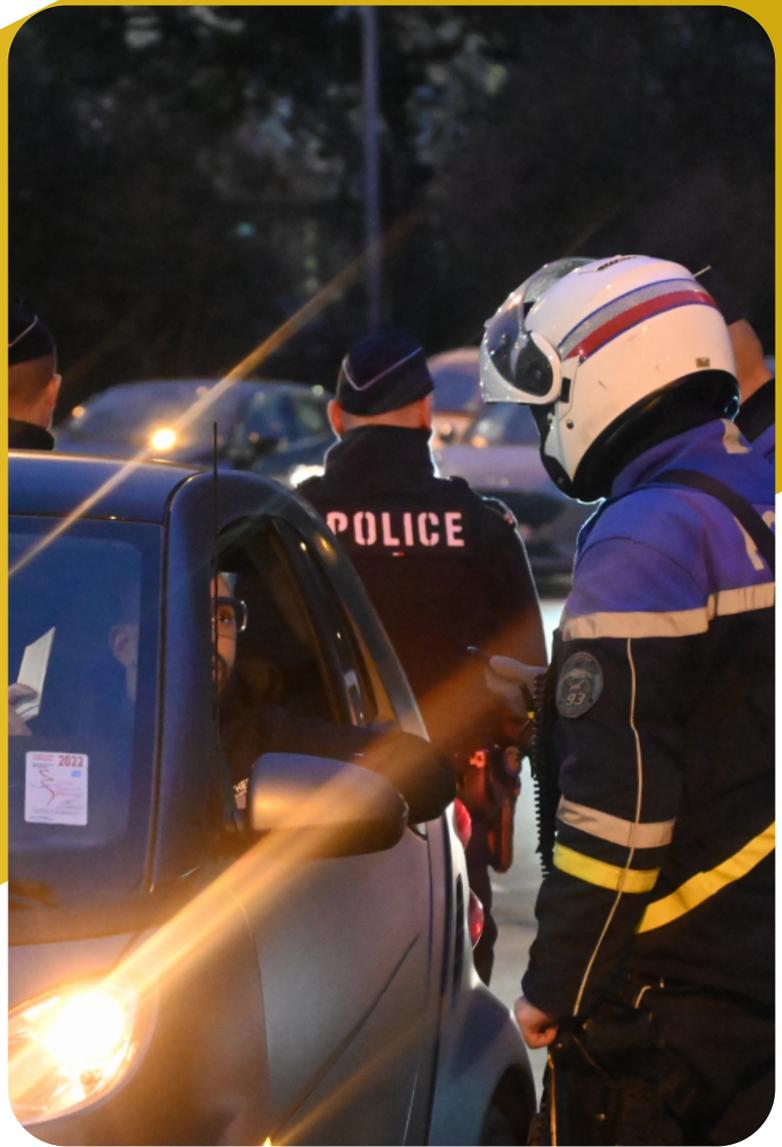




PRÉFET
DE LA SEINE-
SAINT-DENIS

*Liberté
Égalité
Fraternité*

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
2023-2027



SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,**
ENSEMBLE

Édito du préfet

En France métropolitaine, 3000 personnes meurent encore chaque année sur nos routes et 67000 personnes sont blessées dont certaines de façon irréversible. En dépit d'une réduction du nombre d'accidents ces dernières années, la sécurité sur nos routes demeure un enjeu durable pour tous.

Le document général d'orientation (DGO) définit les priorités essentielles en matière de prévention et de sécurité routière dans le département pour les cinq prochaines années.

Outil de programmation pluriannuel, ce document a vocation à décliner localement les grandes priorités nationales et celles définies localement. L'élaboration du DGO 2023-2027 constitue le cadre stratégique guidant l'action de l'État déconcentré et de ses partenaires, en faveur de la réduction de l'accidentalité.

Outre les mesures portant sur l'éducation routière, les équipements de protection individuelle ou les conditions de circulation, les actions de prévention sont un outil indispensable pour faire évoluer les comportements de chacun d'entre nous sur la route. En effet, le facteur humain représente 92 % des causes des accidents mortels.

Dans ce contexte, le DGO 2023-2027 a été l'occasion de réunir les acteurs publics ou privés, parties prenantes à la sécurité routière, de confronter les points de vue, d'enrichir les débats et de lutter contre les idées reçues.

L'engagement de toutes et tous est un gage de réussite dans l'évolution favorable de la sécurité routière et le vivre ensemble sur nos routes.

Jacques WITKOWSKI
Préfet de Seine-Saint-Denis

A handwritten signature in blue ink, which appears to be 'J. Witkowski', written over the printed name of the Prefet.

I. LE CADRE GÉNÉRAL DE LA DÉMARCHE

1.1 Les objectifs du DGO.....	6
1.2 La démarche d'élaboration.....	7

II. LE CONTEXTE LOCAL - DIAGNOSTIC TERRITORIAL PARTAGÉ

2.1 Présentation générale du département.....	11
2.2 Situation géographique.....	11
2.3 En termes de zonage selon la « famille ILSR » (Rapport Cerema).....	13
2.4 Mortalité routière, les victimes.....	14
2.5 Mortalité routière, les présumés responsables.....	17
2.5.1. Les caractéristiques des présumés responsables (PR) d'accidents mortels.....	17
2.5.2. Les facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels.....	19
2.6 Infractions lourdes et délits enregistrés au parquet de Justice.....	21
2.6.1 Les infractions enregistrées au Parquet de Justice.....	21
2.7 Le risque routier professionnel.....	22
2.8 Réseau routier.....	24
2.9 Principales caractéristiques des accidents.....	27
2.9.1 Contexte et typologie des accidents.....	27
2.9.2 Modes doux.....	32
2.9.3 Les 2RM.....	37

III. L'ÉVALUATION DU DGO 2018-2022

3.1 Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu et crédits alloués.....	46
--	----

IV. LES ENJEUX ET ORIENTATIONS POUR 2023-2027

4.1 Les enjeux prioritaires.....	48
4.1.1 Enjeu : « Les conduites à risques »	48
4.1.2. Enjeu : « Les jeunes (15-24 ans) »	48
4.1.3. Enjeu : « les deux-roues motorisés».....	48
4.1.4 Enjeu : « les risques professionnels routiers ».....	49

TABLER DES MATIÈRES

4.1.5. Enjeu : « les mobilités douces (la marche) ».....49
4.1.6. Enjeu : « les règles administratives liées à la conduite ».....49
4.2 Les orientations d'actions.....50
ANNEXES.....58

I. LE CADRE GÉNÉRAL DE LA DÉMARCHE

1.1. Les objectifs du DGO

Par note du 25 mai 2022, la déléguée interministérielle à la sécurité routière rappelle que la sécurité sur nos routes demeure un enjeu majeur pour nos concitoyens. Les actions de préventions constituant un outil important pour faire évoluer les comportements sur la route, il convient de fixer, à travers un nouveau document général d'orientations (DGO), le cadre stratégique pluriannuel guidant les actions de l'État déconcentré et de ses partenaires pour favoriser la réduction de l'accidentalité. Le précédent DGO se terminant fin 2022, celui-ci couvre la période 2023-2027.

La note sus-visée fixe le cadre méthodologique et le calendrier d'élaboration de ce document.

Le DGO fait l'objet d'un diagnostic territorial, renforce la démarche partenariale et actualise les enjeux.

4 enjeux, à retenir obligatoirement dans le DGO, ont été prédéfinis par la DSR :

- les deux-roues motorisés ;
- les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone principalement) ;
- les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche ;
- le risque routier professionnel.

2 enjeux locaux ont été retenus en complémentarité :

- les jeunes de 15 à 24 ans ; au regard de l'importance de l'accidentalité chez les jeunes : 20 % des tués alors qu'ils ne représentent que 9 % de la population. ;
- les règles administratives liées au permis de conduire ; pour ce second enjeu, il est apparu nécessaire de faire un travail d'information et de sensibilisation sur les conséquences de l'absence de documents administratifs nécessaires à la conduite des véhicules, phénomène constaté de façon récurrente par les forces de l'ordre.

Les diagnostics d'accidentalité sont réalisés sur les années 2017 à 2021.

Le DGO est le fruit de la collaboration des services de l'État : Direction territoriale de Sécurité de proximité (DTSP), Direction de l'Ordre public et de la circulation (DOPC), CRS Autoroutière Nord Île-de-France (CANIF), Éducation Nationale, observatoire régional de sécurité routière de la DRIEAT, Inspection d'académie, direction régionale des routes d'Île-de-France (DIRIF), inspecteur du permis de conduire (IPCSR) chargé de mission 2 roues-motorisés du 93, justice, mais aussi d'expert en accidentologie, de polices municipales, pompiers, moto-écoles, communes, associations et intervenants départementaux de sécurité routière.

L'élaboration de ce document doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager les données relatives à l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

1.2. La démarche d'élaboration

Le DGO doit permettre à l'État et aux différents acteurs de sécurité routière de la Seine-Saint-Denis d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre ensemble ou de façon individuelle pour les cinq prochaines années afin de faire reculer l'insécurité routière.

Cet outil de programmation doit être concerté avec les principaux partenaires pour une élaboration efficiente, permettant de fédérer ces acteurs pour une déclinaison dans les prochains PDASR. Une proposition a été présentée à monsieur le directeur de cabinet concernant les enjeux obligatoires et ceux déterminés pour la Seine-Saint-Denis, ainsi que le planning de réalisation du document avant signature par monsieur le préfet en mars 2023. Avec son accord, il a été organisé 6 groupes de travail (un par enjeu retenu) qui se sont réunis deux fois chacun sous la forme suivante :

- premières réunions en novembre 2022 afin de présenter l'accidentalité des 5 dernières années de façon générale puis dans chacune des thématiques, échanges sur les connaissances de chaque acteur et début de réflexion sur les orientations d'actions ;

- secondes réunions en décembre 2022 pour finaliser les orientations d'actions avec quelques propositions d'actions pour leurs mises en œuvre à partir des PDASR.

Les groupes de travail disposaient d'un fonds de dossier avec les éléments de contexte de l'accidentalité générale et de ceux liés à la thématique analysée.

Les groupes se sont bien inscrits dans l'exercice consistant à définir des orientations, mais ont également proposé quelques actions à mettre en œuvre durant les cinq prochaines années.

Les acronymes :

Victimes : les personnes tuées ou blessées dans un accident de la circulation

- AFPA : Association nationale pour la formation professionnelle des adultes ;
- AFT-IFTIM : Association pour le développement de la Formation dans les Transports et la logistique - Institut de Formation aux Techniques d'Implantation et de Manutention ;
- AM : permis devant être obtenu en préalable à l'inscription à l'examen du permis de conduire ;
- Acc : accident de la circulation ;
- AccC : accident corporel ;
- AccM : accident mortel ;
- APER : attestation de première éducation à la route ;
- ASSR : attestation scolaire de sécurité routière ;
- BAAC : bulletin d'analyse des accidents corporels ;
- BEPECASER : brevet pour l'exercice de profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière ;
- BH : blessé hospitalisé ;
- BNH : blessé non hospitalisé ;
- BSR : brevet de sécurité routière (appellation abandonnée remplacée par permis AM) ;
- CAEIF : compagnie autoroutière Est-Île-de-France ;
- CANIF : compagnie autoroutière Nord-Île-de-France ;
- CESC : comité d'éducation à la santé et à la citoyenneté
- Cétur : Centre d'études des transports urbains (devenu CETUR) ;
- CG : Conseil général ;
- CRAM-IF : caisse régionale d'assurance maladie Île-de-France ;
- DGO : document général d'orientations de sécurité routière (périodicité quinquennale) ;
- DOPC : direction de l'ordre public et de la circulation (Préfecture de police de Paris) ;
- DRIEA : direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement ;
- DUER : document unique d'évaluation des risques ;
- DTSP : direction territoriale de la sécurité de proximité ;
- 2RM : deux-roues motorisé ;
- ECPA : enquête comprendre pour agir (appellation abandonnée) ;
- EDPsm et EDPM : engin de déplacement personnel sans moteur et motorisé ;
- ETSR : enquête technique de sécurité routière ;
- GPS : *Global Positioning System* ;
- IBGE : institut bruxellois pour la gestion de l'environnement ;
- IFSTTAR : Institut français des sciences et technologies des transports ;
- INSEE : institut national de la statistique et des études économiques ;
- INSERM : Institut national de la santé et de la recherche médicale ;
- LOPPSI 2 : loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure ;
- MEDDE : ministère de l'écologie et du développement durable ;
- PASR : point d'appui sécurité routière régional (IdF) ;
- PL : poids lourd ;
- PLU : plan local d'urbanisme ;

- SCoT : schéma de cohérence territoriale ;
- T : tué ;
- TC : transport en commun ;
- Tram : tramway ;
- ODSR : observatoire départemental de sécurité routière ;
- OFDT : office français des drogues et des toxicomanies ;
- ONISR : observatoire national interministériel de sécurité routière ;
- ORSR : observatoire régional de sécurité routière ;
- PANGOF : point d'appui national pour la gestion des outils de formation ;
- PDU : plan de déplacement urbain ;
- PLU : plan local d'urbanisme ;
- VAE : vélo à assistance électrique.

II. LE CONTEXTE LOCAL - DIAGNOSTIC TERRITORIAL PARTAGÉ

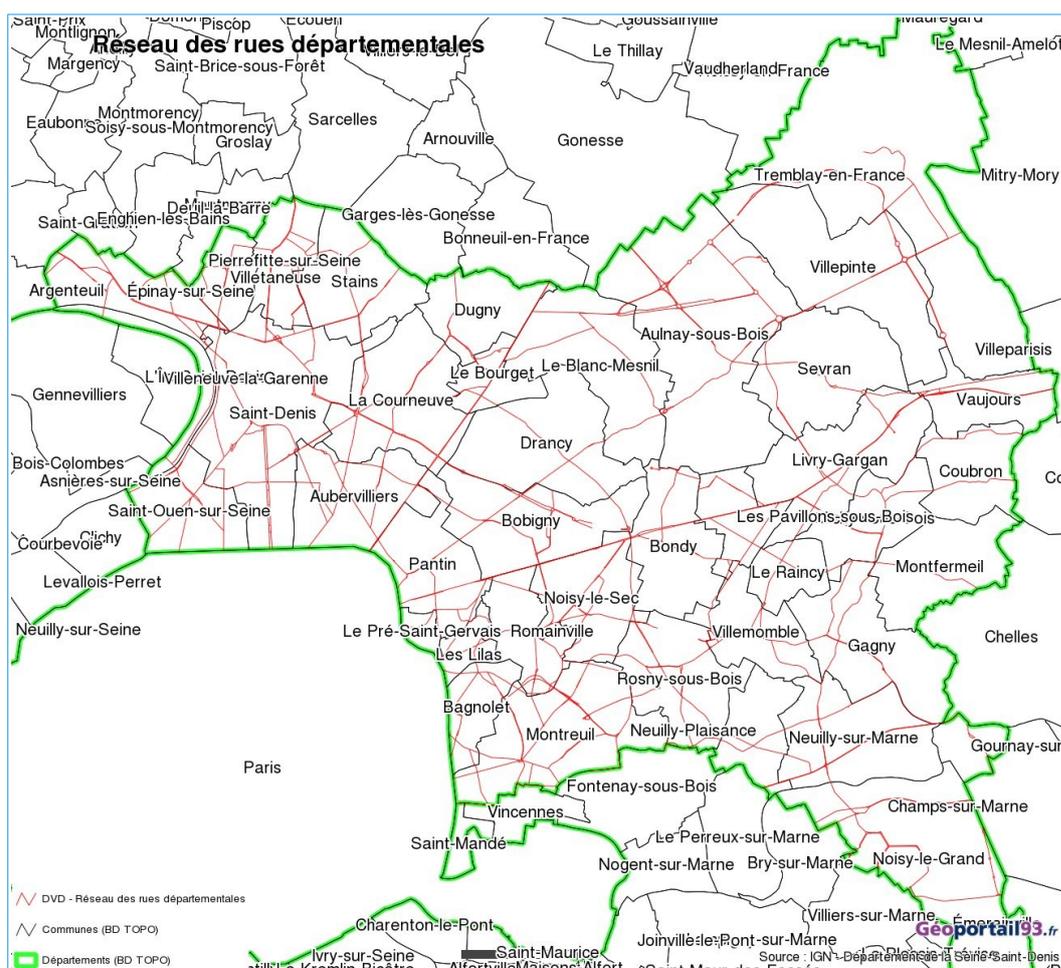
2.1. Présentation générale du département

La Seine-Saint-Denis est un département francilien qui a été créé en 1968 suite à la réorganisation de la région parisienne qui transforma les deux départements de la Seine et de Seine-et-Oise en sept départements : Paris, les Yvelines, l'Essonne, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis, le Val-de-Marne et le Val-d'Oise.

Composé de 40 communes, le département est d'une superficie de 236 km². Sa population s'élève en 2022 à 1 678 400 habitants (source ville-data.com), dont 35,6 % est âgée de moins de 25 ans. C'est le 2ème département le plus peuplé d'Île-de-France après Paris, ce qui engendre une densité très élevée à hauteur de 6400 hab/km².

2.2. Situation géographique

Avec les départements des Hauts-de-Seine (92) et du Val-de-Marne (94) ils forment la petite couronne parisienne. Essentiellement constitué d'un bas plateau, la Plaine de France, elle est structurée par les vallées de la Seine et de la Marne, et surmontée par un relief de buttes témoins avec le plateau de Romainville (131m d'altitude), le plateau de Vaujours (130m) et le plateau d'Avron (115m).



Le réseau routier est constitué de 70 km d'axes autoroutiers et de 62 km de bretelles, 344 km de voies départementales issues du transfert des routes nationales et de 2 024 km de voies communales.

C'est un département fortement urbanisé qui se caractérise par une circulation dense. Les axes à fort trafic comme l'A3 et l'A1 servent à la fois pour les trajets pendulaires et pour le transit notamment des poids-lourds depuis et vers le Nord de la France.

A l'ouest, l'établissement public territorial Plaine-Commune héberge le principal pôle d'activité du département. On y trouve des activités tertiaires de bureaux, de recherche, d'université, et des activités industrielles et logistiques. Il constitue le 4^{ème} grand pôle d'affaires d'Île-de-France, après Paris, la Défense et Grand Seine Ouest avec notamment :

- La zone aéroportuaire de Paris-Charles-de-Gaulle à Tremblay-en-France et les zones d'activité induites (parc des expositions de Paris-Villepinte, Paris Nord 2),
- le secteur de l'aéroport du Bourget - le Blanc-Mesnil - Aulnay-sous-bois, avec la plateforme logistique de Garonor, de nombreuses zones d'activité, le centre commercial régional O'Parinor, le parc d'expositions du Bourget et depuis 2017, l'usine de pâles d'hélicoptères Airbus Hélicoptères à Dugny.
- Le secteur central de la Seine-Saint-Denis, autour de Pantin, Bobigny, Romainville et Noisy-le-Sec lié à la recherche-développement, tertiaire de bureaux, administration, activités industrielles,
- le secteur de Montreuil, Rosny-sous-bois, Bagnolet, pourvu d'activités dans de grands complexes de bureaux (Montreuil et Bagnolet), de grands centres commerciaux (Bagnolet, Montreuil, Rosny-sous-bois avec Rosny2 et Domus) et d'activités industrielles,
- le secteur de ville nouvelle de Marne-la-Vallée à Noisy-le-Grand (tertiaire de bureaux, université, administrations, zones d'activités, le centre commercial régional les Arcades).



