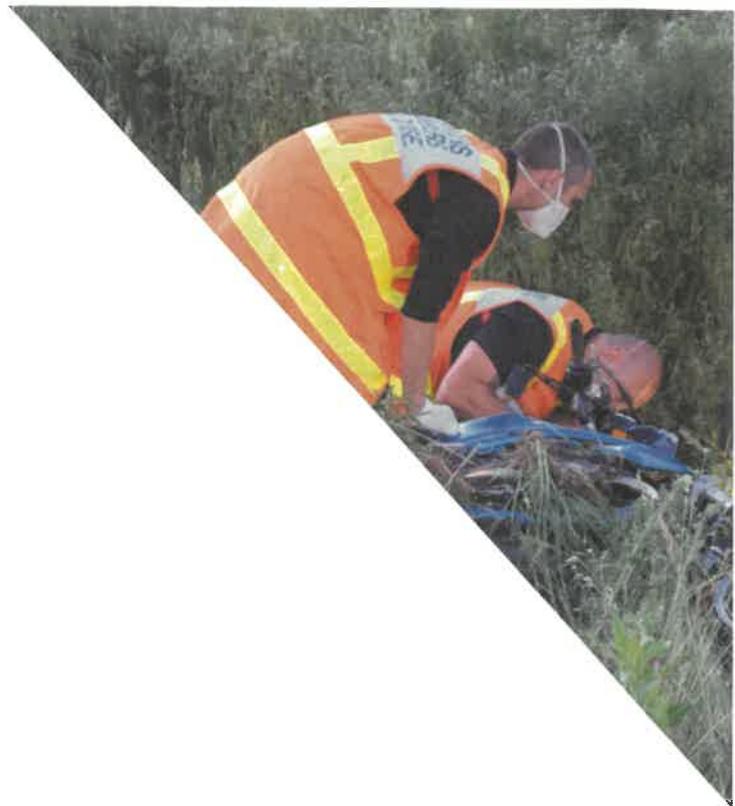




PRÉFET DU VAL-D'OISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS 2023-2027

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE**



PRÉFACE



Chaque élaboration d'une nouvelle édition du document général d'orientations est l'occasion de regarder dans le rétroviseur, et de faire le constat des effets bénéfiques obtenus grâce aux actions conjuguées de l'ensemble des acteurs de la sécurité routière.

Cet engagement a porté ses fruits puisqu'il a permis de faire baisser le nombre d'accidents de 24,86 %, le nombre de tués de 9,8 % et le nombre de blessés de 17,7 % depuis le précédent DGO couvrant les années 2013 à 2017, en comparaison avec le DGO 2018-2022.

Malgré sa population jeune et son important réseau routier (autoroutes, nationales et départementales), le département du Val-d'Oise se situe parmi les départements ayant le plus faible taux de mortalité sur ses routes (22 tués par million d'habitants, contre 47 au niveau national – taux moyen 2017-2021¹).

Durant ces cinq dernières années, dans le département, 6 020 personnes ont été blessées, dont 826 gravement et 129 personnes ont perdu la vie.

Chacun des accidents qui se sont déroulés a eu des conséquences matérielles, bien sûr, mais également humaines ; en effet, ce sont autant de traumatismes qui affectent les victimes de bien des façons.

Or, à l'analyse de l'accidentalité, il apparaît que les accidents sont la conséquence d'une erreur humaine : une inattention, une vitesse excessive, une altération des capacités due à l'alcool ou aux stupéfiants, un refus de priorité... Une simple erreur qui peut, en un instant, avoir des conséquences dramatiques, et un retentissement sur des vies.

Il est donc possible d'influer sur ces chiffres en agissant sur les comportements. C'est la raison d'être de ce document : échanger les expériences et les pratiques, et définir des orientations communes qui constitueront une boussole pour les cinq ans à venir.

Ce document a été élaboré au travers d'une démarche résolument partenariale, à laquelle ont pris part tant les forces de sécurité et de secours que le Conseil départemental, la direction des services départementaux de l'Éducation nationale, la Caisse régionale d'assurance maladie d'Île-de-France, l'Agence régionale de santé, la Direction départementale des territoires, l'association MAIF Prévention, la Mutuelle sociale agricole, la Fédération nationale des transporteurs routiers, la mutuelle des motards et les intervenants départementaux de sécurité routière. Le Parquet a également participé aux échanges.

Je remercie vivement tous ces acteurs pour leur disponibilité et leur engagement en faveur de la lutte contre l'insécurité routière.

¹ Bilan de l'accidentalité de l'année 2021 – ONISR – septembre 2022

SOMMAIRE

PRÉFACE	
1- CADRE GÉNÉRAL DE LA DÉMARCHE	4
1.1 LES OBJECTIFS DU DGO	
1.2 LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION	
2- DIAGNOSTIC TERRITORIAL	5
2.1 PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU DÉPARTEMENT	
2.2 PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS	
3- ÉVALUATION DU DGO 2018-2022	13
3.1 SUIVI DES ACTIONS PAR ENJEU	
3.2 UTILISATION DES CRÉDITS AFFECTÉS À CHAQUE ENJEU	
3.3 BILAN DES CONTRÔLES DES FORCES DE L'ORDRE	
4- ENJEUX ET ORIENTATIONS POUR 2023-2027	16
4.1 PRIORISATION DES ENJEUX SUR LE TERRITOIRE	
4.2 ORIENTATIONS D' ACTIONS	
5- MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU DGO 2023-2027	26
5.1 MISE EN ŒUVRE DANS LE CADRE DU PDASR	
5.2 SUIVI DE L'ACCIDENTALITÉ DÉPARTEMENTALE	
5.3 MODALITÉS DE SUIVI DU DGO	
SIGNATURES	27
ANNEXES	28

1 - CADRE GÉNÉRAL DE LA DÉMARCHE

1.1 LES OBJECTIFS DU DGO

Partant du constat qu'une conjugaison des réflexions permet de définir la politique locale en matière de sécurité routière, le document général d'orientations a pour objet de rassembler les acteurs de la sécurité routière.

Le DGO constitue un outil politique de programmation et de mobilisation quinquennales qui définit, après analyse des caractéristiques propres de l'accidentalité, les orientations d'action à mener au niveau local pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

1.2 LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION

Impulsée par le directeur de cabinet, sous la responsabilité du préfet, l'élaboration du DGO s'est décomposée en étapes : réunion plénière en présence de tous les partenaires, puis mise en place de groupes de travail. Trois groupes de travail ont été supervisés par l'une des trois forces de sécurité.

Au moins un intervenant départemental de sécurité routière et la coordinatrice étaient présents à chaque groupe de travail.

À l'issue des échanges et des réflexions, les fiches thématiques ont été constituées et transmises pour avis à tous les membres de la démarche d'élaboration.

Une réunion plénière a permis de présenter le document finalisé.

2 - DIAGNOSTIC TERRITORIAL

2.1 PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU DÉPARTEMENT

Situé au Nord/Nord-Ouest de Paris, le Val-d'Oise s'étend sur 1 246 km² et est entouré de six départements : l'Oise, l'Eure, les Yvelines, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et la Seine-et-Marne.



Entre ruralité et urbanisme

Le Val-d'Oise est un territoire d'une densité de 1 002 habitants/km², ce qui le situe parmi les départements les plus denses, après Paris, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne. Au 1^{er} janvier 2022, la population du Val d'Oise compte 1 249 674 habitants, dont 111 595 à Argenteuil, 66 429 à Cergy, 59 448 à Sarcelles et 43 333 à Garges-lès-Gonesse (source INSEE).

Cette population est essentiellement concentrée sur l'axe Cergy-Roissy. Le département se compose en effet d'une zone urbaine au sud-est, dans le prolongement de l'agglomération parisienne, alors que se trouvent, au nord et à l'ouest, des zones rurales et résidentielles.

Une forêt et trois grandes forêts domaniales occupent 20 % de la surface du département. Par ailleurs, 27 % des communes du département comptent moins de 500 habitants (51 communes sur 184).

Cette alternance entre ville et campagne fait la richesse du département du Val-d'Oise, mais explique également la multiplicité et les types d'accidents sur les routes.

Une population jeune

Le Val-d'Oise est l'un des deux départements les plus jeunes de France métropolitaine (avec la Seine-Saint-Denis).

En effet, 28,69 % de la population est âgée de moins de 19 ans, contre 23,42 % pour l'ensemble de la France métropolitaine. Par ailleurs, un Valdoisien sur cinq est âgé de moins de 14 ans alors que la population des 65 ans et plus ne représente que 14 % de la population du département contre 20% au niveau national.

Se déplacer dans le Val-d'Oise

Le Val-d'Oise compte :

- 70 km d'autoroute (1,38 % du réseau routier départemental) ;
- 115 km de routes nationales (2,27%) ;
- 1 108 km de routes départementales (21,89%) ;
- 3 769 km de routes communales (74,45%).

Le maillage de transport sur le département est organisé en étoile à partir de Paris - où plus d'un actif du Val-d'Oise sur deux occupe son emploi - permettant principalement des mouvements pendulaires Paris-banlieue sur des axes routiers et ferroviaires désormais en partie saturés.

Les liaisons transversales sont plus rares, même si la francilienne (routes nationales 184 et 104) permet de relier Cergy à l'aéroport de Roissy.

Selon l'INSEE, en 2019, 80,6 % des foyers possédaient au moins une voiture. 81 % des actifs valdoisiens travaillent dans une autre commune que celle de leur résidence.

Pour les trajets de moins de 5km entre le domicile et le lieu de travail, les Valdoisiens privilégient d'abord l'usage de la voiture (55,8%) avant les transports en commun (20,9%) et la marche (19,8%).

Le vélo et la moto viennent en dernier. Cette répartition varie toutefois significativement selon les parties du département, le recours à la voiture étant plus fréquent dans les secteurs situés au Nord, et plus encore dans le Vexin.

Modes de déplacement entre le domicile et le travail pour les trajets inférieurs à 5 km

en %

	Petite couronne					Grande couronne				
	Paris	Hauts de Seine	Seine-Saint-Denis	Val-de-Marne	Total	Seine-et-Marne	Yvelines	Essonne	Val-d'Oise	Total
1 - Marche	19,6	26,1	19,3	22,4	23,0	19,8	22,6	19,7	19,8	20,5
2 - Vélo	6,8	5,1	3,3	3,7	4,2	3,3	4,2	2,6	2,2	3,1
Ensemble des déplacements doux (1+2)	26,4	31,2	22,6	26,1	27,2	23,1	26,8	22,3	22,0	23,6
3 - Deux-roues motorisés	4,7	4,0	1,7	2,1	2,8	1,1	1,7	1,3	1,3	1,4
4 - Voiture	8,0	28,2	37,7	39,7	34,2	61,5	55,3	60,0	55,8	58,1
5 - Transports en commun	60,9	36,6	38,0	32,1	35,8	14,3	16,2	16,4	20,9	16,9
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Note : la distance est la distance routière en km entre le lieu de résidence et le lieu de travail.

Champ : personnes âgées de 15 ans ou plus ayant un emploi ou en apprentissage et ayant déclaré des déplacements domicile-travail inférieurs ou égaux à 5 kilomètres, France hors Mayotte.

Lecture : 21,2 % des actifs d'Île-de-France parcourant des petites distances domicile-travail ont recours à la marche.

Sources : Insee, recensement de la population 2017 ; distancier Metric – OSRM.

2.2 PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS

Dans le cadre de l'évolution des différents documents généraux d'orientations (DGO), il est essentiel de comparer quelques chiffres significatifs de l'accidentologie routière du département pour aborder le prochain document en comparant les périodes 2012-2016 et 2017-2021.

Généralités

Accidentologie générale du Val-d'Oise de 2017 à 2021

	Total	Evolution par rapport à 2012/2016
Accidents	4314	-19,30 %
Tués	138	4,50 %
Blessés	5838	-13,00 %
Blessés hospitalisés	1081	-48,00 %

Les accidents corporels et les victimes blessées ont baissé contrairement aux victimes tuées qui ont augmenté de 4,5% (+ 6).

Le nombre d'accidents corporels a baissé nettement de 19,3 % ainsi que les blessés (13%). Une forte diminution des blessés hospitalisés (-48%) est notée.

Taux moyen des personnes tuées (2017-2021) pour 1 million d'habitants

	Moyenne de personnes tuées pour le département par an	Moyenne de personnes tuées par million d'habitants par an
Val-d'Oise	28	22
France métropolitaine	32	47

La moyenne des tués par million d'habitants dans le Val d'Oise est, malgré sa population jeune et son important réseau routier, plus de 2 fois inférieure au niveau national.

