

03 20 30 10 00



**Sécurité Routière**

# **Document Général d'Orientations 2008 - 2012**

**Val-de-Marne**



# sommaire

## ÉTUDE DES ENJEUX DU VAL DE MARNE

### 1. DÉFINITIONS UTILES

### 2. CRITÈRES GÉNÉRAUX

### 3. CRITÈRES CONCERNANT LES VICTIMES

### 4. CRITÈRES CONCERNANT LES VÉHICULES

### 5. CRITÈRES CONCERNANT L'ENVIRONNEMENT

## DÉTERMINATION DES SOUS ENJEUX & PROPOSITIONS D' ACTIONS

### PERSPECTIVES 2012

### CONCLUSION

Les progrès accomplis durant les cinq dernières années dans la lutte contre l'insécurité routière sont incontestables et se traduisent par une baisse marquée de l'accidentalité sur les routes de notre département et une évolution sensible des comportements des usagers.

Le présent Document Général d'Orientations a pour ambition de définir les enjeux de sécurité routière prioritaires pour notre département, de fixer des objectifs et d'arrêter un programme d'actions jusqu'en 2012.

Il a été élaboré dans le cadre d'une démarche partenariale associant l'ensemble des acteurs locaux qui contribuent au quotidien à la lutte contre l'insécurité routière.

- Les services de l'Etat qui, sous le pilotage du Préfet, déclinent les orientations nationales et locales en matière de sécurité routière dans l'ensemble des structures du département (forces de l'ordre, inspection académique, directions départementales de la jeunesse et des sports, des affaires sanitaires et sociales, de l'équipement, la CRAMIF, etc...).
- Le Conseil général qui, en tant que gestionnaire de voirie, mène continuellement des actions de sécurisation de l'infrastructure routière (aménagement de sécurité des routes départementales, sécurisation des abords des établissements scolaires, audit de sécurité, avis sur projets routiers...), et favorise le développement des modes de transports « doux » (réseau de pistes cyclables, sites propres pour bus, vélib, etc...). Il réalise aussi des actions de prévention du risque routier auprès de tous les usagers et particulièrement auprès des jeunes et des collégiens du département.
- Les communes qui, de par leurs compétences, contribuent à la sécurisation de leur réseau routier en assurant l'entretien et l'aménagement, en améliorant ou valorisant les voies (îlots giratoires, création de zones 30...) ou bien encore en investissant dans la création de voies nouvelles. Elles mettent également en oeuvre des actions de prévention et de sensibilisation des usagers à travers de nombreuses actions ciblées auprès des scolaires, des jeunes, usagers ou habitants (opérations pédibus, journée de la sécurité routière, vélib...).
- Les associations qui, par leur travail permanent auprès de la population, permettent de diffuser les messages de prévention pour faire évoluer les comportements de chacun.

Nous souhaitons maintenir ce large partenariat pour la mise en oeuvre de notre politique départementale de sécurité routière ambitieuse et efficace.

Christian FAVIER



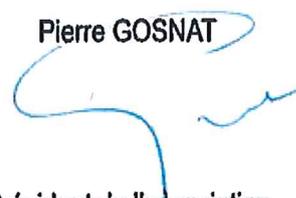
Président du Conseil général  
du Val-de-Marne

Michel CAMUX



Préfet du Val-de-Marne

Pierre GOSNAT

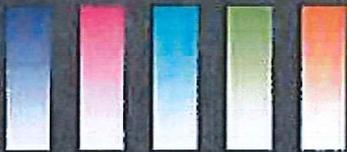
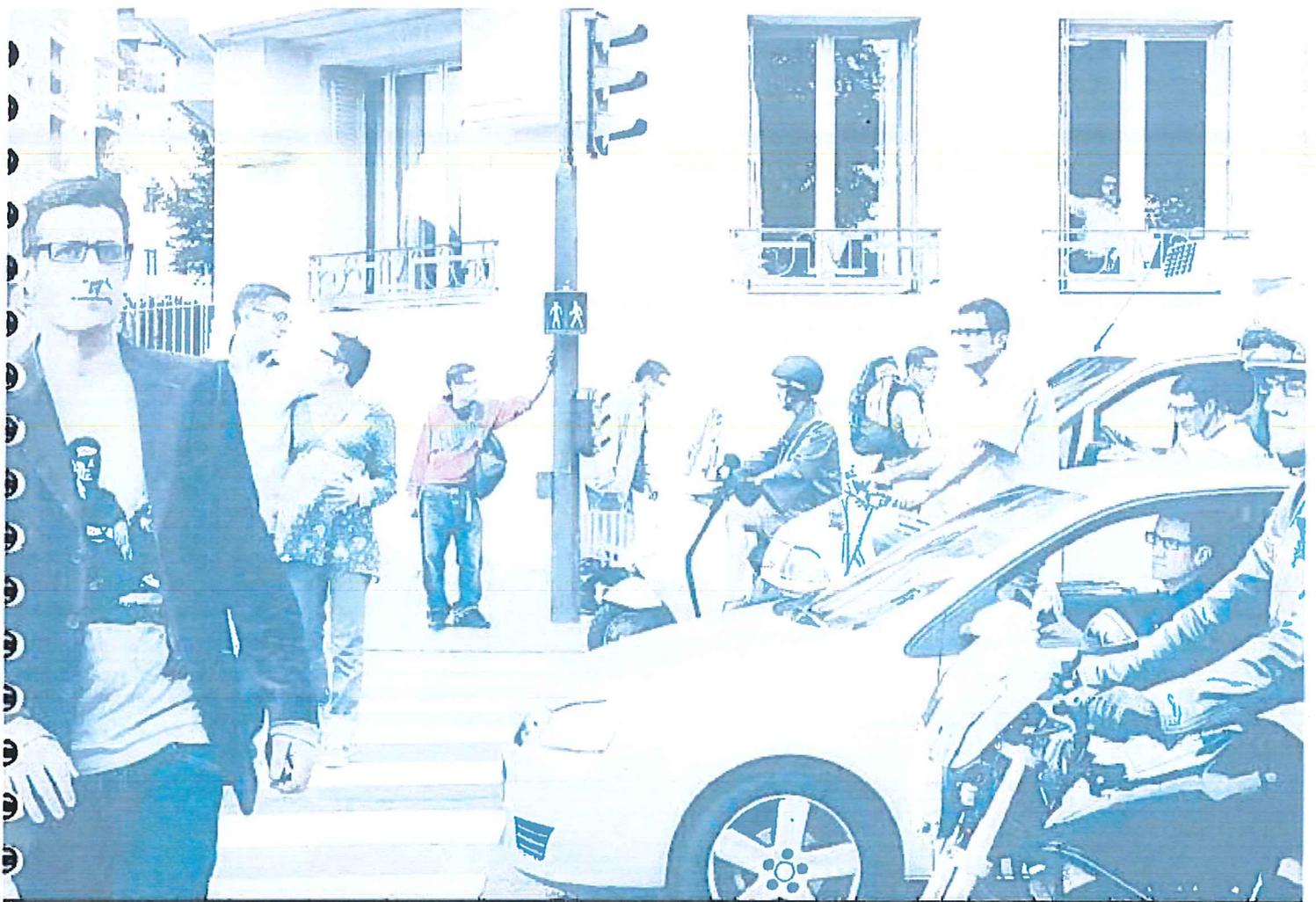


Président de l'association  
des Maires du Val-de-Marne



PREFECTURE DU VAL-DE-MARNE





En 2008,

chaque département élabore son

## **Document Général d'Orientations "Sécurité Routière"**

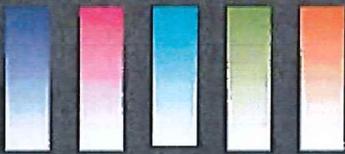
qui a pour objectif :

- de définir les enjeux qui lui sont propres
- d'approfondir ces enjeux pour déterminer des sous-enjeux
- de proposer des orientations d'actions

Ce document guidera la politique de sécurité routière du département pour les cinq années à venir. Sa réalisation s'appuie sur une démarche partenariale majeure et indispensable à l'appropriation des enjeux et à l'atteinte des "objectifs sécurité routière".

# ETUDE DES ENJEUX

## DU VAL DE MARNE



La détermination des enjeux du Val de Marne est le fruit d'une étude des accidents qui se sont produits sur l'ensemble du réseau routier départemental, sur une période de 5 ans.

De cette analyse découle 6 enjeux majeurs représentatifs de la problématique sécurité routière.

