

Document Général d'Orientations de sécurité routière 2018-2022

Janvier 2018



Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
d'Île-de-France
www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr



PRÉFET DES
HAUTS-DE-SEINE

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	18/12/17	
2	22/01/17	

Affaire suivie par

William AVOIES - DRIEA/UD92/Service sécurité et éducation routières/Pôle animation de la politique de sécurité routière
Tél. : 01 40 97 29 21 / Fax : 01 40 97 39 85
Courriel : william.avoies@developpement-durable.gouv.fr

Rédacteurs

William AVOIES - DRIEA/UD92/SSER/PAPSR/coordonateur sécurité routière

Leïla B... – Cabinet du Préfet des Hauts-de-Seine/Bureau de la sécurité intérieure

Comité de pilotage

Mathieu DUHAMEL – Directeur de cabinet du Préfet des Hauts-de-Seine / chef de projet sécurité routière.

- Association des maires des Hauts-de-Seine ;
- Conseil départemental des Hauts-de-Seine ;
- Procureur de République de Nanterre ;
- Cabinet du Préfet des Hauts-de-Seine / Bureau de la sécurité intérieure ;
- Direction des services départementaux de l'Éducation nationale des Hauts-de-Seine ;
- Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement / unité départementale des Hauts-de-Seine et observatoire départemental de sécurité routière ;
- Les forces de police nationale des Hauts-de-Seine (DTSP 92, CTCSS 92, CRS autoroutière Ouest IdF).

Remerciements aux participants des groupes de travail

Chambre de commerce et d'industrie 92
Chambre de métiers et de l'artisanat 92
Caisse régionale d'assurance maladie IdF

Ville de Bois-Colombes
Ville de Colombes
Ville de Levallois-Perret
Ville de Nanterre
Ville de Puteaux
Ville de Sèvres

EPT Grand Paris Seine Ouest

Fédération française de cyclotourisme – comité départemental des Hauts-de-Seine

Association Préventissim
Association Via mobilité
Association Vigi2roues
Association WIMOOV

BSP - 3^e groupement d'incendie et de secours de Courbevoie

Les IDSR et chargés de mission régionaux de sécurité routière

Préface

Le **document général d'orientations (DGO) 2018-2022** a pour vocation initiale de tracer la voie des actions gouvernementales en faveur de la sécurité routière. C'est une ligne de conduite qui réaffirme les priorités destinées à réduire l'accidentalité sur les routes des Hauts-de-Seine. C'est aussi un outil de programmation pluriannuelle qui définit les actions à mener au niveau local pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents, en protégeant les usagers les plus vulnérables par la mise en place de trois leviers :

- favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière ;
- intensifier la lutte contre les comportements dangereux ;
- donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi.

Le DGO est d'abord une déclinaison des priorités nationales adaptée aux enjeux locaux. Il se fonde sur un état des lieux approfondi de l'accidentalité et de ses particularités départementales, permettant ainsi de cerner au plus près les besoins de notre territoire.

C'est également un outil de mobilisation. Issu d'une démarche partenariale, le DGO trace les orientations permettant aux porteurs de projets départementaux de solliciter les financements au titre du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR). Ainsi, dans le cadre de l'appel à projets annuel du PDASR, les projets qui seront redéposés et qui auront prouvé leur efficacité pourront être reconduits. D'autres nouvelles actions, innovantes, pourront également être subventionnées : cet appel à projets permet de soutenir des actions locales au plus près des citoyens au regard des axes définis dans le DGO des Hauts-de-Seine. La dynamique du PDASR est transversale et complémentaire des projets qui sont menés par les collectivités locales et par les associations.

Le DGO s'inscrit dans une démarche partenariale sous la responsabilité du préfet des Hauts-de-Seine. Son élaboration a permis de confronter les analyses de l'insécurité routière sur le département et d'identifier des enjeux partagés. Cette dynamique a présidé à la définition des orientations et des projets départementaux qui seront déclinés dans le cadre annuel des Plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

L'objectif fixé est de réduire le nombre de personnes tuées et blessées sur nos routes. Le contexte est difficile : l'année 2017 a été marquée par un important nombre de décès sur les routes du département (32) et une reprise de l'accidentalité routière, par ailleurs constatée depuis 2013. Cette situation nous oblige. Elle rend cet objectif impératif et fait du DGO la base de nos actions en faveur de la sécurité routière pour les cinq prochaines années.

Le Préfet des Hauts-de-Seine



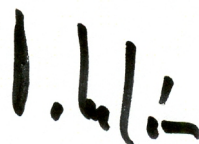
Pierre SOUBELET

Le procureur de la République
Près le tribunal de grande instance de
Nanterre



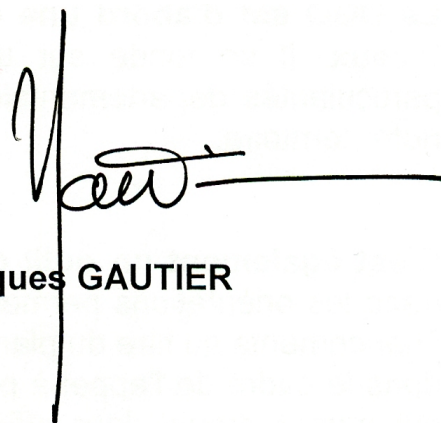
Catherine DENIS

Le Président du conseil départemental
des Hauts-de-Seine



Patrick DEVEDJIAN

Le Président de l'association des maires des
Hauts-de-Seine



Jacques GAUTIER

Sommaire

Élaboration du DGO de sécurité routière des Hauts-de-Seine 2018-2022
page 5

Les fiches « enjeu »

Fiche n°1 : enjeu « risques routiers professionnels »
page 7

Fiche n°2 : enjeu « conduite après usage de substances psychoactives »
page 15

Fiche n°3 : enjeu « les jeunes »
page 22

Fiche n°4 : enjeu « les seniors »
page 28

Fiche n°5 : enjeu « les usagers vulnérables »
page 33

Annexes

Annexe 1 : état des lieux de l'accidentalité corporelle
des Hauts-de-Seine 2012-2016
page 44

Annexe 2 : évaluation du DGO de sécurité routière
des Hauts-de-Seine 2013-2017
page 51

Élaboration du DGO de sécurité routière des Hauts-de-Seine 2018-2022

Le Document général d'orientations (DGO), que chaque département a été invité à élaborer pour la période 2018-2022, constitue un outil de programmation de la politique locale de sécurité routière. Il définit les orientations d'actions à mener dans les Hauts-de-Seine et participe à la mobilisation locale pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

Sous la responsabilité du Préfet des Hauts-de-Seine, l'élaboration du DGO est menée en étroite collaboration avec le Conseil départemental et l'association des Maires du département. La démarche est pilotée par le Directeur de cabinet du Préfet, chef de projet sécurité routière, en s'appuyant sur l'Unité départementale de l'équipement et de l'aménagement des Hauts-de-Seine (DRIEA/UD 92).

Le DGO permet aux acteurs locaux de sécurité routière (partenaires institutionnels et socioprofessionnels, collectivités territoriales, associations, entreprises, bénévoles) de se mobiliser autour d'orientations d'actions qui seront déclinées annuellement dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) de 2018 à 2022.

Le 26 septembre 2017, à l'occasion d'une réunion du pôle de compétence sécurité routière départemental, monsieur Mathieu DUHAMEL, Directeur de cabinet du Préfet des Hauts-de-Seine, chef de projet sécurité routière, a mis en place le comité de pilotage « DGO 2018-2022 » et validé la méthodologie de mise en œuvre de la démarche.

1/ Les enjeux du DGO 2018-2022

Lors de la réunion de lancement, les services de la DRIEA (service sécurité et éducation routière de l'UD 92 et observatoire départemental de sécurité routière) ont présenté au comité de pilotage un état des lieux de l'accidentalité du département (annexe 1) et un bilan portant sur les PDASR de 2014 à 2016 (annexe 2). Ces analyses ont permis de valider les enjeux du DGO 2018-2022.

Pour la période 2018-2022, les enjeux retenus sont :

- quatre enjeux impératifs nationaux : le risque routier professionnel, la conduite après usage de substances psychoactives (alcool et stupéfiants), les jeunes et les seniors ;
- deux enjeux départementaux : le partage de la voirie (piétons et cyclistes) et les deux-roues motorisés, réunis en un seul enjeu : les usagers vulnérables.

La définition des orientations d'actions relatives à chaque enjeu doit permettre de fédérer les acteurs locaux et de les impliquer dans la définition des axes prioritaires d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière. Le comité de pilotage a donc validé la constitution d'un groupe de travail par enjeu.

2/ La méthodologie des groupes de travail

Chacun des enjeux retenus a fait l'objet d'un groupe de travail, présidé par le Directeur de cabinet du Préfet ou son représentant, comprenant les membres du comité de pilotage et des partenaires invités en fonction de leur expérience et leur implication vis-à-vis de l'enjeu traité.

Les réunions de travail se sont tenues au centre administratif départemental de Nanterre, 167-177 avenue Joliot Curie, 92 000 NANTERRE selon le calendrier suivant :

- **Enjeu « risques routiers professionnels »** : vendredi 13 octobre 2017
- **Enjeu « conduite après usage de substances psychoactives »** : vendredi 27 octobre 2017
- **Enjeu « les jeunes »** : jeudi 9 novembre 2017
- **Enjeu « les seniors »** : vendredi 24 novembre 2017
- **Enjeu « les usagers vulnérables »** (partage de la voirie piéton, vélo, 2RM) : vendredi 8 décembre 2017.

Un document de travail, validé par le Directeur de cabinet du Préfet, caractérisant l'enjeu à traiter et les propositions d'orientations d'actions afférentes, a été envoyé aux participants des groupes de travail avant chaque réunion. Ils ont été invités à se prononcer sur cette fiche en apportant leur expertise sur le domaine étudié.

Ces réunions, menées entre octobre et décembre 2017, ont permis de valider les orientations d'actions présentées dans les fiches « enjeu » du DGO 2018-2022.

Les sources utilisées

Les données contenues dans les fiches « enjeu » proviennent du fichier national des accidents corporels de la circulation routière, appelé couramment fichier BAAC.

Tout accident corporel de la circulation routière connu des forces de l'ordre fait l'objet d'un « BAAC » (Bulletin d'analyse d'accident corporel) qui décrit les caractéristiques et le lieu de l'accident, les véhicules et usagers impliqués.

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) collecte les bulletins émanant des services de police et de gendarmerie et constitue le fichier national des accidents corporels de la circulation routière, puis le rend accessible via le « portail accidents ».

Dans les Hauts-de-Seine, l'Observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR), géré par la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France (DRIEA), administre les données locales et assure notamment l'exhaustivité du fichier. Il les transmet aux services techniques du Conseil départemental qui les consolident en réalisant la géolocalisation et la cartographie des accidents.

Fiche n°1

L'enjeu « risques routiers professionnels »

1/ Définition de l'enjeu « risques routiers professionnels »

Selon le bilan 2016 de l'accidentalité de l'ONISR, 13 % des usagers tués sur la route, soit 463 morts, le sont lors d'un trajet lié au travail, lors des trajets domicile-travail ou dans le cadre de missions professionnelles.

Les accidents de trajet sont le premier risque mortel d'accidents du travail. Ils sont à l'origine de 5,3 millions de jours d'arrêts maladie (selon la Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés (Cnamts) en 2012), sans compter pour l'entreprise le coût de la perte temporaire ou définitive d'une personne formée et compétente, souvent essentielle pour la pérennisation de l'activité.

Cet enjeu doit conduire à une mobilisation qui dépasse le seul cadre d'entreprises aujourd'hui soucieuses de la sécurité de leurs employés, dans leur environnement professionnel comme dans leur vie privée. Le 11 octobre 2016, 22 chefs d'entreprise ont lancé un appel en faveur de la sécurité routière de leurs salariés en présence des ministres du Travail et de l'Intérieur. En un an, 709 entreprises, représentant plus de 2 millions de salariés, se sont engagées dans ce mouvement.

1.1/ L'importance de l'enjeu « risques routiers professionnels »

Part des accidents routiers professionnels par rapport à l'ensemble des accidents corporels avec au moins un usager dont le trajet est renseigné, pour le département des Hauts-de-Seine et petite couronne

Département 92	Accidents corporels Avec trajet conducteur renseigné	Accidents routiers professionnels Avec trajets conducteurs = risque professionnel	Part des accidents routiers professionnels par rapport aux accidents corporels avec un trajet conducteur renseigné
2007 – 2011	10309	6594	63,96%
2012 – 2016	10403	6632	63,75%
Evolution	0,9%	0,6%	

Petite couronne	Accidents corporels Avec trajet conducteur renseigné	Accidents routiers professionnels Avec trajets conducteurs = risque professionnel	Part des accidents routiers professionnels par rapport aux accidents corporels avec un trajet conducteur renseigné
2007 – 2011	32125	17933	55,82%
2012 – 2016	30178	17253	57,17%
Evolution	-6,1%	-3,8%	

Sur la période 2012-2016, la part des accidents liés aux risques routiers professionnels dans les Hauts-de-Seine est stable (- 0,2 point) par rapport à la période 2007-2011, alors que la petite couronne marque une légère hausse (+ 1,35 point). En revanche, l'évolution des accidents routiers professionnels dans les Hauts-de-Seine reste en légère hausse (+0,6 %) alors que la petite couronne est en baisse (-3,8%).

Tableau comparatif des accidents professionnels du département des Hauts-de-Seine, de la petite couronne et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

2012/2016		Nbr d'accidents	Nbr de tués
Accidents corporels	Département 92	13553	131
	Petite couronne	40179	451
	France	236841	18501
Accidents professionnels	Département 92	6632	59
	Petite couronne	18300	181
	France	108978	6446
Part risque professionnel	Département 92	48,9%	45,0%
	Petite couronne	45,5%	40,1%
	France	46,0%	34,8%

Sur la période 2012-2016, la part des tués dans un accident corporel impliquant l'enjeu « risques routiers professionnels » s'élève à 45 % dans les Hauts-de-Seine, 40 % pour la petite couronne et 35 % pour la métropole.

Les indicateurs liés aux « risques routiers professionnels » dans le département des Hauts-de-Seine sont significativement supérieurs à ceux de la petite couronne et de la France métropolitaine. L'enjeu « risques routiers professionnels » représente donc un enjeu absolu de sécurité routière pour le département des Hauts-de-Seine.

1.2/ Le panorama des accidents liés aux risques professionnels

Sur la période 2012-2016 dans les Hauts-de-Seine, 59 personnes sont décédées dans un accident de la route au cours d'une utilisation professionnelle ou d'un trajet domicile-travail. 892 ont dû être hospitalisées.

1.2.1/ Les accidents liés à l'utilisation professionnelle

Les accidents liés à l'utilisation professionnelle dans le département des Hauts-de-Seine et la petite couronne entre 2012 et 2016

2012/2016		Nbr d'accidents corporels	Nbr d'accidents mortels	Nbr de victimes		
				Tués	BH	BL
Département 92	Risque professionnel	6632	59	59	892	6529
	Utilisation professionnelle	3200	33	33	398	3294
	Part utilisation professionnelle	48,25%	55,93%	55,93%	44,62%	50,45%
Petite couronne	Risque professionnel	18300	179	181	4736	16471
	Utilisation professionnelle	7454	112	107	2504	11592
	Part utilisation professionnelle	40,7%	62,6%	59,1%	52,9%	70,4%

L'utilisation professionnelle représente 56 % des tués et 48,25 % des accidents corporels liés aux « risques routiers professionnels » dans les Hauts-de-Seine.

La part des accidents corporels en utilisation professionnelle est significativement plus élevée qu'en petite couronne. En revanche, la part du nombre de victimes (tués, blessés hospitalisés (BH), blessés légers (BL)) en utilisation professionnelle est moins importante dans les Hauts-de-Seine qu'en petite couronne.

Répartition des accidents liés à l'utilisation professionnelle selon le milieu dans les Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016

Nbr d'accidents avec conducteur en utilisation professionnelle hors agglomération	Nbr d'accidents avec conducteur en utilisation professionnelle en agglomération	Nbr d'accidents avec conducteur en utilisation professionnelle sur autoroute	Nbr d'accidents avec conducteur en utilisation professionnelle sur autre voirie
67	3133	316	2884

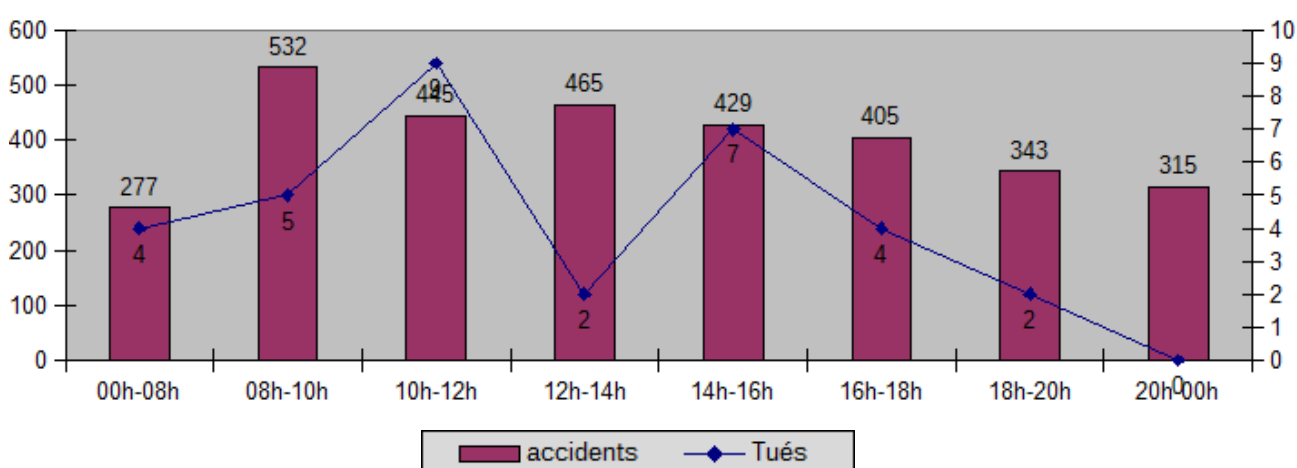
Les accidents liés à l'utilisation professionnelle se concentrent à 98 % en agglomération et à 90 % hors autoroute.

Tableau des accidents liés à l'utilisation professionnelle selon le mode déplacement dans les Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016

Utilisation professionnelle du véhicule	Nbr de véhicules concernés	Nbr d'accidents concernés	Part des accidents concernés
Vélo	31	31	3,0%
Cyclomoteur	106	104	10,0%
Motocyclette	199	197	18,9%
VL	583	447	42,8%
VU	136	130	12,4%
Car-bus	61	60	5,7%
PL	65	64	6,1%
Autres	12	12	1,1%
Total	1193	1045	

Les accidents liés à l'utilisation professionnelle impliquant un véhicule léger (42,8 %) et ceux impliquant un deux roues-motorisés (28,9 %) sont des enjeux absolus dans le département des Hauts-de-Seine.

Répartition des accidents et des tués liés à l'utilisation professionnelle selon l'horaire dans les Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016



Le nombre de tués liés à l'utilisation professionnelle se concentre à 48,5 % sur les plages horaires 10h-12h et 14h-16h.

