rapporté à 10 000 cyclomoteurs du parc est de 2,4.

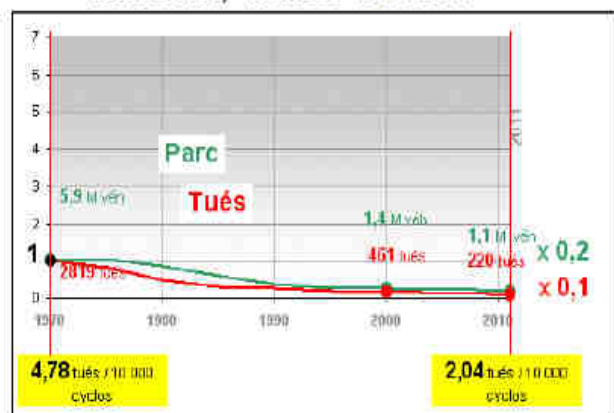
Le parc des motocyclettes (deux-roues motorisés à partir de 50 cm³ de cylindrée) a été multiplié par 6,7 avec une nette accélération au milieu des années 90. Cependant dans le même temps, la mortalité des motocyclistes, en forte hausse jusqu'en 1980, est depuis lors sur une tendance longue de lente régression. Au total, elle a néanmoins été multipliée par 2,3. En 2000, les usagers de deux-roues motorisés ne représentaient encore que 11% de la mortalité routière; en 2011, ils dépassent 19%. Le facteur de réduction de la mortalité rapporté à 10 000 motocyclettes est de 2,9.

Pour les poids lourds, leur parc a très peu augmenté (facteur multiplicatif de 1,1 soit +10%). La mortalité dans les poids lourds a été divisée par plus de 3. Le facteur de réduction de la mortalité rapporté à 10 000 poids lourds est de 4,1.

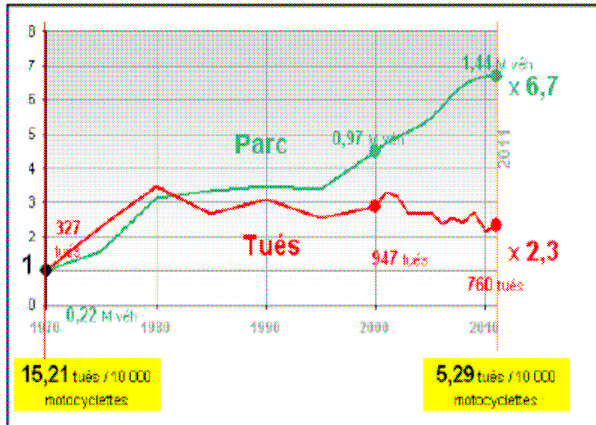
**EVOLUTION COMPAREE DU PARC ET DE LA MORTALITE DANS LES VOITURES DE TOURISME
(BASE 100 – ANNEE 1970) – ANNEES 1970 A 2011**



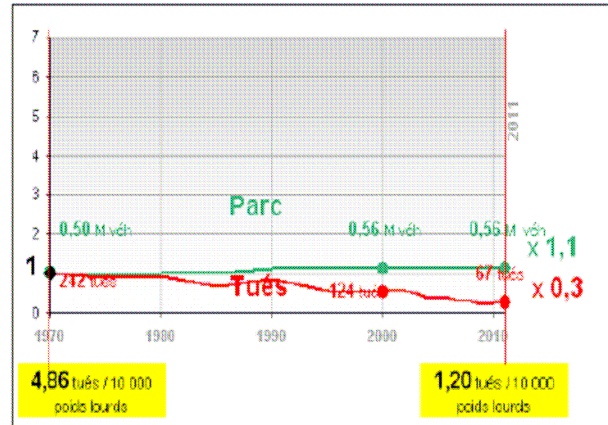
EVOLUTION COMPAREE DU PARC ET DE LA MORTALITE DES CYCLOMORISTES (BASE 100 – ANNEE 1970) – ANNEES 1970 A 2011



EVOLUTION COMPAREE DU PARC ET DE LA MORTALITE DES MOTOCYCLISTES (BASE 100 - ANNEE 1970) - ANNEES 1970 A 2011



EVOLUTION COMPAREE DU PARC ET DE LA MORTALITE DANS LES POIDS LOURDS (BASE 100 - ANNEE 1970) - ANNEES 1970 A 2011

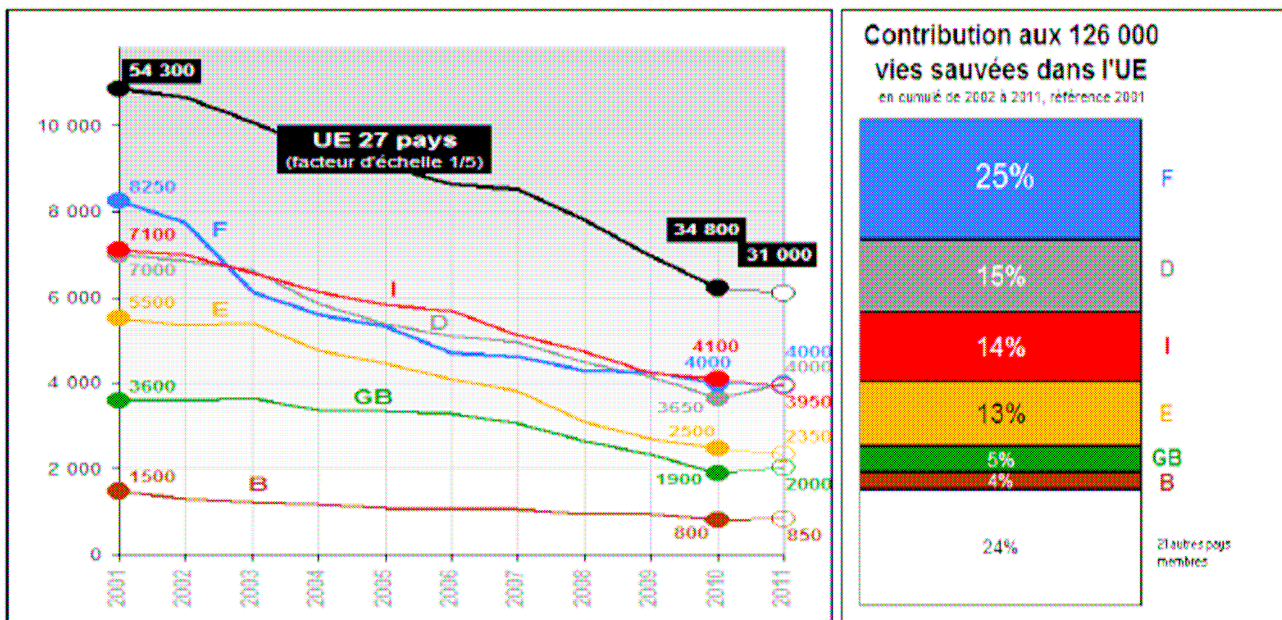


4.7.3 - La France dans l'Europe de la sécurité routière

Au titre de l'année 2010, le nombre de personnes tuées par million d'habitants (indicateur de santé publique) pour l'ensemble de l'Union européenne est de 62 (données 2010 Eurostat). La France occupe le 11^{ème} rang avec un nombre de personnes par million d'habitants de 64.

Le graphique de gauche ci-dessous donne, pour l'ensemble européen ainsi que pour la France (F) et ses 6 principaux voisins dans l'Union européenne, l'évolution de la mortalité routière de 2001 à 2011. L'on peut noter les progrès exceptionnels enregistrés par la France en 2002 et 2003, avec des taux de gain absolument inédits. Depuis lors, le rythme de réduction de l'accidentalité français est assez semblable à celui de ses voisins, l'Italie (I) ou l'Allemagne (D).

4.7.4 - Évolution de 2001 à 2011



Les effectifs sont arrondis à la cinquantaine - 2011 = estimations provisoires sauf France

Le graphique de droite impute à la France seule, le quart des gains de sécurité routière (126 000 vies épargnées cumulées de 2002 à 2011 dans l'Union européenne), en référence à l'année 2001. Ce surgain français découle pour l'essentiel du début de période (2002 et 2003).

5 – ETUDE STATISTIQUE DES ENJEUX EN ÎLE-DE-FRANCE

(De 2006 A 2010)

5.1 - Quelques définitions

- Un **accident corporel** de la circulation routière provoque au moins une victime, survient sur une voie ouverte à la circulation routière et implique au moins un véhicule. Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.
- **Impliqués** : personnes ou catégories administratives de véhicules ayant pris part à un accident corporel.
- **Indemnes** : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical
- **Victimes** : impliqués non indemnes

Notions de gravité à compter du 1^{er} janvier 2005 :

- **Tués** : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident. Pour obtenir le nombre de tués à 30 jours à partir du nombre de tués à 6 jours, on utilise un coefficient multiplicateur de 1.069.
- **Blessés** : victimes non tuées (les personnes qui décèdent après les 30 jours sont considérées comme des blessés).
- **Blessés hospitalisés (BH)** : blessés dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation.
- **Blessés non hospitalisés (BNH)** : blessés dont l'état nécessite un traitement médical sans hospitalisation ou avec hospitalisation de 0 à 24 heures.

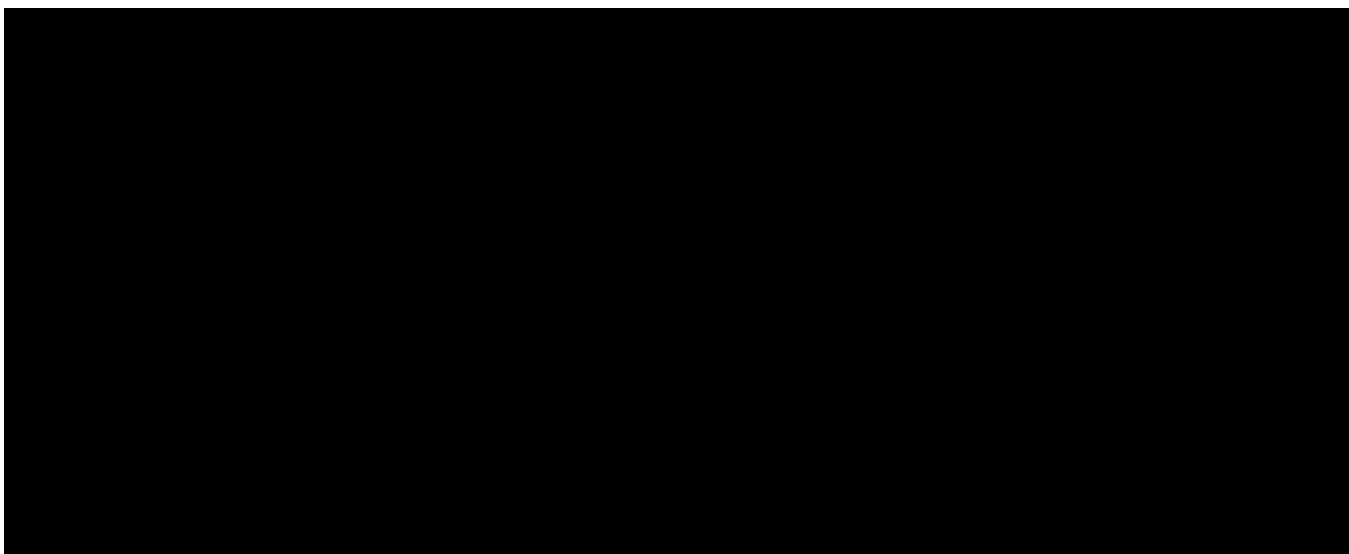
5.2 - Quelques précisions

Les différentes catégories d'usagers de véhicules sont classées comme suit :

- Vélos**
- Deux roues motorisés (2RM)** : cyclomoteur, scooters (toutes cylindrées), moto (toutes cylindrées)
- Véhicule léger (VL)**, VL seul, VL + caravane, VL + remorque, voiturette, quad > 50cm³
- Véhicule utilitaire (VU)**, dont le poids est supérieur à 1.5 tonnes et inférieur à 3.5 tonnes), VU seul, VU + caravane, VU + remorque.
- Poids Lourd (PL)** : PL seul, tracteur routier + remorque, tracteur routier seul, tracteur routier/semi-remorque.
- Transport Collectif (TC)** : TC de personnes (bus, car, train, tramway)
- Autre engin spécial, tracteur agricole,...**

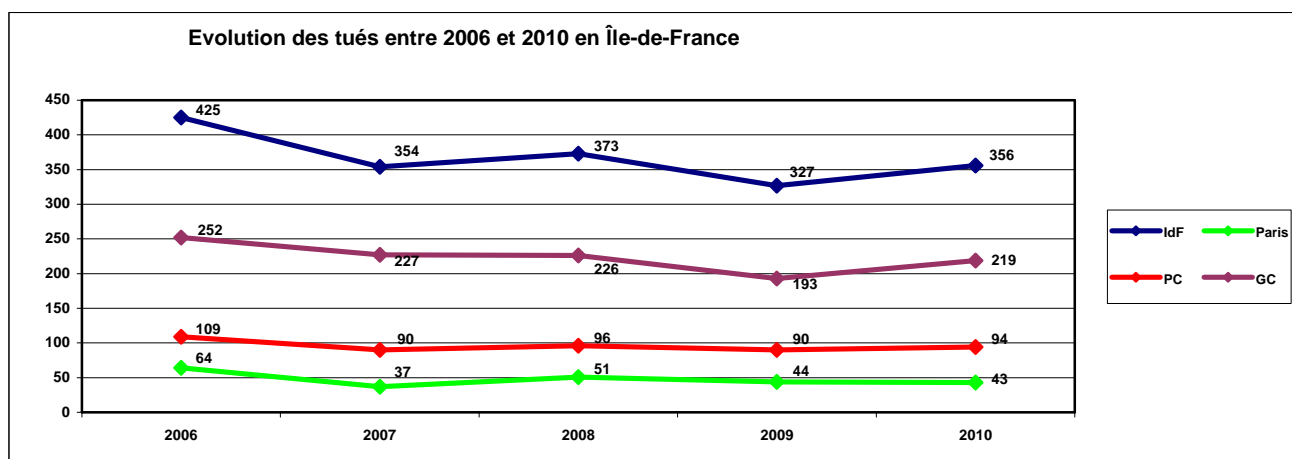
5.3 - Évolution des accidents

Les graphes ci-dessous montrent l'évolution des accidents, des tués et des blessés sur la période de 2006 à 2010 pour l'Île-de-France, Paris, la petite couronne et la grande couronne. Le taux de croissance annuel moyen est également indiqué.



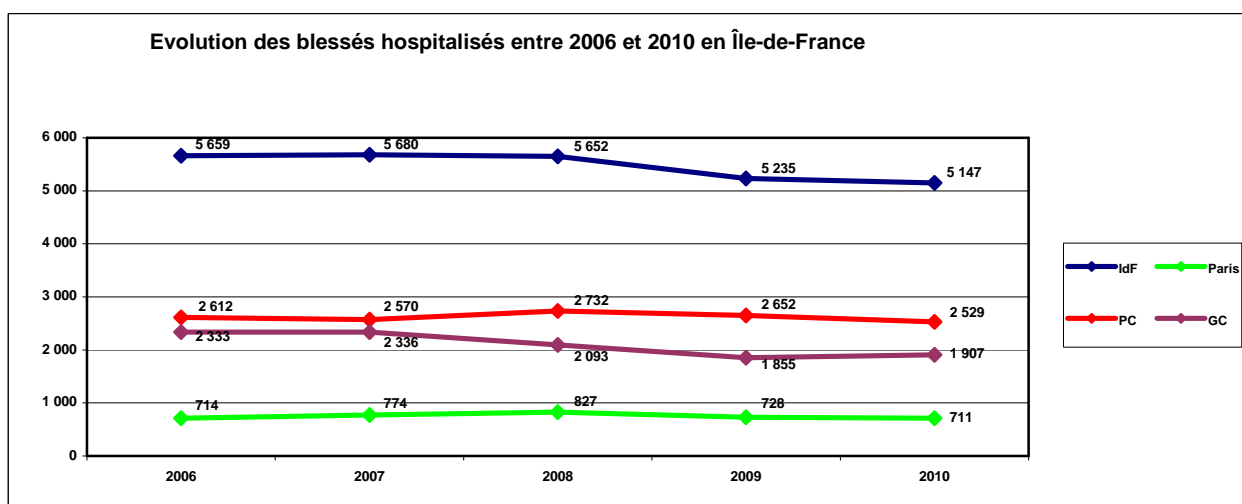
Taux de croissance annuel moyen d'accidents : Île de France -2,7% / Paris -2,6% / PC -1,0% / GC -5,4%

5.3.1 - Évolution des tués



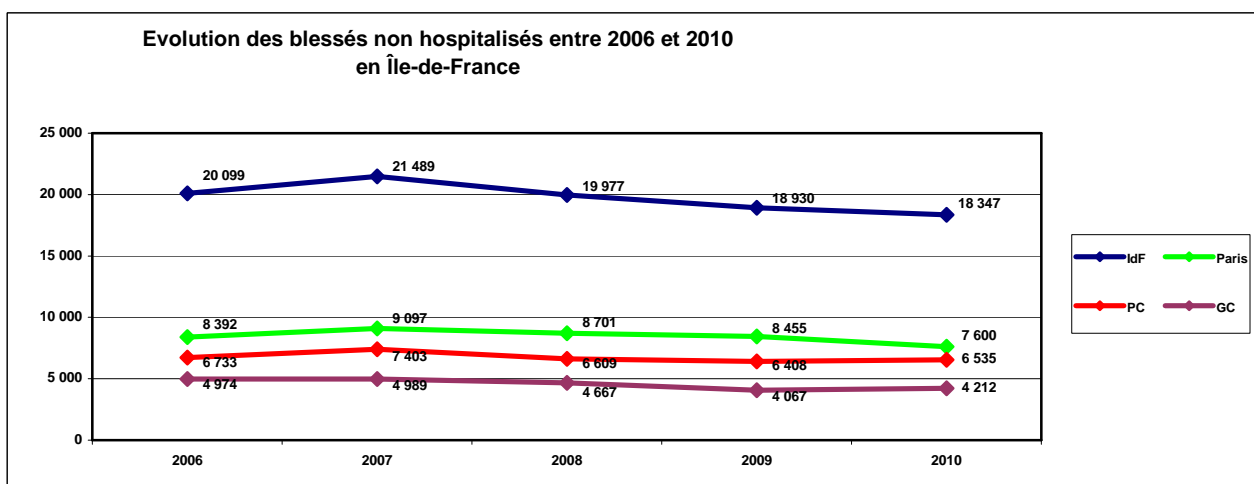
Taux de croissance annuel moyen de tués : Île-de-France -4,5% / Paris -7,3% / PC -3,1% / GC -4,5%

5.3.2 - Évolution des blessés hospitalisés



Taux de croissance annuel moyen de blessés hospitalisés : Île-de-France -2,7% / Paris -0,7% / PC -0,3% / GC -6,3%

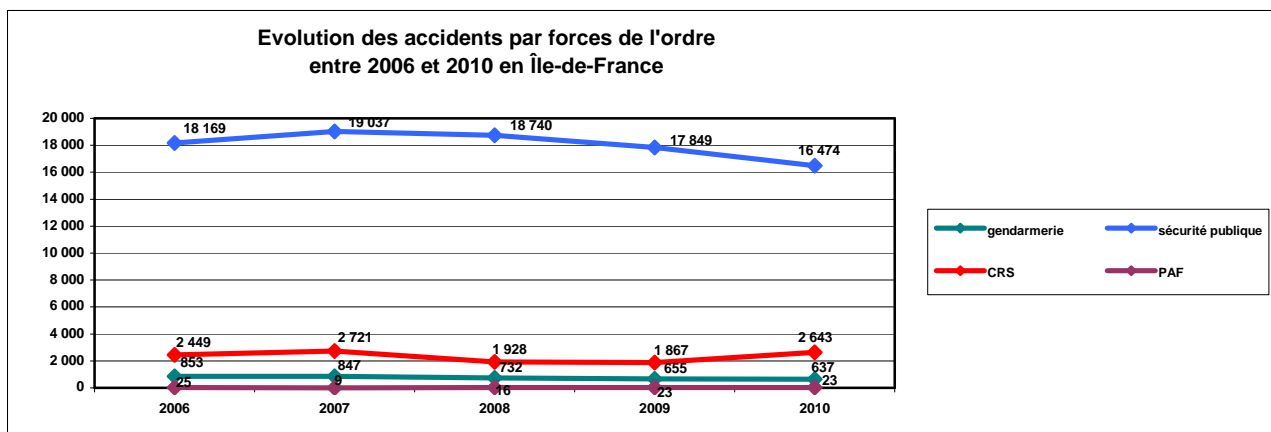
5.3.3 - Évolution des blessés non-hospitalisés



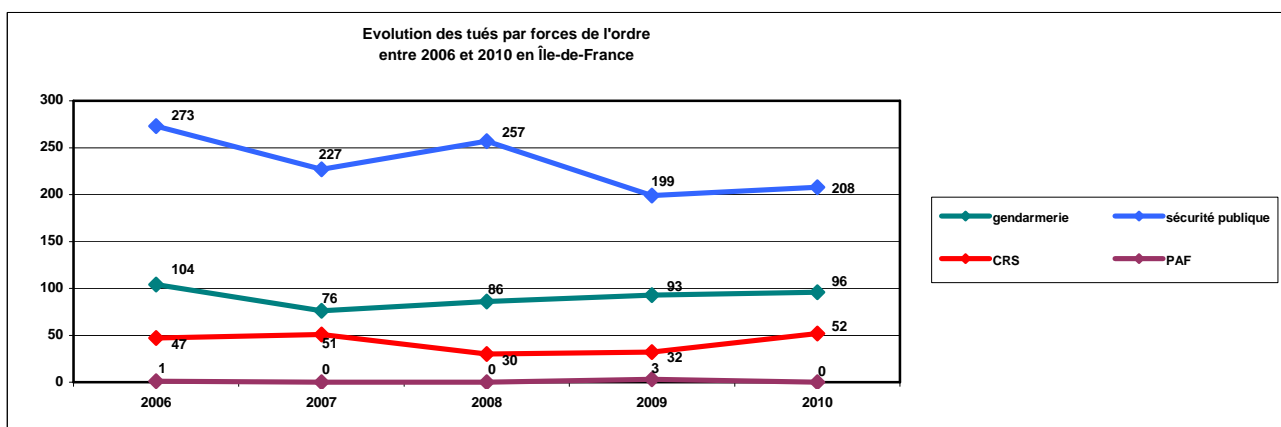
Taux de croissance annuel moyen de blessés non hospitalisés : Île-de-France -3,1% / Paris -2,6% / PC -2,1% / GC -5,3%

Les graphiques ci-dessous montrent l'évolution des accidents, tués et blessés sur la période de 2006 à 2010 suivant les voiries gérées par les forces de l'ordre. Ils comprennent aussi le taux de croissance annuel moyen.

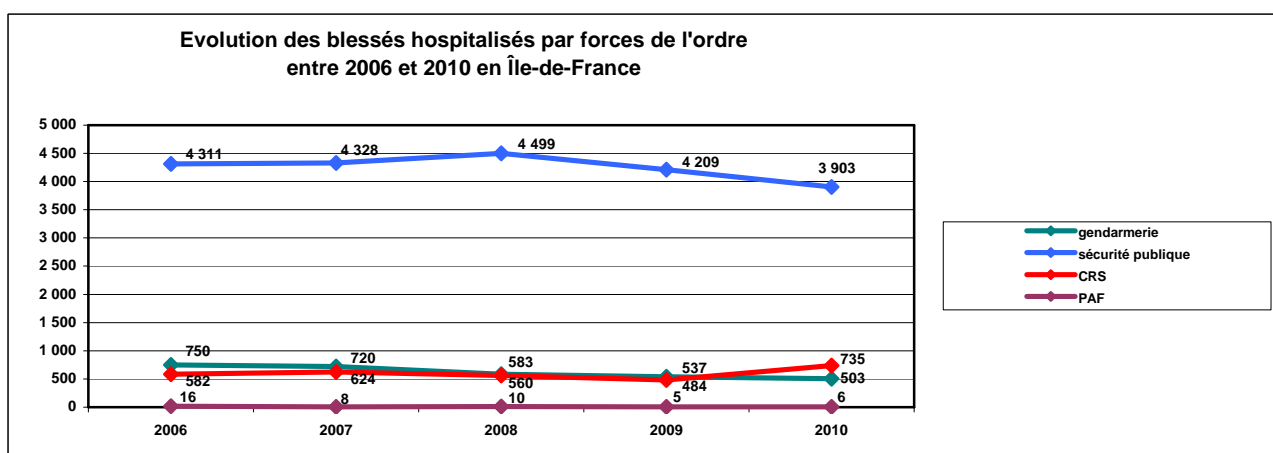
5.4 - Évolution des accidents par les forces de l'ordre (tués et blessés)



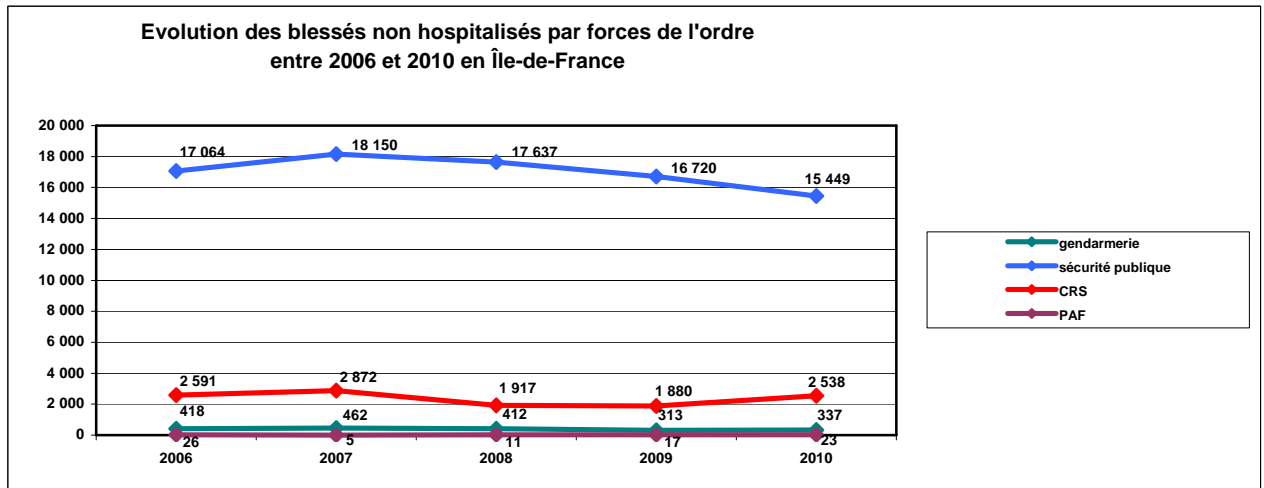
Taux de croissance annuel moyen d'accidents :
Gendarmerie -8,4% / Sécurité publique -2,5% / CRS -2,0% / PAF 5,2%



Taux de croissance annuel moyen de tués :
Gendarmerie 0,1% / Sécurité publique -6,8% / CRS -2,1% / PAF 12,5%



Taux de croissance annuel moyen de blessés hospitalisés :
Gendarmerie 10,9% / Sécurité publique -2,2% / CRS -2,8% / PAF -25,6%



Taux de croissance annuel moyen de blessés non hospitalisés :
Gendarmerie -8,0% / Sécurité publique -2,7% / CRS -4,7% / PAF-3,7%

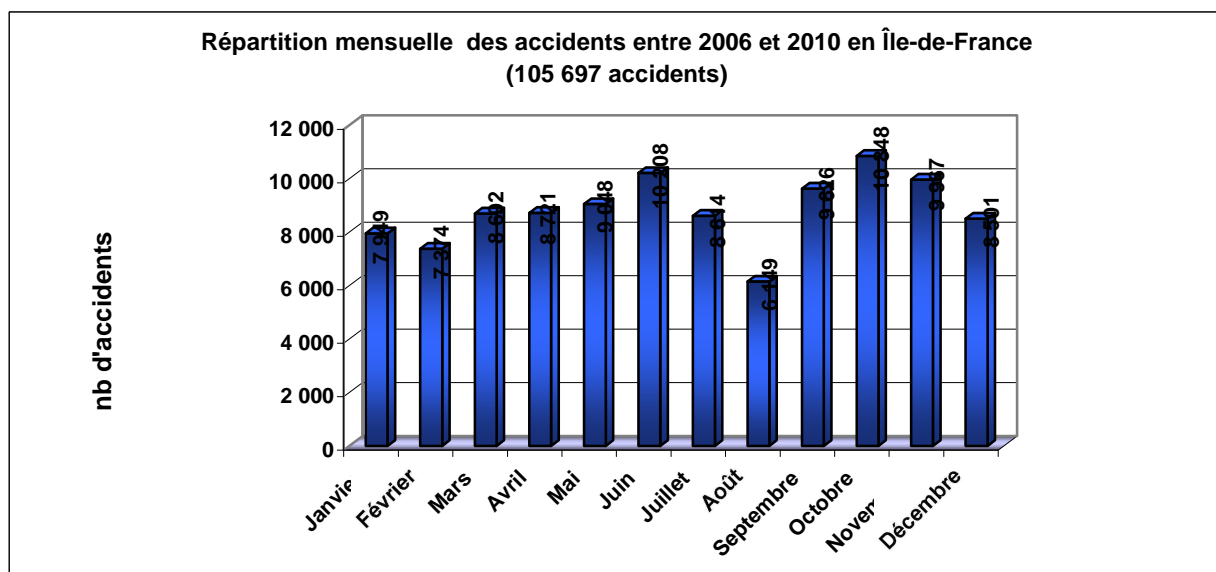
Les nombres d'accidents, tués, blessés hospitalisés, blessés non hospitalisés ont baissé sur la période [2006-2010] respectivement par année de 3%, 5%, 3% et 3%. Cette baisse est plus significative en grande couronne: en moyenne -5% d'accidents par an, -5% de tués par an, -6% de blessés hospitalisés par an, -5% de blessés non hospitalisés par an.

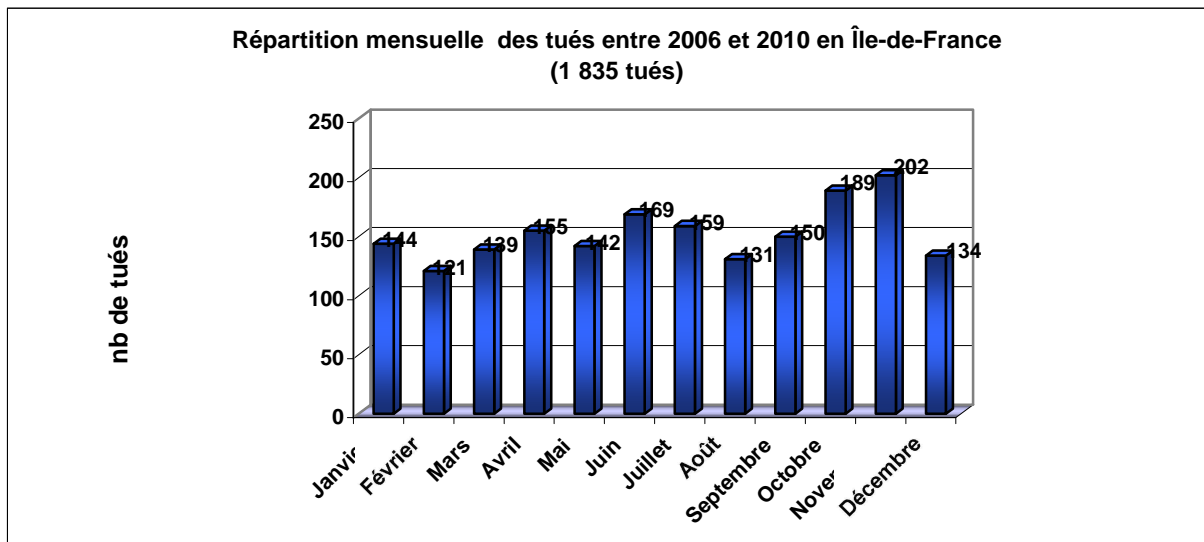
La baisse de ces quatre indicateurs est plus faible pour la petite couronne. Pour Paris, la baisse du nombre de tués est importante : -7% en moyenne par an.

En milieu urbain (zone sécurité publique), le nombre de tués a fortement diminué entre 2006 et 2010: - 7% en moyenne par an. Le nombre de blessés hospitalisés et non hospitalisés n'a baissé que de 2 et 3% en moyenne par an. En milieu rural (zone gendarmerie), le nombre de tués est stable mais la baisse des nombres de blessés hospitalisés et non hospitalisés est significative (-11% et -8%). Sur le réseau rapide (zone CRS), les indicateurs A, T, BNH connaissent une légère baisse : -2%; -2%; -5%. Le nombre de BH est en augmentation de 3% en moyenne par an.

5.5 - Quand ?

5.5.1 - Répartition mensuelle des accidents et des tués

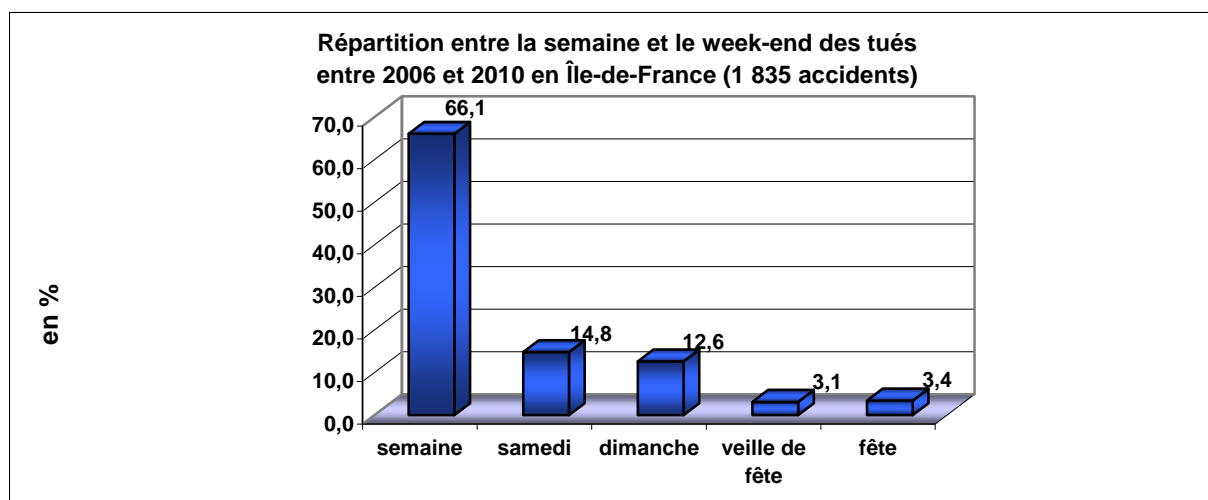
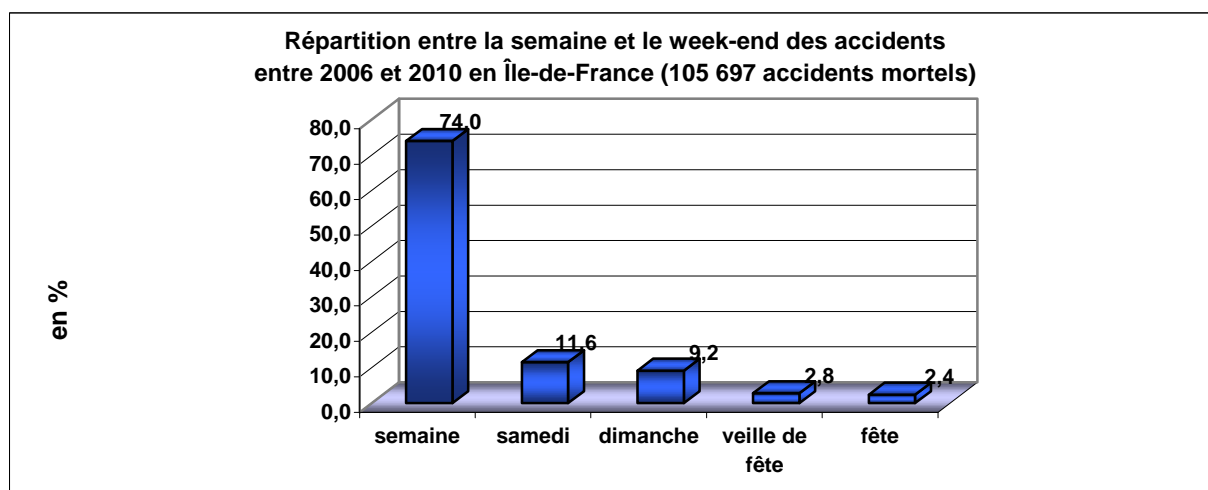




Les mois de juin, septembre, octobre, novembre sont les plus accidentogènes de l'année. Les mois de juin, octobre, novembre sont les plus meurtriers.