# 1. DÉFINITIONS UTILES

## Un accident corporel de la circulation routière:

- provoque au moins une victime,
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule.

Sont donc exclus les accidents uniquement matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicules.

## Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue:

- les impliqués : usager concerné par l'accident mais dont l'état ne nécessite pas de soin médical,
- les victimes: impliqués blessés ou tués.

## La période d'étude (2002 à 2006) a connu une modification de la définition des tués:

- jusqu'à 2004, un tué était une victime décédée sur le coup ou dans les 6 jours qui suivent l'accident,
- depuis le 1er janvier 2005, un tué est une victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.

### Abréviations utilisées:

AC = Accident Corporel  
NR = Non renseigné  
2 RM = deux-roues motorisé  
VL = Véhicule Léger  
VU = Véhicule Utilitaire  
PL = Poids Lourd  
TC = Transport en Commun

RN = Route nationale  
RNIL = Route Nationale d'Intérêt Local  
RD = Route Départementale  
VC = Voie Communale

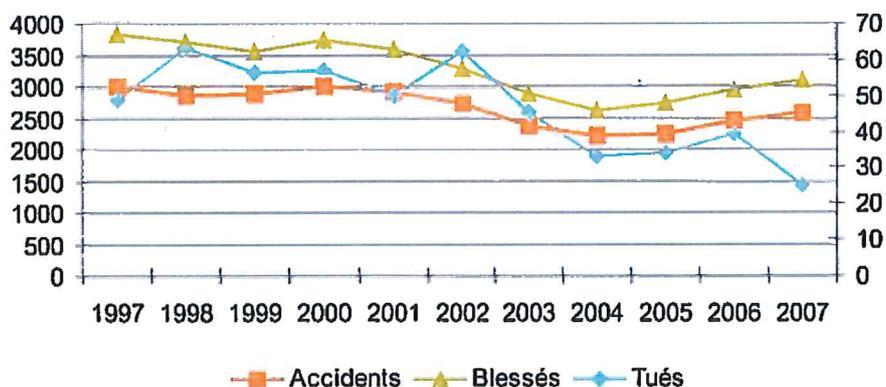
T = Tué à 30 jours  
BH = Blessé Hospitalisé  
BNH = Blessé Non Hospitalisé  
B = Blessé (BH + BNH)

ZAAC = Zone d'Accumulation d'AC

# 2. CRITÈRES GÉNÉRAUX

## a. Bilan global et évolution

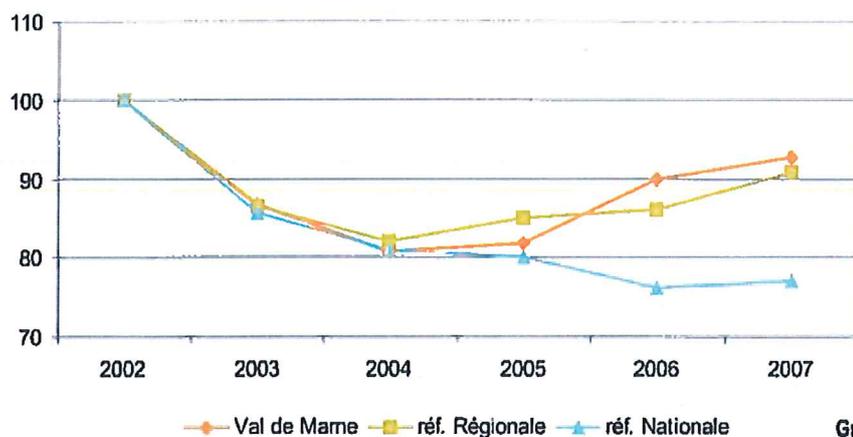
Évolution de l'accidentalité dans le Val de Marne



Depuis 10 ans, la tendance générale de l'accidentalité dans le Val de Marne est à la baisse. Toutefois, depuis 2004, on constate une légère hausse de tous les indicateurs, hormis la baisse exceptionnelle du nombre de tués en 2007.

## b. Comparaison du nombre d'accidents

nb d'accidents en base 100

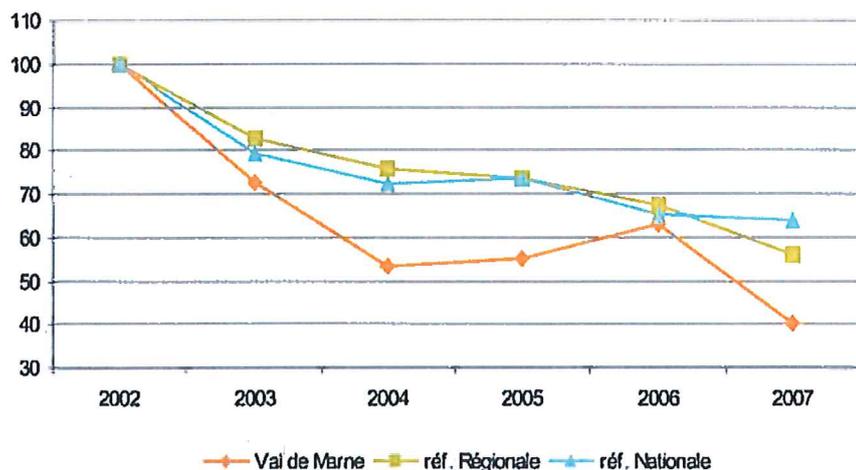


Après avoir suivi la courbe de tendance régionale et nationale à la baisse entre 2002 et 2004, le nombre d'accidents dans le Val de Marne suit une tendance à la hausse et dépasse en 2006 les courbes d'Île de France et de France.

**Graphe en base 100 :**  
cette représentation permet de comparer les évolutions de différentes valeurs avec comme référence de base l'année 2002.  
Les chiffres ne sont donc pas des valeurs absolues.

## c. Comparaison du nombre de tués

nb de tués en base 100

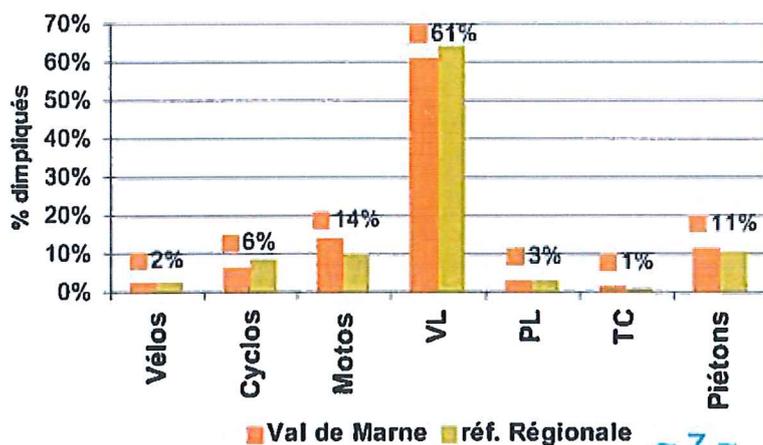


La tendance générale à la baisse du nombre de tués, au regard de l'Île-de-France et de la France a été particulièrement marquée dans le Val de Marne entre 2002 et 2004. Depuis 2005, la tendance est contrastée dans le département alors qu'elle est encore à la baisse en Île de France comme en France.

# 3. CRITÈRES CONCERNANT LES VICTIMES

## a. Catégories d'usagers

Catégories d'usagers impliqués dans un AC

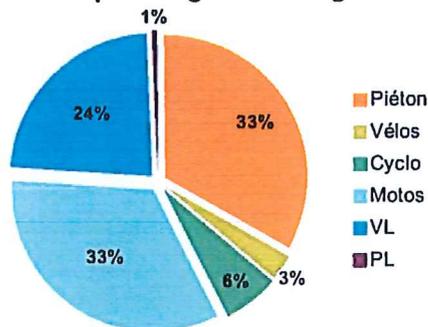


Les VL sont souvent impliqués (60%) mais les usagers vulnérables (piétons et deux-roues motorisés en particulier) sont très représentés parmi les victimes. Ce constat est particulièrement mis en évidence au niveau du pourcentage de tués de ces catégories d'usagers:

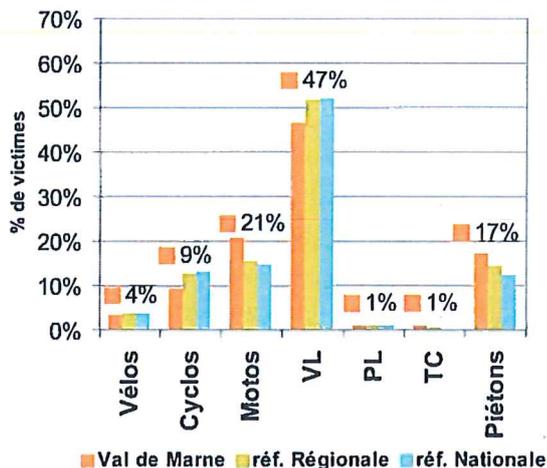
- 35% des tués sont des 2RM
- 34% sont des piétons.