Réseau routier :

Évolution par zone des forces de l'ordre des accidents corporels, des personnes blessées et des personnes décédées entre 2017-2021 et 2012-2016

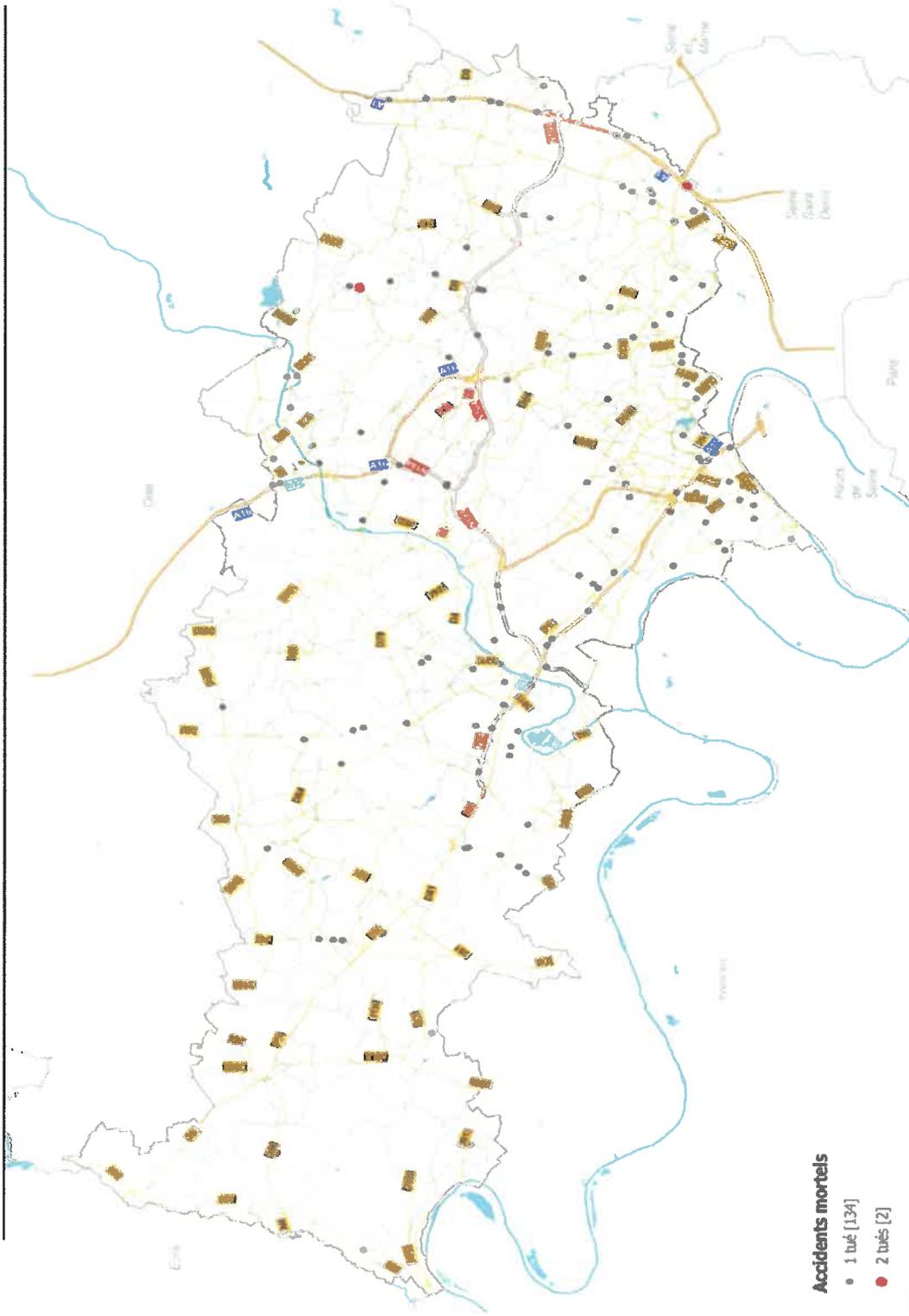
	C. R. S	Evolution par rapport à 2012-2016	GN	Evolution par rapport à 2012-2016	SP	Evolution par rapport à 2012-2016	Total	Evolution par rapport à 2012-2016
Accidents corporels	2256	8,41 %	594	39,76 %	1470	-48,46 %	4320	-19,30 %
Personnes blessées	3192	18,84 %	742	31,10 %	1920	-44,30 %	5854	-13,00 %
Personnes décédées	22	-8,33 %	56	33,33 %	60	-9,09 %	138	4,50 %

L'évolution par zone des forces de l'ordre est très contrastée. La baisse du nombre d'accidents corporels est en effet importante en zone de Police (-48,4%) alors qu'à l'inverse, on observe une hausse du nombre d'accidents corporels en zone CRS (+8,4%) et surtout en zone de Gendarmerie (+39,7%).

Le constat est similaire pour les personnes blessées. La baisse au niveau départemental (-13%) se traduit par une baisse très importante en zone de police (-44,2%) alors qu'une hausse du nombre de blessés est constatée en zone CRS (+18,8%) et en zone de gendarmerie (+31%).

Enfin, les décès sur la route connaissent une légère hausse (+4,5%), qui correspond à une forte hausse en zone de Gendarmerie (+33%) mais à une baisse en zone CRS (-8,3%) et en zone de Police (-9%).

Accidentologie mortelle 2017-2021



Accidents mortels

- 1 tué [134]
- 2 tués [2]

Source : SDAIC SIDA, version 1.0 du 2023-04-04 07:16
Auteur : DDTVA, 10/07/2023
Date : 04 juin 2023

5 0 5 10 km

Relevés

N°22_07_4446
Collection

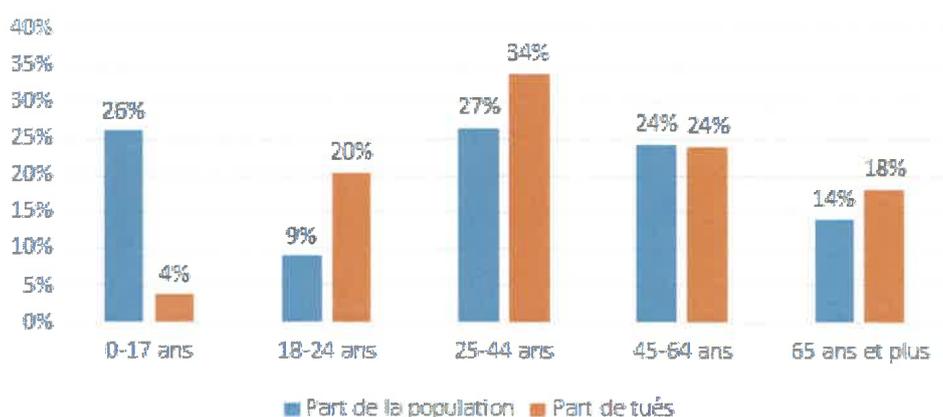
Classes d'âge

La mortalité des moins de 18 ans a très peu évolué entre ces deux périodes : 3 % de la population des victimes tuées en 2012/2016 contre 4 % en 2017/2021.

Les 18-24 ans restent quant à eux surreprésentés en 2017/2021 en terme de mortalité routière (20 % des tués alors que leur part dans la population est de 9%) et parmi les présumés responsables d'accidents mortels (29% des présumés responsables alors qu'ils représentent 9% de la population).

La mortalité des seniors (65 ans et +) est proportionnellement plus importante en 2017/2021 (18%) qu'en 2012/2016 (11%).

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

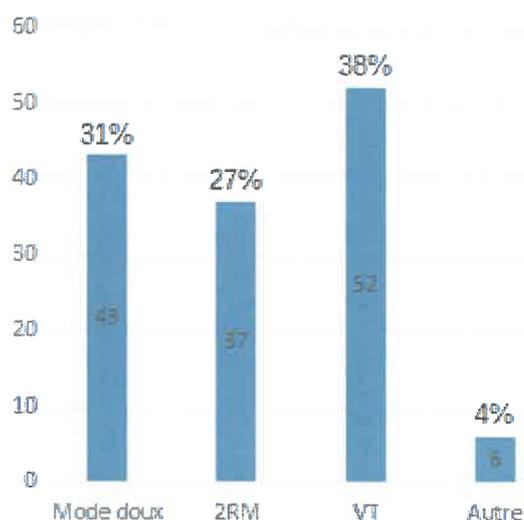


Usagers

Si la majorité des accidents corporels implique des véhicules de tourisme (soit environ 70 % des véhicules pour les deux périodes), les 2RM et les piétons sont fortement impactés dans la mortalité des victimes.

Les deux roues motorisés, enjeu prioritaire du DGO 2018/2022 représentent 27% des personnes décédées en 2017/2021 et les piétons 22,5 % .

Nombre de tués (2017-2021) par mode



Périodicité

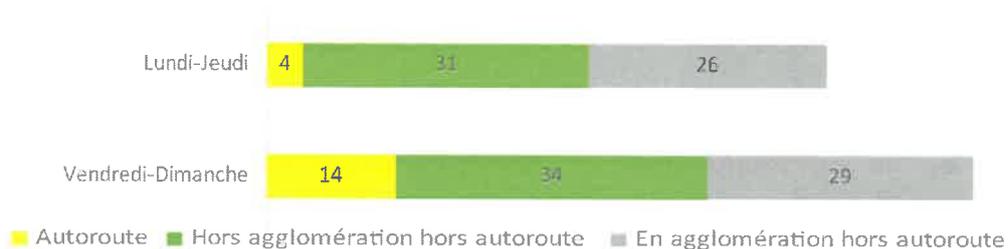
Les données relatives aux périodicités sont contrastées d'une période à l'autre et évoluent différemment.

Pour la périodicité mensuelle, de 2012 à 2016 l'accidentologie était plutôt régulière en nombre d'accidents corporels hormis la période estivale où l'accidentologie diminuait.

Pour 2017/2021, des pics importants sont enregistrés en juillet et en octobre.

Les 3 derniers jours de semaine sont par contre toujours accidentogènes et meurtriers sur les deux périodes. Ils représentent 56,5 % de l'accidentologie hebdomadaire en 2017-2021.

Nombre de tués pour la période Lundi-Jeudi/Vendredi-Dimanche selon autoroute/hors aggro/en aggro (2017-2021)



3- ÉVALUATION DU DGO 2018-2022

3.1 SUIVI DES ACTIONS PAR ENJEU

Quatre enjeux ont été définis nationalement : le risque routier professionnel, la conduite après usage de substances psychoactives (alcool et stupéfiants), les jeunes (14 à 29 ans) et les seniors (65 ans et plus).

De plus, après échanges avec les différents partenaires, quatre enjeux ont été définis localement : les deux-roues motorisés, la vitesse, les distracteurs et le partage de la voirie.

Malgré deux années n'ayant pas permis de rencontrer les usagers de la route pour des raisons sanitaires (2020 et 2021), les liens ont été maintenus et ont permis la réalisation d'actions de sensibilisation, par le biais de versements de subventions et en régie.

Le risque routier professionnel

Sur la période 2018-2022, 11 subventions ont été versées à des associations afin d'intervenir en milieu professionnel.

En 2019, avant la crise sanitaire, une journée de sensibilisation a été organisée auprès des conducteurs de bus de la société de transport TRANSDEV sur la conduite après usage de substances psychoactives.

La même année, une autre journée d'action dans un restaurant d'entreprises a permis de sensibiliser 150 salariés aux risques routiers professionnels.

En 2019 et 2022, le personnel de la préfecture a par ailleurs bénéficié de journées de sensibilisation sur les risques routiers professionnels.

Dans le Val-d'Oise, entre 2019 et 2021, 31% des présumés responsables d'accidents mortels effectuaient un trajet domicile travail ou un trajet professionnel.

La conduite après usage de substances psychoactives

Entre 2018 et 2022, 32 subventions ont été versées à des associations et des collectivités mettant en place des actions de sensibilisation à la conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou sous stupéfiants.

Diverses actions ont été mises en place en régie sur cette thématique : présence au sein d'une boîte de nuit et sur des marchés de Noël, notamment.

Les villages sécurité routière ont également été l'occasion de sensibiliser aux risques liés à la consommation d'alcool et de stupéfiant.

Sur la période 2019-2021, 24 % des présumés responsables d'accidents mortels avaient consommé des substances psychoactives (alcool et stupéfiants).

Les jeunes (14 à 29 ans)

Sur la période 2018-2022, 87 subventions ont été versées à des associations et des collectivités mettant en place des actions de sensibilisations auprès des jeunes de 14 à 29 ans, au sein des collèges, lycées, CFA, structures de quartier.

Outre les interventions en milieu scolaire gérées par la DDSP et la CRS autoroutière, la coordination a mis en place des actions de sensibilisation auprès des plus jeunes : atelier Buggy-brousse, intervention visibilité au collège, atelier intergénérationnel, appui des messages pédagogiques avec l'intervention de DRAGOTTO.

Par ailleurs, une opération inédite sur le port de la ceinture dans les transports en commun, mise en place par les cars LACROIX en lien avec les forces de sécurité a permis de sensibiliser des collégiens et des lycéens sur la sécurité dans un transport en commun.

Pour mémoire, 29 % des présumés responsables d'accidents mortels sur la période 2019-2021 ont entre 18 et 24 ans.

Les séniors

Sur la période 2018-2022, 17 subventions ont été versées à des associations et des collectivités mettant en place des actions de sensibilisation auprès des seniors, tant sur le code de la route que sur la circulation piétonne.

En étroite collaboration avec l'association AGIR ABCD, des actions ont été menées auprès de séniors en 2018 et 2019, qui ont bénéficié de sessions de remise à niveau sur le code de la route et sur le risque piétonnier.

Quant à l'atelier intergénérationnel organisé en 2022 apportant une approche intéressante, il sera sans doute reconduit.

Sur la période 2017-2021, parmi les 24 personnes de plus de 65 ans décédées dans un accident mortel, 14 étaient des piétons.

Les deux-roues motorisés

Sur la période 2018-2022, 29 subventions ont été versées à des associations et des collectivités mettant en place des actions de sensibilisation à destination des motards, ou futurs motards.

Les quinzaines des usagers vulnérables ont été l'occasion de mettre l'accent sur les motocyclistes : journée moto (divers ateliers et parcours encadré par les forces de sécurité), stand village sécurité routière et alternative à la sanction.

Les deux-roues motorisés représentaient 34 % des tués en 2012/2016. Même si cela reste encore très élevé, ils ne représentent plus que 27% des personnes décédées en 2017/2021 (soit une baisse de 7 points), ce qui correspond à 8 vies humaines épargnées par rapport à la période précédente (37 décès au lieu en deux-roues motorisés de 45).

3.2 UTILISATION DES CRÉDITS AFFECTÉS À CHAQUE ENJEU

Enjeux	Crédits affectés (en euros)
Risque routier professionnel	16 652
Conduite après usage de substances psychoactives	42 774
Jeunes (14-29 ans)	148 085
Séniors (65 ans et plus)	18 250
Deux-roues motorisés	79 735

3.3 BILAN DES CONTRÔLES DES FORCES DE SÉCURITÉ

Durant la période 2018-2022, les trois forces de sécurité ont procédé à :

- 244 503 contrôles alcoolémie (taux de positivité de 3,58 %) ;
- 30 171 contrôles stupéfiants (taux de positivité de 21,28 %).

De plus, 33 150 excès de vitesse ont été relevés et 10 419 permis ont été retirés par la préfecture du Val-d'Oise.

4- ENJEUX ET ORIENTATIONS POUR 2023-2027

4.1 PRIORISATION DES ENJEUX SUR LE TERRITOIRE

En plus des quatre enjeux définis au niveau national (les deux-roues motorisés, les conduites à risques, les nouveaux modes de mobilité et le risque routier professionnel), et à la lumière de l'accidentologie et des problématiques rencontrées dans le Val-d'Oise, trois enjeux supplémentaires ont été retenus dans ce DGO pour les années 2023-2027 :

Les jeunes (tous les usagers jusqu'à 25 ans)

Les 18-24 ans restent surreprésentés sur la période 2017-2021 en terme de mortalité routière (20 % des tués alors que leur part dans la population est de 9%) et parmi les présumés responsables d'accidents mortels (29% des présumés responsables alors qu'ils représentent 9% de la population).

Qu'ils soient piétons, cyclistes, utilisateurs d'un engin de déplacement personnel motorisé, conducteurs d'un deux-roues motorisé, d'un véhicule léger ou d'un poids-lourd, les plus jeunes sont toutefois et heureusement les plus réceptifs aux messages de bons comportements.