16,5 % des accidents liés à l'utilisation professionnelle ont lieu entre 08h00 et 10h00 et 71 % entre 08h00 et 18h00.

Tableau des accidents liés à l'utilisation professionnelle selon la classe d'âge de l'usager dans le département des Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016

Nbr d'accidents avec conducteur en utilisation professionnelle avec usager 15/17	Nbr d'accidents avec conducteur en utilisation professionnelle avec usager 18/24	Nbr d'accidents avec conducteur en utilisation professionnelle avec usager 25/44	Nbr d'accidents avec conducteur en utilisation professionnelle avec usager 45/64	Nbr d'accidents avec conducteur en utilisation professionnelle avec usager 65 et +
135 (2,5%)	849 (16%)	2393 (44,5%)	1597 (30%)	383 (7%)

La tranche d'âge 25/44 ans représente près de la moitié des accidents avec un conducteur en utilisation professionnelle.

1.2.2/ Les accidents liés aux trajets domicile-travail

Accidents et usagers concernés par un trajet domicile-travail dans les Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016

2012/2016	Nbr d'usagers concernés avec trajet domicile travail	Nbr d'accidents corporels avec trajet domicile travail	Nbr d'accidents mortels avec trajet domicile travail	Nbr de victimes		
				Tués	BH	BL
Conducteur	7481	4172	32	32	578	4012
Passager	486	387	5	5	58	533
Piéton	825	798	10	10	138	742
Ensemble	8792	5357	47	47	774	5287

Les conducteurs sont les principaux concernés dans les accidents sur un trajet domicile-travail. Ils représentent 68 % des tués. Les piétons sont également un enjeu absolu puisqu'ils représentent 21 % des tués.

Répartition des accidents liés au trajet domicile travail selon le milieu dans les Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016

Nbr d'accidents avec trajet domicile travail hors agglomération	Nbr d'accidents avec trajet domicile travail en agglomération	Nbr d'accidents avec trajet domicile travail sur autoroute	Nbr d'accidents avec trajet domicile travail sur autre voirie
127	4065	551	5685

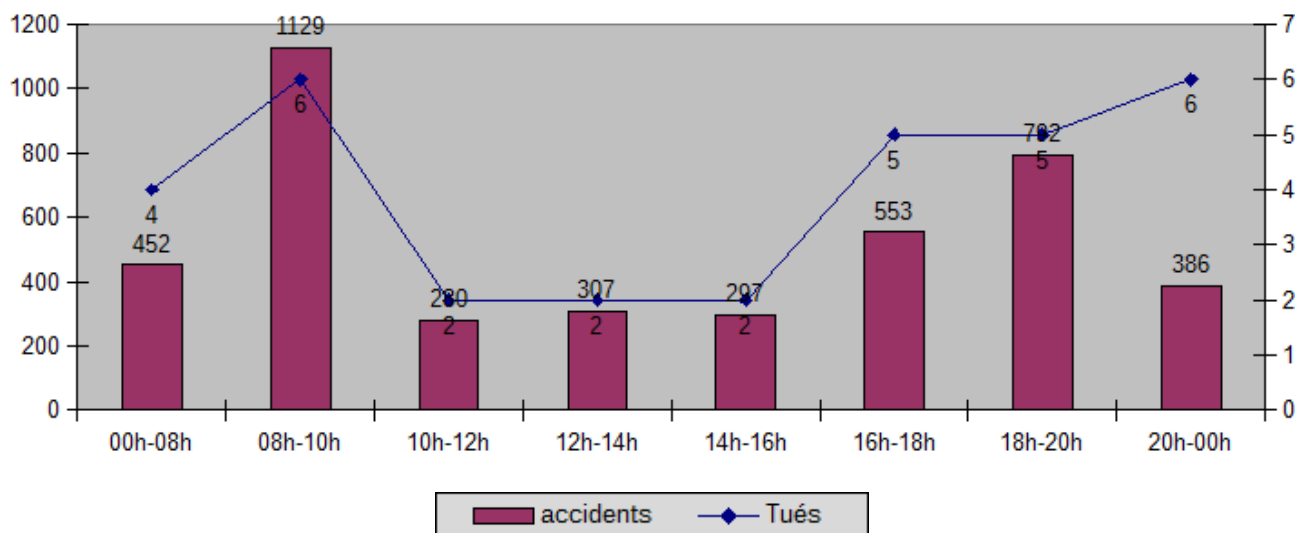
Les accidents liés aux trajets domicile-travail se concentrent à 97 % en agglomération et à 91 % hors autoroute.

Nombre d'accidents et de victimes liés à un trajet domicile-travail selon le jour de la semaine dans le département des Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016

2012/2016	Nbr d'accidents corporels	Nbr d'accidents mortels	Nbr de victimes		
			Tués	BH	BL
Lundi	653	2	2	91	635
Mardi	841	5	5	118	893
Mercredi	794	8	8	111	811
Jeudi	820	5	5	116	852
Vendredi	778	8	8	104	779
Samedi	195	3	3	24	204
Dimanche	111	1	1	18	110

Les accidents liés à un trajet domicile-travail ont lieu à 92 % du lundi au vendredi. La période du mardi au vendredi concentre 81 % des tués. On observe un pic de mortalité le mercredi et le vendredi.

Répartition des accidents et des tués liés aux trajets domicile-travail selon l'horaire dans les Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016



Les personnes tuées lors d'un trajet domicile-travail se concentrent à 69 % sur les plages horaires 08h-10h (19 %) et 16h-20h (31 %) et 20h-08h (31 %).

27 % des accidents liés à un trajet domicile-travail ont lieu entre 08h00 et 10h00 et 32 % entre 16h00 et 20h00.

On peut noter que la plage horaire 20h-08h concentre 31 % des tués alors qu'elle ne représente que 20 % des accidents liés à un trajet domicile-travail.

Tableau des accidents sur un trajet « domicile-travail » selon le mode déplacement dans les Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016

Trajet domicile travail	Nbr de véhicules concernés	Nbr d'accidents concernés	Part des accidents concernés
Vélo	321	316	4,8%
Cyclomoteur	460	454	6,9%
Motocyclette	2101	2078	31,5%
Voiturette	6	6	0,1%
VL	4068	3176	48,2%
VU	393	374	5,7%
Car-bus	74	74	1,1%
PL	105	101	1,5%
Autres	9	9	0,1%
Total	7537	6588	

Les accidents liés à un trajet domicile-travail impliquant un véhicule léger (48,2 %) et ceux impliquant un deux roues-motorisés (38,4 %) sont des enjeux absolus dans le département des Hauts-de-Seine.

2/ Évaluation de l'enjeu « risques routiers liés aux déplacements et aux activités professionnels » inscrit dans le DGO 2013-2017

Le travail réalisé lors de l'élaboration du DGO 2013-2017 a permis de proposer plusieurs orientations d'actions pour l'enjeu « risques routiers liés aux déplacements et aux activités professionnelles » :

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

Afin d'évaluer la mise en œuvre des orientations d'actions proposées dans le cadre du DGO 2013-2017, le pôle animation de la politique de sécurité routière a réalisé une analyse quantitative et qualitative portant sur les PDASR 2014-2015-2016 (annexe 2).

Il ressort de cette étude que les grandes entreprises alto-séquanaises sont mobilisées sur le thème de la sécurité routière. L'appel aux entreprises pour la sécurité routière, lancé en octobre 2016 par le ministère de l'intérieur et le ministère du travail, a permis de relancer cette dynamique et de faire émerger de nouveaux partenaires. Pour autant, on remarque que ces entreprises font peu appel à la coordination sécurité routière pour mettre en place leurs actions de sensibilisation. Seules 5 % des actions de sécurité routière inscrites dans les PDASR 2014-2015-2016 traitent de l'enjeu « risques routiers liés aux déplacements et aux activités professionnels ».

Dans le cadre des PDASR de 2014 à 2016, les entreprises Mercedes-Ben France, LAMBDA, TOTAL, ENGIE Gaz de France, CAP GEMINI, CEGELEC, THALES COMMUNICATION AND SECURITY, SEPT RESINE, EIFFAGE CONSTRUCTION, INTER 2000, B BRAUN MEDICAL et DOMINO'S PIZZA ont mis en place des actions de sensibilisation sur la thématique des dangers spécifiques liés aux trajets « domicile/travail » et aux risques routiers liés aux activités professionnelles en partenariat avec la coordination sécurité routière. Ces actions ont été menées en partenariat avec l'association VIGI2ROUES, le chargé de mission deux-roues motorisés du département, brigadier motocycliste à la CTCSR 92, et des intervenants spécialisés de la Police nationale. De nombreuses autres actions ont également été mises en place par les entreprises en sollicitant directement la Police nationale (DTSP 92, CTCSR 92, UEIR), des prestataires privés ou des associations.

La coordination sécurité routière a eu peu de lien entre 2014 et 2016 avec les chambres consulaires, les assureurs sociaux, les assurances et mutuelles, sur la prévention du risque routier en entreprise. Aucune action n'a porté spécifiquement sur la mise en place de plans de déplacements d'entreprises (PDE) ou inter entreprises (PDIE).

3/ Les orientations d'actions du DGO 2018-2022

Sur la période 2012-2016, l'enjeu « risques routiers professionnels » n'a pas connu d'évolution significative par rapport à 2007-2011 et représente toujours un enjeu absolu de sécurité routière pour le département des Hauts-de-Seine. Les orientations proposées dans le DGO 2013-2017 sont toujours pertinentes et doivent être maintenues. La mise en place de PDE et PDIE (obligatoire pour les entreprises situées sur un site de plus de 100 salariés à compter du 01/01/2018) est une orientation d'action du précédent DGO qui devra faire l'objet d'une attention particulière, notamment en développant de nouveaux partenariats pour accompagner les entreprises dans cette démarche.

Le vendredi 13 octobre 2017, un groupe de travail s'est réuni à la préfecture des Hauts-de-Seine afin d'explorer de nouvelles pistes permettant de mieux accompagner les entreprises, de toutes tailles, dans la lutte contre l'insécurité routière. De nouvelles orientations d'actions pour le DGO 2018-2022 ont ainsi émergé des discussions avec les partenaires.

Les orientations d'actions suivantes ont été retenues :

- améliorer la connaissance des entreprises et des artisans sur les « risques routiers professionnels » et sur les nouvelles obligations de l'employeur et ses responsabilités ;
- développer les rendez-vous de sécurité routière facilitant la prise de contact entre partenaires et l'échange entre entreprises (30 clubs entrepreneurs dans les Hauts-de-Seine, réunions charte entreprise et quartier...) ;
- orienter les entreprises souhaitant mettre en place un PDE ou un PDIE vers la chambre de commerce et d'industrie des Hauts-de-Seine qui accompagne les entreprises pour la mise en place de ces plans de déplacement ;
- donner les moyens aux TPE et PME d'agir contre l'insécurité routière en proposant des outils de sensibilisation à la sécurité routière lors de la formation obligatoire des entrepreneurs et auto-entrepreneurs dispensée par la chambre des métiers et de l'artisanat (mise en place au sein des stages d'installation et des formations diplômantes) ;
- développer une offre de service concrète (technique et financière) et accessible en ligne, en lien avec les partenaires, afin d'inciter les entreprises à mettre en place des actions de sécurité routière ;
- promouvoir les audits de conduite VL et 2RM en lien avec les auto-écoles, les associations et les inspecteurs du permis de conduire ;
- développer les actions d'information et de sensibilisation dans les centres de formation d'apprentis (CFA) et les lycées professionnels, en collaboration avec les branches professionnelles ;
- inciter les entreprises à communiquer sur les actions de sécurité routière qu'elles mettent en place afin de créer un effet « boule de neige ».

Les indicateurs suivants ont été retenus :

- nombre de tués dans un accident « professionnel » (mission + trajet domicile-travail) ;
- part des accidents corporels « mission » parmi l'ensemble des accidents corporels « professionnels » du département ;
- part des accidents corporels « trajet domicile-travail » parmi l'ensemble des accidents corporels « professionnels » du département ;
- part des accidents corporels « professionnel » (mission + trajet domicile-travail) parmi l'ensemble des accidents corporels du département.

4/ L'appel national des entreprises en faveur de la sécurité routière au travail du 11 octobre 2016

La Sécurité routière est en ordre de bataille pour permettre aux entreprises souhaitant se mobiliser de suivre le mouvement. Il est proposé à leurs dirigeants de se rendre sur le site entreprises.routeplussure.fr. Un espace dédié est mis à leur disposition avec un kit d'adhésion qui décline les 7 engagements pour une mise en chantier rapide à l'intérieur de leurs structures. Les chefs d'entreprise pourront alors signer électroniquement la charte d'engagement et ainsi voir leur nom et leur logo apparaître en ligne dans la liste des signataires.

7 engagements pour une route plus sûre

L'appel engage les entreprises à tout mettre en œuvre pour que leurs collaborateurs ne prennent aucun risque au volant. En y adhérant, les entreprises souscrivent un manifeste contenant 7 engagements forts :

- 1 – Limiter aux cas d'urgence les conversations téléphoniques au volant
- 2 – Prescrire la sobriété sur la route
- 3 – Exiger le port de la ceinture de sécurité
- 4 – Ne pas accepter le dépassement des vitesses autorisées
- 5 – Intégrer des moments de repos dans le calcul des temps de trajet
- 6 – Favoriser la formation à la sécurité routière des salariés
- 7 – Encourager les conducteurs de deux-roues à mieux s'équiper

Un appel à toutes les entreprises, petites, moyennes ou grandes

Cet appel a marqué le début d'un vaste mouvement de mobilisation et de prise de conscience qui a vocation à se diffuser dans de nombreuses entreprises, petites, moyennes ou grandes.

L'étude Ifop réalisée en exclusivité pour la Sécurité routière démontre l'urgence à mobiliser les dirigeants et salariés des entreprises au risque routier professionnel. Cette enquête, effectuée du 27 au 30 septembre 2016, indique en premier lieu qu'une grande majorité de salariés est bien informée des risques liés à l'alcool au volant (56 %), à la vitesse (55 %) et à l'usage du téléphone en conduisant (55 %).

C'est donc en toute connaissance de cause que près de 7 personnes sur 10 (69%) déclarent « répondre ou appeler un client, un collègue ou un prestataire alors qu'elles sont au volant ». En même temps, plus d'un salarié sur deux utilisant un véhicule professionnel estime que « le rythme de travail et ses objectifs nécessitent qu'ils répondent au téléphone en conduisant ».

Près de 7 personnes sur 10 (68 %) reconnaissent dépasser les vitesses autorisées « quand elles sont en retard pour un rendez-vous ou une livraison ». Un quart d'entre elles estime que leurs conditions de travail les incitent à dépasser la vitesse autorisée.

De même, un salarié sur deux (51 %) se retrouve dans une situation professionnelle où il est incité à boire de l'alcool. Encore 18 % des personnes interrogées déclarent avoir conduit sous l'empire de l'alcool sur un trajet professionnel.

Fiche n°2

L'enjeu « conduite après usage de substances psychoactives »

1/ Définition de l'enjeu « conduite après usage de substances psychoactives »

La conduite est une tâche complexe qui nécessite des capacités perceptives, motrices, cognitives et des aptitudes comportementales. La préservation de la capacité de conduire est un enjeu prioritaire de sécurité routière.

En 2016, selon le bilan de l'ONISR, 17 % des conducteurs impliqués dans les accidents mortels, et dont l'alcoolémie était connue, avaient une alcoolémie illégale. L'alcool au volant concerne toutes les générations et particulièrement les 18-24 ans (24 %) et les 25-34 ans (25 %). L'étude SAM (Stupéfiants et accidents mortels, OFDT – Ifsttar, avril 2011) rapporte que le risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié par 8,5 en moyenne chez les conducteurs alcoolisés. Le risque d'être impliqué dans un accident corporel grave est multiplié par 3 pour un taux de 0,5 g/l de sang, par 8 pour 1 g/l, et par 32 pour 1,6 g/l. L'alcool est en cause dans près d'1/3 des accidents mortels en France depuis 2000.

En 2016, selon le bilan de l'ONISR, 488 personnes ont été tuées dans un accident avec présence de stupéfiants en France. Elles représentent 22 % des personnes tuées dans les accidents mortels au résultat de test connu. Les conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants dans les accidents mortels sont à 28 % âgés de 18 à 24 ans, à 37 % de 25 à 34 ans et à 19 % de 35 à 44 ans. Cette proportion baisse fortement à partir de 45 ans. La conduite sous l'emprise du cannabis double le risque d'être responsable d'un accident mortel. Ce risque est multiplié par 15 si le conducteur a mélangé cannabis et alcool.

La part des accidents attribuable aux médicaments en France est certes inférieure à celles d'autres facteurs de risque (vitesse, alcool, drogues...), mais elle reste cependant significative et se situe entre 3 % et 4 %.

1.1/ L'enjeu « alcool »

Part des accidents liés à l'alcool parmi les accidents corporels du département des Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016

2012/2016	Accidents	Accidents avec dépistage positif pour conducteur ou piéton	Part des accidents avec alcool
2012	2568	106	4,1%
2013	2620	103	3,9%
2014	2790	101	3,6%
2015	2712	105	3,9%
2016	2863	109	3,8%
Total	13553	524	3,9%

Sur la période 2012-2016, le nombre d'accidents avec dépistage alcool positif pour conducteur ou piéton reste stable entre 100 et 110 accidents/an malgré l'augmentation régulière des accidents depuis 2012.

La part des accidents liés à l'alcool dans les Hauts-de-Seine reste stable sur la période 2012-2016 avec une moyenne de 3,9 % des accidents, comparable au 4 % de la période 2007-2011.

Tableau comparatif des accidents liés à l'alcool du département des Hauts-de-Seine, de la petite couronne et de la France métropolitaine entre 2007/2011 et 2012/2016.

2007/2011		Nbr d'accidents avec un conducteur alcoolisé	Nbr d'accidents tous conducteurs au taux connu	% alcool/taux connu
Accidents corporels	92	442	10357	4,3%
	Petite couronne	1315	29584	4,4%
	France	30664	285638	10,7%

2012/2016		Nbr d'accidents avec un conducteur alcoolisé	Nbr d'accidents tous conducteurs au taux connu	% alcool/taux connu
Accidents corporels	92	503	12718	4,0%
	Petite couronne	1397	33540	4,2%
	France	24499	228461	10,7%

2007/2011		Nbr de tués, accidents avec un conducteur alcoolisé	Nbr de tués, accidents tous conducteurs au taux connu	% alcool/taux connu
Accidents corporels	92	16	101	15,8%
	Petite couronne	56	324	17,3%
	France	4909	16432	29,9%

2012/2016		Nbr de tués, accidents avec un conducteur alcoolisé	Nbr de tués, accidents tous conducteurs au taux connu	% alcool/taux connu
Accidents corporels	92	29	126	23,0%
	Petite couronne	77	369	20,9%
	France	4151	14017	29,6%

Parmi les accidents corporels sur la période 2012-2016, la part des accidents avec un conducteur alcoolisé est de 4 %, en légère baisse par rapport à la période 2007-2011. Elle est équivalente à celle de la petite couronne et 7 points en dessous de celle de la métropole.