On constate que la situation des motos et des piétons est très préoccupante en comparaison de l'ensemble de la région Ile de France et au niveau national.

Tués par catégories d'usagers

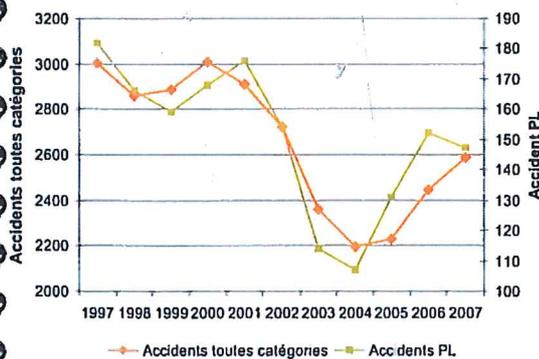


victimes par catégorie d'usagers



**ENJEU : les piétons**

**ENJEU : les deux roues motorisés**



Les PL sont impliqués dans 6% des accidents corporels du département mais dans 16% des accidents mortels

On dénombre au minimum 5 tués par an suite à un accident impliquant un PL sur cette période.

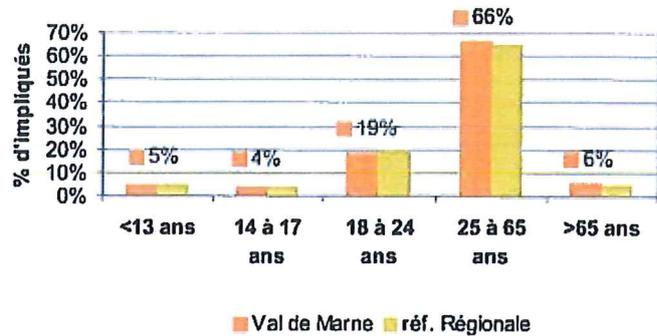
Avec une baisse de -41% entre 1997 et 2004, le nombre d'accidents corporels impliquant un PL a diminué d'avantage que l'ensemble des accidents corporels (-27%) dans le Val-de-Marne. Cependant depuis 2004 le nombre d'accidents impliquant un PL connaît une hausse très importante (+42%).

**ENJEU : les poids lourds**

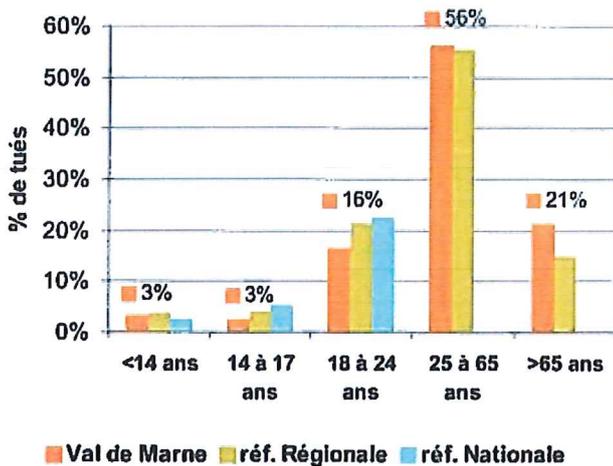
## b. Catégories d'âges

Lorsqu'ils sont impliqués dans des accidents corporels, les jeunes ne sont pas plus vulnérables. En revanche, ils sont plus souvent impliqués au regard de la population (exemple : 18-24 ans = 8,8% de la population et 19% des impliqués).

Usagers impliqués dans un AC par catégorie d'âge



Tués dans un AC par catégorie d'âge



## ENJEU : les jeunes

Les séniors (+ de 65 ans) sont, a contrario, moins souvent impliqués par rapport à la population de cette catégorie (>65 ans = 16% de la population et 6% des impliqués).

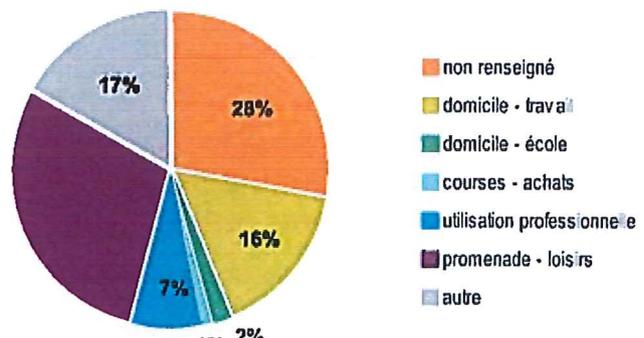
Par contre, la gravité de ces accidents (en particulier chez les piétons) est très forte: 21% des tués alors qu'ils ne sont impliqués ou victimes que dans 6% des cas. la problématique des piétons seniors apparaît comme un sous-enjeu important.

## c. Types de trajets

Les types les plus représentés sont les trajets de promenade-loisirs (29%) et les domicile-travail (16%). La catégorie promenade-loisir est toutefois moins représentée que pour l'ensemble de l'Île de France (35%) et ne constitue donc pas un enjeu pour le Val de Marne.

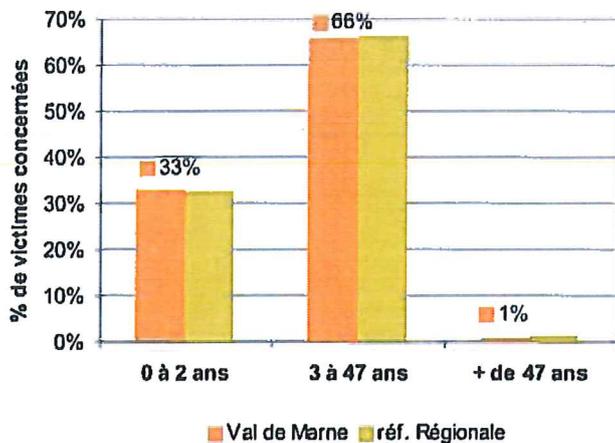
On note cependant que 28% des AC ne sont pas renseignés.

Victimes d'AC selon le type de trajet



## d. Ancienneté du permis de conduire

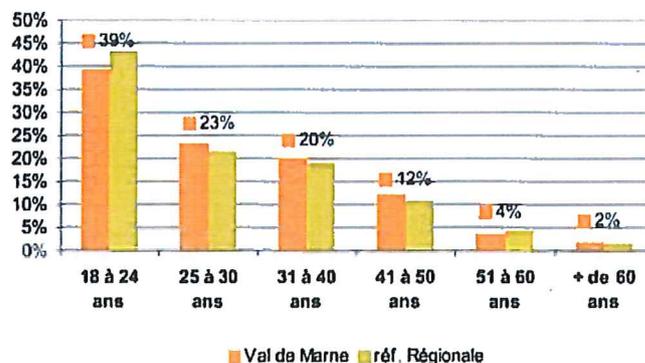
Ancienneté du permis des victimes d'un Ac



Bien que la catégorie des jeunes permis (de 0 à 2 ans) ne représente qu'un faible pourcentage d'utilisateurs, ils sont impliqués dans 33% des accidents corporels et représentent 38% des tués.

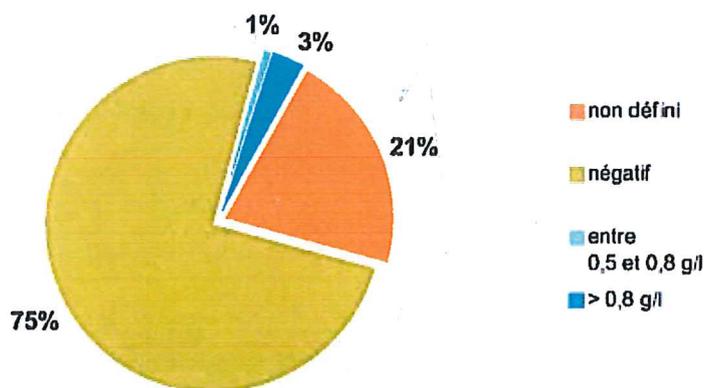
Parmi ces jeunes permis, la catégorie d'âge la plus représentée est celle des 18-24 ans (39%). Même si cette catégorie n'est pas plus représentée dans le Val de Marne qu'en Ile de France, cela confirme la problématique "jeune" dans le Val de Marne. On ne négligera pas les nouveaux permis de + de 25 ans.