(Image source: <https://www.ponts.org/fr/agenda/visite-des-coulisses-de-l-aeroport-paris-charles-de-gaulle-3421>)



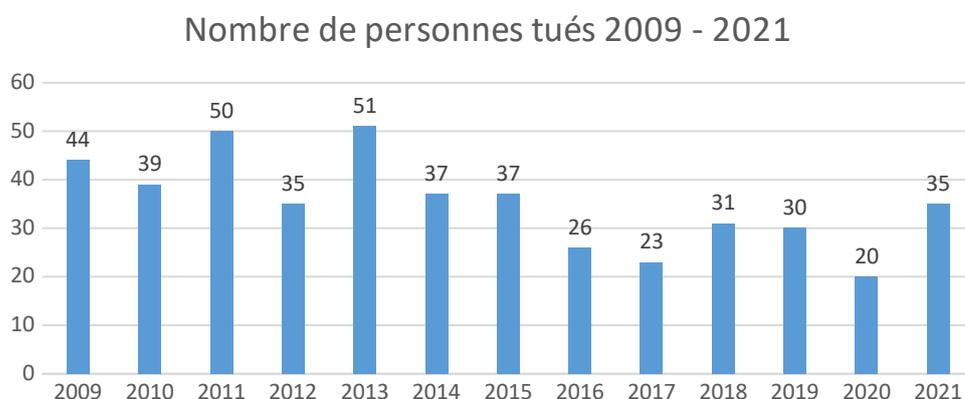
(Image source : <https://www.google.com/maps/>)

2.3. En termes de zonage selon la « famille ILSR » (Rapport Cerema)

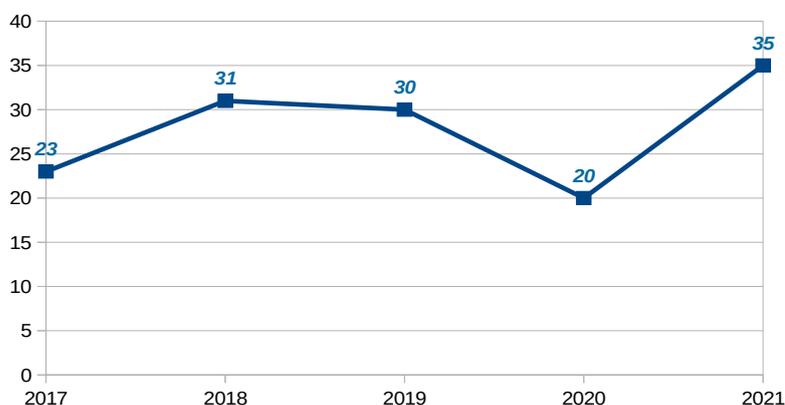
Le département de la Seine-Saint-Denis, de par sa situation géographique et ses caractéristiques urbaines est rattaché, au regard des indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR), à la famille 7- Paris et la petite couronne.

2.4. Mortalité routière, les victimes

- Graphe d'évolution « longue » de la mortalité (2009- 2021) avec une barre par an



- Nombre total de tués sur 5 ans (2017-2021)



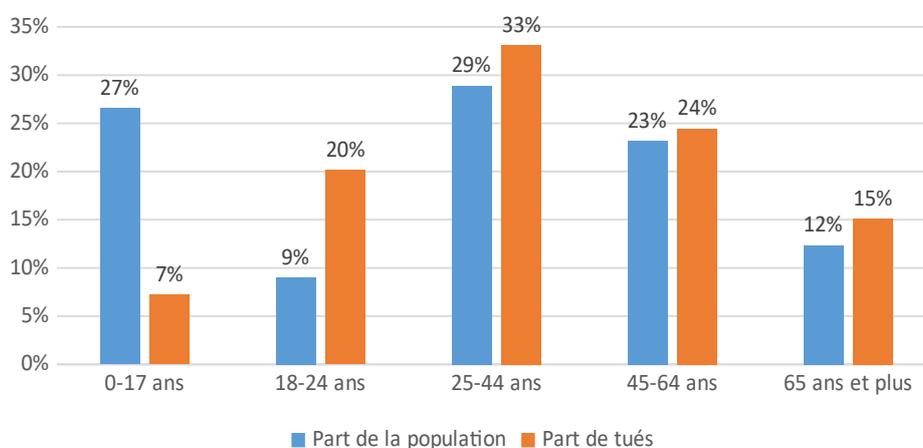
- Taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants / comparaison à l'ILSR (indicateur local de sécurité routière) et national

	Moyenne de tués par département par an	Moyenne tués par million d'habitants par an
Mon département	28	17
Famille ILSR -7- Paris et la petite couronne	29	17
France métropolitaine	32	47

Sur les 5 dernières années disponibles, le département de la Seine-Saint-Denis se situe exactement dans la moyenne de sa famille de rattachement , que ce soit en termes de mortalité moyenne annuelle ou bien en termes de mortalité ramenée à la population.

- Répartition de la population par âge / Répartition des tués par âge (2017-2021)

Répartition de la population 2021 et des tués par âge 2017-2021



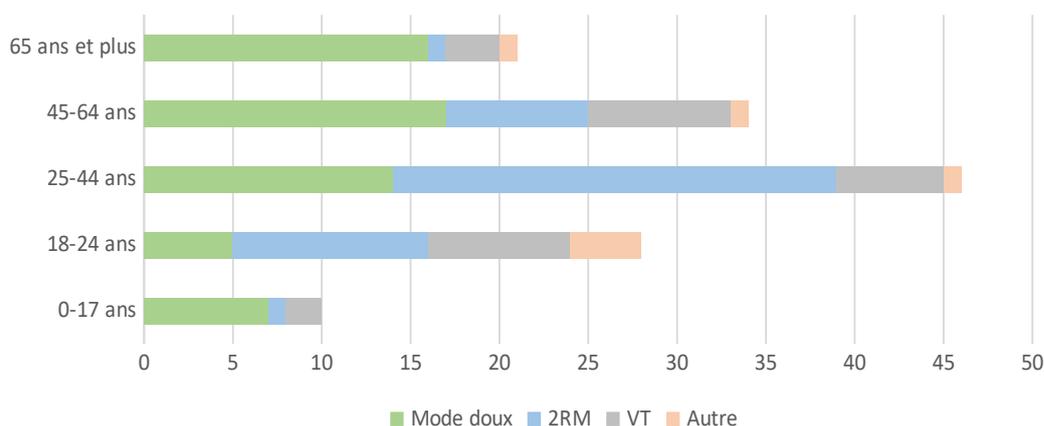
Il y a sur-représentativité de la part des accidents mortels impliquant les jeunes de la classe d'âge 18-24 ans (20%) par rapport à leur part dans la population générale du département (9%).

La répartition des tués et celle des victimes (tués+blessés) est présentée en annexe I, partie « *Typologie des accidents, selon l'âge et le mode de déplacement* », page 58.

- Ici apparaît bien un enjeu « Jeunes » dans le département.

- Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021)

Nombre de tués par mode et par âge 2017-2021

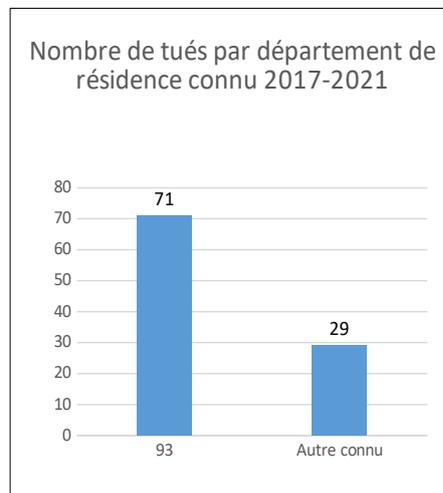
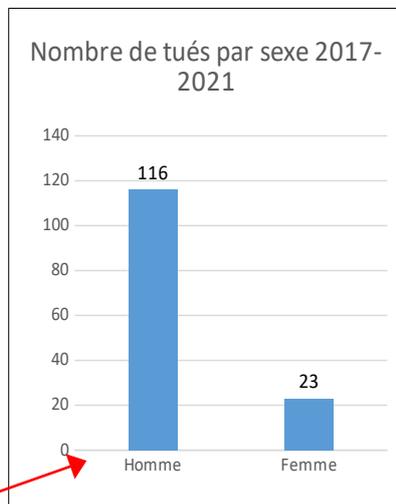
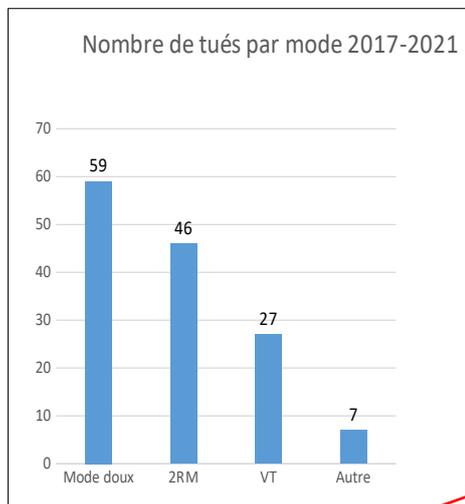


Les modes dits « doux », parfois également dénommés « modes actifs », regroupent les piétons, les usagers d'un vélo avec ou sans assistance électrique, ainsi que les usagers d'engins personnels de déplacement, que ceux-ci soient motorisés ou non. L'annexe mentionnée ci-avant présente également le détail de ces usagers particulièrement vulnérables, victimes d'accident sur la période 2017-2021.

- Les modes doux, ainsi que les 2RM totalisent l'essentiel des tués confirmant un enjeu « Modes doux » et un enjeu « 2RM » dans le département.

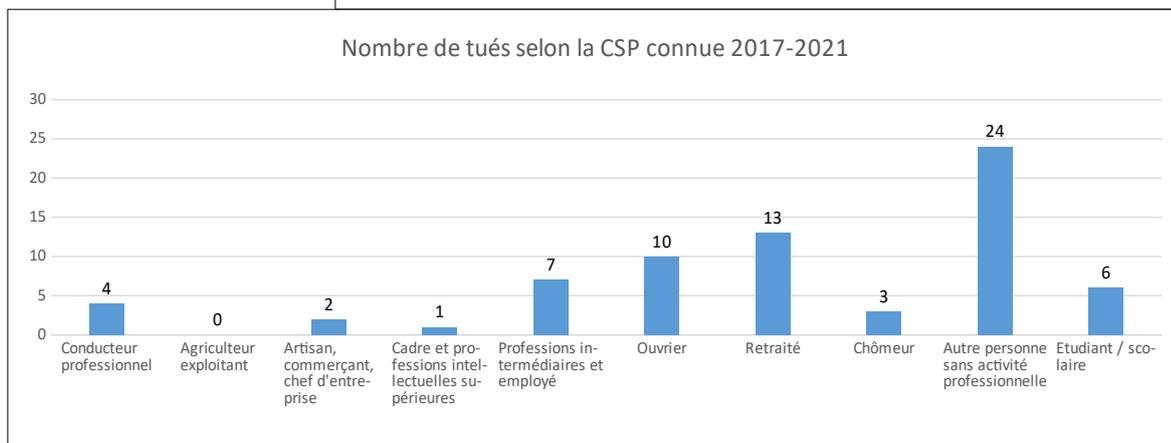
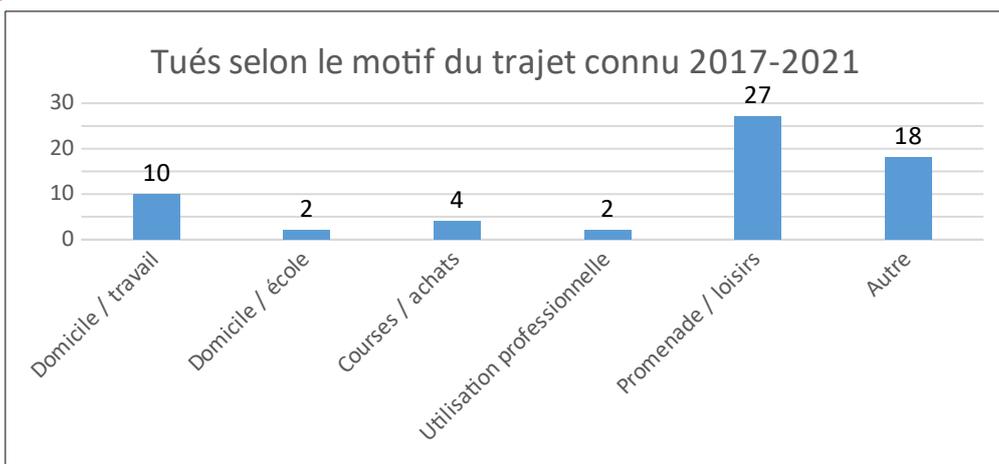
Ci-après est présentée la mortalité sur la période 2017-2021, selon différentes thématiques.

- Nombre de tués (2017-2021) par mode,
- Nombre de tués (2017-2021) selon le sexe,
- Nombre de tués (2017-2021) selon la CSP,
- Nombre de tués (2017-2021) selon le motif du trajet,
- Nombre de tués (2017-2021) selon le département de résidence,



Les hommes représentent :
83 % des tués

Les femmes représentent :
17 % des tués



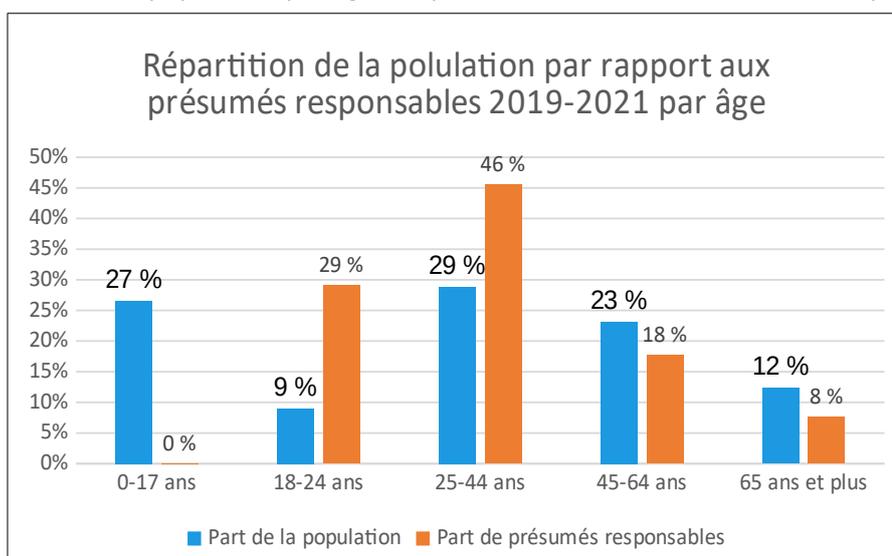
Les personnes sans activité totalisent un nombre important de tués. On peut supposer qu'elles n'ont pas pu bénéficier d'une sensibilisation à la sécurité routière en entreprise.

2.5. Mortalité routière, les présumés responsables

Seules les années 2019, 2020, 2021 seront analysées car elles correspondent au nouveau format des fiches BAAC.

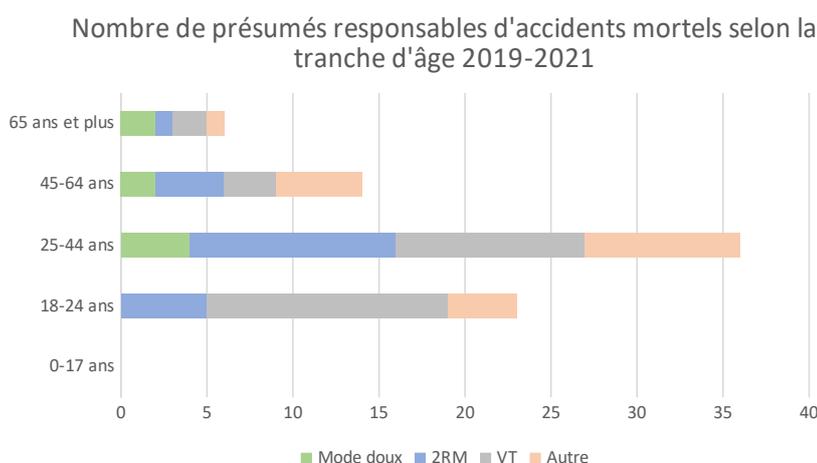
2.5.1. Les caractéristiques des présumés responsables (PR) d'accidents mortels

- Répartition de la population par âge / Répartition des PR d'accidents mortels par âge (2019-2021)



On constate que la part des présumés responsables de la classe d'âge des 18-24 ans dans les accidents mortels est bien plus importante que la représentativité de cette classe d'âge dans la population générale de la Seine-Saint-Denis. Nous constatons un phénomène semblable pour les 25-44 ans

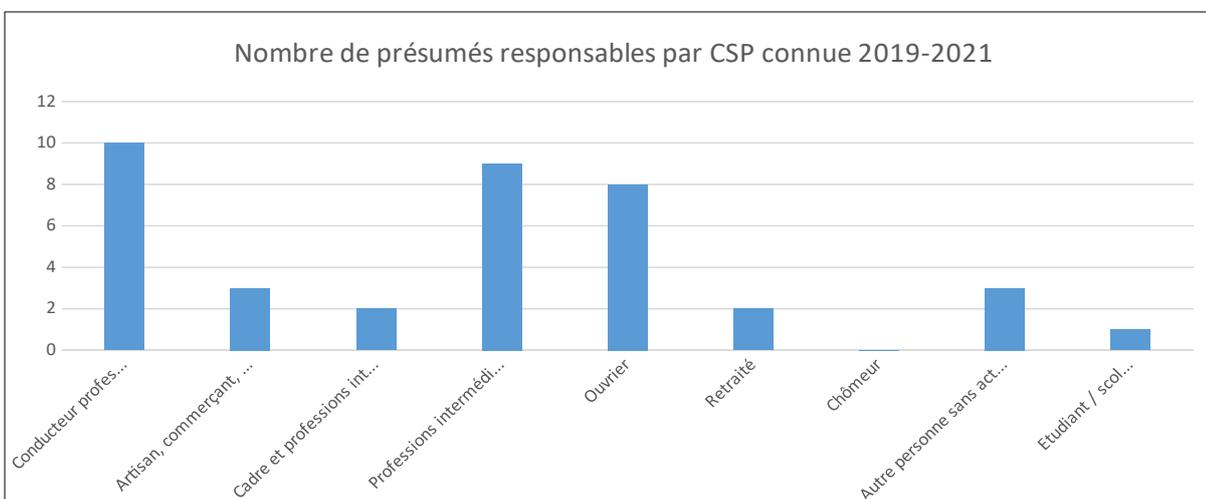
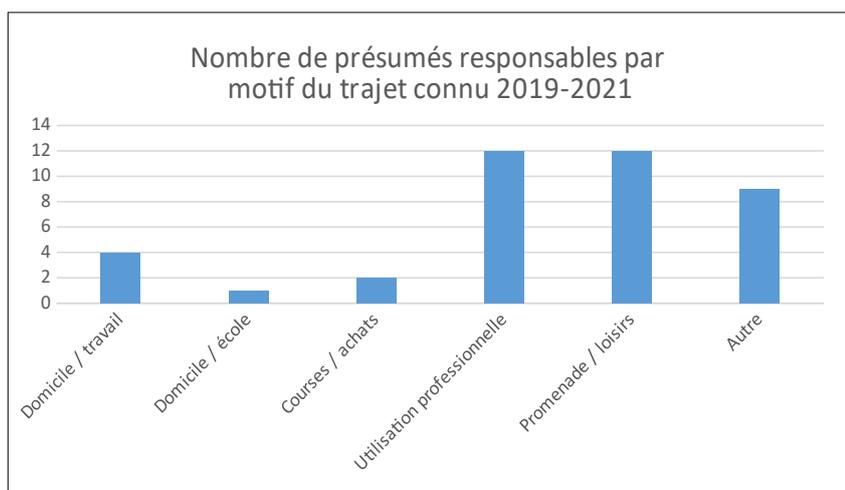
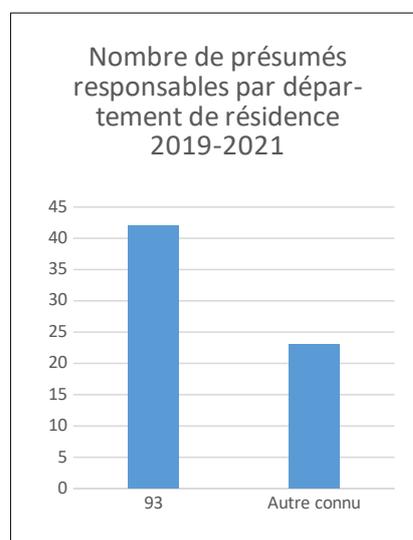
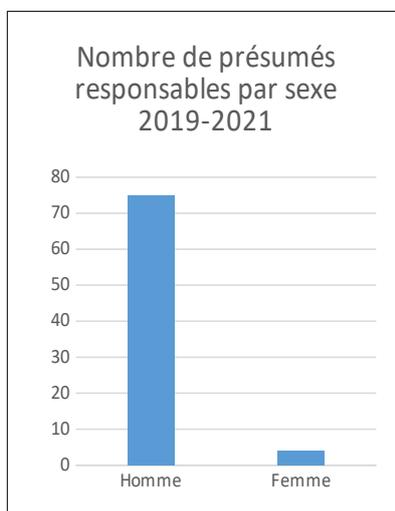
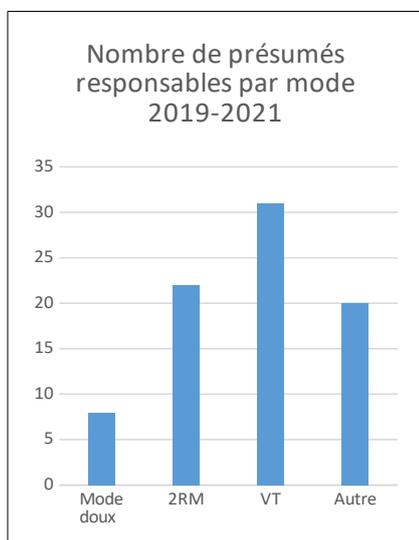
- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement selon l'âge (2019-2021)



On constate que les usagers en VT (voiture tourisme) sont majoritairement responsables chez les 18-24 ans.

