



Document Général d'orientations de Sécurité routière

2018-2022

TABLE DES MATIÈRES

I- Élaboration du document général d'orientations (DGO) de la sécurité routière de la Seine-Saint-Denis

- a- Mise en place du comité de pilotage du DGO 2018-2022.....p.7
- b- Le choix des enjeux.....p.8
- c- Méthodologie et action des groupes de travail.....p.9

II- Caractérisation et axes d'actions déclinés par grand enjeu

- a- Le risque routier professionnel.....p.13
- b- Les addictions et les distracteurs.....p.19
- c- Les usagers vulnérables : les jeunes et les seniors..... p.25
- d- Le partage de l'espace public..... .p.29

III- Conclusion.....p.32

IV- Annexes

Annexe 1 : Caractéristiques générales de l'accidentalité routière 2013-2017.....p.36

Annexe 2 : Bilan chiffré du DGO 2013-2017 et tableaux recensant les actions réalisées pour les différentes orientations de chacun des 5 enjeuxp.41

Annexe 3 : Répartition des accidents par catégorie d'usagers.....p.46

Annexe 4 : Membres participants aux groupes de travail.....p.50

Annexe 5 : Définitions.....p.51

Annexe 6 : Abréviations..... p.52

Préface

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

Outil de programmation pluriannuel, ce document a vocation à décliner localement les grandes priorités nationales. L'élaboration d'un nouveau DGO 2018-2022 constitue un enjeu essentiel, en cohérence avec les axes d'action portés par le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR).

En France, 3 500 à 3 600 personnes meurent chaque année sur les routes. 75 000 personnes sont blessées et 2 500 personnes subissent des lésions graves et irréversibles. Dans ce contexte, l'État s'est fixé l'objectif de réduire le nombre de tués à moins de 2 000 en 2020.

Des progrès importants ont été accomplis dans le domaine de la conception des véhicules et des infrastructures. Sur les principaux facteurs d'accidents que sont le véhicule, l'environnement et le facteur humain, c'est ce dernier facteur sur lequel il est le plus difficile d'intervenir et pour lequel les résultats restent fragiles. C'est donc sur le comportement du conducteur, du cycliste, du motocycliste, mais aussi du piéton, que les actions se focalisent, au travers la diffusion de messages, sous des formats renouvelés, afin de parvenir à faire évoluer durablement les mentalités.

Dans ce contexte, le DGO 2018-2022 est l'occasion de réunir les acteurs publics ou privés, parties prenantes à la sécurité routière, de confronter les points de vue, d'enrichir les débats et de lutter contre les idées reçues. Il permet utilement à l'État, au Conseil départemental et aux communes de susciter une mobilisation collective autour de la sécurité routière.

Pour cette période 2018-2022, 6 axes d'intervention sont retenus. Les quatre premiers, relevant d'enjeux nationaux définis avec la Délégation à la Sécurité routière (DRS) sont donc communs à tout le territoire, il s'agit :

- du risque routier professionnel ;
- des jeunes ;
- des seniors ;
- et des addictions.

Ces axes rejoignent pleinement ce constat fait sur le département. Si la Seine-Saint-Denis enregistre une baisse du nombre de tués, le territoire connaît en parallèle une hausse des accidents touchant les plus vulnérables, notamment les jeunes, les seniors, les piétons et les deux-roues. Le risque professionnel et les conduites addictives apparaissent également comme des points de préoccupation importants.

Les deux autres axes d'intervention ont été déterminés en fonction d'enjeux propres au département. Ainsi, pour la Seine-Saint-Denis, compte tenu du caractère fortement urbanisé du territoire, il a été décidé de retenir l'aménagement et le partage des espaces publics et de la voirie. Face à la banalisation et à la recrudescence des accidents liés à l'utilisation du téléphone portable, l'enjeu des distracteurs s'est également imposé.

Le DGO 2018-2022 intervient après la clôture des assises de la mobilité qui se sont tenues en fin d'année 2017. Ces assises ont été l'occasion de réaffirmer la volonté de mobilités plus sûres et plus solidaires, confirmant la prise de conscience des enjeux de sécurité routière et la mobilisation des acteurs publics et privés pour les prendre en charge.

I- ÉLABORATION DU DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS (DGO) DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DE LA SEINE-SAINT-DENIS

a- Mise en place du comité de pilotage du DGO 2018-2022

Dans un contexte difficile de reprise de l'accidentalité routière depuis 2013, l'objectif gouvernemental qui vise à diviser par deux le nombre de personnes tuées entre 2010 et 2020, exige une mobilisation de l'ensemble des acteurs publics et privés. Afin de susciter cette implication commune, le délégué interministériel à la sécurité routière a souhaité s'appuyer sur l'élaboration des documents généraux d'orientations (DGO) 2018-2022.

Le DGO est une opportunité pour l'État et les collectivités locales de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre pour les cinq prochaines années, afin de faire reculer l'insécurité routière. Le DGO est avant tout une démarche impliquant tous les acteurs de la sécurité routière du département et un outil de programmation.

Sous la responsabilité du préfet de la Seine-Saint-Denis, l'élaboration du DGO est menée en étroite collaboration avec le conseil départemental et certaines communes du département. Le directeur de cabinet, chef de projet en matière de sécurité routière, réunit un comité de pilotage regroupant tous les acteurs du pôle de compétence départemental sécurité routière et les partenaires du plan départemental d'actions de la sécurité routière (PDASR).

Ce comité de pilotage a pour but de permettre l'adhésion des principaux partenaires à la démarche proposée ainsi que leur participation à l'élaboration du DGO et à sa déclinaison dans les plans départementaux d'appel à projets sécurité routière (PDASR), conformément au guide méthodologique de la délégation à la sécurité routière (DSR).

La démarche d'élaboration du DGO s'appuie sur les services de l'État¹, sur les collectivités locales telles que le Conseil général et les communes du département, sur la Caisse régionale d'assurance maladie d'Île-de-France (CRAMIF), la Chambre de commerce et d'industrie ainsi que sur des acteurs privés tels que les assureurs, les associations et les intervenants départementaux de la sécurité routière (IDSR).

Le Comité de pilotage s'est réuni trois fois au cours de la dernière année, sous la présidence du directeur de cabinet du préfet :

- le 26 septembre 2017, afin de présenter la démarche d'élaboration du nouveau DGO 2018-2022 et son échéancier ;
- le 21 novembre 2017, afin de présenter les travaux de chaque groupe de travail et valider les orientations d'actions proposées ;
- le 13 février 2018.

Le comité de pilotage a permis la mise au jour de 6 enjeux, dont 4 enjeux nationaux :

- le risque professionnel routier ;
- les jeunes ;
- les seniors ;
- les addictions.

1 Notamment : la Direction territoriale de Sécurité de proximité (DTSP), la Direction de l'Ordre public et de la circulation (DOPC), la CRS Autoroutière, l'Agence régionale de santé (ARS), l'Inspection d'académie, l'observatoire régional de sécurité routière de la DRIEA et son unité départementale, à savoir : le service de la circulation, de l'éducation et de la sécurité routière (SCESR).

Deux enjeux départementaux ont également été identifiés :

- les distracteurs ;
- le partage de la voirie.

Le choix de ces enjeux est explicité ci-après.

b- Le choix des enjeux :

Pour le DGO 2018-2022, la délégation à la sécurité routière du ministère de l'Intérieur (DSR) a décidé de retenir quatre enjeux nationaux s'imposant à tous les départements, puis de donner la possibilité à chaque département de retenir des enjeux supplémentaires parmi une liste fixe.

Rappel des notions d'enjeu relatif et absolu :

- Un enjeu est constitué par un nombre d'accidents ou de victimes qui est associé à une cible. Une cible est un sous-ensemble d'accidents relatifs à un thème (typologie d'accidents, infrastructures, type d'usagers, période ...) ou une zone spatiale (commune, itinéraire, section, carrefour ...).
- Un enjeu peut être absolu, c'est-à-dire important par rapport aux autres enjeux du département ou relatif c'est-à-dire important comparativement à une référence plus large - par exemple : famille de départements de même profil.