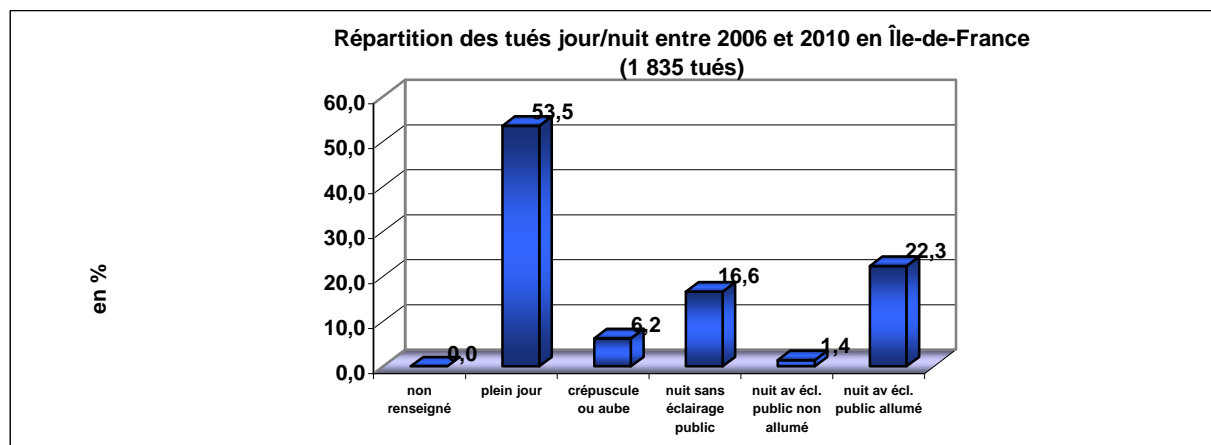
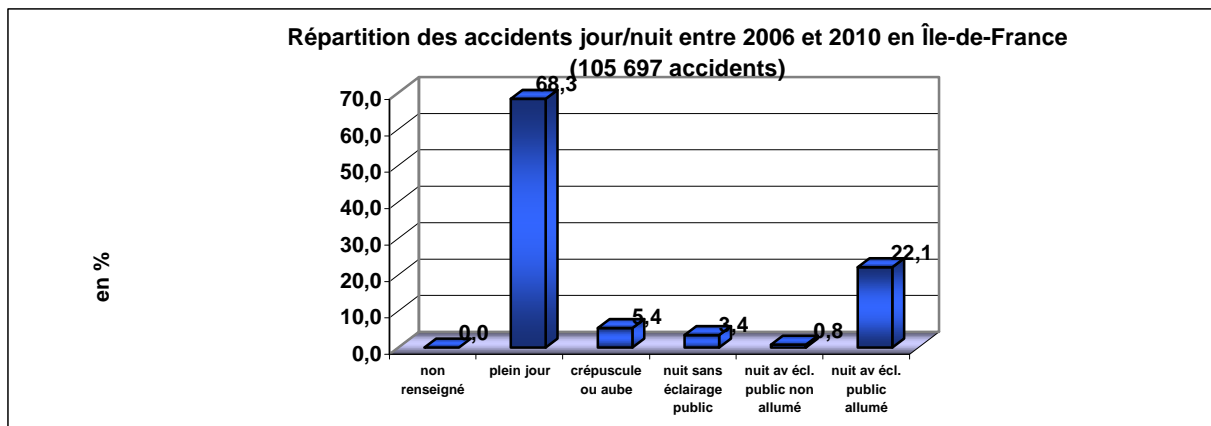
- 74% des accidents et 66% des tués ont lieu en semaine.
- 68% des accidents et 54% des tués se déroulent en plein jour.
- Seulement 3% d'accidents et 17% de tués se produisent la nuit sans éclairage public.

5.5.2 - Répartition des accidents et des tués entre la semaine et le week-end

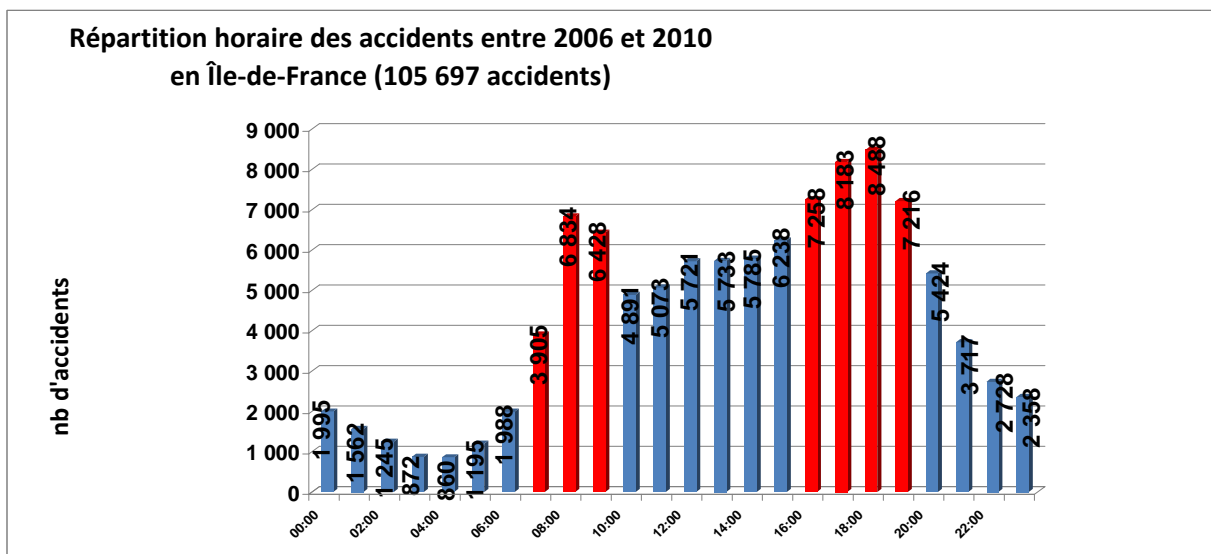


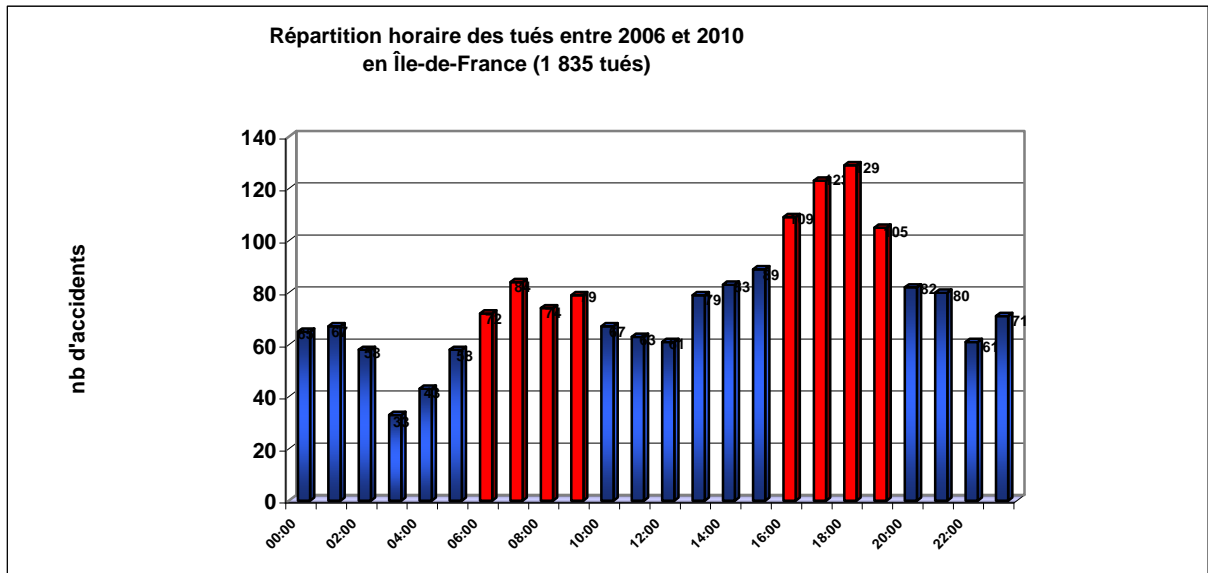
Le samedi et le dimanche, 21% des accidents se déroulent entre 23h et 7h (contre 11% en moyenne sur tous les jours de la semaine). 39% des tués entre 23h et 7h le samedi et le dimanche contre 25% sur le total de la semaine.

5.5.3 - Répartition des accidents et des tués entre le jour et la nuit

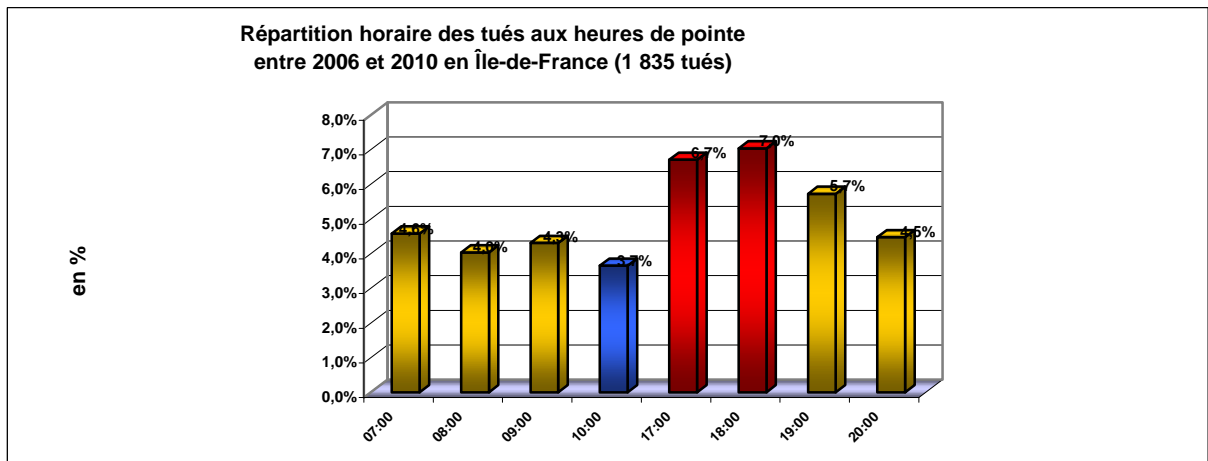
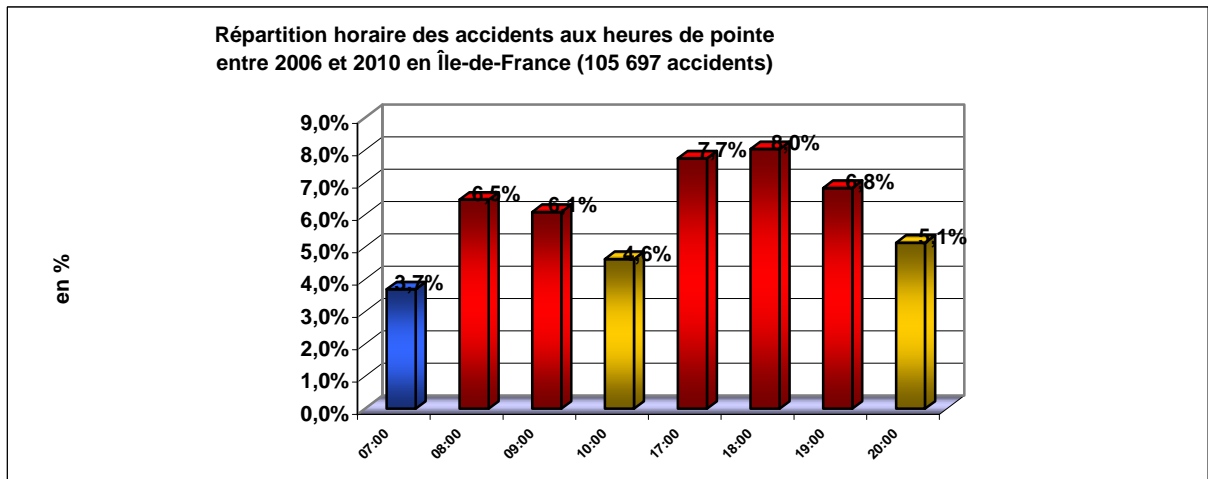


5.5.4 - Répartition horaire des accidents et des tués





5.5.5 - Répartition des accidents et des tués en heures de pointe



48,5% des accidents ont lieu en période de pointe 7-10h et 17-20h et 40,5 % des tués en période de pointe 7-10h et 17-20h

46% des accidents ont lieu en période de pointe, entre 7h et 10h et entre 16h et 20h. Sur ces créneaux horaires, on compte 38% des tués.

Les pics d'accidents aux heures de pointes du matin et du soir, sont très marqués pour les utilisateurs de deux-roues motorisés de cylindrée supérieure à 125 cc.

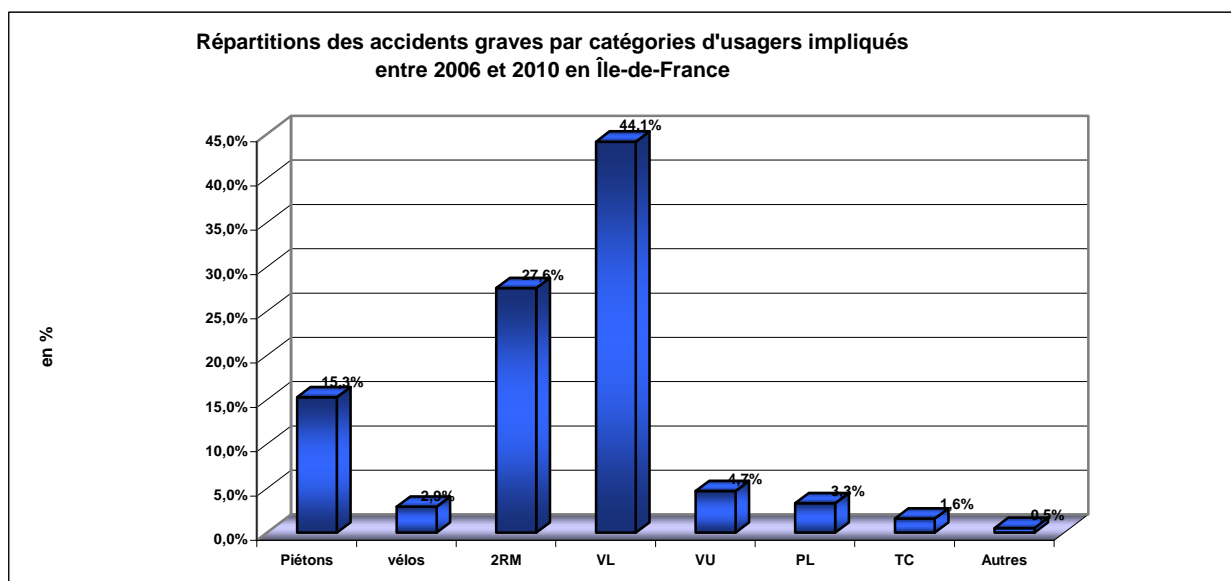
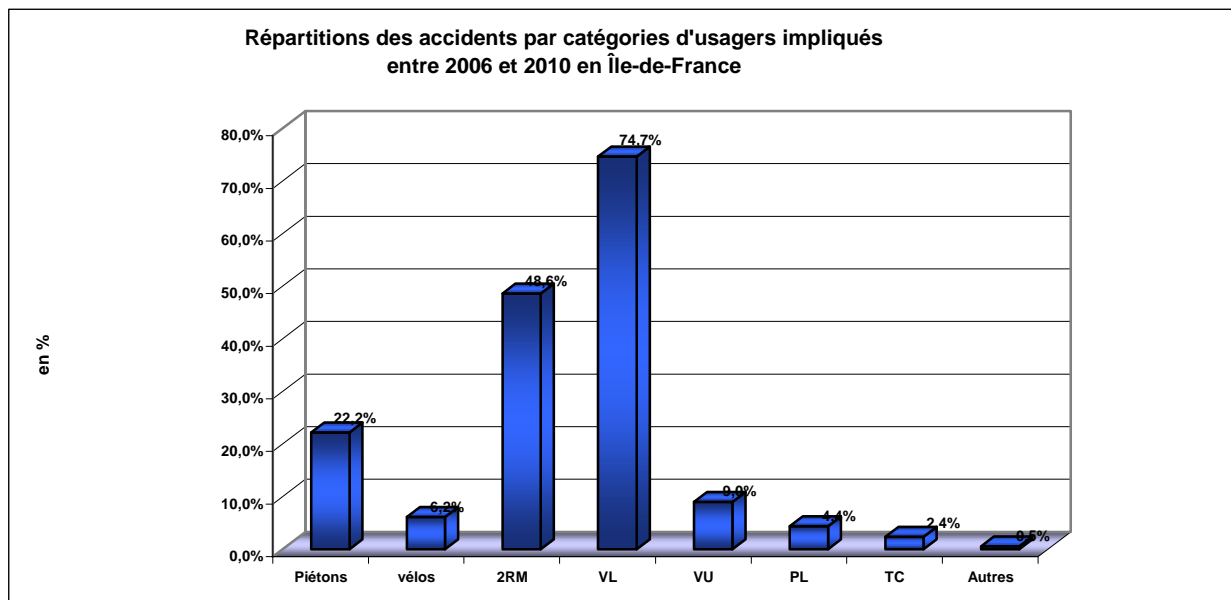
Les principaux motifs de déplacement pour les accidents de deux-roues motorisés sont des trajets « promenade / loisirs » (38%), « domicile / travail » (28%) et « utilisation professionnelle » (18%). Les accidents liés aux déplacements dans un cadre professionnel (domicile / travail et utilisation professionnelle), représentent presque la moitié des accidents (46%)

En Île-de-France, le deux-roues motorisé n'est présumé responsable que dans 39% des accidents l'impliquant. Les deux-roues motorisés de petite cylindrée sont déclarés nettement plus souvent responsables que les autres cylindrées dans les accidents. Les jeunes usagers de deux-roues motorisés sont également retenus plus responsables (44%). Les conflits deux-roues motorisés / VL représentent les 2/3 des accidents corporels de deux-roues motorisé en Île-de-France. De plus, les conflits deux-roues motorisés/piétons sont loin d'être négligeables dans la mesure où ils représentent 10% des accidents corporels deux-roues motorisés en Île-de-France. L'accident se produit sans changement de direction du deux-roues motorisé dans 50% des accidents, dans une situation de dépassement pour 10% des cas, dans le même sens - même file que l'autre usager impliqué pour 10% des cas.

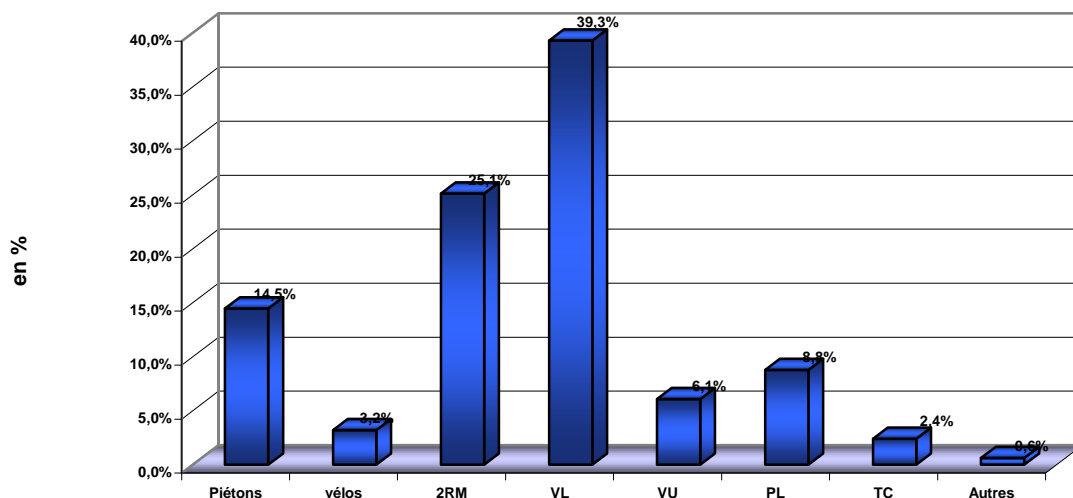
5.6 - Qui ?

Sur la période 2006-2010, le nombre d'accidents est de 105 697 et le nombre d'usagers impliqués dans ceux-ci est de 225 943. Les pourcentages sont ici calculés en fonction du montant total d'accidents.












5.6.1 - Répartition des accidents et des tués par catégories d'usagers














Répartitions des accidents mortels par catégories d'usagers impliqués entre 2006 et 2010 en Île-de-France














5.6.2 - Répartition des conflits par catégorie d'usagers












							Train Tramway	autres
	0.6%	0.1%						
	4.9%	0.6%	1.8%					
	15.6%	3.9%	32.6%	20.2%				
	0.4%	0.2%	1.0%	2.6%	0.2%			
	0.2%	0.1%	0.2%	0.3%	0.0%	0.0%		
Train Tramway	-	-	-	-	-	-	-	
autres	0.7%	0.1%	0.5%	1.0%	0.1%			
Véhicule seul		0.5%	8.1%	7.5%	0.3%			0.2%

5.6.3 - Répartition des conflits par catégorie d'utilisateurs dans les accidents graves

							Train Tramway	autres
	93	46						
	1 218	120	386					
	4 860	801	7 893	4 663				
	221	77	374	721	89			
	83	20	41	78	2	1		
Train Tramway	2		1	6	1		1	
autres	313	35	152	258	17	1		18
Véhicule seul		110	2 160	2 381	91	5		85

							Train Tramway	autres
	0.4%	0.2%						
	4.7%	0.5%	1.5%					
	18.8%	3.1%	30.5%	18.0%				
	0.9%	0.3%	1.4%	2.8%	0.3%			
	0.3%	0.1%	0.2%	0.3%	0.0%	0.0%		
Train Tramway	0.0%		0.0%	0.0%	0.0%		0.0%	
autres	1.2%	0.1%	0.6%	1.0%	0.1%	0.0%		0.1%
Véhicule seul		0.4%	8.3%	9.2%	0.4%	0.0%		0.3%

5.6.4 - Répartition des conflits par catégorie d'utilisateurs dans les accidents mortels

							Train Tramway	autres
	0,4%	0,2%						
	3,9%	0,2%	1,1%					
	14,3%	2,3%	20,8%	16,3%				
	3,9%	1,3%	3,4%	5,7%	0,7%			
	0,6%	0,3%	0,3%	0,6%	0,1%			
Train Tramway				0,1%				
autres	1,4%	0,3%	0,6%	1,0%				0,1%
Véhicule seul		0,4%	12,5%	15,3%	0,6%	0,1%		3,6%

Sur l'ensemble des accidents, on constate 33% de conflits « VL- Deux-roues motorisés », 20% de conflits « VL-VL », 16% de « VL-piétons », 8% de VL seul, 8 % de deux-roues motorisé seul et 5% de « deux-roues motorisé-piétons ».

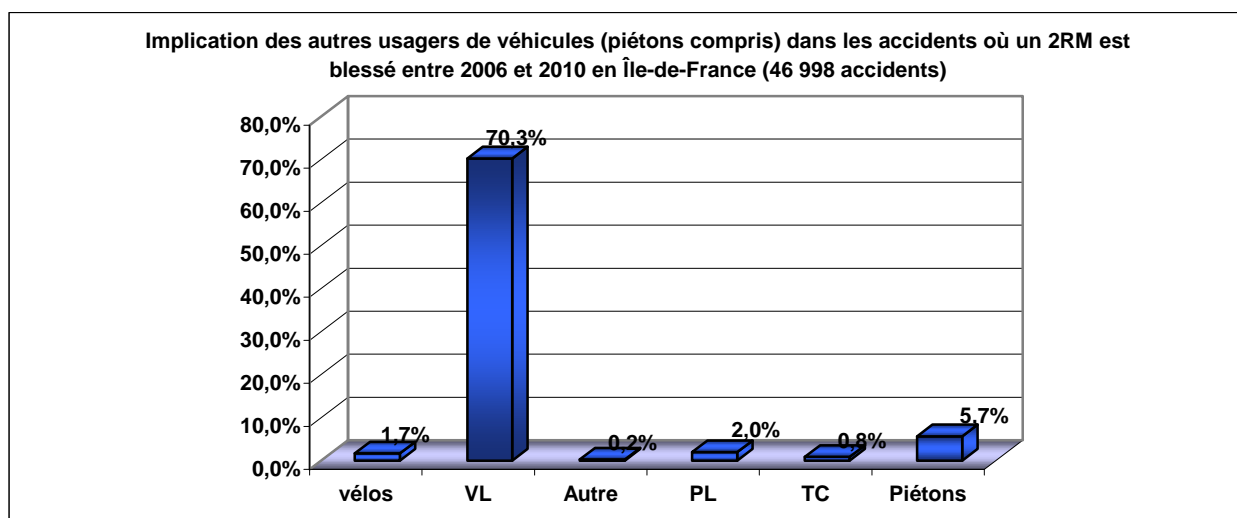
Pour les accidents mortels, la part des conflits n'impliquant qu'un seul véhicule (VL ou deux-roues motorisés) augmente nettement : 21% de conflits « VL- deux-roues motorisé »; 16% de « VL-VL »; 15% de VL seul; 14% de « VL-piétons »; 13% de deux-roues motorisé seul.

5.7 - En résumé

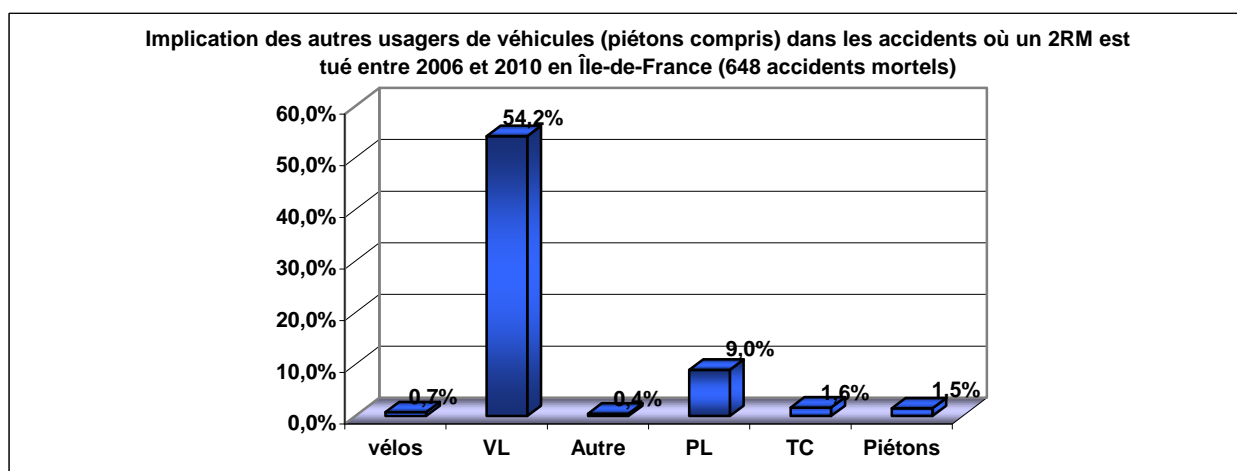
- Dans 45% des accidents le conducteur du deux-roues motorisé est blessé et tué dans 37% des accidents mortels.
- Dans 29% des accidents l'utilisateur de véhicule léger est blessé et tué dans 33% des accidents mortels.
- Dans 22% des accidents le piéton est blessé et tué dans 23% des accidents mortels.
- Dans 6% des accidents le cycliste est blessé et tué dans 5% des accidents mortels.

5.8 - Répartition des implications des autres usagers dans les accidents où un usager précis est blessé ou tué

5.8.1 - Les deux-roues motorisés



Un usager de véhicule léger ou utilitaire est impliqué dans plus de 2/3 des accidents où un conducteur de deux-roues motorisé est blessé et plus de la moitié des accidents où un conducteur de deux-roues motorisé est tué. La proportion d'usagers de poids lourds impliqués est de 9% dans les accidents mortels de deux-roues motorisés.



Il est à noter que dans près d'un tiers des accidents où un motocycliste est tué, aucune autre catégorie d'usagers n'est impliquée (conflits deux-roues motorisés contre deux-roues motorisés ou deux-roues motorisé seul).

La tranche d'âge des 15/24 ans représente 28% des tués et 34% des blessés hospitalisés. Les deux-roues motorisés de petite cylindrée engendrent une large majorité de victimes.

La tranche d'âge des 25/44 ans dite des « Jeunes actifs » représente 54% des tués et 49% des blessés hospitalisés. La majorité des victimes concerne les deux-roues motorisés de cylindrées supérieures à 125 cm³.

Les petites cylindrées engendrent davantage de victimes, mais se sont les grosses cylindrées qui produisent le plus de décès. Contre toute idée reçue concernant les engins genre « scooters », parmi les cylindrées supérieures à 50 cm³, c'est le genre « motocyclette » qui engendre à lui seul 84% des tués et 74% des blessés hospitalisés.

Dans 28% des accidents de deux-roues motorisés de cylindrée supérieure à 125 cm³, le conducteur possède son permis depuis moins de 3 ans.

Les principaux motifs de déplacement impliquant des deux-roues motorisés dans un accident corporel en Île-de-France sont les trajets « promenade - loisirs » (38%), « domicile - travail » (près de 28%) et « utilisation professionnelle » (18%), ce qui est tout à fait spécifique de la région Île-de-France. L'utilisation du deux-roues motorisés est différente entre l'Île-de-France et la « province » avec un usage plutôt professionnel pour l'Île-de-France et plutôt « loisirs » en « province urbaine ». A Paris, motifs « promenade - loisirs » (plus de 40%), « utilisation professionnelle » (25%) et « domicile-travail » (près de 25%). En petite couronne, motifs « domicile-travail » (38%), « promenade-loisirs » (près de 28%). En GC, « domicile-travail » (près de 34%). Les accidents se déroulant en trajet mission concernent à 52 % des deux-roues motorisés de petite cylindrée. Les accidents se déroulant en trajet domicile - travail concernent à 44% des deux-roues motorisés de grosse cylindrée. Pour chacun des trois principaux types de trajet, les deux-roues motorisés de moyenne cylindrée représentent entre 22 et 32% des accidents.

Le conducteur du deux-roues motorisé n'est présumé responsable que dans 39% des accidents l'impliquant. Les deux-roues motorisés de petite cylindrée sont retenus nettement plus souvent responsables que les autres cylindrées dans les accidents. Les jeunes usagers de deux-roues motorisés sont également retenus plus responsables (44%). Les conflits « deux-roues motorisés / VL » représentent les 2/3 des accidents corporels de 2RM en Île-de-France. De plus, les conflits « deux-roues motorisés / piétons » sont loin d'être négligeables dans la mesure où ils représentent 10 % des accidents corporels deux-roues motorisés en Île-de-France. L'accident se produit sans changement de direction du deux-roues motorisé dans la moitié des accidents, dans une situation de dépassement pour 10% des cas, dans le même sens – même file que l'autre usager impliqué pour 10% des cas.

La majorité des accidents corporels de deux-roues motorisés (environ 80%) ont lieu dans des conditions atmosphériques normales. En Île-de-France le taux de dépistages positifs est équivalent pour les conducteurs de deux-roues motorisés et de VL : il est de l'ordre de 6% pour l'ensemble des accidents corporels. Toutefois, les conducteurs de deux-roues motorisés sont plus impliqués que les conducteurs de VL dans les accidents mortels, que ce soit en situation d'infraction (0,5g/L de sang) ou de délit (0,8g/L de sang).

Parmi les conducteurs deux-roues motorisés, les situations de délit et d'infraction sur les accidents corporels concernent à 47% les petites cylindrées. Sur les accidents mortels, ces situations concernent à 54% les grosses cylindrées et à 30% les petites cylindrées.

Les principales infractions relevées dans les accidents de deux-roues motorisés sont liées au défaut de maîtrise ou à une vitesse inadaptée (39%), au refus de priorité (13%), à un dépassement (20%) non régulier et à une circulation sur une voie réservée aux transports en commun (8%). 39% des infractions relevées dans les accidents de deux-roues motorisés concernent les petites cylindrées.

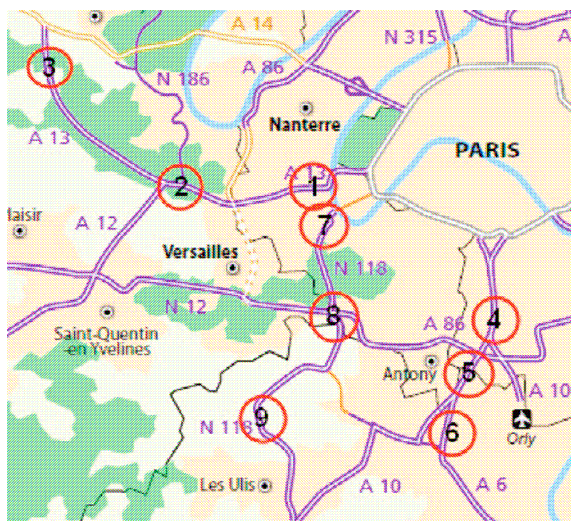
5.8.2 - Trafic des deux-roues motorisés en Île-de-France

1^{er} résultats des observations des comportements des usagers lors des remontées de files sur l'A13 en heure de pointe du matin

94% des deux-roues motorisés circulent en inter-files entre les voies de gauche et du milieu, indépendamment de la vitesse des autres véhicules. En revanche, les deux-roues motorisés circulent rarement sur la bande d'arrêt d'urgence ou en inter-files entre les voies de droite et du milieu. Le différentiel de vitesse entre deux-roues motorisés et VL est de l'ordre de 25 km/h en moyenne, quand la vitesse de la circulation générale est supérieure à 30 km/h, et de plus de 50 km/h lorsque la circulation est saturée (vitesse du trafic inférieure à 30 km/h). Toutefois, de grandes disparités de vitesse sont à noter entre les deux-roues motorisés. L'étude de l'implication des deux-roues motorisés dans les accidents montre que celle-ci augmente de 30% dans les accidents en heure de pointe du matin par rapport au reste de la journée. Enfin, les usagers de « 4-roues » sont majoritairement coopératifs en laissant des inter-files « confortables » aux deux-roues motorisés. Le faible nombre de changements de files impliquent que les conflits potentiels VL / deux-roues motorisés sont rares.

1^{er} résultats de l'étude du trafic des deux-roues motorisés en Île-de-France

Des campagnes de comptage ont été menées en mars 2012 sur trois radiales en Île-de-France : l'A13, l'A6 a et b, et la N118, et sur chaque axe, en trois points de comptage.



Comme le montre le plan des points de comptage ci-contre, ceux-ci sont placés de manière à avoir un point proche du boulevard périphérique (1, 4 et 7), un point proche de la rocade A86 (2, 5 et 8), et un point proche de la francilienne (3, 6 et 9). L'intérêt de cette étude est également de pouvoir comparer les données trafic obtenues en fonction de la saisonnalité : c'est pourquoi cette première étude sera complétée par deux sessions de comptages en juin et novembre de la même année. Les comptages sont réalisés le mardi ou le jeudi.

- Mesures sur l'A13 :

Le trafic 2RM en journée est faible. Il en va de même pour son pourcentage par rapport au débit tous véhicules (inférieur à 10%). **Aux heures de pointe, ce pourcentage est assez élevé, de 10 à plus de 30%.**

Il apparaît que l'heure de pointe des deux-roues motorisés le matin se situe de 8h15 à 9h15 vers Paris, et le soir de 18h à 19h vers la province. Le pic d'affluence est moins étalé le matin que le soir. Le pourcentage de deux-roues motorisés augmente au fur et à mesure que l'on s'approche de Paris.