Ci-après est présentée la mortalité sur la période 2019-2021, selon différentes thématiques.

- Nombre de présumés responsables (2019-2021) par mode, valeurs et %
- Nombre de présumés responsables (2019-2021) selon le sexe, valeurs et %
- Nombre de présumés responsables (2019-2021) selon la CSP, valeurs et %
- Nombre de présumés responsables (2019-2021) selon le motif du trajet, valeurs et %
- Nombre de présumés responsables (2019-2021) selon le département de résidence, valeurs et %



2.5.2. Les facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels

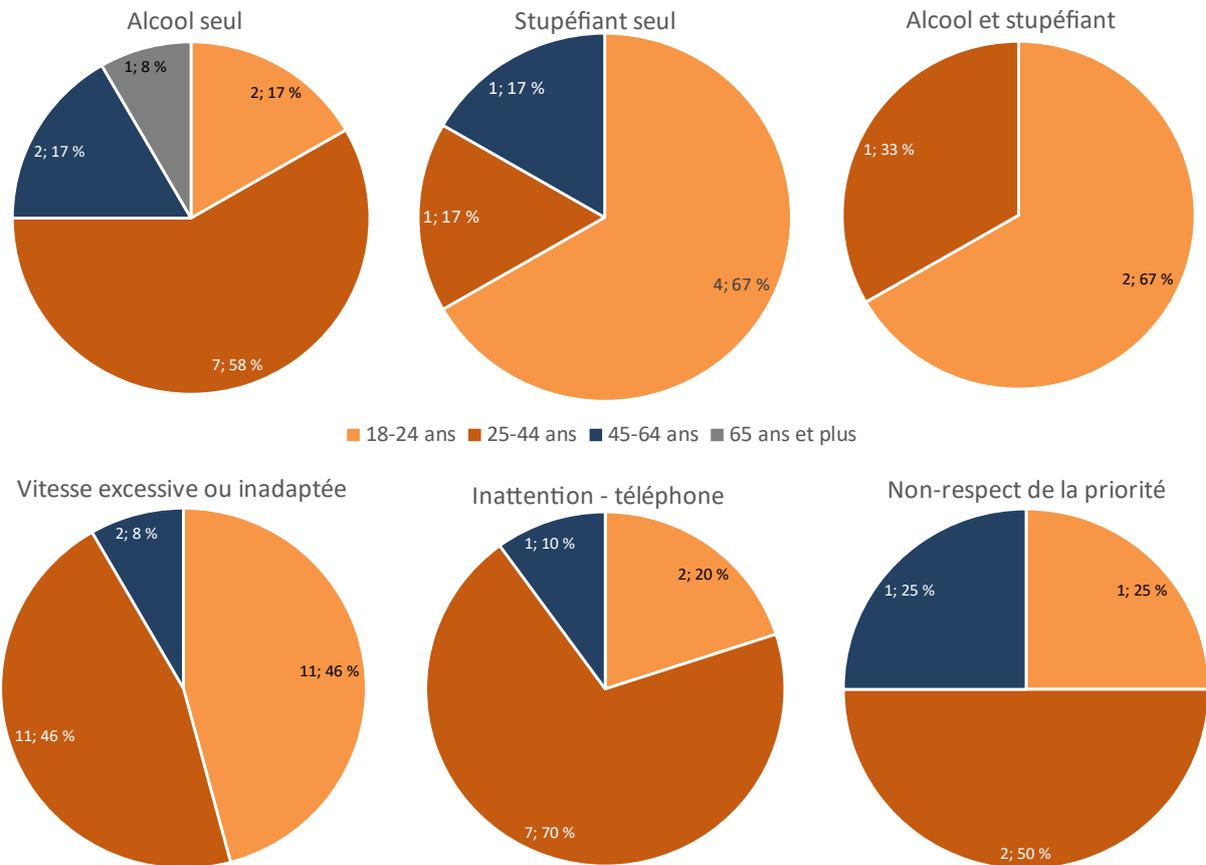
- Répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) distinction homme/femme

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	23	1	24
Alcool seul	12	0	12
Stupéfiant seul	6	0	6
Alcool et stupéfiant	3	0	3
Inattention - téléphone	10	0	10
Non respect de la priorité	4	0	4
Malaise	2	0	2
Somnolence - fatigue	0	0	0
Médicaments	0	0	0
Contresens	1	0	1
Dépassement dangereux	9	0	9
Changement de file	3	0	3
Non respect des distances de sécurité	2	0	2
Eblouissement	0	2	2
Autre cause	26	2	28
Cause indéterminée	14	0	14
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	75	4	79

La conduite volontairement à risques (alcool, stupéfiants, dépassement dangereux, non respect des priorités, vitesse, téléphone) représente une part très importante des facteurs dans les accidents mortels. La répartition des accidents corporels de la période 2017-2021, et ayant un usager présentant un facteur de risque est détaillée en annexe II, partie « *Typologie des accidents, Selon le risque* » page 59, d'une part en considérant les accidents, et d'autre part en considérant les conducteurs présumés responsables et ventilés alors selon leur classe d'âge et selon leur mode de déplacement.

- **Il apparaît que la conduite à risques est un enjeu de sécurité routière dans le département.**

- Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) : vitesse, alcool seul, stupéfiant seul, alcool et stupéfiant, inattention - téléphone, non-respect de la priorité.



On constate, avec toutefois de faibles pourcentages représentatifs, que les 18-24 ans sont sureprésentés en ce qui concerne les stupéfiants seuls ou cumulés avec l'alcool. Les 25-44 ans sont majoritairement représentés pour l'alcool, l'inattention-téléphone et le non-respect des priorités. La vitesse excessive ou inadaptée touche particulièrement ces deux tranches d'âge.

Les bilans des infractions routières font état d'un véritable problème comportemental dans le département. Il convient que la sanction apportée soit à la hauteur de la situation. La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite loi LOM, a apporté de nouvelles mesures visant une plus grande sévérité pour les conduites addictives, l'usage du téléphone en conduisant, et une plus grande sécurité des piétons. En application de cette réglementation, le barème des sanctions administratives a été renforcé par deux arrêtés préfectoraux présentés en annexe III pages 61 à 66.

Par ailleurs, la loi n° 2022-52 du 24 janvier 2022 relative à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure, classe en délit, le refus d'obtempérer à une sommation de s'arrêter lors d'un contrôle routier, et elle instaure l'obligation de procéder à une rétention du permis de conduire suivie d'une suspension et éventuellement de la confiscation du véhicule (cf annexe IV « le refus d'obtempérer » pages 67 à 69).

L'accroissement du nombre et de la durée des sanctions prononcées (cf annexe V « les suspensions prononcées par le préfet de Seine-Saint-Denis en 2022 » page 70) exige un contrôle accru de leur bon respect par les usagers, d'autant que comme l'indique la suite de ce document, de trop nombreux conducteurs ne se conforment pas aux règles administratives liées à la conduite d'engins motorisés.

2.6. Infractions lourdes et délits enregistrés au parquet de Justice

Les accidents ayant pour la très grande majorité d'entre eux, comme origine le comportement des usagers, il convient d'estimer et d'évaluer la situation des infractions, au moins les plus graves. Parmi celles-ci on constate un nombre important de non-respect des règles administratives liées à la conduite d'engins motorisés, tel que le défaut de permis de conduire ou d'assurance, la conduite malgré une suspension ou une annulation du permis.

2.6.1. Les infractions enregistrées au Parquet de Justice

Le tableau ci-dessous détaille les infractions lourdes et délits annuellement enregistrés au Parquet de justice, et classées selon le nombre d'affaires de l'année 2016, année de référence.

Nature infraction (Code)	ENR - Qualification nature infraction	ENR - Nature infraction (Code)	Nombre d'affaires			
			Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018
7536	CONDUITE D'UN VEHICULE SANS PERMIS	7536	3434	4028	3472	2190
1247	CONDUITE DE VEHICULE SOUS L'EMPIRE D'UN ETAT ALCOOLIQUE : CONCENTRATION D'ALCOOL PAR LITRE D'AU MOINS 0,80 GRAMME (SANG) OU 0,40 MILLIGRAMME (AIR EXPIRE)	1247	1189	1287	1187	728
22873	CONDUITE D'UN VEHICULE A MOTEUR MALGRE INJONCTION DE RESTITUER LE PERMIS DE CONDUIRE RESULTANT DU RETRAIT DE LA TOTALITE DES POINTS	22873	1026	1225	870	494
6163	CIRCULATION AVEC UN VEHICULE TERRESTRE A MOTEUR SANS ASSURANCE	6163	627	1061	1195	770
42	DELIT DE FUITE APRES UN ACCIDENT PAR CONDUCTEUR DE VEHICULE TERRESTRE	42	351	855	1162	793
50	REFUS, PAR LE CONDUCTEUR D'UN VEHICULE, D'OBTENPERER A UNE SOMMATION DE S'ARRETER	50	499	640	489	271
23761	CONDUITE D'UN VEHICULE EN AYANT FAIT USAGE DE SUBSTANCES OU PLANTES CLASSEES COMME STUPEFIANTS	23761	374	599	NR	374
213	CONDUITE D'UN VEHICULE A UNE VITESSE EXCESSIVE EU EGARD AUX CIRCONSTANCES	213	200	206	133	92
5708	CONDUITE D'UN VEHICULE A MOTEUR MALGRE L'ANNULATION JUDICIAIRE DU PERMIS DE CONDUIRE	5708	118	188	157	103
5707	CONDUITE D'UN VEHICULE A MOTEUR MALGRE UNE SUSPENSION ADMINISTRATIVE OU JUDICIAIRE DU PERMIS DE CONDUIRE	5707	102	183	153	93

➤ **Il apparaît que le non-respect des règles administratives liées à la conduite d'engins motorisés est un enjeu de sécurité routière dans le département.**

2.7. Le risque routier professionnel

Données contextuelles **Données externes locales**

- Part modale pour les déplacements domicile-travail par département selon l'Insee Dossier Île-de-France n° 6 - Janvier 2021
« Un département où l'inadéquation entre emplois et actifs résidents est élevée. Le tissu d'emplois offerts en Seine-Saint-Denis, territoire historiquement industriel, s'est profondément modifié depuis une vingtaine d'années. Depuis 2000, le nombre d'emplois au lieu de travail dans le département a fortement progressé (+ 110 000 emplois), plus vite que dans les sept autres départements franciliens. Cette progression s'est accompagnée d'une tertiarisation massive et d'une orientation d'une partie des emplois vers des fonctions métropolitaines supérieures. Dès lors, les contrastes entre fragilités sociales des résidents et pôles d'emplois dynamiques se sont accentués. En effet, compte tenu du niveau de qualification de la population active résidente, celle-ci ne bénéficie que partiellement du dynamisme de l'emploi. La Seine-Saint-Denis est l'un des départements où le niveau d'adéquation entre emplois et catégories socioprofessionnelles est le moins élevé (89e rang national). Deux emplois sur trois en Seine-Saint-Denis sont occupés par des actifs non résidents (cf annexe VI « Niveau d'adéquation entre emplois et catégories socioprofessionnelles » en page 71).
Il s'ensuit de très importantes navettes domicile-travail dans le département, pour les actifs occupés comme pour les résidents. Les distances et durées moyennes de déplacement des résidents séquanodionysiens sont ainsi supérieures à celles des actifs des autres départements de la métropole du Grand Paris. La présence de réseaux de transport facilite les navettes domicile-travail, induisant des flux plus importants. »
- **Il s'ensuit que plus qu'ailleurs en Île-de-France, le risque routier professionnel est un enjeu de sécurité routière dans le département.**

Les indicateurs

- Nombre de tués ayant pour motif un trajet domicile-travail ou trajet professionnel sur l'ensemble des tués (2017-2021)

Nombre de personnes tuées sur un déplacement domicile travail	10
Nombre de personnes tuées en trajet professionnel	2
Nombre de personnes tuées avec motif trajet renseigné	63
Nombre de personnes tuées total	139

Il s'agit ici uniquement des personnes tuées alors qu'elles se trouvaient être en déplacement professionnel (trajet professionnel ou domicile-travail). Il apparaît que celles-ci représentent 20 % des tués (12/63) dont le trajet est renseigné.

- Nombre de tués dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou trajet professionnel et part sur l'ensemble des tués (2017-2021)

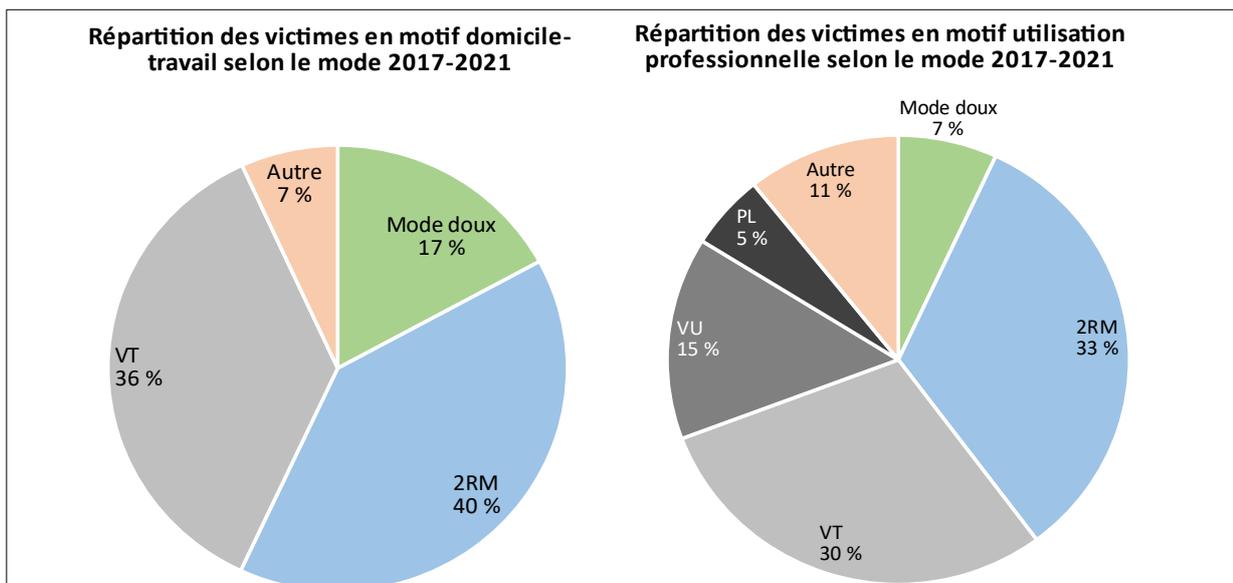
	Nombre de personnes tuées dans un accident avec...
... un usager en domicile/travail	18
... un usager en trajet professionnel	33
... un usager en trajet professionnel ou en domicile/travail	47

Il s'agit ici des personnes tuées dans un accident où l'une des personnes impliquées se trouvait être en déplacement professionnel (trajet professionnel ou domicile-travail). Il apparaît que le risque professionnel concerne directement ou indirectement 75 % des tués (47/63) dont le trajet est renseigné.

- Répartition des victimes (tués + blessés) en domicile-travail selon leur mode de déplacement (2017-2021)
- Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet professionnel selon leur mode de déplacement. (2017-2021)

	Domicile / travail	Utilisation Professionnelle	Somme :	Domicile / travail	Utilisation Professionnelle
Mode doux	382	58	440	17 %	7 %
2RM	893	275	1168	40 %	33 %
VT	811	247	1058	36 %	30 %
VU	86	122	208	4 %	15 %
PL	8	45	53	0 %	5 %
Autre	59	90	149	3 %	11 %
Somme :	2239	837	3076	100 %	100 %

N.B. : pour le motif utilisation professionnelle, les véhicules utilitaires et les poids lourds sont détaillés afin de faire apparaître les victimes de ces modes.



- le risque routier professionnel est bien un enjeu de sécurité routière dans le département.

2.8. Réseau routier

- Nombre de tués sur autoroute/hors agglo/en agglo (2017-2021)



Tués					
Mode de déplacement	Milieu				
	Hors-Agg	En-Agg	N/C	Autoroutes	Total
<i>Piéton à pied+EDP-sm</i>	1	37	0	12	50
<i>EDP-m</i>	0	1	0	0	1
<i>Vélo</i>	0	8	0	0	8
<i>Cyclo</i>	0	4	0	0	4
<i>Moto légère</i>	1	11	0	3	15
<i>Moto lourde</i>	1	16	0	10	27
<i>VT</i>	0	16	0	11	27
<i>VU</i>	1	0	0	1	2
<i>PL</i>	0	0	0	1	1
<i>TC</i>	0	0	0	0	0
<i>Autres</i>	0	4	0	0	4
<i>Indéterminable</i>	0	0	0	0	0
<i>NC</i>	0	0	0	0	0
Total	4	97	0	38	139

Les piétons tués sur autoroutes sont, pour la majorité, des usagers de VL descendus de leur véhicule suite à accident ou incident.

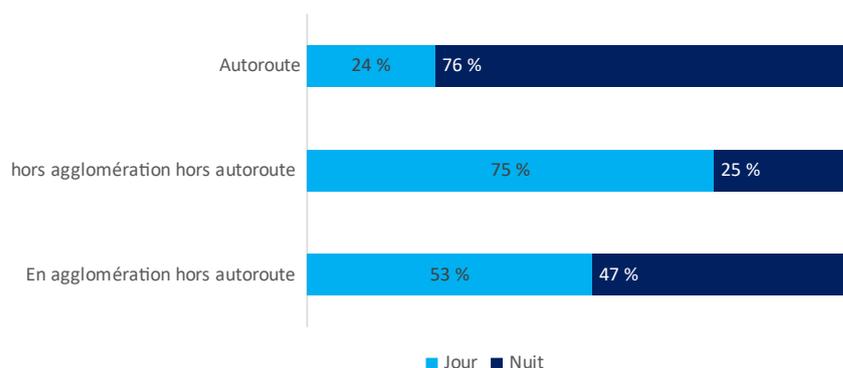
Victimes					
Mode de déplacement	Milieu				
	Hors-Agg	En-Agg	N/C	Autoroutes	Total
<i>Piéton à pied+EDP-sm</i>	33	3273	0	22	3328
<i>EDP-m</i>	1	120	0	0	121
<i>Vélo</i>	6	506	0	1	513
<i>Cyclo</i>	9	929	0	11	949
<i>Moto légère</i>	12	938	0	261	1211
<i>Moto lourde</i>	44	1545	0	970	2559
<i>VT</i>	237	4357	0	2589	7183
<i>VU</i>	25	371	0	229	625
<i>PL</i>	7	28	0	38	73
<i>TC</i>	7	220	0	9	236
<i>Autres</i>	11	406	0	4	421
<i>Indéterminable</i>	1	18	0	0	19
<i>NC</i>	0	0	0	0	0
Total	393	12711	0	4134	17238

Les victimes étant les personnes tuées ou blessées.

La présence de cyclomoteurs sur autoroutes, avec notamment 11 victimes, pose question.

- Répartition des tués le jour et la nuit selon le milieu (2017-2021)

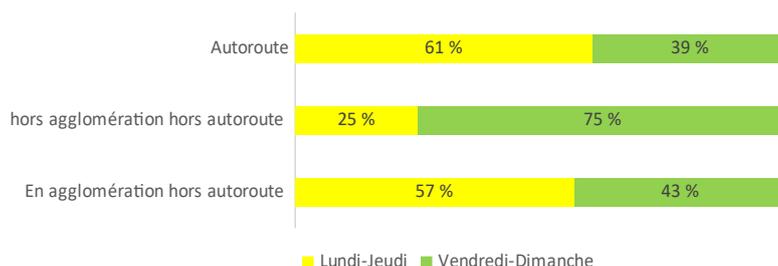
Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021



La part importante des accidents se produisant de nuit sur le réseau autoroutier pose la question de l'éclairage, et celle des vitesses pratiquées lorsque la circulation est plus fluide.