Analyse des enjeux retenus selon la méthodologie proposée par la DSR

- **absolu**, c'est-à-dire important par rapport aux autres enjeux du département,
- **relatif**, c'est-à-dire important comparativement à une référence plus large, par exemple la famille de départements de même profil (cf. le chapitre 3.2.2 du guide).

Les deux qualités doivent être étudiées.

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif	
		importance	robustesse
effectif très faible en nombre ou %	non		
≥ 20 % des accidents du département	oui (attention, cela peut faire peu)		
≥ 15 tués/an dans le département	oui		
écart positif > 5 points entre % du département (D) et % de la famille (F)		oui	
écart positif < 5 points entre % du département (D) et % de la famille (F)		oui	test analyse thématique significatifs (TS ou S)
		non	test analyse thématique non significatifs (NS)

Les enjeux retenus

La détermination des enjeux du DGO 2018–2022 a pris en compte quatre des thèmes récurrents des DGO passés, et pour lesquels les actions préventives et répressives doivent être poursuivies sans discontinuer.

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

- le risque routier professionnel ;
- la conduite après usage de substances psychoactives (addictions) ;
- les jeunes, répartis en trois classes d'âge (14-17, 18-24 et 25-29 ans) ;
- les seniors, divisés en deux classes d'âge (65-74 ans et au-delà de 74 ans) ;
- le partage et l'aménagement de la voirie et les distracteurs ;
- l'enjeu deux-roues motorisés (2RM), enjeu absolu par rapport au nombre d'accidents et retenu au DGO 2013-17.

L'enjeu relatif au risque routier professionnel avait été peu étudié en Seine-Saint-Denis et n'avait pas été retenu par le DGO précédent. Il est toutefois ressorti des analyses de l'accidentalité qu'il constitue un enjeu absolu dans le département.

Concernant la conduite sous addictions, ce thème inclut notamment :

- l'alcool ;
- les stupéfiants ;
- mais aussi les distracteurs, en particulier le téléphone, pour lesquels les mêmes actions de prévention et de sensibilisation sont régulièrement développées.

Il a été décidé de regrouper cette problématique avec le thème générique des addictions dans le même groupe de travail.

Les six enjeux dégagés lors du comité de pilotage (risque professionnel routier / addictions / distracteurs / jeunes / seniors / partage de la voirie) ont ainsi été regroupés en quatre familles d'enjeux, à savoir :

- les usagers vulnérables : jeunes et seniors ;
- les distracteurs et les addictions (alcool, stupéfiants) ;
- le risque professionnel routier ;
- le partage de la voirie.

c- Méthodologie et action des groupes de travail

Les groupes ont globalement pu travailler rapidement grâce, notamment, à l'expertise de certains intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) et de certains services de l'État concernés particulièrement impliqués sur ces sujets. Les contributions des collectivités ont également été significatives.

Les groupes de travail avaient pour objectif de déterminer des orientations d'actions sur les six enjeux précités et se sont donc réunis une ou deux fois sur la base d'éléments de contexte d'accidentalité et de données pertinentes.

À chaque réunion, les participants ont ainsi été destinataires d'un dossier contenant :

- des éléments de contexte d'accidentalité nationaux et départementaux ;
- les échanges des groupes de travail précédents le cas échéant ;
- des propositions d'orientations issues de la coordination sécurité routière.

Les groupes se sont bien inscrits dans l'exercice visé, qui était de définir des orientations, en évitant de développer les actions dans leurs détails. Il a été également décidé, afin de donner plus de consistance au DGO, d'amorcer la conception de quelques actions par le SCESR et par certains partenaires du PDASR.

Le DGO précédent 2013-2017 avait inscrit comme enjeux : les addictions (alcool et stupéfiants), les jeunes, les 2RM, la vitesse et le partage de l'espace public entre les différents modes de déplacements.

L'évaluation du DGO précédent a principalement consisté en la vérification de la pertinence des actions inscrites dans les plans départementaux d'action de sécurité routière (PDASR) par rapport aux enjeux alors retenus. Une analyse quantitative et qualitative a été réalisée. L'analyse par enjeu et par année du DGO précédent a été affinée et montre que le nombre d'actions réalisées a été en progression continue sur toute la durée du DGO :

- l'enjeu relatif aux addictions a enregistré un pic en 2013 pour se stabiliser durant les quatre années suivantes ;
- l'enjeu relatif aux deux-roues motorisés (2RM) fait apparaître une augmentation entre les années 2013 et 2016, mais n'a enregistré la mobilisation que de 3 acteurs en 2017 ;
- l'enjeu lié aux jeunes a bénéficié de 27 acteurs engagés en 2017 malgré une baisse en 2016 ;
- l'enjeu du partage de l'espace public a profité d'une constante augmentation durant ces 5 dernières années en termes d'actions conduites, jusqu'à atteindre 13 porteurs d'actions auxquels s'ajoutent les opérations directement menées par la coordination (suivi et réalisation d'études ainsi avis sur documents de planification urbaine et projets d'aménagement des collectivités).

Ainsi que l'illustre le tableau ci-après, le nombre total de porteurs d'actions a été ainsi en constante augmentation durant ces 5 années hormis en 2014. La démarche de sensibilisation menée par la coordination sécurité routière auprès des élus communaux a permis une augmentation des demandes de subventions. La part de la dotation attribuée aux porteurs de projets a atteint 73 % d'une enveloppe globale sécurité routière en forte augmentation en 2017.

DGO 2013-2017

Analyse annuelle par enjeu : récapitulatif chiffré général des actions réalisées

ENJEUX	2013		2014		2015		2016		2017	
	Nb actions réalisées	Total subventions	Nb actions réalisées	Total subventions	Nb actions réalisées	Total subventions	Nb actions réalisées	Total subventions	Nb actions réalisées	Total subventions
ADDITIONS <i>(assoc. + collectivités)</i>	8	20 200€	9	13 700,00 €	8	14 025 €	8	10 550€	6	13 150€
VITESSE <i>(assoc. + collectivités)</i>	0	0	2	3 100,00 €	2	3 820 €	2	3 300€	0	
2 RM <i>(assoc. + collectivités)</i>	3	6 000€	4	9 200,00 €	3	13 921 €	7	22 000€	3	6 500€
JEUNES <i>(assoc. + collectivités)</i>	17	48 384€	17	37 000,00 €	13	30 306 €	12	28 800€	27	57 700€
PARTAGE ESPACE PUBLIC <i>(assoc. + collectivités)</i>	2	1 800€	2	2 200,00 €	3	3 420 €	4	6 000€	13	17 600€
Hors enjeu <i>((assoc. + collectivités)</i>	0	0	0	0	1	2 800€	0	0	0	0
Association label vie	1	2 400€	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	31	78 784€	34	65200€	30	68 292 €	33	70 650€	49	94 950€
COMMENTAIRES	- 20 associations et 2 collectivités représentées		- 18 associations et 6 communes représentées		- 14 associations et 5 communes représentées - achat de scooters pour la DOPC		- 15 associations et 8 communes représentées		- 22 associations et 10 communes	

Les tableaux détaillant les analyses réalisées pour chaque orientation des 5 enjeux figurent en annexe 2 de ce document

Le total nombre d'actions menées sur la période 2013-2017 est en hausse, de même que le montant des dotations. Sur le DGO 2013-2017, les deux enjeux qui enregistrent la plus forte hausse en termes de nombre d'actions menées et de subventions accordées sont les jeunes ainsi que le partage de la voirie. Ces deux enjeux sont repris par le DGO 2018-2022.