- **Mesures sur l'A86 :**

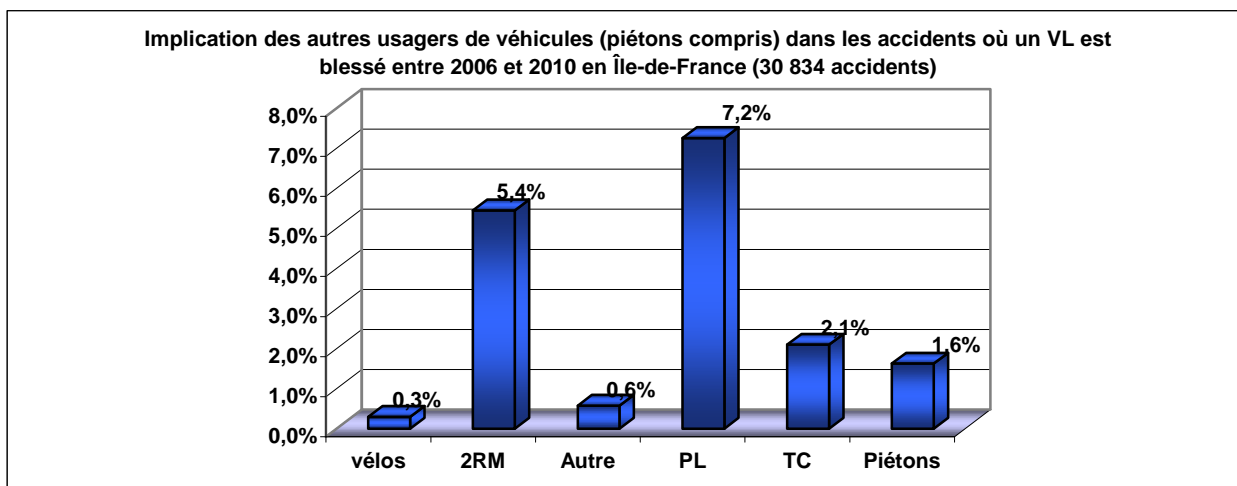
Dans le sens Paris-province, la proportion de deux-roues motorisés dans le trafic total est équivalente, matin et soir, sur les trois sites choisis, évoluant progressivement sur l'ensemble de la journée de 2% à 10% avec un pic à 15% à Wissous vers 18h30. Dans le sens province-Paris, le matin, **le pourcentage de deux-roues motorisés peut atteindre 15% à Wissous et 22% à Chevilly**. En soirée, la proportion de deux-roues motorisés dans le trafic total est équivalente sur les trois sites et inférieure à 6%.

- **Mesures sur la RN118 :**

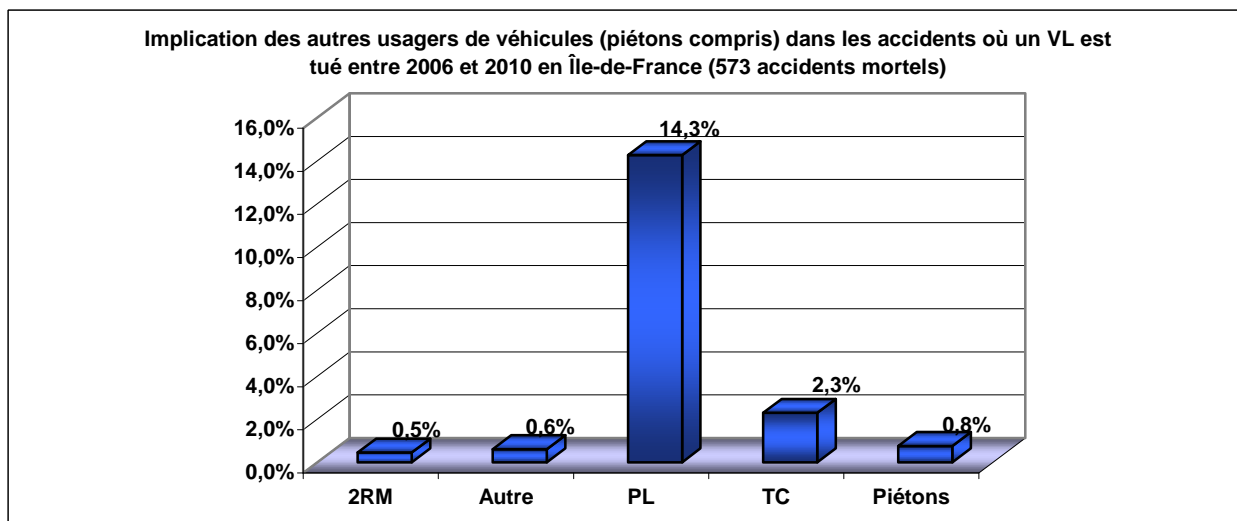
Dans le sens Paris-province, le matin, la proportion de deux-roues motorisés dans le trafic total est équivalente à Bièvres et Saclay et inférieure à 8%, tandis qu'elle peut atteindre un pic de 16% à Sèvres. Le soir, le pourcentage est globalement divisé par 2 entre chaque site. Dans le sens province-Paris, la proportion de trafic deux-roues motorisés dans le trafic tout véhicule est équivalente à Bièvres et Saclay : environ 5% le soir et 15% le matin, avec un pic à 20% à Bièvres. **Ce pourcentage est toujours supérieur à Sèvres (10 à 15% environ) avec, notamment, un pic à 30% le matin. En conclusion, la proportion de deux-roues motorisés dans le trafic total peut atteindre, en heure de pointe du matin, en direction de Paris, 30% à Louveciennes et Saint-Cloud sur l'A13, 15% et 22% à Wissous et Chevilly sur l'A6, et 20% et 30% à Bièvres et Sèvres sur la N118.**

Loin des chiffres annoncés par l'ONISR, **le trafic deux-roues motorisés en Île-de-France peut atteindre 30% en heure de pointe**, créneaux horaires les plus dangereux pour ceux-ci.

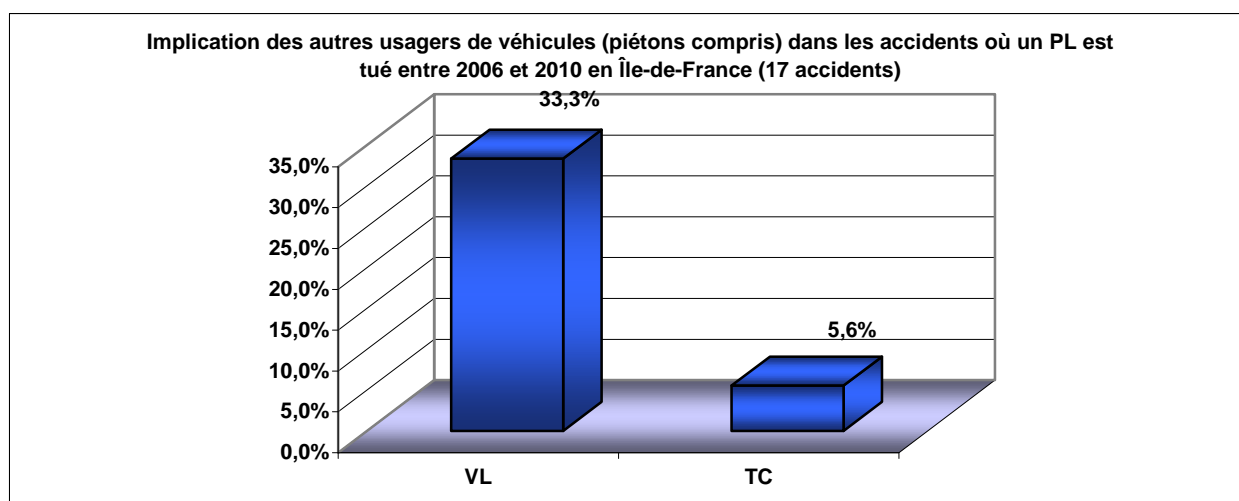
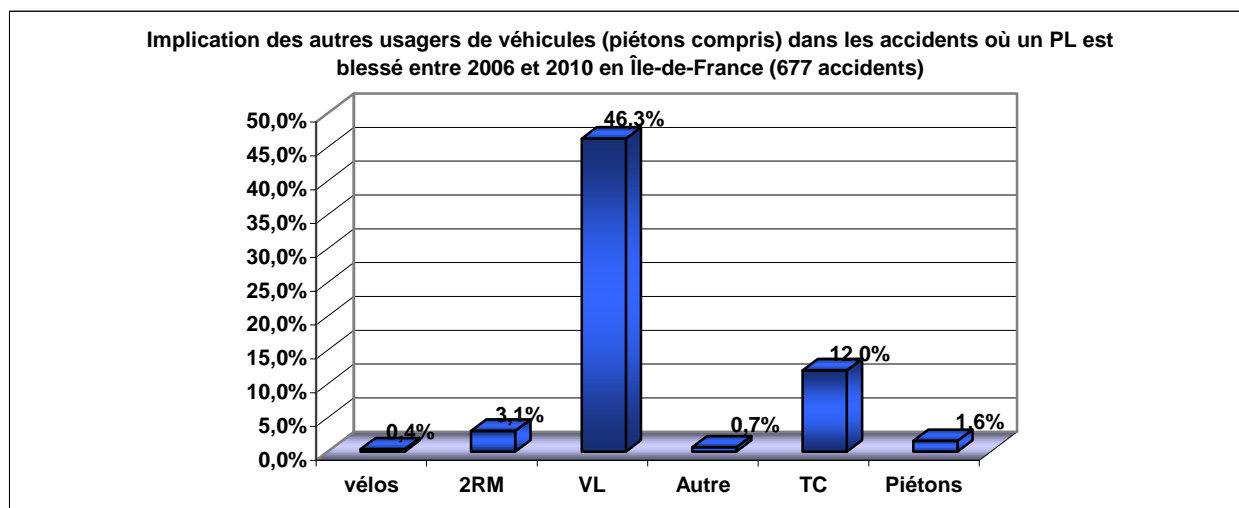
5.8.3 - Les véhicules légers



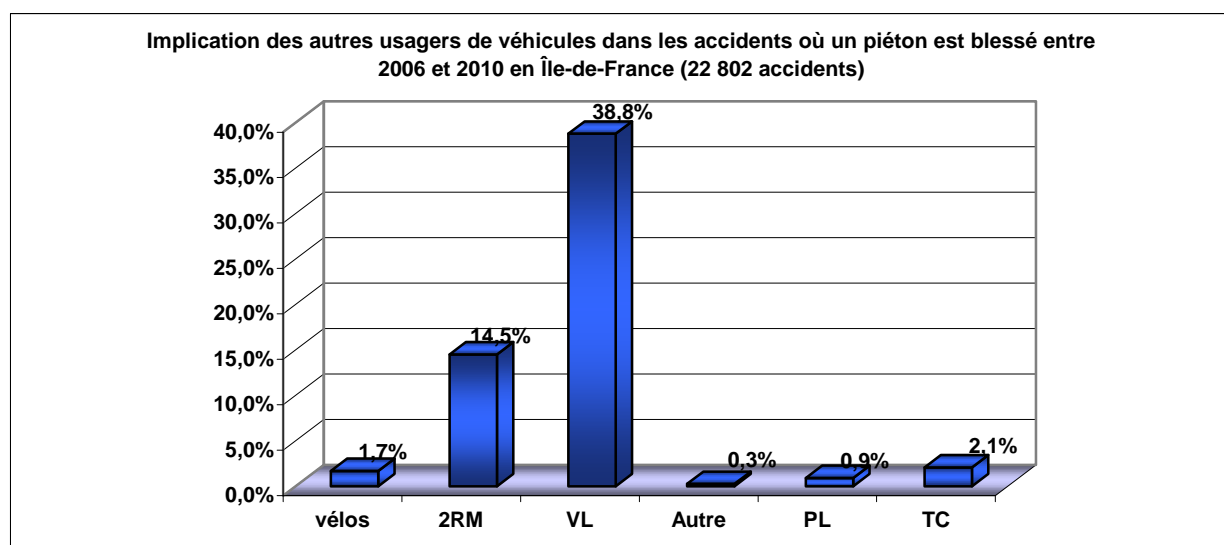
Un usager VL/VU est blessé dans 29% des accidents et tué dans 33% des accidents mortels. Dans 84% des accidents où un usager VL/VU est blessé, aucune autre catégorie d'usagers n'est impliquée (conflits VL/VU contre VL/VU ou VL/VU seul).

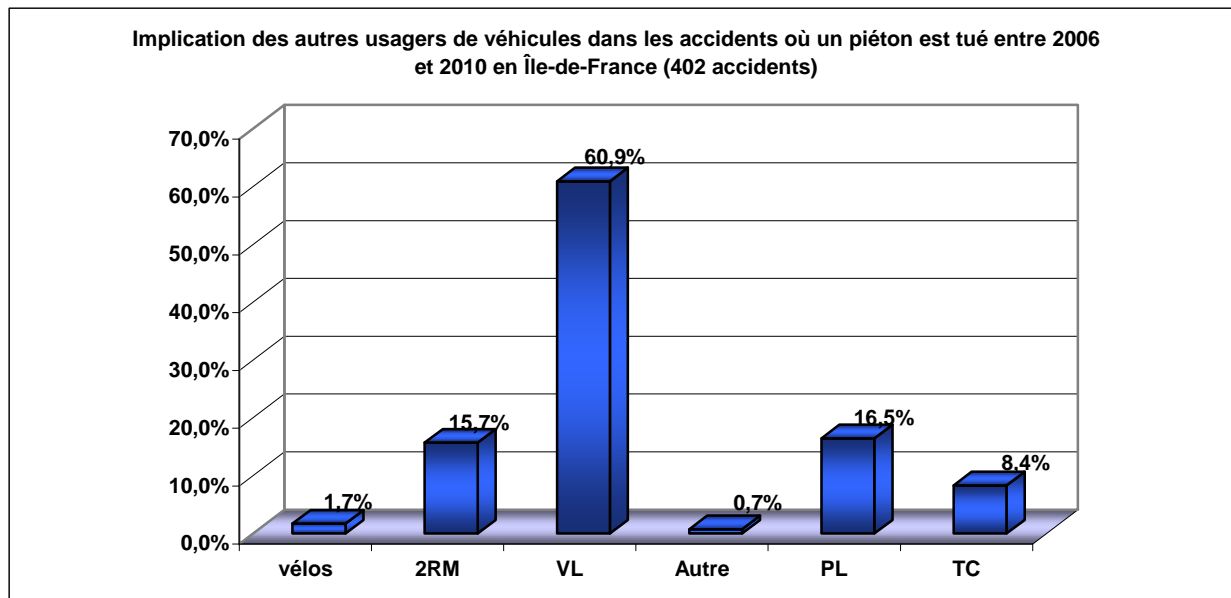


5.8.4 - Les poids lourds



5.8.5 - Les piétons





Les piétons de moins de 18 ans sont surreprésentés avec près de 30% des accidents corporels impliquant un piéton et près du tiers des accidents graves en Île-de-France. Ce constat est particulièrement vrai pour les moins de 16 ans.

Les piétons seniors de plus de 65 ans sont également surreprésentés dans la mesure où ils sont impliqués dans moins de 20% des accidents corporels mais dans 55% des accidents mortels et 22% des accidents graves en Île-de-France.

La majorité des accidents corporels impliquant des jeunes piétons (de moins de 16 ans) ont lieu en petite couronne (53%) tandis que ceux impliquant des piétons seniors (65 ans et plus) ont lieu à Paris (49%) et en petite couronne (35%)

Les accidents corporels piétons touchent les hommes et les femmes dans les mêmes proportions. Toutefois, les accidents corporels de jeunes piétons concernent davantage les garçons que les filles (60%-40%). Le constat est inverse pour les accidents corporels de piétons seniors (40%-60%).

Les mois de juillet et août sont les moins accidentogènes pour les piétons. De mai à juin, le nombre d'accidents corporels impliquant un piéton est plus important en Île-de-France qu'en « province urbaine » (la référence).

Les pics d'accidentologie des piétons ont lieu durant les heures de pointe du soir : entre 16h et 19h, on recense plus de 35% des accidents corporels piétons. En petite et grande couronnes, l'évolution de l'accidentologie est identique : les pics ont lieu aux heures de pointe du matin (8h principalement) et du soir (de 16h à 20h). A Paris, on constate une augmentation constante du nombre d'accidents piétons durant la journée avec un tiers des accidents durant l'heure de pointe du soir.

Pour les jeunes piétons, les heures de sortie et d'entrée des établissements concentrent les accidents corporels : pics à 8h, entre 12h et 14h, et entre 16h et 20h. En revanche, pour les piétons seniors, les pics ont lieu entre 9h et 13h et entre 15h et 19h en petite et grande couronnes. Pour Paris, l'évolution est plus stable avec tout de même 36% des accidents entre 15h et 19h.

Le week-end est nettement moins accidentogène que le reste de la semaine. Pour les jeunes piétons (moins de 16 ans), le mercredi est le jour où les accidents sont les plus nombreux et les plus graves, notamment à Paris et en petite couronne. En grande couronne, les accidents corporels et graves de jeunes piétons ont davantage lieu le jeudi. Pour les piétons seniors (65 ans et plus), les jeudis et vendredis sont les jours où les accidents sont les plus nombreux et les plus graves. Toutefois, les accidents mortels ont lieu en début de semaine à Paris et en petite couronne (lundi et mardi) et en fin de semaine en grande couronne (jeudi et vendredi).

Le recours à la marche à pied pour se déplacer est identique en Île-de-France et en province. Les principaux motifs de déplacement impliquant des piétons dans un accident corporel (ou grave) sont les trajets « promenade / loisirs » (40%), « domicile - travail » (10%) et « domicile - école » (9%). En Île-de-France, la majorité des accidents piétons ont lieu en plein jour ou de nuit lorsque l'éclairage public est allumé. En Île-de-France, la majorité des accidents (80%) ont lieu lors de la traversée de la chaussée, avec 50% sur un passage piéton avec ou sans signalement lumineux et 30% sur chaussée à moins de 50 mètres du passage piéton. Ces proportions diffèrent légèrement pour les piétons jeunes et seniors :

- Respectivement 40% et 58% des accidents sur passage piéton ;
- 34% et 25% des accidents à moins de 50 mètres de celui-ci.

De plus, notons que, dans 20% des accidents corporels impliquant un jeune piéton, celui-ci « joue ou court » au moment de l'accident. Une attention perturbée (20%) et une ivresse apparente (7%) sont les principaux facteurs à l'origine d'un accident impliquant un piéton. Le taux de dépistages positifs atteint 27% dans les accidents mortels de piétons en Île-de-France.

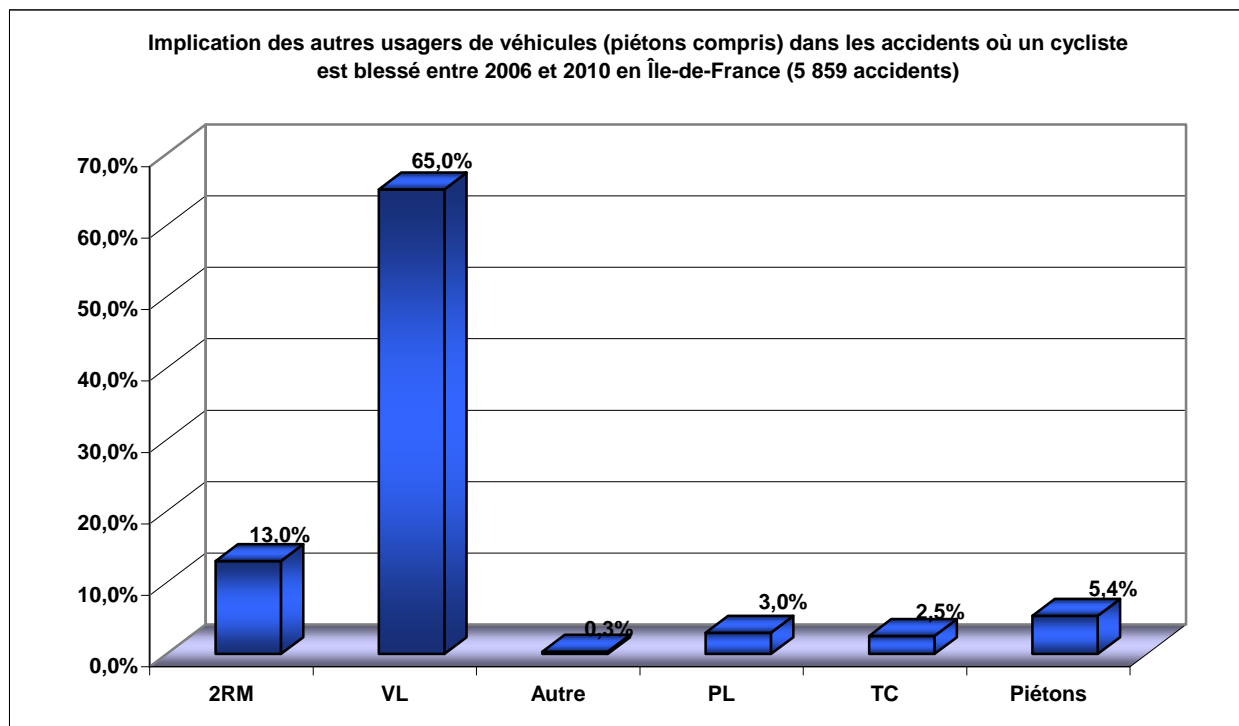
Les conflits piétons/VL et VU représentent près de trois quart des accidents corporels et les conflits piétons / deux-roues motorisés 19%, notamment à Paris (33%). Toutefois, les conflits piétons / PL et TC sont loin d'être négligeables dans la mesure où ils représentent 25% des accidents mortels piétons.

Les piétons sont présumés responsables dans un tiers des cas en Île-de-France et c'est lorsque le piéton n'est pas responsable que la gravité est la plus importante. A Paris, les piétons sont davantage responsables (53%) qu'en petite et grande couronnes (un peu plus de 10%).

Les piétons seniors sont globalement moins responsables que les jeunes piétons dans les accidents corporels (18% contre 34%).

Les accidents corporels piétons se produisent principalement en petite couronne et à Paris tandis que les accidents mortels ont principalement lieu en petite couronne. C'est en petite et grande couronnes qu'ont lieu la plupart des accidents graves.

5.8.6 - Les vélos



Les cyclistes de moins de 18 ans sont surreprésentés avec une gravité très importante des accidents : en effet, on compte près de 20% des accidents corporels impliquant un cycliste jeune pour plus de 25% des accidents graves. Les 65 ans et plus sont également très représentés avec une part d'implication égale à 24% des accidents mortels pour seulement 6% dans les accidents corporels impliquant un cycliste.

Les pics d'accidents des cyclistes ont lieu durant les heures de pointe du matin et du soir : 15% des accidents entre 8h et 10h et un tiers des accidents entre 16h et 20h. De plus, 11% des accidents graves ont lieu aux alentours de 17h. Pour les jeunes cyclistes, l'évolution est similaire dans toute l'Île-de-France : on observe une sur-représentativité des accidents entre 8h et 9h, puis une augmentation constante pour atteindre un maximum à 18h avec près de 15% des accidents corporels. D'autre part, plus du tiers des accidents corporels de jeunes cyclistes ont lieu entre 16h et 20h.

Le vendredi et le week-end sont nettement moins accidentogènes que le reste de la semaine. En revanche, les mercredis et les jeudis concentrent le plus d'accidents corporels et d'accidents graves. Pour les jeunes cyclistes (moins de 18 ans), le mercredi est le jour où les accidents corporels sont les plus nombreux en Île-de-France. Cependant, la répartition des accidents graves est beaucoup moins évidente à Paris (lundi), en petite couronne (jeudi) et en grande couronne (vendredi).

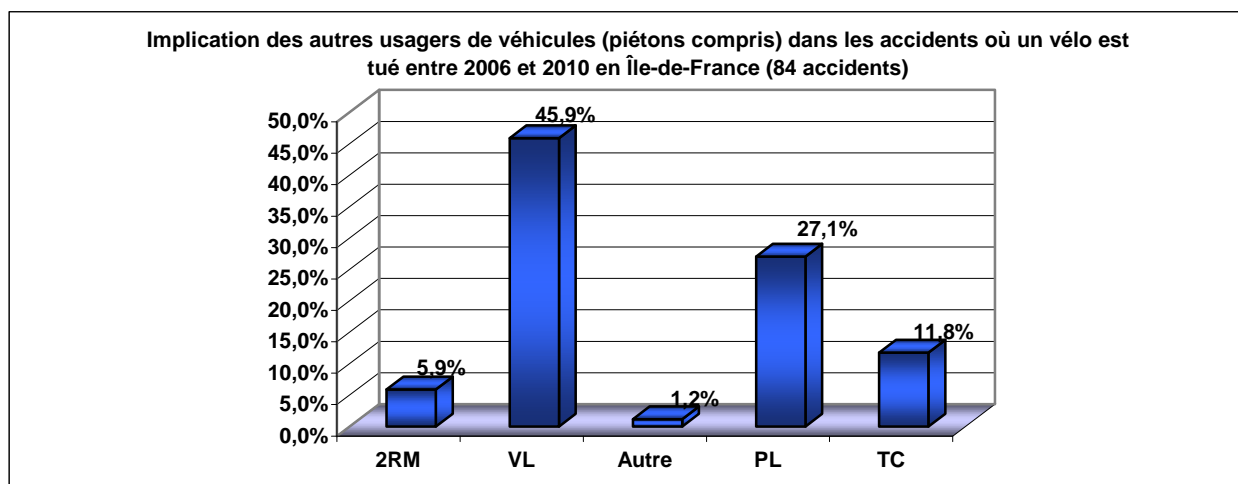
La pratique du vélo pour se déplacer est quasi-identique en Île-de-France et en province. Les principaux motifs de déplacement impliquant des cyclistes dans un accident corporel (ou grave) en IDF sont les trajets « promenade - loisirs » (près de 50%), « domicile - travail » (près de 20%) et « domicile - école » (près de 5%).

Dans plus de la moitié des accidents corporels cyclistes, le choc a lieu par le côté tandis que les collisions frontales représentent seulement 5% des accidents corporels et 10% des accidents graves. Pourtant, en Île-de-France, dans la moitié des cas, l'accident se produit sans changement de direction du cycliste. Notons qu'en grande couronne, de nombreux accidents corporels et mortels ont lieu alors que le cycliste traverse la chaussée (environ 20%). Pour les jeunes cyclistes, dans plus d'un tiers des accidents, ceux-ci se produisent sans changement de direction de la part du cycliste, et, dans une moindre mesure (23%), lorsque le cycliste traverse la chaussée. Une attention perturbée (22%) et l'alcool (5%) sont les principaux facteurs à l'origine d'un accident impliquant un cycliste en Île-de-France. La présence d'alcool est constatée dans les accidents graves, notamment à Paris : le dépistage est positif dans 22% des accidents graves, et surtout, dans 60% des accidents mortels.

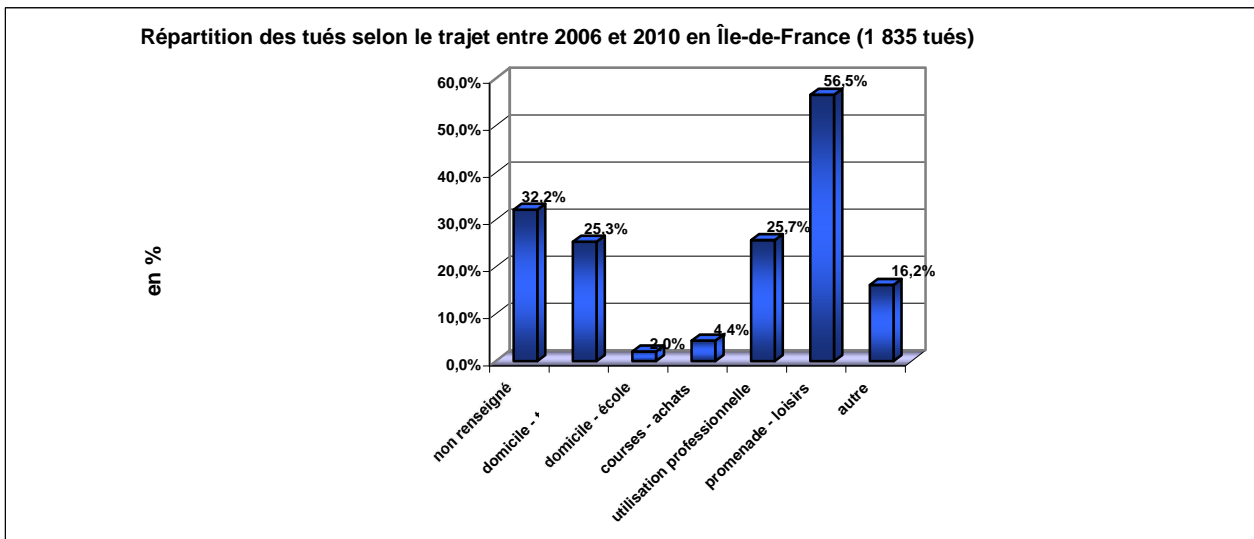
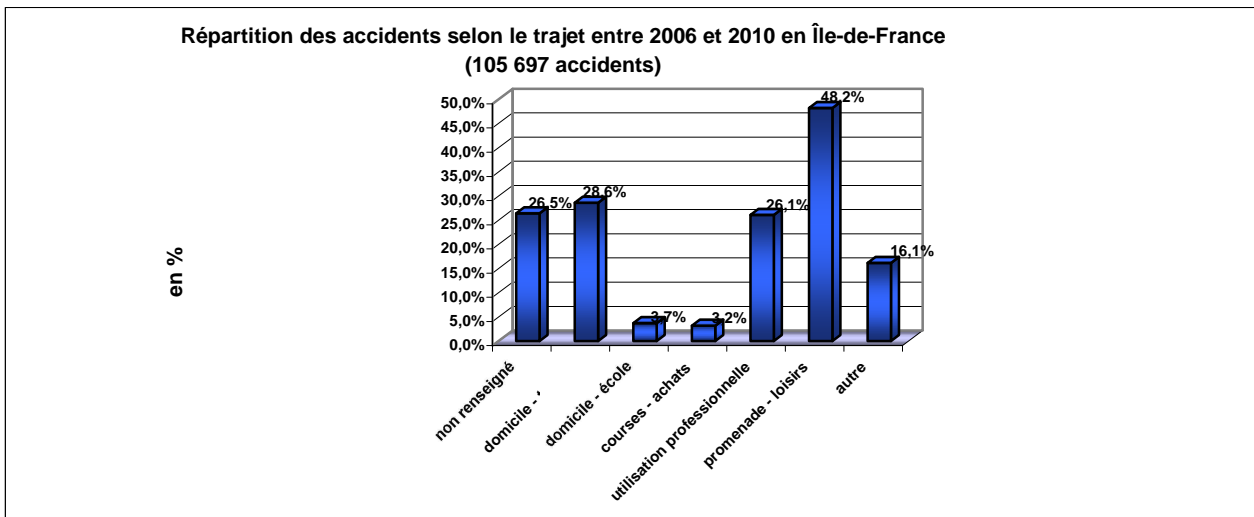
En petite et grande couronnes, les taux sont nettement plus faibles (respectivement 19 et 8% de dépistage positif pour les accidents mortels).

Les conflits cyclistes / VL et VU représentent près de 70% des accidents corporels tandis que les conflits cyclistes / piétons et cyclistes / 2RM représentent tous deux 9% des accidents corporels. Pour les jeunes cyclistes, les parts des conflits avec piétons et 2RM sont loin d'être négligeables dans la mesure où elles atteignent respectivement 17% et 18%. Les cyclistes sont présumés responsables de l'accident dans environ un tiers des cas et la gravité de l'accident est légèrement plus faible lorsque le cycliste n'est pas responsable. A Paris, les cyclistes sont davantage responsables (40%) qu'en petite et grande couronnes (environ 25%). Les jeunes cyclistes impliqués dans des accidents corporels sont plus responsables à Paris (60%) qu'en petite et grande couronnes (moins de 40%).

Les accidents corporels cyclistes se produisent principalement à Paris et en petite couronne tandis que les accidents mortels ont principalement lieu en grande couronne (43%). La gravité des accidents est nettement plus forte en petite et grande couronnes : dans plus d'un quart des accidents, on recense un tué ou un blessé hospitalisé. Pour les jeunes cyclistes, la plupart des accidents corporels et graves ont lieu en petite couronne (près de 50%) et en grande couronne (35%). Toutefois, plus du quart des accidents mortels ont lieu en grande couronne.

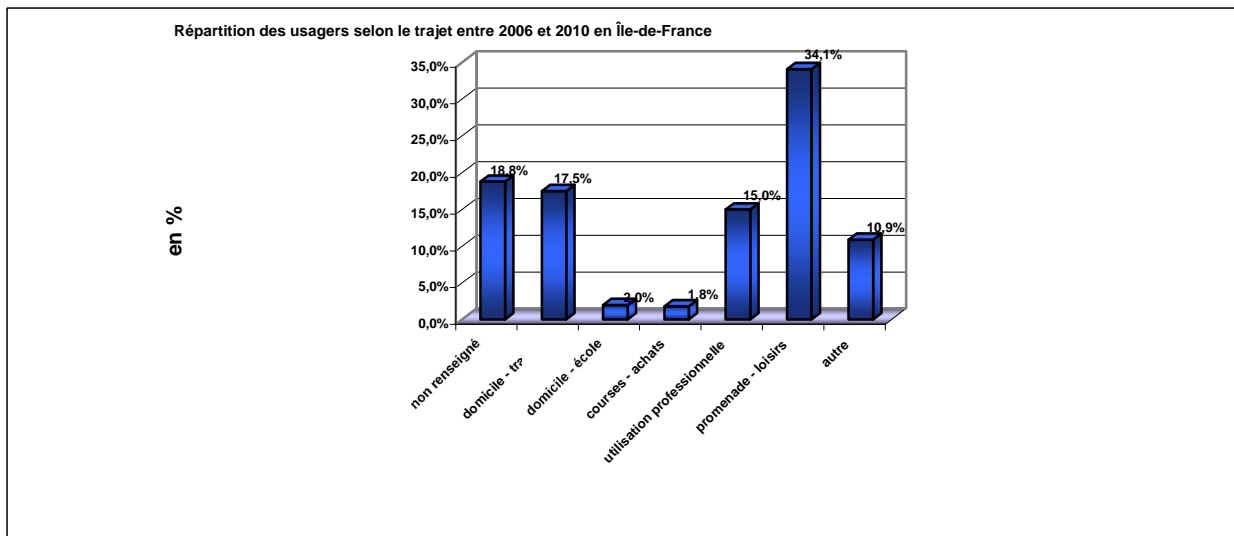


5.9 - Répartition des accidents selon le trajet effectué



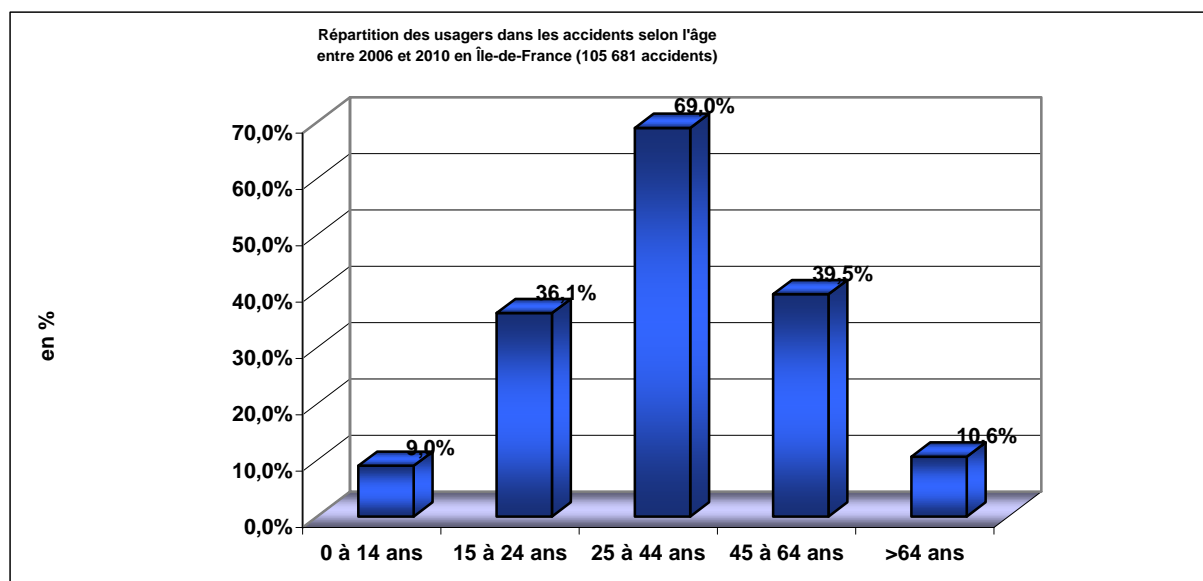
5.9.1 - Répartition des accidents selon le trajet effectué

(Toutes catégories confondues)



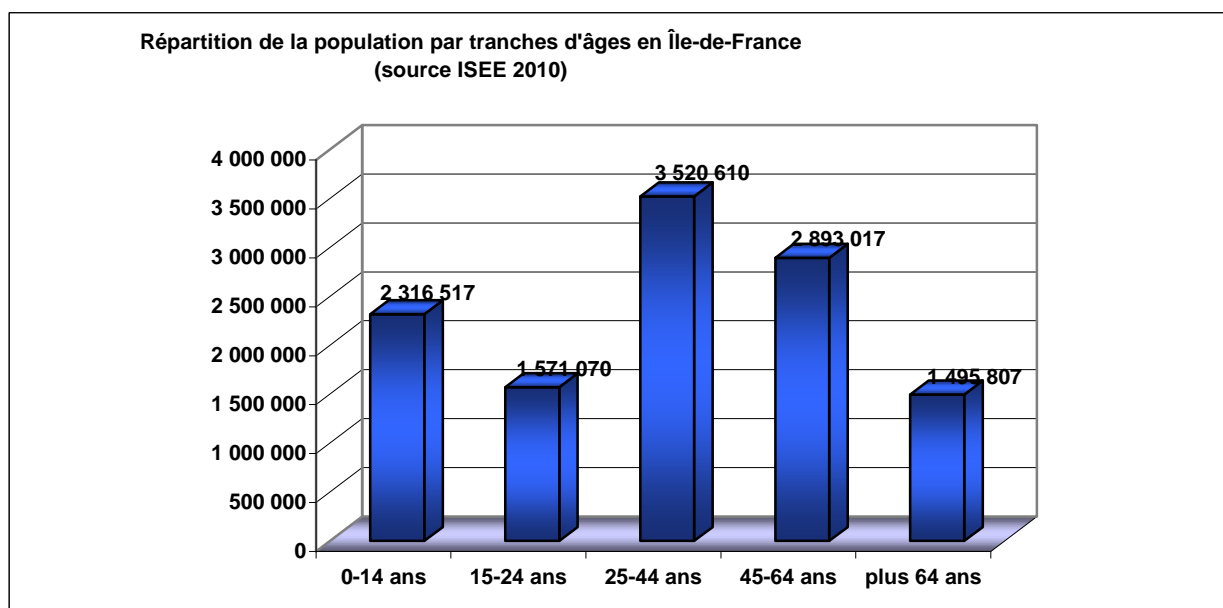
38% des accidents se déroulent sur un trajet « promenade-loisirs ». 23% sur un trajet « domicile-travail ». 21% en utilisation professionnelle. Pour les tués par type de trajet, les proportions sont identiques.