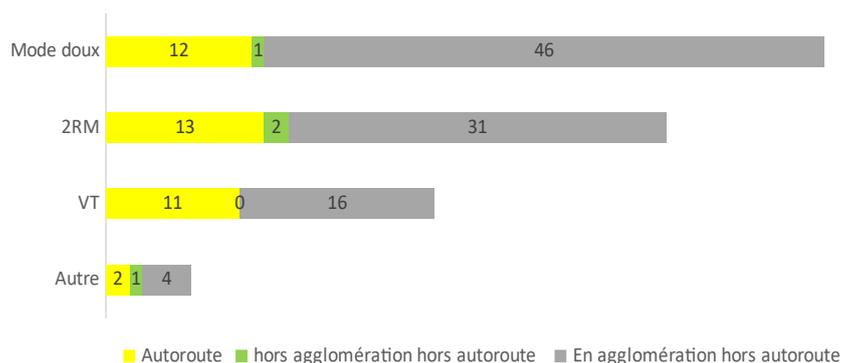
- Répartition des tués pour les jours Lundi-Jeudi et Vendredi-Dimanche selon le milieu (2017-2021)

Nombre de tués suivant le jour de la semaine 2017-2021



- Nombre de tués par mode de déplacement selon le milieu (2017-2021)

Nombre de tués par mode 2017-2021



La Seine-Saint-Denis étant un département très urbanisé, il n'est pas étonnant de constater la faible proportion des accidents hors agglomération par rapport aux accidents ayant eu lieu en agglomération. De ce fait la suite de ce diagnostic présentera les chiffres globaux sans distinction En agglomération/ Hors agglomération.

ÉTUDE DE L'ACCIDENTALITÉ AU REGARD DES ENJEUX DE SÉCURITÉ RETENUS

2.9. Principales caractéristiques des accidents

(sur autoroutes / en aggro -hors aggro confondu)

2.9.1. Contexte et typologie des accidents

Sur autoroute, qui tue qui ? qui blesse qui ? par mode de déplacement (2017-2021)

Nombre de personnes tuées selon le mode de déplacement et l'usager percuté

Années : 2017;2018;2019;2020;2021 - Département : 93 - Milieu : Autoroute

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	0	7	2	0	0	0	0	9
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VL	1	0	0	2	2	0	0	0	0	5
VU	3	0	0	0	0	0	1	0	0	4
PL	4	0	0	1	2	0	0	0	0	7
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
MULTICOLLISION	3	0	0	3	5	1	0	0	0	12
TOTAL	12	0	0	13	11	1	1	0	0	38
<i>Part de la mortalité</i>	32%	0%	0%	34%	29%	3%	3%	0%	0%	100,00%

Le tableau dénombre verticalement les usagers tués selon leur mode de déplacement, et ventilés selon le mode de déplacement des autres usagers (indiqués en tête de ligne) impliqués dans l'accident mortel.

On y constate que les usagers en motocyclette apparaissent comme les plus touchés par la mortalité sur autoroute avec un total de 13 personnes tuées, dont 7 dans un accident sans tiers, 2 dans un accident avec un VL, 1 dans un accident avec un PL et 3 dans un accident ayant eu pour origine des collisions multiples. Les usagers en PL, dont un a été tué, sont les plus impliqués dans les accidents mortels, totalisant 7 tués usagers des autres modes de déplacement (4 piétons, 1 en moto et 2 en voiture de tourisme).

Les PL sont ainsi les usagers les plus impliqués dans les accidents mortels sur autoroutes.

Cependant il convient de noter que la majorité ont eu lieu avec des piétons, qui sont des usagers qui se sont retrouvés malencontreusement comme « piétons » sur autoroute comme expliqué ci-après.

Les « piétons » sont, après les usagers en motocyclette, les plus souvent tués sur autoroute. Il s'agit pour la plupart, d'usagers de VL descendus de leur véhicule à la suite d'un incident ou accident, mais aussi des piétons s'étant trouvé malencontreusement sur l'autoroute.

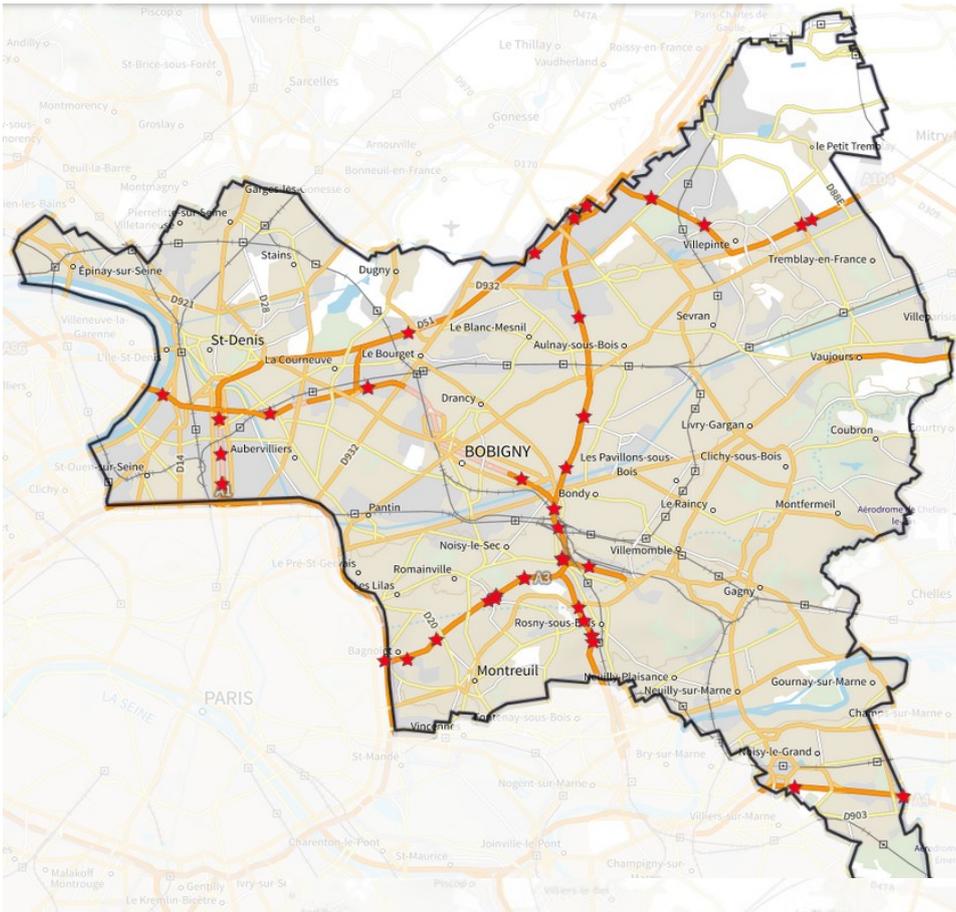
Ce qui interroge sur la présence et/ou la bonne visibilité de la signalisation verticale indiquant les entrées d'autoroutes dans le département.

Nombre de personnes blessés selon le mode de déplacement et l'usager percuté

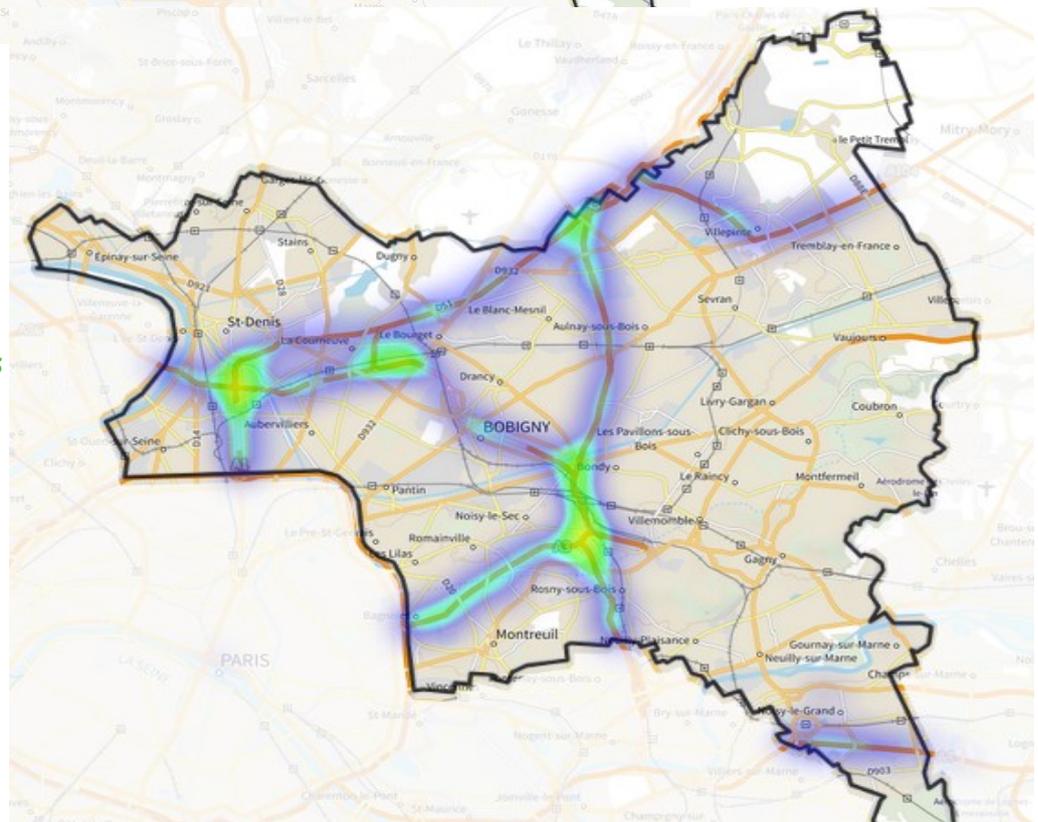
Années : 2017;2018;2019;2020;2021 - Département : 93 -
Milieu : Autoroute

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	1	0	3	213	555	45	10	0	2	829
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Moto	0	0	0	24	17	0	0	0	0	41
VL	7	2	4	640	688	51	4	0	1	1397
VU	1	0	1	125	147	20	3	3	0	300
PL	1	0	2	15	252	14	11	0	0	295
TC	0	0	0	2	9	1	0	0	0	12
Autre	0	0	1	7	11	3	0	0	1	23
MULTICOLLISION	0	0	0	191	907	94	8	6	0	1206
TOTAL	10	2	11	1218	2587	228	37	9	4	4106
<i>Part de blessés</i>	0%	0%	0%	30%	63%	6%	1%	0%	0%	100,00%

Les usagers en VT (voiture de tourisme, équivalent VL) représentent la part la plus importante des blessés sur autoroute (2587) alors qu'ils sont impliqués dans 1397 cas de blessés des autres modes de circulation. On notera la part importante s'élevant à 21 % (555/2587) des accidents impliquant un VT sans tiers parmi l'ensemble des accidents avec VT.



Carte des accidents mortels sur autoroutes (2017 à 2021)



« Carte de chaleur » de l'ensemble des accidents corporels sur autoroutes (2017 à 2021)

On constate, sur autoroutes, que les accidents mortels ont lieu là où il y a concentration d'accidents corporels. Ces lieux sont principalement les échangeurs.

Hors autoroute, qui tue qui ? qui blesse qui ? par mode de déplacement (2017-2021)

Nombre de personnes tuées selon le mode de déplacement et l'usager percuté

Années : 2017;2018;2019;2020;2021 - Département : 93 - Milieu : En agglomération et hors agglomération, hors autoroute

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	1	1	1	10	6	0	0	0	1	20
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Vélo	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2
VL	19	2	1	11	5	0	0	0	0	38
VU	5	0	1	1	0	0	0	0	0	7
PL	6	3	0	1	1	0	0	0	0	11
TC	3	2	0	2	0	1	0	0	0	8
Autre	1	0	0	0	1	0	0	0	2	4
MULTICOLLISION	2	1	1	3	2	0	0	0	0	9
TOTAL	38	9	4	29	16	1	0	0	4	101
<i>Part de la mortalité</i>	38%	9%	4%	29%	16%	1%	0%	0%	4%	100,00%

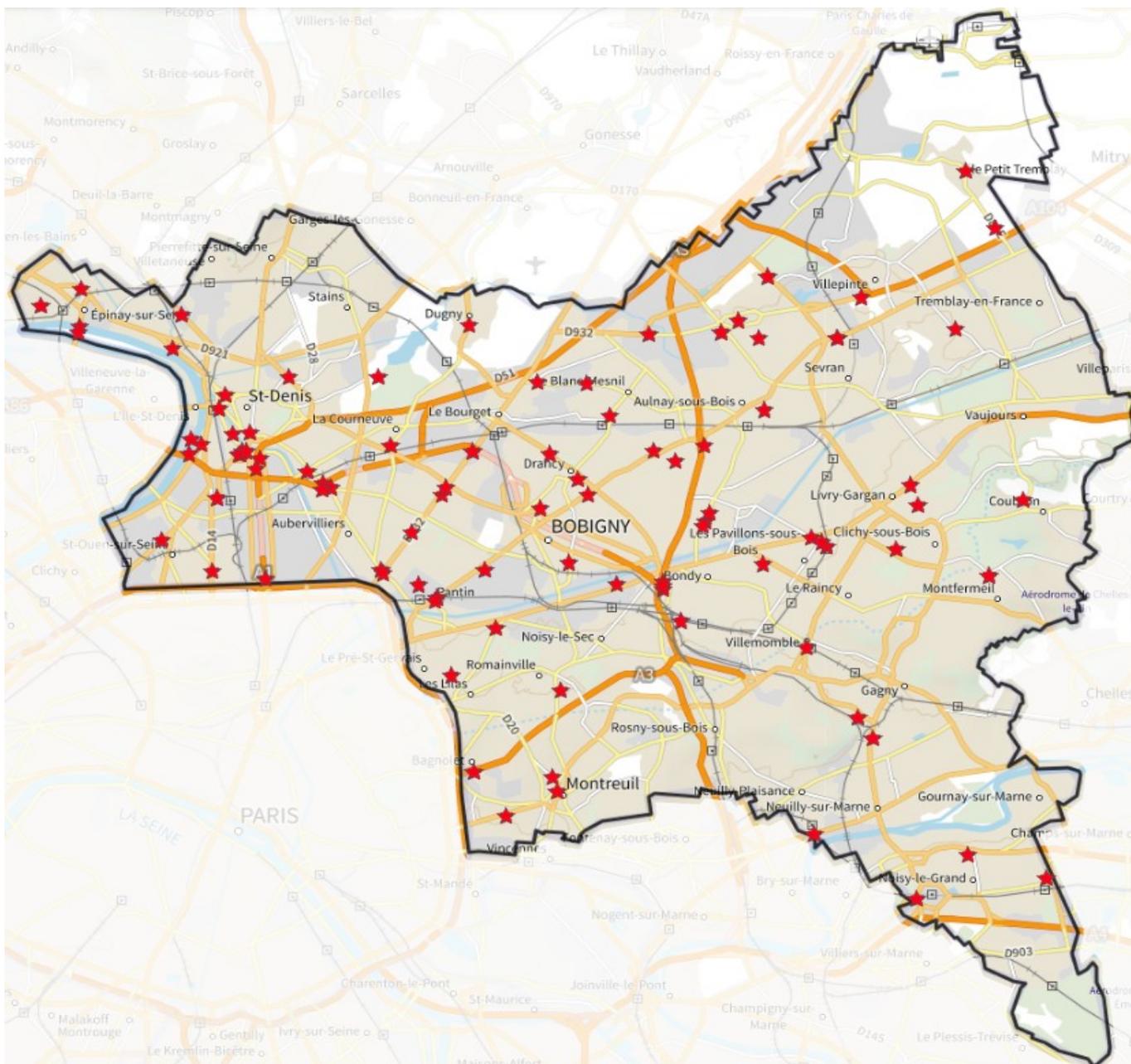
On peut constater que, hors autoroutes, la part des tués piétons (38%) est très importante en Seine-Saint-Denis, suivie de celle des usagers en motocyclette (29%).

Nombre de personnes blessés selon le mode de déplacement et l'usager percuté

Années : 2017;2018;2019;2020;2021 - Département : 93 - Milieu : En agglomération et hors agglomération, hors autoroute

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	11	57	153	696	64	7	43	68	1099
COLLISION AVEC										
Piéton	4	5	27	49	34	5	2	21	12	159
Vélo	33	6	4	9	7	2	0	1	2	64
Cyclo	95	16	11	20	21	1	0	1	1	166
Moto	287	31	18	46	87	8	1	2	16	496
VL	2091	427	603	1709	2521	69	12	71	124	7627
VU	302	63	114	214	285	152	4	24	31	1189
PL	51	15	16	49	105	15	4	16	13	284
TC	87	12	8	17	64	12	1	20	7	228
Autre	201	28	45	104	83	2	1	11	129	604
MULTICOLLISION	117	9	31	140	667	65	3	17	29	1078
TOTAL	3268	623	934	2510	4570	395	35	227	432	12994
<i>Part de blessés</i>	25%	5%	7%	19%	35%	3%	0%	2%	3%	100,00%

Carte des accidents mortels hors autoroutes (2017 à 2021)



La localisation des accidents mortels est certes plus diffuse hors autoroutes. On peut cependant identifier des zones où la mortalité routière se concentre. Ici dans la zone centrale de la ville de Saint-Denis.

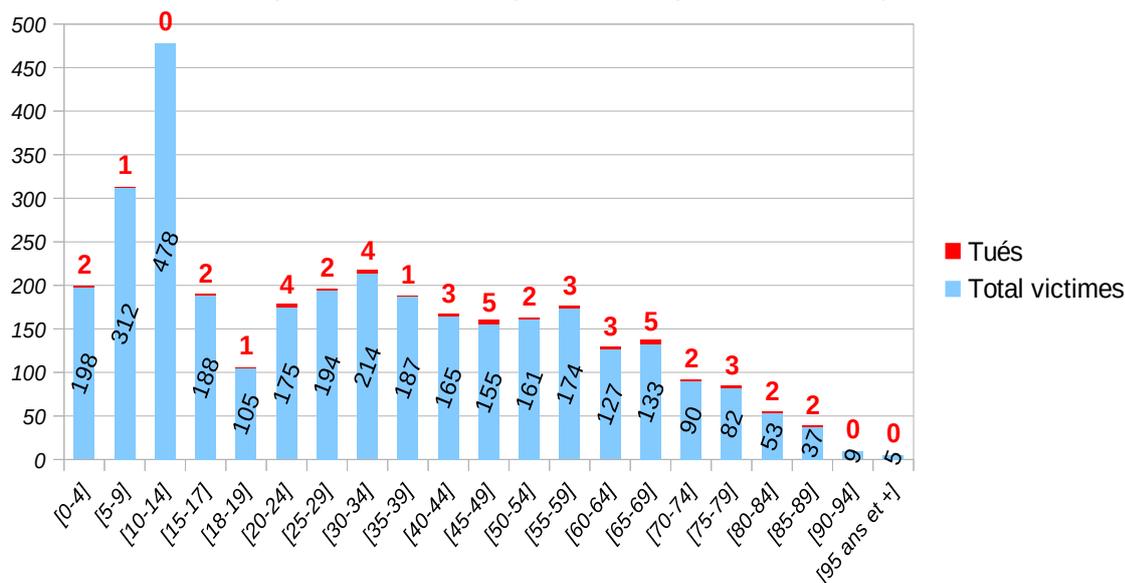
2.9.2. Modes doux

Il convient de distinguer dans cette étude, et conformément au modèle présenté, deux catégories de modes doux :

- a) les piétons et Engin de Déplacement Personnel sans moteur (EDPsm),
- b) les cyclistes, Vélos à Assistance Electrique (VAE) et Engins de Déplacement Personnel Motorisés (EDPM).

- a) les piétons et EDPsm

- les victimes piétons et EDPsm selon l'âge (2017-2021)



Les jeunes de tout âge, qui sont très majoritairement piétons, représentent de ce fait une part très importante des victimes piétons, plutôt blessés que tués.

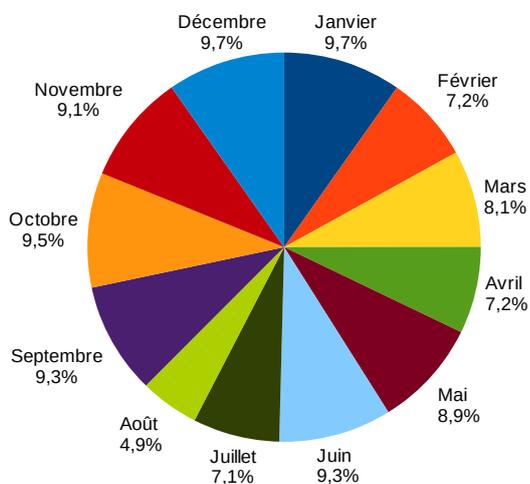
- Evolution des victimes piétons et EDPsm entre 2017 et 2021

Année	Tués	Blessés	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers	Total Victimes	Evolution Annuelle Des victimes
2021	15	631	78	553	646	20,7 %
2020	7	528	87	441	535	-27,6 %
2019	13	726	112	614	739	10,1 %
2018	7	664	196	468	671	-9,0 %
2017	8	729	298	431	737	
Total	50	3278	771	2507	3328	

Sur la période quinquennale en question, l'évolution annuelle des victimes est fluctuante d'une année sur l'autre.