Les documents statistiques de l'accidentalité départementale sont issus :

- des indicateurs de sécurité routière fournis par l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) ;
- de la DRIEA-IF, bureau de la sécurité routière (BSR), contributeur pour fournir des compléments permettant de caractériser l'accidentologie relative aux enjeux retenus ;
- de l'analyse de la coordination sécurité routière de Seine-St-Denis pour classer les enjeux en enjeux relatifs ou absolus.

Références bibliographiques :

- ONISR – Bilan de l'année 2016.
- Annexes « indicateurs de sécurité routière » ONISR 2017.
- Références MILDECA.
- Étude Cerema « pour un meilleur partage de l'espace public ».
- Étude SADT sur les migrations en Seine-Saint-Denis.
- Les usages de drogues des adolescents parisiens et séquanodionysiens en 2014

II- CARACTÉRISATION ET AXES D' ACTIONS DÉCLINÉS PAR GRAND ENJEU

L'élaboration des orientations d'actions pour chaque enjeu doit permettre de fédérer l'action des partenaires publics et privés (collectivités, forces de l'ordre, associations, mutuelle, assurances, etc.) en leur donnant des axes prioritaires de lutte contre l'insécurité routière pour les 5 années à venir.

Chaque enjeu a fait l'objet de groupes de travail dans lesquels les échanges ont suivi la même trame. Les échanges se sont structurés autour de 4 domaines :

- 1) l'amélioration de la connaissance ;
- 2) l'information, la communication et la formation ;
- 3) la sécurisation des infrastructures ;
- 4) le contrôle et la sanction.

Un document de travail accepté en comité de pilotage par le Directeur de Cabinet a permis de valider les fiches pour chaque enjeu du DGO 2018-2022.

Le risque professionnel : il est apparu que ce risque est un enjeu absolu dans le département, que les entreprises séquanico-dyonisiennes sont insuffisamment mobilisées et qu'il convient de relancer une dynamique.

Ce constat doit conduire à une mobilisation des entreprises mais aussi des chambres consulaires et des différents partenaires (assurances, mutuelle, CRAMIF). Le groupe de travail a proposé d'avoir une approche par branche professionnelle, ce qui a conduit la CRAMIF à proposer la réalisation d'une étude qui pourra servir de base de travail. Il conviendra également d'inciter les entreprises du département à signer l'appel national « Pour une route plus sûre » lancé le 11 octobre 2016 par la DSR. À ce jour, seules 10 entreprises ont signé la charte. Il importera aussi d'inciter les partenaires du PDASR à développer des actions en ce sens.

Les addictions : ce domaine impose de travailler en couplant la politique de contrôle et de sanction avec une politique de prévention auprès de tous les publics (jeunes et adultes). Cet équilibre est fondamental pour lutter efficacement et durablement contre l'insécurité routière. Il est également apparu que cet enjeu doit être abordé de façon transversale dans les actions de sensibilisation. Ce thème est globalement bien traité dans le département, notamment dans les établissements scolaires (CFA, lycées, Universités), et doit être davantage abordé dans les actions liées au risque routier professionnel de façon à sensibiliser les publics adultes (conducteurs VL, VU, PL et livreurs).

Les usagers vulnérables : la tranche d'âge 18/29 ans constitue un enjeu absolu au regard des accidents. Les actions envers les publics jeunes sont bien ancrées dans le département. En revanche, la sensibilisation et les actions au profit des seniors s'avèrent encore insuffisantes. Les actions de sensibilisation de la DOPC, ainsi que les actions à destination des lycées menées par la coordination et toutes celles des autres partenaires, doivent se poursuivre en intégrant les problématiques spécifiques de la Seine-Saint-Denis : rodéos urbains, mini-motos, quads.

Le partage de l'espace public : il s'agit d'un enjeu absolu dans le département. Le SCESR émet des avis sur les PLU et PLUI ce qui permet d'avoir une vision partagée de la sécurité routière. La thématique « piétons » doit également être systématiquement abordée dans les actions.

a- Le risque routier professionnel

- **Caractérisation du risque routier professionnel**

Le risque routier professionnel constitue la première cause d'accidents mortels au travail (source ONISR), en 2016 au plan national. En effet, 483 personnes ont perdu la vie à l'occasion d'un trajet domicile-travail, ou lors d'un déplacement professionnel, ce qui représente 14 % du nombre total des tués sur la route.

Cet enjeu doit être analysé dans le cadre du triptyque classique sur lequel se fonde une politique de sécurité routière en cherchant à agir sur les trois composantes de l'accidentalité : l'utilisateur (volet comportemental), l'environnement (le volet état de l'infrastructure-voirie) et le moyen / mode de déplacement (le volet équipement et entretien du véhicule). L'intervention conjointe sur ces trois volets (humain, infrastructure et véhicule) permet d'assurer par sa complétude l'efficacité des actions menées.

En Seine-Saint-Denis il apparaît donc que le risque professionnel est un enjeu absolu. On comptabilise 5 283 accidents professionnels sur la période 2012 à 2016. Il s'agit des accidents impliquant au moins un usager actif (piéton ou conducteur) en mission professionnelle ou en trajet domicile-travail. Il est la 1^{ère} cause des accidents du département.

Le coût moyen d'un accident routier professionnel pour un véhicule léger est de 3 000 € et il est de 4 500 € pour un poids lourd. Les derniers comités interministériels à la sécurité routière préconisent de s'appuyer sur l'entreprise pour renforcer la prévention et la sensibilisation à la sécurité routière. Dans sa circulaire du 21 octobre 2016, le ministre de l'intérieur invite à décliner localement la charte de sécurité routière : « Pour une route plus sûre » auprès des entrepreneurs situés dans chaque département.

- **Évolution des accidents routiers professionnels de 2012 à 2016 en Seine-Saint-Denis**

Après un pic en 2012 qui correspond également à la tendance nationale, l'accidentalité liée aux déplacements professionnels a enregistré une baisse des tués mais une hausse des accidents corporels. La Seine-Saint-Denis se situe en dessous de la moyenne de la petite couronne par rapport aux tués et en dessous par rapport aux accidents comme le mettent en évidence le tableau ci-dessous et les précisions apportées en annexe 3.

On notera que sur un total de 5 283 accidents professionnels, 2 595 d'entre eux impliquent un conducteur en déplacement professionnel immatriculé hors de la Seine-Saint-Denis, soit 49 %. Cette part est identique si l'on l'élargit à tous les types de déplacements avec 7 113 accidents impliquant un conducteur immatriculé hors département sur un total de 14 392 accidents.

Les accidents professionnels	Nombre d'accidents Professionnels	Nombre accidents Avec trajet connu	Nombre d'accidents professionnels mortels
2012	1363	2351	14
2013	980	1754	18
2014	926	1792	10
2015	1017	1865	13
2016	997	1943	6

Les accidents professionnels impliquant au moins un usager en trajet professionnel (déplacement professionnel ou trajet domicile-travail) :

Accidents en trajet professionnel	autoroute		route départementale		voie communale	
	Accidents	Accidents mortels	Accidents	Accidents mortels	Accidents	Accidents mortels
2012	309	6	574	6	504	4
2013	224	4	447	10	311	3
2014	174	1	438	8	310	1
2015	196	2	491	6	332	4
2016	214	1	470	3	330	2
Ensemble	1117	14	2420	33	1787	14