Il convient donc de poursuivre et de renforcer la politique de prévention réalisée par la coordination départementale de sécurité routière, les associations, les collectivités locales, mais aussi les forces de sécurité intérieure.

L'inattention et les distracteurs

Bien que ces problématiques soient intégrées à l'enjeu relatif aux conduites à risques, au vu de l'accidentologie du Val-d'Oise, il est nécessaire qu'elles en soient extraites pour être considérées indépendamment.

En effet, les analyses des accidents mortels montrent l'importance de l'inattention et de l'usage de distracteurs lors de la conduite. 15 % des présumés responsables d'accidents mortels sur la période 2019-2021 ont en effet fait preuve d'inattention ou fait usage d'un distracteur.

La fraude documentaire

Les forces de sécurité et les services préfectoraux constatent une augmentation du nombre de fraudes : de la fausse attestation de réussite à un examen à l'usurpation d'identité, en passant par la fausse carte d'enseignant de la conduite, ces fraudes ont des conséquences sur la conduite des usagers de la route.

Cet enjeu induit un maillage important entre les services administratifs, les forces de sécurité et le Parquet.

4.2 ORIENTATIONS D' ACTIONS

Les fiches ci-après détaillent, pour chaque enjeu, les modalités et les orientations d'action.

LES DEUX-ROUES MOTORISÉS

MODALITÉS D'ACTION :

Prévention
Sensibilisation
Communication
Contrôle et sanction

PUBLIC(S) VISÉ(S) :

Usagers de deux-roues motorisés : cyclomoteurs, motocyclettes et scooters
Automobilistes

ORIENTATIONS D' ACTIONS :

Prévention :

- * Rappeler la réglementation sur la circulation inter-files : les tolérances et les limites.
- * Insister sur le danger lors des remontées de files, notamment en vitesse excessive.
- * Solliciter l'installation de panneau annonçant la circulation inter-files auprès des gestionnaires de voirie.
- * Rappeler l'importance du port des EPI : outre les équipements obligatoires, promouvoir le port de blouson et de chaussures spéciales moto, ainsi que le gilet airbag. Promouvoir le port d'équipement réfléchissant lors de la circulation nocturne.

Sensibilisation :

- * Sensibiliser les conducteurs de 2RM électriques sur l'importance d'être entendu en circulation (ajout de bruiteur par ex.).
- * Poursuivre les journées « reprise de guidon ».
- * Mettre en place une journée « prise de guidon » à destination des jeunes permis en utilisant la piste d'examen à Osny par exemple, ou en parcours.
- * Intervenir dans les établissements scolaires, particulièrement concernés, sur la thématique du rodéo-moto, en s'appuyant sur des spots vidéos.
- * Mettre en place et valoriser des opérations « pilotes vertueux » permettant de récompenser les motocyclistes adoptant une conduite responsable.
- * Proposer aux collèges et lycées la prestation réalisée par un cascadeur, type DRAGOTTO.

Communication :

- * Exposer un cyclomoteur détruit lors des actions de sensibilisation à destination des conducteurs de 2RM, afin d'appuyer les messages de prévention.
- * Communiquer sur les réseaux sociaux de la préfecture toute action de sensibilisation ou de contrôle à destination des 2RM.

Contrôle/sanction :

- * Mettre en place des opérations d'alternative à la sanction à destination des conducteurs changeant de file sans mettre le clignotant : leur rappeler les risques pour les 2RM.
- * Poursuivre les opérations de contrôle de vitesse intégrant les 2RM ; la perte de contrôle est un facteur prépondérant dans les accidents mortels.

LES CONDUITES À RISQUES

(alcool, stupéfiants, vitesse, non respect des priorités)

MODALITÉS D'ACTION :

Prévention
Sensibilisation
Communication
Contrôle / sanction

PUBLICS VISÉS :

L'ensemble des usagers de la route

ORIENTATIONS D' ACTIONS :

Prévention :

- * Rappeler les taux infractionnels et délictuels et les risques encourus en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique.
- * Rappeler les risques encourus en cas de conduite après la consommation de stupéfiants.
- * Identifier les axes dont la vitesse maximale est peu respectée : travail en collaboration avec les gestionnaires de voirie sur des aménagements, installation de radars pédagogiques, de radars chantiers ou fixes le cas échéant.
- * Analyser les accidents résultant d'un non-respect des priorités et identifier les axes nécessitant une amélioration de la signalisation ou un aménagement le cas échéant.

Sensibilisation :

- * Organiser des opérations d'alternative à la sanction (vitesse, non respect des distances de sécurité), une fois par an.
- * Mettre en place un village sécurité routière (addictions, vitesse, distance de sécurité), une fois par an.
- * Encourager l'auto-contrôle (alcool).
- * Renouveler les campagnes sur les risques liés aux addictions et à leurs effets sur la conduite (champ visuel, temps de réaction, réflexe, etc.).
- * Promouvoir l'éco-conduite.
- * Sensibiliser davantage les conducteurs aux notions de freinage et de

distances de sécurité et aux conséquences de vitesses inadaptées.

* Informer sur les risques de la conduite en ayant fait usage de protoxyde d'azote.

Communication :

* Communiquer sur les réseaux sociaux sur les opérations de sensibilisation et sur les opérations de contrôle.

* Développer la communication auprès des jeunes, notamment via la distribution de flyers à la sortie de lieux choisis (fast-foods, discothèques, etc.).

Contrôle/sanction :

* Intensifier les contrôles routiers sur les axes dont la vitesse maximale réglementaire ou autorisée est peu respectée.

* Analyser les axes accidentogènes et solliciter si besoin l'installation d'un radar-chantier auprès de la DDT.

* S'assurer du respect de la réglementation applicable aux établissements servant de l'alcool (notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest).

* Développer les contrôles spécifiques et l'éthylotest antidémarrage à l'égard des réitérants tant dans le cadre administratif que judiciaire.

* Organiser et renforcer les contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs.

LES NOUVEAUX MODES DE MOBILITE DITE « DOUCE » *(vélos, EDPM et marche)*

MODALITÉS D'ACTION :

Prévention
Sensibilisation
Contrôle / sanction

PUBLIC(S) VISÉ(S) :

Cyclistes
Usagers d'engin de déplacement personnel motorisé (EDPM)
Piétons – seniors en particulier

ORIENTATIONS D' ACTIONS :

Prévention :

* Rappeler les équipements obligatoires sur un vélo et un EDPM (porter une attention particulière sur cette dernière catégorie, ces usagers semblant peu

informés).

* Solliciter le concours des polices (inter)communales.

* Inciter au développement d'infrastructures favorisant les déplacements des usagers vulnérables.

Sensibilisation :

* Inciter au port d'éléments rétro-réfléchissants cyclistes et EDPM : village sécurité routière et présence lors des événements en lien avec la mobilité douce.

* Poursuivre la sensibilisation à destination des seniors sur l'importance d'être vu et la vigilance : interventions en CCAS, maisons de retraite, marchés...

* Développer des actions intergénérationnelles sur la circulation urbaine.

* Mettre en place des actions dédiées aux EDPM : stand placé dans une zone urbaine à fort passage, afin d'échanger sur les équipements de sécurité.

Contrôle / sanction :

* Sanctionner davantage les usagers EDPM circulant sur les trottoirs. Remontées statistiques de ces verbalisations. Sensibiliser les polices inter(communales) sur ces infractions.

* Réaliser des contrôles préventifs des bicyclettes (éclairage, pneus...).

LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

MODALITÉS D'ACTION :

Prévention

Sensibilisation

Communication

Contrôle et sanction

PUBLIC(S) VISÉ(S) :

- chefs d'entreprises / services RH

- salariés

- lycéens en cursus professionnel en lien avec le transport routier

ORIENTATIONS D' ACTIONS :

Collaborer avec les clubs d'entreprises et grandes sociétés implantées dans le Val-d'Oise afin de :

* Travailler avec les chefs d'entreprises sur : l'intégration de tests stupéfiants et alcool dans les règlements intérieurs / l'obligation d'une présentation régulière de son permis de conduire / les formations sécurité auprès des

employés / le financement par l'entreprise aux permis en intégrant un volet sécurité routière.

* Sensibiliser les chefs d'entreprise sur : l'état des véhicules / la surcharge / la fatigabilité (amplitude horaire notamment) / l'usage du téléphone professionnel / le coût d'un accident de travail ou de trajet / le taux de cotisation ajusté en fonction du nombre d'accidents.

* Inciter les chefs d'entreprise à signer la « charte des 7 engagements pour une route plus sûre » (médiatiser la signature).

* Valoriser le plan déplacement entreprises.

Développer le partenariat avec la CRAMIF qui doit :

* Relayer les actions des pouvoirs publics auprès des entreprises en ce qui concerne la présentation de la cartographie des accidents graves.

* Sensibiliser les entreprises à la réglementation routière actuelle et future (trottinettes...).

* Mettre en avant des améliorations envisagées ou réalisées pour les infrastructures afin de réduire l'accidentologie.

Actions de la CRAMIF à destination des entreprises :

* Exploitation des résultats au travers des contrats pluri-annuels d'objectifs et de moyens et définition des bonnes pratiques de prévention pour les entreprises. Continuité des actions auprès des entreprises avec le partenariat DRIETS –SPSTI-CRAMIF.

* Réaliser un RETEX sur les actions réalisées par les caisses et mise en avant des outils et publications.

* S'approprier et promouvoir les outils destinés aux entreprises.

* Impliquer l'INRS dans la réactualisation du dossier web. Transformer le DVD « rouler pour le travail » en format téléchargeable. Etudier les dispositifs d'aides à la conduite, les équipements des constructeurs, l'arrimage en sécurité. Réaliser une mission de veille sur l'activité de « quick-commerce », secteur à forte sinistralité. Communiquer sur ces sujets auprès des entreprises.

* Réaliser un état des lieux sinistralité.

Intervenir en entreprise et au sein des lycées professionnels préparant aux métiers de la route pour sensibiliser à :

* la consommation de drogues – licites ou non – et ses conséquences dans le monde professionnel ;

* l'éco-conduite ;

* l'usage des transports en commun ;

* la notion de « partage de la route » ;

* l'utilisation du smartphone au volant (notamment auprès des routiers : action partenariale avec la FNTR).

* le transport de matières dangereuses et l'importance d'un arrimage correct.

Contrôles :

* Contrôler les poids-lourds (secteur Roissy pour la CRS) : poids, vitesse, repos et alcool. Présence d'écran dans les cabines (problématique importante pour la FNTR).

VUL : poids et alcool.

* Contrôler le document unique obligatoire : intégrer la sécurité routière. Partenariat avec le pôle travail de la DDETS.

* Mettre en place des opérations d'alternative à la sanction collaborative GGD/MSA sur les problématiques pré-citées.

LES ACTIONS À MENER À DESTINATION DES JEUNES

MODALITÉS D'ACTION :

Sensibilisation
Communication
Contrôle/sanction

PUBLICS VISÉS :

Enfants / Jeunes conducteurs / Parents

ORIENTATIONS D' ACTIONS :

Sensibilisation :

- * Cibler les problématiques localement rencontrées et les intégrer au projet d'établissement.
- * Développer les ateliers de sensibilisation en milieu scolaire en partenariat avec les associations et les forces de sécurité.
- * S'appuyer sur les ambassadeurs présents dans les universités pour relayer les messages de prévention.
- * Mettre en place des interventions en auto-école par les forces de sécurité.
- * Proposer chaque année aux jeunes permis moto (18 à 25 ans) une 1/2 journée encadrée par des motocyclistes.
- * Mettre en place des actions de prévention à l'entrée des discothèques, sur les thématiques de l'alcool, de la vitesse et des stupéfiants, en partenariat avec le SDIS, le SAMU, l'ARS...

Communication :

- * Mettre à disposition des collèges, lycées, boîtes de nuit, missions locales et universités des visuels à diffuser intégrant un QR code vers une vidéo abordant une thématique différente.
- * Communiquer auprès des élèves et des parents sur la réglementation et les précautions à prendre à l'usage d'EDPM (engin de déplacement personnel motorisé).
- * Promouvoir l'utilisation des applications telles que *ethylo't'health* permettant de calculer son taux d'alcoolémie.

Contrôles/sanctions :

- * S'assurer du respect des règles de circulation aux abords des établissements

accueillant des jeunes.

* Cibler les périodes propices aux comportements dangereux des jeunes sur la route.

L'INATTENTION ET LES DISTRACTEURS

MODALITÉS D'ACTION :

Prévention
Sensibilisation / Communication
Sanction/contrôle

PUBLICS VISÉS :

Tous les usagers : (jeunes) conducteurs, piétons, cyclistes, 2RM, EDPM

ORIENTATIONS D'ACTIONS :

Prévention :

* Optimiser et simplifier la lisibilité de la signalisation. Inciter les gestionnaires de voirie à veiller à limiter les informations.

* Sensibiliser les gestionnaires de voirie (DIRIF notamment) sur le marquage peu visible en situation pluvieuse et/ou nocturne.

Sensibilisation et communication :

* Sensibiliser les plus jeunes aux risques de l'usage du téléphone au volant et même lors de la circulation piétonne ; cette démarche présente l'avantage de les sensibiliser et également de les utiliser comme transmetteurs d'informations auprès des parents.

→ Communiquer au sein des collèges, lycées, universités, discothèques, autos-écoles, missions locales.

* Informer les conducteurs qu'en cas d'accident, l'utilisation de distracteurs est un indice de leur responsabilité.

* Sensibiliser le grand public sur l'inattention au volant, à l'aide d'un réactiomètre (logiciel de simulation de conduite).

* Réaliser des sessions de formation auprès des polices inter(communales) sur la verbalisation de l'usage du téléphone au volant, afin de lutter contre la recrudescence des contestations.

Contrôles/sanctions :

Poursuivre la répression de l'utilisation des distracteurs en développant les contrôles banalisés.

LA FRAUDE DOCUMENTAIRE

MODALITÉS D'ACTION :

Communication
Contrôle/sanction

PUBLICS VISÉS :

Gérants d'auto-école
Gérants de centre de sensibilisation à la sécurité routière (CSSR)
Gérants de centres d'examen
Candidats au permis

ORIENTATIONS D' ACTIONS :

Communication :

Communiquer sur les réseaux sociaux, voire la presse locale, sur les sanctions administratives et/ou judiciaires prononcées à l'encontre des contrevenants (centres d'examens, centres de sensibilisation à la sécurité routière...).