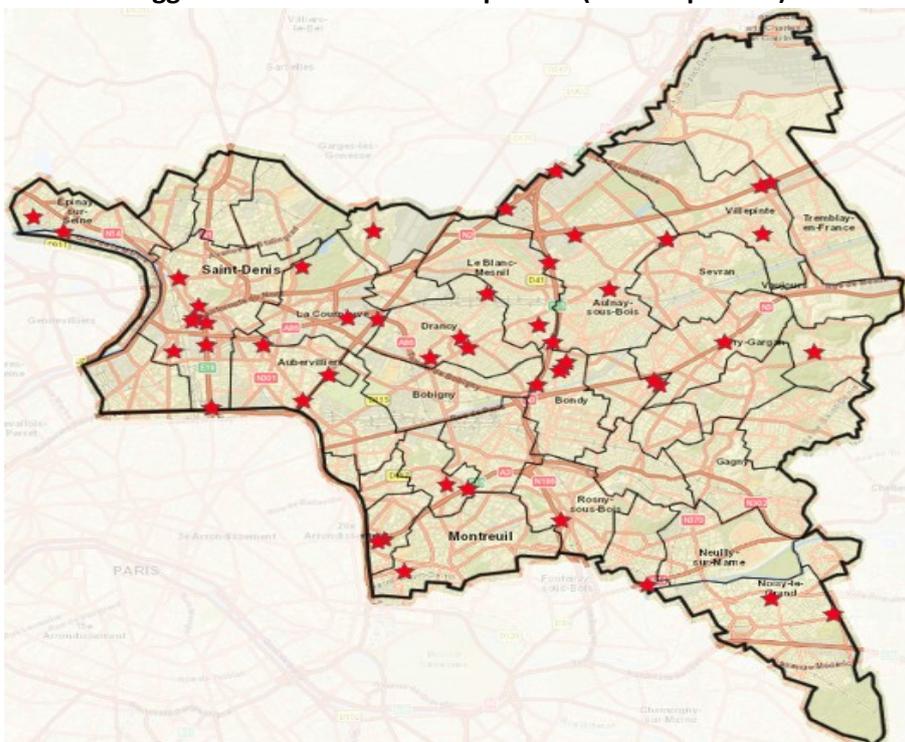
- Répartition en % des victimes piétons et EDPsm selon le mois dans l'année (2017-2021)

Répartition mensuelle des victimes piétons et EDPsm



La représentativité du mois d'octobre n'est pas beaucoup plus importante, mais cette légère augmentation, comme au plan national, est probablement liée au passage à l'heure d'hiver. Pour les mois de décembre et janvier, la représentativité est un peu plus marquée ce qui peut être dû à une grande amplitude des heures de nuit et souvent une faible luminosité des journées par un ciel gris et bas. Les vêtements sombres portés par les piétons ajoutent au manque de visibilité.

- Carte hors agglomération des accidents mortels piétons (50 tués piétons) entre 2017 et 2021



On constate une relative prédominance des tués piétons dans la zone centrale de Saint-Denis et Bondy (zone nord), ainsi qu'une absence de tué piéton dans près de la moitié des communes.

Focus sur le comportement des piétons

Année(s) : 2017;2018;2019;2020;2021

Rapport sur la sélection TRAxY de 14 215 accidents du 19/08/2022 11:47:42

Répartition des victimes et impliqués piétons selon la localisation

Localisation du piéton	Tués	Blessés	BH	BL	Indemnes	Usagers	Accidents concernés
A moins de 50 m du passage piéton	11	857	214	643	16	884	859
A plus de 50 m du passage piéton	7	422	108	314	5	434	424
Avec signalisation lumineuse	5	546	126	420	11	562	536
Inconnue	6	178	22	156	4	188	178
N/C	0	25	2	23	0	25	25
Sans Objet (usager non piéton)	4	219	80	139	7	230	225
Sans signalisation lumineuse	4	656	134	522	18	678	640
Sur accotement ou B.A.U.	5	27	10	17	0	32	30
Sur contre-allée	1	24	5	19	0	25	25
Sur refuge	0	5	2	3	1	6	6
Sur trottoir	4	236	46	190	12	252	232
Total	47	3195	749	2446	74	3316	3168

* dans la colonne localisation du piéton, la mention « Avec signalisation lumineuse » **ou** « Sans signalisation lumineuse » indique une localisation de la victime sur passage piéton situé, pour le premier aux abords de feux tricolores et pour l'autre non.

On dénote un nombre important de piétons tués alors qu'ils traversaient hors passage piéton (11+7), représentant le double des piétons tués sur passage piéton (5+4). Cependant le nombre de blessés sur ou en dehors d'un passage piéton est équivalent. Et il apparaît également que les passages piétons sont peu respectés par les usagers motorisés et peu utilisés par les piétons.

Année(s) : 2017;2018;2019;2020;2021

Rapport sur la sélection TRAxY de 3 168 accidents du 19/08/2022 11:47:42

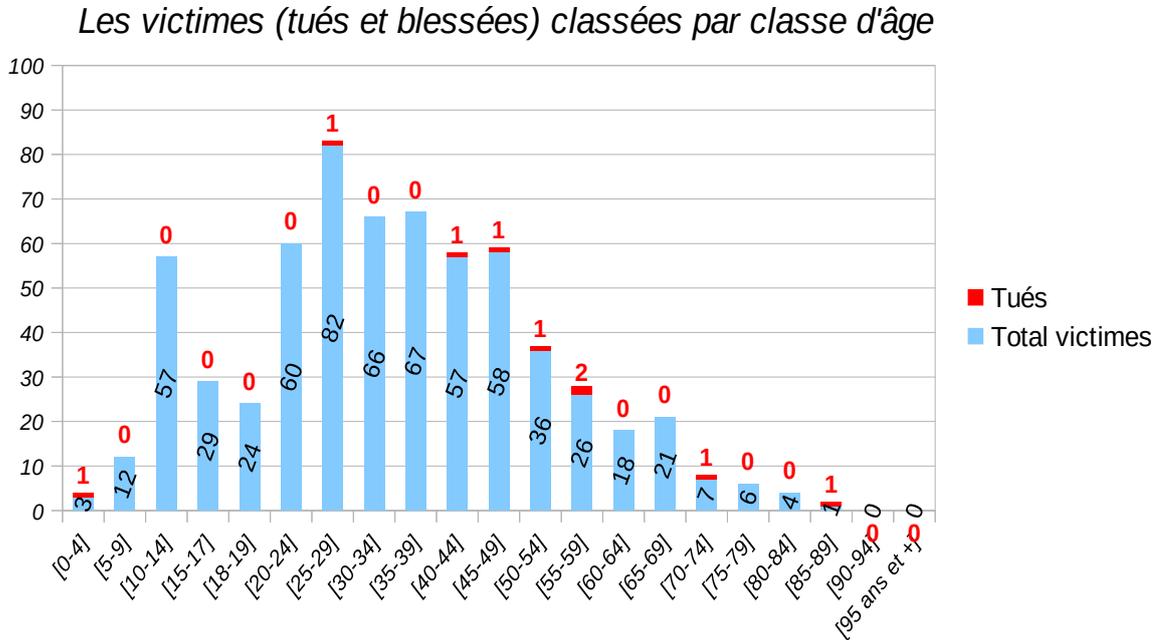
Répartition des victimes et impliqués selon l'action du piéton

Action du piéton	Tués	Blessés	BH	BL	Indemnes	Usagers	Accidents concernés
Sens véhicule heurtant	1	167	32	135	3	171	164
Sens inverse véhicule heurtant	3	71	20	51	5	79	71
Traversant	27	2322	536	1786	46	2395	2296
Masqué	0	30	12	18	0	30	27
Jouant - courant	1	145	27	118	0	146	144
Avec un animal	0	1	1	0	0	1	1
Quitte l'arrêt du TC	0	1	0	1	0	1	1
Accède à l'arrêt du TC	0	2	0	2	0	2	2
Autre	7	128	37	91	11	146	144
Monte ou descend de son véhicule	1	13	2	11	0	14	14
Sans Objet (usager non piéton)	1	159	63	96	3	163	156
Inconnue	6	126	16	110	6	138	131
N/C	0	30	3	27	0	30	30
Total	47	3195	749	2446	74	3316	3168

On constate peu d'accidents survenus du fait que le piéton était masqué. Il apparaît que l'origine de l'accidentalité des piétons est le fait de leur comportement et de celui des usagers motorisés.

- **b) les cyclistes, VAE et EDPM**

- **cyclistes, VAE et EDPM, victimes selon l'âge et le sexe (2017-2021) – camembert ou histogramme**



Les plus impliqués et accidentés ici ne sont pas les enfants et adolescents mais bien les classes des jeunes adultes de 20 ans et plus. Ces derniers sont ainsi censés être mieux sensibilisés aux règles liées à la circulation routière puisqu'ils sont en âge d'être conducteurs de VL ou motos.

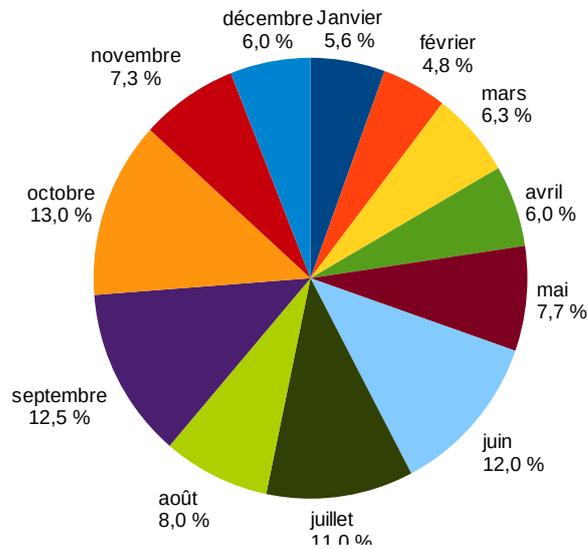
- **Evolution victimes cyclistes, VAE et EDPM entre 2017 et 2021**

Année	Tués	Blessés	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers	Total Victimes	Evolution Annuelle Des victimes
2021	2	202	27	175	204	48,9 %
2020	2	135	17	118	137	3,0 %
2019	3	130	12	118	133	64,2 %
2018	2	79	21	58	81	2,5 %
2017	0	79	36	43	79	
Total	9	625	113	512	634	

Sur la période quinquennale en question, l'accidentalité de ces usagers vulnérables n'a fait que croître, à plus ou moins mesure, en lien avec une utilisation en fort développement de ces modes de déplacement.

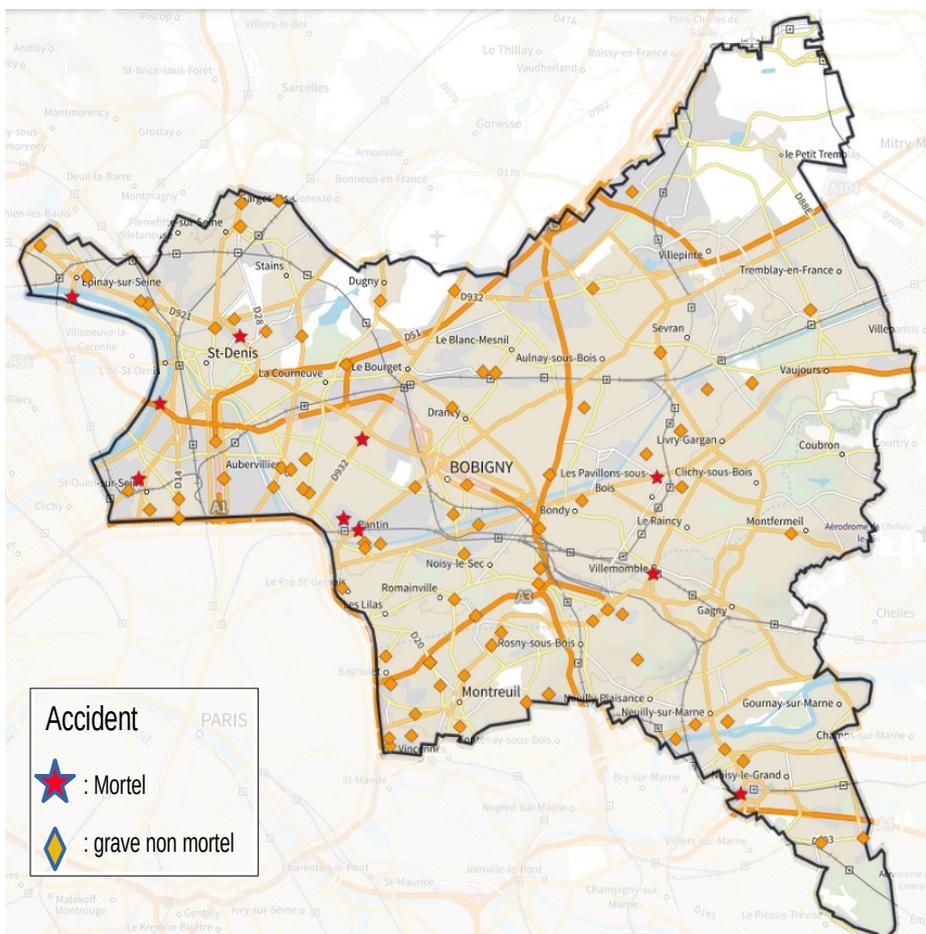
- Répartition en % des victimes cyclistes, VAE et EDPM selon le mois dans l'année (2017-2021)

Répartition mensuelle des victimes cyclistes, VAE et EDPM



Octobre est le mois qui comptabilise la plus grande part des accidents routiers mensuels comme pour les piétons. Les mois de juin, juillet et septembre sont également plus impactés, probablement par une utilisation plus importante de ces modes de déplacement (météo agréable, clarté plus grande).

- Carte des cyclistes, VAE et EDPM impliqués dans l'accident mortel ou grave.

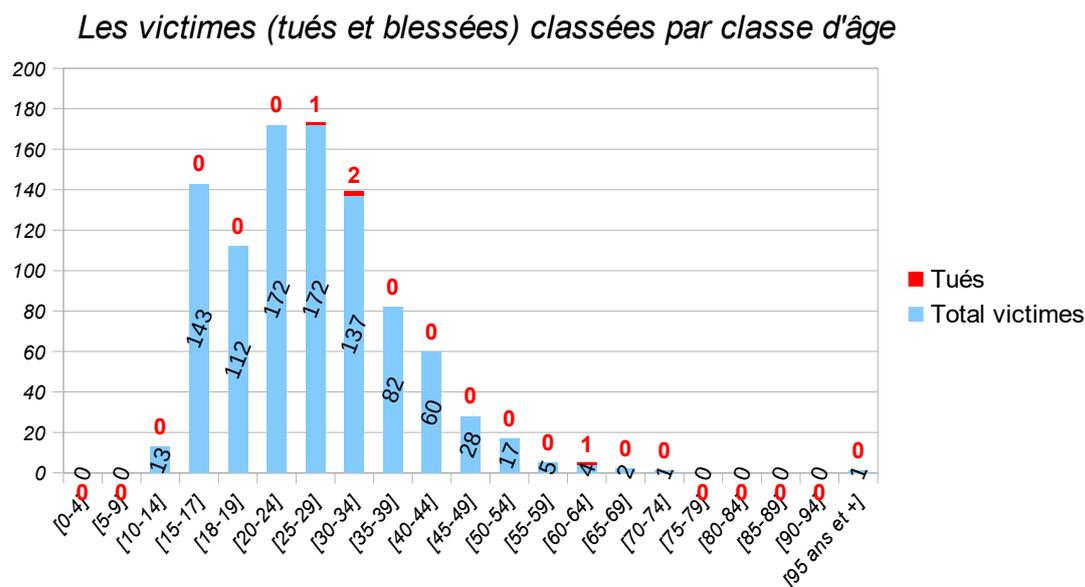


2.9.3. les 2RM

- a) les cyclomoteurs,
- b) les motocyclettes.

- a) les cyclomoteurs

- Cyclo, victimes selon l'âge (2017-2021)



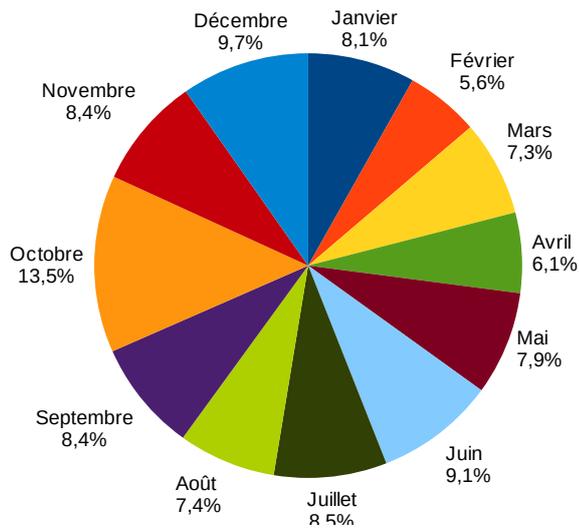
Les usagers des cyclomoteurs concernés par l'accidentalité sont ceux avant tout de la classe d'âge des 15-19 ans mais aussi et à peine à moindre mesure, les classes d'âge immédiatement supérieures alors que celles-ci regroupent des usagers qui ont accès au permis de conduire des VL et motos. Ces derniers sont ainsi censés être mieux sensibilisés aux règles liées à la circulation routière.

- Evolution victimes en cyclo 2017-2021,

Année	Tués	Blessés	Blessés Hospitalisés	Blessés Léger	Indemnes	Total victimes	Evolution annuelle des victimes
2021	0	277	42	235	64	277	1,5%
2020	1	272	30	242	27	273	31,3%
2019	1	207	24	183	28	208	100,0%
2018	2	102	23	79	14	104	19,5%
2017	0	87	32	55	11	87	
Total	4	945	151	794	144	949	

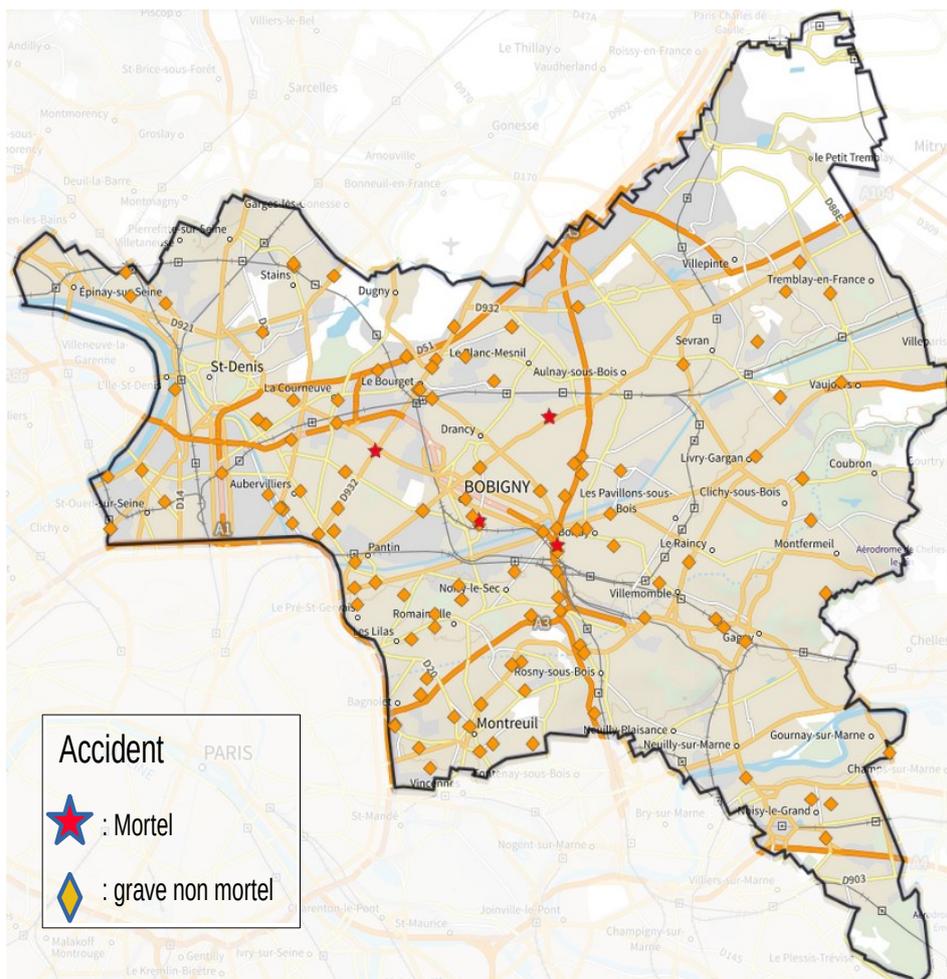
Sur la période quinquennale en question, le total des victimes cyclomotoristes n'a fait que croître et a fait 4 tués en cyclomoteur.

