



## **Document Général d'Orientations**

**pour la politique de sécurité routière dans le Val d'Oise**

**de 2008 à 2012**

## Sommaire

<b>1. DONNEES</b> .....	<b>2</b>
1.1 DETERMINANTS .....	2
1.2 ACCIDENTOLOGIE.....	5
<b>2. ENJEUX, OBJECTIFS</b> .....	<b>6</b>
2.1 ALCOOLISME .....	7
2.2 JEUNES CONDUCTEURS .....	7
2.3 ENGIN A DEUX ROUES MOTORISES .....	8
2.4 VITESSE EXCESSIVE .....	8
2.5 ACCIDENTS EN AGGLOMERATION .....	9
2.6 DEFAUT DE PERMIS .....	11
2.7 STUPEFIANTS .....	11

### Affaire suivie par

---

Bruno Coulhon – SESR

tel: 01.30.73.31.01

fax: 01.30.73.31.35

adresse internet: [bruno.coulhon@equipement-agriculture.gouv.fr](mailto:bruno.coulhon@equipement-agriculture.gouv.fr)

Un conseil des ministres restreint du 21 décembre 2007 consacré à la sécurité routière a retenu pour objectif de réduire le nombre de personnes tuées à moins de 3000 d'ici 2012.

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 13 février 2008 a prescrit de diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, diviser par trois le nombre de jeunes tués, et diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues.

Dans chaque département un document général d'orientations pour les années 2008 à 2012, doit définir la stratégie pour atteindre les objectifs fixés.

Ce document d'orientations est élaboré par l'Etat, avec le concours des collectivités, d'associations et d'entreprises intéressées par les enjeux de la sécurité routière, dans le cadre d'un comité de pilotage.

Pour chaque enjeu identifié, des orientations d'actions sont définies dans les domaines de l'infrastructure, de la prévention (information, formation) et du contrôle (sanctions).

Le programme d'actions défini chaque année (plan départemental d'action de sécurité routière) sera conforme aux priorités du document général d'orientations, ce qui n'exclut pas les actions qui ne relèveraient pas de ces priorités.

## **1. Données**

### *1.1 Déterminants*

#### **Démographie**

La population du Val d'Oise est de 1 172 742 habitants, pour une superficie de 1 246 km<sup>2</sup>, soit un peu plus de 10 % de la population et de la superficie de l'Ile de France (recensement de l'Insee pour 2006).

Le Val d'Oise est le département le plus jeune de France métropolitaine. En 2006, les moins de 20 ans représentent 29 % de la population départementale (ils représentent 25% de la population nationale).

La part du quatrième âge est faible (4,5% de la population au lieu de 7,7% en moyenne nationale).

Age	<14 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-59 ans	>60ans
Population du Val d'Oise	219 874	67 287	110 132	551 258	156 673

(Insee 2006-limités territoriales au 1er janvier 2008 )