En revanche sur la période 2012-2016, dans les accidents mortels où le taux d'alcool des conducteurs est connu, 23 % des usagers sont tués dans un accident impliquant un conducteur en alcoolémie positive. Ce taux est supérieur de 2 points à celui de la petite couronne mais inférieur de 7 points à celui de la métropole. Cependant, l'importance de ce taux ainsi que son augmentation de 7 points par rapport à la période 2007-2011, font de l'enjeu « alcool » un enjeu absolu pour le département des Hauts-de-Seine.

Répartition des accidents liés à l'alcool selon la catégorie de jour et selon la luminosité dans les Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016

2012/2016	Accidents avec dépistage positif pour conducteur ou piéton	2012/2016	Accidents avec dépistage positif pour conducteur ou piéton
plein jour	144	semaine	292
crépuscule ou aube	40	samedi	103
nuit sans éclairage public	20	dimanche	94
nuit av écl. public non allumé	6	veille de fête	15
nuit av écl. public allumé	314	fête	20

Sur la période 2012-2016, 65 % des accidents avec dépistage alcool positif pour conducteur ou piéton ont eu lieu la nuit. 56 % ont lieu la semaine (5 jours) contre 37,5 % le week-end (samedi et dimanche).

Nombre de conducteurs ou de piétons alcoolisés dans les accidents avec dépistage alcool positif selon le mode de déplacement dans les Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016

2012-2016	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL	Autres
Accidents avec dépistage positif pour conducteur ou piéton	54	20	115	147	360	31	8	7

Les conducteurs de véhicules légers représentent 48,5 % des dépistés positifs à l'alcool lors des accidents. Les conducteurs de 2RM représentent 35 % (15,5 % de cyclo et 19,5 % de moto) et les piétons 7 %.

1.2/ L'enjeu « stupéfiants »

Part des accidents liés aux stupéfiants par rapport aux accidents corporels du département des Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016

Département 92 2012/2016	Accidents	Accidents avec dépistage drogue positif	Part des accidents avec dépistage drogue
2012	2568	56	2,2%
2013	2620	76	2,9%
2014	2790	58	2,1%
2015	2712	61	2,2%
2016	2863	74	2,6%
Total	13553	325	2,4%

La part des accidents liés aux stupéfiants dans les Hauts-de-Seine reste stable sur la période 2012-2016 avec une moyenne de 2,4 % des accidents corporels. Sur la période 2007-2011, le nombre d'accidents avec dépistage drogue positif était de 144 accidents, soit 1,1 % des accidents corporels. La hausse est donc significative malgré un nombre d'accidents limité.

Tableau comparatif des accidents liés aux stupéfiants du département des Hauts-de-Seine, de la petite couronne et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

2012/2016		Nbr d'accidents avec conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nbr d'accidents tous conducteurs stupéfiant connu	% stupéfiant / stup connu
Accidents corporels	Département 92	320	3065	10,4%
	Petite couronne	765	9014	8,5%
	France 2016	9512	87789	10,8%

2012/2016		Nbr de tués avec conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nbr de tués accidents tous conducteurs stupéfiant connu	% stupéfiant / stup connu
Accidents corporels	Département 92	19	50	38,0%
	Petite couronne	67	173	38,7%
	France 2016	2448	10959	22,3%

Sur la période 2012-2016, parmi les accidents corporels tous conducteurs stupéfiant connu, la part des accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant est de 10,4 %. Elle est supérieure à celle de la petite couronne et équivalente à celle de la métropole.

En revanche sur la période 2012-2016, dans les accidents mortels où le dépistage stupéfiant est connu, 38 % des usagers sont tués dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant. Ce taux est équivalent à celui de la petite couronne mais supérieur de 16 points à celui de la métropole. L'enjeu « stupéfiant » est donc un enjeu absolu pour le département des Hauts-de-Seine.

Répartition des accidents liés aux stupéfiants selon la catégorie de jour et selon la luminosité entre 2012 et 2016

2012/2016	Accidents avec dépistage stupéfiant positif
plein jour	164
crépuscule ou aube	20
nuit sans éclairage public	6
nuit av écl. public non allumé	3
nuit av écl. public allumé	132

2012/2016	Accidents avec dépistage stupéfiant positif
semaine	223
samedi	44
dimanche	37
veille de fête	10
fête	11

Sur la période 2012-2016, 50 % des accidents avec dépistage stupéfiant positif ont eu lieu en plein jour. 69 % des accidents ont lieu en semaine (5 jours) contre 25 % le week-end (samedi et dimanche).

Nombre de conducteurs ou de piétons sous l'emprise d'un stupéfiant selon le mode de déplacement dans les Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016

2012-2016	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL	Autres
Accidents avec dépistage stupéfiant positif	51	13	96	118	216	27	10	8

Les conducteurs de véhicules légers représentent 40 % des dépistés positifs aux stupéfiants lors des accidents. Les conducteurs de 2RM représentent 40 % des dépistés positifs (8 % de cyclo et 22 % de moto) et les piétons 9 %.

2/ Évaluation de l'enjeu « Les effets des psychotropes et leurs addictions » inscrit dans le DGO 2013-2017

Le domaine des addictions (alcool, drogue, médicaments) nécessite de coupler information, contrôles et sanctions. En effet, il s'agit de comportements en infraction aux lois et règlements en vigueur. Ces comportements très dangereux, responsables de nombreux morts sur les routes, font donc l'objet de sanctions qui peuvent être très lourdes pour les contrevenants. La politique de contrôles et de sanctions, menée par les forces de l'ordre et les autorités judiciaires, doit cependant s'articuler avec les actions d'information et de sensibilisation à la sécurité routière afin d'établir une stratégie globale et équilibrée de lutte contre l'insécurité routière au niveau départemental.

Le travail réalisé lors de l'élaboration du DGO 2013-2017 a permis de proposer plusieurs orientations d'actions pour l'enjeu « Les effets des psychotropes et leurs addictions » :

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

Afin d'évaluer la mise en œuvre des orientations d'actions proposées dans le cadre du DGO 2013-2017, le pôle animation de la politique de sécurité routière a réalisé une analyse quantitative et qualitative portant sur les PDASR 2014-2015-2016 (annexe 2).

Il ressort de cette étude que cet enjeu, inscrit comme transverse dans le DGO 2013-2017, a été traité dans environ 20 % des actions inscrites dans les PDASR de la période. Il représente environ 10 % des budgets annuels de subvention des 3 années.

L'enjeu « Les effets des psychotropes et leurs addictions » a également fait l'objet d'actions spécifiques, menées entre autres par les associations WIMOOV, Cap Magellan et Avenir Santé vers des publics étudiants ou festivaliers, par les forces de l'ordre et les associations Prévention routière, Vigi2roues et Via mobilité en entreprise ou dans les CFA, par l'association Chimène dans les hôpitaux de jour.

La mairie de Nanterre et l'association Les 4 chemins ont également mené des actions spécifiques dans ce domaine vers les jeunes des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

3/ Les orientations d'actions du DGO 2018-2022

Le vendredi 27 octobre 2017, un groupe de travail s'est réuni à la préfecture des Hauts-de-Seine afin d'explorer de nouvelles pistes pour lutter contre la conduite après usage de substances psychoactives. De nouvelles orientations d'actions pour le DGO 2018-2022 ont ainsi émergé des discussions avec les partenaires.

Les orientations d'actions suivantes ont été retenues :

- améliorer le retour d'information sur l'importance de ces consommations dans les accidents grâce à des études et une cartographie spécifique en lien avec les forces de l'ordre, l'ODSR et le bureau sécurité routière de l'EPI 78-92 et organiser des contrôles ciblés ;
- s'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest ;
- mettre en place un module formation-sensibilisation au profit des enseignants de la conduite (en formation ou en activité) afin qu'ils puissent porter le message auprès de leurs futurs élèves ;
- sensibiliser aux risques liés à l'alcool et aux drogues sur la conduite, en partenariat avec les forces de l'ordre, les associations, les professionnels de santé et les chargés de prévention, dans les entreprises et les établissements scolaires du second degré et les CFA (rechercher l'appui des chefs d'établissement, des CPE, des enseignants) ;
- apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie (application smartphone) et valoriser le principe du conducteur sobre ;
- informer les usagers sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues (effet sur le champ visuel, allongement des temps de réaction, diminution des réflexes...) à l'occasion des manifestations festives grand public ;
- sensibiliser les jeunes en s'appuyant sur les municipalités et les réseaux des maisons de quartier et des jeunes ;
- informer les usagers sur les conséquences judiciaires suite à une arrestation pour conduite après usage de substances psychoactives (rechercher un effet dissuasif) ;
- étudier, en étroite collaboration avec le procureur de la République, le barème départemental des suspensions administratives du permis de conduire afin d'alourdir les sanctions liées aux infractions touchant à la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiant) et aux grands excès de vitesse, en intégrant le permis probatoire pour les conducteurs novices, la notion de récidive de l'infraction et enfin les circonstances aggravantes comme le cumul des infractions ;
- renforcer la coopération des polices municipales et des forces de sécurité de l'État en matière de sécurité routière, et notamment en matière de lutte contre l'alcool au volant, en modifiant les conventions types communales et intercommunales de coordination tel que prévu par le décret n°2017-1523 du 3 novembre 2017.

Les indicateurs suivants ont été retenus :

- nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé ;
- répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » positifs à l'alcool selon le mode de déplacement ;
- part des accidents corporels avec un conducteur alcoolisé parmi l'ensemble des accidents corporels avec taux d'alcool connu ;

- part des conducteurs alcoolisés non ceinturés parmi les conducteurs alcoolisés avec port de la ceinture connu ;
- nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur sous l’emprise de stupéfiant ;
- répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » positifs aux stupéfiants selon le mode de déplacement ;
- part des accidents corporels avec présence de stupéfiant parmi l’ensemble des accidents corporels avec présence de stupéfiants connue.

Fiche n°3 L'enjeu « les jeunes »

1/ Définition de l'enjeu « les jeunes »

Cet enjeu est divisé en trois classes d'âge : 14-17 ans, 18-24 ans et 25-29 ans.

Les jeunes sont particulièrement exposés aux drames de la route alors qu'ils représentent la première génération la plus sensibilisée aux dangers de la route, avec notamment la mise en place d'une éducation routière tout au long de la scolarité. Plus que chez toute autre catégorie d'usagers, il semble que la prise de conscience réelle du risque routier chez les jeunes ne se traduise pas toujours par un assagissement de leur comportement sur les routes.

Insouciance, goût de la fête, recherche de nouvelles expériences : les jeunes n'ont pas toujours la lucidité nécessaire pour réaliser les risques qu'ils encourent sur la route. Les facteurs de risque auxquels ils s'exposent sont multiples : une consommation d'alcool non maîtrisée, la consommation de substances psychoactives interdites, l'utilisation du téléphone portable en conduisant ou en se déplaçant dans la rue, la fatigue, l'inexpérience et le défaut de maîtrise de leur véhicule (cyclo, moto et véhicule léger principalement)...

A cela vient s'ajouter en permanence de nouvelles pratiques et de nouveaux moyens de mobilité urbaine (monocycle, trottinette électrique, skate électrique), qui demandent maîtrise et prise de conscience du danger pour soi-même et pour les autres.

1.1/ L'importance de l'enjeu « les jeunes »

[Part des accidents liés aux « jeunes » parmi les accidents corporels dans le département des Hauts-de-Seine entre 2007-2011 et 2012-2016](#)

Département 92	Accidents	Accidents avec un usager 14-17 ans	Part des accidents avec un usager 14-17 ans
2007-2011	12835	887	6,9%
2012-2016	13553	815	6,0%

Département 92	Accidents	Accidents avec un usager 18-24 ans	Part des accidents avec un usager 18-24 ans
2007-2011	12835	3959	30,8%
2012-2016	13553	3673	27,1%

Département 92	Accidents	Accidents avec un usager 25-29 ans	Part des accidents avec un usager 25-29 ans
2007-2011	12835	3460	27,0%
2012-2016	13553	3358	24,8%

Parmi les accidents corporels de la période 2012-2016, la part des accidents liée à chacune des tranches d'âge étudiées est en baisse par rapport à 2007-2011, en

particulier chez les 18-24 ans (- 4 points) et les 25-29 ans (- 2 points).

Cependant, les jeunes de 18-24 ans et de 25-29 ans représentent encore au moins 25 % des accidents corporels du département des Hauts-de-Seine. Ils sont donc un enjeu absolu de sécurité routière dans le département.

Tableaux comparatifs des accidents impliquant :

– un 14-17 ans du département des Hauts-de-Seine, de la petite couronne et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

2012/2016		Nbr d'accidents avec un usager 14-17 ans	Nbr total d'accidents	% des accidents avec un usager 14-17 ans
Accidents corporels	Département 92	815	13553	6,0%
	Petite couronne	2369	40179	5,9%
	France	25853	289565	8,9%

2012/2016		Nbr de tués 14-17 ans	Nbr total de tués	% de tués 14-17 ans
Accidents corporels	Département 92	3	131	2,3%
	Petite couronne	19	451	4,2%
	France	637	18501	3,4%

– un 18-24 ans du département des Hauts-de-Seine, de la petite couronne et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

2012/2016		Nbr d'accidents avec un usager 18-24 ans	Nbr total d'accidents	% des accidents avec un usager 18-24 ans
Accidents corporels	Département 92	3673	13553	27,1%
	Petite couronne	11910	40179	29,6%
	France	92334	289565	31,9%

2012/2016		Nbr de tués 18-24 ans	Nbr total de tués	% de tués 18-24 ans
Accidents corporels	Département 92	15	131	11,5%
	Petite couronne	72	451	16,0%
	France	3187	18501	17,2%

– un 25-29 ans du département des Hauts-de-Seine, de la petite couronne et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

2012/2016		Nbr d'accidents avec un usager 25-29 ans	Nbr total d'accidents	% des accidents avec un usager 25-29 ans
Accidents corporels	Département 92	3358	13553	24,8%
	Petite couronne	10440	40179	26,0%
	France 2016	65107	289565	22,5%

2012/2016		Nbr de tués 25-29 ans	Nbr total de tués	% de tués 25-29 ans
Accidents corporels	Département 92	17	131	13,0%
	Petite couronne	50	451	11,1%
	France 2016	1665	18501	9,0%

La part des jeunes dans les accidents corporels dans les Hauts-de-Seine est équivalente ou légèrement inférieure à la moyenne de la petite couronne. Elle est notablement inférieure à la France métropolitaine à l'exception des accidents avec un usager de 25-29 ans (+ 2 points).

La part des jeunes tués dans les accidents corporels dans les Hauts-de-Seine est inférieure de 2 points à la petite couronne pour les 14-17 ans. La différence est particulièrement significative pour la tranche d'âge 18-24 ans pour laquelle le département des Hauts-de-Seine est inférieur de 4,5 points à la petite couronne et de 6 points à la France métropolitaine. Pour les 25-29 ans, la tendance s'inverse puisque le département est supérieur de 2 points à la petite couronne et 4 points à la France métropolitaine.

La part des jeunes entre 18 et 29 ans tués dans les accidents corporels dans les Hauts-de-Seine est de 24,5 %. Il s'agit donc d'un enjeu absolu de sécurité routière pour le département.

1.2/ Le panorama des accidents liés aux « jeunes »

Répartition des accidents chez les « jeunes » selon le milieu et le genre entre 2012 et 2016 dans les Hauts-de-Seine

Les 14-17 ans

Milieu 2012/2016	En agglomération	Hors agglomération	Sur Autoroute	Total
Nbr d'accidents corporels des 14-17 ans	805	10	31	815
%	98,8%	1,2%	3,8%	

Genre 2012/2016	Masculin	Féminin	Nbr total de conducteurs et piétons de 14-17 ans
Nbr de conducteurs et piétons de 14-17 ans	844	398	1242
%	68,0%	32,0%	

Les 18-24 ans

Milieu 2012/2016	En agglomération	Hors agglomération	Sur Autoroute	Total
Nbr d'accidents corporels des 18-24 ans	3556	117	468	3673
%	96,8%	3,2%	12,7%	

Genre 2012/2016	Masculin	Féminin	Nbr total de conducteurs et piétons de 18-24 ans
Nbr de conducteurs et piétons de 18-24 ans	3379	1587	4966
%	68,0%	32,0%	

Les 25-30 ans

Milieu 2012/2016	En agglomération	Hors agglomération	Sur Autoroute	Total
Nbr d'accidents corporels	3223	135	495	3358
%	96,0%	4,0%	14,7%	

Genre 2012/2016	Masculin	Féminin	Nbr total de conducteurs et piétons de 25-29 ans
Nbr de conducteurs et piétons de 25-29 ans	3078	1507	4585
%	67,1%	32,9%	

Les accidents chez les jeunes ont lieu principalement en agglomération du fait de la physionomie du département.

Les accidents sur autoroute représentent entre 12 et 15 % des accidents chez les 18-24 ans et les 25-30 ans.

La proportion d'hommes et de femmes des 3 tranches d'âge « jeunes » impliquée dans un accident corporel est pratiquement identique : environ 68 % d'hommes pour 32 % de femmes.

Répartition du nombre d'usagers « jeunes » impliqués dans un accident corporel entre 2012 et 2016 dans les Hauts-de-Seine.

2012/2016		Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autres	Total
Département 92	Nbr des usagers de 14-17 ans	255	63	399	51	105	2	0	4	879
	% des usagers de 14-17 ans	29,0%	7,2%	45,4%	5,8%	11,9%	0,2%	0,0%	0,5%	
2012/2016		Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autres	Total
Département 92	Nbr des usagers de 18-24 ans	288	90	961	782	1997	187	15	21	4341
	% des usagers de 18-24 ans	6,6%	2,1%	22,1%	18,0%	46,0%	4,3%	0,3%	0,5%	
2012/2016		Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autres	Total
Département 92	Nbr des usagers de 25-29 ans	215	89	336	863	1899	197	45	64	3708
	% des usagers de 25-29 ans	5,8%	2,4%	9,1%	23,3%	51,2%	5,3%	1,2%	1,7%	

45 % des 14-17 ans sont impliqués dans des accidents de cyclomoteurs. 29 % sont impliqués en tant que piétons.

46 % des 18-24 ans sont impliqués dans des accidents de voitures, puis de cyclomoteurs pour 22 % et de motos pour 18 %, soit une proportion quasiment équivalente d'accidents de voitures et de 2RM. Les accidents de piétons tombent à 7 %.

51,2 % des 25-29 ans sont impliqués dans des accidents de voitures, puis de motos à 23,3 %. Le cyclomoteur ne représente plus que 9 % des jeunes impliqués et les piétons 6 %.

2/ Évaluation de l'enjeu « les jeunes » inscrit dans le DGO 2013-2017

Le travail réalisé lors de l'élaboration du DGO 2013-2017 a permis de proposer plusieurs orientations d'actions pour l'enjeu « les jeunes (14 à 29 ans) » :

- former à l'utilisation et aux dangers du cyclomoteur (débridage, pratique, port des équipements) ;
- accompagner les jeunes motocyclistes (permis A1, A2, A) ;
- mettre en place des animations de perfectionnement pour la pratique ;
- aider les jeunes préparant le permis B ou A ;
- informer, via les associations, les bureaux d'élèves et le réseau Information-Jeunesse, et organiser la prévention ;
- sensibiliser aux dangers liés à l'isolement à l'environnement pour les piétons et les cyclistes équipés d'oreillettes de téléphones portables ou de lecteurs audio.