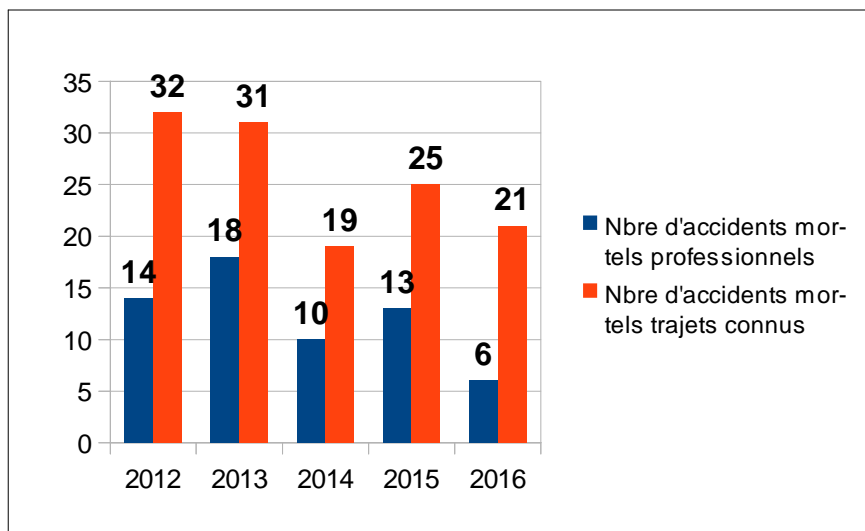
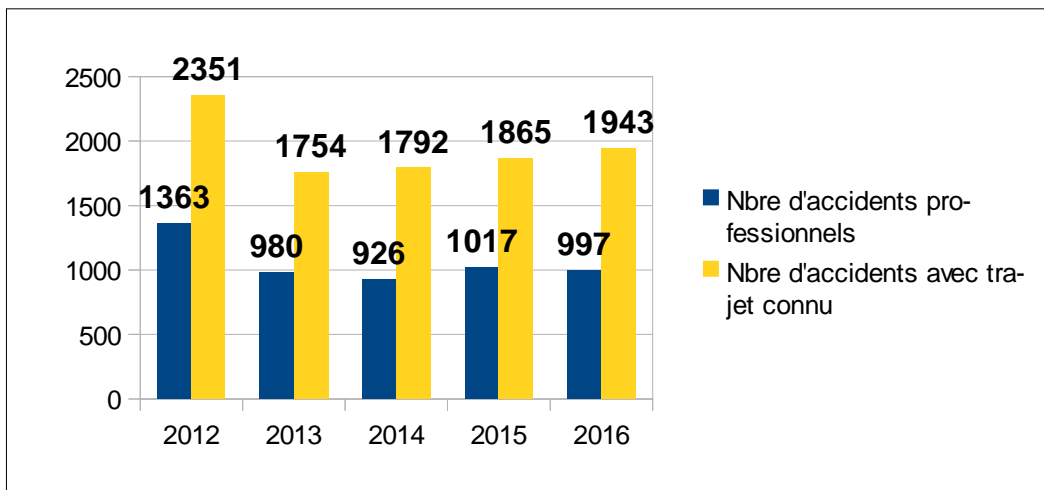
Les accidents dont le trajet est renseigné :

Accidents (2012 à 2016)	Nombre total accidents sur le réseau	Dont accidents avec trajet renseigné	
		Nombre accidents	Nombre accidents mortels
autoroute	2905	1810	33
route départementale	6928	4452	68
voie communale	6217	3652	29

Représentativité des accidents professionnels dans l'accidentalité routière générale du réseau routier considéré :

Accidents avec trajet connu (2012 à 2016)	taux accidents professionnels par rapports au total des accidents dont le trajet est connu sur le réseau considéré	taux accidents mortels professionnels par rapport au total des accidents mortels dont le trajet est connu sur le réseau considéré
autoroute	62%	42%
route départementale	54%	49%
voie communale	49%	48%

Évolution du nombre d'accidents mortels professionnels de 2012 à 2016 en Seine-St-Denis :



Accidents dont un des impliqués (piéton ou conducteur) était en trajet professionnel	Nombre de véhicules concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Tués
VL	5648	4127	22	22
Piétons	1274	1216	33	33
motocyclette > 125 cm3	778	760	15	15
VU seul (1,5 < PTAC =< 3,5t)	798	742	8	8
scooter <= 50 cm3	318	315	2	2
scooter >50 et <=125 cm3	283	282	2	2
scooter > 125 cm3	269	269	1	1
autobus	273	268	6	6
PL + remorque(s)	240	236	7	7
cyclomoteur	216	212	1	1
bicyclette	210	209	0	0
PL seul (PTAC > 7,5t)	164	162	10	10
motocyclette >50 et <=125 cm3	139	139	2	2
PL seul (3,5 < PTAC =< 7,5t)	119	115	2	2
voiturette / quad à moteur carrossé	95	85	1	1
autre	51	49	0	0
tramway	36	35	2	2
tracteur routier/semi-remorque	35	34	5	5
engin spécial	19	19	0	0
autocar	15	15	0	0
tracteur routier seul	4	4	0	0
quad léger <=50 cm3	2	2	0	0
Ensemble	10988	5283	61	61

Enjeu "Risque routier professionnel"

Personnes tuées dans un accident "professionnel" (mission + trajet domicile-travail)

		2012 - 2016		
		Tués dans un accident "professionnel"	Total tués dans un accident avec trajet connu	Part des Tués dans un accident "professionnel"/total tués trajet connu
75	Paris	97	153	63%
92	Hauts-de-Seine	58	105	55%
93	Seine-Saint-Denis	61	130	47%
94	Val-de-Marne	61	131	47%

Familles des Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR)

F1	Paris	97	153	63%
F2	Petite couronne	180	366	49%

		2012 - 2016		
		Accidents "professionnels"	Total accidents avec trajet connu	Part des accidents "professionnels"/total accidents trajet connu
75	Paris	17 335	27 092	64%
92	Hauts-de-Seine	6 440	10 924	59%
93	Seine-Saint-Denis	5 283	9 705	54%
94	Val-de-Marne	5 887	10 470	56%

Familles des Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR)

		2012 - 2016		
		Accidents "professionnels"	Total accidents avec trajet connu	Part des accidents "professionnels"/total accidents trajet connu
F1	Paris	17 335	27 092	64%
F2	Petite couronne	17 610	31 099	57%

• Le risque routier professionnel : axes d'actions

Domaine	Orientation d'actions	Exemples d'Actions en découlant
Amélioration de la connaissance	Améliorer la connaissance de l'accidentalité en Seine-Saint-Denis liés aux risques professionnels	<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation d'une étude statistique portant sur la sinistralité routière des entreprises du régime général relative aux accidents de travail et aux accidents de trajet pour les établissements de Seine-Saint-Denis par la CRAMIF en début d'année 2018. - La coordination sécurité routière se charge de la diffusion de cette étude en rédigeant une note d'accompagnement signé du Préfet. - La M.S.A pour connaître l'accidentalité liée au risque professionnel.
	Orientation d'actions	Exemples d'Actions en découlant
Éducation Sensibilisation Formation Information	Encourager les entreprises de Seine-Saint-Denis à signer la charte SR « pour une route plus sûre »	<ul style="list-style-type: none"> - Diffusion de la charte aux grandes entreprises de Seine-Saint-Denis, avec lettre d'accompagnement signée du Préfet. - Diffusion aux entreprises les plus touchées (cf étude CRAMIF) avec un courrier rappelant le dispositif d'offre de prévention à la sécurité routière + CCI + CCM .
	Encourager le principe de promotion du contrat adossé à une potentielle ristourne du taux de cotisation en cas d'engagements suffisants (en lien avec la CRAMIF	- A définir avec la CRAMIF
	Identifier les branches professionnelles qui ont des risques spécifiques	<ul style="list-style-type: none"> - Identifier dans un document les risques professionnels dans les déplacements. - Formaliser dans un courrier à la Médecine du Travail l'obligation d'avoir un document unique. - Transmettre aux fédérations professionnelles les plus touchées.
	Promouvoir la culture SR en lien avec les CFA et la CCI pour réduire les risques	- Intégrer les risques pro aux modules de création entreprises et artisans
	Sensibiliser les chefs d'entreprises sur la responsabilité civile et pénale	- Mise en place d'un petit-déjeuner à thème à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bobigny
	Promouvoir la culture SR auprès des salariés	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'actions de prévention sécurité routière animées par les IPCSR dans les entreprises. - Communiquer auprès des branches professionnelles les plus touchées et auprès des communes le dispositif de formation.
	Promouvoir les formations de perfectionnement de conduite	- Relayer auprès des fédérations professionnelles et des communes l'offre de l'INSERR
	Promouvoir les déplacements éco-responsables	- Co-voiturage, achat de vélo électrique.
	Orientation d'actions	Exemples d'Actions en découlant
Sécuriser les infrastructures	Identifier les risques routiers liés aux infrastructures notamment pour l'accès aux principaux pôles d'activités	- Les communiquer aux gestionnaires de voiries (voir actions du groupe de travail partage de la voirie)
	Orientation d'actions	Exemples d'Actions en découlant
Contrôle-Sanction	Inciter les alternatives à la sanction (équipements téléphone)	- Actions réalisées en Seine-Saint-Denis par la DOPC
	Contrôler strictement les équipements des véhicules (gilet jaune, triangle)	- CANIF, DOPC, CRS Autoroute
	Poids lourds : rappeler la charte signée par Alain Vidalies et les fédérations des transporteurs relatives à la sécurité des agents des DIR	- Kit de sensibilisation et formation pour les transporteurs à transmettre aux fédérations de Seine-Saint-Denis