Catégories d'âge des usagers victimes d'AC ayant le permis depuis moins de 2 ans

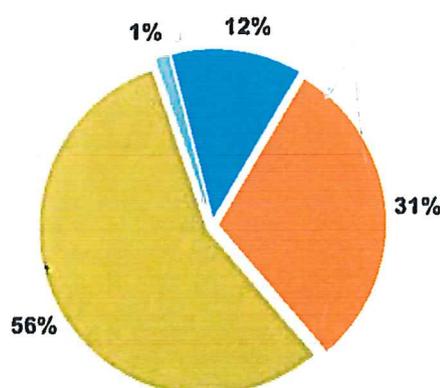


## e. Alcoolémie

Alcoolémie des AC dans le Val de Marne



Alcoolémie des AC mortels



Le pourcentage d'accidents pour lequel l'alcoolémie est en cause est relativement faible.

Ces données sont légèrement supérieures à l'ensemble de la région Ile de France (respectivement 0% et 2%).

On remarque qu'en cas d'alcoolémie positive dans un accident de la circulation, celle-ci est principalement délictueuse (soit > à 0.8g/l).

**ENJEU : l'alcool**

# 3. CRITÈRES CONCERNANT LES VÉHICULES

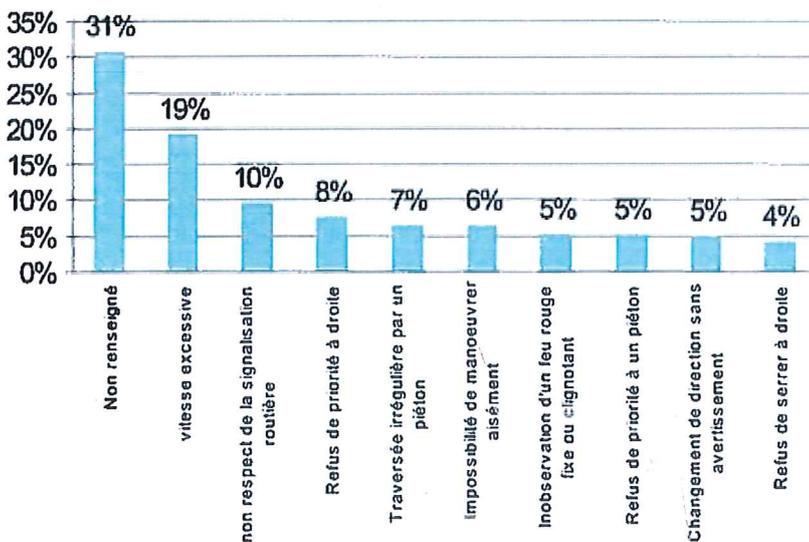
## a. Types de conflits

Les 3 principaux types de conflits dans le Val de Marne sont ceux opposant les VL entre eux (25,9%), les VL et les deux roues motorisés (19,6% pour les motos et 9% de cyclos) et les VL et les piétons (16,5%).

Les pourcentages de ces conflits dans le Val de Marne sont supérieurs à ceux de la référence régionale pour les conflits VL/2RM et VL/piétons. Ils sont par contre inférieurs à la référence régionale pour le conflit VL/VL.

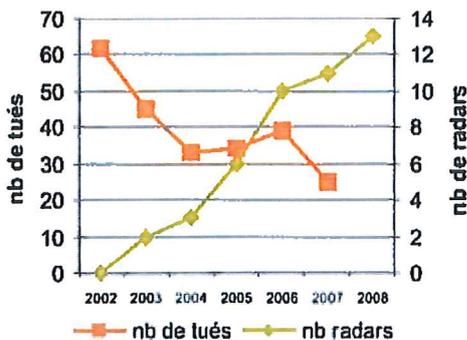
							Autre
	0,3%	0,1%					
	0,9%	0,1%	0,2%				
	1,6%	0,1%	0,2%	0,5%			
	16,5%	3,5%	9,0%	19,6%	25,9%		
	0,5%	0,1%	0,3%	0,6%	3,5%	0,3%	
Autre	1,0%	0,1%	0,1%	0,4%	1,7%	0,1%	0,1%
Véhicule seul sans piéton		0,2%	1,1%	3,4%	7,6%	0,3%	0,2%

## b. Types d'infractions



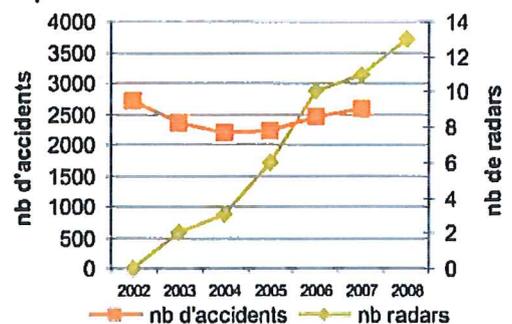
La vitesse est la principale infraction relevée par les forces de l'ordre lors d'un AC. Elle apparaît comme une des causes d'accidents quasiment deux fois plus souvent que les autres infractions. On note, néanmoins, la proportion importante d'infractions non renseignées.

## ENJEU : la vitesse



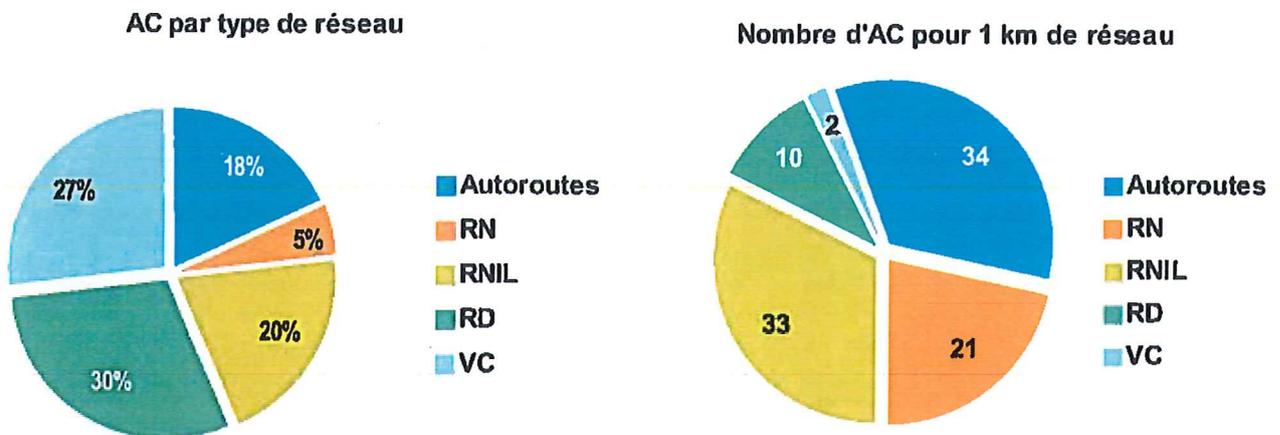
nombre de tués.

En revanche, le nombre total d'AC reste à la hausse



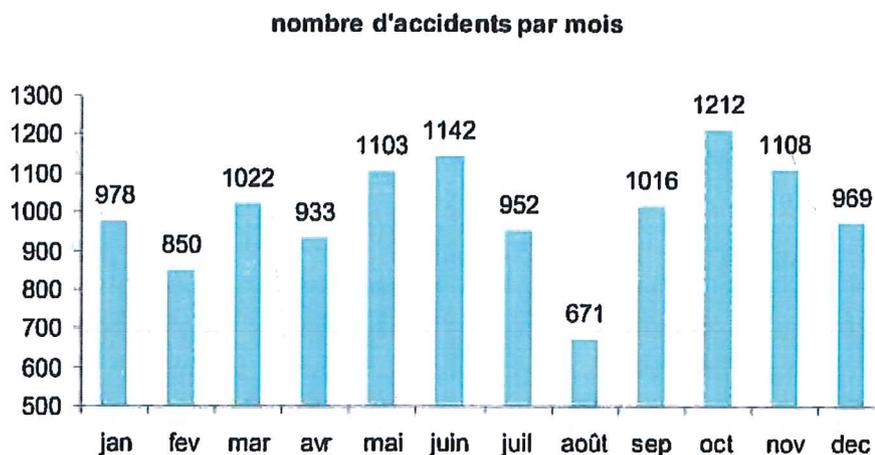
## 2. CRITÈRES CONCERNANT L'ENVIRONNEMENT

### a. Localisation



Le réseau routier départemental (RD + RNIL transférées au 1er janvier 2006) concentre la moitié des accidents. Le nombre d'accidents par kilomètre de réseau montre que les autoroutes et le réseau RNIL sont les plus accidentogènes avec respectivement 34 et 33 accidents par kilomètres de réseau. Le réseau communal représente 27% des accidents mais le nombre d'accidents par kilomètre est faible (2).