Afin d'évaluer la mise en œuvre des orientations d'actions proposées dans le cadre du DGO 2013-2017, le pôle animation de la politique de sécurité routière a réalisé une analyse quantitative et qualitative portant sur les PDASR 2014-2015-2016 (annexe 2).

Il ressort de cette étude que cet enjeu, inscrit comme transverse dans le DGO 2013-2017, a été spécifiquement traité dans environ 15 % des actions inscrites dans les PDASR de la période. Il représente environ 12 % des budgets annuels de subvention des 3 années. Cependant, cet enjeu est plus particulièrement traité dans le cadre des actions liées aux enjeux « risques routiers professionnels » pour les jeunes en CFA et lycées professionnels, « lutte contre les addictions aux psychotropes » et « les usagers vulnérables ».

On peut noter la forte implication des forces de l'ordre (police nationale et polices municipales) et des associations dans la sensibilisation des jeunes en milieu scolaire tout au long de l'année, particulièrement sur les thématiques deux-roues motorisés, alcool et drogues, vitesse, et distracteurs. Le chargé de mission deux-roues motorisés, brigadier motocycliste de la CTCSSR 92, a mené de nombreuses actions à destination des jeunes en lycée professionnel et CFA. De nombreuses villes des Hauts-de-Seine ont également mené des actions spécifiques vers les jeunes des quartiers prioritaires afin de lutter entre autres contre la pratique du « rodéo sauvage ». Entre 15 et 20 villes par an ont été inscrites au PDASR entre 2014 et 2016 dans le cadre des projets subventionnés.

« La caravane de la sécurité routière », mise en place par le Conseil départemental 92 en partenariat avec la coordination sécurité routière et l'Éducation nationale, a permis chaque année de sensibiliser plus de 8000 jeunes sur les thématiques piéton, cycliste, 2RM et le partage de l'espace public.

3/ Les orientations d'actions du DGO 2018-2022

Le jeudi 9 novembre 2017, un groupe de travail s'est réuni à la préfecture des Hauts-de-Seine afin d'explorer de nouvelles pistes pour faire baisser l'accidentalité des « jeunes ». De nouvelles orientations d'actions pour le DGO 2018-2022 ont ainsi émergé des discussions avec les partenaires.

Les orientations d'actions suivantes ont été retenues :

- poursuivre la sensibilisation des collégiens dans le cadre de « la caravane de la sécurité routière » et développer les actions de sécurité routière dans les lycées du département, particulièrement sur les thématiques piéton, vélo, cyclomoteur et les nouveaux moyens de mobilité urbaine (monocycle, trottinette électrique, skate électrique) ;
- prévenir les conduites à risque sur la route et dans l'espace public pour les jeunes des quartiers prioritaires de la politique de la ville en partenariat avec les forces de l'ordre, les associations, les services municipaux, les structures d'accueil des jeunes et les animateurs et éducateurs de rue ;
- favoriser les initiatives des jeunes pour diffuser des messages de sécurité routière au sein de leur milieu de vie et de rencontres (ambassadeurs de projets), en impliquant les parents ;
- lutter contre la pratique du rodéo urbain en lien avec les animateurs de quartier, les associations, les établissements scolaires et les forces de l'ordre ;
- identifier et structurer des lieux dédiés à la sensibilisation et à la pratique du deux-roues

- motorisés tout-terrain et du quad afin d'encadrer les jeunes dans leurs pratiques ;
- soutenir la formation au permis AM ;
 - sensibiliser les jeunes aux dangers de la pratique du cyclomoteur et du deux-roues motorisés et à l'importance du port des équipements de protection individuels ;
 - sensibiliser les étudiants sur les comportements et consommations à risque sur la route et dans la rue ;
 - sensibiliser les jeunes aux dangers de l'utilisation des distracteurs durant leurs déplacements ;
 - sensibiliser les entreprises sur le risque routier des jeunes, particulièrement celles accueillant des apprentis ;
 - promouvoir les formations post-permis pour les conducteurs novices.

Les indicateurs suivants ont été retenus :

- nombre de tués par classe d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans) ;
- part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département ;
- répartition des impliqués (« tous usagers », « piétons + conducteurs cyclistes ») dans les accidents corporels selon le mode de déplacement ;
- répartition des impliqués (« tous usagers », « piétons + conducteurs cyclistes ») dans les accidents corporels selon le milieu (en agglomération / hors agglomération hors autoroute / sur autoroute) ;
- répartition des impliqués (« tous usagers », « piétons + conducteurs cyclistes ») dans les accidents corporels par sexe.

Fiche n°4 L'enjeu « les seniors »

1/ Définition de l'enjeu « les seniors »

Cet enjeu est divisé en deux classes d'âge : 65-74 ans, 75 ans et +.

De manière générale, pour les personnes de plus de 65 ans, la capacité à se déplacer de façon autonome est très importante. La perte de cette capacité en vieillissant peut être vécue comme une perte de liberté, d'autonomie et de plaisir et peut représenter un handicap dans la conduite d'une vie sociale active.

Cependant, avec l'âge, des altérations physiologiques apparaissent inéluctablement chez les seniors. Ces changements, qui portent essentiellement sur la vision, l'ouïe et la motricité, modifient progressivement les capacités de ces personnes à prévenir d'éventuelles difficultés dans leurs déplacements quotidiens en tant que piétons, cyclistes ou automobilistes et leur aptitude à conduire en toute sécurité.

Ainsi, avec le vieillissement, plusieurs facteurs de risque se développent :

- diminution des capacités physiques ;
- diminution de l'acuité visuelle :
 - baisse de la vision de près et de la vision de loin,
 - temps d'accommodation plus long entre la vision de près et la vision de loin,
 - altération de la perception de la luminosité, des contrastes et des couleurs.
- rétrécissement du champ visuel ;
- diminution de la résistance à l'éblouissement : le temps de récupération d'un œil ébloui augmente avec l'âge. Quand il faut 10 secondes à 25 ans, cela peut mettre jusqu'à 2 minutes chez les plus de 40 ans ;
- affaiblissement de la qualité de l'audition : discerner les sons et localiser leur origine est plus difficile ;
- diminution des réflexes : le temps de réaction est plus long.

En France, le nombre de tués seniors augmente de 9 % par an depuis trois ans. Le risque routier et la gravité des accidents sont nettement plus élevés pour cette catégorie, particulièrement pour les 75 ans et plus. La part de la mortalité piétonne est également nettement plus élevée chez les seniors (33 % des personnes tuées) que chez les moins de 65 ans (10 % des personnes tuées). Entre 2015 et 2016, le nombre de piétons seniors tués a augmenté de 26 % et le nombre de cyclistes seniors tués de 31 %.

Dans un environnement de mobilité en perpétuelle innovation, où les engins de déplacements individuels sont de plus en plus accessibles et rapides, mais où chaque usager de l'espace public doit trouver sa place et cohabiter, des actions de prévention et de formation peuvent aider les seniors à mieux appréhender leur environnement, compenser certains effets du vieillissement et ainsi améliorer leur sécurité lors de leurs déplacements.

1.1/ L'importance de l'enjeu « les seniors »

Part des accidents liés aux « seniors » parmi les accidents corporels du département des Hauts-de-Seine

Département 92	Accidents	Accidents avec un usager 65-74 ans	Part des accidents avec un usager 65-74 ans
2007-2011	12835	846	6,6%
2012-2016	13553	982	7,2%

Département 92	Accidents	Accidents avec un usager 75 ans et plus	Part des accidents avec un usager 75 ans et plus
2007-2011	12835	765	6,0%
2012-2016	13553	810	6,0%

Parmi les accidents corporels de la période 2012-2016, la part des accidents liée à chacune des tranches d'âge étudiées est quasiment stable par rapport à 2007-2011.

Tableaux comparatifs des accidents impliquant :

– un 65-74 ans du département des Hauts-de-Seine, de la petite couronne et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

2012/2016		Nbr d'accidents avec un usager 65-74 ans	Nbr total d'accidents	% des accidents avec un usager 65-74 ans
Accidents corporels	Département 92	982	13553	7,2%
	Petite couronne	2783	40179	6,9%
	France	30007	289565	10,4%

2012/2016		Nbr de tués 65-74 ans	Nbr total de tués	% de tués 65-74 ans
Accidents corporels	Département 92	11	131	8,4%
	Petite couronne	27	451	6,0%
	France	1433	18501	7,7%

– un 75 ans et plus du département des Hauts-de-Seine, de la petite couronne et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

2012/2016		Nbr d'accidents avec un usager 75 ans et plus	Nbr total d'accidents	% des accidents avec un usager 75 ans et plus
Accidents corporels	Département 92	810	13553	6,0%
	Petite couronne	2130	40179	5,3%
	France	25802	289565	8,9%

2012/2016		Nbr de tués 75 ans et plus	Nbr total de tués	% de tués 75 ans et plus
Accidents corporels	Département 92	19	131	14,5%
	Petite couronne	71	451	15,7%
	France	2488	18501	13,4%

La part des seniors dans les accidents corporels dans les Hauts-de-Seine est légèrement supérieure à la moyenne de la petite couronne. Elle est inférieure d'environ 3 points à la France métropolitaine pour les deux catégories.

La part des seniors de 65-74 ans tués dans les accidents corporels dans les Hauts-de-Seine est supérieure de 2,4 points à la petite couronne et quasiment équivalente à la France métropolitaine. Pour les 75 ans et plus, la tendance s'inverse puisque le département est inférieur de 1,2 point à la petite couronne et reste quasiment équivalent à la France métropolitaine.

La part des seniors de 65 ans et plus tués dans les accidents corporels dans les Hauts-de-Seine est de près de 23 %. Il s'agit donc d'un enjeu absolu de sécurité routière pour le département.

1.2/ Le panorama des accidents liés aux « seniors »

Répartition des accidents chez les « seniors » selon le milieu et le genre entre 2012 et 2016 dans les Hauts-de-Seine

Les 65-74 ans

Milieu 2012/2016	En agglomération	Hors agglomération	Sur Autoroute	Total
Nbr d'accidents corporels	953	29	82	982
%	97,0%	3,0%	8,4%	

Genre 2012/2016	Masculin	Féminin	Nbr total de conducteurs et piétons de 65-74 ans
Nbr de conducteurs et piétons de 65-74 ans	652	424	1076
%	60,6%	39,4%	

Les 75 ans et plus

Milieu 2012/2016	En agglomération	Hors agglomération	Sur Autoroute	Total
Nbr d'accidents corporels	801	9	32	810
%	98,9%	1,1%	4,0%	

Genre 2012/2016	Masculin	Féminin	Nbr total de conducteurs et piétons de 75 ans et plus
Nbr de conducteurs et piétons de 75 ans et plus	782	571	1353
%	57,8%	42,2%	

Les accidents chez les seniors ont lieu principalement en agglomération.

Les accidents sur autoroute représentent environ 8 % des accidents chez les 65-74 ans et tombe à 4 % chez les plus de 75 ans.

La proportion d'hommes et de femmes des 2 tranches d'âge « seniors » impliquée dans un accident corporel est pratiquement identique : environ 60 % d'hommes pour 40 % de femmes.

Répartition du nombre d'usagers « seniors » impliqués dans un accident corporel entre 2012 et 2016 dans les Hauts-de-Seine

2012/2016	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autres	Total
Nbr des usagers de 65-74 ans	152	25	12	26	412	23	5	6	661
% des usagers de 65-74 ans	23,0%	3,8%	1,8%	3,9%	62,3%	3,5%	0,8%	0,9%	

2012/2016	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autres	Total
Nbr des usagers de 75 ans et plus	345	20	4	8	463	9	2	12	863
% des usagers de 75 ans et plus	40,0%	2,3%	0,5%	0,9%	53,7%	1,0%	0,2%	1,4%	

62 % des 65-74 ans sont impliqués dans des accidents de voitures. 23 % d'entre eux sont impliqués en tant que piétons.

54 % des 75 ans et plus sont impliqués dans des accidents de voitures. Les accidents de piétons augmentent significativement à 40 % pour cette catégorie.

Les conducteurs de véhicule de tourisme et les piétons de plus de 65 ans sont donc un enjeu absolu de sécurité routière pour le département des Hauts-de-Seine, en portant une attention particulière aux piétons de plus de 75 ans.

2/ Évaluation de l'enjeu « seniors » dans le DGO 2013-2017

L'enjeu « les seniors » n'est pas spécifiquement inscrit dans le DGO 2013-2017. Cependant, il est fait mention des « seniors » dans l'enjeu « usagers vulnérables ».

Le travail réalisé lors de l'élaboration du DGO 2013-2017 a permis de proposer quelques orientations d'actions pour les seniors :

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

Afin d'évaluer la mise en œuvre de ces orientations d'actions, le pôle animation de la politique de sécurité routière a réalisé une analyse quantitative et qualitative portant sur les PDASR 2014-2015-2016 (annexe 2).

Il ressort de cette étude que les seniors ont fait l'objet chaque année d'actions spécifiques de sensibilisation à la sécurité routière, particulièrement dans le cadre de « la semaine bleue », événement national dédié aux personnes âgées. Ainsi, la coordination sécurité routière des Hauts-de-Seine a soutenu tous les ans une dizaine de villes du département souhaitant sensibiliser les seniors aux dangers de la route.

À cet effet, chaque année une réunion du pôle d'échanges des polices municipales a été consacrée à la coordination des actions vers les seniors. Des subventions ont été allouées aux services municipaux et aux associations partenaires (WIMOOV, Préventissim, Vigi2roues, Prévention routière...) dans le cadre des PDASR. De plus, des supports d'animation (sacs cabas jaunes fluo réutilisables, brochures piétons, etc) ont été

fournis gratuitement sur demande aux polices municipales pour mettre en place des actions sur les marchés, dans les espaces communaux et les clubs dédiés aux seniors.

3/ Les orientations d'actions du DGO 2018-2022

Le vendredi 24 novembre 2017, un groupe de travail s'est réuni à la préfecture des Hauts-de-Seine afin d'explorer de nouvelles pistes pour faire baisser l'accidentalité des « seniors ». De nouvelles orientations d'actions pour le DGO 2018-2022 ont ainsi émergé des discussions avec les partenaires.

Les orientations d'actions suivantes ont été retenues :

- améliorer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors ;
- développer les actions de sensibilisation à la sécurité routière vers les seniors en partenariat avec les communes du département (CCAS, polices municipales, services municipaux), le conseil départemental (forum giga senior), les clubs et associations de seniors, les caisses de retraite et les mutuelles en :
 - organisant des remises à niveau théoriques et pratiques du code de la route,
 - organisant des conférences et des ateliers « santé et conduite » afin de sensibiliser sur la diminution des capacités physiques (diminution des réflexes, vue, audition, motricité...) et sur l'incompatibilité de certains médicaments avec la conduite,
 - promouvant le contrôle des aptitudes à la conduite avec audiomètre, visiomètre et réactiomètre,
 - sensibilisant à l'importance d'être bien visible, en particulier la nuit, et autour des véhicules de grands gabarits (angles morts),
 - en informant sur la réglementation en vigueur en matière de transport d'enfants dans les voitures ou en vélo (siège auto et vélo, casque obligatoire pour les moins de 12 ans à vélo...)
- intégrer la sécurité routière dans des actions de sensibilisation senior pluridisciplinaires afin de toucher un plus large public ;
- diffuser des messages de sensibilisation à la sécurité routière dans les supports de communication institutionnelle (journal municipal, revue départementale, magazine ou lettre des assureurs et des mutuelles vers les seniors...) ;
- développer les actions intergénérationnelles permettant une meilleure prise en compte des contraintes et des difficultés du senior dans ses déplacements et une meilleure connaissance mutuelle des usagers ;
- informer les seniors sur les nouveaux modes de déplacement, en particulier les modes actifs, sur la réglementation en vigueur et sur le partage de la rue ;
- informer les seniors sur les aides à la conduite et la possibilité d'adaptation des véhicules aux effets du vieillissement, en lien avec les auto-écoles.

Les indicateurs suivants ont été retenus :

- nombre de tués par classe d'âge (65-74 ans, 75 ans et plus) ;
- part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département ;
- répartition des impliqués (« tous usagers », « piétons + conducteurs cyclistes ») dans les accidents corporels selon le mode de déplacement ;
- répartition des impliqués (conducteurs + piétons) dans les accidents corporels selon le milieu (en agglomération / hors agglomération hors autoroute / sur autoroute).

Fiche n°5

L'enjeu « les usagers vulnérables »

1/ Définition de l'enjeu « les usagers vulnérables »

L'enjeu « usagers vulnérables », maintenu dans le DGO 2018-2022 des Hauts-de-Seine, regroupe deux enjeux facultatifs au niveau national : « le partage de la voirie » et « les deux-roues motorisés ».

Le partage de la voirie concerne la cohabitation des modes actifs avec le reste de la circulation. On s'intéressera donc aux conflits concernant soit les piétons, y compris en rollers ou trottinette, soit les cyclistes, en dehors des autoroutes, milieu non concerné.

Les usagers vulnérables en Île-de-France en 2016

En 2016, les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, utilisateurs de deux-roues motorisés), avec 183 personnes tuées et 13 303 blessés, représentent en Île-de-France 63 % des usagers de la route tués (contre un peu moins de 41,3 % pour la France entière, hors Île-de-France) et 57 % des usagers de la route blessés (contre 43,5 % pour la France entière, hors Île-de-France).

L'agglomération parisienne (Paris et les trois départements de la petite couronne : Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) concentre 86 % des accidents impliquant des usagers vulnérables en 2016. Les quatre départements de la grande couronne (Seine-et-Marne, Yvelines, Essonne et Val-d'Oise) concentrent en revanche 42 % des usagers vulnérables tués, alors qu'on y dénombre que 14 % des accidents impliquant des usagers vulnérables.



4 piétons tués sur 10 ont 65 ans et plus en Île-de-France.
Près de 1 piéton blessé sur 4 a entre 0 et 14 ans en Île-de-France.
6 piétons sont décédés sur les autoroutes franciliennes en 2016.



6 accidents de vélo sur 10 se produisent à Paris, mais 3 accidents graves de vélo sur 4 surviennent en petite ou grande couronne.
En Île-de-France, des voitures ou des véhicules utilitaires sont impliqués dans deux tiers des accidents de vélo.



Les utilisateurs de deux-roues motorisés en Île-de-France représentent plus de 1 usager de la route tué sur 4.



86 % des accidents impliquant un utilisateur de deux-roues motorisés en Île-de-France se produisent à Paris et en petite couronne.

Les utilisateurs de deux-roues motorisés sont impliqués dans 41 % des accidents en Île-de-France (quelle que soit sa cylindrée : < 50 cm³ ; 50-125 cm³ ; > 125 cm³).

En Île-de-France, 77 % des utilisateurs de deux-roues motorisés tués circulaient sur des véhicules de plus de 125 cm³.