### **Réseau routier**

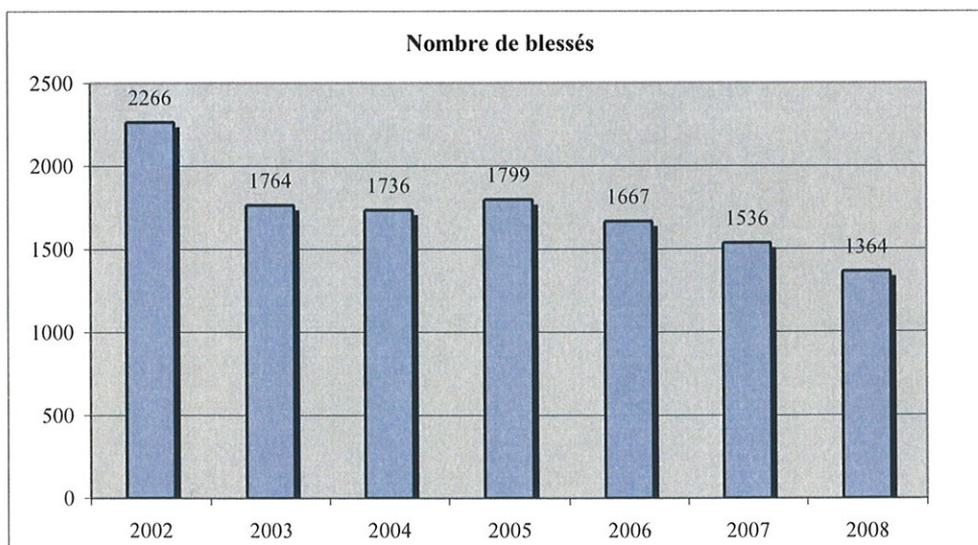
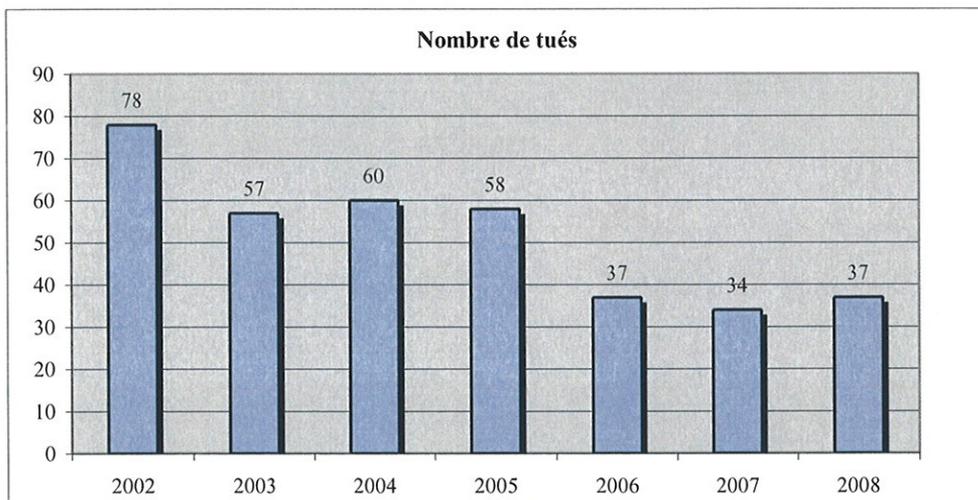
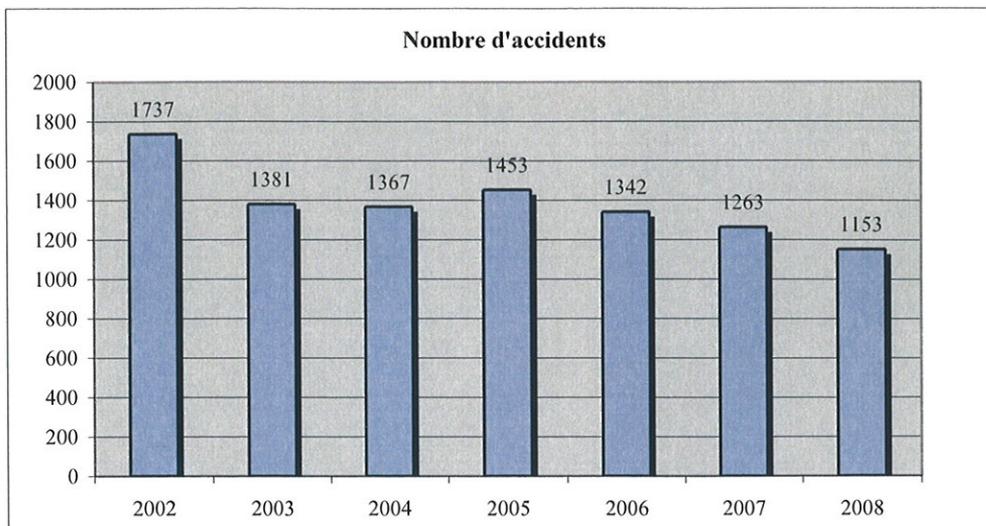
Plus de 71% du réseau routier du département est constitué de voies communales. Les voies rapides représentent 1% du réseau routier.