Contrôle/sanction :

- * Poursuivre les opérations de contrôles conjoints Bureau de l'éducation routière de la DDT/section circulation du BSI de la préfecture/forces de sécurité des centres d'examen plusieurs fois par an.
- * Mettre en place des opérations de contrôles des centres de sensibilisation à la sécurité routière.
- * Former les effectifs des forces de sécurité sur la réglementation et les différentes fraudes autour du permis de conduire.
- * Développer les échanges d'informations entre les forces de sécurité et les services préfectoraux.
- * Développer les échanges d'informations entre le Parquet et les services préfectoraux.
- * Réaliser des contrôles routiers sur l'authenticité du document attestant du contrôle technique réalisé.
- * Poursuivre les actions conjointes des forces de police et du parquet sur la désignation frauduleuse lors d'infractions au code de la route.

5- MISE EN OEUVRE ET SUIVI DU DGO 2023-2027

5.1 MISE EN OEUVRE DANS LE CADRE DU PDASR

Le document général d'orientations s'appuie sur la situation locale. Il est élaboré en prenant en compte les spécificités du département, aussi bien au niveau des infrastructures routières qu'au niveau du comportement des usagers.

Déclinaison annuelle du DGO, le plan d'action et de sécurité routière (PDASR) doit par conséquent s'adapter aux particularités locales et répondre aux enjeux prioritaires.

Les appels à projets annuels envoyés en début d'année rappelleront ces enjeux. Les partenaires institutionnels et associatifs seront invités à intégrer dans leur réflexion l'accidentologie départementale.

5.2 SUIVI DE L'ACCIDENTALITÉ DÉPARTEMENTALE

Transmises de manière hebdomadaire et mensuelle par les forces de sécurité, les données permettent de situer l'accidentalité en la comparant avec les années précédentes et définir une ou plusieurs orientations d'actions.

L'observatoire départemental de sécurité routière est également un vecteur d'information et permet de suivre au plus près l'évolution de l'accidentalité.

5.3 MODALITÉS DE SUIVI DU DGO

Les groupes de travail ont été l'occasion de réaffirmer les liens entre les différents acteurs de la sécurité routière.

Les réflexions issues de ces échanges ont permis d'impulser de nouvelles idées, de nouveaux projets.

Les actions menées chaque année devront intégrer cette dynamique partenariale.

Le PDASR sera l'occasion de dresser le bilan de l'année précédente et d'ajuster les projets pour l'année à venir.



Le Préfet du Val-d'Oise

Philippe COURT



Le Procureur de la République près le Tribunal judiciaire

Pierre SENNÈS



La Présidente du conseil départemental du Val-d'Oise

Marie-Christine CAVECCHI

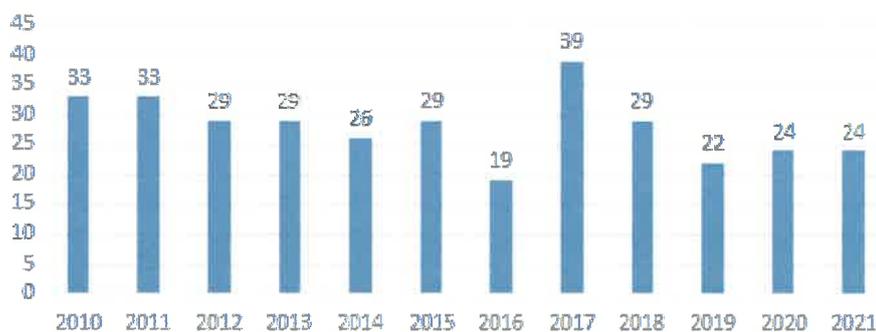
ANNEXES

MORTALITÉ ROUTIÈRE

LES VICTIMES

RESULTATS GLOBAUX	En agglo	Hors agglo	Sur Autoroute	Total
Accidents corporels	1 591	1 137	1 586	4 314
Accidents mortels	55	64	17	136
Tués	55	65	18	138
Blessés	2 022	1 532	2 284	5 838
Blessés hospitalisés	667	303	111	1 081
Blessés légers	1 355	1 229	2 173	4 757
Tués / 100 accidents	3,5	5,7	1,1	3,2

Nombre de personnes tuées (2010-2021)



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

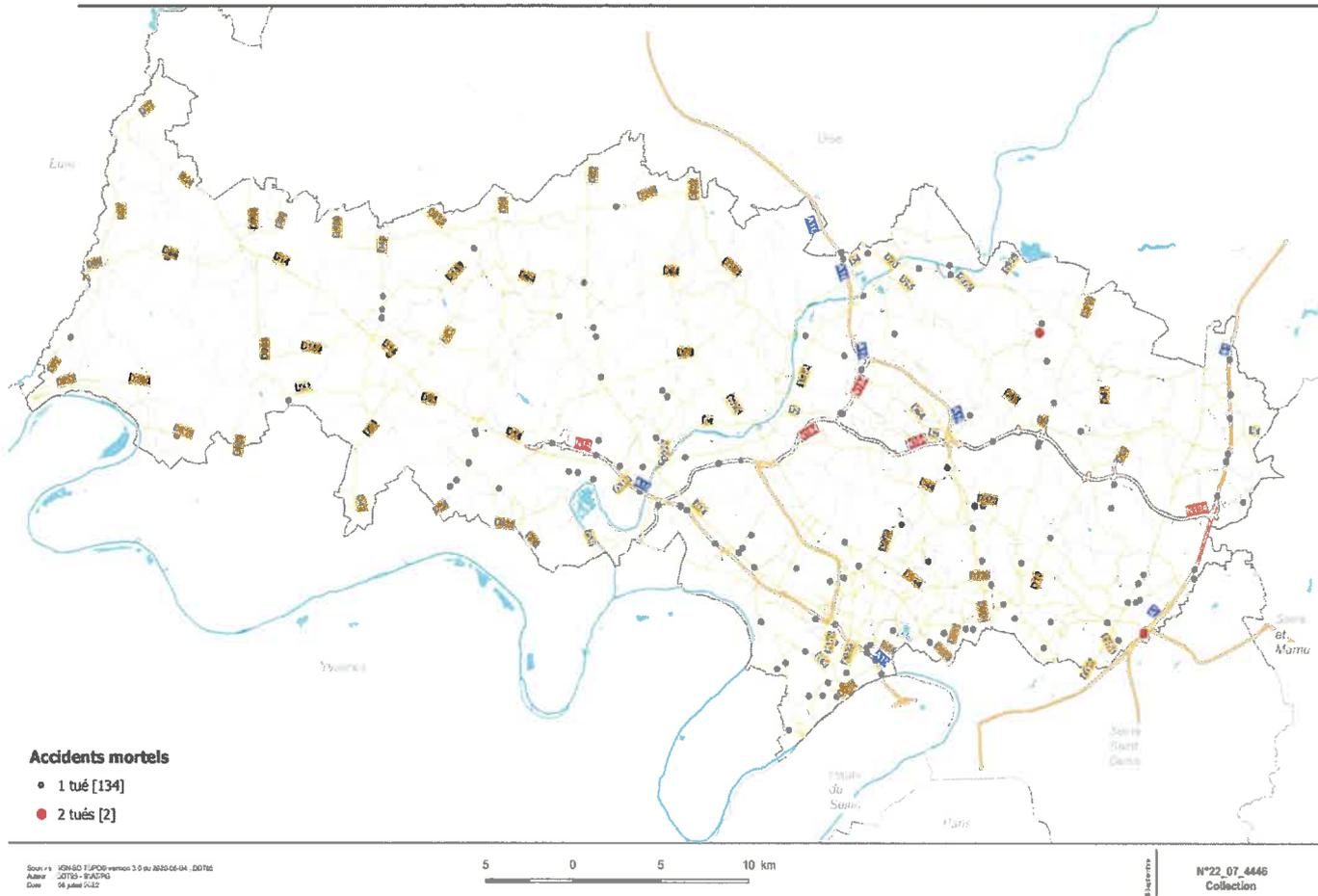
Année	Tués
2017	39
2018	29
2019	22
2020	24
2021	24
Somme :	138

Évolution récente du nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 : **9 %**

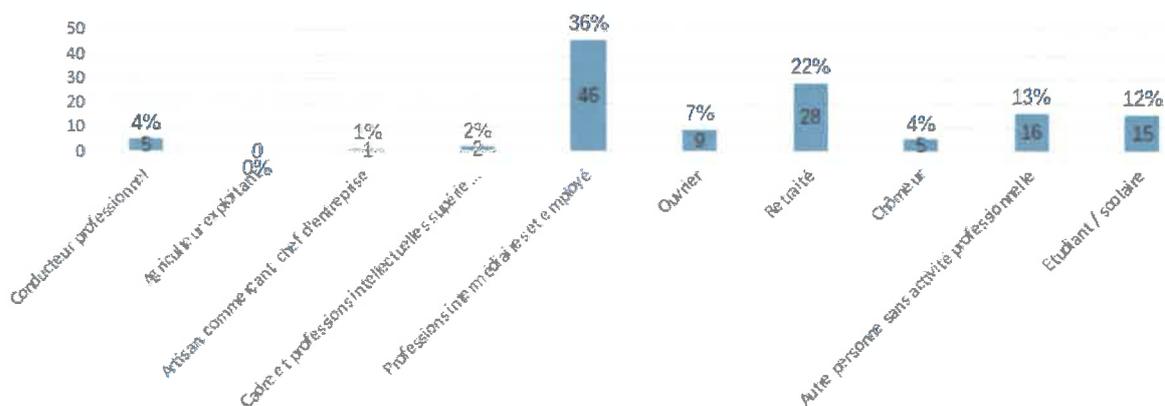
Carte des accidents mortels



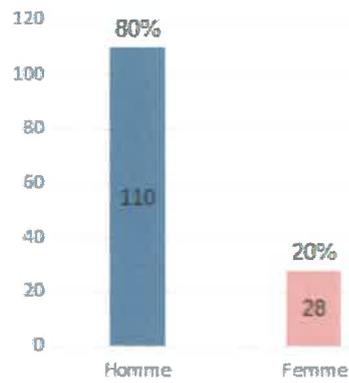
Accidentologie mortelle 2017-2021



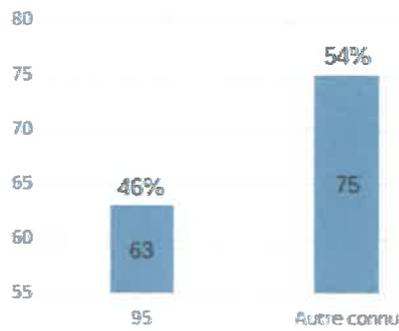
Nombre de tués (2017-2021) selon la catégorie professionnelle



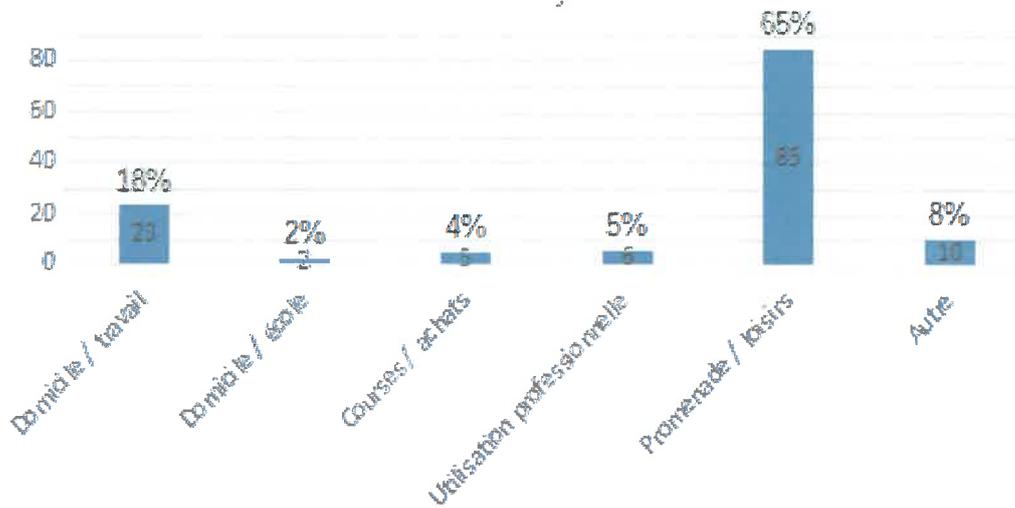
Nombre de tués (2017-2021) selon le sexe