1.1/ L'enjeu « piéton »

1.1.1/ L'importance de l'enjeu « piéton »

On comptabilise ici tous les piétons, y compris en rollers ou trottinette, en excluant les accidents impliquant des piétons sur autoroute, car ils ne concernent pas l'enjeu « partage de la voirie ».

Tableau comparatif des accidents impliquant un piéton, hors autoroute, du département des Hauts-de-Seine, de la petite couronne et de la France métropolitaine sur les périodes 2007-2011 et 2012-2016

	Accidents corporels hors autoroute	Accidents corporels piéton hors autoroute	Part des accidents corporels piéton hors autoroute
Département 92 2007 – 2011	11862	3170	26,72%
Petite couronne 2007 – 2011	34448	9421	27,35%
France 2007 – 2011	336072	62442	18,58%
Département 92 2012 – 2016	11924	3147	26,39%
Petite couronne 2012 – 2016	33125	9318	28,13%
France 2012 – 2016	264856	18529	7,00%

	Nombre total de tués hors autoroute	Nombre de piétons tués hors autoroute	% de piétons tués
Département 92 2012 – 2016	114	43	37,72%
Petite couronne 2012 – 2016	361	165	45,71%
France 2012 – 2016	15930	2292	14,39%

Les accidents corporels impliquant un piéton et les piétons tués sont des enjeux absolus pour le département des Hauts- de-Seine. Ils représentent respectivement 26 % des accidents corporels hors autoroute du département et 38 % des tués hors autoroute.

La part des piétons tués dans le département des Hauts-de-Seine est inférieur de 8 points à la petite couronne qui s'établit à 46 % des tués hors autoroute.

Sur la période 2012-2016, la part des accidents corporels piétons hors autoroute dans les Hauts-de-Seine est stable (- 0,3 point) par rapport à la période 2007-2011 alors que la petite couronne marque une légère hausse (+ 0,8 point).

1.1.2/ Le panorama des accidents de piétons

Répartition des accidents de piétons selon le véhicule impliqué, dans le département des Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016

2012 -2016		Nombre d'accidents piéton	% d'accidents piéton
Accidents corporels piéton	Bicyclette	64	2,0%
	2 RM	625	19,7%
	VL	2086	65,8%
	VU	239	7,5%
	PL	49	1,5%
	TC	105	3,3%
	Autres	0	0,0%
	Total	3168	

Sur la période 2012-2016, 66 % des accidents de piétons sont des chocs piéton / VL, suivis des chocs piéton / 2RM dans 20 % des cas.

Répartition des accidents de piétons « hors » ou « en » intersection dans les Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016

2012/2016	en intersection	hors intersection	Total
Nbr d'accidents corporels piéton	1790	1357	3147
%	56,9%	43,1%	

Les accidents piétons se produisent dans 60 % des cas « en » intersection.

Répartition des victimes piétons selon l'âge et le sexe, dans les Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016

Répartition des victimes piéton dans les accidents corporels selon la classe d'âge et le sexe 2012/2016	0 – 14	15 – 17	18 – 24	25 – 44	45 – 64	65 – 74	75 et plus	Total	%
Masculin	477	89	123	313	245	119	121	1487	44,3%
Féminin	301	99	169	544	403	135	222	1873	55,7%
Total	778	188	292	857	648	254	343	3360	
% Masculin	14,2%	2,6%	3,7%	9,3%	7,3%	3,5%	3,6%		
% Féminin	9,0%	2,9%	5,0%	16,2%	12,0%	4,0%	6,6%		
% Total	23,2%	39,8%		26,9%		10,2%			
% de la population	19,4%	43,8%		29,6%		7,3%			

Il y a plus de femmes victimes d'accidents corporels piétons que d'hommes (56 % de femmes pour 44 % d'hommes). On retrouve ce déséquilibre dans toutes les tranches d'âge, à l'exception des 0-14 ans (61 % des victimes sont des garçons).

Les catégories d'âge 0-14 ans et 75 et plus sont sur-représentées chez les victimes piétons des accidents corporels du département des Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016.

1.2/ L'enjeu « cycliste »

Les accidents entre les piétons et les cyclistes ayant été abordés précédemment, on s'intéressera le plus souvent dans cette partie aux seuls accidents de cycliste avec un véhicule tiers. Les accidents sur autoroute ne sont pas pris en compte, car ils ne concernent pas l'enjeu « partage de la voirie ».

1.2.1/ L'importance de l'enjeu « cycliste »

Tableau comparatif des accidents impliquant un cycliste dans un accident avec un tiers, hors piétons, hors autoroute, du département des Hauts-de-Seine, de la petite couronne et de la France métropolitaine sur les périodes 2007-2011 et 2012-2016

	Accidents corporels Hors autoroute	Accidents corporels de bicyclette avec un tiers Hors piéton et hors autoroute	Part des accidents corporels de bicyclette avec un tiers Hors piéton et hors autoroute
Département 92 2007 – 2011	11862	613	5,17%
Petite couronne 2007 – 2011	34448	1610	4,67%
France 2007 – 2011	336072	19966	5,94%
Département 92 2012 – 2016	11924	723	6,06%
Petite couronne 2012 – 2016	33125	1728	5,22%
France 2012 – 2016	264856	18529	7,00%

	Nombre total de tués Hors autoroute	Nombre de cyclistes tués dans un accident avec un tiers hors piéton et hors autoroute	% de cyclistes tués
Département 92 2012 – 2016	114	5	4,39%
Petite couronne 2012 – 2016	361	10	2,77%
France 2012 – 2016	15930	666	4,18%

Sur la période 2012-2016, la part des accidents corporels de cyclistes avec un tiers, hors piéton et hors autoroute, dans les Hauts-de-Seine s'élève à 6 %. Elle est en légère augmentation (+ 0,9 point) par rapport à la période 2007-2011. Cette tendance est identique pour la petite couronne et la France métropolitaine.

La part des accidents corporels impliquant un cycliste et la part des tués cycliste sont statistiquement faibles pour le département des Hauts-de-Seine et ne constitue pas un enjeu majeur de sécurité routière pour le département.

1.2.2/ Le panorama des accidents de cyclistes

Répartition des accidents impliquant un cycliste, hors autoroute, selon l'antagonisme, dans le département des Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016

Dans cette analyse, les piétons ont été réintégrés pour avoir une meilleure vision de la répartition des accidents avec tiers.

2012 -2016		Nombre d'accidents de cyclistes avec tiers	% d'accidents de cyclistes avec tiers
Accidents de bicyclette avec un véhicule tiers ou avec un piéton seul	Piéton	64	8,0%
	Bicyclette	7	0,9%
	2 RM	79	9,9%
	VL	541	67,8%
	VU	64	8,0%
	PL	29	3,6%
	TC	10	1,3%
	Autres	4	0,5%
	Total	798	

Sur la période 2012-2016, 68 % des accidents de cyclistes sont des chocs cycliste / VL, suivis des chocs cycliste / 2RM pour 10 % des cas et cycliste / piéton pour 8 %.

On peut noter que la part des accidents de cyclistes contre véhicules utilitaires, poids lourds et transports en commun représente 13 % des accidents avec un tiers.

Répartition des victimes cyclistes selon l'âge et le sexe, dans les Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016

Répartition des victimes cyclistes dans les accidents corporels avec tiers selon la classe d'âge et le sexe 2012/2016	0 – 14	15 – 17	18 – 24	25 – 44	45 – 64	65 – 74	75 et plus	Total	%
Masculin	49	33	51	216	142	23	12	526	73,4%
Féminin	9	5	19	67	68	18	5	191	26,6%
Total	58	38	70	283	210	41	17	717	
% Masculin	6,8%	4,6%	7,1%	30,1%	19,8%	3,2%	1,7%		
% Féminin	1,3%	0,7%	2,6%	9,3%	9,5%	2,5%	0,7%		
% Total	8,1%	5,3%	9,8%	39,4%	29,3%	5,7%	2,4%		
% de la population	19,4%	4,6%	8,4%	30,4%	18,6% (45-59 ans)	11 % (60-74 ans)	7,3%		

Les cyclistes entre 25 et 64 ans sont particulièrement sur-représentés chez les victimes cyclistes dans les accidents corporels avec tiers du département des Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016.

Les victimes d'accidents corporels cyclistes sont majoritairement des hommes (73 % d'hommes pour 27 % de femmes). On retrouve ce déséquilibre dans toutes les tranches d'âge.

1.3/ L'enjeu « deux-roues motorisés »

1.3.1/ L'importance de l'enjeu « deux-roues motorisés »

Tableau comparatif des accidents de 2RM du département des Hauts-de-Seine, de la petite couronne et de la France métropolitaine sur les périodes 2007-2011 et 2012-2016

	Accidents corporels	Accidents corporels 2 RM	% des accidents corporels 2 RM
Département 92 2007 – 2011	13056	7012	53,71%
Petite couronne 2007 – 2011	39672	17951	45,25%
France 2007 – 2011	360386	145670	40,42%
Département 92 2012 – 2016	13553	7095	52,35%
Petite couronne 2012 – 2016	39995	16658	41,65%
France 2012 – 2016	289565	106245	36,69%

	Nombre total de tués	Nombre de tués 2 RM	% de tués 2 RM
Département 92 2012 – 2016	131	61	46,56%
Petite couronne 2012 – 2016	451	156	34,59%
France 2012 – 2016	17243	3926	22,77%

Les accidents corporels impliquant un deux-roues motorisé et les tués en deux-roues motorisés sont des enjeux absolus pour le département des Hauts-de-Seine. Ils représentent respectivement 52 % des accidents corporels et 46,5 % des tués du département sur la période 2012-2016.

La part des tués en deux-roues motorisés dans le département des Hauts-de-Seine est supérieure de 12 points à la part moyenne de la petite couronne et supérieure de 24 points à la France métropolitaine.

Sur la période 2012-2016, la part des accidents corporels deux-roues motorisés dans les Hauts-de-Seine a baissé (- 1,5 point) par rapport à la période 2007-2011. Cependant cette baisse est moins importante que pour la petite couronne et la France métropolitaine.

1.3.2/ Le panorama des accidents de deux-roues motorisés

Tableau comparatif des accidents de 2RM selon la cylindrée du département des Hauts-de-Seine, de la petite couronne et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

	Accidents corporels 2 RM < ou =125	Accidents corporels 2 RM	% des accidents corporels 2 RM < ou =125	Accidents corporels 2 RM > 125	Accidents corporels 2 RM	% des accidents corporels 2 RM > 125
Département 92 2012 – 2016	3961	7095	55,83%	3134	7095	44,17%
Petite couronne 2012 – 2016	8688	16658	52,16%	7970	16658	47,84%
France 2012 – 2016	60719	106245	57,15%	45526	106245	42,85%

	Nombre d'usagers 2 RM < ou = 125 tués	Nombre d'usagers 2 RM tués	Part des usagers 2 RM < ou = 125 Tués	Nombre d'usagers 2 RM > 125 tués	Nombre d'usagers 2 RM tués	Part des usagers 2 RM > 125 Tués
Département 92 2012 – 2016	16	61	26,23%	45	61	73,77%
Petite couronne 2012 – 2016	45	156	28,85%	111	156	71,15%
France 2012 – 2016	1222	3926	31,13%	2704	3926	68,87%

56 % des accidents corporels de 2RM dans les Hauts-de-Seine concernent la catégorie des moins de 125 et 125 cm³.

Les usagers de 2RM de cylindrée supérieure à 125 cm³ sont sur-représentés dans la mortalité liée aux accidents de 2RM. Il représente 74 % des tués pour 44 % des accidents corporels.

Répartition des accidents impliquant un 2RM selon le type de jour, dans le département des Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016

2012/2016	Nombre d'accidents 2 RM < ou = 125 En semaine	Nombre d'accidents 2 RM < ou = 125 En week-end	Nombre d'accidents 2 RM > 125 en semaine	Nombre d'accidents 2 RM > 125 en week-end
Département 92	3254	707	2666	468
%	82,2%	17,8%	85,1%	14,9%

La catégorie « semaine » correspond aux jours ouvrés, hors veilles de fêtes. Elle représente 72 % des jours de l'année. Ces jours sont donc sur-représentés dans l'accidentalité des 2RM du département des Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016.

Répartition des accidents impliquant un 2RM selon le conflit, dans le département des Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016

Répartition des accidents 2 RM < ou = 125 Selon les conflits	Nombre d'accidents 2 RM < ou = 125	% d'accidents 2 RM < ou = 125
2 RM < ou = 125 seul	849	21,4%
2 RM < ou = 125 / VL	2258	57,0%
2 RM < ou = 125 / piéton	375	9,5%
2 RM < ou = 125 / autre véhicule	479	12,1%
Total	3961	

Répartition des accidents 2 RM > 125 Selon les conflits	Nombre d'accidents 2 RM > 125	% d'accidents 2 RM > 125
2 RM > ou = 125 seul	522	16,7%
2 RM > ou = 125 / VL	1967	62,8%
2 RM > ou = 125 / piéton	250	8,0%
2 RM > ou = 125 / autre véhicule	395	12,6%
Total	3134	

Les accidents impliquant un 2RM, toutes catégories confondues, ont lieu en majorité avec des VL.

Les 2RM de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm³ ont plus d'accidents seuls et avec les piétons que les + de 125 cm³ (+ 5 points pour les accidents seuls ; + 1,5 point pour les accidents 2RM / piéton).

Les 2RM de cylindrée supérieure à 125 cm³ ont plus d'accidents avec les VL que les – de 125 cm³ (+ 6 points).

Répartition des personnes tuées chez les usagers de 2RM selon l'âge, dans le département des Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016

Répartition des tués 2 RM < ou = 125 selon l'âge	Nombre de tués 2 RM < ou = 125	% d'accidents 2 RM < ou = 125
inférieur à 50 ans	14	87,5%
50 et plus	2	12,5%
Total	16	

Répartition des tués 2 RM > 125 selon l'âge	Nombre de tués 2 RM > 125	% d'accidents 2 RM > 125
inférieur à 50 ans	38	86,4%
50 et plus	6	13,6%
Total	44	

Les moins de 50 ans sont les plus touchés.

Répartition des accidents impliquant un 2RM selon le milieu, dans le département des Hauts-de-Seine entre 2012 et 2016

Milieu 2012/2016	Autoroute	RN	RD	VC
Nbr d'accidents 2 RM < ou = 125	179	129	2477	2307
%	3,5%	2,5%	48,6%	45,3%
Nbr d'accidents 2 RM > 125	646	205	1738	1342
%	16,4%	5,2%	44,2%	34,1%

Les accidents de 2RM, toutes catégories confondues, ont lieu majoritairement sur les routes départementales (RD) et les voies communales (VC).

Les 2RM de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm³ ont plus d'accidents sur VC que les + de 125 cm³ (+ 11 points).

Les 2RM de cylindrée supérieur à 125 cm³ ont plus d'accidents sur autoroute que les – de 125 cm³ (+ 13 points).

2/ Évaluation de l'enjeu « usagers vulnérables » inscrit dans le DGO 2013-2017

Le travail réalisé lors de l'élaboration du DGO 2013-2017 a permis de proposer de nombreuses orientations d'actions pour l'enjeu « usagers vulnérables » :

Piétons, cyclistes

Les jeunes (moins de 14 ans) :

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

Les seniors :

- sensibiliser et informer sur les problèmes liés à l'âge dans la perception de l'environnement (tant pour les piétons que pour les conducteurs de véhicules) ;*
- proposer des bilans et des mises à jour des conducteurs ;*
- sensibiliser aux gabarits lourds (PL / bus).*

Les cyclistes :

- sensibiliser au respect du code de la route et au port des équipements de sécurité ;*
- informer sur les risques en circulation urbaine (notamment vis-à-vis des poids lourds, des transports en commun et des tramways) ;*
- informer les automobilistes sur les nouvelles réglementations (tourne à droite aux feux rouges, contre-sens cyclable) ;*
- sensibiliser au respect des règles pour le transport des enfants ;*
- former à la pratique du vélo en circulation (plus particulièrement en ville).*

Les deux-roues motorisés

Les jeunes (moins de 14 ans) :

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

Les adolescents (14 à 20 ans) :

- former à l'utilisation et aux dangers du cyclomoteur (débridage, pratique, port des*

équipements) ;

- accompagner les jeunes motocyclistes (des permis A1, A2 et A) ;*
- mettre en place des animations de perfectionnement pour la pratique.*

Les adultes :

- sensibiliser et informer sur les risques les nouveaux utilisateurs, notamment ceux passant de la voiture au deux-roues motorisé.*

Afin d'évaluer la mise en œuvre des orientations d'actions proposées dans le cadre du DGO 2013-2017, le pôle animation de la politique de sécurité routière a réalisé une analyse quantitative et qualitative portant sur les PDASR 2014-2015-2016 (annexe 2).

Il ressort de cette étude que toutes les orientations d'actions concernant les usagers vulnérables ont été mises en œuvre dans le cadre des PDASR de 2014 à 2016. Cet enjeu étant particulièrement stratégique pour le département, la coordination sécurité routière lui a consacré plus de 50 % de ses budgets annuels, que ce soit en subventions ou en achats de matériels de sensibilisation et objets promotionnels.

On peut noter la forte implication des forces de l'ordre (police nationale et polices municipales) dans la sensibilisation des jeunes en milieu scolaire. Elles sont significativement intervenues aux côtés de l'Éducation nationale, des municipalités et des associations, telles que l'association Prévention routière ou l'association Prévention MAIF, pour le passage des permis piétons et des permis vélos. Grâce aux deux pistes d'éducation routière mises en œuvre par la CTCRS 92 à Villeneuve-la-Garenne et la CRS autoroutière Ouest à Vaucresson (itinérante), et au centre de loisirs jeunes de la Police nationale à Gennevilliers, de nombreux partenariats ont été mis en place avec les établissements scolaires et les villes du département afin de mener des actions spécifiques à destination des jeunes tout au long de l'année.

Les forces de l'ordre ont également été particulièrement engagées lors de la « quinzaine régionale des usagers vulnérables » pour la mise en place d'alternatives à la sanction et d'actions de sensibilisation spécifiques vers les conducteurs de deux-roues motorisés. Le chargé de mission deux-roues motorisés, brigadier motocycliste de la CTCRS 92, a mené de nombreuses actions à destination des motocyclistes en entreprise (on notera la mise en place d'un partenariat avec la société DOMINO'S PIZZA) et des jeunes dans les lycées professionnels et les CFA.

« La caravane de la sécurité routière », mise en place par le Conseil départemental 92 en partenariat avec la coordination sécurité routière et l'Éducation nationale, a permis chaque année de sensibiliser plus de 8000 jeunes sur les thématiques piétons, cyclistes, 2RM et partage de l'espace public.

La plupart des partenaires associatifs de la coordination sécurité routière des Hauts-de-Seine sont récurrents au fil des années et ont développé des expertises complémentaires pour répondre aux orientations d'actions fixées par le DGO concernant les usagers vulnérables. On peut citer parmi les principaux partenaires associatifs :

- la prévention routière,
- WIMOOV,
- Vigi2roues,

- Via mobilité,
- Préventissim,
- les 50 en furie (FFMC loisir),
- les 4 chemins,
- la garenne-jeunesse,
- la FFCT CODEP 92,
- le CLAVIM...