5.10 - Répartition des accidents selon l'âge des usagers



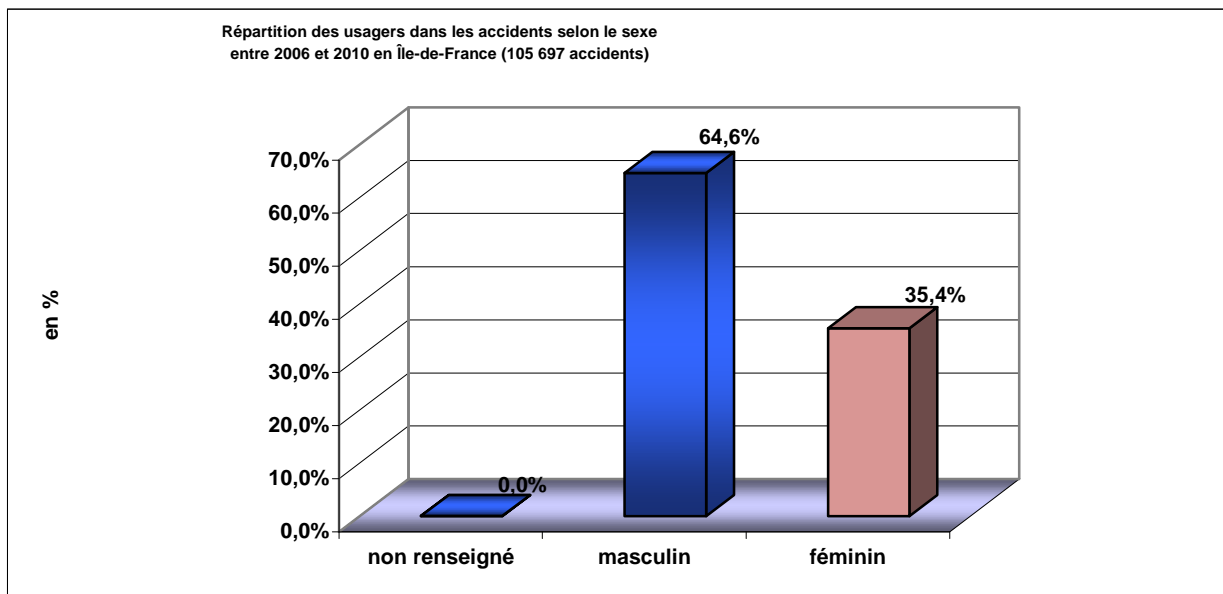
Les jeunes entre 15 et 24 ans sont impliqués dans 36% des accidents alors qu'ils ne représentaient que 12% de la population francilienne en 2010. La tranche d'âge des 25/44 ans est la plus représentée dans les accidents (impliquée dans 69% des accidents) et elle représente 30% de la population.

5.10.1 - Répartition de la population en Île-de-France



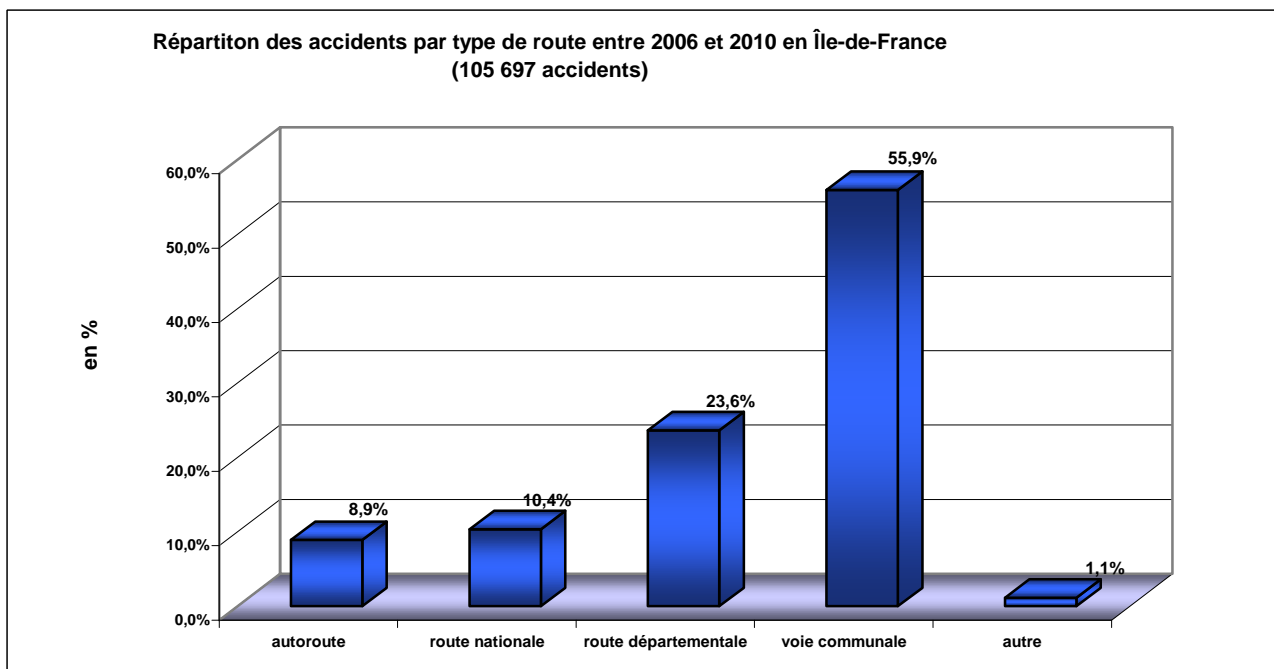
La tranche d'âge des 25/44 ans est la plus représentée dans les accidents mais également la plus nombreuse au recensement de l'INSEE, soit 69% des impliqués dans les accidents et 30% de la population de l'Île-de-France.

5.11 - Répartition des accidents selon le sexe des usagers

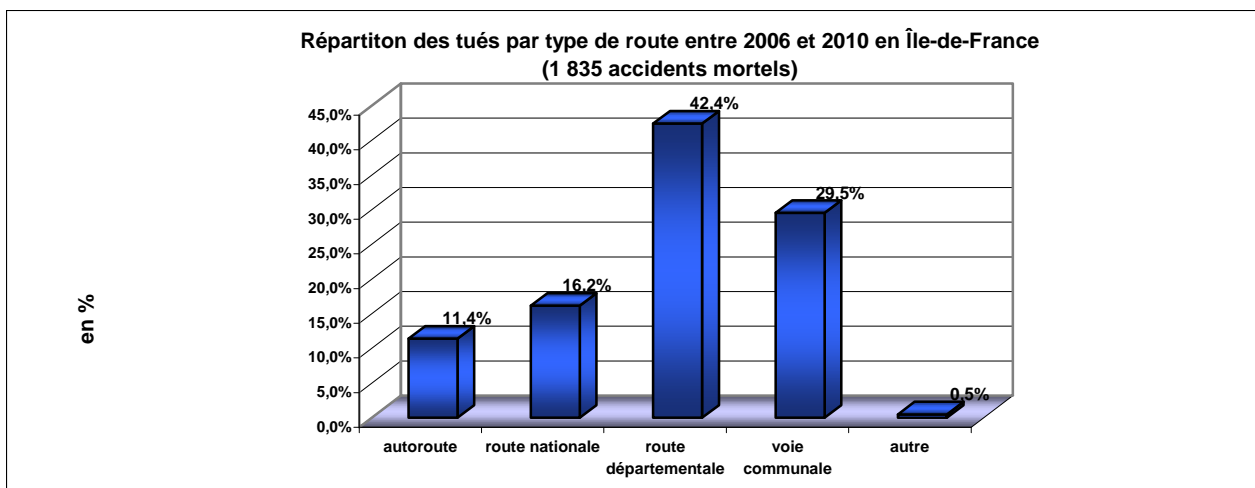


La population homme / femme chez les 25/44 ans est la même mais les hommes sont presque 2 fois plus impliqués dans les accidents en Île-de-France. Les véhicules légers sont impliqués dans trois-quarts des accidents et les deux-roues motorisés dans un accident sur deux. Les véhicules utilitaires et les poids lourds sont impliqués respectivement dans 9% et 4% des accidents. La proportion de poids lourds impliqués augmente avec la gravité des accidents (14% des accidents mortels).

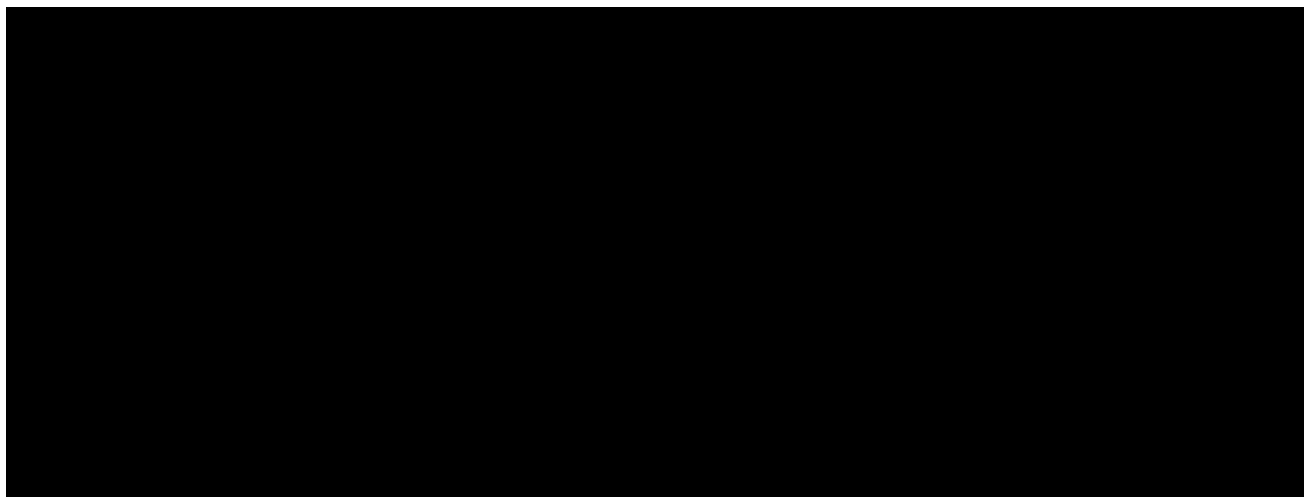
5.12 - Répartition des accidents par réseaux routiers



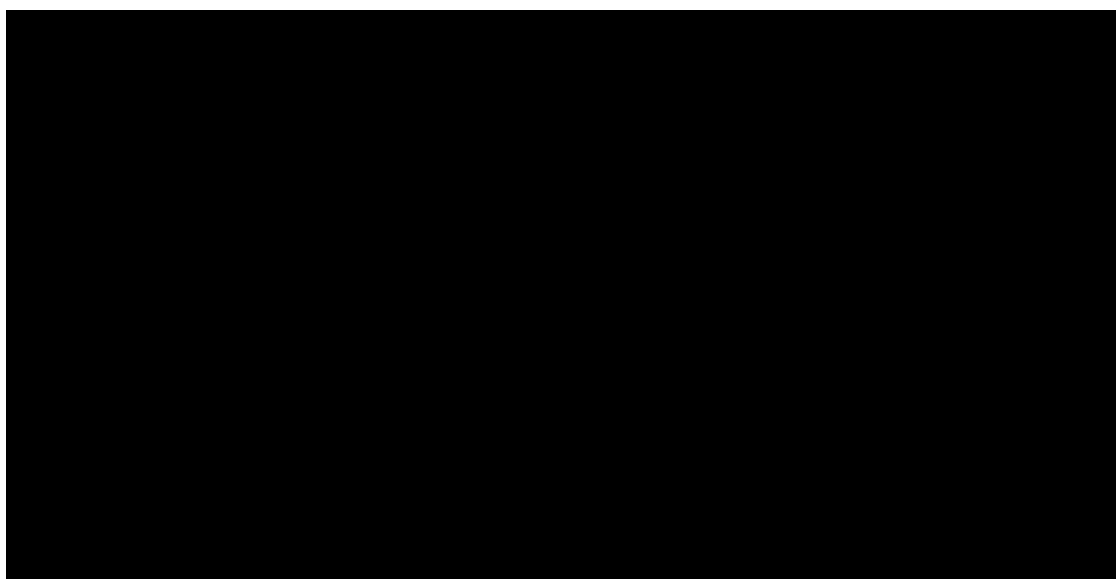
5.12.1 - Répartition des tués par réseaux routiers



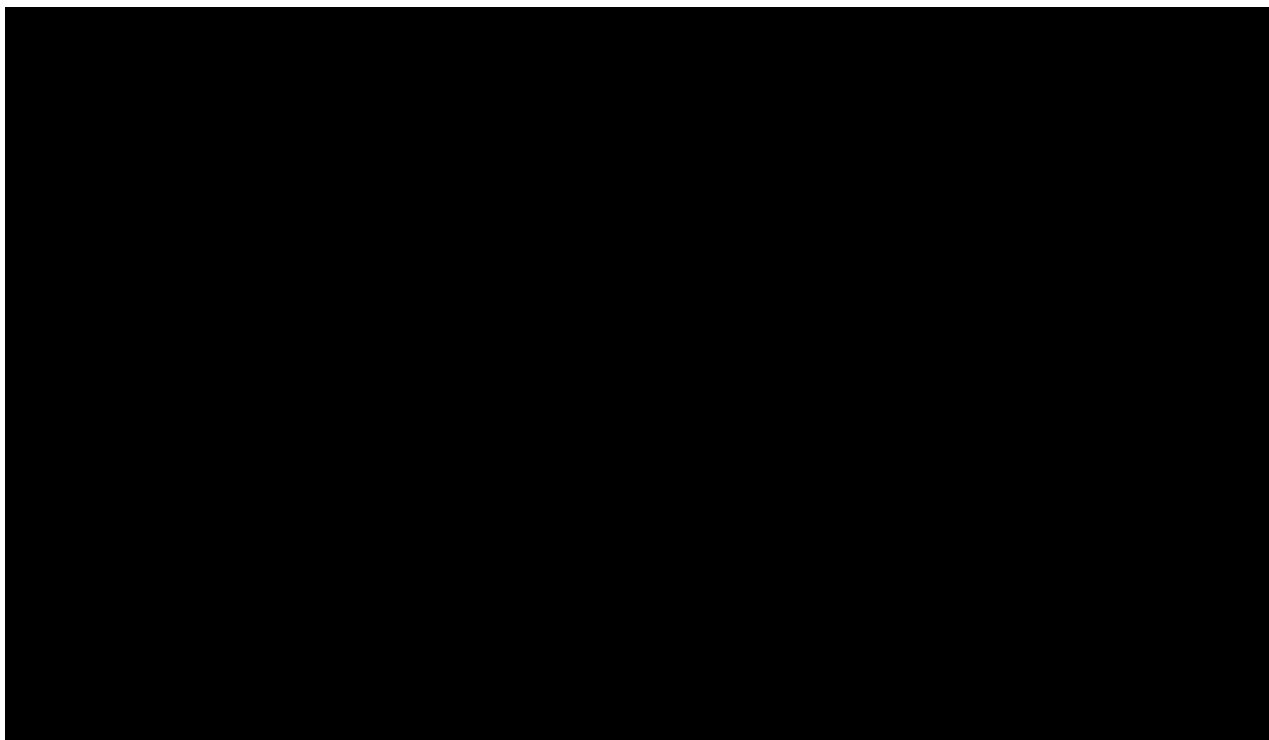
5.13 - Répartition des accidents entre Paris, petite et grande couronnes



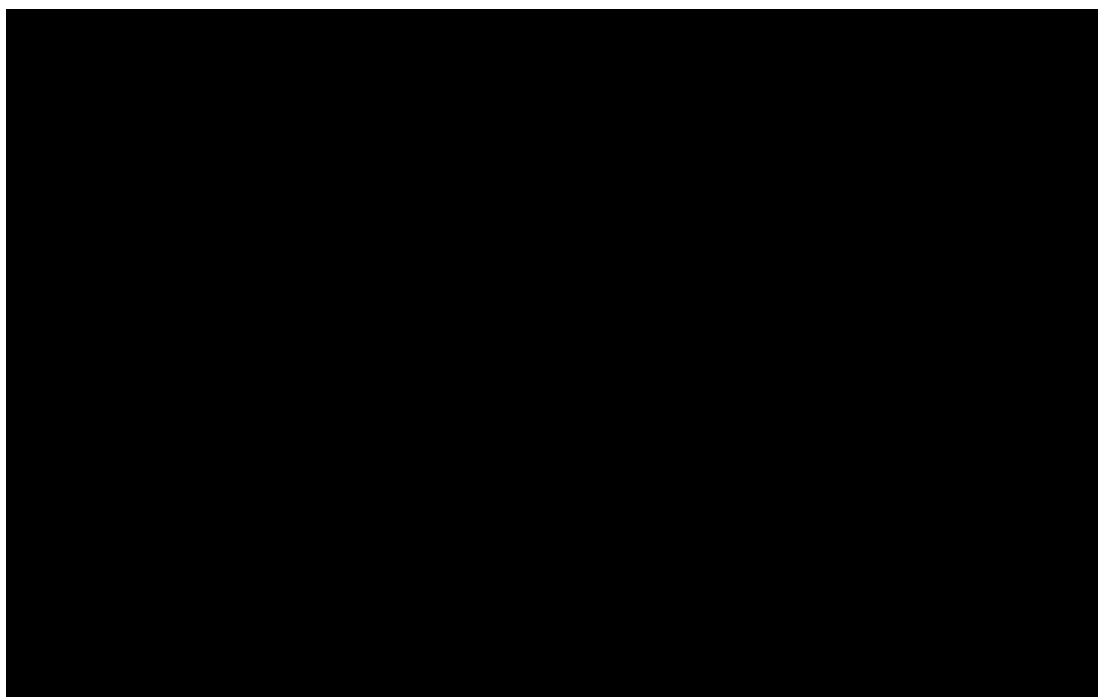
5.13.1 - Répartition des accidents entre Paris, petite et grande couronnes



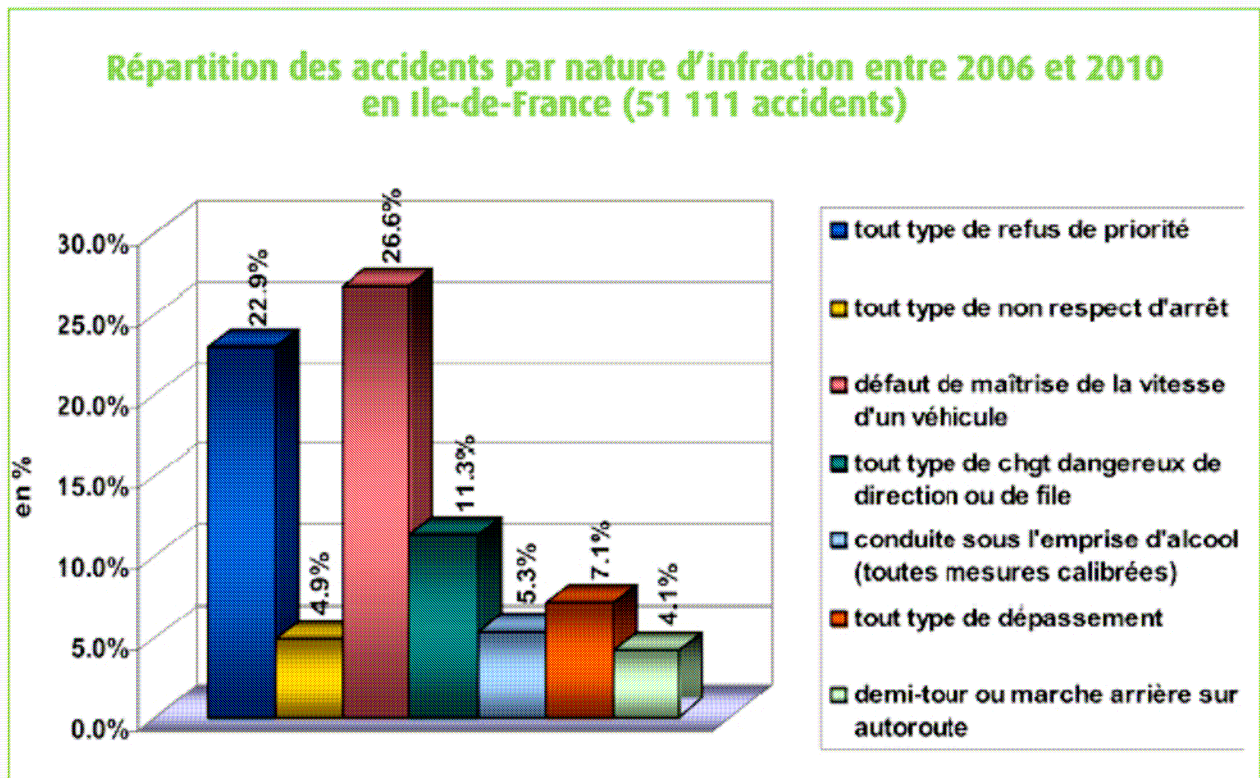
5.13.2 - Part des tués entre Paris, petite et grande couronnes



5.13.3 - Part des tués entre Paris, petite et grande couronne



5.14 - Répartition des accidents par nature d'infraction



Les principales infractions commises sont dues à :

- Un défaut de maîtrise de la vitesse (27%),
- Un refus de priorité (23%),
- Des changements de direction ou de file (11%),
- Des dépassements irréguliers (7%).

5.15 - L'alcool

La proportion d'accidents mortels dans lesquels les conducteurs sont en situation de délit (0,8 g/L de sang) est de 16%. Pour les jeunes entre 15 et 24 ans, cette proportion est de 15%. Le permis de conduire est valide dans 97% des accidents. Le défaut de permis ne concerne que 2 % des accidents soit environ 565 accidents par an.

En Île-de-France, le taux de dépistages positifs est équivalent pour les conducteurs de 2RM et de VL : il est de l'ordre de 6% pour l'ensemble des accidents corporels. Toutefois, les conducteurs de 2RM sont plus impliqués que les conducteurs de VL dans les accidents mortels, que ce soit en situation d'infraction (0,5g/L de sang) ou de délit (0,8g/L de sang).

Parmi les conducteurs de 2RM, les situations de délit et d'infraction sur les accidents corporels concernent à 47% les petites cylindrées. Sur les accidents mortels, ces situations concernent à 54% les grosses cylindrées et à 30 % les petites cylindrées.

6 - ETUDE STATISTIQUE D'ENJEUX DANS LES HAUTS-DE-SEINE

(De 2006 à 2010)

6.1 - Quelques définitions :

Un **accident corporel** de la circulation routière provoque au moins une victime, survient sur une voie ouverte à la circulation routière et implique au moins un véhicule. Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

- **Impliqués** : personnes ou catégories administratives de véhicules ayant pris part à un accident corporel.
- **Indemnes** : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical
- **Victimes** : impliqués non indemnes
- Notions de gravité à compter du 1^{er} janvier 2005 :
- **Tués** : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident. Pour obtenir le nombre de tués à 30 jours à partir du nombre de tués à 6 jours, on utilise un coefficient multiplicateur de 1.069.
- **Blessés** : victimes non tuées (les personnes qui décèdent après les 30 jours sont considérées comme des blessés).
- **Blessés hospitalisés (BH)** : blessés dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation.
- **Blessés non hospitalisés (BNH)** : blessés dont l'état nécessite un traitement médical sans hospitalisation ou avec hospitalisation de 0 à 24 heures.

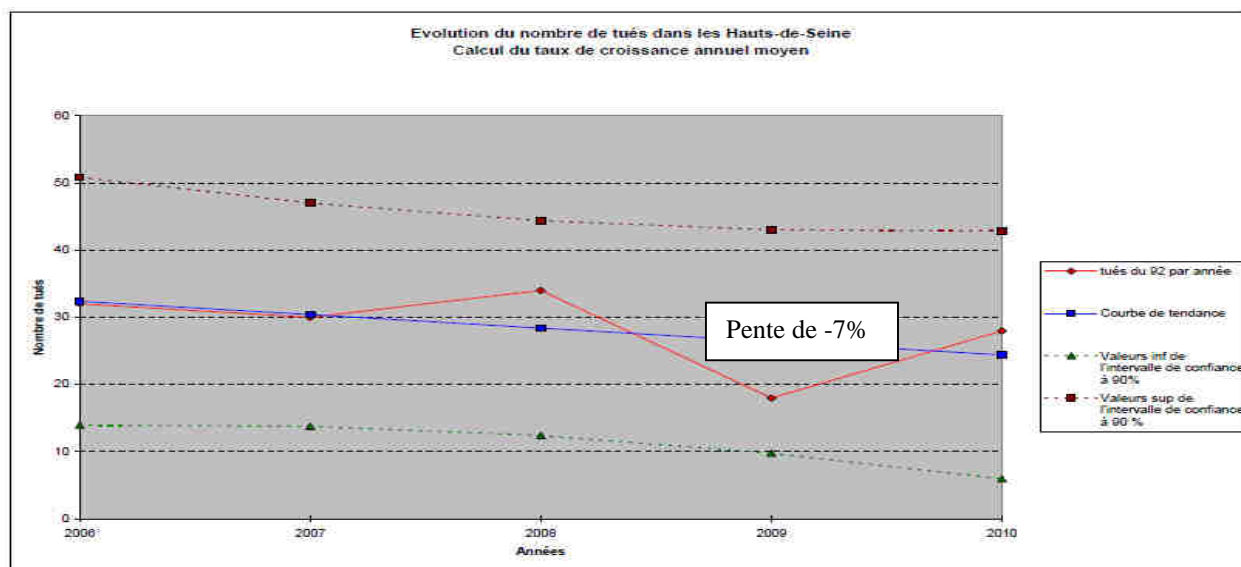
6.2 - Quelques précisions

Les différentes catégories d'usagers de véhicules sont classées comme suit :

- Vélos (2R)**
- Deux roues motorisés (2RM)** : cyclomoteur, scooters (toutes cylindrées), motocyclette (toutes cylindrées)
- Véhicule léger (VL)**, VL seul, VL + caravane, VL + remorque, voiturette, quad > 50cm³
- Véhicule utilitaire (VU)**, dont le poids est supérieur à 1.5 tonnes et inférieur à 3.5 tonnes), VU seul, VU + caravane, VU + remorque.
- Poids Lourd (PL)** : PL seul, tracteur routier + remorque, tracteur routier seul, tracteur routier / semi-remorque.
- Transport Collectif (TC)** : TC de personne (bus, car, train, tramway)
- Autre engin spécial, tracteur agricole,...**

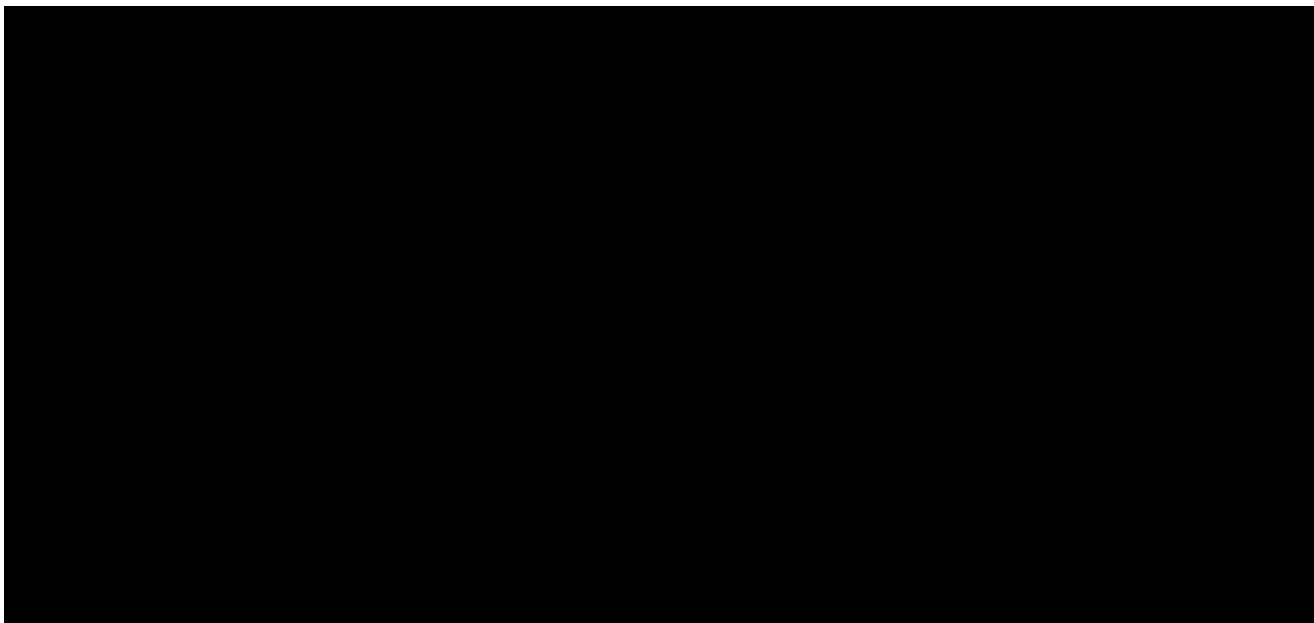
6.3 - Évolution de l'accidentalité (tués et blessés)

Les courbes ci-dessous montrent l'évolution des accidents, tués et blessés sur la période de 2006 à 2010 pour les Hauts-de-Seine, Paris, la petite couronne et la grande couronne. Le taux de croissance annuel moyen est également calculé pour chaque indicateur A, T, BH, BNH sur la base d'une régression linéaire.

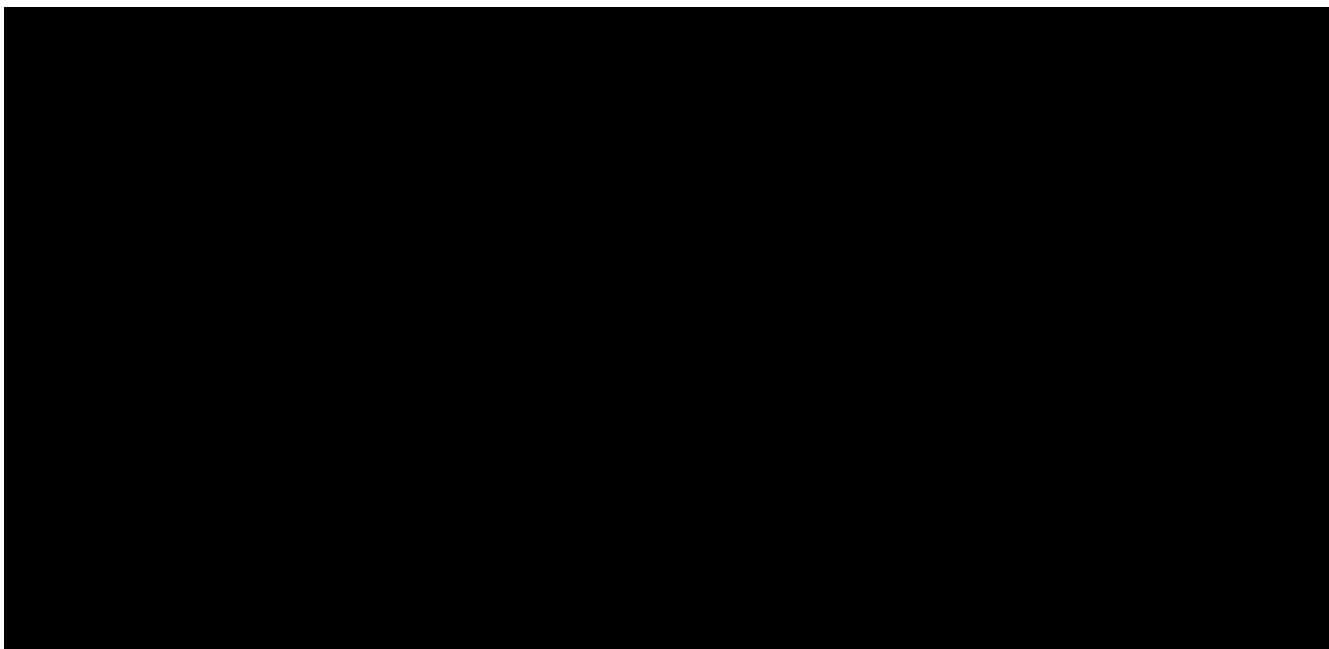


Sur la période 2006-2010, on note une baisse significative des tués dans les Hauts-de-Seine avec un taux de croissance annuel moyen égal à - 7%. Les nombres d'accidents, blessés hospitalisés et non hospitalisés ont eux, stagnés. Sur l'Île-de-France, la baisse des indicateurs A, T, BH, BNH est significative, avec des taux de croissance annuels moyens de respectivement -3%, -5%, -3% et -3%. Les départements de grande couronne, aux caractéristiques plus rurales, ont ainsi connu une baisse importante de l'ensemble de leurs indicateurs.