Nombre de tués (2017-2021) selon le département de résidence



Nombre de tués (2017-2021) selon le motif du trajet

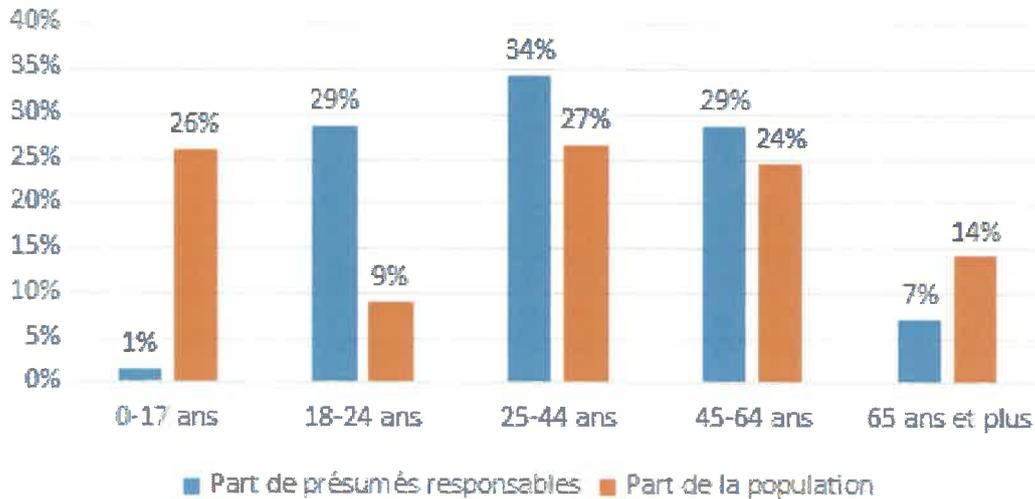


MORTALITÉ ROUTIÈRE

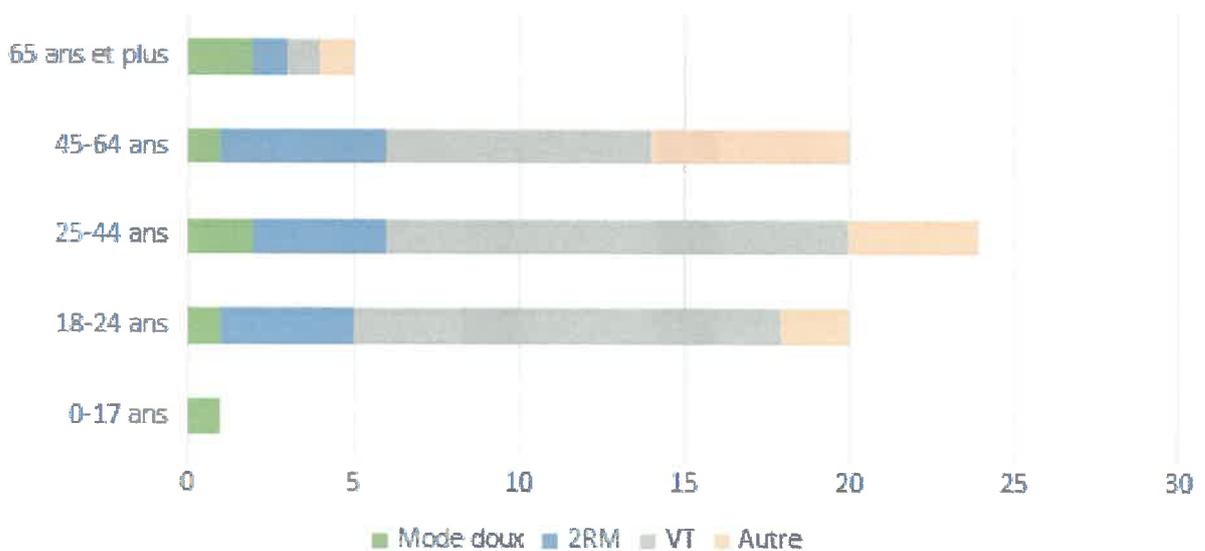
LES PRÉSUMÉS RESPONSABLES

Les caractéristiques des présumés responsables d'accidents mortels

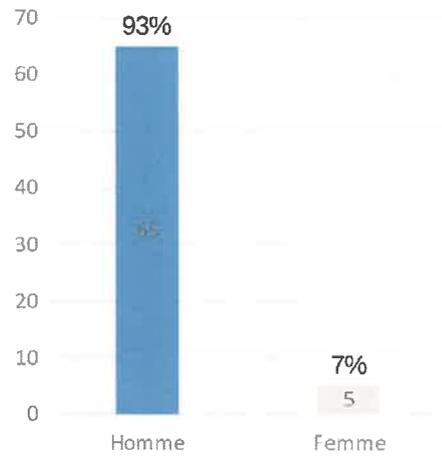
Répartition de la population par âge / Répartition des PR d'accidents mortels par âge (2019-2021)



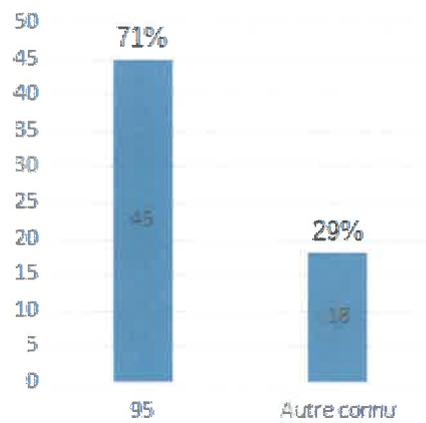
Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement selon l'âge (2019-2021)



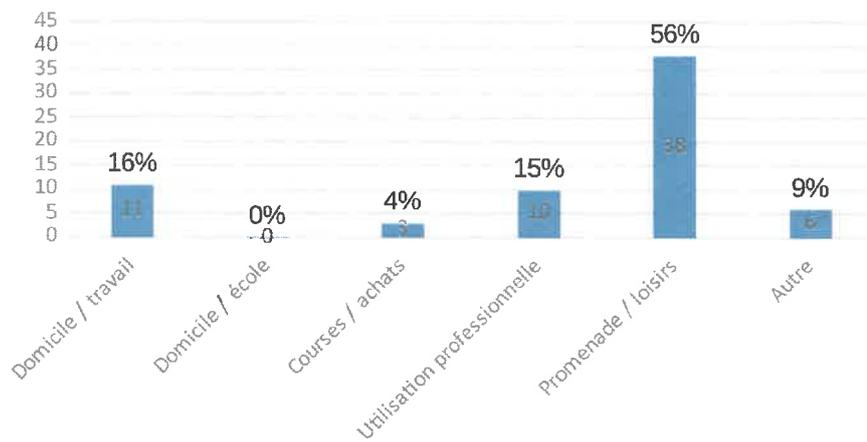
Nombre de présumés responsables (2019-2021) selon le sexe



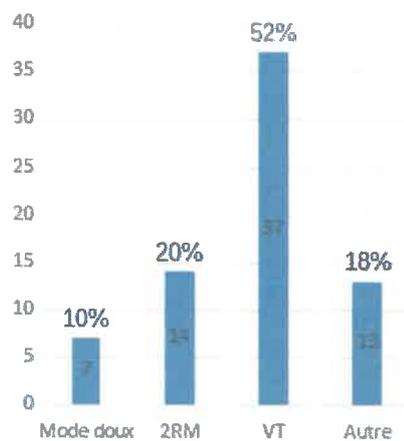
Nombre de présumés responsables (2019-2021) selon le département de résidence.



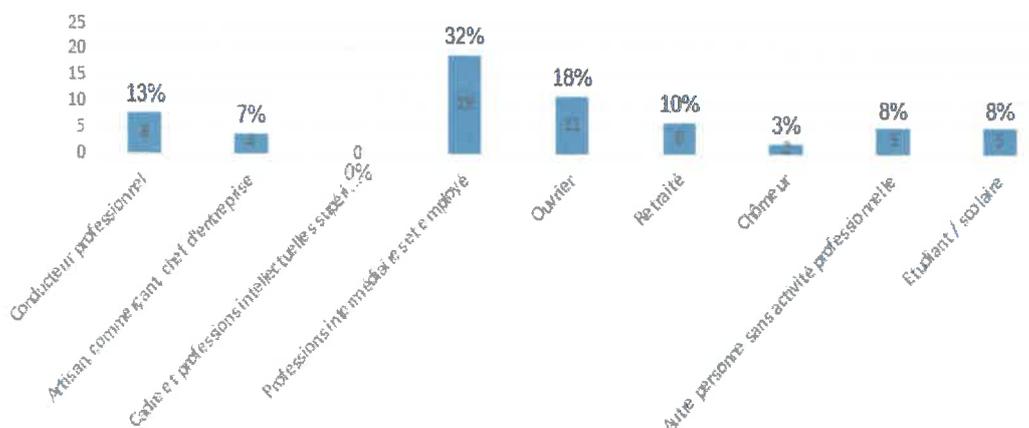
Nombre de présumés responsables (2019-2021) selon le motif du trajet



Nombre de présumés responsables (2019-2021) par mode.



Nombre de présumés responsables (2019-2021) selon la catégorie socio-professionnelle



Répartition des facteurs usagers pour les présumés responsables (2019-2021)

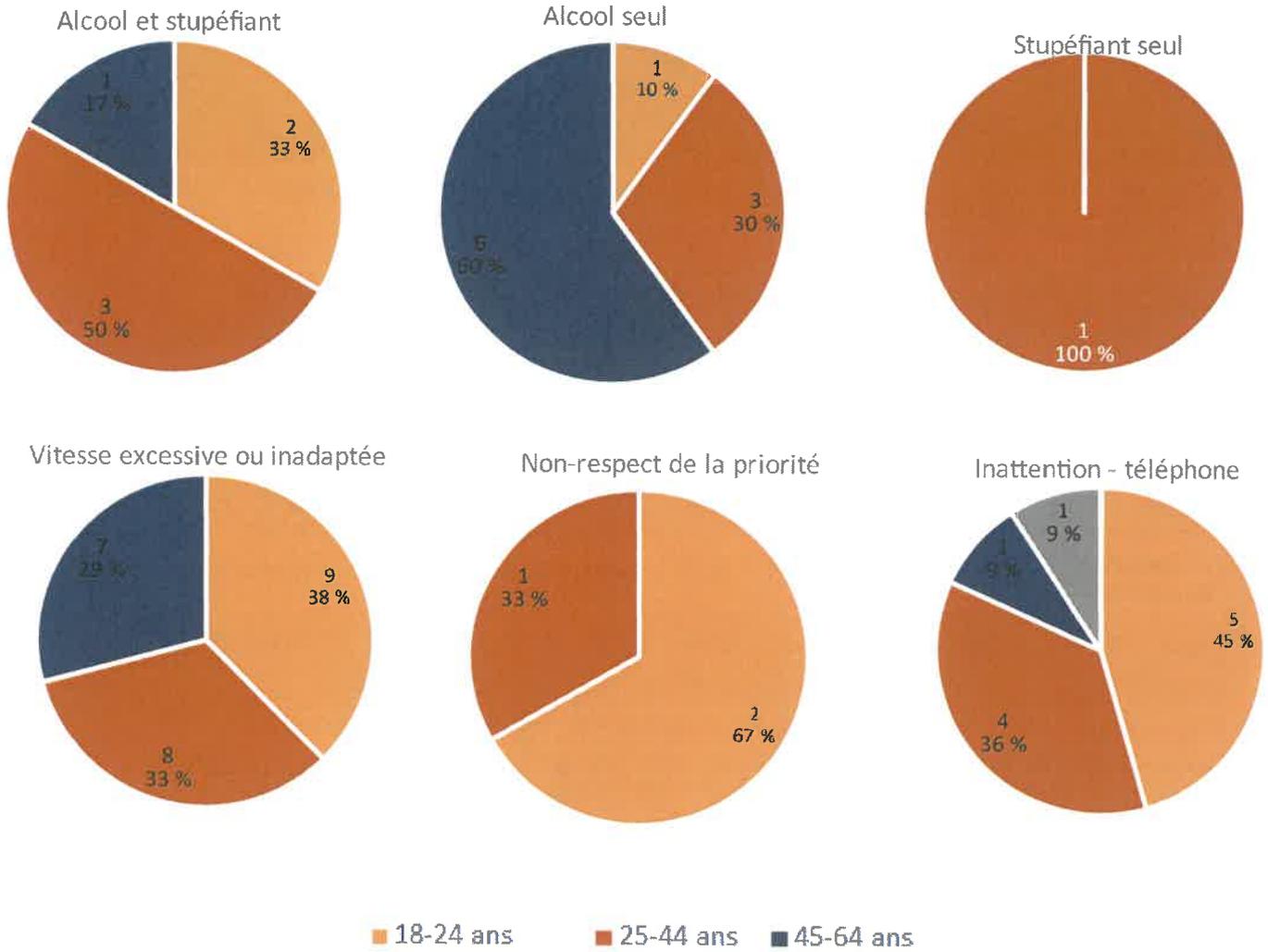
Selon les informations relatives aux auteurs présumés responsables d'accidents mortels renseignées dans TRAXY par les différentes forces de l'ordre. Ces données peuvent être complétées, éventuellement, avec de nouveaux bilans actualisés des forces de l'ordre du département.

La **vitesse** avec 24 présumés responsables représente l'un des principaux facteurs suivi de **l'alcool** (10) ainsi que de **l'inattention et téléphone** (11).

Pour information, 6 accidents impliquaient un présumé responsable avec **deux facteurs alcool et stupéfiants**.

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	23	1	24
Alcool seul	10		10
Stupéfiant seul	1		1
Alcool et stupéfiant	6		6
Inattention - téléphone	10	1	11
Non respect de la priorité	3		3
Malaise	2		2
Somnolence - fatigue	5	1	6
Médicaments			0
Contresens	4	1	5
Dépassement dangereux	7		7
Changement de file	5		5
Non respect des distances de sécurité	2		2
Eblouissement			0
Autre cause	5	0	5
Cause indéterminée	11	1	12

Répartition des facteurs principaux des présumés responsables selon (2019-2021) :
vitesse, alcool, stupéfiant séparé, inattention + téléphone, priorité.



LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

Part modale pour les déplacements domicile-travail

Modes de déplacement entre le domicile et le travail pour les trajets inférieurs à 5 km

en %

	Petite couronne					Grande couronne				
	Paris	Hauts de Seine	Seine-Saint-Denis	Val-de-Marne	Total	Seine-et-Marne	Yvelines	Essonne	Val-d'Oise	Total
1 - Marche	19,6	26,1	19,3	22,4	23,0	19,8	22,6	19,7	19,8	20,5
2 - Vélo	6,8	5,1	3,3	3,7	4,2	3,3	4,2	2,6	2,2	3,1
Ensemble des déplacements doux (1+2)	26,4	31,2	22,6	26,1	27,2	23,1	26,8	22,3	22,0	23,6
3 - Deux-roues motorisés	4,7	4,0	1,7	2,1	2,8	1,1	1,7	1,3	1,3	1,4
4 - Voiture	8,0	28,2	37,7	39,7	34,2	61,5	55,3	60,0	55,8	58,1
5 - Transports en commun	60,9	36,6	38,0	32,1	35,8	14,3	16,2	16,4	20,9	16,9
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Note : la distance est la distance routière en km entre le lieu de résidence et le lieu de travail.

Champ : personnes âgées de 15 ans ou plus ayant un emploi ou en apprentissage et ayant déclaré des déplacements domicile-travail inférieurs ou égaux à 5 kilomètres, France hors Mayotte.

Lecture : 21,2 % des actifs d'Île-de-France parcourant des petites distances domicile-travail ont recours à la marche.

Sources : Insee, recensement de la population 2017 ; distancier Metric - OSRM.

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

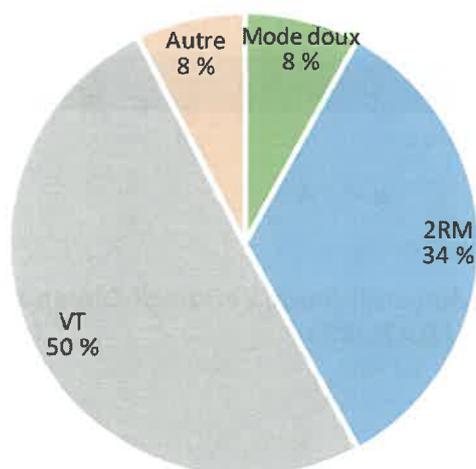
	Nombre de personnes tuées dans un accident avec...
... un usager en domicile/travail	29
... un usager en trajet professionnel	37
... un usager en trajet professionnel ou en domicile/travail	58

Pourcentage de personnes tuées dans un accident impliquant un motif domicile-travail ou un trajet professionnel : **42%**

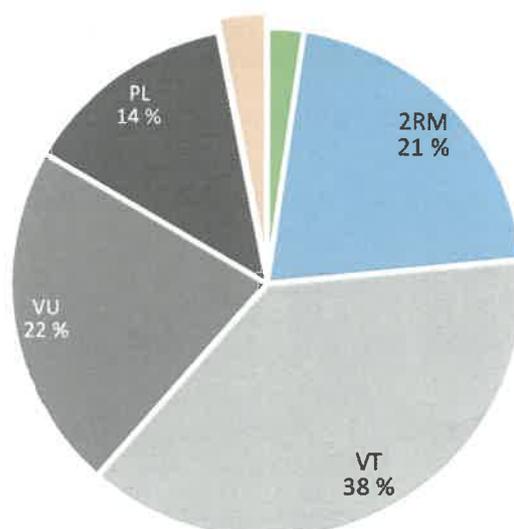
Proportion de personnes tuées ayant un motif domicile-travail ou un trajet professionnel : **21%**

Dans le Val-d'Oise, 42% des tués le sont dans un accident impliquant un usager en domicile trajet ou en trajet professionnel. 21% des tués ont pour motif un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel.