b- Les addictions et les distracteurs

- **Caractérisation du risque « addictions et distracteurs »**

Les addictions recouvrent essentiellement les problématiques liées à l'alcool, à l'usage de produits illicites, et également aux distracteurs (téléphone, GPS, voire téléviseur à bord de véhicules).

Les problématiques relatives à l'alcool et aux stupéfiants sont récurrentes et ont déjà fait l'objet de réflexions et de propositions lors des DGO précédents. Les jeunes, adolescents, étudiants, apprentis, sont parmi les publics habituellement visés par ces actions qui pourraient être davantage développées en direction du monde du travail. Néanmoins, le groupe de travail a décidé de ne pas négliger les autres publics notamment salariés, puisque on attribue à l'alcool 49 000 décès par an en France.

En 2016, selon l'ONISR, 17 % des conducteurs impliqués dans les accidents mortels et dont l'alcoolémie était connue avait une alcoolémie illégale. L'alcool reste le deuxième facteur des accidents et est en cause de près d'un 1/3 des accidents mortels.

L'alcool (élément de contexte national - source MILDECA) :

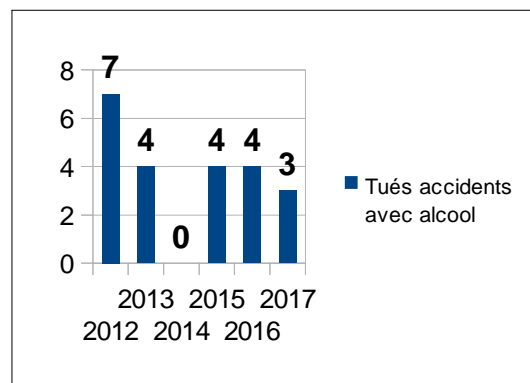
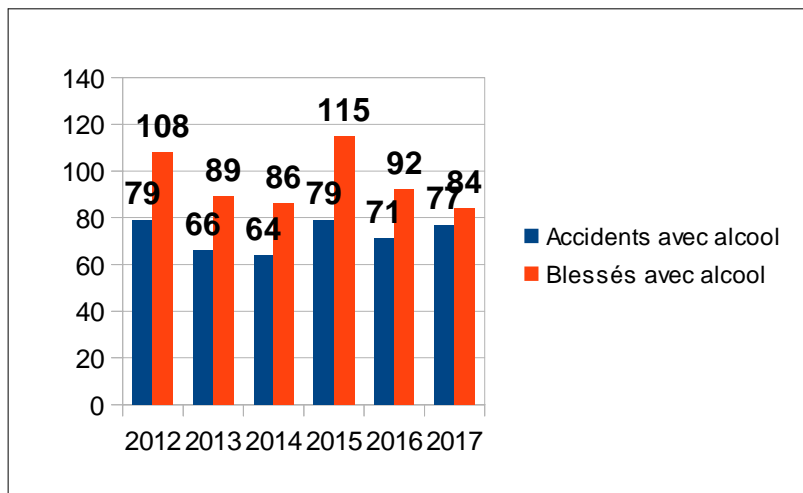
L'alcool est la deuxième cause de mortalité routière en France. Un conducteur est dit « alcoolisé » s'il a une alcoolémie supérieure ou égale à 0,5 g/l de sang (pour mémoire : le seuil de 0,2 g du permis probatoire n'est pas renseigné dans les fiches BAAC)

Les accidents impliquant un conducteur alcoolisé sont nettement plus graves que les autres. Au niveau national, le nombre de personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés est de 24 pour les accidents avec alcool, contre 11 pour les accidents sans alcool.

En Seine-Saint-Denis, sur la période de 2012 à 2016, la part des accidents liés à l'alcool (chez le conducteur) représente 359 accidents sur un ensemble de 14 392 accidents, soit 2,5 % des accidents. Le département se situe en dessous de la moyenne francilienne par rapport aux tués et également aux accidents.

BILAN GLOBAL	Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués
Nbre / période étudiée : 01/01/12 au 31/12/16	359	18	160	497	19

Évolution du nombre de blessés et de tués avec alcool connu de 2012 à 2017



Enjeu "Conduite après usage de substances psychoactives"

Personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé

		2012 - 2016		
		Tués dans un accident avec conducteur alcoolisé	Total tués dans un accident avec conducteur alcool connu	Part des tués dans un accident avec conducteur alcoolisé/alcool connu
75	Paris	34	151	23%
92	Hauts-de-Seine	28	114	25%
93	Seine-Saint-Denis	19	139	14%
94	Val-de-Marne	28	126	22%

Familles des Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR)

F1	Paris	34	151	23%
F2	Petite couronne	75	379	20%

Enjeu "Conduite après usage de substances psychoactives"

Accident impliquant un conducteur alcoolisé

		2012 - 2016		
		Accident avec conducteur alcoolisé	Total accident avec conducteur alcool connu	Part des accidents avec conducteur alcoolisé/alcool connu
75	Paris	1 686	21 489	8%
92	Hauts-de-Seine	504	11 337	4%
93	Seine-Saint-Denis	359	11 164	3%
94	Val-de-Marne	480	10 755	4%

Familles des Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR)

F1	Paris	1 686	21 489	8%
F2	Petite couronne	1 343	33 256	4%

Stupéfiants

En 2016, au plan national, 488 personnes ont perdu la vie dans un accident impliquant l'usage de stupéfiants. Elles représentent 22 % des tués dans les accidents mortels.

Sur la période 2012-2016 en Seine-Saint-Denis, on recense 231 accidents liés aux stupéfiants, sur un total de 14 392 accidents, soit 1,6 % des accidents. L'augmentation apparente des accidents liés aux stupéfiants est, au moins en partie, liée à la généralisation des dépistages.

Tandis que le niveau de consommation général, en lien avec les trafics locaux, est élevé dans le département, l'accidentalité liée aux stupéfiants se situe dans la moyenne de la famille de référence.

BILAN GLOBAL	Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués
Nbre / période étudiée : 01/01/12 au 31/12/16	231	21	126	307	23

Enjeu "Conduite après usage de substances psychoactives"

Accident impliquant un conducteur drogué

		2012 - 2016		
		Accident avec conducteur drogué	Total accident avec conducteur drogue connu	Part des accidents avec conducteur drogué/drogué connu
75	Paris	599	15 565	4%
92	Hauts-de-Seine	229	6 645	3%
93	Seine-Saint-Denis	231	5 150	4%
94	Val-de-Marne	219	4 688	5%

Familles des Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR)

F1	Paris	599	15 565	4%
F2	Petite couronne	679	16 483	4%

Distracteurs

Les distractions auxquelles peuvent être soumis les conducteurs sont de trois types :

- la distraction visuelle qui fait quitter la route des yeux ;
- la distraction cognitive, en pensant à autre chose en conduisant, les informations indispensables à la conduite n'étant plus prises en compte ;
- la distraction auditive, qui fait lâcher le volant.