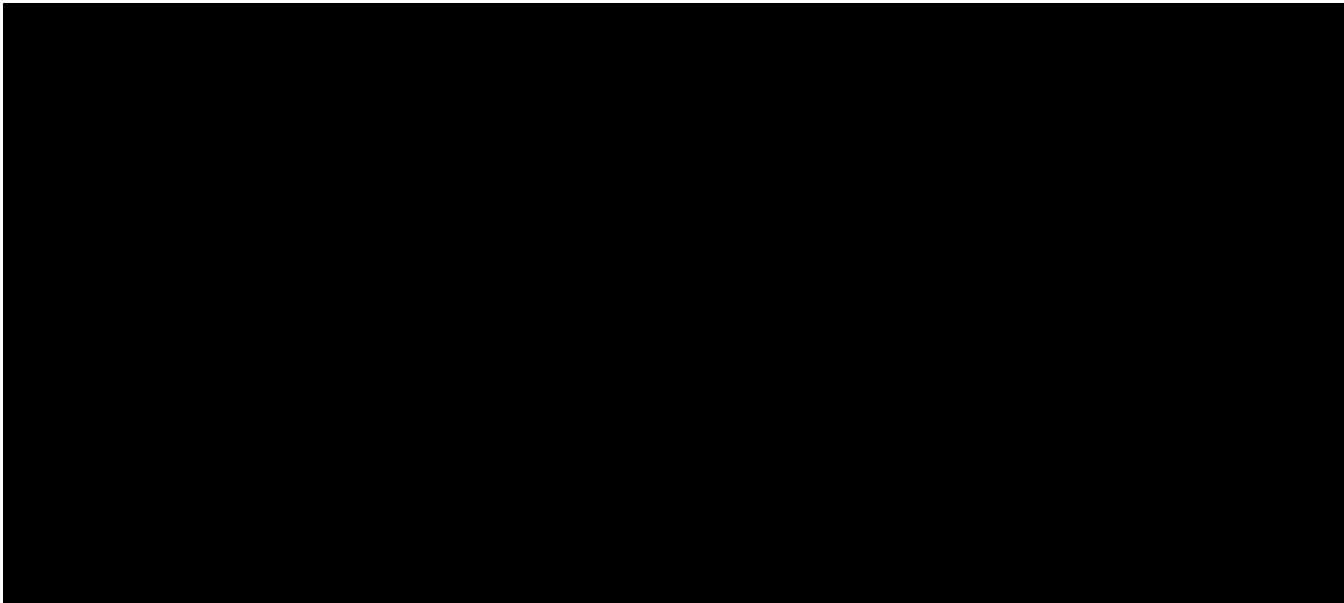
La baisse des tués dans les Hauts-de-Seine est plus importante que celle observée globalement sur la petite couronne et sur l'Île-de-France. Le département est en effet depuis 2009 en dessous du seuil de 30 tués par an.



Évolution du taux de croissance :
92 = 0% Paris = -2.6% Petite Couronne = -1% Grande couronne = - 5.3%

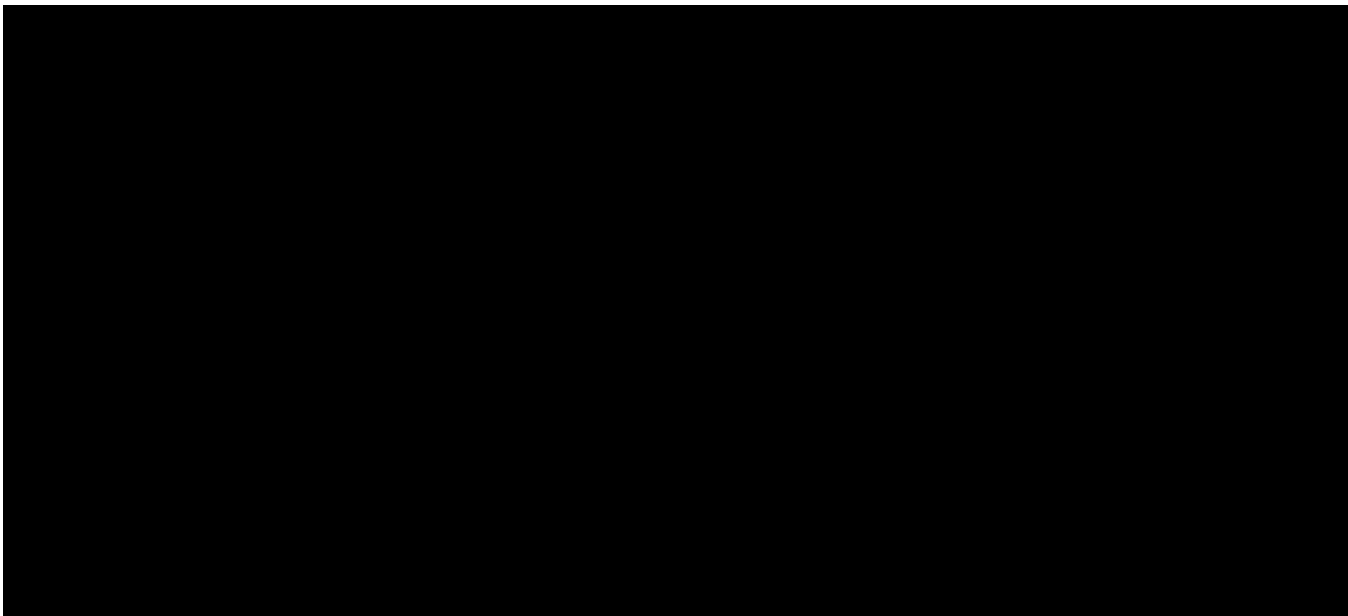


Évolution du taux de croissance :
92 = -7% Paris = -7.3% Petite Couronne = -3.1% Grande couronne = - 4.5%



Évolution du taux de croissance :

92 = -0.9% Paris = -0.7% Petite Couronne = -0.3% Grande couronne = - 6.3%



2006 2007 2008 2009 2010

Évolution du taux de croissance :
 92 = -0.2% Paris = -2.6% Petite Couronne = -2.1% Grande couronne = - 5.3%

9
2

P
a
r
i
s
P
C

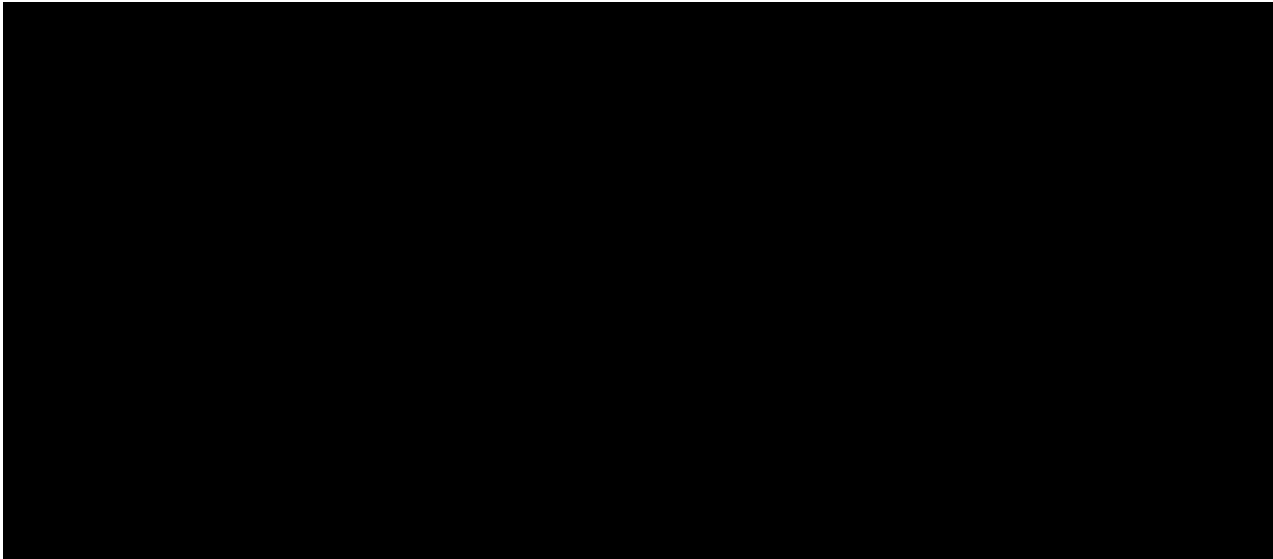
G
C

Les courbes montrent l'évolution des accidents, tués et blessés sur la période de 2006 à 2010 selon les secteurs contrôlés par les différents organismes de forces de l'ordre, ils indiquent aussi le taux de croissance annuel moyen.

Pour les Hauts-de-Seine, la Compagnie Républicaine de Sécurité (CRS) intervient sur le réseau des voies rapides et le réseau national (hors RN 13 à Neuilly de la partie couverte à Paris) et la Sécurité Publique (SP) sur le reste du réseau. Bien que ne concernant qu'un faible nombre d'accidents (10% du total), les nombres d'accidents, tués, blessés hospitalisés sont en hausse sur la période 2006-2010 sur le réseau contrôlé par les CRS, avec des taux de croissance moyens annuels respectivement de +12%, +5%, +11%, +14%. Sur le réseau contrôlé par la sécurité publique, les indicateurs A, BH, BNH sont en légère baisse et le nombre de tués a baissé en moyenne de 9% par an.

A décharge pour les indicateurs CRS, on peut noter une corrélation entre la vitesse, le réseau utilisé et la gravité des accidents.

6.4 - Évolution des accidents selon les forces de l'ordre



té publique

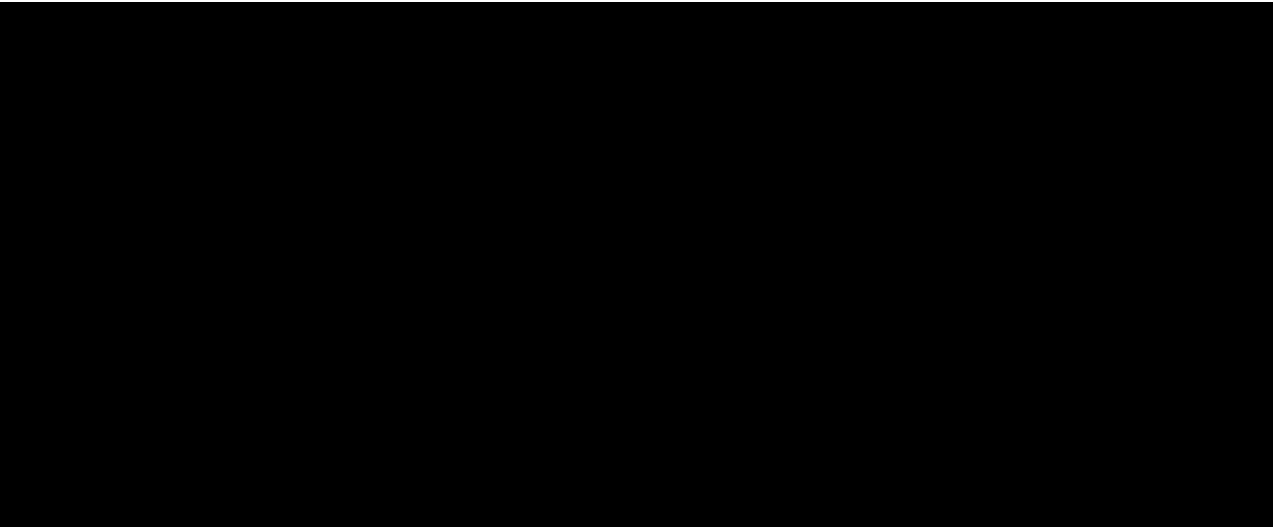
2006

2007 Evolution du taux de croissance :
Sécurité publique = -1.5% CRS = +13.3%

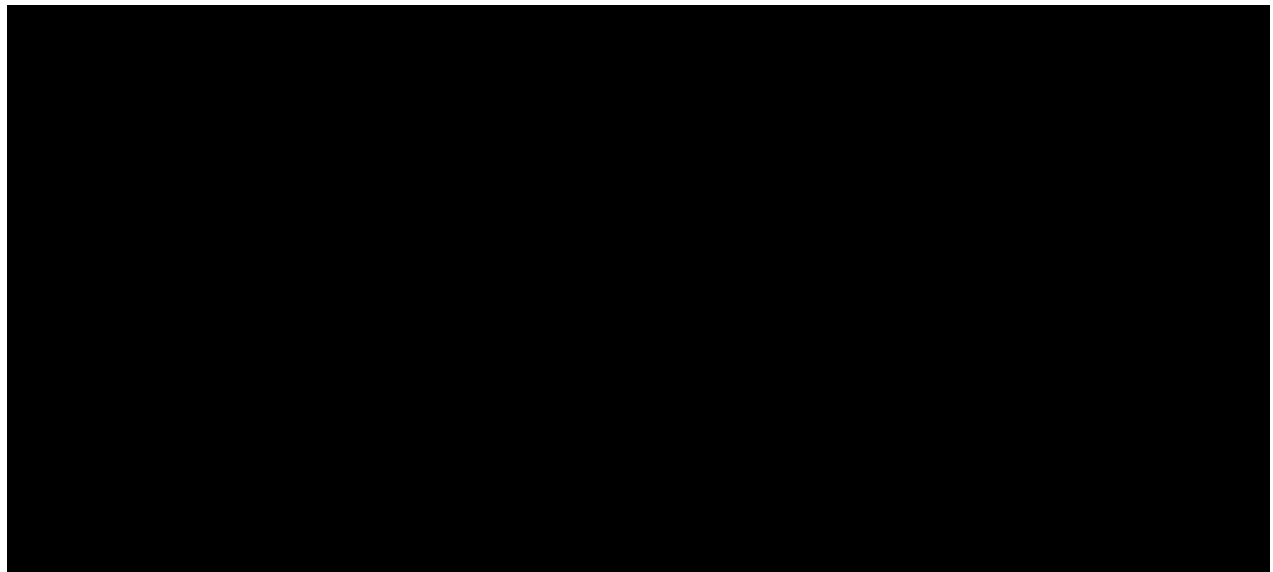
2008

2009

2010



Évolution du taux de croissance :
Sécurité publique = -9.1% CRS = +4.8%



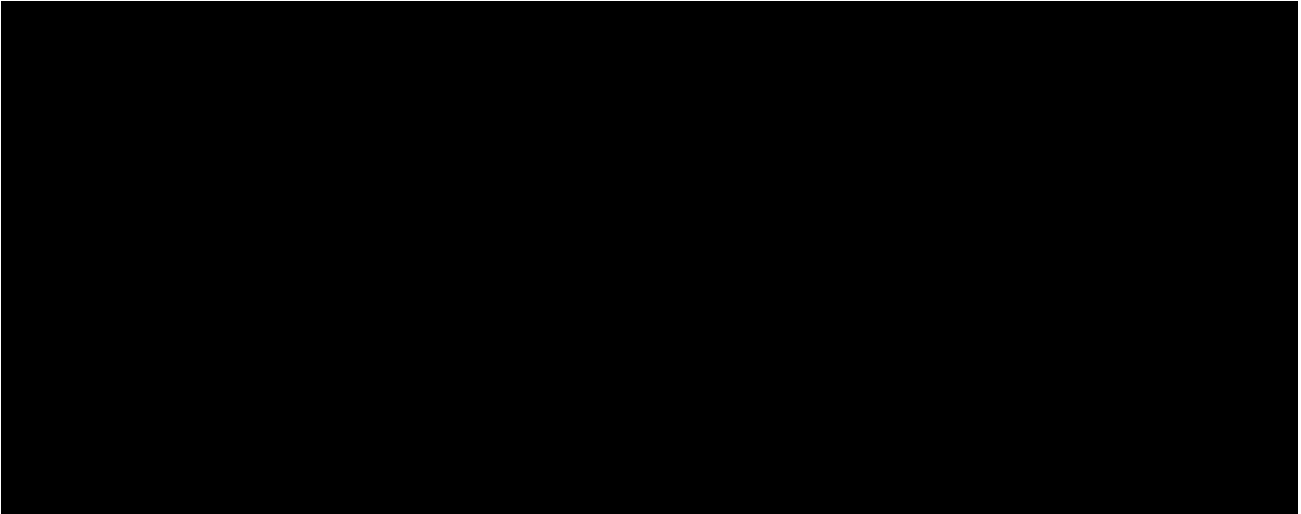
Évolution du taux de croissance :
Sécurité publique = -3.2% CRS = +10.5%

ublique

Évolution du taux de croissance :
Sécurité publique = -2% CRS = +14.3%

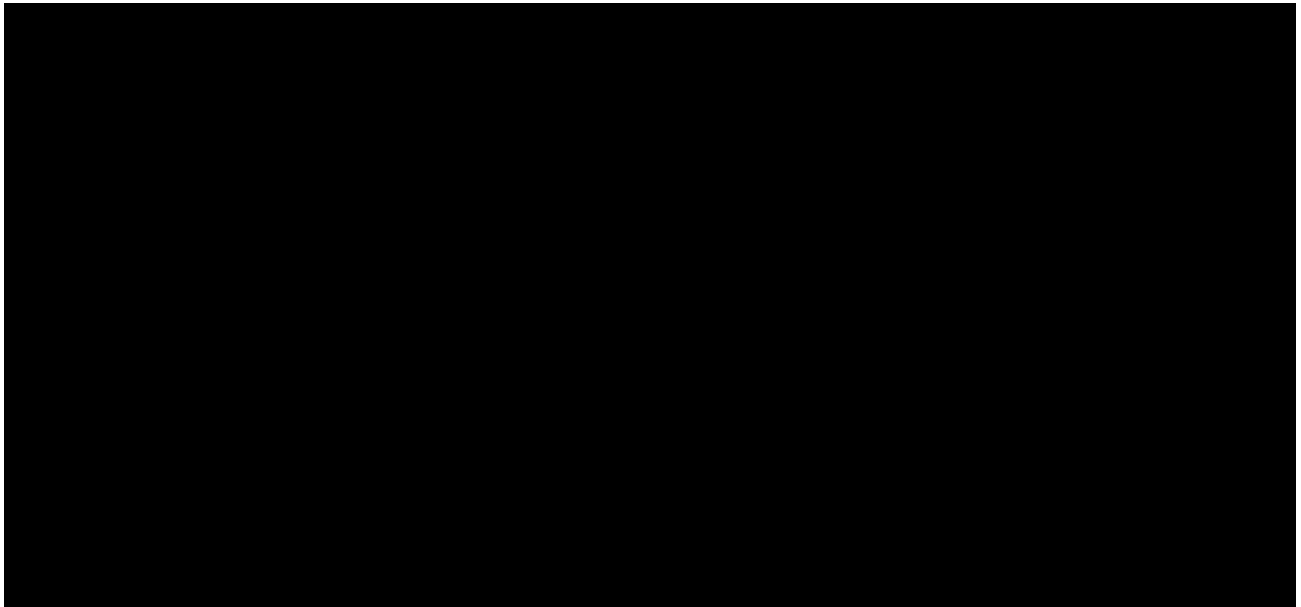
6.5 - Quand ?

6.5.1 - Répartition mensuelle des accidents et des tués

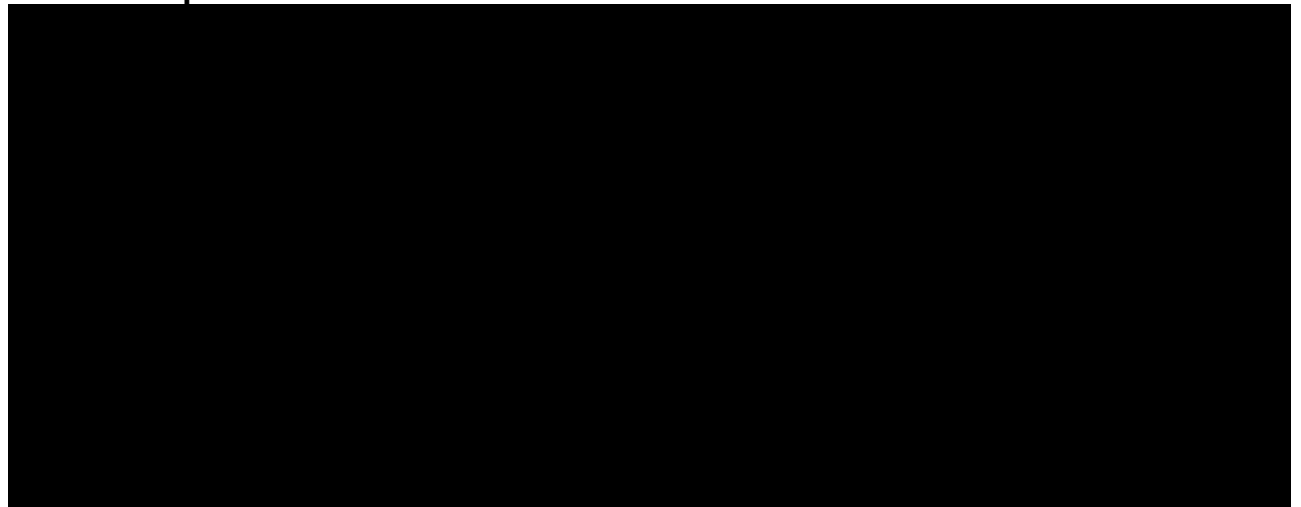


Les mois de **juin, août, octobre et novembre** sont les mois les plus accidentogènes et les plus meurtriers du département.

6.5.2 - Répartition des accidents entre la semaine et le week-end

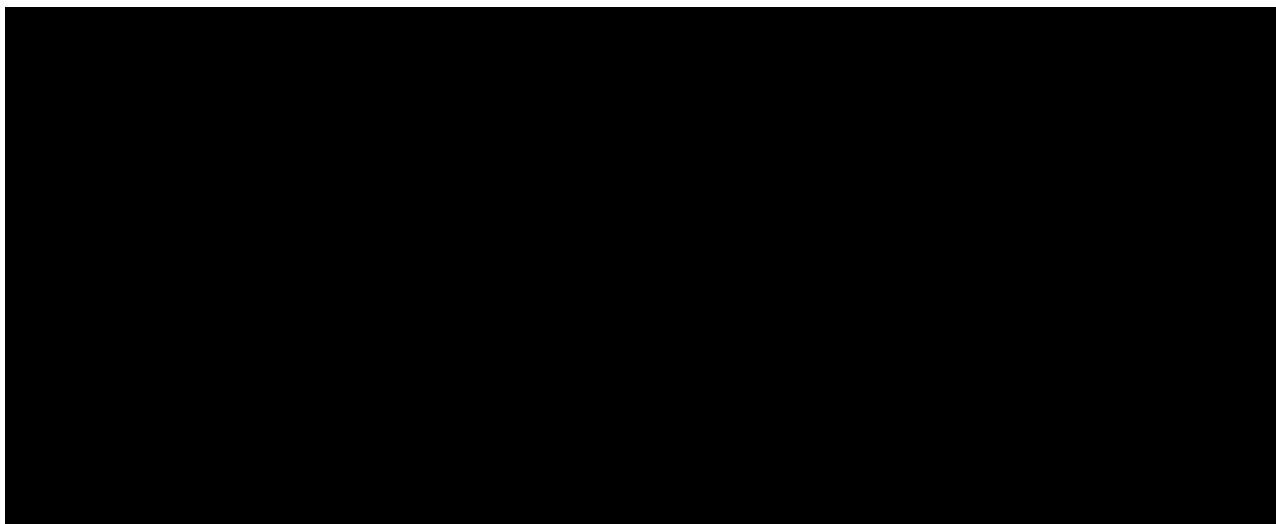


6.5.2.1 - Répartition des tués entre la semaine et le week-end

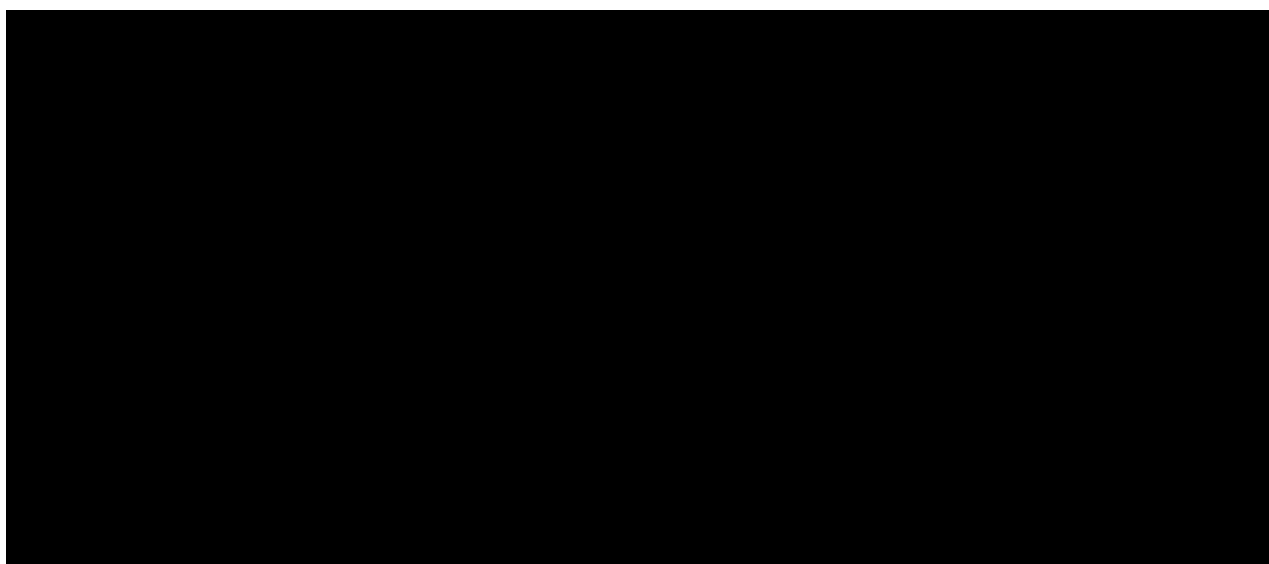


Une majorité d'accidents (78%) et de tués (13%) est enregistrée la semaine. Particularité du département, 16% des tués sont décomptés le dimanche contre 13% au niveau de la région Île-de-France (+3%).

6.5.3 - Répartition des accidents selon le jour et la nuit



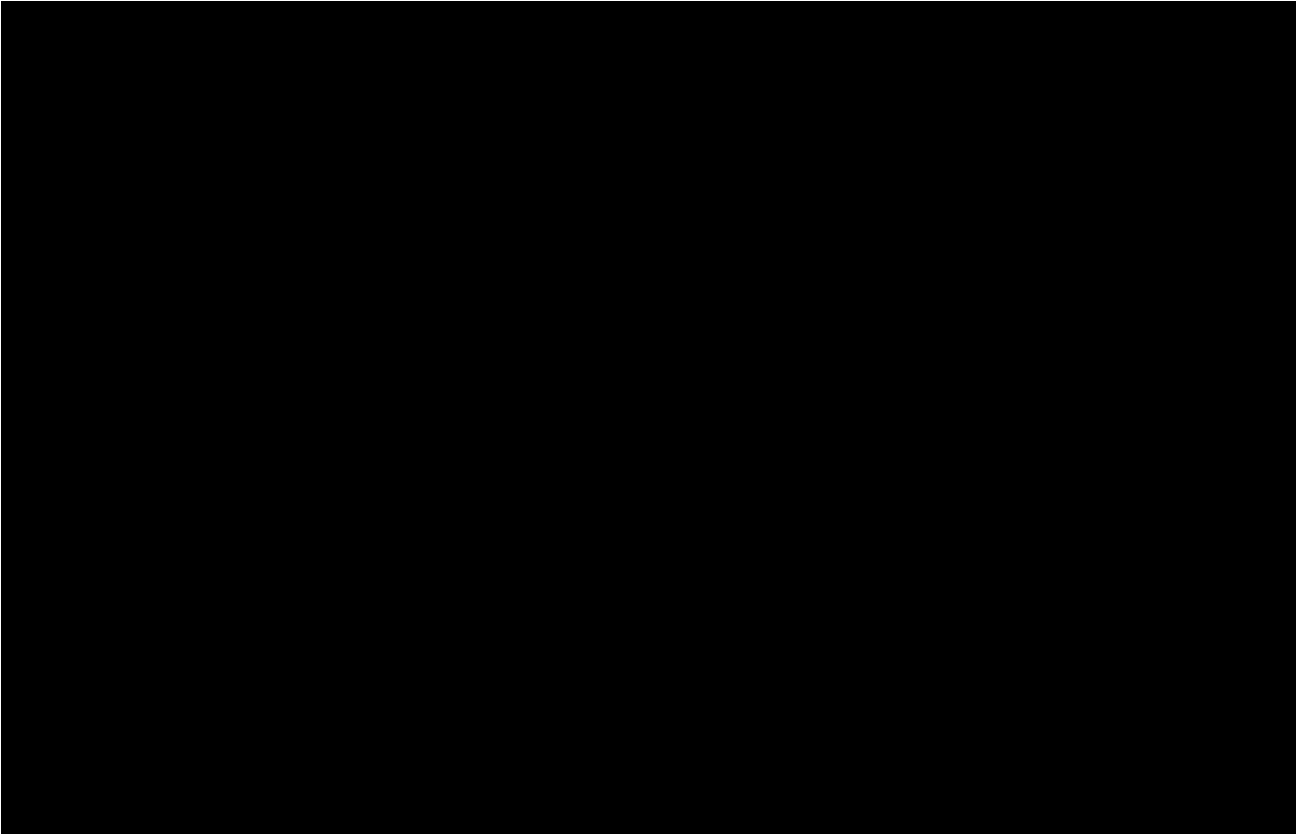
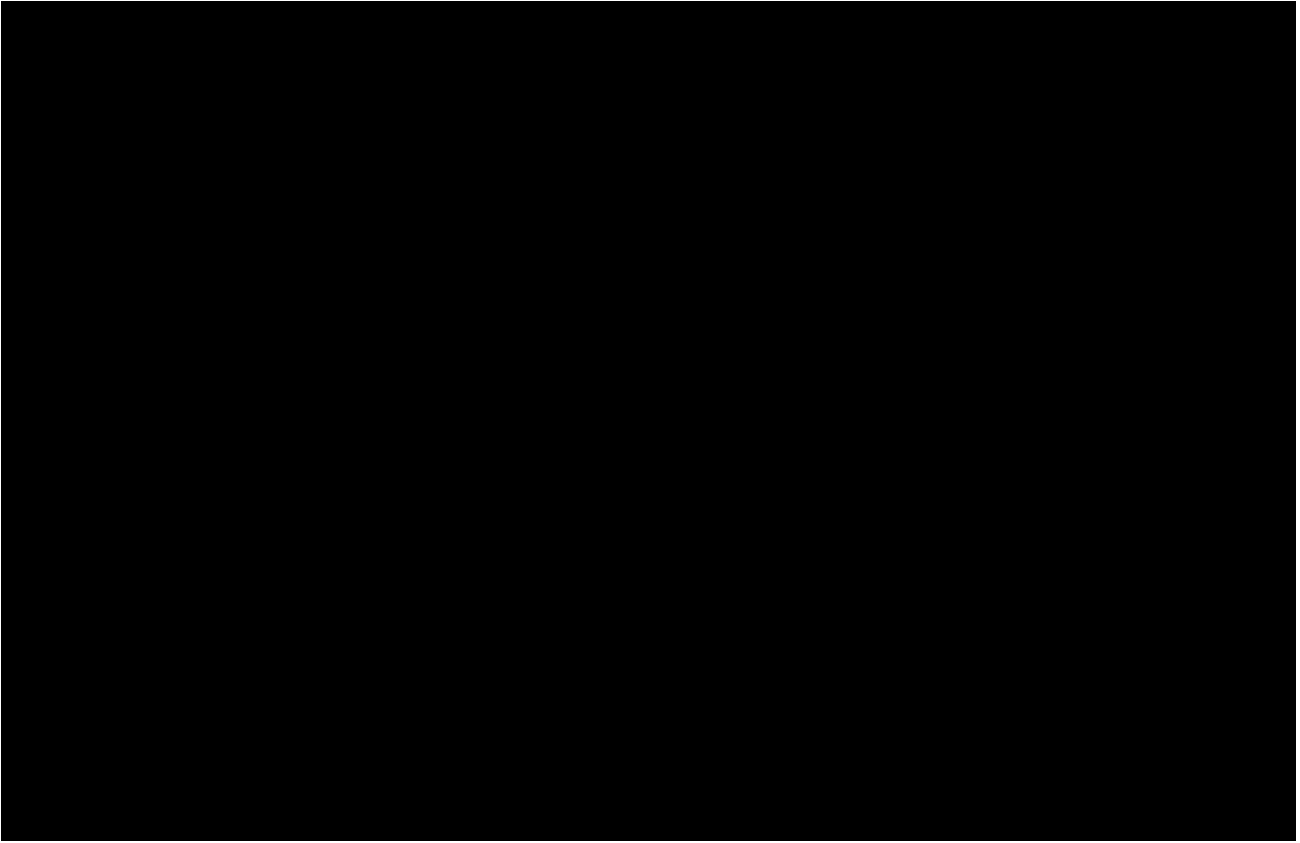
6.5.3.1 Répartition des tués selon le jour ou la nuit



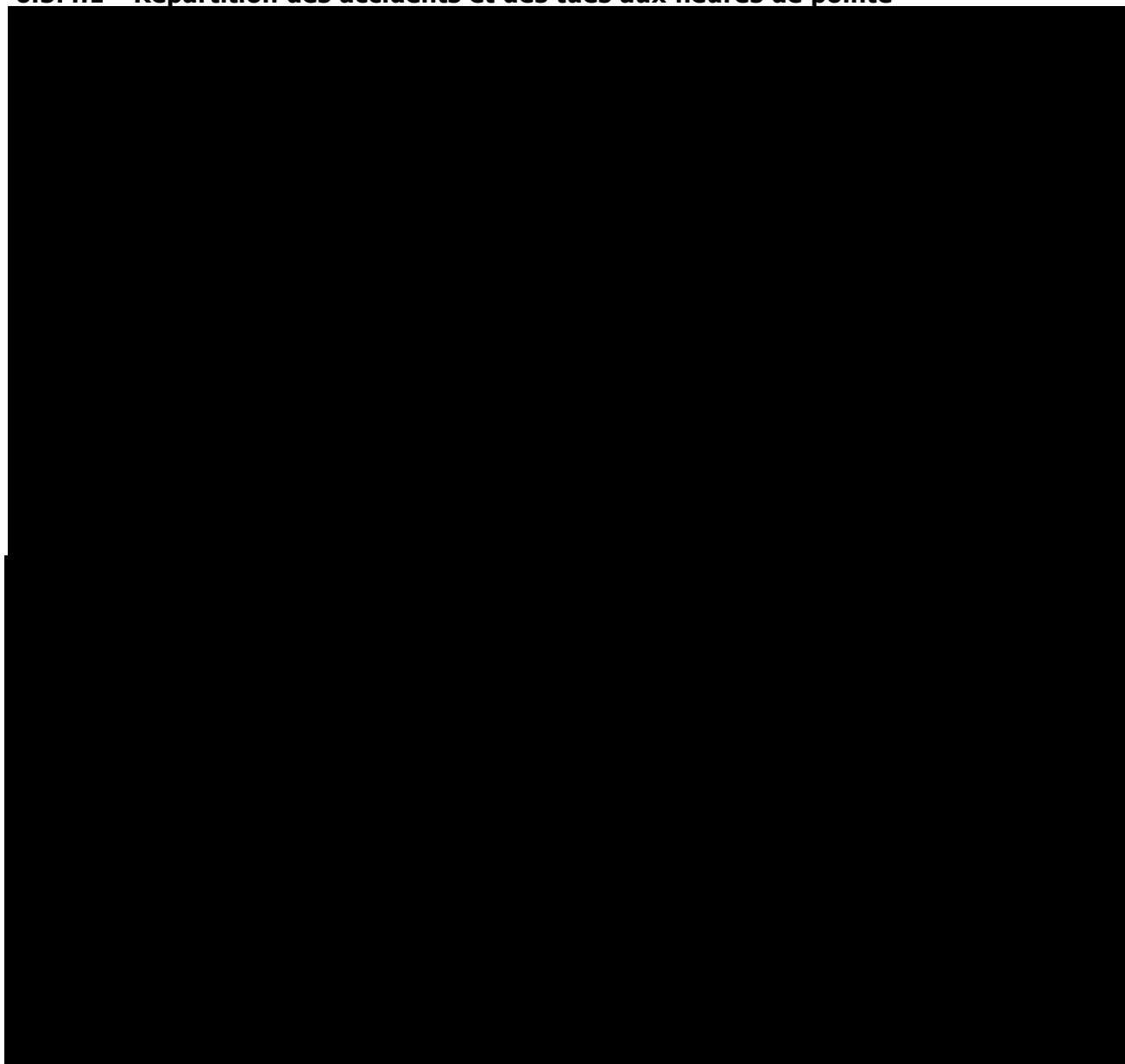
Contre toutes idées reçues, la majorité des accidents (71%) et des tués (60%) est enregistrée en plein jour et par beau temps. Autre particularité du département, il est à noter, que l'abandon de l'éclairage de nuit de certains axes autoroutiers (A86 / A15) n'engendre pas de hausse de l'accidentalité au contraire. On constate également un écart de -11% par rapport au nombre de tués en Île-de-France de nuit avec éclairage public allumé.