- Répartition en % des victimes en cyclo selon le mois dans l'année (2017-2021)



Octobre est le mois qui comptabilise la plus grande part des accidents impliquant un cyclomoteur.

- Carte avec un picto pour le cyclo impliqué dans l'accident mortel ou grave (blessés hospitalisés)



Facteurs spécifiques cyclos*

*Les tableaux suivants comptabilisent bien les usagers tués et les blessés de tous les modes de déplacement impliqués dans l'accident avec cyclo, lesquels ont fait 4 tués, tous utilisateurs de cyclo.

- Répartition des victimes en ligne droite/virage et en/hors intersection (2017-2021)

Répartition des impliqués et des lieux selon le tracé de la route

L Tracé Plan - Libellé	Tués	Blessés	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers	Indemnes	Lieux concernés	Accidents concernés
Partie rectiligne	2	1051	154	897	927	1309	956
En courbe à gauche	1	19	1	18	16	30	25
En courbe à droite	0	20	8	12	15	22	20
En S	1	3	1	2	3	5	5
N/C	0	22	11	11	14	27	24
Total	4	1115	175	940	975	1393	1003

Répartition des accidents et des impliqués selon l'intersection

Intersection	Acc	Acc mortels	Acc graves non mortels	Acc légers	Tués	Blessés	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers	Impliqués
Hors intersection	523	2	78	443	2	582	87	495	1070
En X	181	0	36	145	0	203	44	159	387
En T	156	2	24	130	2	173	29	144	332
En Y	19	0	1	18	0	22	1	21	39
A plus de 4 branches	14	0	0	14	0	15	0	15	28
En giratoire	18	0	0	18	0	19	0	19	40
Place	6	0	1	5	0	7	1	6	13
Passage à niveau	1	0	0	1	0	1	0	1	2
Autre	85	0	11	74	0	93	13	80	186
Total	1003	4	151	848	4	1115	175	940	2097

Les accidents impliquant un cyclo ont eu lieu plutôt hors intersection et largement en tracé rectiligne.

- Répartition des victimes cyclos selon l'obstacle fixe heurté hors (2017-2021) (accident avec véhicule seul)

Répartition des impliqués et des véhicules selon l'obstacle fixe heurté

Obstacle fixe	Tués	Blessés	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers	Indemnes	Véhicules concernés	Accidents concernés
Stationnement	0	1	0	1	0	1	1
Poteau	0	1	0	1	1	1	1
Autre sur chaussée	0	1	0	1	0	1	1
N/A	0	19	3	16	4	23	20
Total	0	22	3	19	5	26	23

Comme indiqué dans la partie « *qui tue qui ? Et qui blesse qui?* » des pages 25, 26 et 28, les cyclomotoristes comptent 61 accidents sans tiers, dont un mortel. On constate sur le tableau ci-dessus que l'obstacle fixe heurté n'a été renseigné que pour 3 cas de blessés, ne permettant alors pas d'identifier et palier aux obstacles présents aux bords des routes et dangereux pour les cyclomotoristes.

- Répartition des accidents corporels cyclos selon les conditions atmosphériques

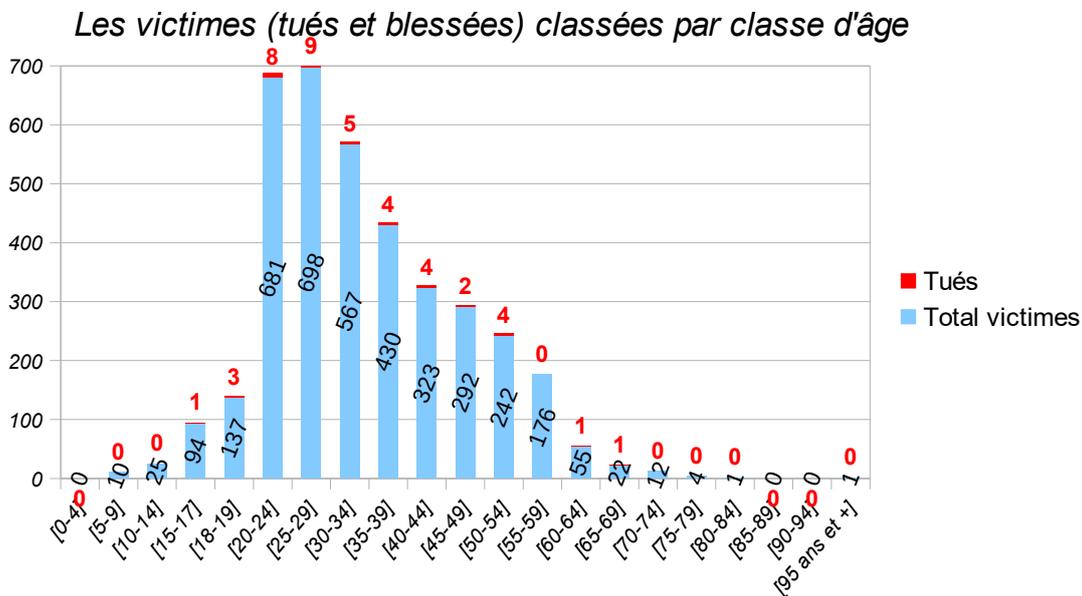
Répartition des accidents et des impliqués selon les conditions atmosphériques

Conditions atmosphériques	Acc	Acc mortels	Acc graves non mortels	Acc légers	Tués	Blessés	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers	Impliqués
Normale	777	4	116	657	4	872	138	734	1634
Pluie légère	138	0	18	120	0	150	20	130	285
Pluie forte	16	0	3	13	0	17	3	14	27
Neige - grêle	2	0	0	2	0	3	0	3	5
Brouillard - fumée	3	0	2	1	0	3	2	1	7
Vent fort – tempête	2	0	1	1	0	2	1	1	4
Temps éblouissant	6	0	2	4	0	6	2	4	13
Temps couvert	55	0	9	46	0	58	9	49	115
Autre	2	0	0	2	0	2	0	2	4
N/C	2	0	0	2	0	2	0	2	3
Total	1003	4	151	848	4	1115	175	940	2097

Les accidents impliquant un cyclo ont eu lieu pour la plupart, à hauteur de 77 % d'entre eux dont 100 % des mortels, dans des conditions atmosphériques normales. Seuls 15 % ont eu lieu lors de conditions entraînant une chaussée mouillée (pluie, neige, grêle).

- b) les motocyclettes

- **Moto, victimes selon l'âge (2017-2021)**



Les classes d'âge les plus représentées sont les 20-24 ans et 25-29 ans. Les suivantes restent également très impliquées jusqu'à 45-49 ans.

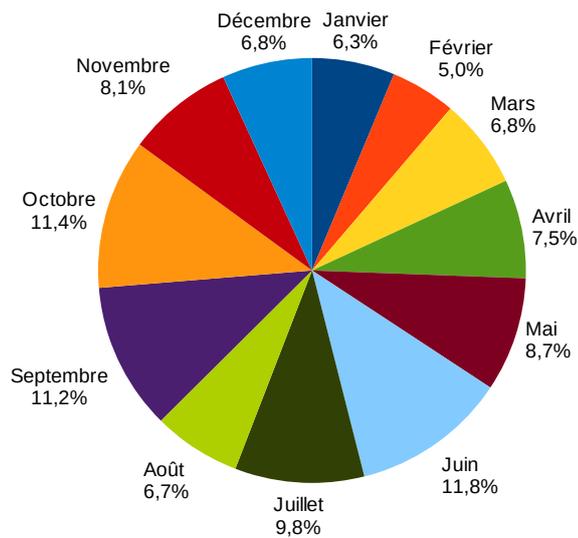
- **Evolution victimes en moto 2017-2021**

Année	Tués	Blessés	Blessés Hospitalisés	Blessés Léger	Indemnes	Total victimes	Evolution annuelle des victimes
2021	10	679	84	595	98	689	3,1%
2020	7	661	97	564	68	668	-21,7%
2019	7	846	116	730	82	853	9,8%
2018	10	767	203	564	86	777	-0,8%
2017	8	775	232	543	107	783	
Total	42	3728	732	2996	441	3770	

Sur la période quinquennale en question, le total des victimes motocyclistes a une tendance à la baisse, hormis le pic de 2019.

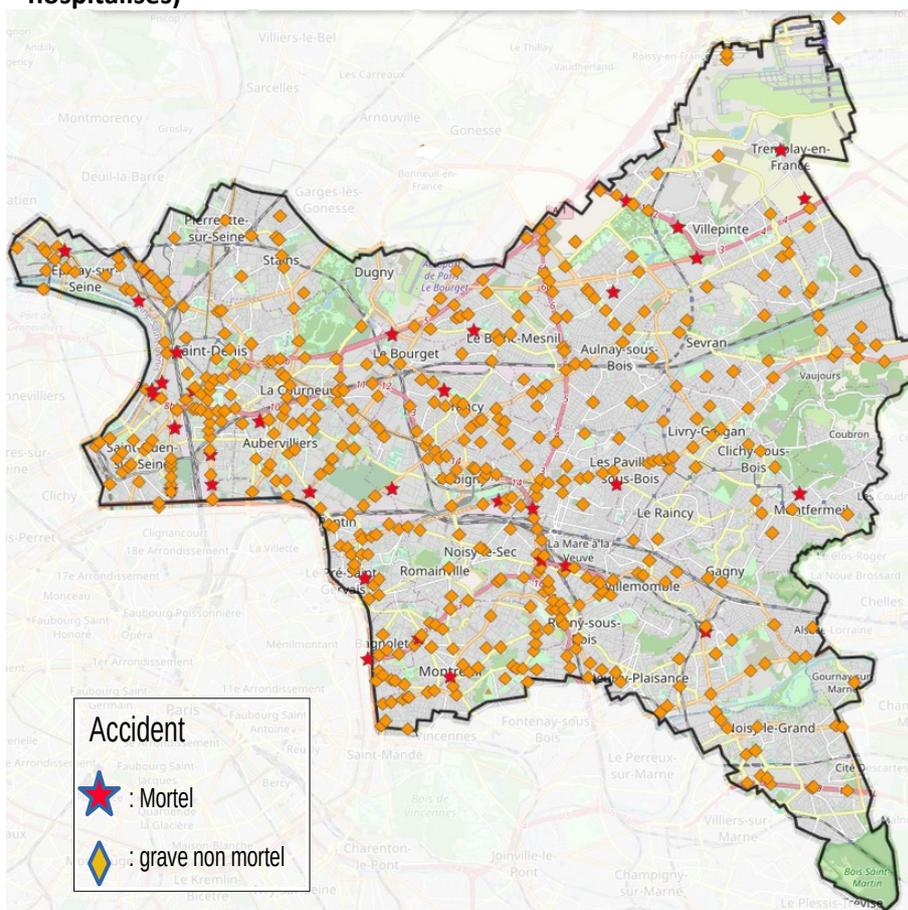
Au total il y a eu 41 accidents mortels d'usagers en motocyclette, dont l'un a fait deux tués en ce mode de déplacement, totalisant 42 tués sur la période.

- Répartition en % des victimes moto selon le mois dans l'année (2017-2021)



Jun est le mois qui comptabilise la plus grande part des accidents mensuels, suivi par octobre et septembre.

- Carte avec un picto pour le motocycliste impliqué dans l'accident mortel ou grave (blessés hospitalisés)



On constate que ce sont les grands axes qui concentrent les accidents motos.

Facteurs spécifiques moto*

*Les tableaux suivants comptabilisent les usagers tués et les blessés de tous les modes de déplacement impliqués dans les accidents avec moto, lesquels ont fait 42 tués en moto et 45 au total en comptant l'ensemble des impliqués tués.

- **Répartition des victimes en ligne droite/virage et en/hors intersection (2017-2021)**

Répartition des impliqués selon le tracé de la route

L Tracé Plan - Libellé	Tués	Blessés	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers	Indemnes	Lieux concernés	Accidents concernés
Partie rectiligne	38	3705	697	3008	3345	4223	3407
En courbe à gauche	2	203	36	167	150	208	200
En courbe à droite	3	178	30	148	130	182	173
En S	0	13	4	9	12	14	14
N/C	2	127	51	76	109	164	144
Total	45	4226	818	3408	3746	4791	3839

Répartition des accidents et des impliqués selon l'intersection

Intersection	Acc	Acc mortels	Acc graves non mortels	Acc légers	Tués	Blessés	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers	Impliqués
Hors intersection	2640	32	478	2130	33	2895	512	2383	5462
En X	442	1	127	314	1	509	144	365	949
En T	373	5	91	277	6	404	93	311	801
En Y	45	2	11	32	2	46	12	34	91
A plus de 4 branches	29	0	4	25	0	35	5	30	66
En giratoire	50	0	8	42	0	55	8	47	104
Place	21	0	3	18	0	22	3	19	44
Passage à niveau	5	0	3	2	0	5	3	2	13
Autre	234	3	37	194	3	255	38	217	489
Total	3839	43	762	3034	45	4226	818	3408	8019

Encore davantage que pour les cyclos, les accidents impliquant un motocycliste ont eu lieu bien plus largement hors intersection, et largement en tracé rectiligne.

- **Répartition des victimes motos selon l'obstacle fixe heurté hors (2017-2021)
(accident avec véhicule seul)**

Obstacle fixe	Tués	Blessés	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers	Indemnes	Véhicules concernés	Accidents concernés
Stationnement	0	2	1	1	1	3	3
Glissière béton	0	8	0	8	0	8	8
Bât., mur	0	1	0	1	0	1	1
Poteau	0	3	1	2	0	2	2
Mobilier urbain	0	1	1	0	0	1	1
Bordure de trottoir	0	2	1	1	0	2	2
Autre sur chaussée	0	7	1	6	0	7	7
Sans obstacle	0	10	1	9	1	9	9
N/A	2	193	38	155	25	204	187
Total	2	227	44	183	27	237	219

Comme indiqué dans la partie « *qui tue qui ? Et qui blesse qui?* » des pages 25, 26 et 28, les motocyclistes comptent au total 383 accidents sans tiers faisant 17 tués motocyclistes. On constate dans le tableau ci-dessus que l'obstacle fixe heurté n'a été renseigné que pour 34 cas de blessés, ne permettant alors pas d'identifier et palier aux obstacles présents aux abords des routes et représentant un danger pour les motocyclistes.

- **Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques (2017-2021)**

Répartition des accidents et des impliqués selon les conditions atmosphériques

Conditions atmosphériques	Acc	Acc mortels	Acc graves non mortels	Acc légers	Tués	Blessés	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers	Impliqués
Normale	3106	32	630	2444	33	3433	680	2753	6538
Pluie légère	470	5	81	384	6	512	85	427	948
Pluie forte	56	0	7	49	0	61	7	54	110
Neige - grêle	4	0	1	3	0	5	2	3	10
Brouillard - fumée	7	0	2	5	0	7	2	5	16
Vent fort - tempête	5	1	2	2	1	5	2	3	10
Temps éblouissant	26	0	9	17	0	29	10	19	62
Temps couvert	148	4	26	118	4	158	26	132	295
Autre	17	1	4	12	1	16	4	12	30
Total	3839	43	762	3034	45	4226	818	3408	8019

Les accidents impliquant un motocycliste ont eu lieu pour la plupart, 81 %, dans des conditions atmosphériques normales. Seuls 14 % ont eu lieu lors de conditions entraînant une chaussée mouillée (pluie, neige, grêle).

III. L'ÉVALUATION DU DGO 2018-2022

3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu et crédits alloués

ANALYSE PAR ENJEU ET PAR ANNEE DU DGO 2018-2022

ENJEU	2018		2019		2020		2021		2022	
	Nombre d'actions	Total subventions	Nombre d'actions	Total subventions	Nombre d'actions	Total subventions	Nombre d'actions	Total subventions	Nombre d'actions	Total subventions
ADDITIONS (assoc. + collectivités)	38	24400	48	22550	36	32956	39	25620	38	18100
RISQUE ROUTIER PRO (assoc. + collectivités)	3	4000	2	0 (actions financées en 2018)	1	500	10	1960	39	29700
SENIORS (assoc. + collectivités)	8	2600	4	600	4	2100	8	2550	2	500
JEUNES (assoc. + collectivités)	86	58100	90	81350	71	73070	89	58940	80*	40300
PARTAGE ESPACE PUBLIC (assoc. + collectivités)	46	29400	32	19000	24	22000	38	24330	32**	17900
DISTRACTEURS (assoc. + collectivités)	9	3000	4	1500	5	2500	7	1600	12	8000
MONTANT TOTAL DES SUBVENTIONS PDASR	190	121500	180	125000	141	133126	191	115000	203	114500
FRAIS D'ACCOMPAGNEMENT (entretien des simulateurs, achats de goodies, éthylotests)	18500		15395		1097		25000		29479	
NOMBRE D' ACTIONS EN RÉGIE	14		13		6		10		17	
COMMENTAIRES	- 23 associations représentées - 17 communes représentées Montant délégué: 140 000 €		- 23 associations représentées - 8 communes représentées Montant délégué: 140 395 €		- 22 associations représentées - 14 communes représentées Montant délégué: 134 223 € Un escape-game a été organisé pour les jeunes autour des dangers liés à la route, une sensibilisation et découverte des nouveaux modes de déplacements, "mobilités douces" au travers d'actions de sensibilisation au partage de la rue auprès de tous les usagers, notamment vulnérables.		- 18 associations représentées - 14 communes représentées Montant délégué: 140 000 € Malgré le contexte de crise sanitaire et les consignes gouvernementales qui ont impacté les actions jusqu'au second semestre 2021, la majorité des projets de sécurité routière ont été réalisés. Les actions de 2020 non réalisées se sont cumulées avec celles de 2021.		- 16 associations représentées - 13 communes représentées Montant délégué: 143 979 € * dont 7 actions ciblant les deux-roues motorisés ** dont 1 action ciblant les deux-roues motorisés (alternatives à la sanction)	

IV. LES ENJEUX ET ORIENTATIONS POUR 2023-2027

4.1. Les enjeux prioritaires

4.1.1. Enjeu : « les conduites à risques »

Il s'agit des conduites à vitesse élevée, celles sous empire alcoolique et/ou stupéfiants lesquelles représentent un risque direct. Mais aussi des conduites sous distracteurs de type téléphone, qu'il soit tenu en main ou avec utilisation d'une oreillette. Cet enjeu regroupe également le non-respect des règles de conduites (priorité, signalisations lumineuses, interdistance...).

Les radars fixes installés sur le département font état de très nombreux et grands excès de vitesse, notamment de 50km/h ou plus au-delà de la vitesse limite autorisée. Cette constatation est supérieure aux autres départements de la petite couronne.

On pourra citer, à titre de comparaison pour les accidents mortels sur la période 2019-2021, et concernant les présumés responsables, les taux suivants (page 122 Bilan ONISR 2021) :

Années 2019-2021	Département 93	Petite couronne	France entière
<i>Alcool</i>	19 %	20 %	23 %
<i>stupéfiants</i>	11 %	13 %	12 %
<i>vitesse</i>	30 %	20 %	30 %

La vitesse excessive ou inadaptée et le refus de priorité ont été les deux facteurs les plus fréquents à l'origine de l'accidentalité corporelle sur la période 2017-2021.

Le respect de l'interdistance est difficile à sanctionner pour les forces de l'ordre, les infractions relevées sont bien en dessous de la réalité. D'ailleurs, selon le bilan ONISR 2021 (page 136), « un tiers des personnes sondées déclarent coller délibérément le véhicule les précédant ».

4.1.2. Enjeu : « les jeunes (15-24 ans)»

Le département de la Seine-Saint-Denis est un département où la part des jeunes est très importante.

Les très jeunes (0-14 ans) représentent 22% de la population, tandis que la classe d'âge 15-29 ans en représente 20 % selon l'INSEE.