- 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)



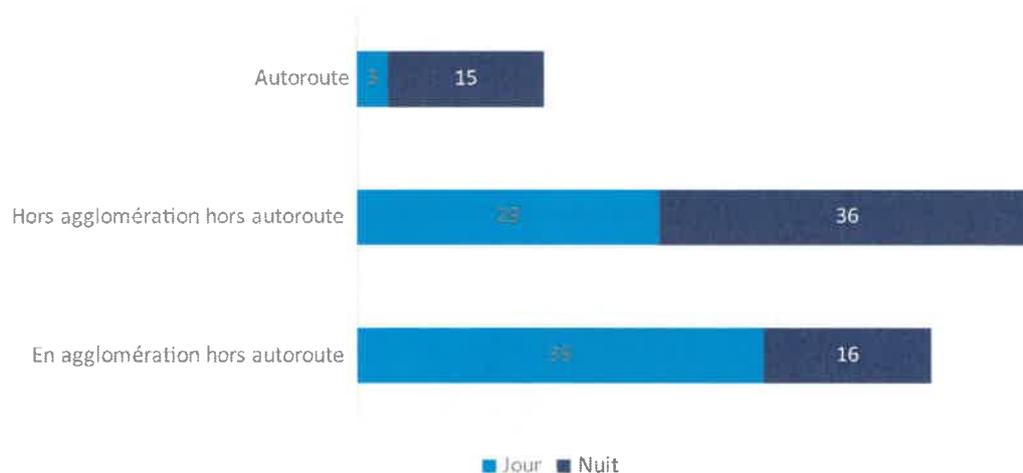
RÉSEAU ROUTIER

Indicateurs accidentologie :

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



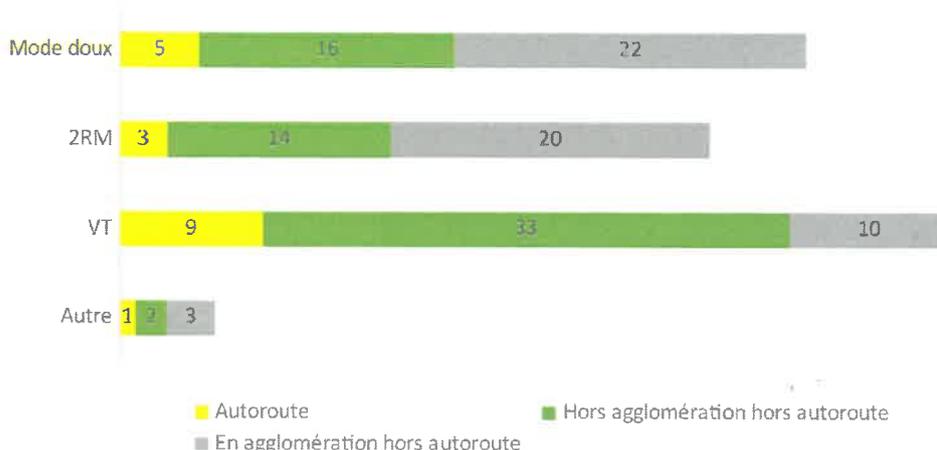
- Répartition jour/nuit selon les réseaux routiers (2017-2021)



Nombre de tués pour la période Lundi-Jeudi/Vendredi-Dimanche Selon autoroute/hors aggro/en aggro (2017-2021)

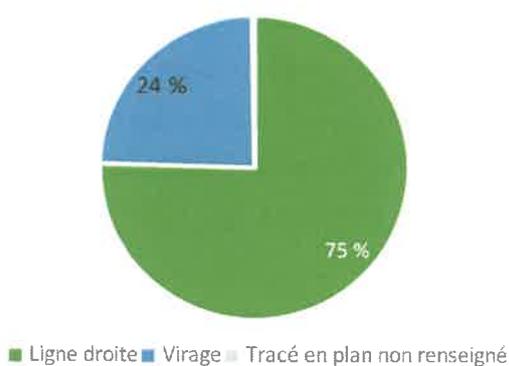


Nombre de tués modes doux (piétons + vélo + EDPm), 2RM (cyclo + moto), VT selon les 3 milieux (2017-2021)

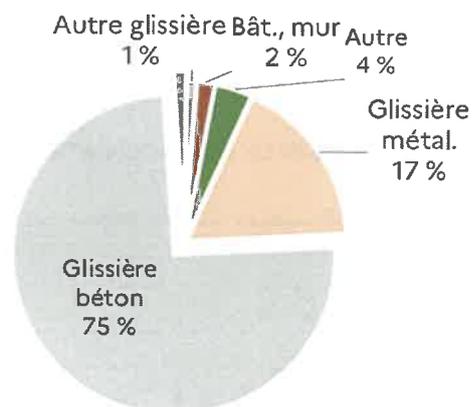


Répartition de l'accidentologie corporelle sur autoroute

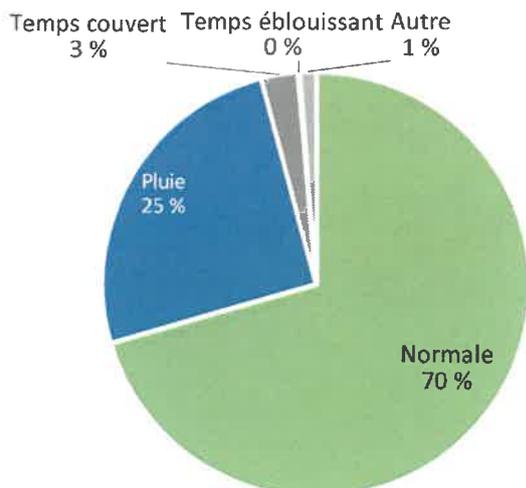
Répartition des victimes sur autoroute 2017-2021 selon tracé



Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule sur autoroute 2017-2021



Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques sur autoroute 2017-2021



Principales caractéristiques des accidents hors agglomération/hors autoroute

TYPOLOGIE DES ACCIDENTS

Type de collision selon le mode de déplacement (2017-2021)

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	10	1	93	432	18	6	3	4	565
Piéton	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3
Vélo	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2
Cyclo	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Moto	0	2	1	3	10	1	0	0	0	17
VT	34	10	10	93	362	19	2	0	3	533
VU	0	4	0	16	38	8	0	7	1	74
PL	0	2	0	6	66	9	5	0	0	88
TC	1	0	0	0	1	2	0	0	0	4
Autre	0	1	0	3	4	0	0	0	0	8
COLLISION AVEC	35	21	11	122	484	39	7	7	4	730
MULTICOLLISION	10	2	6	21	221	35	5	0	2	302
TOTAL	45	33	18	236	1137	90	18	10	10	1597
Part des victimes	2,8%	2,1%	1,1%	14,8%	71,2%	5,6%	1,1%	0,6%	0,6%	100,00%

"ACCIDENTS SANS TIERS" :

correspond aux accidents impliquant 1 seul véhicule, les usagers se sont blessés ou tués dans un accident sans autre véhicule ou piéton dans l'accident.

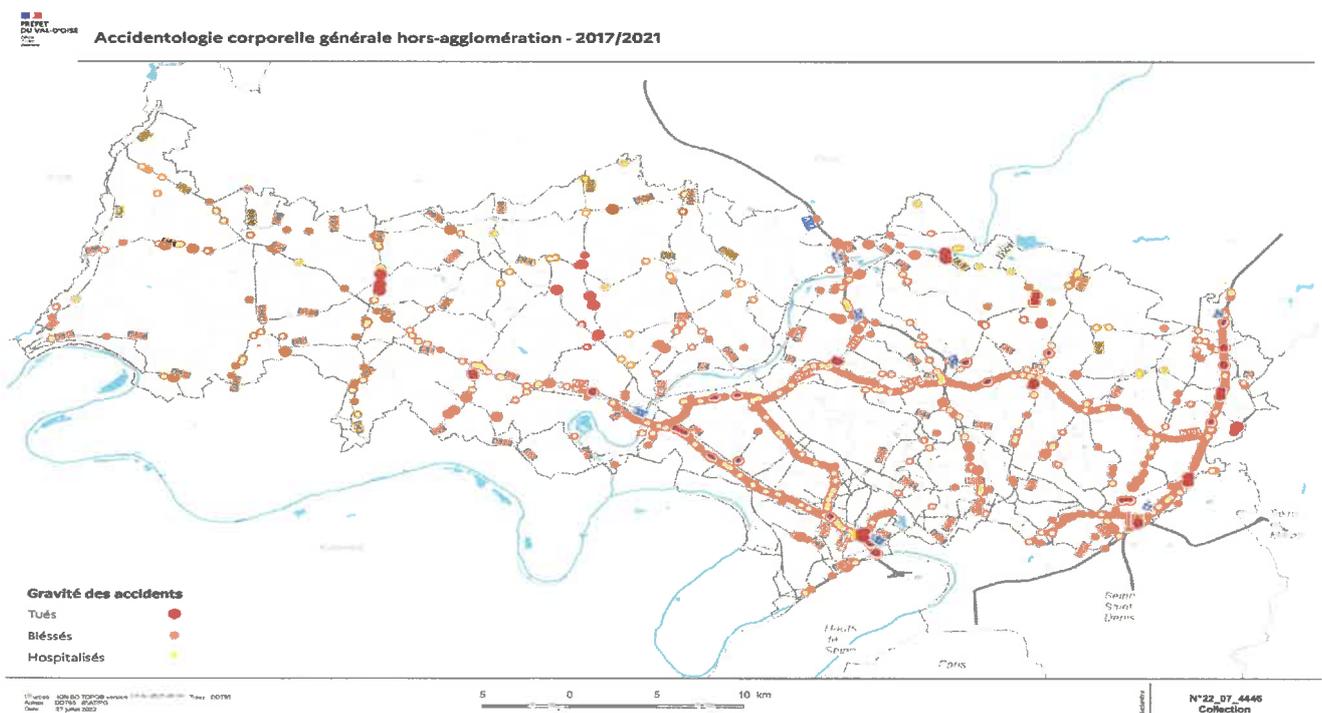
"COLLISION AVEC" :

correspond aux accidents impliquant 2 véhicules, les usagers se sont blessés ou tués dans un accident sans autre véhicule ou piéton dans l'accident.

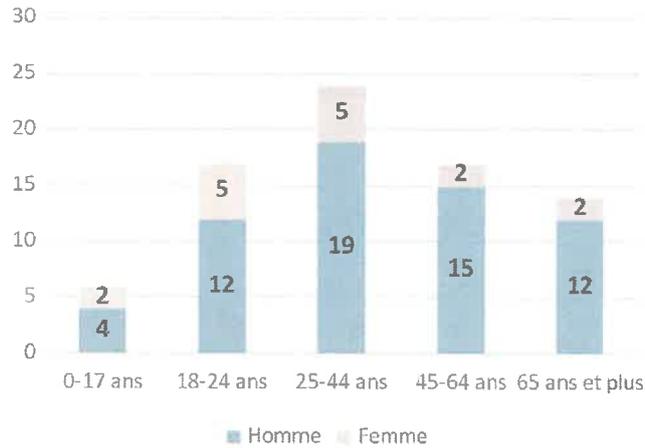
"MULTICOLLISION" :

correspond aux accidents impliquant plus de 2 véhicules, et compte les usagers blessés ou tués dans des accidents corporels.

Carte des accidents corporels hors agglomération :



Modes doux hors agglomération Piétons, cyclistes victimes selon l'âge et le sexe hors agglomération (2017-2021)

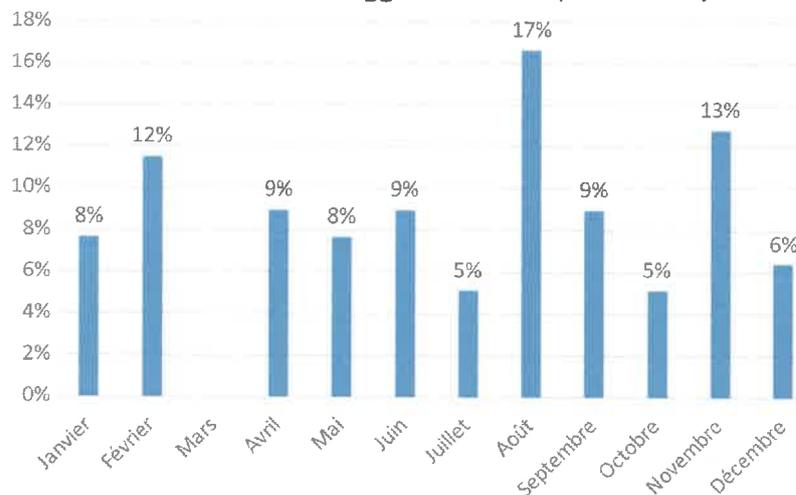


Évolution des victimes en modes doux 2017-2021 hors agglomération

Année	Victimes
2017	20
2018	14
2019	18
2020	14
2021	12

Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 : **-33%**

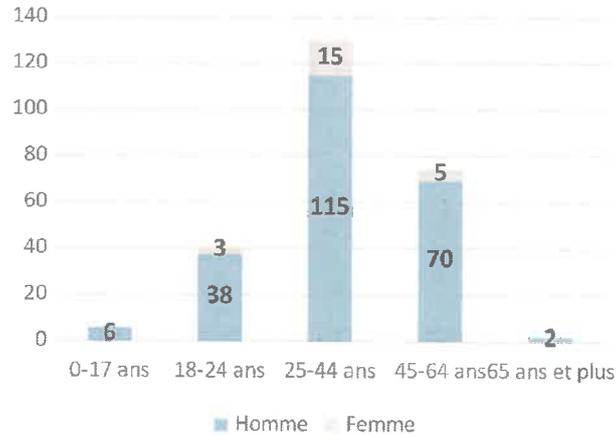
Répartition des victimes piétons, cyclistes selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)



2RM hors agglomération

Victimes 2RM selon l'âge, le sexe hors agglomération (2017-2021)

Les 2RM comprenant les cyclos et les motos impliquent moins de 10 % des victimes en cyclomoteurs. Ils sont 18 contre 236 victimes en motos.