Souvent, c'est une combinaison de ces trois éléments qui distrait le conducteur (http://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/behaviour/distraction/index_fr.htm)

Les distracteurs sont par conséquent de natures diverses :

- endogènes au véhicule : GPS, tableau de bord ;
- ou exogènes : téléphone portable, téléviseur embarqué, console de jeux.

En ce qui concerne, plus spécifiquement, l'usage du téléphone au volant, infraction la plus souvent commise en matière de distracteurs, les ordres de grandeur sont :

- 1 personne sur 2 déclare utiliser son téléphone en conduisant ;
- téléphoner en conduisant multiplie par 23 les risques d'accident ;
- près d'un accident corporel de la route sur 10 en France est associé à l'utilisation du téléphone en conduisant.

Le téléviseur est un distracteur plutôt utilisé par certains chauffeurs poids lourds effectuant de longs trajets, de préférence sur autoroute.

Quant à l'ambiance sonore dans le véhicule, il s'agit de distractions plus anodines, ne faisant pas l'objet d'une décision propre telle que consulter une carte, répondre au téléphone..., mais souvent davantage subies (agitation des enfants dans le véhicule, objets mobiles au gré des freinages et accélérations...).

En Seine-Saint-Denis, sur la période 2012-2016, le nombre de tués dans un accident impliquant conducteurs ou piétons sous l'emprise de distracteurs s'élève à 32 personnes. La Seine-Saint-Denis se situe dans la moyenne par rapport aux tués mais la part des accidents connus est supérieure à celle de la petite couronne (sur les 14 392 accidents, 2105 ont eu lieu avec distracteurs) – ce qui en fait un enjeu absolu dans le département.

Il convient toutefois de signaler que cet enjeu est probablement sous-estimé dans les statistiques du fait de la difficulté à verbaliser cette infraction.

• **Les addictions et les distracteurs : axes d'actions**

Domaine	Orientation d'actions	Exemples d'Actions en découlant
Amélioration de la connaissance	Combattre les idées reçues sur l'alcool, le cannabis, les produits psychotropes et l'utilisation des médicaments (frontière entre légal et non légal)	<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation d'une FAQ pour combattre ces idées reçues avec la Mildeca et l'Université Paris 13 pour diffusion aux différents partenaires - Porter à connaissance les conséquences à long terme des effets de la consommation jusqu'à l'âge adulte - Porter à connaissance les informations liées à l'enrichissement des réseaux trafiquants - Porter à connaissance les chiffres d'accidentalité liés à l'utilisation de distracteurs - Communiquer sur la dangerosité des boissons énergisantes (Red bull) - Porter à connaissance la consommation des femmes en constante évolution
Éducation Sensibilisation Formation Information	Mettre en avant la responsabilité civile et pénale de l'auteur des faits et de son entourage professionnel	<ul style="list-style-type: none"> - Généralisation du rôle des SAM dans les soirées - Communiquer sur la bienveillance afin d'assister une personne en danger - Mettre en place une parole libre sur sa consommation avec les secours et le corps médical
	Différencier les messages liés à l'alcoolisation festive et celle liée à la dépendance	- Communication sur la sollicitation trop fréquente dans l'organisme d'une consommation régulière (troubles anxio-dépressifs)
	Elargir les publics	- Sensibilisation dans les écoles, les entreprises et les auto-écoles
	Sensibiliser aux risques liés aux addictions sur la conduite à tous les stades du développement de l'enfant (vélo, scooter, voiture) lors du passage des ASSR et AM	- Actions continuum éducatif
	Encourager l'auto-contrôle	- Mettre en place des contrôles sur les lieux des soirées et des grands événements en Seine-Saint-Denis (travail collaboratif associations et police)
	Etablir un argumentaire aux principales questions posées sur les addictions à diffuser à l'éducation nationale, aux CFA, CCI, CCM	<ul style="list-style-type: none"> - FAQ - Mettre en place un observatoire de l'accidentologie en CFA
	Sensibiliser les auto-écoles à insister sur les risques liés aux addictions	<ul style="list-style-type: none"> -- La coordination routière pourvoit en matériel sécurité routière les auto-écoles souhaitant faire de la prévention - Se servir du comité de pilotage éducation routière pour communiquer auprès des fédérations professionnelles (sur les dérives de type utilisation du tél. pour les enseignants de la conduite)
	Sensibiliser directement dans les modules de formation de créateurs d'entreprises (CCI et CCM)	- A vérifier
	Proposer une prise de parole de la Coordination Sécurité Routière dans les formations d'enseignant de la conduite	- A poursuivre
	Sensibiliser l'enfant comme relais auprès des parents afin de bannir l'utilisation du téléphone au volant	- Forum de prévention de type Action Carole à poursuivre
	Communiquer sur les sanctions encourues (perte de points, retrait de permis, sanctions judiciaires)	- Communiquer sur la mesure du risque auprès des publics jeunes et des entreprises en faisant intervenir les assurances
	Communiquer sur la systématisation des contrôles aux stupéfiants lors d'accidents graves et mortels	- Communiquer sur la mesure du risque auprès des publics jeunes et des entreprises en faisant intervenir des policiers
	Prévention de la récidive	- Actions de prévention en milieu ouvert et milieu fermé à poursuivre
	Orientation d'actions	Exemples d'Actions en découlant
Contrôle-Sanction	Continuer à mieux cibler les lieux de consommation (lieux festifs) et entreprises	- Contrôle de police (demande de contre-expertise en baisse)
	Généralisation des tests salivaires depuis 2017 : avec la généralisation du prélèvement salivaire de confirmation, les forces de l'ordre n'ont plus à se déplacer en milieu hospitalier pour qu'un médecin effectue une analyse sanguine. Le temps gagné par les forces de l'ordre avec cette généralisation du prélèvement salivaire permettra ainsi de multiplier les contrôles et de mieux lutter contre l'insécurité routière	
	Téléphone : encourager l'utilisation du véhicule banalisé pour sanctionner cette infraction	- 55% du parc automobile des policiers est banalisé dans le 93

c- Les usagers vulnérables : Les seniors et les jeunes

- **Caractérisation du risque « usagers vulnérables »**

Les seniors

Au plan national, les personnes âgées sont de plus en plus impactées par les accidents de la route. Les chiffres sont en augmentation. En 2016, 886 personnes de plus de 65 ans ont été tuées ; les plus de 65 ans représentent 52 % des piétons tués, soit une hausse de 9 % par rapport à 2015 (bilan ONISR 2016). La tranche d'âge des 65-75 ans a connu la + forte augmentation entre 2010 et 2014 : +7 % de tués sur la période (ONISR 2014)

Les jeunes

S'agissant des jeunes, on distingue 3 classes d'âge :

- les adolescents âgés de 14 à 17 ans qui représentent au niveau national, en 2016, 3,1 % des personnes tuées et 6,4 % des victimes des accidents ;
- les jeunes de 18 à 24 ans qui représentent au niveau national 17,2 % des personnes tuées et 18,8 % des victimes des accidents ;
- et les jeunes adultes de 25 à 29 ans qui représentent au niveau national 8,7 % des personnes tuées et 11,4 % des victimes des accidents.