Les données d'accidentalité disponibles indiquent que pour la période quinquennale 2017-2021, les jeunes de 18-24 ans ont représenté 20 % des personnes tuées alors que la part de cette classe d'âge dans la population départementale est de 9 %. A titre de comparaison, la part des tués de cette classe d'âge sur cette période est respectivement de 15 % pour cette famille de départements, et de 17 % pour la France métropolitaine (page 163 bilan ONISR 2021).

Les 15-24 ans sont impliqués dans 22 % des accidents corporels sur cette période et plus particulièrement dans 44 % des accidents corporels avec un cyclomoteur. Pour eux, l'infraction la plus fréquente à l'origine de l'accidentalité est la vitesse excessive suivie du non-respect de la priorité.

4.1.3. Enjeu : « les deux-roues motorisés»

Les usagers en 2RM ont totalisé 4719 victimes sur la période 2017-2021, sur un total de 17238 victimes, soit 27 %, et 46 tués sur 139, soit 33 %. Cette part est de 36 % pour cette famille de départements, et de 23 % pour la France métropolitaine (page 163 bilan ONISR 2021).

Durant ce quinquennat les 2RM sont le mode majoritaire des personnes tuées de la classe d'âge 25-44 ans, mais aussi des victimes du risque routier professionnel, que ce soit pour le déplacement domicile travail (40%) ou bien en utilisation professionnelle (33%).

4.1.4. Enjeu : « les risques professionnels routiers »

On déplore 3078 victimes usagers en déplacement professionnel (mission ou trajet domicile-travail) dont 12 tués ; et 47 tués au total si l'on compte l'ensemble des accidents dont l'un des usagers était en déplacement professionnel. Au niveau de Paris et petite couronne, il y a eu 20468 victimes usagers en déplacement professionnel dont 64 tués ; et 252 tués si l'on compte l'ensemble des accidents dont l'un des usagers était en déplacement professionnel.

Selon le bilan ONISR 2021 (page 137) au niveau national, le refus de priorité et le non-respect d'un stop ou de feu tricolore est pour 25 % d'entre eux à l'origine des accidents professionnels encore plus que la vitesse excessive (12%).

4.1.5. Enjeu : « les mobilités douces (la marche) »

Comme les éléments chiffrés l'ont démontré dans les pages précédentes, il est apparu qu'en Seine-Saint-Denis les usagers victimes en mobilité douce sont pour la plupart piétons. On dénombre un total de 59 tués en modes doux, dont 47 piétons et 3 EDPsm, représentant 36 % des tués sur la période 2017-2021. Parmi ceux-ci, 12 l'ont été sur autoroute. On relève un taux de 38 % de tués piétons (et EDPsm) au niveau de cette famille de départements, et 15 % en France métropolitaine.

Dans la très grande majorité des cas, la victime piéton n'était pas à l'origine de l'accident. Par ailleurs, 38 % des piétons blessés l'ont été sur passage piéton, pour lequel l'utilisation du terme « protégé » apparaît bien comme inadapté. Ce phénomène doit attirer notre attention quant à l'analyse de l'infrastructure.

4.1.6. Enjeu : « les règles administratives liées à la conduite »

Les infractions et délits liés aux documents administratifs permettant la conduite de véhicules motorisés, permis de conduire, assurance, contrôle technique, sont très nombreuses dans le département et constituent la majeure partie des affaires routière enregistrées annuellement au sein du parquet de Justice de Bobigny.

Il convient d'évaluer l'adéquation de la réponse pénale à cette problématique prégnante, d'autant que les sanctions administratives ont été alourdies en application de la loi LOM (dite loi mobilité) et conduisent à un accroissement des suspensions administratives et des pertes de points sur le permis. Ainsi de nombreux usagers multi-infractionnistes n'ont plus de point sur leur permis mais continuent de circuler, et sont souvent auteurs de délits de fuite. Ce dernier délit après accident est également en hausse également au niveau national (cf Bilan ONISR 2021 page 138).

La peine d'immobilisation et confiscation du véhicule, même temporairement, peut être efficace dans la lutte contre cette problématique locale. La collaboration avec les services de Justice est ici, plus qu'ailleurs, essentielle.

4.2. Les orientations d'actions

les conduites à risques

Domaine	Orientation d'actions	Exemples d'Actions en découlant
Éducation, sensibilisation, formation	Aider les étudiants à se lancer dans la démarche de passage du permis de conduire	- La Commission universitaire du campus Sorbonne Paris Nord propose d'offrir des leçons de conduite aux étudiants, en appui de cette démarche, leur assurant un gain d'autonomie.
	Action de sensibilisation / étude de cas d'un accident	-Création d'un groupe de jeunes qui réfléchiraient sur un accident étant survenu à proximité de la faculté (étude de cas qui analyserait l'avant, le pendant et l'après de l'accident). Après ce travail effectué ils pourront le rapporter auprès de leurs collègues. - Peut-être convient-il de faire usage de davantage d'images chocs dans les campagnes de sensibilisation. - Cependant, le passage par une tierce personne comme victime de la route semble plus porteur que le fait de vouloir toucher directement la personne qui prend connaissance du support de sensibilisation. C'est ainsi que le spot de l'accident faisant deux tués, les parents d'un bébé seul survivant , qui se retrouve alors seul sur la route et au monde, a touché beaucoup de gens.
	Organisation d'un escape-game autour de la sécurité routière	- Les étudiants s'inscrivent par groupes (soit les plus intéressés et/ ou ceux qui ont le plus besoin d'une action de sensibilisation). - Dans le cadre du projet ESRe (via un dossier PDASR).
Infrastructure	Aménagement de l'espace public	- Améliorer l'éclairage public dans les zones considérées comme accidentogènes.
Contrôle - Sanction	Multiplier les contrôles routiers	- Immobilisation des véhicules chaque fois que possible.

Les jeunes

Domaine	Orientation d'actions	Exemples d'Actions en découlant
Amélioration de la connaissance	Apporter des informations sur les aides dont peuvent bénéficier les jeunes (bourse au permis etc...)	-Par l'intermédiaire des collègues et lycées, regrouper l'ensemble des informations via une plaquette informative) ; -S'appuyer sur l'Éducation nationale pour transmettre le message.
	Campagnes de communication	-Sur les réseaux sociaux, se rapprocher soit du département communication de la DSR, soit des lycées professionnels (ou écoles de commerce, communication ou audiovisuel).
	Diffusion d'informations au niveau communal	-Diffusion de messages sur les panneaux, numériques ou non, des communes
	Diffusion d'informations aux différents partenaires éventuels (concessionnaires, écoles de conduite,...)	-Diffuser et présenter le site de la Sécurité Routière permettant d'accéder à des supports pédagogiques comme des flyers, affiches.
Éducation, sensibilisation, formation	Proposer une aide financière aux jeunes n'ayant jamais eu d'activité professionnelle (premier emploi)	-Mise en place d'un « crédit CPF » qui consisterait à octroyer les droits CPF avant de les avoir acquis
	Création d'une réserve de la sécurité routière	-Lors de forums des associations, installation d'un stand SR réservé à cet effet
	Création d'un forum de la sécurité routière	-En partenariat avec des assureurs, services de police, pompiers, éditeurs pédagogiques, associations de victimes de la route, équipementiers EPI. -Dans un premier temps, le forum pourrait concerner 1 ou 2 établissements scolaires (de Bobigny par exemple). Les élèves devraient alors engager une réflexion sur la sécurité routière, avant et après la visite du forum.
	Sessions d'alternatives à la sanction	-Sensibilisation sur la dangerosité des comportements relevés.
	Créer un challenge départemental	-Mise en place d'un atelier « Communication sécurité routière » dans chaque collège ou lycée qui y participe. Le principe est d'engager une réflexion sur une problématique de sécurité routière. Cela consisterait à faire un travail (réalisation d'un film, d'une affiche ...) qui serait soumis au vote des élèves. -Y associer la DSR en tant que membre du jury et un représentant départemental de l'Éducation nationale.

	Action de sensibilisation	-Proposer un crash test.
--	---------------------------	--------------------------

Les deux-roues motorisés

Domaine	Orientation d'actions	Exemples d'Actions en découlant
Amélioration de la connaissance	Améliorer et diffuser la connaissance sur les caractéristiques des accidents locaux impliquant les 2RM	- Recenser les communes où se sont déroulés des accidents mortels et dresser une typologie analytique des sinistres (présomption de responsabilité ou non) : Bondy, Noisy-le-Sec, Pantin, Tremblay-en-France. -Évaluer l'importance de la circulation des 2RM dans les communes car le département est une zone de « transit » de nombreux usagers.
	Utiliser les études d'accidentalité locales en diffusant des messages	- Diffusion, sur les autoroutes, de messages de prévention basées sur les statistiques au niveau départemental. Ces messages pourraient être diffusés soit sur PMV soit sur des bâches.
	Améliorer la prise en compte de la réglementation relative à la circulation des 2RM (usagers vulnérables, informations sur la CIF et sa pratique en toute sécurité)	-Diffuser et présenter la réglementation et les recommandations en matière de sécurité auprès des entreprises, des collectivités. - Des actions de sensibilisation pourraient être mises en places dans les entreprises, financées par le dispositif de formation professionnelle notamment les opérateurs de compétences (OPCO). - Pour cela, un courrier aux entreprises pourrait être envoyé
Infrastructure	Assurer une voirie en bon état d'usage (chaussée, signalisation horizontale et verticale, éclairage), sur l'A3, A 104 et portions de l'A86.	-Sur autoroute notamment où des problématiques d'éclairage sont recensés -Déterminer les zones regroupant les problématiques de signalisation effacée, trous dans la chaussée ainsi que des parties de chaussées inondables.
	Améliorer la sécurité routière par des aménagements sur les lieux d'accidents (à court, moyen ou long terme)	-Études avec préconisations de mises en place de radars de contrôle "vitesse" sur les axes routiers reconnus comme accidentogènes.
Éducation, sensibilisation, formation	Apporter une aide au passage du permis AM (cibler des jeunes en difficultés)	-Accompagner le passage du permis AM dans des structures, encadrés par les services de police municipales.
	Sensibiliser les employeurs (entreprises)	-Proposer 1/2 journée d'action au profit des collaborateurs. Car la tranche d'âge la plus touchée (28 à 37 ans correspond à une population active).

	Diversification des zones d'évaluation de l'épreuve circulation du permis A2 et A1.	<p><i>-Harmonisation des pratiques des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière afin de diversifier les lieux d'évaluation de l'épreuve circulation.</i></p> <p><i>-Réaliser les parcours d'examen, en circulation avec au moins 3 candidats, afin de rencontrer des situations variées.</i></p>
Éducation, sensibilisation, formation	Sensibiliser les conducteurs et passagers de 2RM à l'importance du port des EPI, de l'air-bag moto.	<p><i>-Campagnes de promotion sur l'importance des EPI, du rôle de l'airbag moto.</i></p> <p><i>-Il serait pertinent que, pour circuler en 2RM, les exigences en termes d'EPI soient calquées sur celles qui existent pour l'examen.</i></p>
Contrôle - Sanction	<p>Déploiements de radars « vitesse »</p> <p>En complément de la verbalisation, mise en fourrière du 2RM ?</p>	<p><i>-Déploiement sur des zones recensées comme accidentogènes.</i></p> <p><i>-Mesure visant à retirer de la circulation un véhicule présentant un défaut d'assurance, défauts majeurs liés à l'état du 2RM, ou un comportement du conducteur avéré dangereux.</i></p>

Le risque routier professionnel

Amélioration de la connaissance	Campagne d'information	<i>-Stickers AM sur les PL (mise en œuvre à partir de 2021), efficacité de la mesure à considérer.</i>
Éducation, sensibilisation, formation	Typologie des entreprises de transports	<p><i>-lister les sociétés</i></p> <p><i>- identifier les entreprises ayant beaucoup d'employés se déplaçant en 2RM, qui est le mode le plus accidentogène des déplacements professionnels (Les 2RM sont le mode de déplacement le plus représenté dans les victimes en trajet « domicile-travail », mais également en utilisation professionnelle.)</i></p> <p><i>-la société Transdev a constaté l'utilisation du téléphone portable au volant, dont le non-usage aurait pu éviter 1 accident du fait d'une infraction d'un usager en VL. Ainsi que le franchissement de feux tricolores ou des excès de vitesse.</i></p>
	Directives de groupes de transporteurs	<i>-un bon exemple chez Transdev : contrôles inopinés des chauffeurs (stupéfiants). Ceci est un motif de licenciement car inclut dans le règlement intérieur de l'entreprise.</i>
	Actions de prévention auprès des chauffeurs de PL (addictions)	<p><i>-ce phénomène est plus impactant que pour les conducteurs de VL car le gabarit du véhicule rend les conséquences d'un accident plus graves.</i></p> <p><i>- la problématique stupéfiants est plus importante que la problématique alcool selon la PM, en même temps que la vitesse et le franchissement des feux,</i></p> <p><i>- Selon le transporteur ransdev, le fléau actuel pour les conducteurs routiers est le téléphone</i></p>
	Actions de formation auprès des ambulanciers	<i>-concernant les franchissements de feux et usage du téléphone portable.</i>
	Actions de formation auprès des apprentis	<p><i>-tenir des actions de sensibilisation auprès des apprentis, dont on remarque que les comportements routiers sont caractéristiques du métier choisi, ce qui permet de mieux cibler les actions de sensibilisation selon le métier.</i></p> <p><i>- retenir le slogan « dans un accident on est tous perdant-perdant ».</i></p>
Contrôle -	Actions de contrôles des amplitudes horaires des chauffeurs	<i>-mesures de contrôles à renforcer.</i>

Sanction	Actions de contrôles auprès des auto-écoles et VTC	<i>-documents administratifs, généraliser le guide car ce sont des professions réglementées.</i>
-----------------	--	--

Les mobilités douces (la marche)

Domaine	Orientation d'actions	Exemples d'Actions en découlant
Amélioration de la connaissance	Campagne d'information	<p>-Installer des panneaux avec des messages de prévention (piétons)</p> <p>-Lors des réunions parents-professeurs, apporter des éléments d'information concernant la réglementation et l'usage d'une trottinette</p> <p>-Apposer des affiches dans les établissements scolaires</p>
Infrastructure	Positionnement des passages piétons aux intersections	<p>-Concertation avec des gestionnaires de voirie concernant le positionnement du passage protégé : amélioration de la visibilité dans l'intersection et prise d'information des conducteurs (VL, VU et TC).</p> <p>Le gabarit de certains véhicules créant des contraintes d'angles morts.</p> <p>-Neutraliser des places de stationnements étant trop proches des intersections (zone de visibilité améliorée).</p>
	Sensibilisation à la gravité du non-respect de priorité aux passages piétons	Panneau avertissant de la sanction encourue : perte de 6 points
	Personnages Arthur et Zoé	-Dispositif permettant d'attirer l'attention des conducteurs aux abords des écoles (efficacité notable en primaire).
Éducation, sensibilisation, formation	Opérations « prise de conscience »	-Les élèves relèveraient les comportements dangereux, les irrégularités à la sortie de l'établissement scolaire (accompagnés par les services de police municipale ou nationale).
	Pérenniser les formations actuelles	-Passage du permis piéton et permis vélo pour les plus jeunes.
	Projet « IDSR junior »	-A mettre en place dans les établissements scolaires du second degré.
Contrôle - Sanction	Renforcer le respect de la priorité aux piétons	-Sanctionner le refus de priorité à des piétons engagés.

Les règles administratives liées à la conduite

Domaine	Orientation d'actions	Exemples d'Actions en découlant
Amélioration de la connaissance	<p>-Campagne d'information sur la procédure d'échange de permis de conduire étranger</p> <p>-Informations sur les conséquences d'un défaut de permis</p>	<p>-Lors de contrôles routiers de nombreux conducteurs possédant un titre de conduite étranger se retrouvent en situation de défaut de permis de conduire.</p> <p>-Faire intervenir les compagnies d'assurance (apport d'informations)</p>
Éducation, sensibilisation, formation	Procédure d'immobilisation ou mise en fourrière des véhicules	<p>Beaucoup d'utilisateurs infractionnistes pour lesquels la confiscation du véhicule est applicable, usent de stratagèmes afin d'échapper à cette peine complémentaire, par exemple en mettant leur voiture au nom d'une tierce personne, ce qui ne permet alors pas de confisquer leur voiture ne serait-ce que pour une semaine. Il conviendrait alors que la démarche suivie par la CRS Est Île-de-France en matière d'immobilisation/mise en fourrière des véhicules en cas d'infractions le requérant, soit à adopter aussi par la CANIF. Il s'agit alors d'obtenir une délégation de signature du préfet donnée au chef de la CANIF afin de faire procéder à titre provisoire, conformément à l'article L325-1-2 du Code de la route, à l'immobilisation et la mise en fourrière du véhicule intercepté.</p> <p>https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000045071419/2022-12-09</p>
	Sessions de formations complémentaires destinées aux forces de l'ordre	<p>- Dans le cadre de la formation continue initier des formations (administratives, réglementaires...).</p> <p>Dispenser aux policiers en charge du recensement des accidents, une formation afin de les sensibiliser au bon remplissage des fiches BAAC.</p>
	Stages de sensibilisation à la sécurité routière	- Proposer une modification du délai à respecter entre deux stages (par année civile, de date à date).
	Rendre obligatoire les démarches de demande de fabrication d'un titre de conduite, dans un laps de temps imparti	-Créer une infraction spécifique, avec proposition d'une amende d'un montant de 90€.
Contrôle-sanction	Centres de contrôles techniques	- Accentuer les contrôles

ANNEXES

Annexe I : Typologie des accidents

Selon l'âge et le mode de déplacement (période 2017-2021)

Victimes											
Mode de déplacement	Tranches d'âge										Total
	N/C	[0-13]	[14-17]	[18-24]	[25-34]	[35-44]	[45-54]	[55-64]	[65-74]	[75 ans et plus]	
Piéton à pied+EDP-sm	0	937	271	284	423	362	328	312	224	187	3328
EDP-m	0	5	10	19	34	37	11	3	2	0	121
Vélo	0	49	37	65	114	87	83	41	26	11	513
Cyclo	0	4	152	284	309	142	45	9	3	1	949
Moto légère	0	5	72	274	371	253	143	77	12	4	1211
Moto lourde	0	22	30	544	894	500	391	154	22	2	2559
VT	0	524	156	1596	1975	1233	895	515	172	117	7183
VU	0	16	9	117	175	148	99	40	15	6	625
PL	0	0	0	5	24	15	22	5	1	1	73
TC	0	15	5	20	54	46	41	33	16	6	236
Autres	0	33	28	106	94	66	48	24	15	7	421
Indéterminable	0	1	2	5	7	2	1	0	1	0	19
NC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	1611	772	3319	4474	2891	2107	1213	509	342	17238

Attention le total correspond à l'ensemble des accidents sans double compte.

Tués											
Mode de déplacement	Tranches d'âge										Total
	N/C	[0-13]	[14-17]	[18-24]	[25-34]	[35-44]	[45-54]	[55-64]	[65-74]	[75 ans et plus]	
Piéton à pied+EDP-sm	0	4	2	5	7	5	7	6	7	7	50
EDP-m	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Vélo	0	1	0	0	1	0	2	2	1	1	8
Cyclo	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0	4
Moto légère	0	0	1	5	5	3	1	0	0	0	15
Moto lourde	0	0	0	6	9	5	5	1	1	0	27
VT	0	1	1	8	3	3	3	5	2	1	27
VU	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	2
PL	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	4
Indéterminable	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	6	4	28	29	17	19	15	12	9	139

Annexe II : Typologie des accidents

Selon le risque (alcool, stupéfiants, vitesse...) sur la période 2017-2021

- **en considérant les accidents**

Rapport sur l'ensemble des 14 215 accidents

	Accidents où un usager a le facteur XX			
Facteur usager	Tous	Mortels	Graves non mortels	Légers
Alcool	558	16	93	449
Vitesse	1116	29	164	923
Stupéfiants	133	11	31	91
Priorité	1000	7	118	875
Téléphone et distracteur	87	1	8	78
Malaise	97	7	14	76
Somnolence - fatigue	182	0	17	165
Inattention	2541	16	254	2271
Contre Sens	156	2	29	125
Dépassement dangereux	469	9	58	402
Changement de file	901	5	74	822
Non respect distances	562	3	36	523
Médicaments	18	0	5	13
Infirmité	14	0	1	13
Suicide	4	0	1	3
Eblouissement	126	2	9	115

- **en considérant les conducteurs présumés responsables**

Ce rapport est calculé sur l'ensemble des seuls 10 070 conducteurs (hors EDP sans moteur) présumés responsables parmi les 14 215 accidents de la période 2017-2021.