### b. Répartition mensuelle



Les mois de juillet et août sont moins chargés en terme de trafic ce qui se traduit par un nombre d'accidents plus faible que pour les autres mois de l'année. En revanche, ces accidents sont généralement plus graves. Ceci s'explique par des vitesses pratiquées plus élevées.

Les mois les plus accidentogènes sont les mois d'octobre, juin et novembre.

### c. Répartition par commune (hors autoroutes)

Le tableau ci-après fait apparaître un indicateur relatif à l'accidentalité des communes : nombre d'accidents corporels hors autoroutes pour 1000 habitants. Cet indicateur, lié à la population, ne tient pas compte du type, de la longueur et du trafic des réseaux routiers la traversant.

Commune	Pop RGP 1999	AC	Tués	BH	BNH	AC pour 1000hab
ABLON-SUR-SEINE	4868	16	0	3	18	3.29
ALFORTVILLE	36319	234	3	35	243	6.44
ARCUEIL	18064	156	2	28	151	8.64
BOISSY-SAINT-LEGER	15280	190	3	55	180	12.43
BONNEUIL-SUR-MARNE	15922	267	4	22	310	16.77
BRY-SUR-MARNE	15021	79	0	10	86	5.26
CACHAN	24835	126	4	24	116	5.07
CHAMPIGNY-SUR-MARNE	74232	612	6	86	663	8.24
CHARENTON-LE-PONT	26576	208	6	38	201	7.83
CHENNEVIERES-SUR-MARNE	17815	116	0	22	116	6.51
CHEVILLY-LARUE	18149	170	0	23	173	9.37
CHOISY-LE-ROI	34324	273	12	50	268	7.95
CRETEIL	81786	1010	8	64	1177	12.35
FONTENAY-SOUS-BOIS	50865	189	5	17	209	3.72
FRESNES	25226	108	2	10	117	4.28
GENTILLY	16124	79	0	12	78	4.90
L'HAY-LES-ROSES	29703	132	0	14	141	4.44
IVRY-SUR-SEINE	50951	490	11	69	481	9.62
JOINVILLE-LE-PONT	17111	141	2	16	156	8.24
LE KREMLIN-BICETRE	23709	117	2	31	103	4.93
LIMEIL-BREVANNES	17525	150	4	41	144	8.56
MAISONS-ALFORT	51091	431	2	49	457	8.44
MANDRES-LES-ROSES	4101	25	1	13	20	6.10
MAROLLES-EN-BRIE	5190	46	4	16	39	8.86
NOGENT-SUR-MARNE	28194	206	3	26	219	7.31
NOISEAU	3970	18	1	3	18	4.53
ORLY	20497	133	4	21	141	6.49
ORMESSON-SUR-MARNE	9792	74	1	16	71	7.56
PERIGNY-SUR-YERRES	2017	14	1	5	10	6.94
LE PERREUX-SUR-MARNE	30076	179	2	29	184	5.95
LE PLESSIS-TREVERSE	16651	59	4	3	58	3.54
LA QUEUE-EN-BRIE	10868	66	2	7	63	6.07
RUNGIS	5418	159	3	10	179	29.35
SAINT-MANDE	19677	130	1	8	140	6.61
SAINT-MAUR-DES-FOSSES	73071	700	7	59	763	9.58
SAINT-AURICE	12742	85	4	10	85	6.67
SANTENY	3138	43	5	15	36	13.70
SUCY-EN-BRIE	24819	164	2	44	150	6.61
THIAIS	28242	332	6	25	377	11.76
VALENTON	11421	109	4	18	118	9.54
VILLECRESNES	8333	85	1	18	97	10.20
VILLEJUIF	47414	295	6	60	294	6.22
VILLENEUVE-LE-ROI	18293	140	1	19	158	7.65
VILLENEUVE-SAINT-GEORGES	28427	284	9	58	279	9.99
VILLIERS-SUR-MARNE	26626	118	3	8	133	4.43
VINCENNES	43580	278	5	22	303	6.38
VITRY-SUR-SEINE	78908	597	15	87	646	7.57
<b>TOTAL</b>	<b>1226961</b>	<b>9633</b>	<b>171</b>	<b>1319</b>	<b>10169</b>	<b>8.02</b>

■ valeur "AC pour 1000 hab" est > à la moyenne départementale

■ valeur "AC pour 1000 hab" est >> à la moyenne départementale

# ENJEUX DU VAL DE MARNE

## les piétons



## les deux-roues motorisés



Les enjeux retenus suite aux propositions nationales sont au nombre de 4.

Les enjeux départementaux et spécifiques sont au nombre de 2.

Leur validation, par le Préfet, a eu lieu au cours de la réunion du pôle de compétence sécurité routière, le 24 juin 2008.

Il n'a pas été donné de priorité à ces enjeux car tous sont importants et les interactions entre chacun sont nombreuses.

Suite à cette validation, 5 groupes de travail thématiques ont été constitués, ayant pour mission

- l'approfondissement des enjeux
- la détermination des orientations d'actions.

Les groupes sont ainsi pilotés :

1. **2RM et vitesse** : Direction départementale de la sécurité publique (DDSP)
2. **Alcool** : Direction départementale des affaires sanitaires et sociales (DDASS)
3. **Jeunes** : Direction départementale de la jeunesse et des sports (DDJS) et Conseil général 94 (CG 94 - DTVD)
4. **Piétons** : Direction départementale de l'équipement (DDE)
5. **Poids Lourds** : Caisse régionale d'assurance maladie d'Ile de France (CRAMIF)

Une première réunion a permis d'approfondir les enjeux.

Une seconde a eu pour but de déterminer des orientations d'actions.

De nombreux partenaires locaux ont été invités à rejoindre ces groupes et ainsi faire partager leurs connaissances en matière de sécurité routière.

Toutes les communes du Val de Marne ont été invitées et plusieurs d'entre elles, ont participé activement à ces travaux.

L'implication et la volonté des acteurs départementaux ont abouti à des propositions concrètes et variées en matière d'actions de sécurité routière.

## les poids lourds



## les jeunes



## la vitesse



## l'alcool



DÉTERMINATION  
DES SOUS-ENJEUX

&

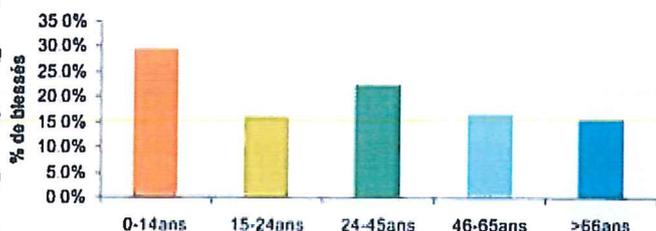
PROPOSITIONS  
D' ACTIONS

La détermination des sous - enjeux du Val de Marne est le fruit d'un travail collectif des différents acteurs départementaux.

De cette réflexion découlent les propositions d'actions pour les 5 années à venir.

# LES PIÉTONS

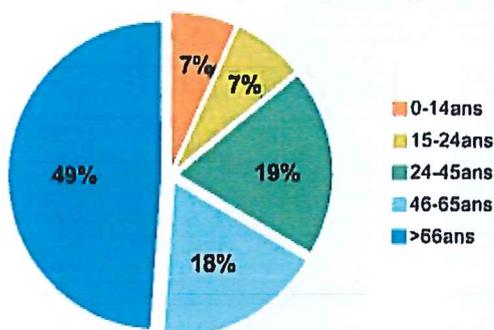
Accidents piétons par catégorie d'âge entre 2003 et 2007



Parmi les blessés piétons, les jeunes de 0 à 14ans sont les plus touchés (29,70% des blessés).