6.5.4 - Répartition horaire des accidents et tués

En comparaison avec l'Île-de-France, on note moins d'accidents de 21h à 8h du matin dans les Hauts-de-Seine. De 11h à 16h, les pourcentages sont comparables. Les pics d'accidents sont enregistrés aux heures de pointe: 41% des tués se retrouvent entre 17 et 21h, avec un pic important sur la tranche 17h-18h (contre 24% des tués entre 17 et 21h en IDF).



6.5.4.1 - Répartition des accidents et des tués aux heures de pointe



43,1% des accidents et 38% des tués ont lieu durant les périodes de pointe « 7-10h » et « 17-20h ».

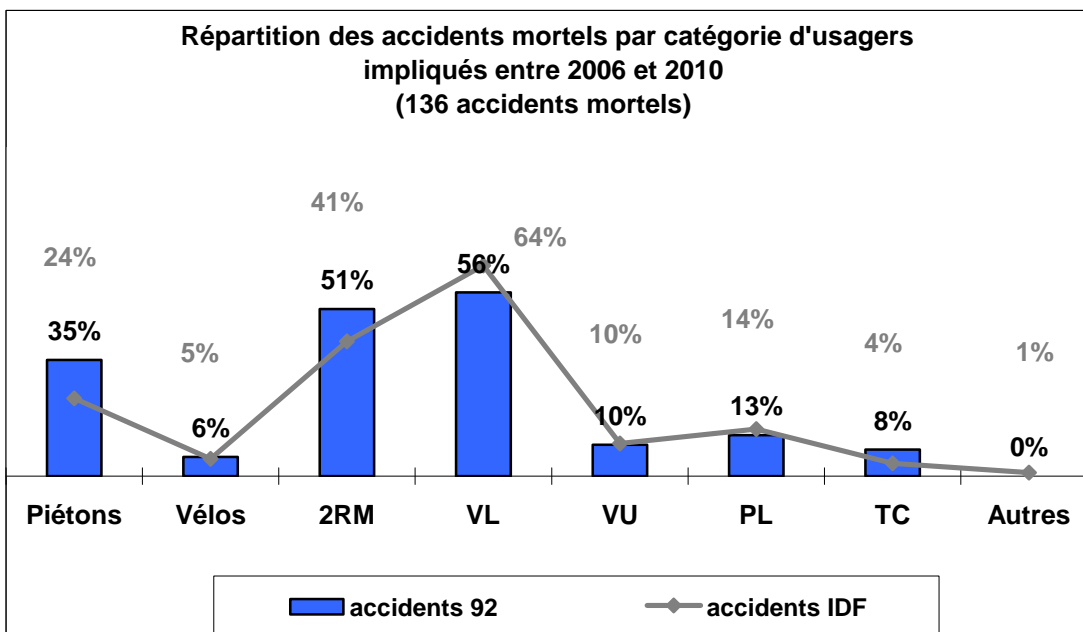
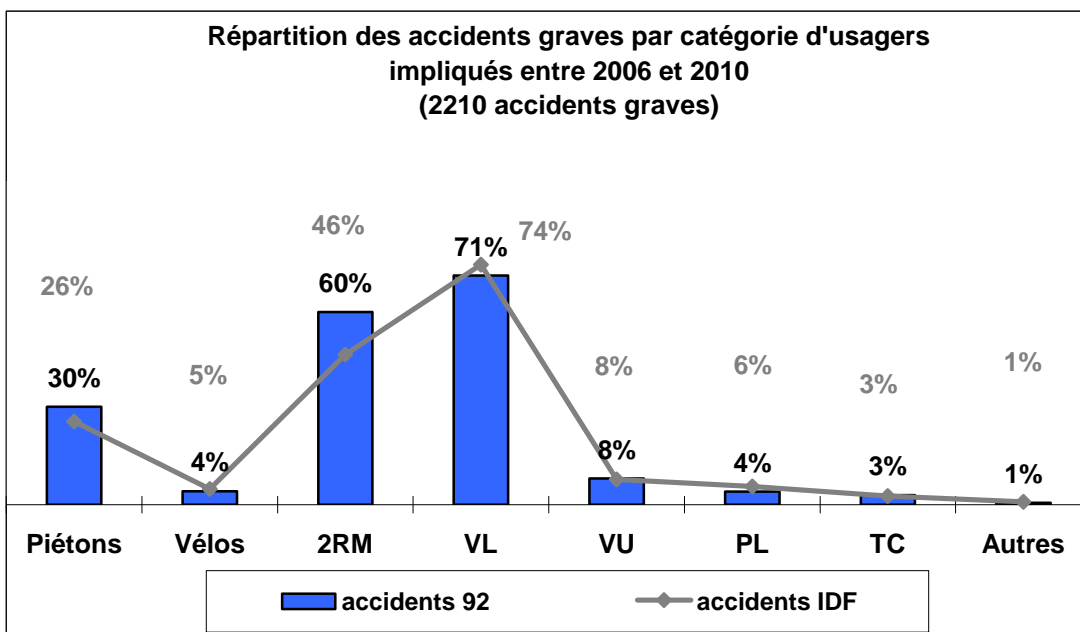
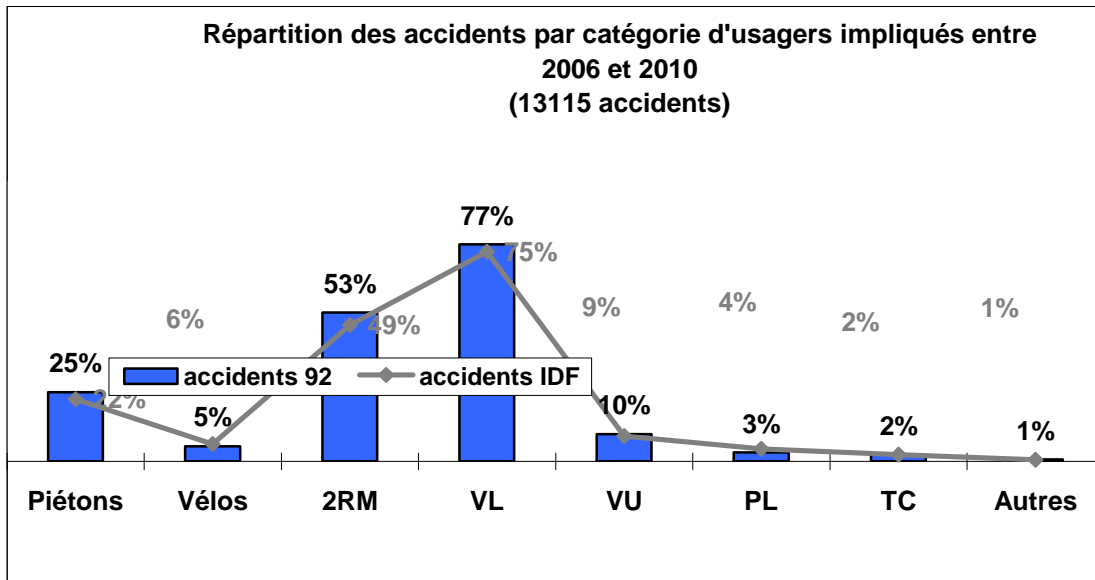
6.6 - Qui ?

6.6.1 - Répartition des accidents et accidents mortels par catégorie d'usagers impliqués

On recense 13 115 accidents pour 28 533 usagers impliqués. Les pourcentages sont ici calculés en fonction du total d'accidents.












Dans trois quarts des accidents les véhicules légers sont impliqués, les deux roues-motorisés dans un accident sur deux et les piétons dans un accident sur quatre.

Ces pourcentages sont légèrement supérieurs à ceux observés au niveau régional. Les véhicules utilitaires (VU) et les poids lourds (PL) sont impliqués dans respectivement 10% et 3% des accidents. On note 5% d'accidents impliquant un vélo. Il est à noter que l'implication des VL diminue proportionnellement avec la gravité des accidents alors qu'inversement, la proportion de poids lourds et de transports en commun impliqués augmente avec la gravité des accidents (respectivement 13% et 8% des accidents mortels). Les piétons quant à eux, sont présents dans 35% des accidents mortels, (24% en IDF) soit 11% de plus qu'en Île-de-France. Les deux-roues motorisés sont présents dans 51% des accidents mortels (contre 41% en IDF) soit 10% de plus.














6.6.2 - Répartition des conflits par catégorie d'usagers dans les accidents

Sur l'ensemble des accidents, 40% sont des conflits entre un VL et un 2RM, 18% des conflits entre un VL et un VL et un VL et un piéton et 5% des conflits entre un 2RM et un piéton.

							Train Tramway	autres
	0.5%	0.1%						
	5.2%	0.5%	1.9%					
	18.0%	3.8%	39.6%	18.2%				
	0.4%	0.2%	1.0%	1.7%	0.1%			
	0.2%	0.0%	0.2%	0.4%	0.0%	0.0%		
Train Tramway	-	-	-	-	-	-	-	
autres	0.8%	0.1%	0.5%	1.0%	0.1%			
Véhicule seul		0.2%	5.4%	4.8%	0.1%			0.1%

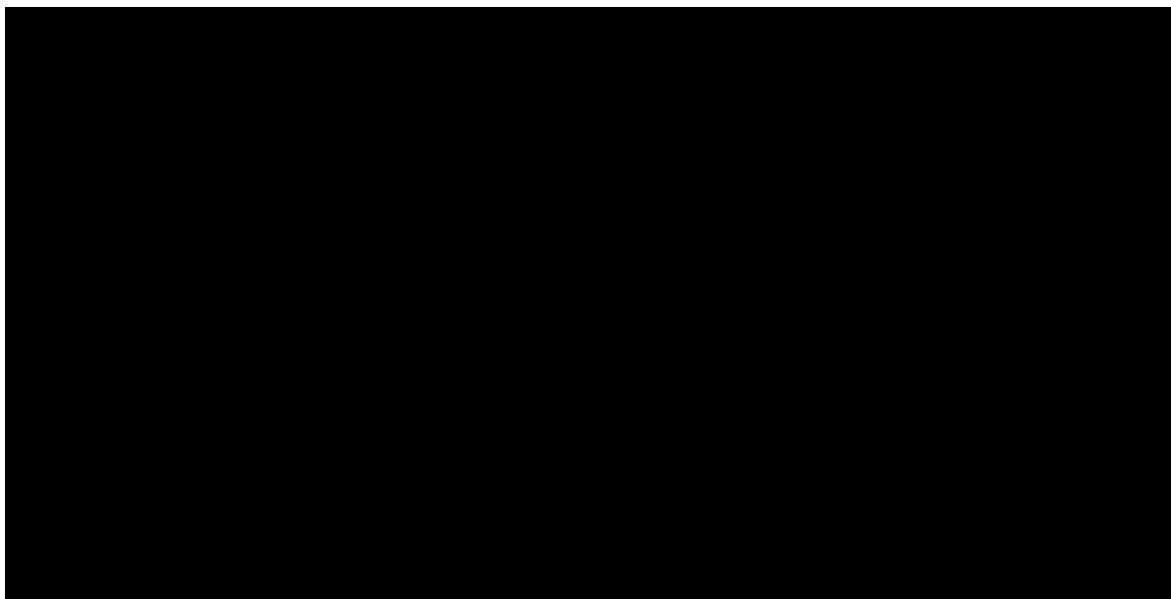
6.6.3 - Répartition des conflits par catégorie d'usagers dans les accidents mortels

Par rapport aux années antérieures, on constate que sur l'ensemble des accidents mortels, la part des conflits n'impliquant qu'un seul véhicule augmente nettement. Dans l'ordre décroissant, on enregistre 27% de conflits VL-2RM, 19% de conflits VL-piétons, 15% de 2RM seul, 10% de conflits VL-VL, 7% de VL seul.

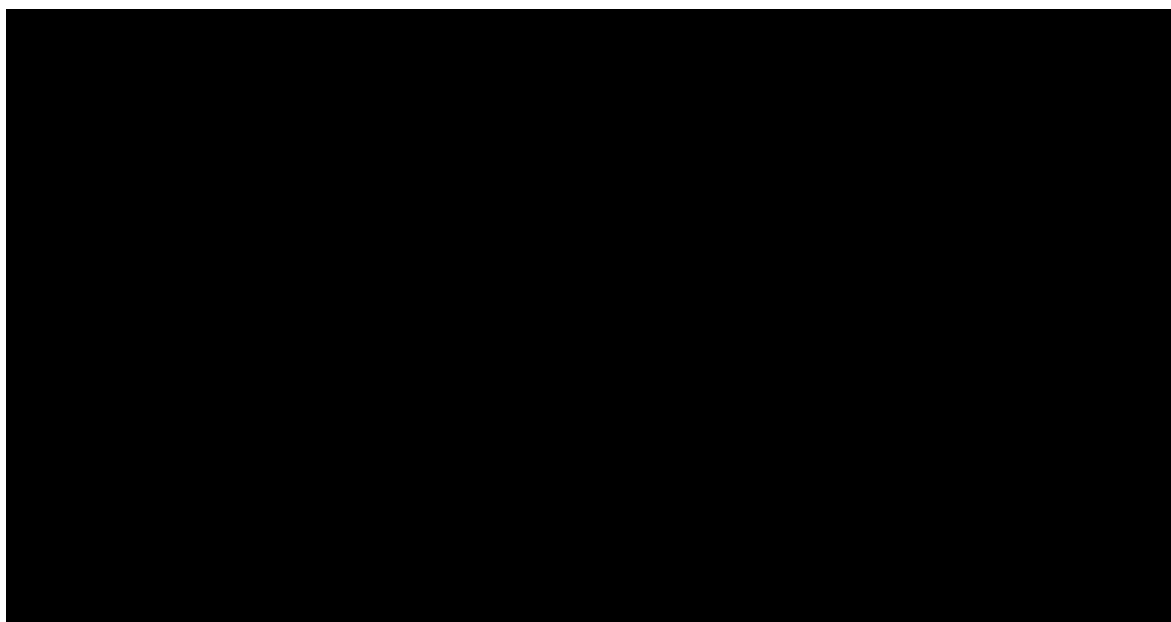
							Train Tramway	autres
	1.5%							
	5.1%							
	19.1%	2.2%	27.2%	9.6%				
	5.1%	2.2%	4.4%	2.2%				
	0,6%		0,3%					
Train Tramway								
autres	4.4%		0.7%					
Véhicule seul			14.7%	7.4%				

6.7 - « Focus » sur les principales victimes par véhicules

6.7.1 - Les deux-roues motorisés



En cas d'accident, le conducteur de deux-roues motorisé est blessé dans 48% des accidents et tué dans 46% des accidents mortels.



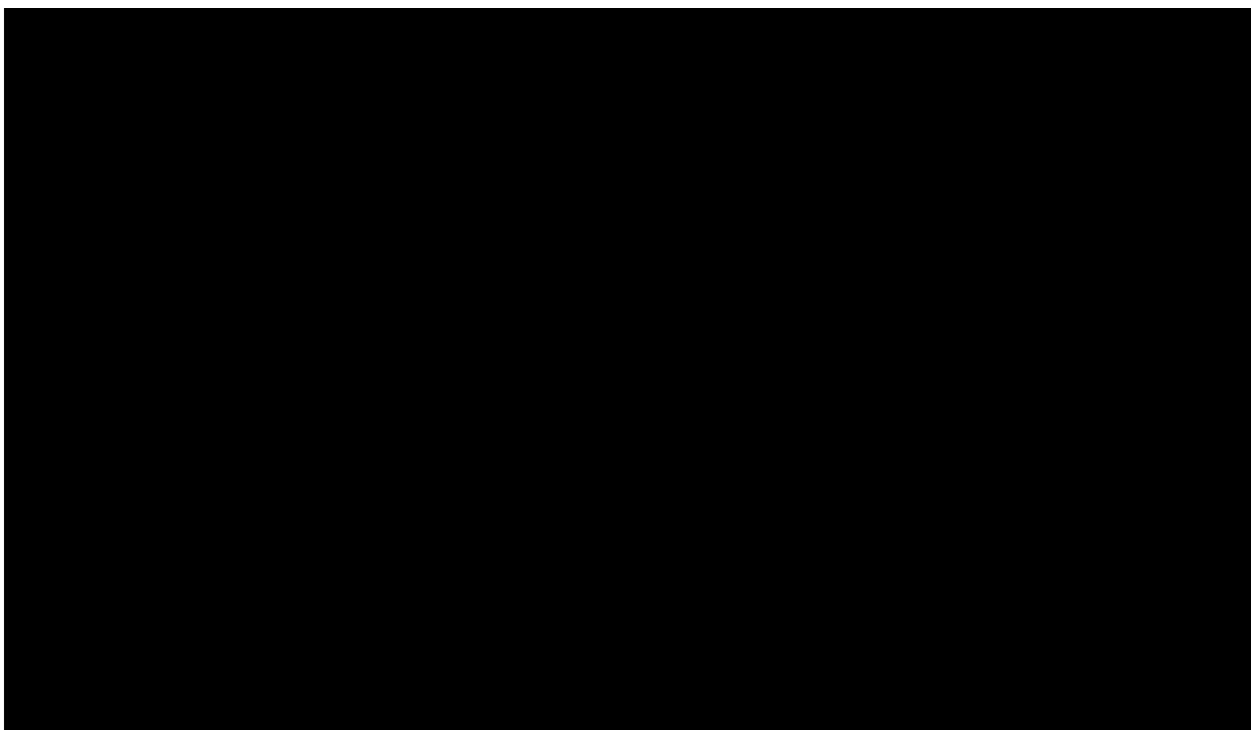
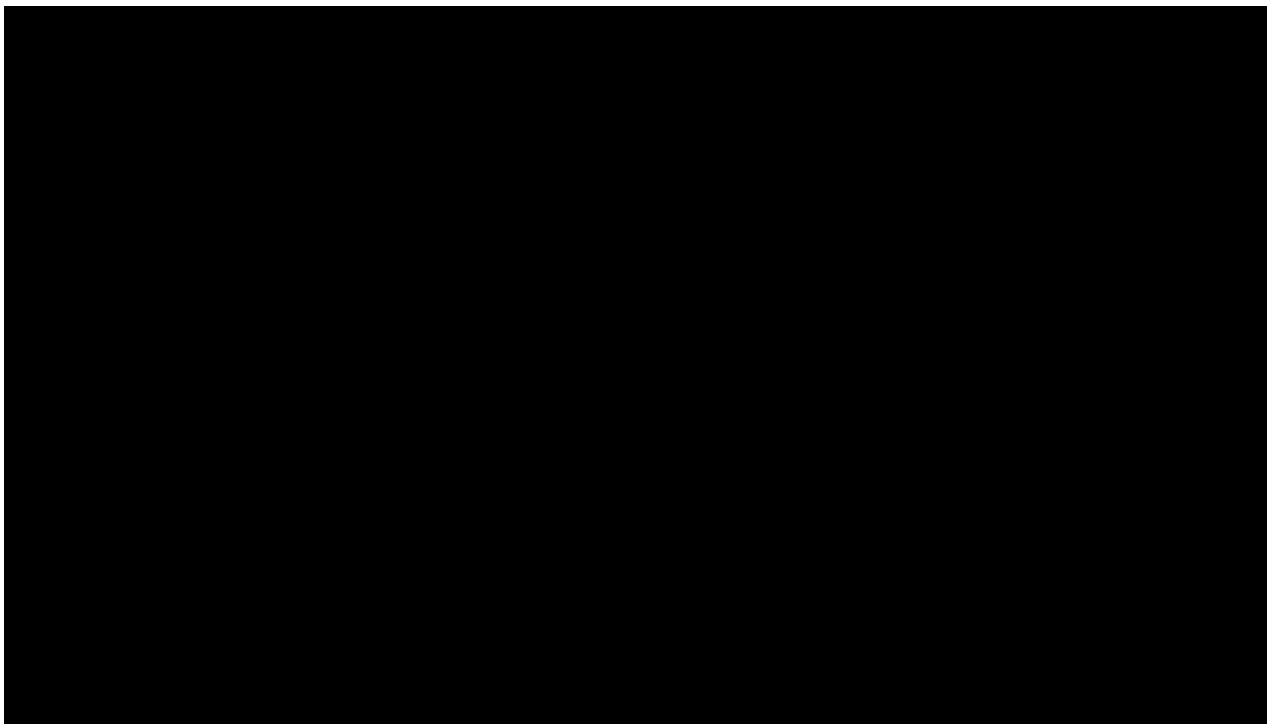
Dans **81%** des accidents où un motocycliste est blessé, un usager VL/VU est impliqué, **plus de la moitié des accidents lorsqu'un motocycliste est tué.**

La proportion d'usagers PL et TC impliqués est respectivement de 10% et 3% dans les accidents où un motocycliste est tué.

Dans un quart des accidents mortels de deux-roues motorisé, le motocycliste se tue seul.

6.7.2 - Les véhicules légers et utilitaires

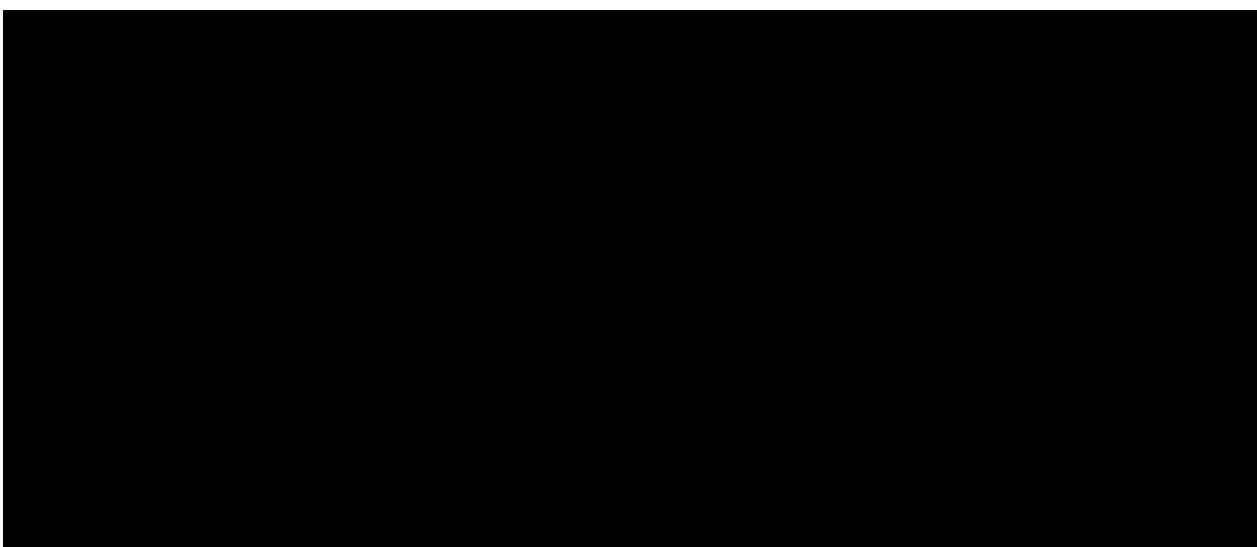
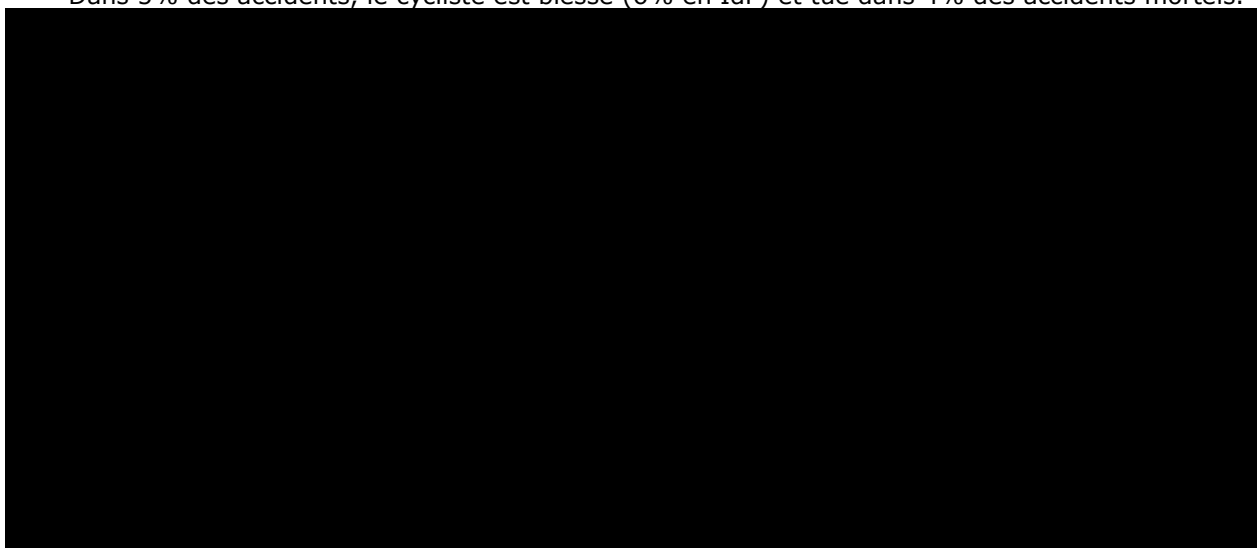
Un usager de véhicule léger est blessé dans 23 % des accidents (29% en IdF), et tué dans 15% des accidents mortels (33% en IdF), 18% de moins qu'en Île-de-France.



Dans 85% des accidents où un usager VL/VU est blessé, aucune autre catégorie d'usagers n'est impliquée (conflits VL/VU contre VL/VU ou VL/VU seul).

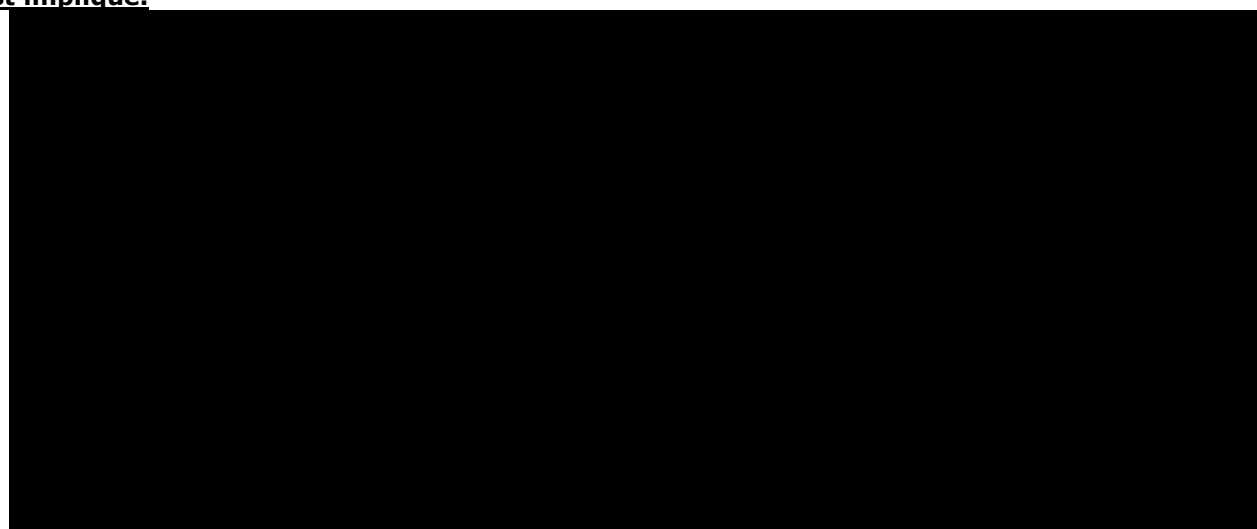
6.7.3 - Les vélos

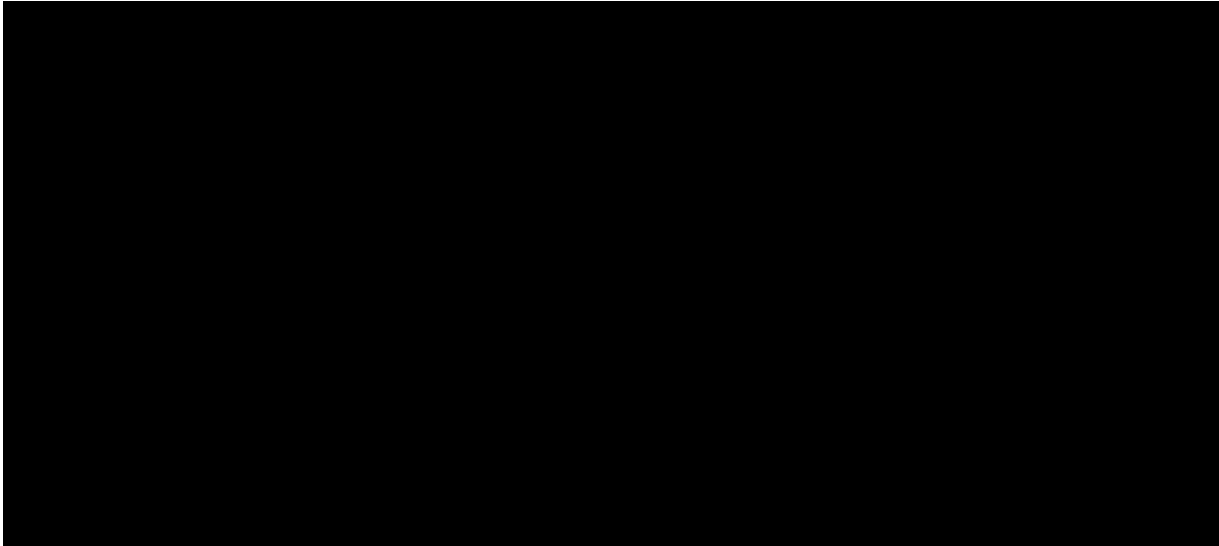
Dans 5% des accidents, le cycliste est blessé (6% en IdF) et tué dans 4% des accidents mortels.



6.7.4 - Les piétons

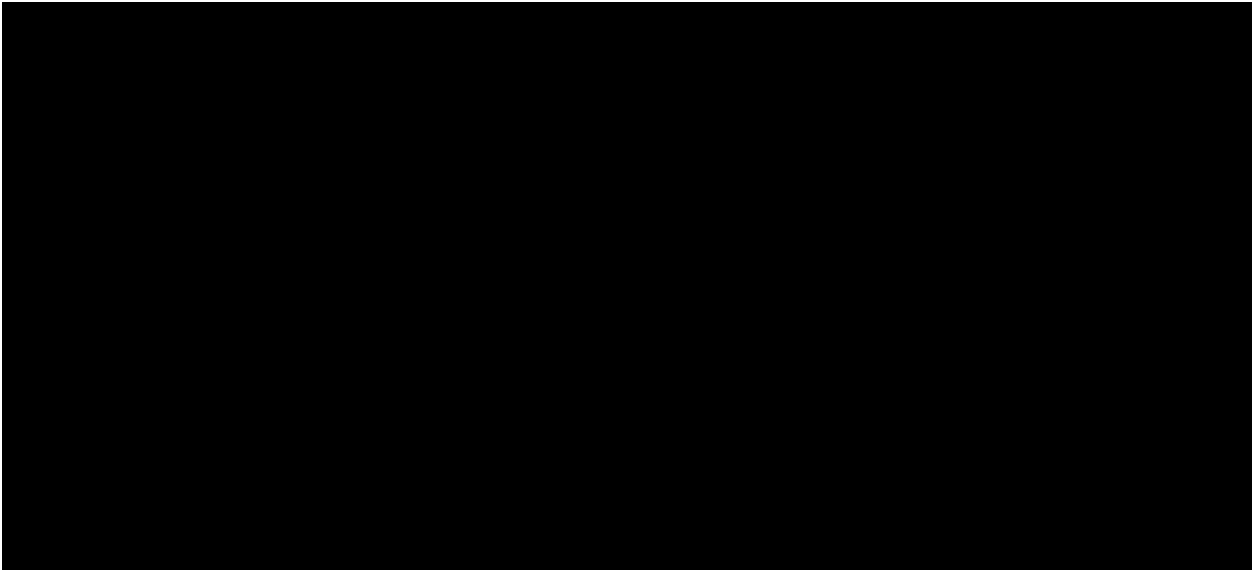
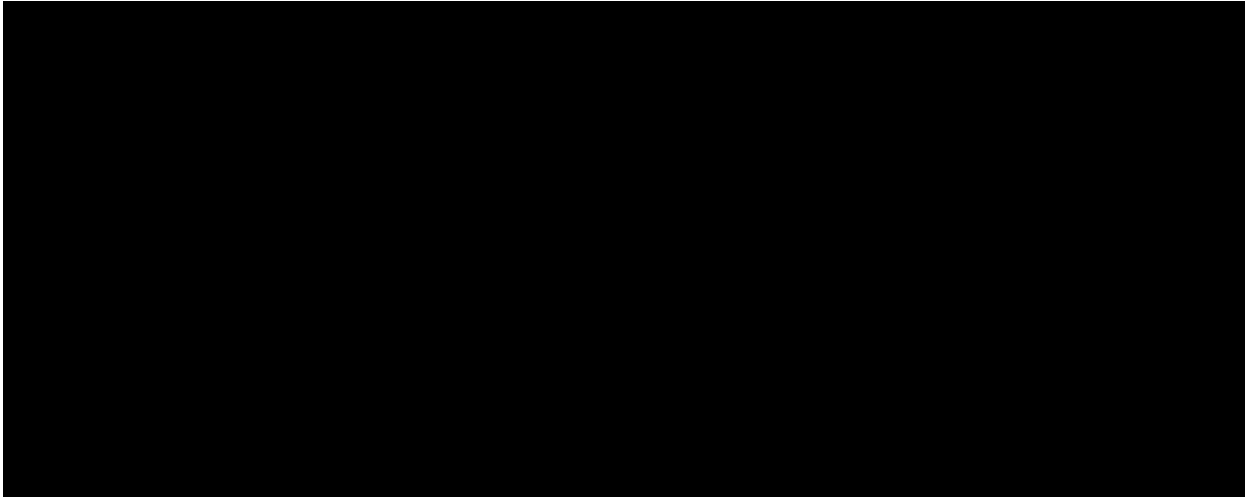
Le piéton est blessé dans 24% des accidents (22% en IdF) et tué dans 35% des accidents mortels (23% en IdF), **12% de plus qu'en Île-de-France. Dans trois quarts des accidents un véhicule léger est impliqué.**





Les deux-roues motorisés et les véhicules légers et utilitaires sont impliqués respectivement dans 1/5 et 3/4 des accidents où un piéton est blessé. Lorsqu'un poids lourd ou un bus est impliqué avec un piéton, les piétons décèdent dans 30% des accidents.

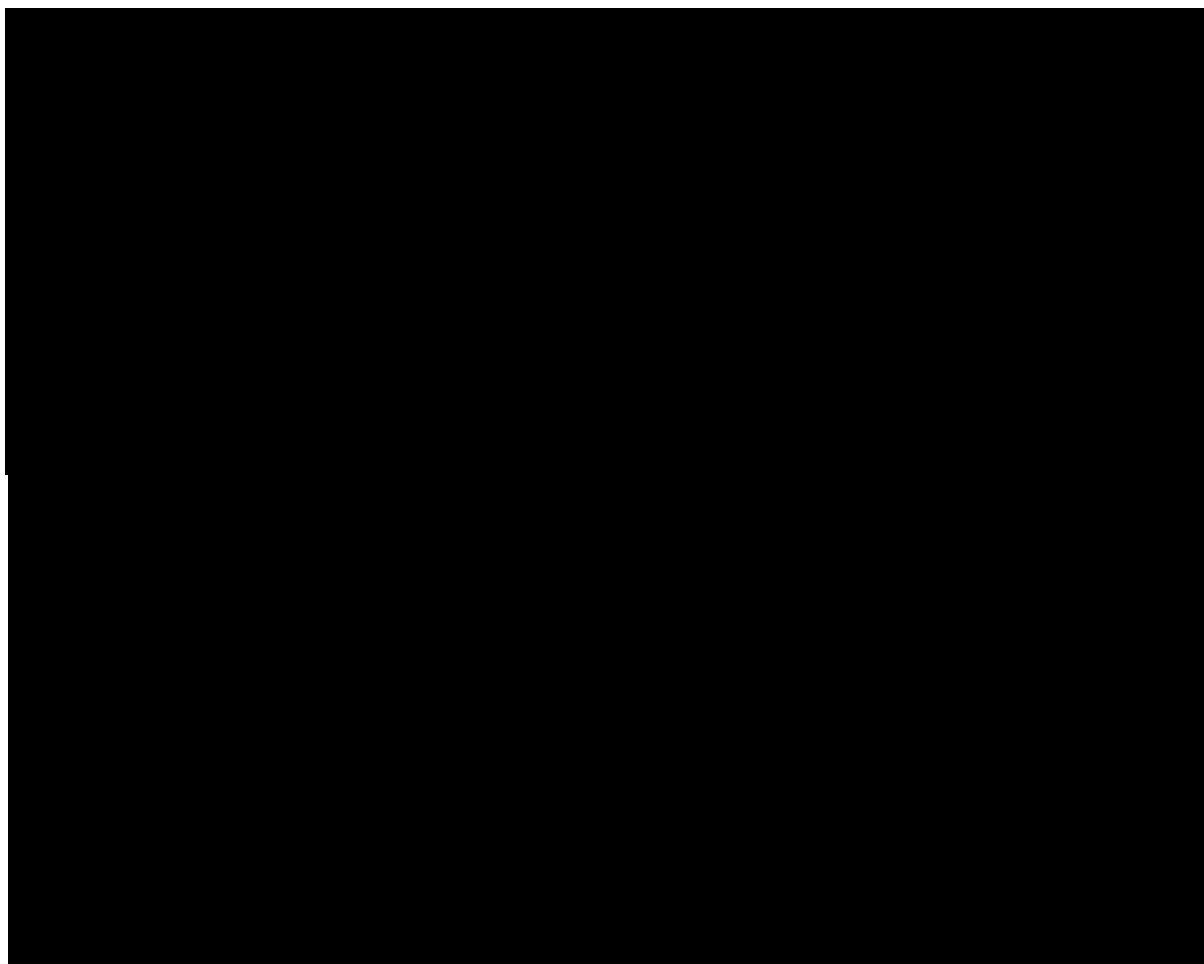
6.8 - Répartition des accidents et des tués selon les trajets effectués



36% des accidents ont lieu lors d'un trajet « promenade - loisirs », 26% en « domicile - travail » et 21% en utilisation professionnelle. Il est à noter que la part « promenade - loisirs » augmente avec la gravité.