Ces tableaux dénombrent le nombre d'usagers présumés responsables concernés par chaque facteur. Il est possible de renseigner jusqu'à trois facteurs par usager. Il y a donc des doubles ou triples comptes dans les tableaux. Certains usagers n'ont aucun facteur renseigné et ne sont donc pas comptabilisés dans ces tableaux.

Facteur usager	Usagers concernés	Sexe		Age								
		Femmes	Hommes	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans et +
Alcool	448	35	413		1	97	166	99	54	25	6	
Vitesse	975	168	807	5	25	338	333	148	68	40	15	2
Stupéfiants	109	6	103		3	40	40	19	6	1		
Priorité	793	163	629	2	33	189	240	148	96	56	18	7
Téléphone et distracteur	57	11	46		2	16	23	7	7	1		1
Malaise	82	22	60	1		6	20	11	16	11	10	7
Somnolence - fatigue	158	39	119		1	38	51	22	21	19	3	3
Inattention	1885	401	1484	6	32	397	544	380	261	158	66	35
Contre Sens	130	20	110	2	5	36	40	21	13	8	3	2
Dépassement dangereux	367	22	345	1	18	109	103	71	36	21	7	
Changement de file	697	141	556	1	12	164	202	152	93	51	15	4
Non respect distances	474	86	388		10	101	143	108	56	41	11	2
Médicaments	14	5	9			1	2	2	4	1	4	
Infirmité	7		7				2		1			4
Suicide	1		1				1					
Eblouissement	109	34	75			24	28	12	23	9	4	9
Autre cause	1590	325	1265	2	21	368	449	340	224	124	45	14

Facteur usager	Usagers concernés	Mode de déplacement										
		Piétons	Vélos	Cyclos	Motos légères	Motos lourdes	VT	VU	PL	TC	Autres	N/C
Alcool	448		6	10	18	25	299	62	3	1	21	1
Vitesse	975		5	55	56	141	567	101	13		26	2
Stupéfiants	109		1	6	9	7	62	13	3		7	
Priorité	793		26	85	41	40	459	87	2	7	36	1
Téléphone et distracteur	57		2	7		4	32	7	1		3	
Malaise	82		1	1		1	67	9	1	1	1	
Somnolence - fatigue	158		3	2	2	10	112	19	4	3	3	
Inattention	1885		46	110	69	146	1117	214	76	18	73	2
Contre Sens	130		11	21	4	15	52	8	1	1	11	
Dépassement dangereux	367		6	71	70	100	94	16	2		6	1
Changement de file	697		10	30	23	57	434	64	56	3	17	1
Non respect distances	474		6	32	17	63	263	56	21	3	10	
Médicaments	14				2	1	10				1	
Infirmité	7						5		1		1	
Suicide	1						1					
Eblouissement	109		1	1		7	71	17	3	2	7	
Autre cause	1590		23	59	89	253	844	164	78	10	61	2

Annexe III : Arrêtés préfectoraux



Direction de la Citoyenneté et de la Légalité
Bureau de la Réglementation

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL N° 2021/2107 DU 29 JUILLET 2021 PORTANT ÉTABLISSEMENT DU BAREME DEPARTEMENTAL FIXANT LES DUREES DE SUSPENSION DU PERMIS DE CONDUIRE

Le préfet de la Seine-Saint-Denis
Officier de la Légion d'honneur
Officier de l'Ordre National du mérite

VU le code de la route et notamment ses articles L.224-1 à L.224-10, R.224-1 à R. 224-19 ;

VU les dispositions de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite loi LOM, qui prévoient plusieurs mesures nouvelles dans un objectif de plus grande sévérité pour les conduites addictives, l'usage du téléphone en conduisant, et de protection accrue des piétons ;

VU le décret n°2020-605 du 18 mai 2020 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière qui a rendu applicables les dispositions de la loi d'orientation des mobilités ;

VU la circulaire n°12-001510-D 000090 du 7 février 2012 du ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration,

CONSIDÉRANT l'évolution de la liste des infractions au permis de conduire à sanctionner ;

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu d'actualiser l'arrêté n°2013-2913 du 25 octobre 2013 portant établissement du barème départemental fixant les durées de suspension du permis de conduire ;

CONSIDÉRANT qu'il convient d'harmoniser la durée des mesures administratives de suspension du permis de conduire sur le territoire du département ;

SUR la proposition de madame la secrétaire générale de la préfecture de la Seine-Saint-Denis ;

ARRETE

1 esplanade Jean Moulin
93007 BOBIGNY cedex
Tél. : 01 41 60 60 60
www.seine-saint-denis.gouv.fr /  Prefet93

1

ARTICLE 1^{er} : Il est établi au sein du département de la Seine-Saint-Denis, un barème départemental des suspensions administratives, après rétention à titre conservatoire du permis de conduire par les officiers et agents de police judiciaire, comme suit ;

ALCOOLEMIE (articles L. 234-1 ; L.234-8 et L.224-2 du code de la route)

Taux d'alcoolémie	Durée de la suspension	Durée de la suspension en cas de récidive
0,40 à 0,49 mg/l	3 mois	6 mois
0,50 à 0,59 mg/l	4 mois	6 mois
0,60 à 0,69 mg/l	4 mois 15 jours	6 mois
0,70 à 0,79 mg/l	5 mois	7 mois
0,80 à 0,89 mg/l	6 mois	9 mois
Plus de 0,90 mg/l	8 mois	12 mois

En cas de :

Refus de se soumettre	8 mois
Délit de fuite	12 mois
Accident mortel	12 mois
Atteinte involontaire à la vie ou à l'intégrité d'une personne susceptible d'entraîner une incapacité totale de travail personnel (article L.224-8 du code de la route)	12 mois

VITESSE (articles R.413-14 ; R.413-14-1 et L.224-2 alinéa 4 du code de la route)

Tranche de dépassement des vitesses autorisées	Vitesse autorisée < 90 km/h)	Vitesse autorisée ≥ 90 km/h et < 130 km/h	Vitesse autorisée ≥ 130 km/h	Durée de la suspension en cas de récidive
de 40 à 49 km/h	4 mois	4 mois	4 mois	6 mois
de 50 à 59 km/h	5 mois	5 mois	5 mois	6 mois
60 km/h et plus	6 mois	6 mois	6 mois	8 mois

En cas de :

Délit de fuite	12 mois
Accident mortel	12 mois
Atteinte involontaire à la vie ou à l'intégrité d'une personne susceptible d'entraîner une incapacité totale de travail personnel (article L.224-8 du code de la route)	12 mois

STUPEFIANTS (articles L.235-1 ; L.235-3 et L.224-2 du code de la route)

Barème relatif à l'usage de stupéfiants	Durée de la suspension	Durée de la suspension en cas de récidive
Conduite après usage d'un produit stupéfiant	6 mois	9 mois
Majoration lors d'un accident corporel ou d'une infraction connexe constatée lors de l'interpellation (ex : alcool)	9 mois	12 mois

En cas de :

Refus de se soumettre	8 mois
Délit de fuite	12 mois
Accident mortel	12 mois
Atteinte involontaire à la vie ou à l'intégrité d'une personne susceptible d'entraîner une incapacité totale de travail personnel (article L.224-8 du code de la route)	12 mois

En cas de :

AUTRES INFRACTIONS CONSTATEES PAR PROCES-VERBAL (articles L.224-1 et L.224-2 alinéa 4 du code de la route, usage du téléphone tenu en main et/ou non-respect des règles de croisement et/ou de dépassement, et/ou d'intersection et/ou de priorités de passage)

En cas de :

Accident mortel	12 mois
Atteinte involontaire à la vie ou à l'intégrité d'une personne susceptible d'entraîner une incapacité totale de travail personnel (article L.224-8 du code de la route)	12 mois

INFRACTIONS COMMISES SIMULTANEMENT A L'INFRACTION D'USAGE DU TELEPHONE TENU EN MAIN (articles R.224-19-1 et L.224-2 alinéa 4 du code de la route)

Infractions en matière de vitesse inadaptée, de non-respect des règles de conduite des véhicules, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage	1 mois
En cas d'antécédent pour la même infraction ou assimilée	2 mois

ARTICLE 2 : L'arrêté n°2013-2913 du 25 octobre 2013 portant barème des suspensions administratives du permis de conduire est abrogé.

ARTICLE 3 : Conformément aux dispositions des articles R.421-1 à R.421-5 du code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa publication, d'un recours contentieux soit, devant le tribunal administratif de Montreuil, 7 rue Catherine Puig 93550 Montreuil, soit sur l'application Télérecours citoyens accessible par le site [https:// www.telerecours.fr](https://www.telerecours.fr) .

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours gracieux auprès de monsieur le préfet de la Seine-Saint-Denis. L'absence de réponse dans un délai de deux mois vaut décision implicite de rejet. Le présent arrêté peut également faire l'objet d'un recours hiérarchique auprès du ministre de l'Intérieur (Délégation à la sécurité routière, 1 place Beauvau 75008 Paris). L'absence de réponse dans un délai de quatre mois vaut décision implicite de rejet.

ARTICLE 4 : La secrétaire générale de la préfecture de la Seine-Saint-Denis est chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au bulletin d'informations administratives des services de l'Etat dans le département.

Le préfet,

Le préfet de la Seine-Saint-Denis
Jacques WITKOWSKI

**ARRÊTÉ PRÉFECTORAL MODIFICATIF N° 2022-3439
DE L'ARRÊTÉ N° 2021/2107 DU 29/07/2021 PORTANT ETABLISSEMENT DU BAREME
DEPARTEMENTAL FIXANT LES DUREES DE SUSPENSION DU PERMIS DE CONDUIRE**

**Le préfet de la Seine-Saint-Denis
Officier de la Légion d'honneur
Officier de l'Ordre National du mérite**

VU le code de la route et notamment ses articles L.224-1 à L.224-10, R.224-1 à R. 224-19 ;

VU les dispositions de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite loi LOM, qui prévoient plusieurs mesures nouvelles dans un objectif de plus grande sévérité pour les conduites addictives, l'usage du téléphone en conduisant, et de protection accrue des piétons ;

VU la loi modificative n°2022-52 du 24 janvier 2022 ;

VU le décret n°2020-605 du 18 mai 2020 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière qui a rendu applicables les dispositions de la loi d'orientation des mobilités ;

VU la circulaire n°12-001510-D 000090 du 7 février 2012 du ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration ;

CONSIDÉRANT l'évolution de la liste des infractions au permis de conduire à sanctionner ;

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu d'actualiser l'arrêté n°2021/2107 du 29 juillet 2021 portant établissement du barème départemental fixant les durées de suspension du permis de conduire pour y intégrer l'infraction liée au refus d'obtempérer ;

CONSIDÉRANT qu'il convient d'harmoniser la durée des mesures administratives de suspension du permis de conduire sur le territoire du département ;

SUR la proposition de monsieur le secrétaire général de la préfecture de la Seine-Saint-Denis ;

ARRÊTE

ARTICLE 1^{er} : La sanction au refus d'obtempérer au barème départemental des suspensions administratives, après rétention à titre conservatoire du permis de conduire par les officiers et agents de police judiciaire, est intégrée comme suit ;

REFUS D'OBTEMPERER (articles L. 224-1 ; L.224-2 ; L. 233-1 et L. 233-1-1 du code de la route)

Refus d'obtempérer commis dans les conditions prévues à l'article L. 233-1	6 mois
---	--------

En cas de :

Accident mortel	12 mois
Accident ayant occasionné un dommage corporel	12 mois
Refus d'obtempérer commis dans les conditions prévues à l'article L. 233-1-1	12 mois
Refus d'obtempérer commis dans les conditions de conduite sous l'empire d'un état alcoolique, de conduite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants et de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues aux articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2.	12 mois

ARTICLE 2 : Les autres dispositions de l'arrêté préfectoral n°2021/2107 du 29 juillet 2021 restent inchangées et forment un tout indivisible avec les présents.

ARTICLE 3 : Le secrétaire général de la préfecture de la Seine-Saint-Denis est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au bulletin d'informations administratives des services de l'Etat dans le département.

Le préfet,

Le Secrétaire général de la Seine-Saint-Denis

Jacques WITKOWSKI

Annexe IV : le refus d'obtempérer

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
ET DES OUTRE-MER

Délégation à la sécurité routière

**Note d'information du 21 mars 2023
relative au renforcement de la lutte contre le refus d'obtempérer
à une sommation de s'arrêter lors d'un contrôle routier**

NOR : INTS2212222N

*La déléguée interministérielle à la sécurité routière, déléguée à la sécurité routière
à
M. le préfet de police de Paris, Mme la préfète de police des Bouches-du-Rhône,
Mmes et MM. les préfets de département*

Pièces jointes :

- Tableau récapitulatif des mesures renforçant la répression du refus d'obtempérer
- Modèles d'avis de rétention et d'arrêté préfectoral de suspension

La loi du 24 janvier 2022 relative à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure prévoit de renforcer la lutte contre le refus d'obtempérer à une sommation de s'arrêter. La présente note vise à informer sur ces dispositions et à communiquer les modèles et de suspension du permis de conduire mis à jour.

L'article 11 de la loi n° 2022-52 du 24 janvier 2022 relative à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure aggrave la répression du refus d'obtempérer à une sommation de s'arrêter, afin d'assurer une meilleure protection des agents habilités à constater les infractions au code de la route. Vous trouverez en annexe 1 un tableau récapitulant les principales mesures contribuant à renforcer la répression du refus d'obtempérer à une sommation de s'arrêter.

Du point de vue opérationnel, ces dispositions classent d'abord le délit de refus d'obtempérer au rang des infractions dont le constat impose la rétention immédiate du permis de conduire, permettant au représentant de l'Etat dans le département de notifier dans le délai de soixante-douze heures un arrêté de suspension provisoire pour une durée ne pouvant excéder six mois (articles L. 224-1 et L. 224-2 du code de la route), voire un an en cas de refus d'obtempérer aggravé (articles L. 224-2 et L. 224-8 du code de la route). Les modèles d'avis de rétention et d'arrêtés préfectoraux de suspension du permis de conduire figurent en annexe 2 et sur l'intranet des circulaires du ministère.

Les dispositions de l'article précité ajoutent expressément le refus d'obtempérer simple au rang des infractions suite au constat desquelles les officiers ou agents de police judiciaire peuvent, avec l'autorisation préalable donnée par tout moyen du représentant de l'Etat dans le département où l'infraction a été commise, faire procéder, à titre provisoire pour une durée de sept jours, à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule dont l'auteur s'est servi pour commettre l'infraction (article L. 325-1-2 du code de la route).

Afin de mettre en œuvre ces dispositions, je vous invite à donner aux forces de sécurité intérieure vos directives en fonction de la politique de contrôle routier locale. Il vous appartiendra d'élaborer, en concertation avec les forces de sécurité intérieure et le procureur de la République territorialement compétent, une échelle spécifique des durées de suspensions administratives pour les infractions relatives au refus d'obtempérer au regard des spécificités de la délinquance routière dans votre département.

Vous voudrez bien me rendre compte des difficultés rencontrées dans la mise en œuvre des ces instructions.

Je vous remercie de votre engagement en faveur de la sécurité des agents et militaires habilités à procéder aux contrôles en bord de route.

Fait le 21 mars 2023.

La déléguée à la sécurité routière,

F. Guillaume

ANNEXE 1 : Tableau récapitulatif des mesures renforçant la répression du refus d'obtempérer

AVANT	APRES	CODES NATINFS ET REFERENCES
	Refus d'obtempérer simple	
1 an d'emprisonnement et 7500 € d'amende	2 ans d'emprisonnement et 15 000 € d'amende	I. de l'article L. 233-1 du code de la route NATINF : 50
Régime des peines de droit commun	Cumul de la peine sans possibilité de confusion, avec les peines prononcées pour les autres infractions commises à l'occasion de la conduite du véhicule	II. de l'article L. 233-1 du code de la route
Peine complémentaire de suspension du permis de conduire pouvant être assortie du sursis ou limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle (permis blanc)	Suppression de la possibilité d'assortir la peine du sursis et du permis blanc	1° du III. de l'article L. 233-1 du code de la route
Peine complémentaire de confiscation « d'un ou de plusieurs véhicules appartenant au condamné »	Ajout d'une peine complémentaire de confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est propriétaire ou s'il en a la libre disposition (sous réserve de garantie pour les tiers de pouvoir en revendiquer la propriété de bonne foi)	5° du III. de l'article L. 233-1 du code de la route
	Refus d'obtempérer aggravé	
Refus d'obtempérer exposant directement autrui à un risque de mort ou une infirmité permanente : 5 ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende	Refus d'obtempérer exposant directement autrui à un risque de mort ou infirmité permanente : 5 ans d'emprisonnement et 75 000 € d'amendes	1 ^{er} alinéa du I. de l'article L. 233-1-1 du code de la route NATINF : 25124
	Refus d'obtempérer exposant un agent en charge du contrôle à un risque de mort ou infirmité permanente : 7 ans et 100 000 € d'amende.	2 ^{ème} alinéa du I. de l'article L. 233-1-1 du code de la route NATINF : 34489
Peine complémentaire facultative de confiscation « d'un ou de plusieurs véhicules appartenant au condamné »	Confiscation obligatoire sauf motivation spéciale du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est propriétaire ou s'il en a la libre disposition (sous réserve de garantie pour les tiers de pouvoir en revendiquer la propriété de bonne foi)	2° du II de l'article L. 231-1-1 du code de la route
Peine complémentaire facultative d'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant 5 ans au plus	Annulation de plein droit du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant 5 ans au plus du permis de conduire de plein droit	III. de l'article L. 231-1-1 du code de la route
	Récidive	
	Refus d'obtempérer simple et aggravé assimilés aux délits de défaut de permis de conduire, conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou après usage de stupéfiants, grand excès de vitesse en récidive	Article L. 132-16-2 du code pénal NATINF : 34490
Refus d'obtempérer simple : peine complémentaire facultative d'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant cinq ans au plus	Refus d'obtempérer simple : confiscation obligatoire sauf motivation spéciale du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est propriétaire ou s'il en a la libre disposition (sous réserve de garantie pour les tiers de pouvoir en revendiquer la propriété de bonne foi) et annulation de plein droit	I. et II. de l'article L. 233-1-2 du code pénal
	du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant 3 ans au plus	
Refus d'obtempérer aggravé : Pas de peine spécifique prévue en cas de récidive	Refus d'obtempérer aggravé : annulation de plein droit du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant 10 ans au plus	III. de l'article L. 233-1-2 du code pénal

Annexe V : Les suspensions prononcées par le préfet de Seine-Saint-Denis en 2022

STATISTIQUES SUSPENSIONS BOBIGNY ET RAINCY 2022

MOIS	ALCOOLEMIE	STUPEFIANTS	VITESSE	TELEPHONE	ACCIDENT MORTEL	TOTAL	SUSPENSIONS NON PRISES					TOTAL	ETHYLOTEST ANTI-DEMARRAGE	IMMOBILISATIONS
							RESTITUE A L'USAGER (*)	HORS DELAIS. PV NON TRANSMIS POUR PROCEDURE CONTRADICTOIRE	AVIS DE RETENTION MAL REDIGE (**)	TAUX D'ALCOOLEMIE NON INDIQUE	AUTRE (***)			
janvier	47	18	29	0	0	94	1	2	2	0	0	5	0	0
Fevrier	36	36	7	3	1	83	0	3	2	0	2	7	0	0
mars	35	35	32	2	0	104	0	2	1	5	1	9	1	0
avril	31	21	22	1	0	75	0	0	0	0	1	1	0	0
mai	33	35	33	1	0	102	0	0	2	0	0	0	0	0
juin	35	32	31	1	0	99	1	0	1	0	1	3	0	0
juillet	36	26	4	4	0	70	1	2	1	2	1	7	0	0
Aout	34	34	9	2	0	79	0	1	0	0	1	2	0	0
septembre	40	45	26	0	0	111	1	1	2	1	0	5	0	0
octobre	35	18	32	5	0	90	1	5	7	4	0	17	0	0
novembre	35	34	4	2	0	75	0	10	1	4	0	15	0	0
décembre	44	37	10	6	0	97	1	4	4	3	0	12	0	0
TOTAL	441	371	239	27	1	1079	6	30	23	19	7	83	1	0

(*) avis de rétention arrivé hors délais, avis de rétention mal rédigé

(**) en attente de la réclamation du permis de conduire par l'utilisateur

(***) judiciaire, hors 93, homicide involontaire, ivresse manifeste, résultats sanguins non transmis

Annexe VI : Niveau d'adéquation entre emplois et catégories socioprofessionnelles