**SOUS ENJEU : Piétons de moins de 15 ans**

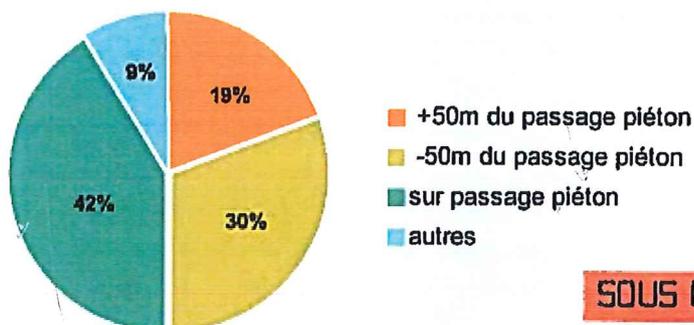
tués piétons par catégorie d'âge entre 2003 et 2007



Parmi les piétons tués, les plus de 65 ans sont les plus représentés (49% des tués).

**SOUS ENJEU : Piétons seniors**

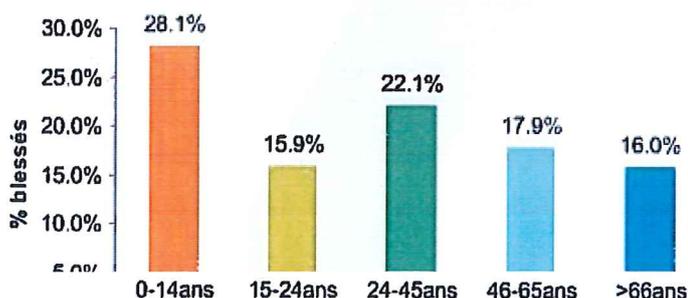
accidents piétons selon localisation entre 2003 et 2007



72% des accidents piétons se situent sur ou à proximité (- de 50m de celui-ci) des passages piétons.

**SOUS ENJEU : Abords des passages piétons**

blessés sur ou à - de 50 m d'un passage piéton entre 2003 et 2007



Les jeunes de - de 15ans sont les plus représentés dans les blessés sur ou à proximité des passages piétons.

## SOUS ENJEU : Piétons de moins de 15 ans

<b>Infrastructure routière</b>	① Poursuivre la sécurisation des cheminements piétons aux abords des pôles générateurs de piétons -15 ans (écoles, club sportifs,...)
	② Identifier, traiter et évaluer les 10 ZAAC piétons -15 ans du département
<b>Information</b>	③ Promouvoir les Pédibus
	④ Promouvoir et diffuser les dispositifs améliorant la visibilité des piétons (gilets, bandes rétro-réfléchissantes, etc...)
<b>Formation Education</b>	⑤ Développer la formation continue des enseignants et animateurs/éducateurs sur le risque jeunes piétons
	⑥ Créer et diffuser une valise pédagogique regroupant les coordonnées des personnes ressources, sites et une sélection d'outils pédagogiques
	⑦ Poursuivre la nomination de référents sécurité routière au sein des collèges et l'étendre aux écoles primaires
	⑧ Développer le permis piéton dans les écoles primaires
	⑨ Mettre en place une sensibilisation des jeunes parents étrangers primo-arrivants dans le département
<b>Contrôle et sanction</b>	⑩ Intensifier les contrôles des stationnements sauvages de voitures aux abords des écoles aux heures d'entrées/sorties de cours

## SOUS ENJEU : Piétons seniors

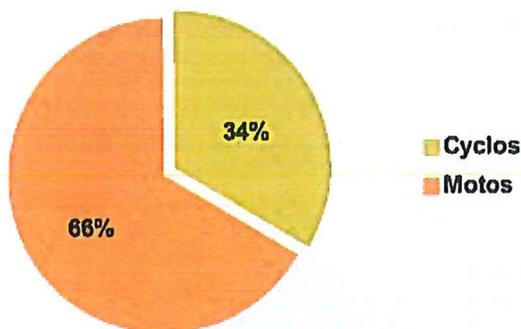
<b>Infrastructure routière</b>	① Développer l'implantation de signalisations et d'aménagements adaptés aux seniors sur les cheminements les plus empruntés (marquages au sol, feux sonores, panneaux plus visibles, lisibilité du paysage, structures de repos...)
	② Améliorer la prise en compte des piétons lors des travaux de voirie
	③ Identifier et traiter les cheminements piétons seniors stratégiques au sein des communes
<b>Information</b>	④ Organiser des campagnes/journées d'information régulières sur le risque routier à destination des seniors (comportements, importance du suivi médical,...)
	⑤ Sensibiliser les piétons seniors au risque PL (angle mort, détection tardive,...)
<b>Formation Education</b>	⑥ Développer l'implication en sécurité routière des organismes de prévention (Centre communal d'actions sociales (CCAS), centre local d'information et de coordination (CLIC) ...)
	⑦ Créer un réseau de formateurs « sécurité routière et seniors » à disposition des collectivités
	⑧ Sensibiliser au risque en développant la formation de seniors aux premiers secours
<b>Contrôle et sanction</b>	⑨ Inciter à un contrôle médical des seniors plus régulier
	⑩ Réaliser régulièrement des opérations coordonnées entre DDSP et police municipale pour sensibiliser/sanctionner les comportements piétons seniors dangereux.
<b>Savoirs</b>	⑪ Identifier et réunir régulièrement l'ensemble des structures et réseaux en contact régulier avec les seniors ( Centre communal d'actions sociales (CCAS) ...)
	⑫ Identifier et recueillir les données sur les seniors détenues par les collectivités (CG, communes) et les acteurs de la prévention

## SOUS ENJEU : Abords des passages piétons



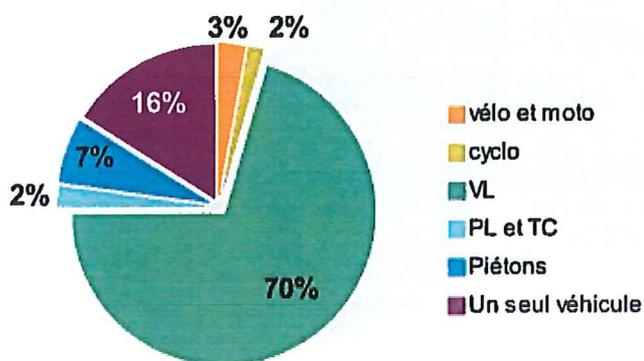
<b>Infrastructure routière</b>	① Identifier et traiter les 10 passages piétons les plus accidentogènes du département
	② Mobiliser les gestionnaires et les communes sur le traitement des masques à la visibilité aux abords des passages piétons
	③ Mobiliser les gestionnaires pour diagnostiquer et traiter les positionnements des traversées piétons au droit des arrêts de bus
<b>Information</b>	④ Promouvoir et développer les aménagements permettant une meilleure utilisation des passages piétons par les plus jeunes (feux piétons, flèches au sol pour indiquer d'où proviennent les véhicules, panneaux d'information sur les risques à proximité des passages piétons, etc...)
	⑤ Communiquer sur les comportements piétons dangereux liés à la prise des bus (courses, traversées masquées...)
<b>Formation Education</b>	⑥ Mobiliser les gestionnaires pour matérialiser sur le terrain, à destination des usagers, les passages piétons accidentogènes
<b>Véhicules équipements</b>	⑦ Utiliser les bus comme support de diffusion de messages de prévention « piétons »
<b>Contrôle et sanction</b>	⑧ Inciter le maire à utiliser son pouvoir de police en matière de réglementation du stationnement gênant
	⑨ Réaliser régulièrement des opérations coordonnées entre DDSP et police municipale pour sensibiliser/sanctionner les comportements piétons jeunes dangereux

## Usagers 2 RM blessés entre 2003 et 2007

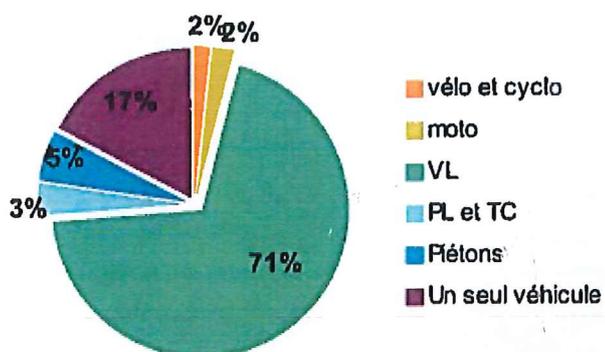


Le constat est flagrant, les usagers motocyclettes sont plus touchés que les usagers cyclomoteurs (2/3 pour 1/3).