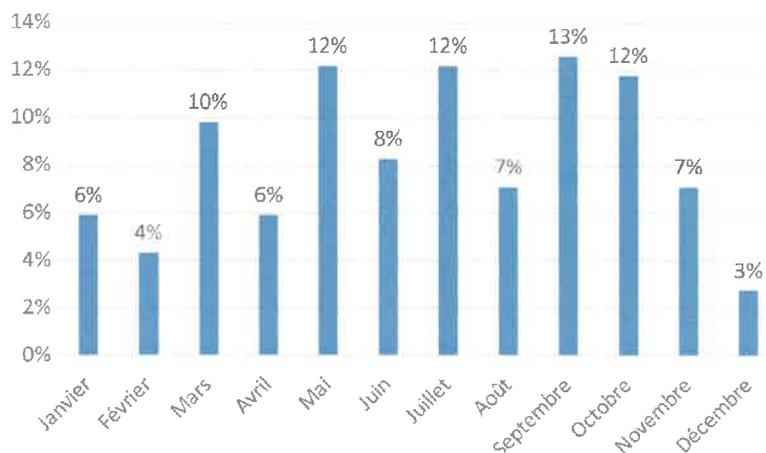


Évolution victimes en 2RM 2017-2021 hors agglomération

Année	Victimes
2017	44
2018	50
2019	55
2020	45
2021	60

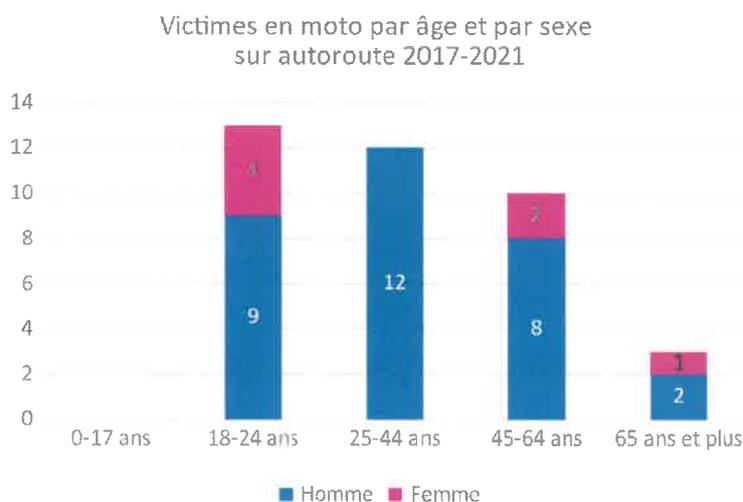
Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 : **9%**

Répartition des victimes 2RM selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)



L'accidentologie de la catégorie moto est plus élevée en septembre (13 %) par rapport au mois d'octobre (12%) contrairement aux cyclomoteurs qui se produit plutôt en mai (22 %) et juillet (16,5 %).

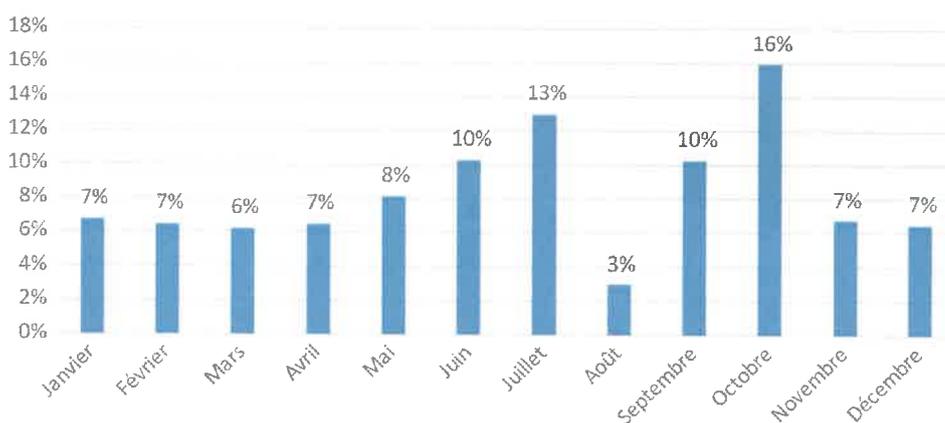
Répartition des victimes moto sur autoroute (2017-2021)



Évolution victimes en moto sur autoroute (2017-2021)

Année	Victimes
2017	78
2018	81
2019	78
2020	60
2021	72

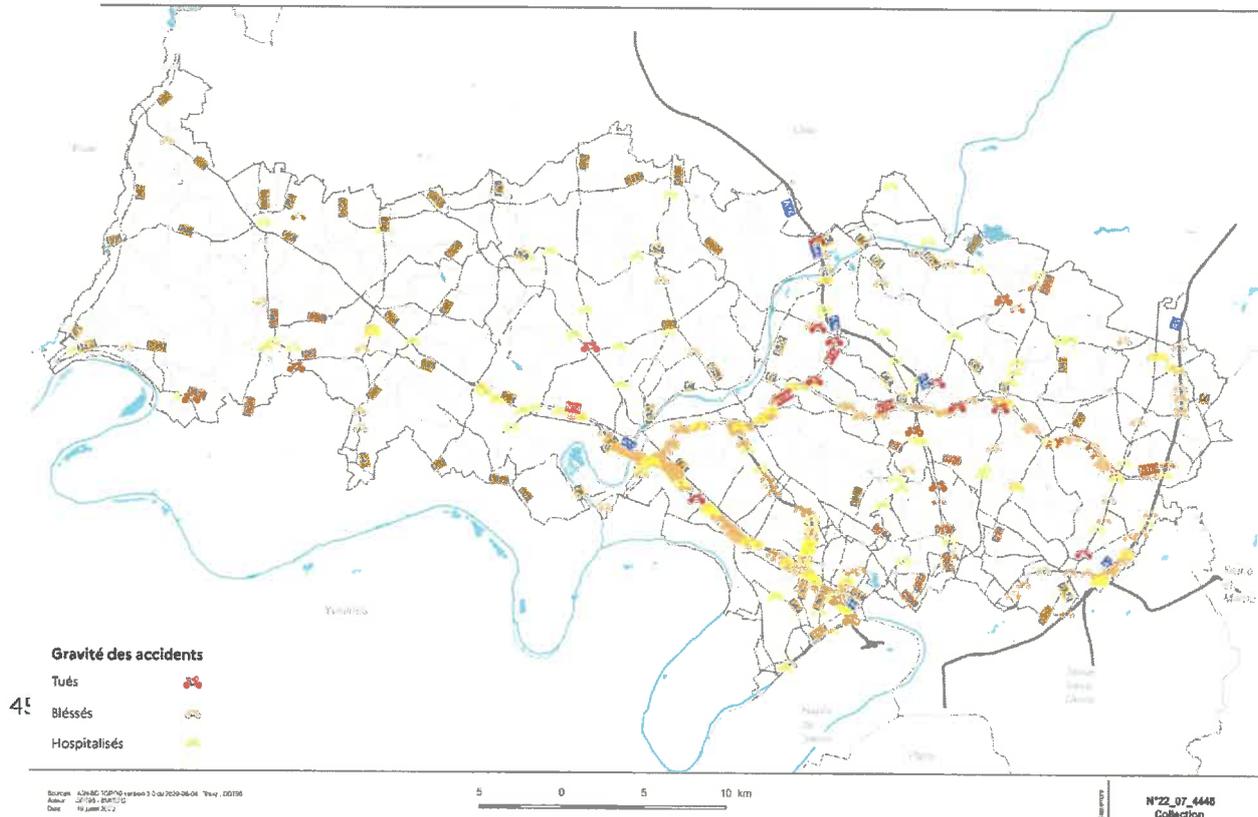
Répartition des victimes en moto selon le mois sur autoroute 2017-2021



Carte hors agglomération impliquant les 2RM dans l'accidentologie corporelle

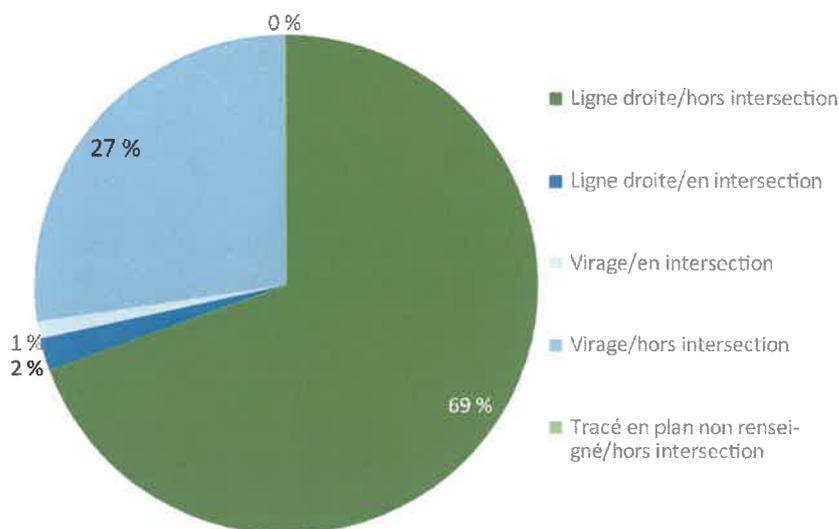


Accidentologie corporelle 2 roues motorisés hors-agglomération - 2017/2021

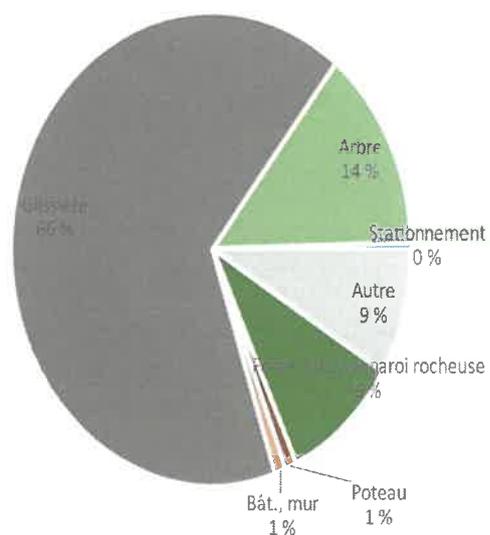


Facteurs spécifiques de l'accidentologie corporelle hors agglomération (2017-2021)

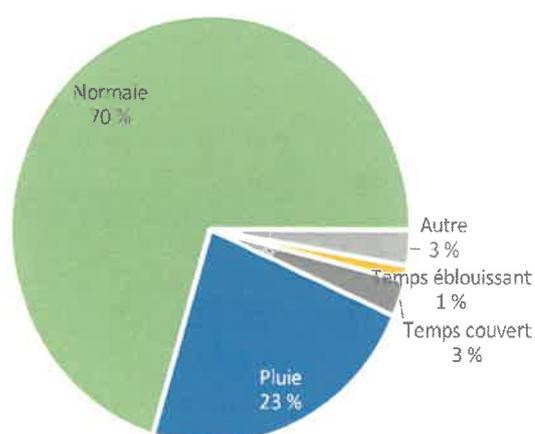
Répartition des victimes en ligne droite/virage et en/hors intersection hors agglomération (2017-2021)



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



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



Principales caractéristiques des accidents en agglomération Contexte et typologie des accidents

Type de collisions selon le mode de déplacement (2017-2021)

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	14	21	53	137	11	1	25	5	267
Piéton	0	2	2	11	10	0	1	0	0	26
Vélo	3	2	0	1	2	0	0	0	0	8
Cyclo	9	1	3	1	2	0	0	0	0	16
Moto	38	2	1	6	19	0	0	0	1	67
VT	448	77	84	240	365	15	1	17	10	1257
VU	48	12	8	32	37	27	0	3	1	168
PL	15	5	3	6	15	0	1	0	0	45
TC	16	2	0	3	10	1	0	1	0	33
Autre	17	2	3	6	6	1	0	0	1	36
COLLISION AVEC	594	105	104	306	466	44	3	21	13	1656
MULTICOLLISION	22	4	6	15	102	5	0	0	0	154
TOTAL	616	123	131	374	705	60	4	46	18	2077
<i>Part des victimes</i>	29,7%	5,9%	6,3%	18,0%	33,9%	2,9%	0,2%	2,2%	0,9%	100,00%

"ACCIDENTS SANS TIERS" :

correspond aux accidents impliquant 1 seul véhicule, les usagers se sont blessés ou tués dans un accident sans autre véhicule ou piéton dans l'accident.

"COLLISION AVEC" :

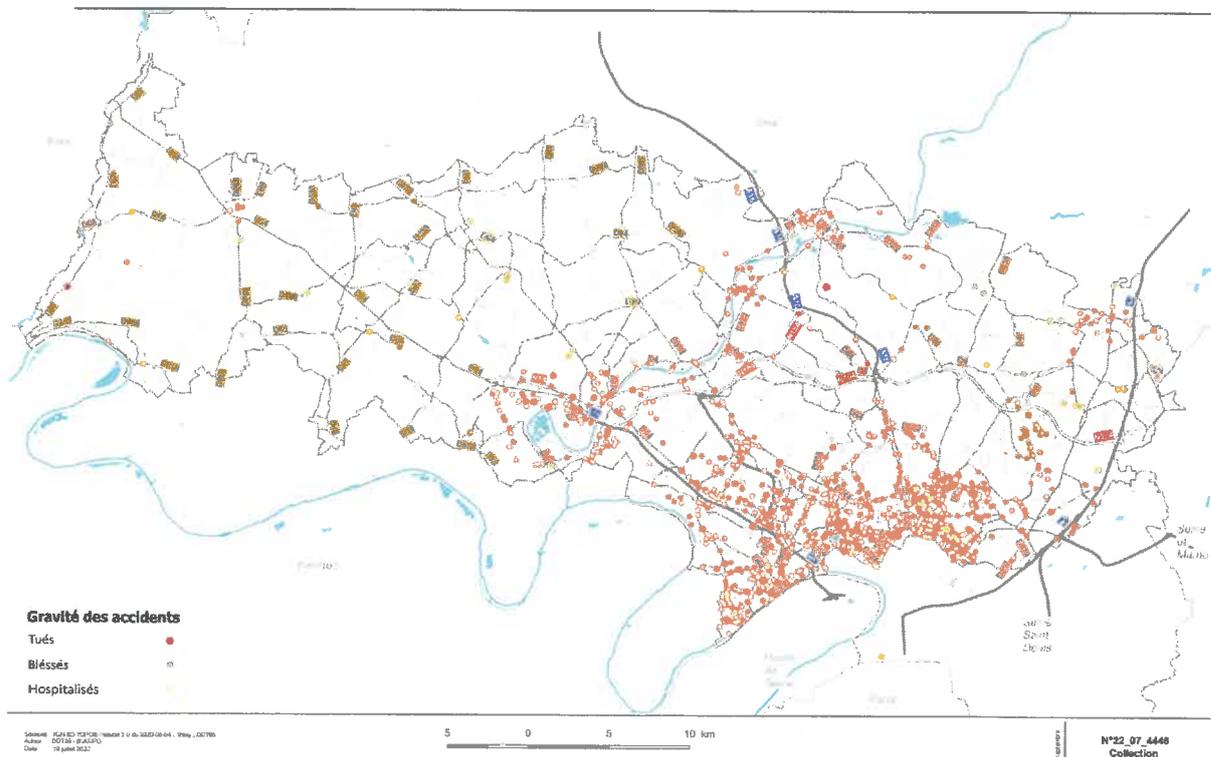
correspond aux accidents impliquant 2 véhicules, les usagers se sont blessés ou tués dans un accident sans autre véhicule ou piéton dans l'accident.