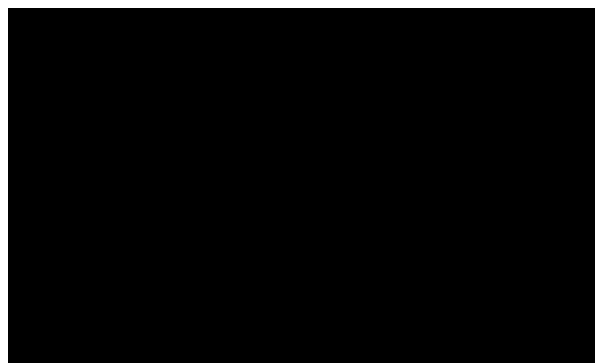
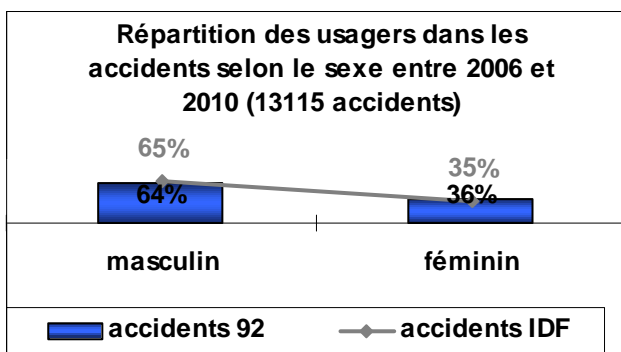
Il est constaté que les « BAAC » ne sont pas très bien (voir pas) renseignés pour le champ « type de trajet ». Concernant la qualification du trajet en « promenade - loisirs » lorsqu'on corrèle les déclarations aux horaires des accidents (heures de pointe du matin et du soir) il est flagrant qu'un grand nombre d'utilisateurs « masquent » la cause réelle de leurs déplacements (non - couverture d'assurance?) Sans tenir compte de cette observation, 47% des accidents ont lieu dans le cadre d'un déplacement ou d'une activité professionnelle.

6.9 - Répartition des accidents selon l'âge des usagers



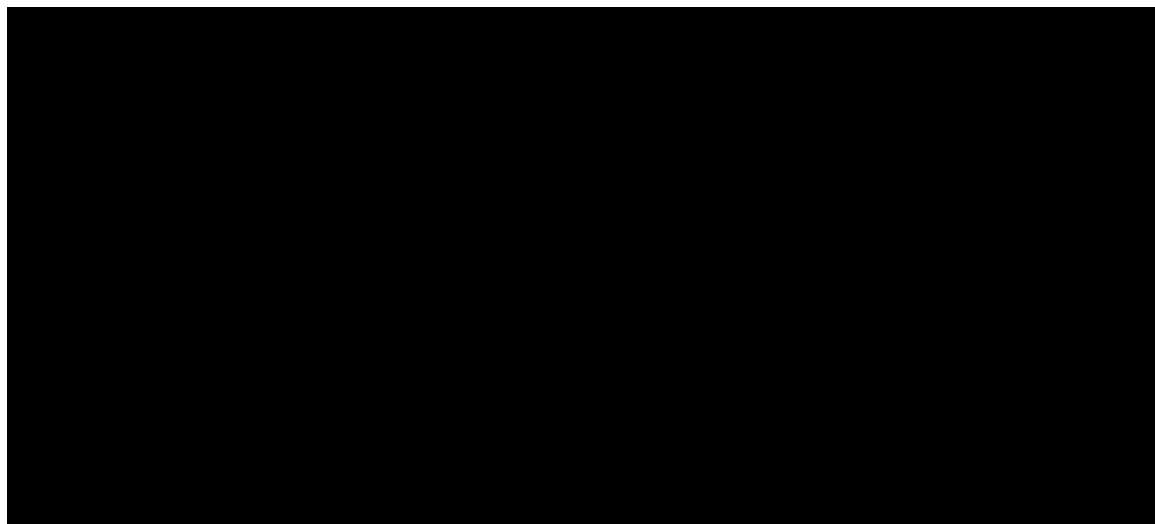
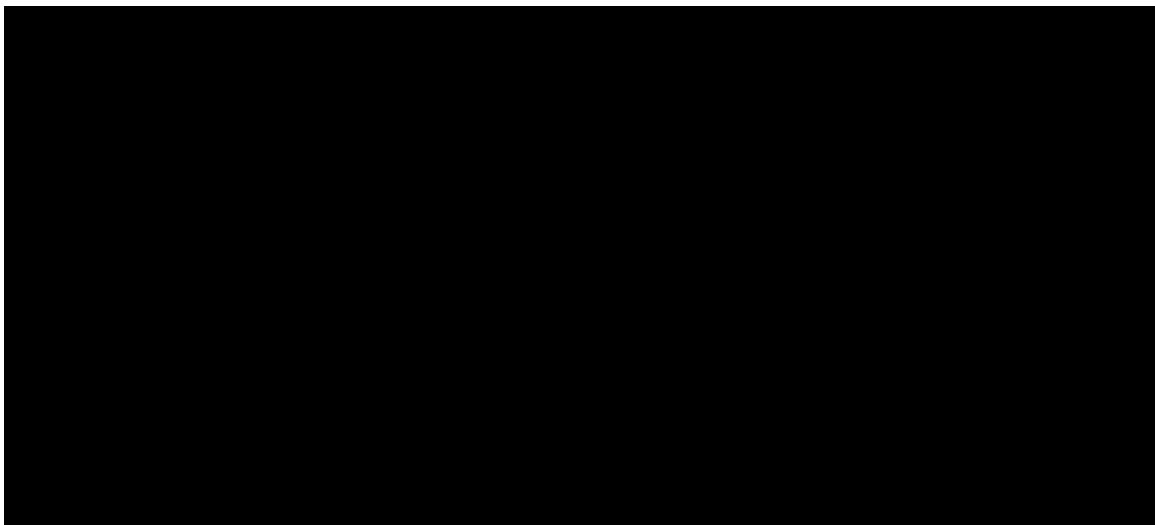
Dans les accidents, la tranche d'âge des 25/44 ans est sur-représentée, soit 71% des impliqués dans les accidents alors qu'ils ne représentent que 32% de la population du département. **Proportionnellement, les jeunes entre 15 et 24 ans sont également sur-représentés dans les accidents : ils ne représentent que 12% de la population et sont impliqués dans 36% des accidents.**

6.9.1 - Répartition des accidents selon le sexe

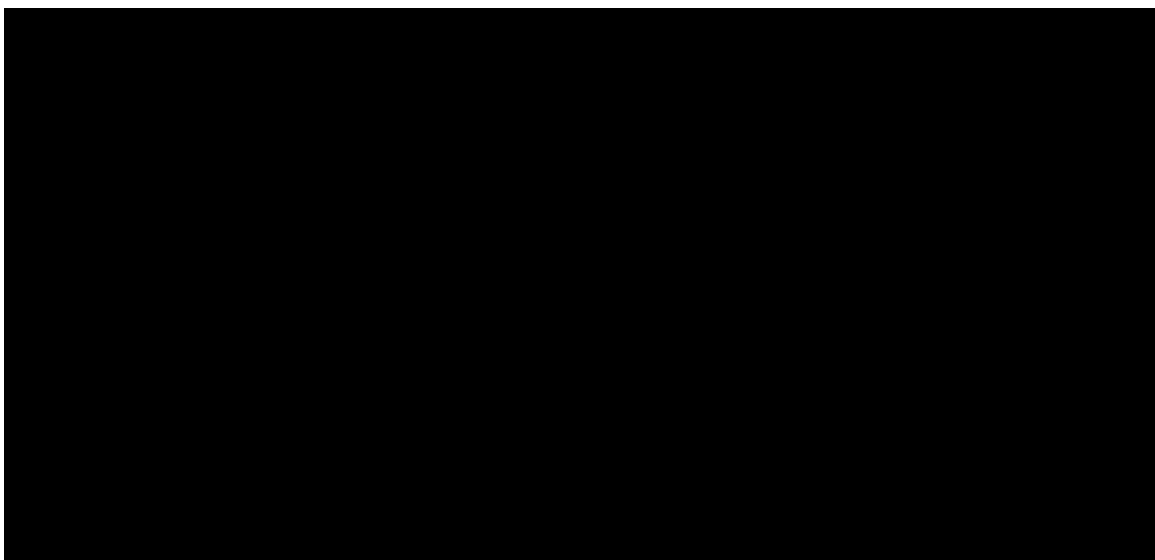


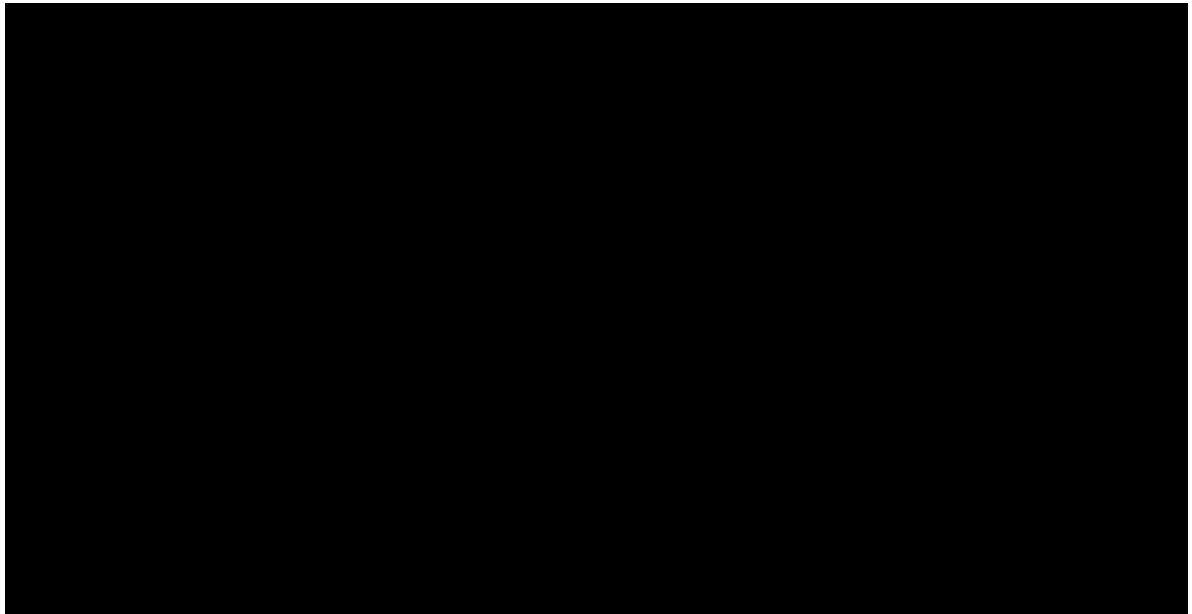
Alors qu'ils représentent presque la moitié de la population, les hommes sont 2 fois plus impliqués que les femmes dans les accidents

6.10 - Répartition des accidents et des tués par réseaux routiers



6.11 - Comparatif par type de réseau des ratios d'accidents et des tués pour 100 Km de route



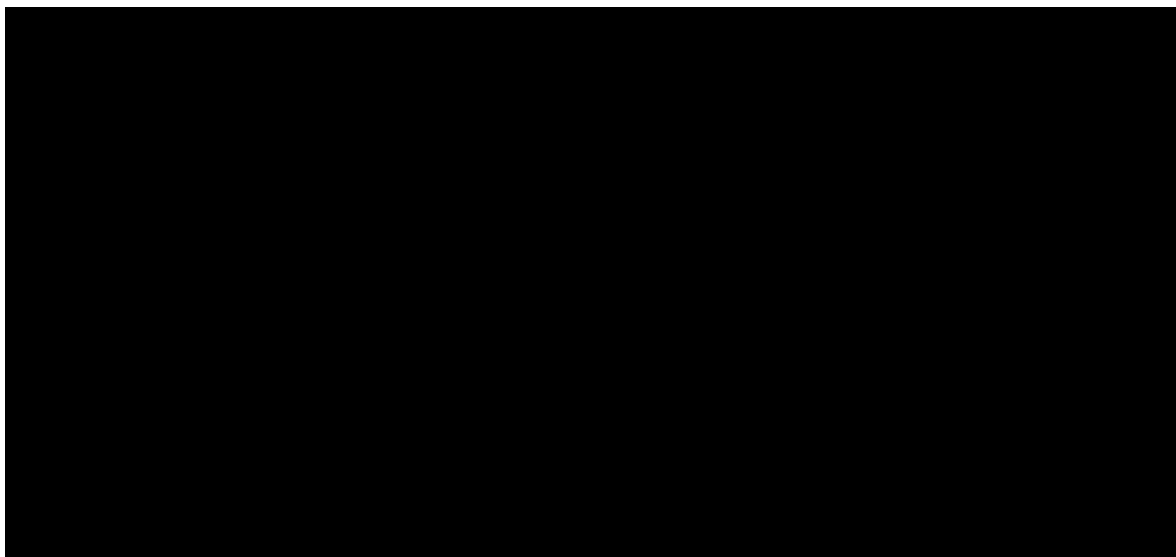


Dans les Hauts-de-Seine, le réseau départemental représente plus de 340 kilomètres de voirie, il est logique qu'il concentre une majorité d'accidents. Alors que le réseau national ne représente que 60 kilomètres de linéaire, c'est là que l'on constate le plus de tués. Nous retrouvons là, une corrélation entre les axes rapides, les vitesses pratiquées (facteur aggravant), les tranches horaires et la gravité des accidents.

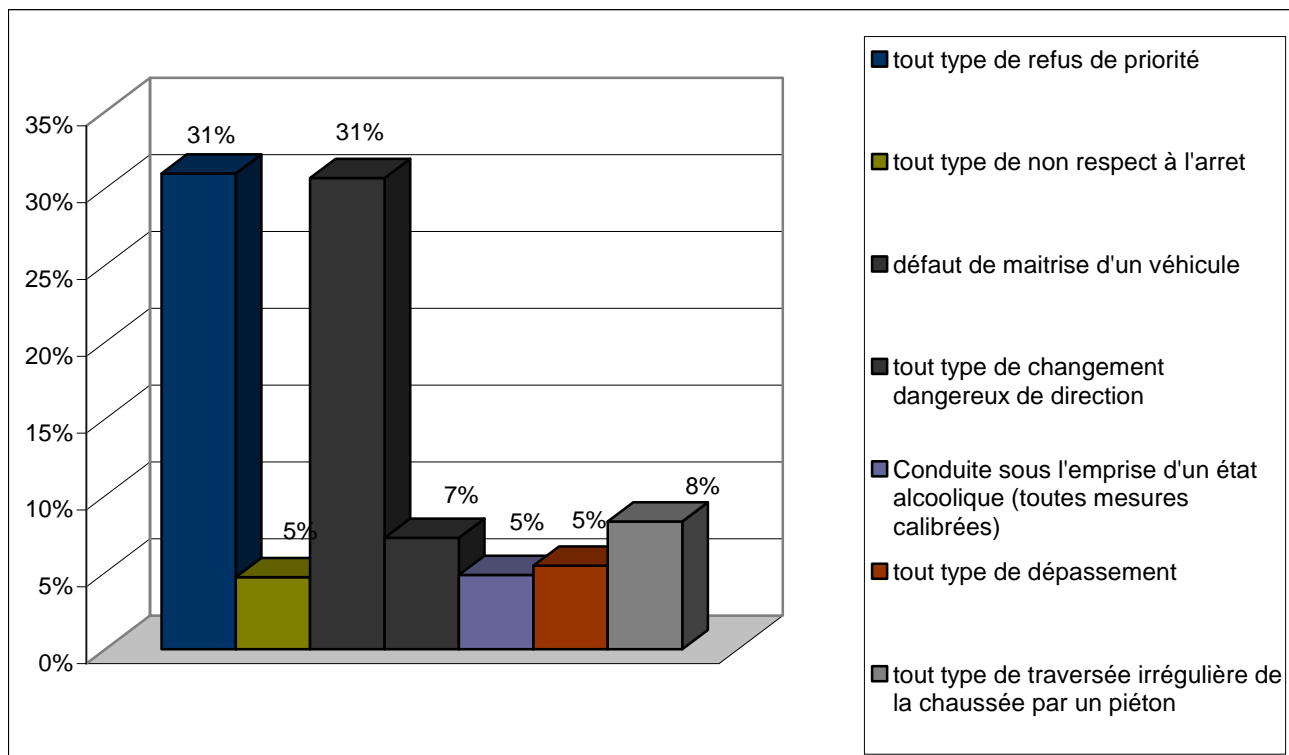
6.12 - Répartition des accidents et des tués entre Paris, la petite et la grande couronne

Accidents

Tués



6.13 - Répartition des accidents par nature d'infraction



- 31% des accidents peuvent être imputés à un refus de priorité ;
- 5% à un non-respect à l'arrêt obligatoire ;
- 31% à un défaut de maîtrise du véhicule ;
- 7% à un changement dangereux de direction ;
- 5% à une conduite en état d'ivresse ;
- 5% à un dépassement ;
- 8% à une traversée irrégulière d'un piéton ;

Attention, ces chiffres sont donnés à titre indicatif, seuls 5% des fichiers BAAC étant actuellement renseignés.

6.14 - L'alcool

La proportion d'accidents mortels dans lesquels les conducteurs de véhicule sont en situation de délit (0,8 g/L de sang) est de 6%. Pour la catégorie de « 15/24 ans » (jeunes), cette proportion est de 4%.

	Accidents corporels		Accidents mortels	
	Total accidents	blessés 15/24 ans	Total accidents mortels	tués 15/24 ans
Situation d'infraction	0.3%	0.3%	0.7%	4.3%
Situation de délit	1.5%	1.4%	5.9%	4.3%

Dans 97% des accidents le permis de conduire est valide, le défaut de permis de conduire lui, ne concerne que 2% des accidents. La conduite en auto-école ou accompagnée est quant à elle de 0,3%

7 – LES GROUPES DE TRAVAIL ET D'ÉCHANGES

7.1 - Mise en place et installation des groupes de travail

Le 6 septembre 2012, à l'occasion de la réunion mensuelle du pôle sécurité routière de la préfecture des Hauts-de-Seine, le chef de projet sécurité routière, Madame Valérie Hatsch, a validé la mise en place du comité de pilotage « DGO » ainsi que la composition de ses membres. Après un exposé sur l'accidentalité des 5 dernières années, le comité de pilotage a validé la mise en place de 3 groupes de travail et nommé les animateurs :

- Un groupe de travail « Piétons » (et plus particulièrement des jeunes et des personnes âgées) animé par Madame Valérie Hatsch assistée de Monsieur Redon Denis.
- Un groupe de travail « deux-roues motorisé » animé par Monsieur Henri Morgan assisté de Monsieur Denis Redon.
- Un groupe de travail « Milieu professionnel » animé par Monsieur Denis Redon assisté de Monsieur Thierry Kehringer.

Les 3 groupes se sont réunis tous les mois, d'octobre à décembre à la préfecture de Nanterre :

- Pour le groupe « Deux-roues motorisé », le mercredi 24 octobre 2012 à 9h30, lundi 19 novembre 2012 à 14h30 et mardi 4 décembre 2012 à 14h30.
- Pour le groupe « Piétons », le mercredi 24 octobre 2012 14h30, mercredi 21 novembre 2012 14h30 et mercredi 5 décembre 2012 à 09h30.
- Pour le groupe « Milieu professionnel » le jeudi 25 octobre 2012 à 14h30, mardi 27 novembre 2012 à 14h30 et mardi 11 décembre 2012 à 14h30.

Pour chacun des groupes, les 3 réunions portaient :

- 1^{ère} réunion :
 - Présentation de la démarche et des groupes de travail
 - Présentation des intervenants
 - Bilan du précédent DGO et des PDASR s'y rattachant
 - Bilan de l'accidentalité régionale et départementale des années 2006 à 2010
- 2^{ème} réunion :
 - Retour et lecture des questionnaires - Commentaires
 - Intervention et retour sur le bilan d'accidentalité 2006 à 2010
 - Pré-validation des propositions d'enjeux et d'orientations – Proposition d'enjeux transversaux.
 - Échanges et débats
- 3^{ème} réunion :
 - Validation des enjeux et des orientations du DGO 2013-2017.
 - Validation des enjeux transversaux et des vecteurs de communication

7.2 - Groupe de travail « Deux-roues motorisé »

7.2.1 - Ont participé aux débats

- **Morgan HENRY** (Animateur du groupe de travail)/ Chargé de mission 2RM 92
- **Denis REDON** / DRIEA – UT 92, Responsable du Pôle Animation de la Politique de Sécurité Routière, Coordinateur sécurité routière
- **Annick WYZGOLIK** / DRIEA – UT 92, Pôle Animation de la Politique de Sécurité Routière
- **Hervé LAGAILLARDE** / FFMC
- **Gilles PALAZOT** / FFMC
- **Philippe LAVILLE** / Ligue contre la violence routière, IDF
- **Alain BODIN** / DRIEA, Chargé de Mission 2 RM en IDF
- **Régine CLARENC** / Conseil général des Hauts-de-Seine, Direction de la voirie – Service maîtrise d’ouvrage, Unité sécurité routière et réglementation
- **Olivier NORBERT** / Police municipale du PLESSIS-ROBINSON, IDSR
- **Thierry KHERINGER** / DRIEA – UT 92, Chef du Service Sécurité et Éducation Routière
- **Jean-François DEGREMONT, Véronique BRISARD, Michel ATTIA** / Bureau d’études techniques ILCOTECH
- **Philippe VASSARD** / Fédération Française des usagers de 2 RM, Vigi deux roues
- **Harris PUISAIS** / Brigade des sapeurs-pompiers de Paris, Président du Moto-Club Red Knights France 1
- **Jézabel TOURILLON** / SAMU – SMUR, conductrice ambulancière SMUR, RPC
- **Michel DI MATTEO** / CRS, Major, chef du BPSC – Autoroutière Ouest IDF
- **Gérard MIGNOT** / Inspection Académique, chargé de Mission sécurité routière
- **Emmanuel BAUDOIN** / DTSP 92 (Direction Territoriale de la Sécurité de Proximité) BSCO 92
- **Gilles LETESSIER** / DRIEA, Observatoire Départemental de la Sécurité Routière 92,
- **Fanny DUBILLY** / Chef du Bureau de la Sécurité intérieure, cabinet du Préfet
- **Philippe LEJEUNE** / Prévention routière, comité des Hauts-de-Seine
- **Christophe COUDERT** / Brigadier chef CRS Autoroutière Ouest IDF

7.2.2 - Résumé des débats – Orientations proposées

7.2.2.1 - « Risque professionnel » terme inadapté !

Le groupe de travail trouve que l’ancien terme de risque professionnel du précédent DGO, n’est pas pertinent et définit mal l’enjeu. Le terme de risque professionnel est le risque direct ou indirect inhérent à l’exercice d’un métier, alors que dans le cas présent, il s’agit de prendre en compte les risques liés aux transports des salariés (trajets domicile / travail) et aux déplacements effectués dans le cadre du travail. Il est proposé de retenir la dénomination de « **Sensibilisation aux risques routiers liés aux déplacements et aux activités professionnels** »

7.2.2.2 - Transmettre et communiquer, oui ! Mais où ?

Pour toucher un maximum d’individus, les membres du groupe de travail préconisent qu’il faut intervenir :

Sur les lieux de travail : Les Hauts-de-Seine est un département très fortement urbanisé et concentre un grand nombre d’entreprises. Par le biais de la sensibilisation aux risques routiers liés aux transports et aux activités professionnels, nous pouvons toucher une très large population utilisant des moyens de transports divers et qui sera directement ou indirectement sensibilisée aux risques.

Les chambres des métiers et de l’artisanat seraient des partenaires importants à solliciter avec l’ensemble de leurs écoles sous tutelle, elles sont devenues des acteurs majeurs de la formation professionnelle sans oublier qu’elles touchent également les jeunes. Il est également préconisé d’élargir le cercle aux centres de formation du bâtiment et à tous les centres de formation professionnelle, plus les Chambres de Commerce et d’Industrie et les Chambres des Métiers.

A l'école : Par le biais d'animations scolaires durant le temps d'études ou périscolaires, avec l'aide des enseignants, des villes, du Conseil général et de l'Éducation nationale, nous devons intégrer des animations de sécurité routière au sein du cursus scolaire. Les centres de formation d'apprentis (CFA) et les lycées professionnels seront également intégrés dans les animations. A la fois dans le monde professionnel et dans le monde de l'éducation, les CFA constituent un bon relais pour l'éducation et la sensibilisation à la sécurité routière. Les thèmes spécifiques à la jeunesse peuvent y être bénéfiquement abordés : vitesse, stupéfiants, alcool, prise de risque, inexpérience, noviciat, etc...

Dans les villes : Les municipalités, par le biais de leurs polices municipales, peuvent mettre en place, avec l'aide des services de l'État, des actions et des animations de sécurité routière. Le pôle d'échange de polices municipales pourrait être le point central d'échange et de capitalisation d'expérience.

7.2.2.3 - Sensibiliser aux deux-roues motorisés les usagers des autres types de véhicules

Il est flagrant qu'une majorité d'usagers de la route méconnaissent les caractéristiques et particularités des autres véhicules qu'ils croisent. Les piétons vis-à-vis des 2 et quatre roues, les vélos vis-à-vis des bus ou des poids lourds, les automobilistes vis-à-vis des deux-roues motorisés, etc... Ces informations pourraient être diffusées lors d'animations spécifiques (formations, sensibilisations, alternatives à la sanction), lors de l'apprentissage de la conduite (établissements d'éducation routière), dans certains clubs de sports (cyclisme, marche, course à pied, roller) ou sur les lieux de travail exposés aux risques routiers (RATP, CFA...)

7.2.2.4 - Pour une meilleure prise en compte de la conception, de l'aménagement et de l'entretien de la voirie

Les usagers de deux-roues (motorisés ou non) sont par nature très sensibles à l'état et à l'aménagement des voiries. Les aménageurs et les services gestionnaires des voiries devraient mieux prendre en compte les réglementations et les recommandations en matière d'implantation d'infrastructures routières, d'entretien et d'aménagement. Il faudrait qu'ils soient mieux informés des textes et de leurs évolutions et que des diffusions ou des formations leurs soient offertes. ***Un des volets du DGO pourrait être de transmettre et faire connaître les bonnes pratiques.***

7.2.2.5 - Pour une réelle prise en compte du deux-roues motorisé dans le monde du travail

L'expérience nous montre que beaucoup d'entreprises, méconnaissent ou ignorent (volontairement ou involontairement) le risque inhérent à l'usage d'un deux-roues motorisé pour leurs salariés. ***Les membres du groupe de travail demandent que le DGO prenne en compte cette problématique et mette en place un maximum d'outils et de supports pour informer, sensibiliser et convaincre les gestionnaires de voirie afin que des sensibilisations soient mises en place.***

7.2.2.6 - Réactivation des Enquêtes Comprendre Pour Agir (ECPA)

Les enquêtes REAGIR, avant leur abandon, étaient un excellent moyen d'investigation pour comprendre et déceler des dysfonctionnements (comportements, infrastructures, etc...) sa réactivation pourrait permettre à nouveau, de capitaliser la connaissance de certains accidents mortels afin d'en éviter la répétition. Toutefois, de l'avis général, il faudrait que ces enquêtes soient « allégées » administrativement (composition, rédaction) afin qu'elles soient plus faciles et qu'elles n'effarouchent pas les futurs enquêteurs ECPA.

7.2.2.7 - Les Contrat Locaux de Sécurité et Prévention de la Délinquance, « porte d'entrée municipale » pour la (l'in)sécurité routière ?

De nombreuses villes du département ont inclus dans leur Contrat Locaux de Sécurité et de Prévention de la Délinquance (CLSPD), un volet insécurité routière. Sans abuser de la pratique, Les CLSPD seront privilégiés sur des sujets locaux particuliers : accidentalités importantes d'une catégorie d'usagers, pratiques dangereuses, lieux accidentogènes, etc... Ils seront un relais important dans la mise en place et le suivi des enquêtes ECPA lors d'accidents mortels, en effet, c'est dans ces contrats que l'on peut faire passer l'information aux collectivités territoriales en ce qui concerne les zones accidentogènes ainsi que les informations concernant l'infrastructure et leurs modifications éventuelles.

7.2.2.8 - Mettre l'accent sur les petites et moyennes entreprises

Les très grosses entreprises ou sièges sociaux du département bénéficient de budgets conséquents et d'ingénieurs qui ne justifient pas ou très peu, l'aide de l'État. A contrario, les PME et les artisans se trouvent démunis face au sujet. **Les membres du groupe de travail demandent qu'elles soient traitées avec plus de soins : soutien financier, aide à la mise en place d'actions, intervention dans des zones industrielles avec l'aide des polices municipales, etc...**

7.2.2.9 - Partage d'expérience, le tutorat ?

Quelques grosses entreprises ont acquis une réelle expérience dans le domaine, il faudrait qu'elles fassent bénéficier les petites PME de leurs expériences. **Le groupe suggère qu'un tutorat pourrait être mis en place.**

7.2.2.10 - Alternatives à la sanction. Oui mais !

A condition qu'elles ne soient pas une fin en soi et qu'elles ne soient pas discriminantes ces animations sont à privilégier, elles ont la particularité de faire venir à la sécurité routière, des usagers qui, d'eux-mêmes, ne seraient pas venus à la sécurité routière. Par des ateliers ludiques, elles permettent de sensibiliser des catégories d'usagers bien spécifiques (2RM, VL, PL, VUL, etc...) par ailleurs elles permettent aux citoyens, d'avoir une vision différente des forces de l'ordre. La présence de professionnels de la route ou des services d'urgences est un plus. Elles permettent de travailler sur un sujet ou une thématique particulière (piétons, alcool, vitesse, jeunes, vélo, deux-roues motorisé, etc..) Toujours absent de ce type de manifestation, **le groupe de travail préconise qu'un magistrat (ou un représentant) soit présent, afin que les contrevenants puissent avoir un échange avec la justice.**

7.2.2.11 - Pour une sensibilisation des usagers de deux-roues motorisé au port des équipements de protection individuel

En région parisienne, de nombreux usagers de deux-roues motorisés pratiquent ce mode de transport sans protection adéquate (principalement l'été), le groupe de travail insiste sur l'importance de l'équipement du motocycliste, il estime que c'est un axe transverse spécifique commun à de nombreuses entreprises : les EPI.

7.2.2.12 - Pour une harmonisation « année scolaire / année budgétaire »

Pour les associations, les communes et les établissements scolaires, il serait nécessaire de caler les années budgétaires avec les années scolaires, ce qui éviterait l'abandon en cours d'année de certaines actions à cheval sur deux exercices.

7.3 - Les enjeux transversaux :

7.3.1 - Alcool / Stupéfiants / Médicaments, addictions aux psychotropes

Les addictions avec les comportements restent un enjeu majeur de la sécurité routière, c'est un thème qui doit impérativement être abordé. Le groupe de travail préconise de travailler sur la consommation « festives » de cannabis, stupéfiant qui est en train de devenir le premier facteur d'accident après l'alcool et la vitesse. De nombreux conducteurs méconnaissent les effets de ce stupéfiant sur le comportement et la conduite et ignorent que certaines pratiques « festives » du week-end peuvent être décelables plus de 15 jours après la consommation, les mettant de fait, en situation de délit.

7.3.2 - Sur-risque « Jeunes »

Le monde du deux-roues motorisé reste un milieu très attirant pour la jeunesse, privilégiant bien souvent la recherche de sensations fortes au mépris de la sécurité. De ce fait, **il est nécessaire que la thématique transversale « Jeune » soit prise en compte.**

7.3.3 - Distracteurs à la conduite

Depuis quelques années, même en deux-roues motorisé, on a vu apparaître de nouvelles technologies de guidage ou de télécommunication qui interfèrent dans la conduite (casques Bluetooth, intercom, radio). **Ce nouvel enjeu transversal doit impérativement être pris en compte.**

7.3.4 - La Vitesse

Du fait de la population (jeune) et des engins (motocyclettes) la vitesse est un paramètre qui est très souvent (trop souvent) présent dans l'accidentalité des deux-roues motorisés. **Cet enjeu doit être pris en compte pour les deux-roues motorisés.**

7.4 - Indicateurs, pertinents ou pas ?

Le groupe de travail se montre réticent et sceptique quant à la mise en place d'indicateurs, bien souvent inefficaces ou surtout inadaptés. **Malgré tout, le nombre de bénéficiaires, le budget et les retombées médiatiques pourraient être pris en compte.**

7.5 - Groupe de travail « Piétons » (jeunes et âgés)

7.5.1 - Ont participé aux débats

- **Valérie HATSCH** (Animatrice du groupe de travail)/ Directrice de Cabinet du Préfet des Hauts-de-Seine / Chef de projet sécurité routière
- **Denis REDON** / DRIEA – UT 92, Responsable du Pôle Animation de la Politique de Sécurité Routière, coordinateur sécurité routière
- **François BERTRAND** / Directeur DRIEA – UT 92
- **Annick WYZGOLIK** / DRIEA – UT 92, Pôle Animation de la Politique de Sécurité Routière
- **Fabien GOLFIER** / Police Municipale PUTEAUX, IDSR
- **Robert TROTTEIN** / ONG Laser Europe - L'Action de Sécurité Routière en Europe
- **Albert CALVO** / CODERPA (Comité départemental des retraités)
- **Olivier NORBERT** / Police Municipale PLESSIS-ROBINSON, IDSR
- **Thierry KHERINGER** / DRIEA – UT 92, Chef du Service Sécurité et Éducation Routière
- **Jean-François DEGREMONT, Véronique BRISARD, Michel ATTIA** / Bureau d'études techniques ILCOTECH
- **Jean-Paul LECHIEN** / Institut de Prévention des Accidents Domestiques – IPAD
- **Gérard MIGNOT** / Inspection Académique, Chargé de mission sécurité routière
- **Emmanuel BAUDOUIN** / DTSP 92 (Direction Territoriale de la Sécurité de Proximité) BSCO 92
- **Gilles LETESSIER** / DRIEA, Observatoire Départemental de la Sécurité Routière 92,
- **Philippe LAVILLE** / Ligue contre la violence routière, IDF
- **Laurence KIMMEL** / DRIEA – UT 92 / SAAD (Service de François BERTRAND)
- **Jean-Louis TOUPIN** / Chargé de mission régional de Sécurité Routière. DRIEA.

7.5.2 - Synthèse des débats, orientations proposées

7.5.2.1 - Repenser la ville pour les piétons !