Les villes des Hauts-de-Seine se sont également beaucoup investies sur cet enjeu « usagers vulnérables ». De nombreuses villes, grâce à l'action de leur police municipale ou de leurs services communaux, ont organisé des actions de sensibilisation à destination des jeunes dans les écoles, des cyclistes, ou encore des seniors par l'intermédiaire des CCAS. Entre 15 et 20 villes par an ont été inscrites dans le cadre des projets subventionnés aux PDASR entre 2014 et 2016.

3/ Les orientations d'actions du DGO 2018-2022

Sur la période 2012-2016, l'enjeu « usagers vulnérables » n'a pas connu d'évolution significative par rapport à 2007-2011 et représente toujours un enjeu absolu de sécurité routière pour le département des Hauts-de-Seine. Les orientations d'actions proposées dans le DGO 2013-2017 sont toujours pertinentes et doivent être maintenues.

Le vendredi 8 décembre 2017, un groupe de travail s'est réuni à la préfecture des Hauts-de-Seine afin d'explorer de nouvelles pistes pour faire baisser l'accidentalité des « usagers vulnérables ». L'objectif de cette réunion était de faire émerger de nouvelles orientations d'actions pour le DGO 2018-2022. Ces orientations complètent celles des enjeux précédemment étudiés.

[Les orientations d'actions suivantes ont été retenues :](#)

Vers les piétons et les cyclistes :

- améliorer la connaissance de l'accidentalité des piétons et des cyclistes ;
- améliorer les connaissances des usagers vulnérables pour circuler en sécurité (apprentissage ou révision code de la route, partage de l'espace public, nouveaux modes de déplacement...) ;
- sensibiliser les piétons et les cyclistes sur leur propre comportement et leur responsabilité ;
- inciter les usagers vulnérables à être visibles et rappeler la réglementation concernant le port des équipements de protection individuels obligatoires ou facultatifs ;
- enseigner à circuler à vélo en sécurité ;
- développer la coopération et l'échange de bonnes pratiques entre partenaires (police nationale, polices municipales, services municipaux jeunesse et sport, CCAS, associations) afin d'augmenter le nombre et l'efficacité des actions vers les piétons et les cyclistes en mutualisant les moyens ;
- proposer des marquages et des contrôles préventifs des bicyclettes (éclairage, pneus...)

Vers les deux-roues motorisés :

- réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, rallye, ateliers de perfectionnement technique...) en mobilisant les forces de l'ordre et les associations ;
- développer les alternatives à la sanction spécifiques 2RM en insistant sur la maniabilité, le freinage d'urgence, les équipements de protection individuels, les risques liés à la pratique ;
- développer les actions en entreprise pour les conducteurs de 2RM ;
- favoriser le dialogue avec les acteurs du milieu motocycliste (moto clubs, associations, professionnels de vente/réparation, enseignants de la conduite) afin de coopérer à la diffusion des messages de sensibilisation à la sécurité routière ;
- promouvoir les innovations technologiques en matière de perfectionnement à la conduite et d'équipements de protection individuels (application smartphone, gilet airbag, prix innovation sécurité routière...)

Les indicateurs suivants ont été retenus :

Vers les piétons et les cyclistes :

- nombre d'accidents de piétons hors autoroute ;
- nombre de piétons tués hors autoroute ;
- part des accidents de piétons hors autoroute parmi les accidents du département ;

- nombre d'accidents de cyclistes avec véhicule tiers hors autoroute ;
- nombre de cyclistes tués hors autoroute ;
- part des accidents de cyclistes avec véhicule tiers hors autoroute parmi les accidents du département ;

Vers les deux-roues motorisés :

- nombre d'accidents corporels de 2RM du département (tous types, cyclos et moins de 125 cm³, 125 cm³ et plus) ;
- part des accidents corporels impliquant un 2RM parmi l'ensemble des accidents corporels du département (tous types, cyclos et moins de 125 cm³, 125 cm³ et plus) ;
- nombre d'usagers de 2RM tués du département par classe d'âge ;
- part des tués en 2RM parmi les tués du département par classe d'âge ;
- nombre d'usagers de 2RM tués du département (tous types, cyclos et moins de 125 cm³, 125 cm³ et plus) ;
- part des tués en 2RM parmi les tués du département parmi l'ensemble des accidents corporels du département (tous types, cyclos et moins de 125 cm³, 125 cm³ et plus).

Annexe 1

État des lieux de l'accidentalité corporelle des Hauts-de-Seine 2012-2016

1/ Le contexte local du département

Avec une superficie de 176 km², le département des Hauts-de-Seine est le deuxième plus petit département français après Paris. Il représente 1,5 % du territoire de la région Île-de-France. C'est un département urbain à forte densité de population, qui est très attractif tant par son activité économique que par ses espaces résidentiels.

Sur les 96 départements métropolitains français en 2016, le département des Hauts-de-Seine est :

- le 5^e en nombre d'habitants,
- le 4^e en nombre d'accidents corporels de la circulation routière,
- le 44^e en nombre de tués sur la route.

Avec 16 tués par millions d'habitants, les Hauts-de-Seine connaissent le taux moyen 2012-2016 de mortalité sur la route, par rapport à la population, le plus bas de France.

Les communes des Hauts-de-Seine

36 communes composent le département, réparties selon les strates démographiques suivantes (en 2012) :

- 2 communes de moins de 10 000 habitants,
- 5 communes de 10 000 à 20 000 habitants,
- 17 communes de 20 000 à 50 000 habitants,
- 11 communes de 50 000 à 100 000 habitants,
- 1 commune de plus de 100 000 habitants (Boulogne-Billancourt).

L'ensemble de ces communes est intégrée à la Métropole du Grand Paris, créée par la loi MAPTAM de 2014. Elles sont réparties entre 4 établissements publics territoriaux : Vallée Sud Grand Paris, Grand Paris Seine Ouest, Paris Ouest La Défense et Boucle Nord de Seine.

La population des Hauts-de-Seine en 2012

Avec une densité de 9 034 hab/km², le département des Hauts-de-Seine est le deuxième département le plus dense de France, derrière Paris et ses 21 258 hab/km². Sa densité, très élevée par rapport à celle de l'ensemble de la région Île-de-France (990 hab./km²) ou de la France métropolitaine (15 hab/km²), le différencie des autres départements.

Au recensement 2012, le Département comptabilisait 1 586 434 habitants, représentant 13 % de la population francilienne. Enfin la croissance de la population se solde par un taux de 2,65 % entre 2007 et 2012.

Une activité économique importante

20 % de l'emploi salarié francilien est concentré dans les Hauts-de-Seine avec près de 40 % de ces emplois salariés implantés sur quatre communes : Nanterre, Boulogne-Billancourt, Courbevoie et Puteaux. En globalité, les Hauts-de-Seine comptent près d'un million d'emplois publics et privés (+ 16 % en 10 ans). Les Hauts-de-Seine sont, avec Paris, le seul département à offrir un nombre d'emplois supérieur à celui de ses résidents. Ainsi, son taux d'emploi de 116 % est bien supérieur à celui de l'Île-de-France, qui est de 94 %.

Pour ce qui concerne le territoire des Hauts-de-Seine, près de 700 000 salariés entrent quotidiennement dans le département pour y travailler, toutes provenances confondues, alors que dans le même temps, plus de 360 000 résidents alto-séquanais vont travailler dans d'autres départements.

Une desserte en transports en commun très riche

La desserte du département par le réseau de transports en commun est importante avec 44 gares de Transilien, 21 stations de Métro, 40 stations de tramway et 19 stations de RER.

Elle le sera d'autant plus que le réseau va s'enrichir des nouveaux projets : le réseau du Grand Paris Express (GPE) avec les lignes 15 et 18 aura un impact majeur sur la desserte et l'aménagement du territoire. La ligne 15 traversera tout le département, avec 14 gares implantées dans le 92, et la ligne 18 reliera Antony au sud-ouest parisien, jusqu'à Versailles.

D'autres projets compléteront ce réseau : la ligne 4 du Métro prolongée de Montrouge à Bagneux, le tramway T1 prolongé de Gennevilliers à Nanterre, et la ligne de tramway T10 créée entre Antony et Clamart.

Le réseau routier des Hauts-de-Seine au 1^{er} janvier 2015

Au 1^{er} janvier 2006, une majeure partie des routes nationales a été reclassée en routes départementales. De fait, le réseau national est essentiellement constitué d'autoroutes et de voies rapides.

Le réseau routier du département est constitué d'environ :

- 60 km de réseau national,
- 325 km de réseau départemental,
- 1850 km de réseau communal.

De plus, le département des Hauts-de-Seine comptabilise 34 km de tunnels routiers. Il est le 1^{er} département de France en kilomètres de tunnels routiers de plus de 300 m.

2/ Accidentalité corporelle de la circulation routière des Hauts-de-Seine 2012-2016

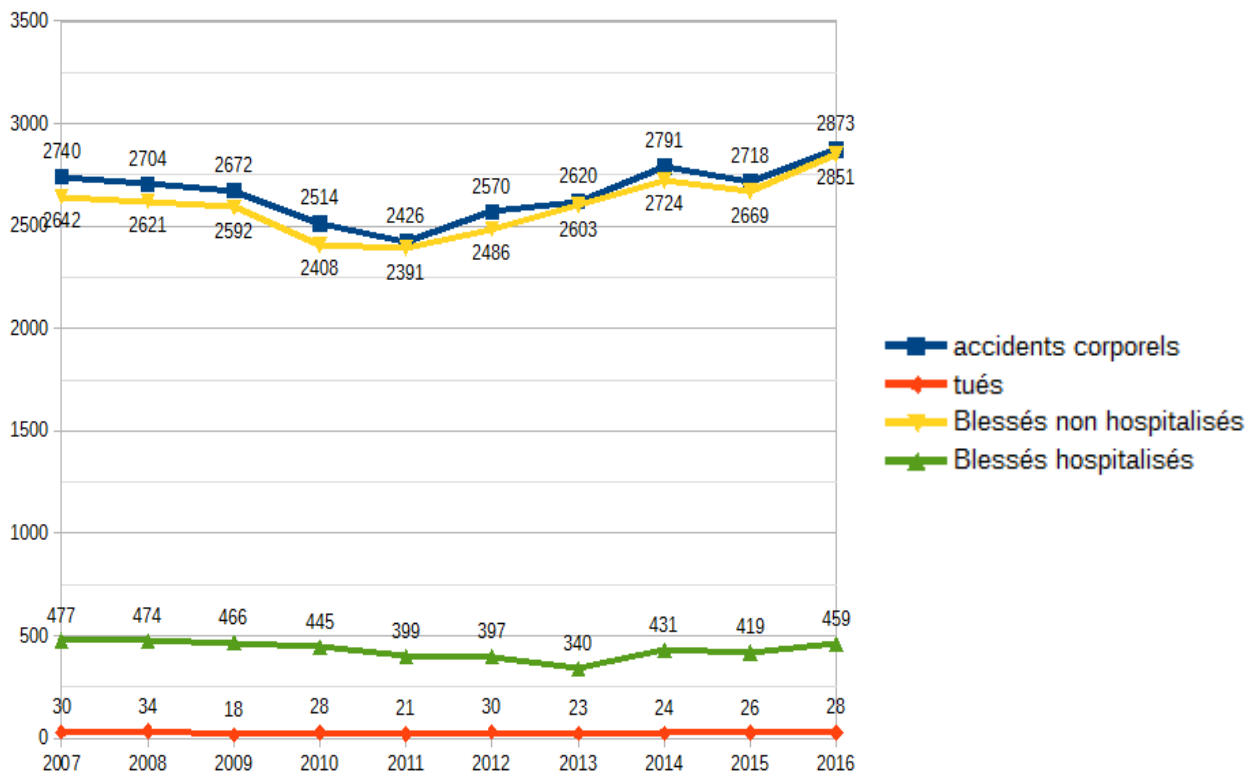
Nombre d'accidents : 13 572

Nombre de véhicules concernés : 26 141

Nombre d'accidents mortels : 129

Nombre de tués : 131

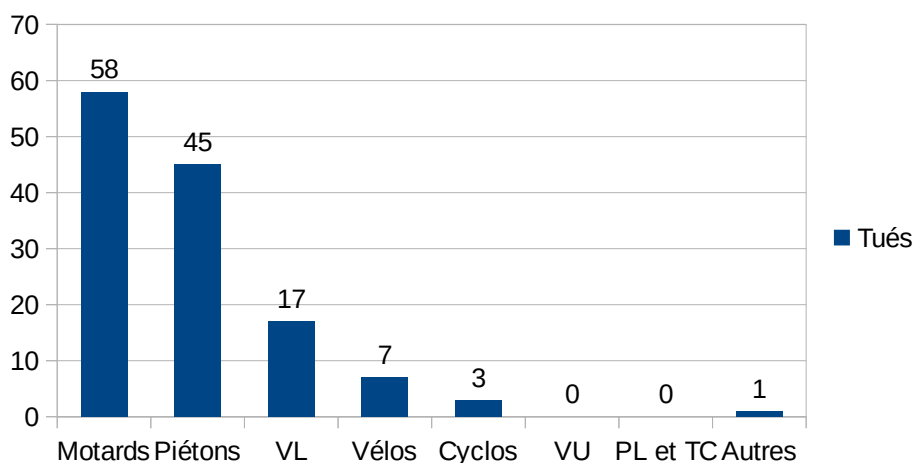
Evolution des accidents et des victimes de 2007 à 2016 dans les Hauts-de-Seine



Les accidents corporels ont connu une baisse régulière de 2007 à 2011 passant de 2740 en 2007 à 2426 en 2011. Depuis 2012, ils connaissent une hausse constante pour atteindre leur plus haut niveau en 2016 à 2873.

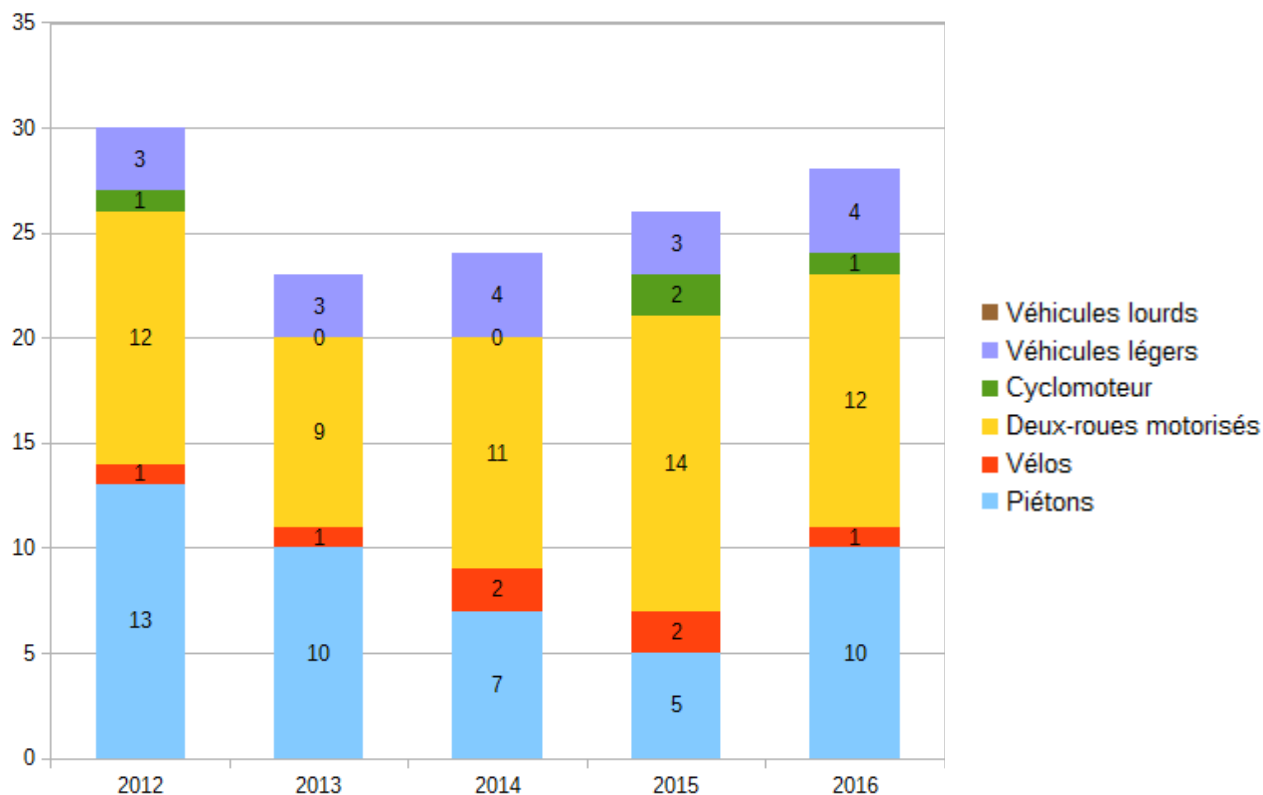
Les blessés hospitalisés sont repartis à la hausse depuis 2013. La courbe des tués suit également cette tendance se rapprochant des 30 tués de 2012 et 2007.

Les personnes tuées par catégories d'usagers entre 2012 et 2016 dans les Hauts-de-Seine



Les conducteurs de 2RM > 50 cm³ et les piétons représentent 79 % des tués dans les Hauts-de-Seine.

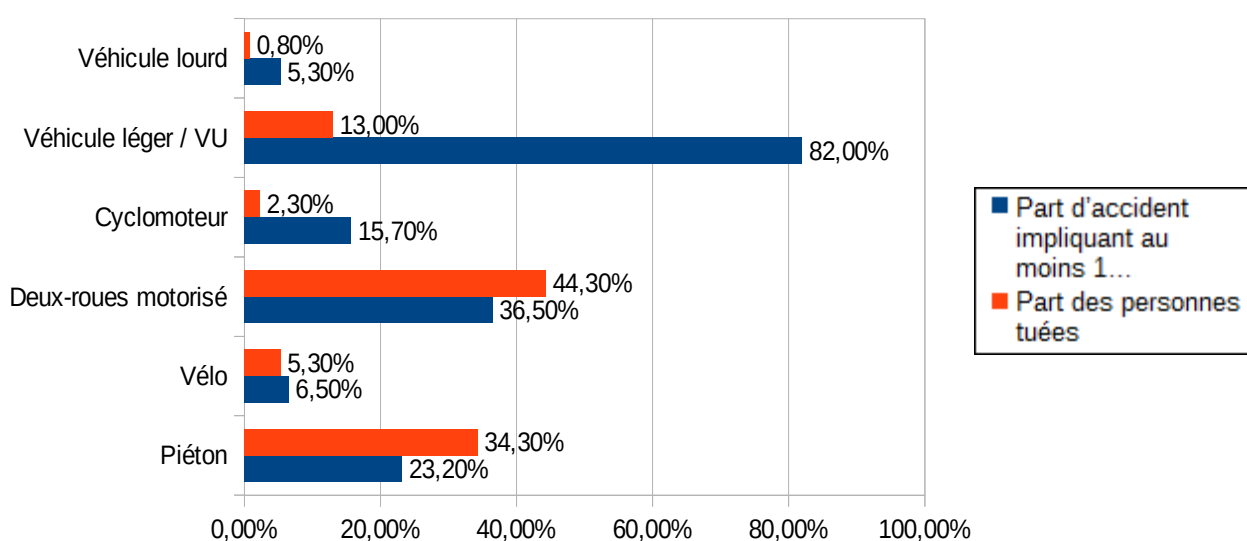
Evolution des tués par catégories d'usagers de 2012 à 2016 dans les Hauts-de-Seine



Après quatre années de baisse continue de 2012 à 2015, le nombre de tués piétons a connu une forte augmentation en 2016 (+ 100 % par rapport à 2015).