"MULTICOLLISION" :

correspond aux accidents impliquant plus de 2 véhicules, et compte les usagers blessés ou tués dans des accidents corporels.

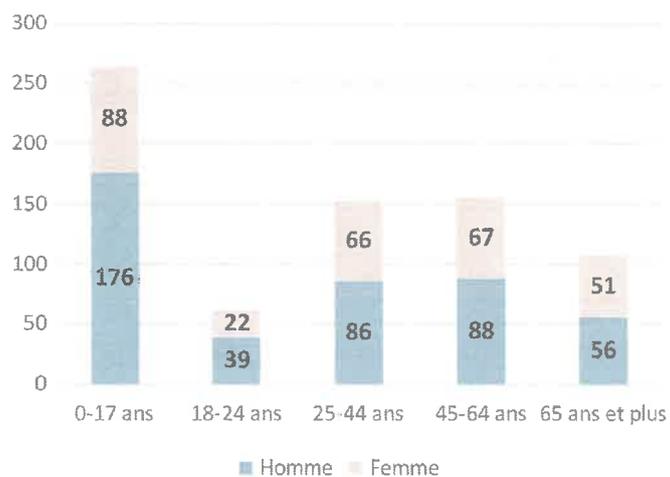
- **Carte de l'accidentologie corporelle en agglomération**

 **Accidentologie corporelle générale en agglomération - 2017/2021**



Modes doux en agglomération

Piétons, cyclistes victimes selon l'âge, le sexe en agglomération (2017-2021)

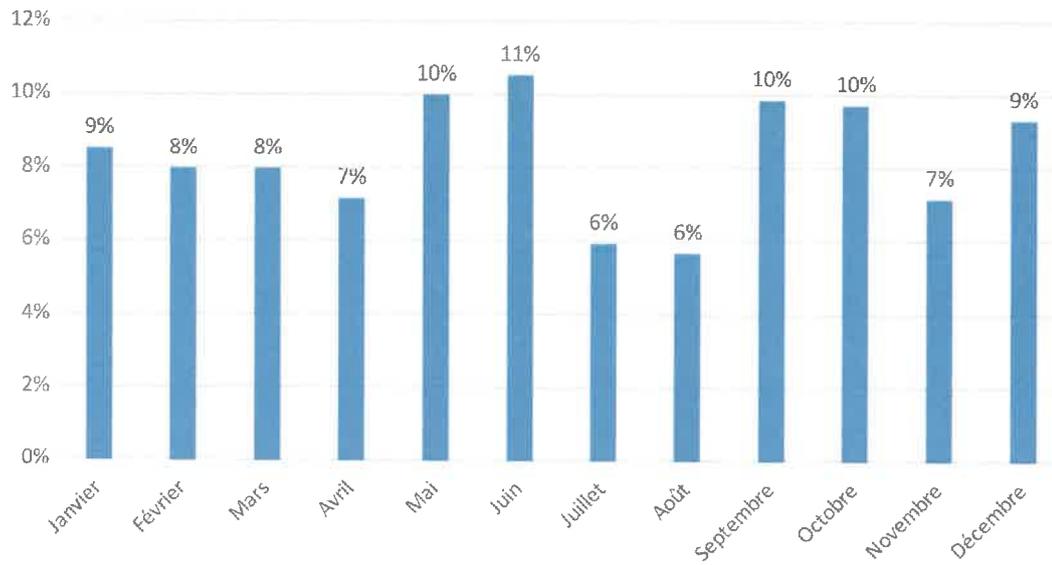


Évolution des victimes en modes doux 2017-2021 en agglomération

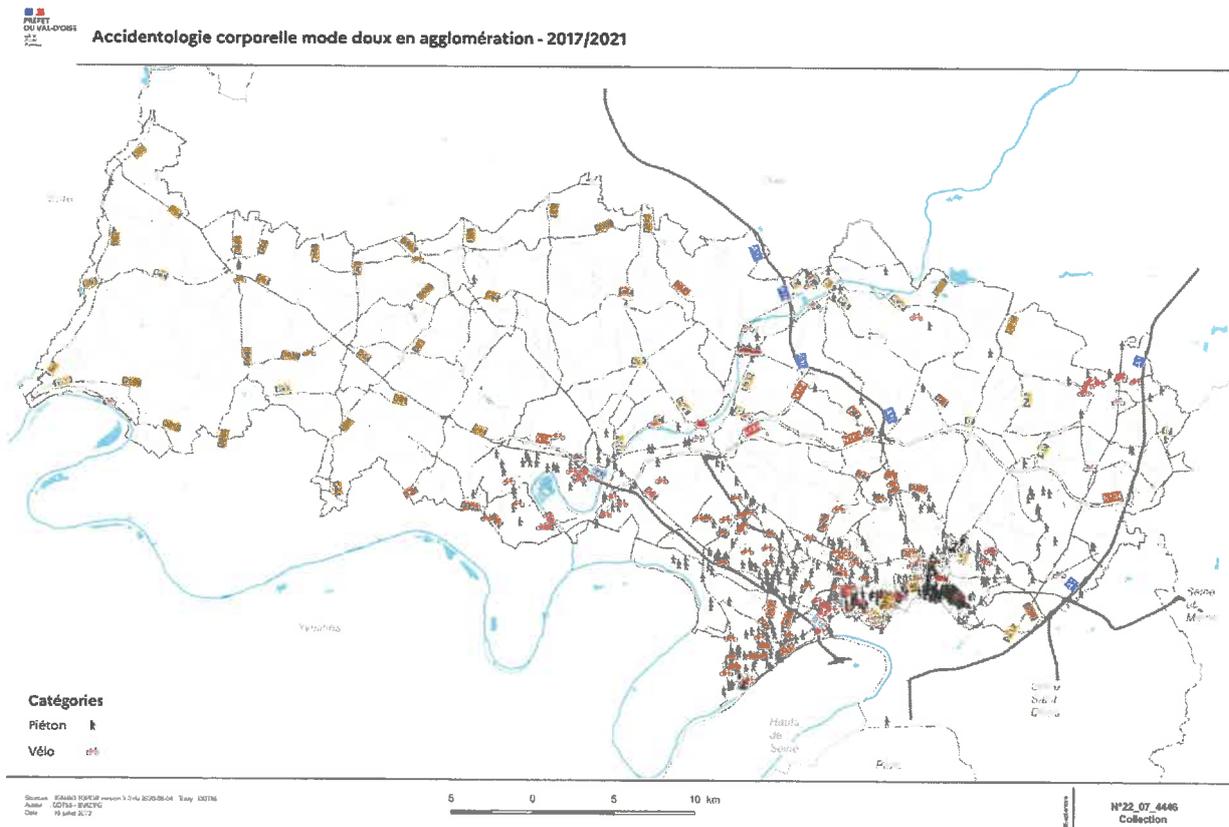
Année	Victimes
2017	165
2018	163
2019	131
2020	104
2021	176

Évolution récente du nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 : **34%**

Répartition des victimes piétons, cyclistes selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)

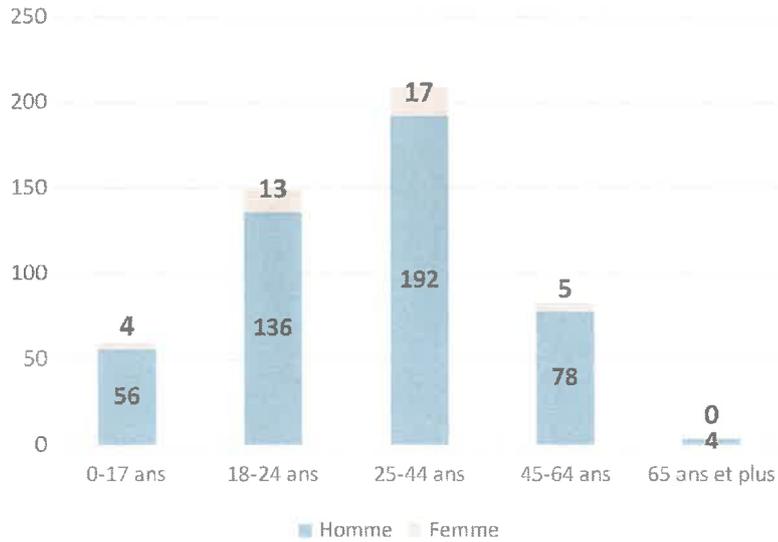


Carte en agglomération impliquant le mode doux dans l'accidentologie corporelle



2RM en agglomération

Victimes 2RM selon l'âge et le sexe en agglomération (2017-2021)

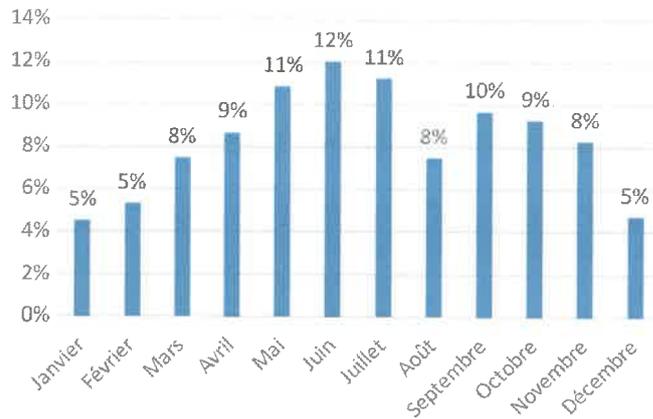


En comparaison avec l'accidentologie hors agglomération, celle en agglomération représente plus de cyclos (26%).

Evolution des victimes 2RM 2017-2021 en agglomération

Année	Victimes
2017	120
2018	109
2019	79
2020	73
2021	124

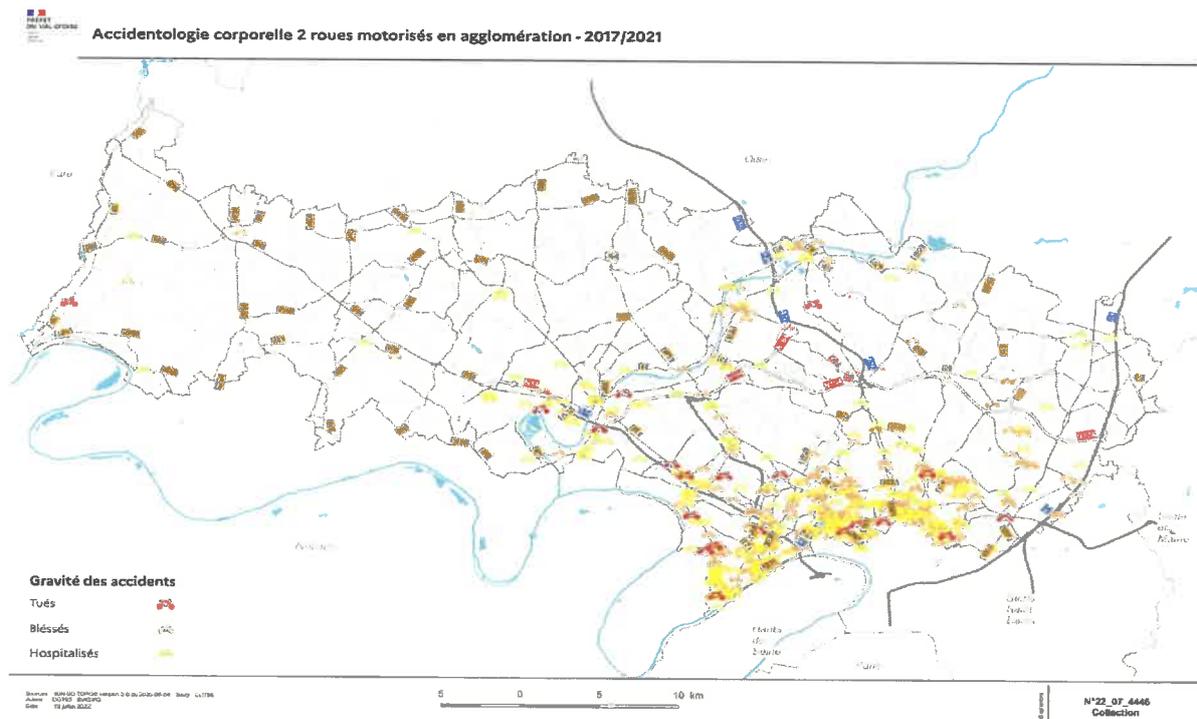
Répartition des victimes 2RM selon le mois dans l'agglomération (2017-2021)



Un pic de l'accidentologie corporelle des cyclomoteurs a lieu en juin (13 %) et septembre (11,5 %) en comparaison avec celui des motos qui a lieu de mai à juillet (de 11 à 12 % pour les 3 mois cités).

Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 : 57%

Carte en agglomération impliquant les 2RM dans l'accidentologie corporelle



Facteurs spécifiques de l'accidentologie corporelle en agglomération (2017-2021)

Répartition des accidents en/hors intersection (2017-2021)

En/hors intersection	Accidents	Pourcentage	Tués	Victimes
Hors intersection	1119	70%	40	1438
En intersection	472	30%	15	639
Total	1591	100,00%	55	2077

Part des accidents en intersection : **30%**

Répartition des victimes selon le régime de priorité (2017-2021)