En Seine-Saint-Denis

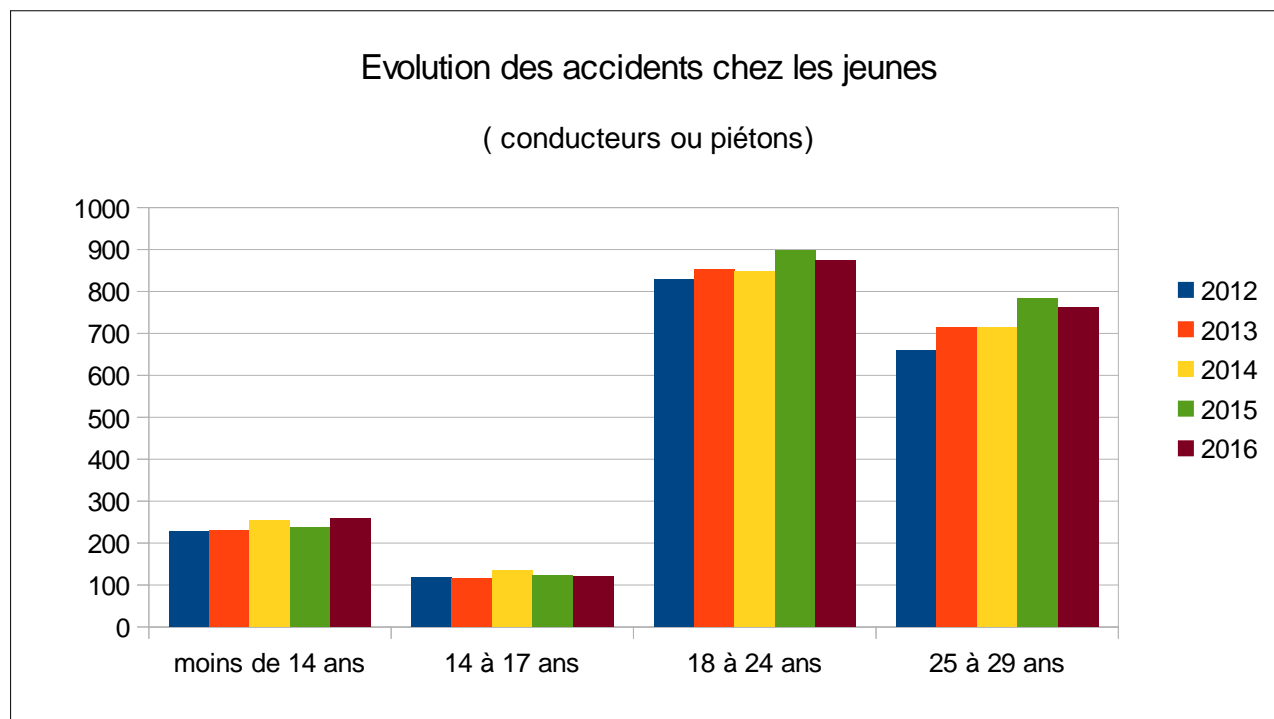
Les jeunes et les seniors prennent une place prépondérante parmi les victimes, dans la catégorie des « *Piétons* », le déplacement à pied constituant le mode de déplacement le plus utilisé par ces tranches d'âge.

Il est aussi à noter que les accidents légers de vélos concernant fortement les jeunes sont également les moins bien connus (environ 10 % d'entre eux ne seraient pas répertoriés)

En Seine-Saint-Denis, 5 838 accidents ont impliqué un jeune de moins de 25 ans (piéton ou conducteur), parmi lesquels les 18-24 ans sont surreprésentés, et 1 357 ont impliqué un senior. La part des jeunes tués dans le département se situe en dessous de la moyenne (-1 point) dans la tranche d'âge 14/17 ans, mais au-dessus pour la tranche d'âge 18-24 ans (+8) et 25-29 ans (+ 10 points). La part des accidents pour les jeunes se situe toujours en dessous pour les 14/17 ans et dans la moyenne pour les 18/29 ans.

Les seniors ont été impliqués dans 1 386 accidents entre 2012 et 2016. Ces accidents concernent majoritairement les piétons, les véhicules légers et les vélos. Le détail de cette accidentologie est mentionné en annexe 4. Le département se situe pour les accidents mortels légèrement en dessous de la famille de référence pour la classe d'âge 65/74 ans et dans la moyenne pour les plus de 75 ans. La part des accidents non mortels se situe légèrement en dessous (-1 point) pour les 2 classes d'âges.

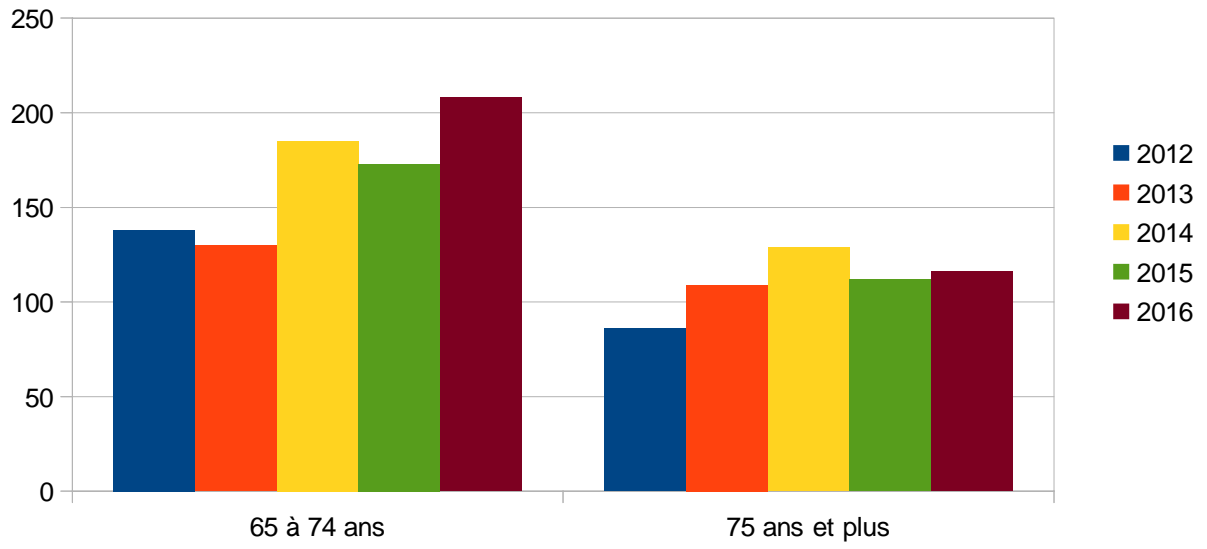
Accidents	0 à 13 ans	14 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 29 ans
2012	227	118	830	659
2013	229	115	852	715
2014	254	136	849	715
2015	238	124	897	782
2016	258	120	873	761
Ensemble	1206	613	4301	3632



Les Seniors

Seniors	65 à 74 ans	75 ans et plus
2012	138	86
2013	130	109
2014	185	129
2015	173	112
2016	208	116
Ensemble	834	552