En moyenne sur les 5 dernières années, entre 11 et 12 motards se tuent chaque année sur les routes des Hauts-de-Seine.

Répartition des accidents et des tués selon le mode et le type de conflits sur la période 2012-2016 dans les Hauts-de-Seine



La majorité des conflits implique un véhicule léger ou un véhicule utilitaire.

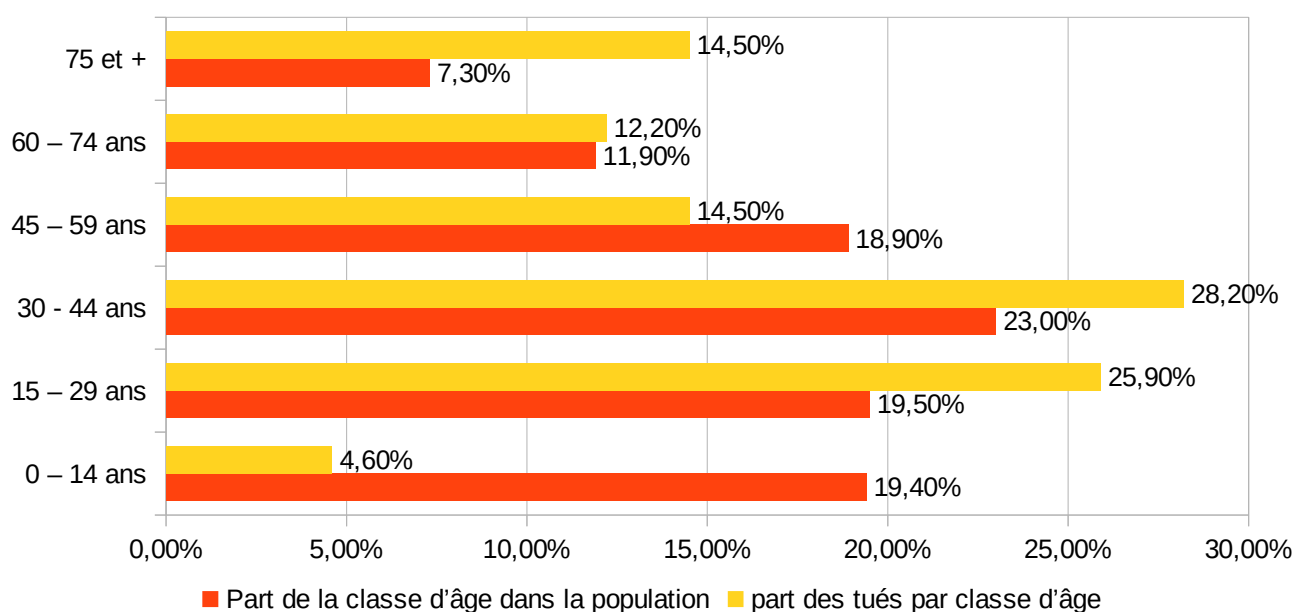
Les conducteurs de 2RM > 50 cm³ et les piétons sont sur-représentés dans la mortalité routière des Hauts-de-Seine par rapport à l'accidentalité générale du département.

	Véhicule seul (sans piétons)	Piéton	Cycle	2R motorisé < 50 cm ³	2R motorisé >= 50 et <= 125 cm ³	2R motorisé > 125 cm ³	2R >= 50 cm ³ (avant 2007)	VL ou VU	PL	TC	Tramway	Autres modes
Cycle	97	64	7									
2R motorisé < 50 cm ³	495	201	20	28								
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm ³	355	173	24	22	21							
2R motorisé > 125 cm ³	524	254	37	40	37	58						
2R >= 50 cm ³ (avant 2007)												
VL ou VU	792	2324	597	1279	1197	2176		2426				
PL	25	51	28	36	27	56		228	22			
TC	10	97	10	17	16	22		112	1	4		
Tramway		8		1				9	1			
Véhicule inconnu contre ...												
Les autres modes	17	21	10	5	8	15		38	3	3		4
Sur les 13572 accidents de la période	2315	3159	885	2129	1849	3147		10726	449	276	18	122

Sur les 13 572 accidents de la période 2012-2016 dans les Hauts-de-Seine :

- 10 726 VL/VU ont été impliqués dans les conflits routiers : 42 % des véhicules tiers étaient des deux-roues motorisés, 22 % des VL/VU, 5 % des vélos et 21 % des piétons ;
- 7125 2RM ont été impliqués dans les conflits routiers : 64 % des véhicules tiers étaient des VL/VU et 9 % des piétons ;
- 3159 piétons ont été impliqués dans les conflits : 73 % des véhicules tiers étaient des VL/VU et 20 % des deux-roues motorisés ;
- 2315 conducteurs de véhicules ont eu des accidents seuls (sans piéton) : 59 % étaient conducteurs de deux-roues motorisés, 34 % des conducteurs de VL/VU.

Répartition des tués par classe d'âge sur la période 2012-2016 dans les Hauts-de-Seine

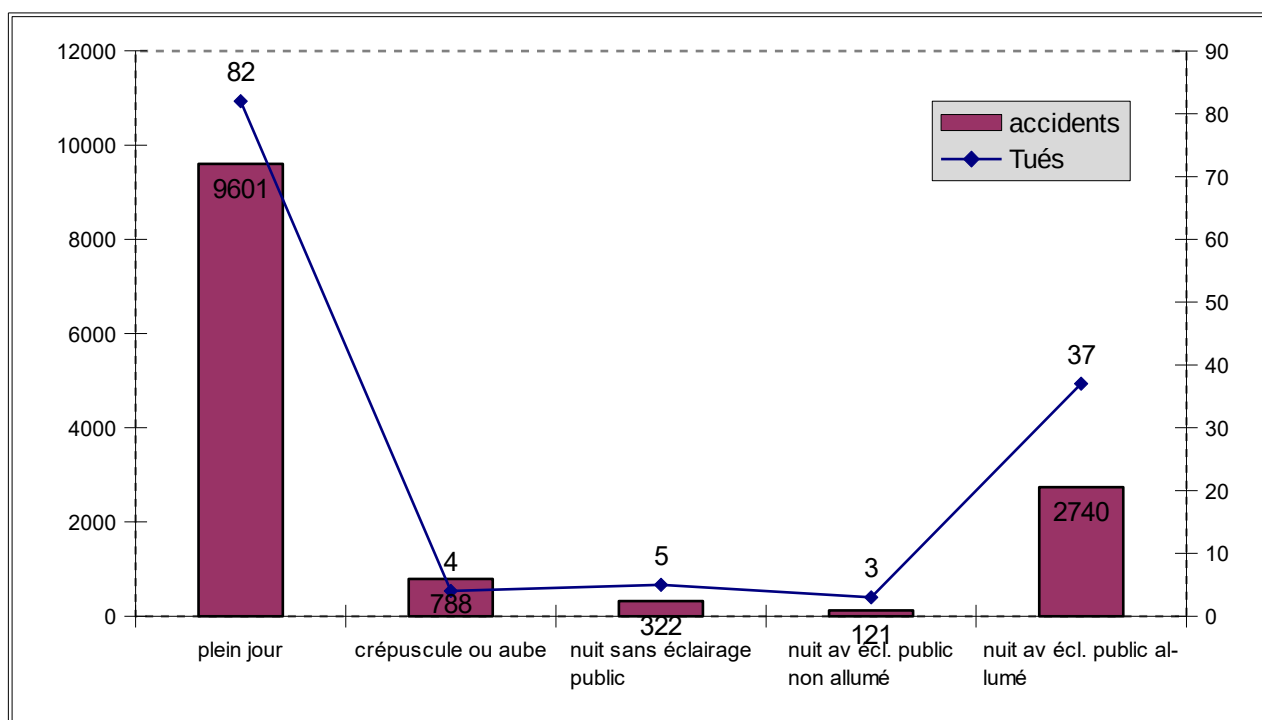
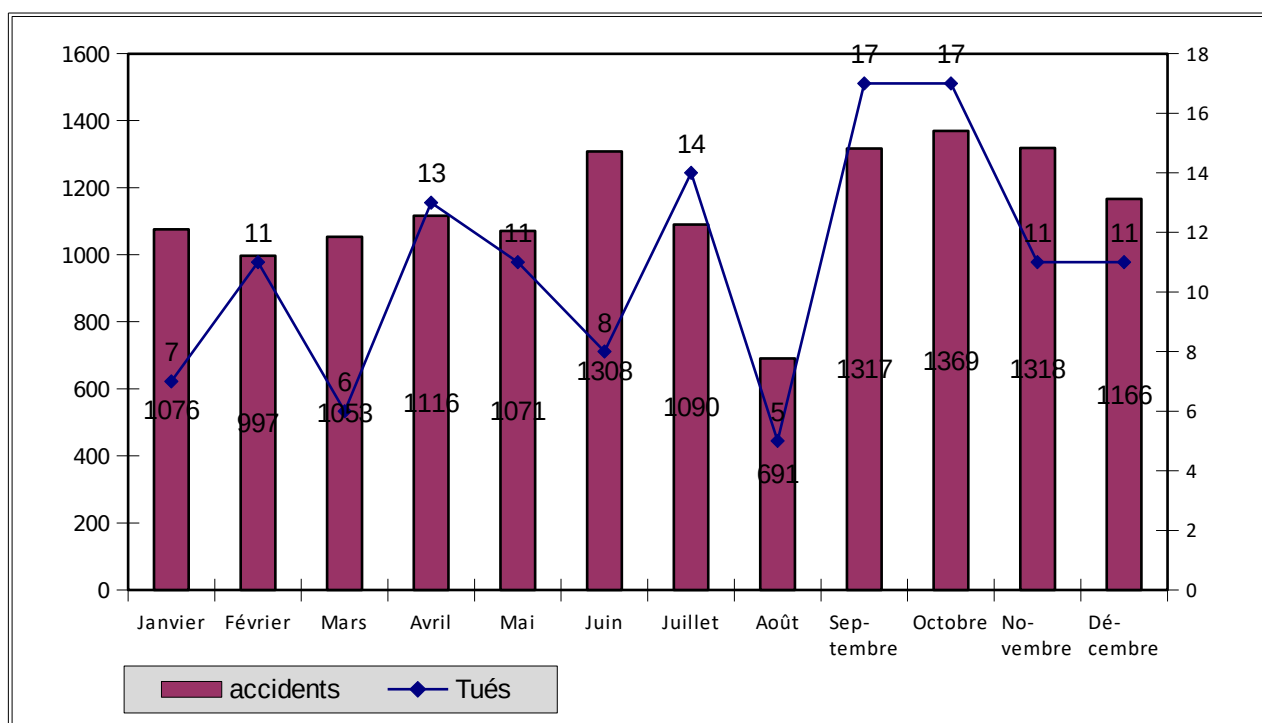


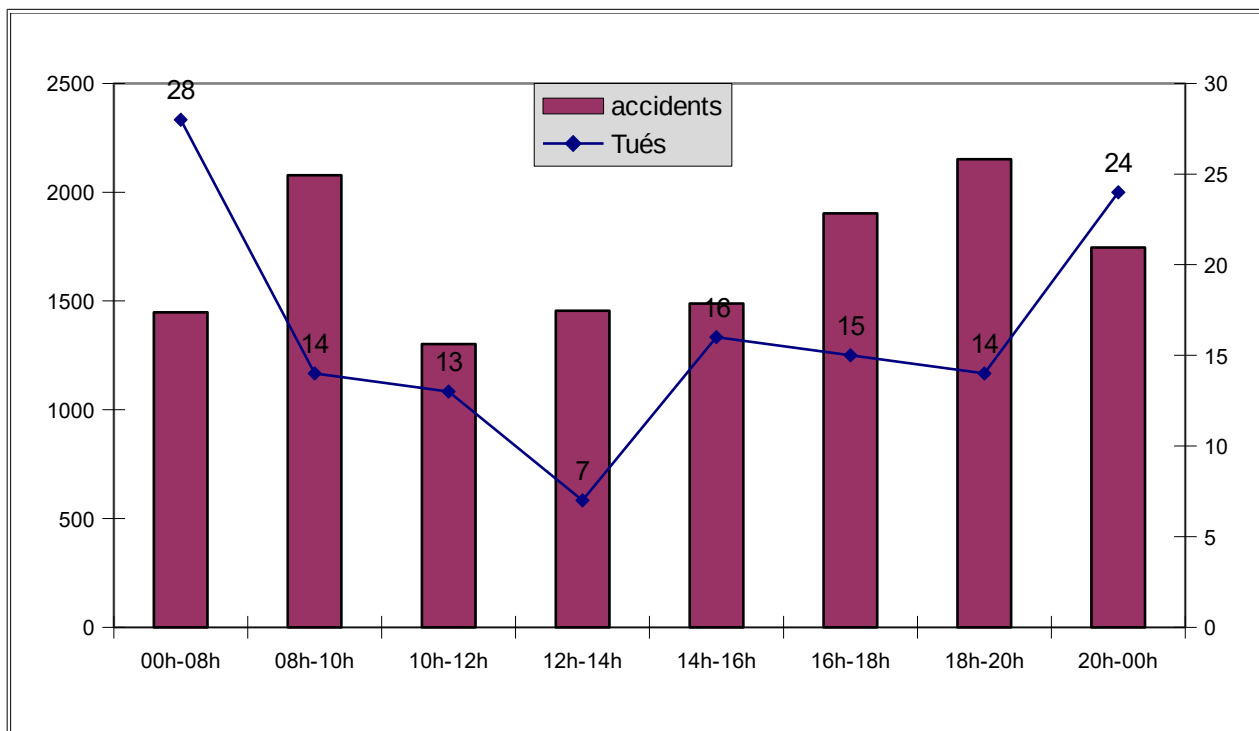
Par rapport à la composition de sa population, le département des Hauts-de-Seine

enregistre une sur-mortalité dans les classes d'âge 15-29 ans (26 % des tués pour 19,5 % de la population), des 30-44 ans (28 % des tués pour 23 % de la population) et des 75 ans et + (14,5 % des tués pour 7,3 % de la population).

Dans leur ensemble, les 60 ans et + représentent 26,7 % des tués pour 19,2 % de la population.

Répartition des accidents et des tués dans le temps sur la période 2012-2016 dans les Hauts-de-Seine





- Les mois de septembre et d'octobre regroupent le plus d'utilisateurs tués.
- Le mois d'août regroupe le moins d'accidents et de tués.
- Les mois de juin, septembre, octobre et novembre sont les plus accidentogènes.
- Les jours ouvrés sont les plus accidentogènes. Les accidents ont lieu principalement entre 08h00 et 10h00 (prise du travail) et 16h00 et 20h00 (fin du travail).
- Les accidents et les tués se trouvent principalement en plein jour et, dans une moindre mesure, la nuit avec éclairage.
- 40 % des tués se concentrent entre 20h00 et 08h00.

Annexe 2

Évaluation du DGO de sécurité routière des Hauts-de-Seine 2013-2017

1/ Méthodologie et définition des enjeux 2013-2017

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

Ce document identifie **deux enjeux principaux** :

Les risques routiers liés aux déplacements et aux activités professionnels

Les usagers vulnérables :

Les piétons (plus particulièrement jeunes et âgés) ;

Les cyclistes ;

Les utilisateurs de deux-roues motorisés.

Quatre enjeux transversaux :

Les jeunes

Les effets des psychotropes et de leurs addictions:

Alcool ;

Stupéfiants ;

Médicaments.

La vitesse

Les distracteurs (aide à la conduite, GPS, téléphones portables, écrans vidéo, etc.)

Et trois vecteurs de transmission à privilégier :

Le milieu professionnel

L'éducation :

Les établissements scolaires ;

Les centres de formation des apprentis.

Les municipalités :

Les polices municipales ;

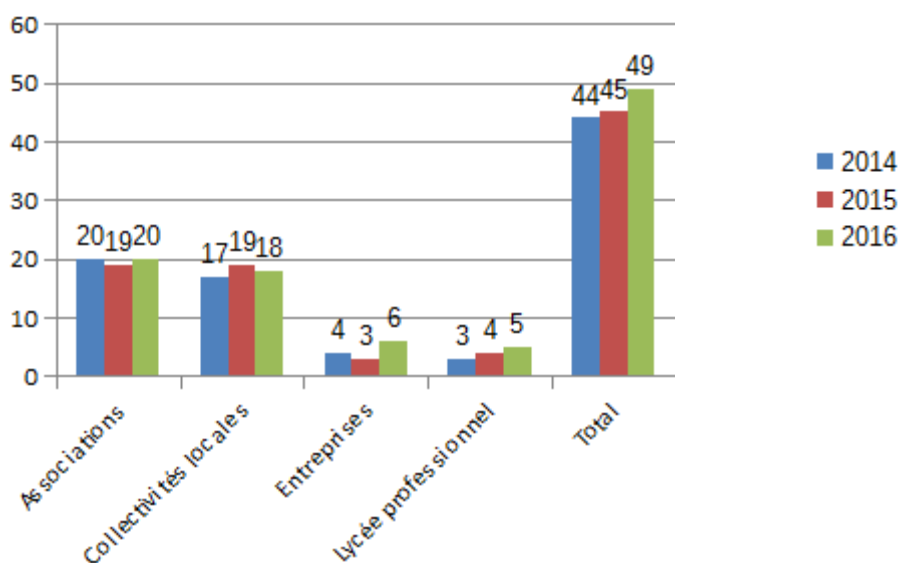
Les Contrats Locaux de Sécurité et de Prévention de la Délinquance (CLSPD).

2/ Évaluation des enjeux du DGO 2013-2017

Afin d'évaluer la mise en œuvre des actions proposées dans le cadre du DGO 2013-2017, le pôle d'animation à la politique de sécurité routière a mené une analyse quantitative et qualitative portant sur les PDASR 2014-2015-2016. Dans celle-ci, seules les actions subventionnées ont été prises en compte. Les actions réalisées par la Police nationale (DTSP 92, CTCRS 92, CRS autoroutière Ouest Idf, Préfecture de police de Paris), principal acteur en matière de sensibilisation à la sécurité routière dans le département, ne sont pas comptabilisées.