	Voies rapides	Routes nationales	Routes départementales	Voies communales	total
Linéaire en km	54	55	1267 (*)	3536	4912
En %	1,1	1,12	25,79	71,99	100

\* (Source: conseil général du Val d'Oise, 25 septembre 2008)



## 1.2 Accidentologie



Le nombre d'accidents corporels est en net repli entre 2002 et 2007.  
La tendance est identique pour le nombre de tués.

## 2. Enjeux , objectifs

Les enjeux principaux sont déterminés à partir d'une analyse statistique de la base de données d'accidents corporels pour les années 2002-2006 et 2007. (1) :

- les accidents de deux roues représentent 20% des accidents graves,
- la tranche d'âge de 18 à 35 ans est la plus exposée, et surtout les personnes de 18-24 ans, parmi lesquelles les titulaires récents du permis de conduire sont particulièrement impliqués dans les accidents graves,
- le nombre d'accidents graves est quasiment doublé le soir par rapport au matin,
- un tiers des accidents graves ont lieu la nuit,
- dans 10% des accidents mortels la mort de l'automobiliste ou du passager est liée à un défaut d'utilisation des équipements de sécurité.

Ces caractéristiques conduisent à retenir cinq enjeux prioritaires et deux enjeux complémentaires (la conduite sous l'emprise de stupéfiants et la conduite sans permis constituent des infractions de plus en plus souvent observées par les forces de l'ordre ; le manque de données précises sur l'ampleur et l'évolution de ces comportements ne permet cependant pas d'évaluer ce domaine avec précision).

### **Enjeux prioritaires :**

**Alcoolisme**

**Jeunes conducteurs**

**Engins à deux roues motorisées**

**Vitesse excessive**

**Accidents en agglomération**

### **Enjeux complémentaires :**

**Défaut de permis**

**Stupéfiants**

---

(1) Les données pour 2008 ne sont pas encore définitivement établies.

## 2.1 Alcoolisme

Un accident mortel sur quatre est dû à l'alcoolisation du conducteur.

62% des usagers contrôlés avec un taux d'alcoolémie supérieur au seuil réglementaire ont entre 20 et 39 ans. Le nombre d'usagers sous l'emprise de l'alcool augmente entre 18h00 et minuit, ainsi qu'en fin de semaine.

Les actions mises en oeuvre s'attacheront à prendre en compte ces risques spécifiques. Les campagnes de communication influencent le comportement des usagers : après chaque campagne, on constate un fléchissement du nombre d'accidents corporels impliquant un usager sous l'emprise de l'alcool.

Les actions principales porteront sur :

- la poursuite des opérations de contrôles d'alcoolémie ciblés ;
- le renforcement des campagnes de sensibilisation sur les dangers de l'alcool au volant ;
- l'incitation des gérants des lieux de consommation d'alcool (discothèque, bars) à participer à l'effort de sécurité routière ;
- la mise en œuvre d'actions en direction des participants aux soirées festives ;
- l'incitation des chefs d'entreprises et des collectivités à prévenir et sanctionner la conduite sous l'empire de l'alcool de leurs employés à l'occasion de déplacements professionnels.

## 2.2 Jeunes conducteurs

Entre 2002 et 2007, 143 jeunes ont été tués sur la route et 4 504 ont été blessés.

Des jeunes étaient impliqués dans 36% des accidents corporels, soit plus d'un tiers des accidents.

La vitesse, l'alcool, le cannabis et la fatigue sont les principales causes d'accident de la route chez les jeunes.

	Nombre de 18-24 ans impliqués dans un accident pour 2002-2006	Proportion des 18-24 ans impliqués dans un accident pour 2002-2006	Nombre de 18-24 ans impliqués dans un accident pour 2007	Proportion des 18-24 ans impliqués dans un accident pour 2007
Accidents corporels	2740	38 %	468	36 %
Victimes	3961	42 %	686	40 %
dont tués	123	3 %	20	3 %
dont blessés hospitalisés	750	19 %	200	29 %
dont blessés non hospitalisés	3088	78 %	466	68 %

Les actions principales porteront sur :

- la préparation du futur conducteur au partage de la route ;
- la poursuite de la formation du jeune titulaire du permis ;
- l'information des jeunes en tenant compte de leur mode de vie ;
- l'incitation à la formation au risque routier dans le cadre professionnel.