A l'origine faite pour les piétons, ces dernières décennies, les villes ont donné priorité aux automobiles et relégué les piétons sur les trottoirs. Ce tout automobile, complique sévèrement la vie des piétons, qui deviennent fragilisés, surtout lors des traversées de chaussées. Avec l'âge, la perception de l'environnement devient moins pertinente et peut engendrer des accidents. Il devient nécessaire que les concepteurs (urbanistes, architectes) repensent la ville autrement et privilégient les déplacements piétonniers.

7.5.2.2 - Sensibiliser les bus et les poids lourds aux risques piétons

Les piétons et les cyclistes méconnaissent bien souvent les contraintes et les gabarits des véhicules « volumineux » du type bus ou poids lourds. Il devient nécessaire de former et de sensibiliser les conducteurs de ces véhicules aux comportements des usagers vulnérables et aux risques à rouler en agglomération. ***L'expérience de la RATP en la matière devrait être capitalisée (bus de sensibilisation aux angles morts animés par des machinistes)***

7.5.2.3 - Alternatives à la sanction spécifiques « piétons » ?

A condition qu'elles ne soient pas une fin en soi et qu'elles ne soient pas discriminantes ces animations sont à privilégier, elles ont la particularité de faire venir à la sécurité routière, des usagers qui, d'eux-mêmes, ne seraient pas venus à la sécurité routière. Par des ateliers ludiques, elles permettent de sensibiliser des catégories d'usagers motorisés bien spécifiques aux dangers et aux risques d'autres usagers plus vulnérables, comme les piétons. Elles permettent aux citoyens, d'avoir une vision différente des forces de l'ordre. La présence de professionnels de la route ou des services d'urgence est un plus. Elles permettent de travailler sur un sujet ou une thématique particulière (dans le cas présent les piétons) ***Le groupe de travail préconise qu'un magistrat soit présent, afin que les contrevenants puissent avoir un échange avec la justice.***

7.5.2.4 - Sensibiliser les seniors aux dangers de la ville !

Avec l'âge, la perception de l'environnement devient moins pertinente, et peut engendrer des accidents. Parmi les difficultés relevées chez les piétons âgés, on note une prise de décision plus lente, une modification du temps d'initiation de la traversée, une diminution de la vitesse de marche, le besoin de fenêtres temporelles plus larges et des marges de sécurité parfois insuffisantes. Mais surtout, on retient un effet de la vitesse d'approche du véhicule sur les décisions des piétons âgés : ils montrent de nombreux comportements à risque en cas de vitesse élevée et plus d'opportunités manquées à vitesse faible. Ces comportements risqués traduisent une difficulté à traiter les informations relatives à la vitesse du véhicule à l'approche et à les intégrer dans la prise de décision. La méconnaissance des codes ou des usages en matière de circulation les expose plus que tout autre aux accidents. ***Une formation ou un entraînement aux dangers de la ville est nécessaire, elle pourrait avoir lieu dans des clubs du troisième âge, sur les marchés forains, au sein des maisons de retraite, à l'occasion de voyages des anciens, etc...***

7.5.3 - Aménager la ville pour les seniors ? Rien de mieux que l'expérience !

La mobilité exigée dans nos villes, liée à l'éparpillement des fonctions urbaines sur des territoires de plus en plus étendus peut poser de réels problèmes aux personnes âgées. L'accessibilité inadéquate des transports en commun, le sentiment d'insécurité lié au trafic, aux vitesses trop rapides des véhicules, des trottoirs trop hauts ou des parcours « alambiqués », des temps de traversée de passage piéton trop court, le manque de bancs publics, la présence de mobilier urbain et de panneaux publicitaires encombrant les trottoirs, ne sont que quelques exemples d'obstacles au libre déplacement des personnes âgées (et des valides). Les personnes qui aménagent ou pensent la ville, sont bien souvent des personnes valides et plutôt jeunes, qui n'ont aucune idée des vicissitudes liées à l'âge, et comme dans bien des domaines, rien ne remplace l'expérience. Différentes associations proposent des animations qui permettent de faire vieillir physiquement de façon « artificielle » les personnes, cette expérience reste irremplaçable pour les aménageurs ou les gestionnaires de voirie qui ne voient plus du même œil le sujet. ***Le groupe demande que des animations de ce type, soient offertes aux concepteurs et aux personnels des villes en charge du sujet.***

7.5.3.1 - Sensibiliser les autres usagers aux piétons

Concentrant un maximum de moyen de locomotion, la ville est un lieu de partage et cohabitation de l'espace public sans égal, il est nécessaire que tous les usagers aient une bonne connaissance des spécificités de chaque moyen de transport de façon à pouvoir mieux appréhender et maîtriser leurs déplacements. Cette éducation devient encore plus importante dans les villes qui se voient ouvertes à de nouveaux moyens de transport, comme le tramway ou les véhicules électriques.

7.5.3.2 - Favoriser l'autonomie des seniors

Un senior en automobile est un piéton de sauvé ! Il faut préserver au maximum l'autonomie des personnes âgées, qu'elles soient motorisées ou pédestres. Une bonne condition physique est gage d'une meilleure maîtrise de son environnement et donc de la sécurité. ***Des campagnes de code de la route/conduite doivent être proposées, des bilans visuels et auditifs également ainsi que des entraînements ludiques à la perception de l'environnement et à la prise de décision.***

7.5.3.3 - Des temps de traversées plus longs aux passages piétons protégés par un feu

Les personnes âgées, à mobilité réduite ou les parents avec des enfants en bas âge se plaignent des temps trop réduits de traversée aux passages protégés des signalisations tricolores et demandent qu'il soit pris en compte les handicaps de chacun et que ces temps de traversée soient rallongés. Ce paramètre doit être pris en compte, surtout sur des axes ou des endroits fréquentés par ces populations (marchés forains, centre ville, écoles, crèches, etc...) et confrontés à un trafic automobile important.

7.5.3.4 - Méconnaissance des gabarits des véhicules lourds !

Une grande majorité de piétons méconnaissent les caractéristiques et les particularités des véhicules qu'ils croisent et principalement des gabarits des véhicules lourds ou encombrants (PL ou bus). Ces informations pourraient être diffusées lors d'animations spécifiques (formations, sensibilisations, alternatives à la sanction), lors de l'apprentissage de la conduite (établissements d'éducation routière), dans certains clubs de sports où l'activité se déroule sur chaussée ouverte à la circulation (cyclisme, marche, course à pied, roller, skate board) ou sur les lieux de travail (RATP, coursiers, taxis, ambulances, livreurs, etc...) dans des centres aérés, les établissements scolaires, etc..

7.5.3.5 - Mieux connaître les scénarios d'accident, le retour des enquêtes ECPA ?

Les enquêtes REAGIR, avant leur abandon, étaient un excellent moyen d'investigation pour comprendre et déceler des dysfonctionnements dans des scénarios d'accident (comportements, infrastructures, etc...) Sa réactivation pourrait permettre à nouveau, de capitaliser la connaissance de certains accidents atypiques afin d'en éviter la duplication. Toutefois, à la demande générale, il faudrait que ces enquêtes soient « allégées » administrativement (composition, rédaction), afin qu'elles soient plus réactives et qu'elles n'effarouchent pas les futurs enquêteurs ECPA.

7.5.3.6 - Le permis piéton ?

Afin de favoriser une plus grande sécurité des enfants dans leurs déplacements piétonniers et en les responsabilisant dès l'école primaire, des permis piétons ont été mis en place par des groupements d'assureurs. Dispensée par les forces de l'ordre, l'opération a pour objectif de former tous les élèves du primaire à devenir autonomes et responsables dans leurs déplacements piétons et inscrire leurs déplacements piétons dans le cadre du développement durable. Ces opérations matérialisées par l'obtention d'un permis symbolique, mises en place par les polices nationales et municipales devraient être développées et généralisées sur le département.

7.5.3.7 - Les CLSPD. Le bon « endroit » pour mener des actions en direction des piétons ?

De nombreuses villes du département ont inclus dans leur Contrat Locaux de Sécurité et de Prévention de la Délinquance, un volet « insécurité routière ». Sans abuser de la méthode, l'interpellation des CLSPD sera privilégiée sur des sujets locaux particuliers : accidentalités importantes d'une catégorie d'utilisateurs (piétons dans le cas présent), pratiques dangereuses, lieux particulièrement accidentogènes, etc... Ils seront un relais important dans la mise en place et le suivi des enquêtes ECPA lors d'accidents mortels, en effet, c'est là que l'on peut faire passer l'information aux collectivités territoriales en ce qui concerne les zones accidentogènes ainsi que les informations concernant des problèmes d'infrastructures ou d'aménagement.

7.5.3.8 - Les échanges intergénérationnels, vers une richesse partagée ?

Pour les personnes âgées (et donc les piétons), le développement des échanges intergénérationnels peut ralentir la perte ou la dégradation de l'autonomie. Ces échanges sont une richesse pour tous les participants, qu'ils soient jeunes ou moins jeunes ! Les jeunes bénéficient de la transmission du savoir et de la sagesse des anciens, du patrimoine d'humanité et de la mémoire collective que chaque personne âgée porte en elle. Chaque catégorie de piétons (jeunes, âgées, en situation d'handicap) a ses particularités qui lui sont propres (trop petits pour être vus, déficit de l'acuité visuelle ou auditive, perte d'équilibre, expérience, champs visuel différent, perception de l'environnement tronqué, etc...). Ces échanges permettent de mieux comprendre les dangers et de mieux les anticiper, au travers de l'expérience et des échanges des générations. Ces échanges contribuent également à une vision positive de la vieillesse et permettent à des générations dont les repères sont parfois différents de mieux se comprendre.

De nombreux projets à caractère intergénérationnel pourraient voir le jour. Pourquoi pas plus de rencontre entre écoliers et pensionnés? Pourquoi pas la mise en réseau de savoirs, des expériences ? La maison de "retraite" ou le club senior peut s'intégrer dans leur quartier: une projection de films ou une animation ne doit pas s'adresser qu'aux pensionnaires mais peut être l'occasion d'une invitation plus large. Une révision du code de la route peut être ouverte à d'autres personnes qu'aux seuls pensionnaires, une animation sur les dangers de la ville pourrait être l'occasion d'échanges avec des enfants des maternelles? L'intergénérationnel représente un champ d'action très vaste qui peut aboutir à d'autres formes de solidarité comme l'ouverture des valides aux moins valides, des non-handicapés aux handicapés moteurs et mentaux par exemple. Le groupe de travail demande à ce que ces échanges soient valorisés.

7.5.3.9 - Plus sévère pour les comportements à risques des piétons et des cyclistes !

Le groupe de travail préconise que les forces de l'ordre soient plus sévères quant à la répression des comportements à risque des piétons et des cyclistes. ***Il suggère de mettre en place des alternatives à la sanction spécifiques pour ces catégories d'utilisateurs vulnérables.***

7.5.3.10 - Les polices municipales, acteurs de terrain à privilégier

Les municipalités, par le biais de leur police municipale peuvent mettre en place, avec l'aide des services de l'État, des actions et des animations de sécurité routière. La présence des policiers sur des lieux très fréquentés par les habitants est un plus indéniable. ***Ces acteurs municipaux devront être privilégiés pour cette catégorie d'utilisateurs.***

Le pôle d'échange des polices municipales mis en place par la préfecture pourrait être le point central d'échanges, de soutien et de capitalisation d'expérience.

7.6 - Les enjeux transversaux

7.6.1 - Médicaments / Alcool / Stupéfiants, addictions aux psychotropes

Un tiers des conducteurs a actuellement dépassé les 55 ans: la tranche d'âge 55/80 ans est donc largement représentée parmi les détenteurs du permis de conduire. Pour autant, il n'existe actuellement aucune législation qui encadre la conduite de ces personnes, et chacun reste seul juge de ses propres compétences et capacités à tenir un volant sans faire courir de risque à soi-même et à autrui. Il est bien évident que l'âge n'est pas en soi un obstacle à la conduite d'un véhicule : il ne pose problème que par le fait qu'il est souvent lié aux problèmes de santé, pouvant mettre l'individu en difficulté face aux réflexes et aux capacités nécessaires à une conduite en toute sécurité. Faire le point des éventuelles défaillances de son organisme est donc une nécessité pour chacun afin de garantir la sécurité de tous.

Par ailleurs, du fait des pathologies liées à l'âge, les personnes âgées constituent une population chez qui la prise de médicaments est plus élevée qu'ailleurs: or, les effets secondaires de certains médicaments ou leurs interactions peuvent avoir une incidence sur le comportement général de l'individu, en entraînant par exemple une somnolence, et sur une baisse des réflexes en particulier. Il est bon alors de prendre en considération cette consommation, d'autant plus qu'elle peut être cumulée et potentialisée avec la prise d'alcool. **Le groupe de travail demande que cet enjeu transversal soit pris en compte.**

7.6.2 - Le sur-risque «Jeunes »

L'accidentalité piéton est marquée par les deux extrêmes des âges (8/10 ans ou au-delà de 65 ans). De même que l'accidentalité seniors et enfants est marquée par des spécificités liées aux âges (la vue, l'ouïe, l'état physique) les enfants cumulent l'inexpérience, la méconnaissance du danger, les espaces de jeu et l'imprévision des actes. **Le groupe estime que ce sur-risque doit donc être pris en compte.**

7.6.3 - Distracteurs à la conduite

Pour les usagers «véhiculés» depuis quelques années, on a vu apparaître de nouvelles technologies de guidage ou de télécommunication qui interfèrent dans l'attention et la conduite. Les piétons quant à eux, bénéficient tout autant de ces nouvelles technologies (téléphones portables, lecteur MP3, casque audio, etc.), technologies qui les coupent de leur environnement et les amènent à prendre des risques inconsidérés. **Cet enjeu transversal doit donc être pris en compte.**

7.6.4 - La vitesse

Parmi les difficultés relevées chez les piétons âgés, on note une prise de décision plus lente, une modification du temps d'initiation de la traversée, une diminution de la vitesse de marche, le besoin de fenêtres temporelles plus larges et des marges de sécurité parfois insuffisantes. Mais surtout, on retient un effet de la vitesse d'approche du véhicule sur les décisions des piétons âgés: ils montrent de nombreux comportements à risque en cas de vitesse élevée et plus d'opportunités manquées à vitesse faible. Ces comportements risqués traduiraient une difficulté à traiter les informations relatives à la vitesse du véhicule à l'approche et à les intégrer dans la prise de décision. **Face à ces constats ce sur-risque doit donc être pris en compte.**

7.7 - Indicateurs, pertinents ou pas ?

Tout comme le groupe de travail deux-roues motorisés, les membres du groupe de travail piétons se montrent perplexes quant à la mise en place d'indicateurs, bien souvent inefficaces ou surtout inadaptés. Malgré tout, le nombre de bénéficiaires, le budget et les retombées médiatiques peuvent être pris en compte.

7.8 - Groupe de travail «Sensibilisation aux risques routiers liés aux déplacements et aux activités professionnelles » (anciennement risques professionnels)

7.8.1 - Ont participé aux débats

1. **Denis REDON** (Animateur du groupe de travail)/ DRIEA – UT 92, Responsable du Pôle Animation de la Politique de Sécurité Routière, coordinateur sécurité routière
2. **Thierry KHERINGER** / DRIEA – UT 92, Chef du Service Sécurité et Éducation Routière,
3. **Annick WYZGOLIK** / DRIEA – UT 92, Pôle Animation de la Politique de Sécurité Routière
4. **Fabien GOLFIER** / Police Municipale PUTEAUX, IDSR
5. **Thierry NEGRE** / Société DASSAULT, Responsable santé et sécurité au travail, Chargé de prévention
6. **Régine CLARENC** / Conseil Général des Hauts-de-Seine, Direction de la voirie – Service maîtrise d’ouvrage, Unité sécurité routière et réglementation
7. **Philippe GONIN-FLAMBOIS** / Utilisateurs de la Défense (AUDE), prévention des risques professionnels (DRH), AXA
8. **Thomas GAUMÉ** / Lieutenant, Brigade de Sapeurs Pompiers de Paris
9. **Jean-François DEGREMONT, Véronique BRISARD, Michel ATTIA** / Bureau d’études techniques ILCOTECH
10. **Jean-Marc PARIS** / AFT – IFTIM, formation transport logistique et tourisme, Délégué régional AFT - IDF
11. **Philippe VASSARD** / Fédération Française des usagers de 2 RM, Vigi deux roues
12. **Michel DI MATTEO** / CRS, Major, chef du BPSC – Autoroutière Ouest IDF
13. **Gilles LETESSIER** / DRIEA, Observatoire Départemental de la Sécurité Routière 92,
14. **Marion ESCARGUEIL-RAYNAUD** / DRIEA / IF / SST / DSECR / BSR
15. **Philippe LAVILLE** / Ligue contre la violence routière, IDF
16. **Jean-Marc PARIS** / AFT – IFTIM, formation transport logistique et tourisme, Délégué régional AFT - IDF
17. **Christophe COUDERT** / Brigadier chef CRS Autoroutière Ouest IDF
18. **Boris EBLIN** / Lieutenant-colonel, Brigade de sapeurs-pompiers de Paris 92, Responsable HSE
19. **Dominique BONNEAU** / Adjudant-chef, Brigade de sapeurs-pompiers de Paris 92, Responsable HSE
20. **Didier DELAITRE** / Médecin légiste, Chargé de mission SR, DRIEA, Pôle IDF

7.8.2 - Synthèse des débats, orientations proposées

7.8.2.1 - Pour une meilleure prise en compte du risque routier en entreprise

Les accidents routiers liés au travail sont la première cause de mortalité des accidents du travail. Le risque routier représente à lui seul plus de 57% de l’ensemble des décès reconnus par la sécurité sociale en termes d’accident de travail. Il n’est pas toujours considéré comme une partie intégrante de l’activité de travail des salariés et la prévention de ce risque est encore insuffisamment prise en compte par les entreprises. **Le groupe de travail demande de travailler à une meilleure prise en compte de ce risque par les entreprises** (petites et grandes).

7.8.2.2 - Risque professionnel, terme inapproprié ?

Comme dans le groupe de travail deux-roues motorisé, Les membres du groupe de travail «risques professionnels» trouvent que le terme actuel n’est pas adapté et défini mal l’enjeu. Le terme de risque professionnel est le risque direct ou indirect inhérent à l’exercice d’un métier, alors que dans le cas présent, il s’agit de prendre en compte les risques des salariés liés aux transports (trajets domicile / travail) et aux déplacements effectués dans le cadre du travail. Il est proposé de retenir la dénomination de «**Sensibilisation aux risques routiers liés aux déplacements et aux activités professionnelles**»

7.8.2.3 - Priorité aux Petites et Moyennes Entreprises

Les très grosses entreprises ou les grands sièges sociaux du département bénéficient de budgets conséquents et d'ingénieurs qui ne justifient pas ou très peu, l'aide de l'État. A contrario, les PME et les artisans se trouvent dépourvus face au sujet. Elles devront donc être traitées avec plus de soin: soutien financier, aide à la mise en place d'actions, intervention dans des zones industrielles avec l'aide des polices municipales, etc...**Le groupe de travail demande que les PME et les artisans soient mieux pris en considération lors de demande d'intervention.**

7.8.2.4 - Favoriser les Plans de Déplacements en Entreprise ou les Plans de Déplacements Inter-Entreprises.

Un Plan de Déplacements en Entreprise ou un Plan de Déplacements Inter-Entreprises a pour vocation de rationaliser tous les déplacements liés à l'activité d'une entreprise (ou d'un groupe d'entreprises dans le cas des PDIE). Les PDE prennent en compte les déplacements «domicile-travail», professionnels et ceux liés à la fréquentation des visiteurs, fournisseurs et les transports de marchandises, dans le sens d'un développement durable de leurs activités. Il favorise un usage « plus raisonné » des différents modes de transport et de locomotion. **Pour ces raisons, le groupe de travail recommande leur mise en place et leur développement dans les entreprises alto séquanaises.**

7.8.2.5 - La sécurité routière en entreprise c'est bien, et la sous-traitance?

Bien souvent, des actions de sécurité routière sont mises en place au sein des entreprises, sans tenir compte des conditions dans lesquelles les sous-traitants abordent (ou n'abordent pas) le sujet. **Le groupe de travail suggère que l'activité du sous-traitant soit également prise en compte dans le programme de sécurité routière et dans des PDE ou des PDIE.**

7.8.2.6 - Pour une réelle prise en compte des deux-roues motorisés dans le monde du travail

L'expérience nous montre que beaucoup d'entreprises, méconnaissent ou ignorent (volontairement ou involontairement) le risque inhérent à l'usage d'un deux-roues motorisé pour leurs salariés. Il faut que le DGO prenne en compte cette problématique et mettent en place un maximum d'outils et de supports pour informer et convaincre les gestionnaires de site. **Il faut leur faire prendre conscience des risques et des responsabilités engagées dans le cas d'usage de deux-roues motorisés.**

7.8.2.7 - Alternative à la sanction, spécifique «risques professionnels»?

A condition qu'elles ne soient pas une fin en soi et qu'elles ne soient pas discriminantes ces animations sont à privilégier, elles ont la particularité de faire venir à la sécurité routière, des usagers qui, d'eux-mêmes, ne seraient pas venus sur cette thématique. Par des ateliers ludiques, elles permettent de sensibiliser des catégories d'usagers bien spécifiques (2RM, VL, PL, VUL, etc...) par ailleurs elles permettent aux citoyens, d'avoir une vision différente des forces de l'ordre. La présence de professionnels de la route ou des urgences est un plus. Elles permettent de travailler sur un sujet ou une thématique particulière (piétons, alcool, vitesse, jeunes, vélo, deux-roues motorisé, etc..) **Le groupe de travail préconise qu'un magistrat soit présent, afin que les contrevenants puissent avoir un échange avec la justice.**

7.8.2.8 - L'optimisation individuelle ou comment inciter les salariés à prendre les transports en commun

Chacun d'entre nous, dans sa vie de tous les jours, optimise son environnement et gère au mieux sa vie et donc ses déplacements en fonction de ses moyens. Le simple fait que le parc de scooter ait explosé en Île-de-France, correspond à cette optimisation: je ne peux plus circuler en voiture dans Paris, le meilleur moyen de m'affranchir des temps de transport est un deux-roues à moteur et je passe au scooter..., passage d'autant plus facilité que certains engins peuvent se conduire avec un permis VL. Dans ce cadre, les entreprises peuvent très bien «inciter» leurs salariés (en remboursant mieux les moyens de transport public par exemple) à abandonner certains moyens de transports (individuels) pour en prendre d'autres (collectifs), plus attractifs, plus performants, plus économiques et moins dangereux.

A l'image de cette entreprise alto-séquanaise qui a décidé de rembourser à hauteur de 60% les frais de transport de carte orange de ses salariés, décision qui a renvoyé chacun des salariés à un calcul individuel, qui a abouti à une augmentation de l'usage des moyens de transports collectifs. Le télé-travail et les horaires décalés participent également à cette optimisation. **Le groupe de travail recommande d'encourager ces démarches afin de permettre les changements de comportements et de moyens de transport.**

7.8.2.9 - Mieux comprendre les accidents, les enquêtes ECPA

Les enquêtes REAGIR, avant leur abandon, étaient un excellent moyen d'investigation pour comprendre et déceler des dysfonctionnements lors d'accidents (comportements, infrastructures, etc...) sa réactivation pourrait permettre à nouveau, de capitaliser la connaissance de certains accidents atypiques afin d'en éviter la duplication. Toutefois, il faudrait que ces enquêtes soient «allégées» administrativement (composition, rédaction), afin qu'elles soient plus réactives et qu'elles n'effarouchent pas les futurs enquêteurs ECPA.

7.9 - Les enjeux transversaux

7.9.1 - Alcool – Stupéfiants – Médicaments, addictions aux psychotropes

Les consommations occasionnelles ou répétées d'alcool, de cannabis ou de médicaments peuvent mettre en péril la sécurité des salariés et être à l'origine d'accidents du travail ou de la circulation. De nombreux conducteurs professionnels méconnaissent les effets de ce stupéfiant sur le comportement et la conduite et ignorent que certaines pratiques «festives» du week-end peuvent être décelables plus de 15 jours après la consommation, les mettant de fait, en situation de délit. **Le groupe de travail demande de travailler sur la consommation «festive» de cannabis, stupéfiant qui est en train de devenir le premier facteur d'accident après l'alcool et la vitesse.**

7.9.2 - Sur-risque «Jeunes»

Le risque routier est la première cause des accidents mortels pris en charge par la branche accidents du «travail / maladies professionnelles» du régime général de la sécurité sociale. Il intègre à la fois le risque en mission (pendant le travail) mais également le risque encouru par les salariés lors des trajets «domicile - travail». Pour de nombreux jeunes, le permis de conduire est un des moyens d'accéder au monde du travail voir d'être la condition d'un emploi (apprentis de centre de formation). **Ce sur-risque doit donc être pris en compte.**

7.9.3 - Distracteurs

Depuis quelques années, on a vu apparaître de nouvelles technologies de guidage ou de télécommunication qui interfèrent dans la conduite. Pour de nombreuses sociétés, le téléphone portable est un moyen incontournable de rester en contact avec ses salariés, qui, sous la pression, peuvent difficilement refuser un appel de leur hiérarchie. **Le groupe estime que cet enjeu transversal majeur dans le monde de l'entreprise doit impérativement être pris en compte.**

7.9.4 - La vitesse

Beaucoup d'accidents de trajet sont imputables à une vitesse inadaptée ou excessive, **le groupe estime que ce sur-risque doit également être pris en compte pour le monde professionnel.**

7.10 - Indicateurs, pertinents ou pas ?

Les membres du groupe de travail se montrent sceptiques quant à la mise en place d'indicateurs, bien souvent inefficaces et inadaptés et hélas orientés pour conforter une politique particulière. Malgré tout, le nombre de bénéficiaires (sous réserve d'un distinguo PME / grandes entreprises), le budget engagé et les retombées médiatiques peuvent être prises en compte. Les questionnaires et les sondages peuvent être de bons indicateurs.

8 – LES ORIENTATIONS D’ACTION

Les actions à mener devront s’inscrire dans le cadre défini par les enjeux régionaux et départementaux. Sans préjuger de la nature exacte de ces actions qui relèvent de l’initiative des différents acteurs, le DGO permet de proposer quelques orientations d’action. Les pistes évoquées ci-dessous concernent à la fois des actions existantes, à poursuivre ou renforcer, et des actions à mettre en place.

8.1 - Vers les risques routiers liés aux déplacements et aux activités professionnelles

- Sensibiliser et informer les entreprises et les artisans, en partenariat avec les chambres consulaires, les assureurs sociaux, les assurances et mutuelles, sur la prévention du risque routier en entreprise; proposer un accompagnement aux entreprises et plus particulièrement aux petites et moyennes entreprises;
- Sensibiliser et informer plus particulièrement les utilisateurs de deux-roues motorisés aux risques liés à l’usage, soit pour leur activité professionnelle, soit pour leur trajet domicile - travail;
- Inciter les reports de transports individuels «domicile / travail» vers des transports collectifs;
- Inciter à la mise en place de PDE ou de PDIE;
- Sensibiliser sur les dangers de la consommation «festives» de cannabis, stupéfiant qui est en train de devenir le premier facteur d’accident après l’alcool et la vitesse.

8.2 - Vers les usagers vulnérables

8.2.1 - Piétons, cyclistes

Les jeunes (moins de 14 ans)

- Sensibiliser et informer les parents sur l’importance de bien attacher les enfants en voiture;
- Sensibiliser les enfants du primaire aux dangers de la rue;
- Former à partir du cours moyen à la pratique et l’usage du vélo en circulation (et plus particulièrement en ville);
- Sensibiliser à la pratique en ville de certains modes de transports (roller, skate board);
- Développer l’apprentissage des déplacements urbains par les permis piétons.

Les seniors

- Sensibiliser et informer sur les problèmes liés à l’âge dans la perception de l’environnement (tant pour les piétons que pour les conducteurs de véhicule);
- Proposer des bilans et des mises à jour des conducteurs;
- Sensibiliser aux gabarits lourds (PL / bus).

Les cyclistes

- Sensibiliser au respect du code de la route et au port des équipements de sécurité;
- Informer sur les risques en circulation urbaine (notamment vis-à-vis des PL et TC et des tramways);
- Informer les automobilistes sur les nouvelles réglementations (Tourne à droite feux rouge, contre-sens cyclable);
- Sensibiliser au respect des règles pour le transport des enfants;
- Former à la pratique du vélo en circulation (plus particulièrement en ville).

8.2.2 - Vers les deux-roues motorisés

Les jeunes (moins de 14 ans)

- Participer, avec le corps enseignant, au passage des ASSR1 et 2 ou des ASR pour l’obtention du permis AM.

Les adolescents (14 à 20 ans)

- Former à l’utilisation et aux dangers du cyclomoteur (débridage, pratique, port des équipements);
- Accompagner les jeunes motocyclistes (des permis A1, A2 et A);
- Mettre en place des animations de perfectionnement pour la pratique.

Les adultes

- Sensibiliser et informer sur les risques les nouveaux utilisateurs, notamment ceux passant de la voiture au petit deux-roues motorisé (AM ou A1).

Des partenariats seront recherchés avec des associations ou des fédérations d'utilisateurs, pour recenser leurs difficultés et leurs souhaits et envisager des actions locales à organiser en commun, comme des actions de formation post-permis pour les nouveaux conducteurs (qui pourraient comporter une partie théorique et une partie pratique sur route et circuit). Des actions visant à améliorer la connaissance de l'activité deux-roues motorisé (parc en circulation, répartition par catégorie de machine, longueur et type de trajet moyen, etc.) sont à définir.

8.3 - Vers les jeunes

Outre les orientations déjà mentionnées ci-dessus:

- Aider les jeunes préparant le permis B ou A;
- Informer, via les associations, les bureaux d'élèves et le réseau Information-Jeunesse, et organiser la prévention.

8.4 - Vers la Lutte contre les addictions aux psychotropes (alcool – stupéfiants – médicaments)

Ce domaine des addictions nécessite de coupler information et contrôle. En effet, il s'agit de comportements en infraction aux lois et règlements en vigueur, et, de plus, potentiellement dangereux pour autrui, pour lesquels la sanction ne peut donc être écartée. Celle-ci peut être adaptée, sur décision expresse de l'autorité judiciaire, et pour des types mineurs d'infraction, et remplacée par des stages d'information-sensibilisation.

Les actions de contrôle étant du ressort des autorités judiciaires et policières, elles ne sont pas présentées ici, à l'exception de l'activité des radars automatiques (en annexe).

- Information-sensibilisation des jeunes apprentis et étudiants, en liaison avec les associations spécialisées, les enseignants et les bureaux d'élèves ;
- Actions sur les lieux de consommation : discothèques, soirées étudiantes, etc...;
- Accompagnement des entreprises et des administrations dans l'action contre la consommation sur le lieu de travail;
- Communiquer sur l'importance des pratiques du «week-end» et les activités professionnelles (consommation de haschich par exemple);
- En collaboration avec les autorités judiciaires et policières, amélioration du retour d'information sur l'importance de ces consommations dans les accidents (données des fiches-accidents);
- Contrôles et sanctions.

8.5 - Lutte contre la vitesse

- Accompagnement des collectivités dans l'identification des zones concernées et la recherche de traitements;
- Information générale sur les dangers de la vitesse, même réglementaire, en agglomération;
- Contrôles et sanctions;
- Mise en place de systèmes automatisés de contrôle;
- Mise en place d'alternatives à la sanction.

8.6 - Envers les distracteurs

Depuis quelques années, on a vu apparaître de nouveaux systèmes d'information et de communication embarqués tels les téléphones mobiles ou les systèmes de navigation qui interfèrent dans l'activité de la conduite. Pour de nombreuses sociétés, ces nouvelles technologies sont des moyens incontournables de contacter ses salariés (ou de les contrôler), qui, sous la pression, peuvent difficilement refuser un appel de leurs entreprises. Ces nouveaux outils de communication et de guidage dans le monde de l'entreprise doivent impérativement être pris en compte.

- Sensibiliser aux dangers liés à la pratique ;
- Alternatives à la sanction ;
- Mise en place d'animations basées sur la réaction et l'inattention ;
- Sensibilisation aux dangers liés à l'isolement à l'environnement pour les piétons et cyclistes équipés d'oreillettes de téléphones portables ou de lecteur audio.

9 - CONCLUSIONS

Les enjeux régionaux et départementaux des Hauts-de-Seine

L'identification des thèmes majeurs permet de définir les enjeux de la sécurité routière dans les Hauts-de-Seine, pour la période 2013-2017.

Nota bene: il s'agit d'une projection à cinq ans; ces prévisions seront suivies en permanence et entraîneront au besoin une mise à jour des enjeux, si l'évolution de la situation le justifie. Il en sera ainsi, par exemple, du thème de l'insécurité routière des cyclistes ou des piétons.

Au niveau régional pour 2013-2017, quatre orientations d'action ont été retenues par la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France (DRIEA):

- **Promouvoir le partage de la route;**
- **Développer, renforcer les réseaux de référents sécurité routière;**
- **Sensibiliser les entreprises aux risques routiers deux-roues motorisé ;**
- **Sensibiliser les jeunes aux dangers des conduites à risque.**
(alcool, stupéfiants, vitesse excessive, distracteurs, etc...).

Le diagnostic des Hauts-de-Seine et la synthèse des échanges et recommandations des trois groupes de travail permettent de les décliner localement comme suit :

- Ce document identifie deux enjeux principaux :
 - **Les risques routiers liés aux déplacements et aux activités professionnelles ;**
 - **Les usagers vulnérables :**
 - Les piétons (plus particulièrement jeunes et âgés);
 - Les cyclistes;
 - Les utilisateurs de deux-roues motorisés.
- Quatre enjeux transversaux :
 - **Les jeunes;**
 - **Les effets des psychotropes et de leurs addictions:**
 - Alcool, stupéfiants, médicaments.
 - **La vitesse;**
 - **Les distracteurs:**
 - Aide à la conduite, GPS, téléphones portables, système audio ou vidéo, etc..

Et trois vecteurs de communication à privilégier:

- **Le milieu professionnel;**
- **L'éducation:**
 - Établissements scolaires;
 - Centres de formation des apprentis;
- **Les municipalités:**
 - Les polices municipales;
 - Les contrats locaux de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD);

Ces thèmes permettront d'orienter les actions annuelles qui seront retenues au titre des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière de 2013 à 2017. La pertinence des enjeux sera vérifiée en permanence, de façon à les adapter annuellement à d'éventuelles évolutions de la situation dans les Hauts-de-Seine.

10 - ANNEXES

10.1 - La consultation des acteurs locaux de la sécurité routière

- Synthèse des questionnaires
- Compte-rendu des 3 réunions du groupe de travail «deux-roues motorisé»
- Compte-rendu des 3 réunions du groupe de travail «piétons»
- Compte-rendu des 3 réunions du groupe de travail «risques routiers liés aux déplacements et aux activités professionnels»

10.2 - Les données thématiques complémentaires

- les systèmes de contrôle automatique
- Étude statistique des enjeux en Île-de-France 2006 – 2010
- Étude statistique des enjeux des Hauts-de-Seine
- Caractérisation de l'accidentologie des piétons et des cyclistes
- Caractérisation de l'accidentologie des deux-roues motorisés
- Point trafic deux-roues motorisés
- Étude du trafic des deux-roues motorisés en Île-de-France - Comptages sur la saison juin et septembre, et comparaison avec la saison mars à mai
- Tableau d'orientations régionales
- Les cartes
 - Densité d'accidents de 2007 à 2011
 - Lieux de concentration des accidents de 2007 à 2011
 - Taux d'accidents de 2007 à 2011
 - Accidents piétons de 2007 à 2011
 - Accidents de vélo de 2007 à 2011
 - Accidents de cyclomoteurs de 2007 à 2011
 - Accidents de motocyclettes de 2007 à 2011

10.3 - Enquête Globale Transport 2010 (EGT 2010)

- Modes de transports
 - Fiche marche
 - Fiche vélo
 - Fiche deux-roues motorisé
 - Fiche voiture
 - Fiche transports collectifs
- Profils de population
 - Fiche 15-25 ans
 - Fiche femmes et hommes
 - Fiche seniors
 - Fiche actifs
 - Fiche périurbains
- Départements
 - Fiche Paris
 - Fiche Hauts-de-Seine
 - Fiche Seine-Saint-Denis
 - Fiche Val-de-Marne
 - Fiche Seine-et-Marne
 - Fiche Yvelines
 - Fiche Essonne
 - Fiche Val-d'Oise
- Fiche week-end