## conflits impliquant un cyclo



## conflits impliquant une moto

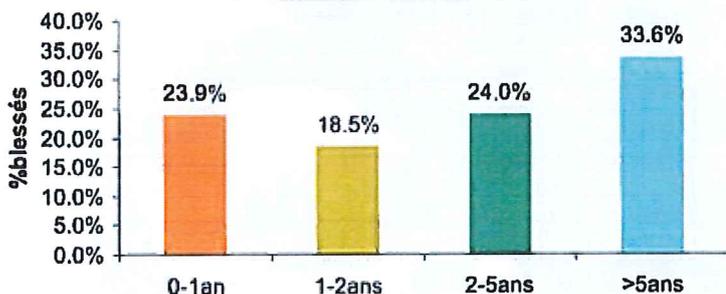


La problématique des conflits est identique pour les cyclomoteurs et les motocyclettes.

On note également l'importance des conflits VL /2RM ainsi que les 2RM seuls.

**SOUS ENJEU : Partage de la route**

## blessés dans un accident 2RM selon l'ancienneté du permis entre 2003 et 2007



Près de 50% des AC impliquent un conducteur de 2 RM ayant moins de deux années d'expérience

**SOUS ENJEU : Nouveaux conducteurs de 2RM**

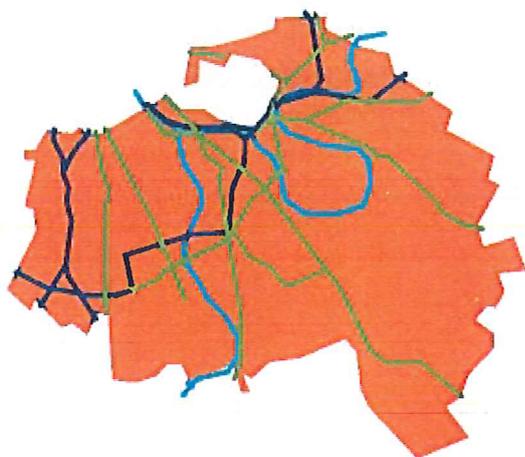
## SOUS ENJEU : Nouveaux conducteurs de 2RM

<b>Infrastructure routière</b>	① Diagnostiquer et traiter les 10 ZAAC cyclos
	② Sensibiliser de façon systématique tout nouveau permis A et tout nouveau conducteur de cyclo (lors de l'immatriculation) sur le risque 2RM (comportements de conduite, alcool, stupéfiants...)
<b>Information</b>	③ Mobiliser et informer les parents sur le brevet de sécurité routière (BSR)
	④ Communiquer sur le « bon choix » de 2RM selon les besoins
<b>Formation Education</b>	⑤ Améliorer l'offre de formation BSR (quantitativement et qualitativement)
	⑥ Améliorer l'accès au brevet de sécurité routière (BSR) pour les publics défavorisés (économiquement) et pour les populations plus exposées (lycées professionnels)
<b>Contrôle et sanction</b>	⑦ Développer les opérations de contrôles cyclos (BSR, équipements...) à proximité des établissements scolaires en partenariat avec l'éducation nationale
	⑧ Inclure les cyclos dans les opérations d'alternative à la sanction
<b>Equipements véhicules</b>	⑨ Développer les partenariats avec les concessionnaires (pas de vente de kits, promotion des équipements adaptés, messages de prévention sur l'utilisation d'un 2RM pour un novice)
<b>Savoir</b>	⑩ Mieux connaître les profils des nouveaux détenteurs de permis A et les suivre dans la durée
	⑪ Mettre en place un suivi des brevet de sécurité routière (BSR) délivrés
	⑫ Améliorer la connaissance sur les cyclos immatriculés dans le département (nombre, lieux, âges...)

## SOUS ENJEU : Partage de la route

<b>Infrastructure routière</b>	① Diagnostiquer et traiter les 10 ZAAC 2RM
	② Poursuivre la sensibilisation/information sur la prise en compte des 2RM par les aménageurs
<b>Information</b>	③ Communiquer sur le risque de conflits avec PL (angles morts, tourne à gauche, dépassement...)
	④ Communiquer régulièrement sur le partage de la route entre usagers
<b>Formation Education</b>	⑤ Sensibiliser les entreprises utilisant des 2 roues dans le cadre de leurs missions à la prévention du risque routier professionnel, et en particulier sur le rôle du management et de l'organisation du travail.
	⑥ Promotion de la prévention du risque trajet domicile-travail auprès des entreprises (dont le risque 2 roues), notamment dans le cadre de l'élaboration de leur plan de déplacement entreprise.
	⑦ Développer le message de partage de la route entre usagers dans les formations permis A, B, et autres.
<b>Véhicules Equipements</b>	⑧ Inciter au port d'équipements 2RM favorisant la visibilité par les autres usagers (gilets, bandes rétro-réfléchissantes...)
<b>Contrôle et sanction</b>	⑨ Poursuivre les contrôles et les actions alternatives à la sanction sur les infractions 2RM/autres usagers.
	⑩ Développer les contrôles vitesse 2RM dans les flux de circulation (motos banalisées...)
<b>Savoir</b>	⑪ Rapprochement des données caisse régionale d'assurance maladie d'Ile de France (CRAMIF)/ observatoire départemental de sécurité routière (ODSR) sur l'accidentalité 2RM liée aux trajets professionnels

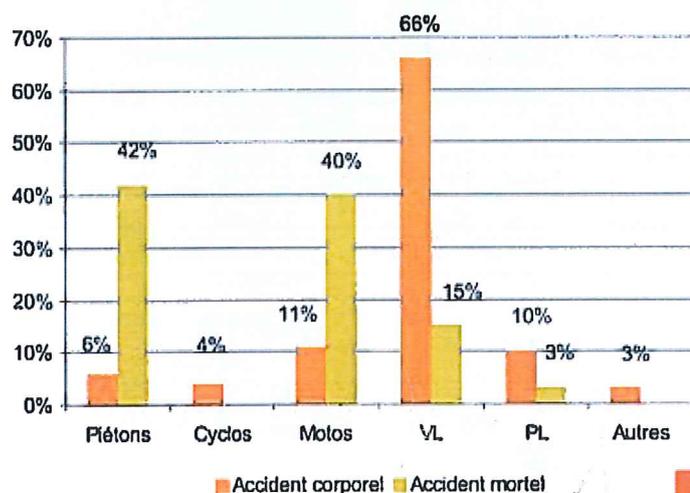
# LES POIDS LOURDS



La configuration géographique et économique du Val de Marne fait de notre département une zone d'échange, supportant un trafic poids lourds dense.

## SOUS ENJEU : PL et circulation

Victimes suite à un AC impliquant un PL



Les usagers VL sont blessés dans 66% des AC et tués dans "seulement" 15%.

En revanche, les piétons et les usagers moto ne sont blessés que dans respectivement 6 et 11%, mais tués dans 42% pour les piétons et 40% pour les usagers moto.

Les AC impliquant un PL et un usager vulnérable sont mortels quasiment une fois sur deux.