### *2.3 Engins à deux roues motorisés*

Les accidents des conducteurs de « deux roues » motorisés, usagers vulnérables, sont souvent liés à une vitesse inadaptée et à une mauvaise compréhension mutuelle avec les autres usagers (automobilistes, piétons ...).

Les conducteurs de deux roues motorisés étaient impliqués dans 33% des accidents corporels en 2006 et 35% en 2007.

Les actions principales porteront sur :

- la formation postérieure à la délivrance du permis, à la maîtrise du deux roues motorisé (maniabilité, freinage et trajectoire) ;
- la mise en place d'une communication spécifique en direction des conducteurs de deux roues motorisés (respect des règles, équipement de sécurité) ;
- l'information des entreprises utilisant des deux roues dans le cadre de leur activité ;
- la poursuite de contrôles spécifiques.

### *2.4 Vitesse excessive*

La vitesse accroît le risque d'accident et aggrave les traumatismes occasionnés par l'accident.

En 2008, 13 180 infractions aux limitations de vitesse ont été relevées par les forces de police et de gendarmerie.

Les actions principales porteront sur :

- la poursuite de la politique de contrôle de la vitesse par l'implantation de radars automatiques et l'organisation de contrôles aléatoires et mobiles ;
- la mise en place d'une communication visant à lutter contre les comportements dangereux et à responsabiliser les usagers de la route ;
- l'amélioration de la lisibilité et de la pertinence des limitations de vitesse.

## 2.5 Accidents en agglomération

	Nombre total d'accidents sur le département	Accidents en agglomération 2002-2007	Agglomérations de plus de 1 000 habitants	Agglomérations les plus accidentogènes (cf. carte)
Nombre d'accidents corporels	8585	5022	4470	2646
dont tués	325	128	100	55
dont blessés hospitalisés	2311	1378	1141	6592

58,7% des accidents ont lieu en agglomération, correspondant à 37,2% des tués et 57,6% des blessés hospitalisés.

Les piétons, les cyclomoteurs et les personnes âgées sont les catégories les plus concernées par les accidents en agglomération.

Les actions principales porteront sur :

- l'élaboration d'un diagnostic de sécurité routière communal visant à déterminer les principaux secteurs où surviennent les accidents et les mesures à mettre en œuvre afin de réduire le danger dans ces secteurs ;
- la désignation et la formation au sein des collectivités de correspondants « sécurité routière. »



## 2.6 Défaut de permis

Une étude des accidents et les informations transmises par les forces de l'ordre montrent que les usagers dépourvus de permis sont impliqués dans 2,5% des accidents corporels et 10% des accidents mortels.

Les contrôles effectués par les forces de l'ordre seront poursuivis et renforcés.

Une attention particulière sera portée à l'information des usagers sur les sanctions liées à la conduite sans permis, notamment en cas d'accident.

L'information dans les milieux professionnels mettra l'accent sur les responsabilités pénales engagées par le donneur d'ordre et le chef d'établissement.

## 2.7 Stupéfiants

En France, près d'un conducteur sur dix impliqués dans un accident mortel est apparu, après contrôle, sous l'emprise d'un stupéfiant. 17% des accidentés de moins de 25 ans avaient fumé du cannabis avant l'accident.

Dans le Val d'Oise, l'appréciation statistique des causes des accidents n'est jusqu'à présent pas aussi précise en matière de stupéfiants qu'en matière d'alcool. Avec l'introduction des tests salivaires, il sera possible à l'avenir de mieux apprécier ce facteur. Néanmoins, il a été constaté en 2007 qu'au moins quatre accidents mortels sur 34 étaient liés à l'usage de stupéfiants, et deux sur 37 en 2008.

Les actions principales porteront sur :

- la multiplication des contrôles au moyen des tests salivaires ;
- la poursuite de l'information sur les risques liés à la conduite sous l'emprise de produits stupéfiants.

Cergy-Pontoise, le 11 JUIN 2009

Le Préfet,



Paul Henri TROLLÉ