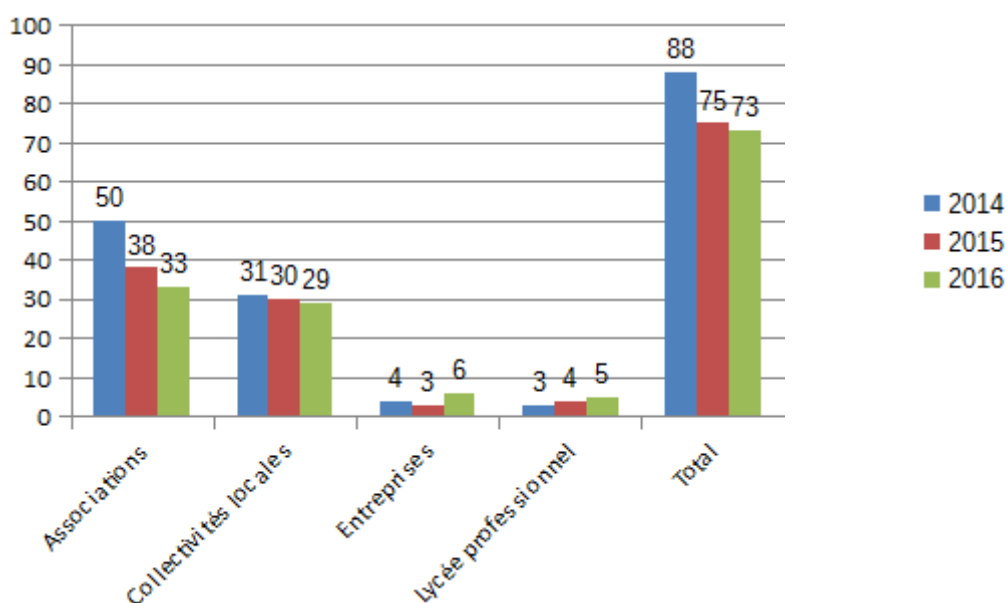
2.1/ Les porteurs de projet (analyse quantitative)

Nombre de porteurs de projets



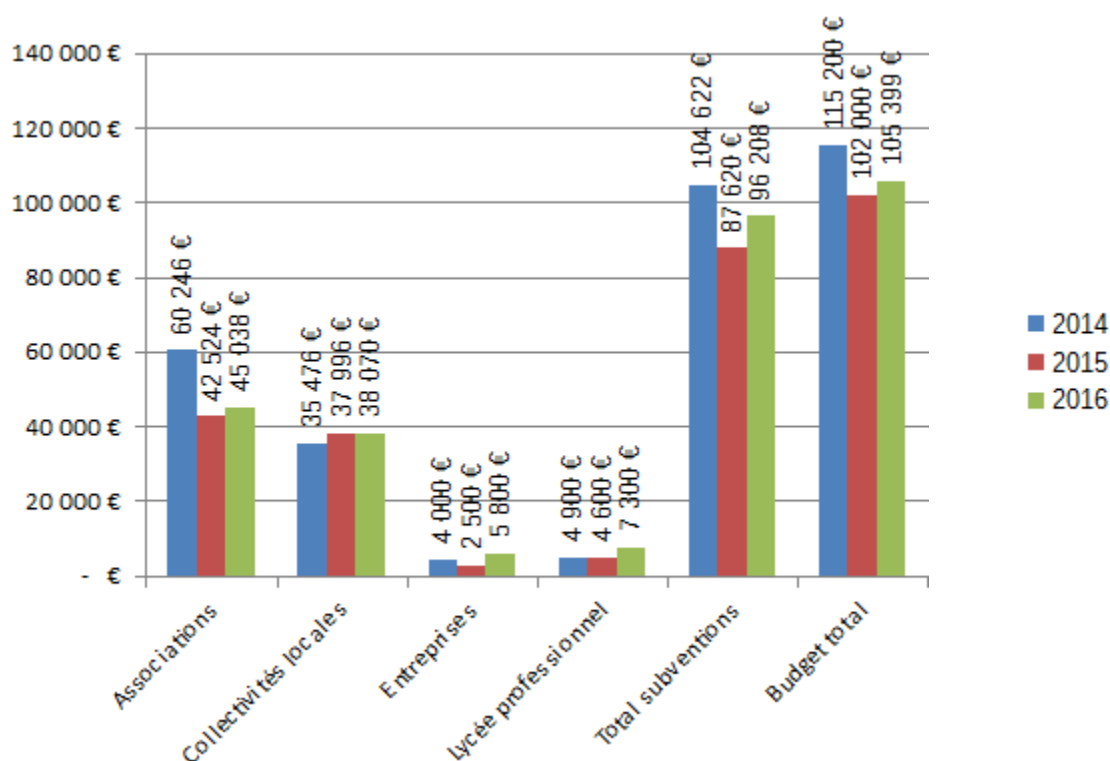
Les associations et les collectivités locales sont les principaux partenaires de la coordination sécurité routière des Hauts-de-Seine dans le cadre des appels à projets des PDASR. Les entreprises et les lycées professionnels sont également porteurs de projets.

Nombre d'actions par porteur de projets



Les associations et les collectivités locales réalisent la majorité des actions inscrites aux PDASR. Cependant, on peut remarquer que le nombre d'actions proposées par les associations a diminué entre 2014 et 2016, rejoignant ainsi celui des collectivités locales.

Répartition des subventions par porteurs de projets



Sur la période 2014-2016, les subventions versées dans le cadre du PDASR représentent entre 86 % (2015) et 91 % (2016) du budget total alloué par la DRIEA pour l'action 2 du BOP 207 (action locale et partenariat). La part restante a été utilisée pour le fonctionnement du pôle animation de la politique de sécurité routière, l'achat d'objets promotionnels et l'entretien du matériel d'animation mis à la disposition des IDSR, des associations ou des forces de l'ordre (simulateurs de conduite scooter, simulateur moto, simulateur d'éco-conduite VL, éthylotests électroniques, réactiomètre, vidéoprojecteurs, ordinateur portable, ergovision, etc ...)

2.2/ Les porteurs de projet (analyse qualitative)

Les associations

Les associations alto-séquanaises sont très actives et très diversifiées dans le domaine de la sécurité routière. Elles constituent une importante force de propositions d'actions. Sur 2014-2016, une vingtaine d'associations d'envergure locale ou nationale ont déposé des projets d'actions dans le cadre des PDASR : WIMOOV, La prévention Routière, Préventissim, Vigi2roues, la FFMC, l'AFTC, l'ANPAA 75, le RAVMO, Avenir Santé, Laser Europe, Via mobilité, Cap Magellan, le comité départemental de la fédération française de cyclotourisme...

On constate qu'entre 2014 et 2016, le nombre d'associations porteuses de projets est resté constant malgré une baisse du nombre d'actions proposées.

Le Conseil départemental des Hauts-de-Seine

Depuis de nombreuses années, le Conseil départemental des Hauts-de-Seine, appuyé par l'association des maires (AMD92) et en partenariat avec les services de l'État et les communes, développe des actions sur les enjeux majeurs du département :

- les vélos ;
- les piétons ;
- les deux-roues motorisés ;
- l'éducation routière dans les établissements scolaires ;
- l'accompagnement des communes pour des actions locales ou des propositions d'aménagement de voirie ;
- la pose de radars informatifs sur les axes départementaux ;
- la participation à l'étude avec les services de l'État d'implantation de systèmes de contrôle automatique.

Le Conseil départemental des Hauts-de-Seine réalise également des diagnostics de sécurité routière sur les carrefours accidentogènes et les axes sensibles de ses voiries départementales. Après analyse, il propose et peut financer certains aménagements de sécurité.

Il investit un budget conséquent d'environ 3 millions d'euros par an dans la sécurité routière. Celui-ci est principalement dédié aux aménagements de voirie pour l'amélioration de la sécurité routière et aux actions de sensibilisation dans les collèges du département grâce à la « caravane de la sécurité routière ».

Depuis le 1^{er} avril 2017, l'unité sécurité routière du département est intégrée à l'EPI Yvelines-Hauts-de-Seine.

Les communes

2/3 des communes des Hauts-de-Seine portent des projets dans le cadre du PDASR. Cet engagement est significatif et se maintient sur toute la période 2014-2016.

Le champ d'action des communes dans le domaine de la sécurité routière est extrêmement vaste et transversal : création et maintenance des infrastructures et des aménagements, transports, éducation routière, formation, prévention/formation auprès des seniors, campagnes de communication, vie associative, culture, jeunesse et sport...

Elles disposent de moyens financiers et humains (polices municipales) mais aussi d'acteurs sociaux et éducatifs de proximité tels que les médiateurs. Avec leurs polices municipales, elles sont idéalement placées pour mener des actions de proximité auprès de publics sensibles (piétons jeunes et seniors par exemple) et ainsi relayer efficacement les campagnes de communication de la sécurité routière pour toucher un maximum de personnes.

La désignation d'élus « correspondants sécurité routière » dans les communes permet de mieux coordonner ces actions et de créer un réseau de relais bien identifiés.

Dans un contexte d'accidentalité très urbain, les polices municipales alto-séquanaises sont amenées à jouer un rôle de plus en plus important de contrôle mais aussi de

formation et de sensibilisation de nos concitoyens. Afin de mobiliser l'ensemble des acteurs de la sécurité routière, et plus particulièrement les villes qui se sont dotées d'une police municipale, la coordination sécurité routière des Hauts-de-Seine a mis en place un pôle d'échange des polices municipales en 2011.

Le milieu professionnel

Les grandes entreprises alto-séquanaises se mobilisent sur le thème de la sécurité routière sous l'impulsion des services de l'État et des assureurs sociaux du risque professionnel. L'appel aux entreprises pour la sécurité routière, lancé en octobre 2016 par le ministère de l'intérieur et le ministère du travail, a permis de relancer cette dynamique et de faire émerger de nouveaux partenaires.

Certaines entreprises demandent le soutien de la coordination sécurité routière pour mettre en place leurs actions de sensibilisation. Cependant, la majorité d'entre elles s'adresse directement aux sociétés ou aux associations spécialisées en sécurité routière, qui proposent des journées « clefs en main », gages de facilité et de flexibilité d'organisation et de qualité des intervenants. Plusieurs entreprises font également appeler aux forces de l'ordre pour intervenir auprès de leurs salariés.

On remarque également que les PME s'impliquent peu dans les actions de formation et de sensibilisation aux risques routiers en entreprise contrairement aux grandes entreprises.

Plusieurs lycées professionnels du département, conscients de la surexposition des jeunes en apprentissage et en alternance aux risques routiers, mettent en place des actions de sensibilisation. Ils font appel à la coordination sécurité routière pour obtenir un appui financier et aux associations et aux forces de l'ordre pour mener les actions.

Le chargé de mission deux-roues motorisés du département est particulièrement sollicité dans le cadre des sensibilisations en entreprises et en lycées professionnels.

Le milieu scolaire

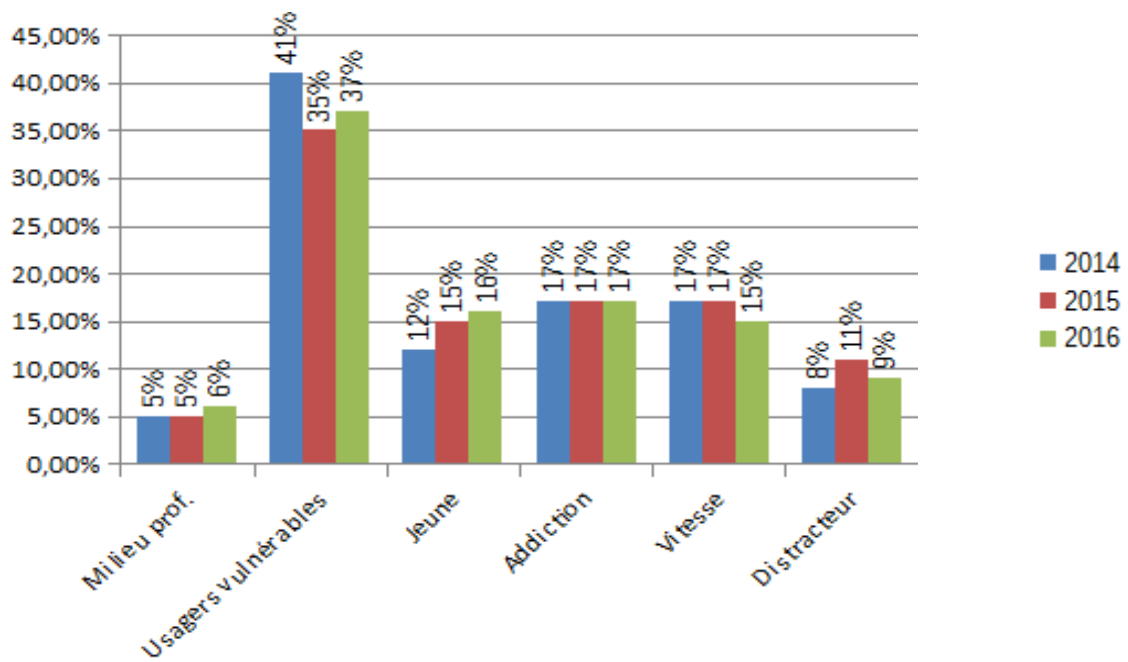
Tout au long de l'année, de nombreux établissements scolaires du département accueillent les associations, la police nationale ou les agents des polices municipales dans le cadre de sensibilisations à la sécurité routière.

Les programmes « permis piéton » et « permis vélo » sont bien répandus dans les écoles élémentaires des Hauts-de-Seine, notamment grâce à l'action des associations Prévention MAIF et Prévention routière qui s'investissent auprès des enseignants dans le cadre de l'Attestation de Première Éducation à la Route (APER) et des forces de l'ordre, qui mettent en œuvre des pistes d'éducation routière au profit des enfants.

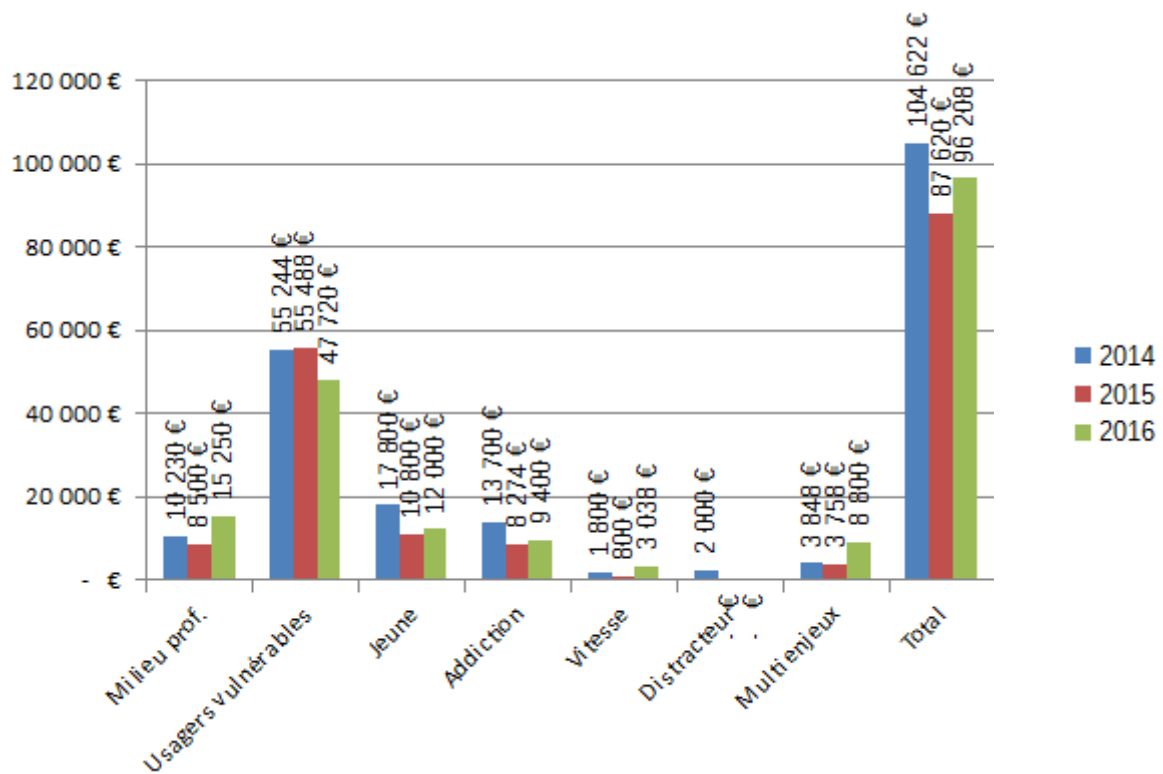
« La caravane de la sécurité routière », dispositif mis en place par le Conseil départemental au profit des collèges, en partenariat avec la coordination sécurité routière des Hauts-de-Seine et les services départementaux de l'Éducation nationale, est intervenue dans une soixantaine de collèges du département et a sensibilisé environ 8000 élèves chaque année.

2.3/ La répartition par enjeu

Répartition des enjeux dans les actions inscrites aux PDASR



Répartition des subventions par enjeu



De 2014 à 2016, les « usagers vulnérables » ont été l'enjeu prioritaire de la coordination sécurité routière des Hauts-de-Seine et de ses partenaires. Ils ont représenté plus d'un tiers des actions de sécurité routière subventionnées chaque année et plus de la moitié des budgets annuels. Cet enjeu regroupe les publics les plus touchés par l'insécurité routière dans les Hauts-de-Seine : les deux-roues motorisés et les piétons (plus particulièrement jeunes et seniors), auxquels sont ajoutés les cyclistes. Les « jeunes » sont également principalement traités dans le cadre des actions mises en place pour les « usagers vulnérables » et dans les lycées professionnels.

L'enjeu « milieu professionnel », évalué comme prioritaire dans le DGO 2013-2017, est sous-représenté dans les PDASR 2014-2015-2016. Seules 5 % des actions de sécurité routière traitent de cet enjeu. Cependant cela s'explique par le fait que les entreprises, souvent des grands groupes, font appel directement aux associations de sécurité routière ou à des prestataires spécialisés pour réaliser les actions de sensibilisation auprès de leurs salariés.

Les enjeux transversaux inscrits dans le DGO 2013-2017 ont tous fait l'objet d'actions inscrites dans les PDASR avec une représentation quasi équivalente. Ils font peu l'objet de demandes de subventions spécifiques.

La lutte contre la vitesse, les addictions et les distracteurs s'inscrit dans l'activité quotidienne des forces de l'ordre. Elle nécessite d'associer la politique de contrôles et de sanctions aux actions de sensibilisation. Dans ce cadre, sur décision de l'autorité judiciaire, et pour des types d'infractions mineures, certaines sanctions peuvent être remplacées par des stages d'information-sensibilisation (alternatives à la sanction). Plusieurs alternatives à la sanction ont été menées chaque année par la Police nationale, en partenariat avec les collectivités locales, les polices municipales et les associations.

Des actions de sensibilisation spécifiques ont également été menées dans les domaines de la vitesse, des addictions et des distracteurs, en entreprises ou dans les CFA, vers des publics étudiants ou festivaliers, vers les publics seniors et dans les hôpitaux de jour.

La coordination sécurité routière prend part activement à la lutte contre la vitesse en gérant la politique du contrôle automatisé des Hauts-de-Seine. Le département dispose de 38 radars de vitesse fixes, 11 radars de franchissement de feux rouges et de 4 zones de contrôle de vitesse moyenne (2 sites sur l'A13, 1 site sur Saint-Cloud et 1 site sur Boulogne-Billancourt).

**Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement
et de l'Aménagement
ÎLE-DE-FRANCE
Unité départementale des Hauts-de-Seine
167/177 Avenue Joliot-Curie
92013 Nanterre cedex**