## SOUS ENJEU : PL et usagers vulnérables

**43 %** des AC mortels professionnels, en Ile de France, sont des accidents routiers.

**77,7%** des ces accidents se produisent au cours d'un trajet domicile - travail

**20,6%** de ces accidents se produisent lors d'un déplacement professionnel

## SOUS ENJEU : Réseau d'acteurs professionnels

## SOUS ENJEU : PL et circulation

<b>Infrastructure routière</b>	① Travailler sur le jalonnement directionnel afin de limiter les trafics PL sur des réseaux inadaptés
	② Aménager des aires de contrôles adaptées aux PL sur le réseau routier
<b>Information</b>	③ Développer la diffusion d'informations sur le risque PL à destination des différents usagers (par panneaux à message variable, media locaux...)
<b>Formation Education</b>	④ Promouvoir et appuyer le diagnostic en matière de risques routiers au sein des entreprises de transport et des collectivités (plan de prévention du risque routier, document unique de sécurité, évaluation des risques...)
	⑤ Créer ou relayer les outils pédagogiques à l'attention des chauffeurs PL et VU et de leurs employeurs, référencer les documents déjà existants
	⑥ Promouvoir la formation "risque routier professionnel" (PL & VU) dans les centres de formation des apprentis et lycées professionnels
	⑦ Promouvoir les formations complémentaires de conduite préventive / éco-conduite dans les centres de formation des conducteurs PL
<b>Contrôle et sanction</b>	⑧ Expérimenter les opérations d'alternative à la sanction avec implication des employeurs
	⑨ Contrôler et sensibiliser les sociétés de livraison sur l'état de leur flotte et les pratiques de conduite
	⑩ Développer les contrôles PL coordonnés d'envergure (DDSP, CRS, ITT)
<b>Equipements véhicules</b>	⑪ Inciter à l'utilisation d'équipements de sécurité non obligatoires (barres anti-encastrement, témoin de surcharge, témoin de sous gonflage...)
<b>Savoir</b>	⑫ Réaliser une enquête comprendre pour agir (ECPA) sur chaque accident grave impliquant un PL et diffuser les enseignements auprès des professionnels
	⑬ Développer les partenariats afin de mettre en parallèle les données sur les accidents de la route et les accidents du travail
	⑭ Etudier l'implication des PL étrangers dans l'accidentalité locale

## SOUS ENJEU : PL et usagers vulnérables (piétons et 2 roues)

<b>Infrastructure</b>	① Diagnostiquer et traiter les 10 ZAAC PL / usagers vulnérables
<b>Information</b>	② Communiquer auprès des piétons et 2-roues sur la spécificité des PL (angle mort, distance d'arrêt, porte-à-faux...)
<b>Formation Education</b>	③ Sensibiliser les conducteurs des camions bennes, transports en commun et services techniques de collectivités sur les conflits PL/usagers vulnérables
<b>Véhicules équipements</b>	④ Développer la présence des barres anti-encastrement, des anté-viseurs, caméras de recul... plus spécifiquement sur les PL BTP
<b>Contrôle et sanction</b>	⑤ Développer les contrôles des infractions PL en milieu urbain (surcharge des VU, usure des pneumatiques, vitesses inadaptées...) sur les sites accidentogènes

## SOUS ENJEU : Réseau d'acteurs professionnels

<b>Infrastructure routière</b>	① Développer les échanges entre professionnels et gestionnaires de voiries sur les problèmes d'exploitation de la route (itinéraires de déviations, ...)
<b>Information</b>	② Décliner, au niveau local, la charte nationale signée le 13 février 2008, par l'État, la caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) et les fédérations professionnelles du transport routier et créer un comité de suivi
	③ Mettre en place des « trophées » départementaux pour valoriser entreprises et chauffeurs travaillant à la diminution du risque routier PL
	④ Identifier et développer les réseaux de diffusion des messages de prévention/information à destination des professionnels de la route (gazette, sites internet, fédérations professionnelles...)
<b>Formation Education</b>	⑤ Nommer un « Monsieur PL » départemental, après rédaction d'une charte
<b>Contrôle et sanction</b>	⑥ Réaliser des opérations de contrôles de l'état des VU et PL du secteur BTP, avec convocation pour formation sur responsabilité civile et pénale
<b>Savoir</b>	⑦ Créer un club entreprises "sécurité PL" à visée d'échanges de données et de connaissances, partage d'expériences...

## SOUS ENJEU : Alcool et milieu professionnel

<b>Information</b>	① Développer des transmissions régulières d'informations (données accidents, comportements à risques...) au réseau des médecins du travail
	② Communiquer prioritairement sur l'alcool au quotidien dans le milieu professionnel (à la différence du « festif »)
	③ Promouvoir les actions innovantes réalisées en entreprises ou collectivités
<b>Formation Education</b>	④ Développer les sensibilisations régulières sur les risques induits par l'alcool en priorité dans les petites et moyennes entreprises (PME)
<b>Contrôle et sanction</b>	⑤ Développer les contrôles alcoolémie aux heures de déjeuner
<b>Equipements véhicules</b>	⑥ Promotion et aide financière à l'achat d'éthylotest anti-démarrage en entreprise à travers les contrats de prévention (financement prévu pour les entreprises de moins de 200 personnes disposant d'une Convention Nationale d'Objectif).
<b>Savoir</b>	⑦ Enquête ECPA après chaque accident grave impliquant l'alcool
	⑧ Rapprochement des données de l'observatoire départemental de sécurité routière (ODSR) et la caisse régionale d'assurance maladie d'Ile de France (CRAMIF) pour affiner le lien entre accidents et alcool en milieu professionnel
	⑨ Fiabiliser les données sur l'implication de l'alcool dans les accidents du département

## SOUS ENJEU : Alcool et jeunes

<b>Information</b>	① Développer la sensibilisation au sein des établissements de nuit, des lieux culturels et des clubs sportifs
	② Développer la communication sur l'alcool au quotidien chez les jeunes (en journée, à la sortie des cours...)
<b>Formation Education</b>	③ Développer l'implication de la médecine scolaire et universitaire et des bureaux des élèves
	④ Former et apporter des outils pédagogiques sur l'alcool aux encadrants et éducateurs
	⑤ Développer la formation à destination des lycées professionnels
<b>Contrôle et sanction</b>	⑥ Poursuivre les contrôles coordonnés à proximité des établissements de nuit

## SOUS ENJEU : Contrôles et compréhension

<b>Infrastructure routière</b>	① Développer les démarches de diagnostic et de traitement de la cohérence de la signalisation de vitesse avec l'infrastructure et l'environnement
<b>Information</b>	② Développer la communication autour de la pertinence des vitesses limites autorisées sur les routes du département
<b>Formation/ Education</b>	③ Développer les interventions auprès des branches professionnelles et des chefs d'entreprise sur le rôle du management et de l'organisation du travail dans la prise de risque sur la route (comportement vitesse en particulier)
<b>Contrôle et sanction</b>	④ Poursuivre le déploiement des dispositifs contrôle sanction automatisé (CSA) vitesse sur les zones accidentogènes
	⑤ Développer des outils de communication pour expliquer à l'utilisateur le choix des sites de contrôle (contrôle sanction automatisé (CSA) fixe, mobile, jumelles...)
	⑥ Développer les contrôles dans le flux de circulation (motos banalisées ...)
<b>Equipements/ véhicules</b>	⑦ Promotion des équipements de sécurité passive et active auprès des entreprises tels que limiteur de vitesse, régulateur de vitesse, anti-patinage (ESP), aménagement des véhicules utilitaires légers, système anti-blocage (ABS), aide au freinage d'urgence (AFU)
<b>Savoir</b>	⑧ Développer des outils d'aide au diagnostic par les gestionnaires de la cohérence vitesse limite/infrastructure sur son réseau
	⑩ Développer la connaissance, l'analyse et le suivi des vitesses réelles pratiquées sur le réseau routier du département

## LES JEUNES

L'ensemble des propositions du groupe de travail de la thématique "Jeunes" se retrouvent dans les sous-enjeux suivants :

**SOUS ENJEU : Nouveaux conducteurs de 2RM**

**SOUS ENJEU : Piétons de moins de 15 ans**

**SOUS ENJEU : Alcool et jeunes**

## PERSPECTIVES 2012

Afin de suivre les objectifs fixés au niveau national pour 2012, lors du Comité interministériel de sécurité routière du 13 février 2008 à savoir une réduction de 33% des indicateurs d'accidentologie il convient pour le département de viser les objectifs ci-après :

### ACCIDENTS :

Constat : 2004 - 2007 : 9456 accidents

Objectif : 2009 - 2012 : 6304 accidents , soit être en dessous de **1600 accidents** par an.

### TUÉS :

Constat : 2004 - 2007 : 131 tués

Objectif : 2009 - 2012 : 87 tués soit être en dessous de **20 tués** par an.

### BLESSÉS :

Constat : 2004 - 2007 : 11400 blessés

Objectif : 2009 - 2012 : 7600 blessés soit être en dessous de **1900 blessés** par an.

## CONCLUSIONS

Ce DGO a montré la motivation de tous les partenaires à s'associer à son élaboration.

Leur participation aux différents groupes de travail, qu'ils soient présents à titre professionnel ou non, a permis de définir un programme d'actions concret et varié.

La dynamique engagée, au travers des différents thèmes, permet d'appuyer la mise en place du Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR), établi annuellement.

La poursuite du travail, avec les groupes ainsi constitués, au cours de réunions périodiques, permettra de mesurer l'avancement des actions programmées et d'en évaluer l'impact.