Evolution accidentalité Seniors



• **Axes d'actions du risque « usagers vulnérables »**

Domaine	Orientation d'actions	Exemples d'Actions en découlant
Amélioration de la connaissance	Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des jeunes et des seniors	- La communiquer aux partenaires (éducation nationale, établissement de conduite, résidences autonomie, réunions seniors dans les communes) en vue de leur diffusion sous un format communiquant
	Améliorer la connaissance des partenaires sur les facteurs de gravité des accidents des jeunes et des seniors	- Les communiquer aux partenaires en capacité de les diffuser
	Produire une étude des zones accidentogènes aux abords des établissements scolaires	- Diffuser à la DSDEN, au CD et aux communes sous timbre du Préfet
	Orientation d'actions	Exemples d'Actions en découlant
Infrastructure	Développer des zones de circulation apaisée (30 km/h) ex : Montreuil PEPA	- Sensibilisation des élus et services communaux
	Rechercher une meilleure lisibilité aux abords et fins de pistes cyclables	- Mettre en place une meilleure signalétique (voir proposition du GT du partage de la voirie)
	Orientation d'actions	Exemples d'Actions en découlant
Éducation Sensibilisation Formation Information	Sensibiliser les piétons sur leurs propres responsabilités	- Mise en place d'ateliers interactifs dans les foyers résidence d'autonomie ou programmation de réunions au sein des communes
	Impliquer les entreprises pour sensibiliser les apprentis aux risques routiers	- Mise en place d'actions sécurité routière dans les CFA
	Utiliser les réseaux sociaux, internet pour diffuser des messages de sécurité routière	- Projet Fablab ministère "appli permis 93" - Diffuser les campagnes sécurité routière sur les comptes twitter des collèges et lycées - Mise en place d'un blog expérimental avec un collège de la ville de Bobigny qui permettra de passer des messages sur la Sécurité Routière
	Informers sur le port des équipements (gants, casque, gilet jaune)	- Communication ciblée dans les entreprises - Communication ciblée dans les écoles et les CFA
	Mettre en place un réseau d'IDSR junior	- Projet en cours avec le lycée de Villepinte
	Développer la solidarité intergénérationnelle pour communiquer auprès des seniors	- Réseau service civique qui pourrait coordonner l'action des IDSR Junior
	Renforcer la communication autour de l'angle mort, notamment PL et VU	- Pérenniser les actions du bus citoyen
	Communiquer sur les conséquences de prise d'alcool ou de drogues sur la prise en charge du coût des dommages par les assurances	- Dans les actions lycées - Dans les actions à destination des multi-récidivistes (programme Respecto milieu fermé)
	Sensibiliser au problème de rodéo urbain et whelling	
	Développer les actions en lycées pour futures jeunes conducteurs	- Pérenniser les actions lycées en 2017/2018 Cibler l'axe Aulnay, Sevran, Villepinte, Tremblay
	Pérenniser les visites de classe au Tribunal de Bobigny pour les jugements de délinquants routiers	- Action éducation nationale et justice. Se rapprocher du substitut du Procureur pour connaître la capacité d'accueil et établir un calendrier
	Organiser des remise à niveau théoriques et pratiques du code de la route	- Actions IPCSR dans les résidences autonomie et y associer la MACIF
Améliorer la formation dans les auto-écoles liée aux problématiques du vieillissement de la population	- Enrichir la banque de données des questions du code de la Route	
	Orientation d'actions	Exemples d'Actions en découlant
Contrôle-Sanction	S'assurer du respect des règles de circulation et des équipements aux abords des établissements scolaires	- Présence policière renforcée
	Alternative à la sanction sur le non respect de la conformité des équipements	
	Réaliser un rappel à la règle aux utilisateurs de bicyclettes en libre-service (veli'b) sur les parcs de vélos installés dans les communes	
	Introduire le contrôle médical pour les conducteurs âgés comme cela existe (Portugal : valide le permis tous les 10 ans, Espagne : test de validité, Pays-Bas : contrôle à 75 ans	
	Proposer aux seniors des stages de sensibilisation incitatifs à la suite d'un accident	- Le juge peut ordonner cette décision

d- Le partage de l'espace public

- **Caractérisation du risque « Le partage et l'aménagement de la voirie et de l'espace public »**

Le triptyque sécurité routière a particulièrement été abordé dans ce groupe de travail. La volonté d'agir sur ces trois volets (humain, véhicule, infrastructure) a été réaffirmée dans un souci d'efficacité et de complétude. L'enjeu du partage de la voirie et de l'espace public est essentiellement orienté vers le troisième volet du tryptique.

La manière de traiter cet enjeu, figurant dans le DGO précédent, a amené la coordination routière à prendre la décision d'élargir cet enjeu également à l'aménagement de la voirie et de l'espace public en reformulant en conséquence son intitulé initialement limité « au partage de l'espace public ».

Un aménagement bien conçu de la voirie et de l'espace public constitue en effet un préalable nécessaire à leur partage optimal entre les différents usagers. Ainsi, bien que les autoroutes et autres voies à grande circulation soient par nature peu concernées par l'utilisation de leur emprise par des usagers autres que des véhicules à moteur, les caractéristiques de leur aménagement, de leur équipement et de leur entretien revêtent bien évidemment une importance cruciale pour la sécurité des utilisateurs. À ce titre, les gestionnaires des trois types de voirie, nationale, départementale et communale, sont incontournables et complémentaires. L'articulation entre ces 3 niveaux devant être fluide, il importe notamment d'aborder la question des passages et transitions d'un type de réseau à un autre.

Enjeu "Partage de la voirie"

Accidents des piétons

Les piétons

		2012 - 2016		
		Accidents impliquant un piéton	Totalité accidents	Part des Accidents impliquant un piéton/totalité accidents
75	Paris	8 648	32 843	26%
92	Hauts-de-Seine	3 158	13 576	23%
93	Seine-Saint-Denis	3 546	14 392	25%
94	Val-de-Marne	2 776	12 449	22%

Familles des Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR)

		Accidents impliquant un piéton	Totalité accidents	Part des Accidents impliquant un piéton/totalité accidents
F1	Paris	8 648	32 843	26%
F2	Petite couronne	9 480	40 417	23%

L'accidentalité relative à l'enjeu est estimée et évaluée, conformément à la préconisation du guide méthodologique, selon l'indicateur des accidents impliquant un piéton estimé, représentatif de la qualité du partage de la voirie et de l'espace public. En effet, les fichiers BAAC (Bulletin d'analyse des accidents corporels) émis à la suite de chaque accident de la circulation ayant conduit à au moins un blessé ne permettent pas en l'état actuel de faire le lien direct entre l'infrastructure et la survenue de l'accident.

L'accidentalité impliquant un piéton en Seine-Saint-Denis représente un quart des accidents survenus entre 2012 et 2016, faisant donc de cet enjeu, un enjeu absolu.

	Nombre d'accidents mortels	Tués
2012	14	14
2013	20	21
2014	13	13
2015	22	22
2016	18	18
Ensemble	87	88

Catégories d'usagers	Année 2012		Année 2013		Année 2014		Année 2015		Année 2016		Année 2017	
	Accidents	Tués	Accidents	Tués	Accidents	Tués	Accidents	Tués	Accidents	Tués	Accidents	Tués
Piétons	646	14	693	21	711	13	745	22	751	18	717	8

Cet enjeu a également été analysé au regard des objectifs du plan de déplacement urbain d'Île-de-France (PDUIF), en termes de réduction des déplacements en véhicules individuels motorisés au profit des transports en commun, de la marche et du vélo (transports doux).

Le groupe de travail spécifique a ainsi fait le lien entre les orientations d'actions à envisager et le PDUIF, ses préconisations et ses objectifs déclinés en 9 défis :

Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs,

Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs,

Défi 3 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement,

Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo,

Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés,

Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement,

Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau,

Défi 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF,

Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

• **Axes d'actions de « l'aménagement et du partage de la voirie et de l'espace public »**

Domaine	Orientation d'actions	Exemples d'Actions en découlant
Amélioration de la connaissance	Améliorer et diffuser la connaissance sur les caractéristiques des accidents locaux impliquant les cyclistes ou les piétons	-Recenser les lieux d'accidents dans les communes (bandes cyclables, trottoirs, voirie ...) et dresser une typologie analytique des sinistres -Évaluer l'importance de la circulation vélo dans les communes y compris en prévisionnel
	Développer les études locales sur les infrastructures en place	-Diagnostiquer les voiries et sites de localisations les plus fréquentes des accidents pour chacun des gestionnaires (État, Département et communes)
	Faciliter les remontées des signalements faits par les usagers	-Instaurer des encarts dans les sites internet des communes
	Mettre en place un référentiel commun aux collectivités territoriales de recensement des accidents	- Assurer une communication fluide entre l'ODSR93, le Département et les communes ainsi que les services d'ordre - Mentionner dans les fiches BAAC le lien éventuel de l'accident avec l'infrastructure -Encourager les communes à engager des études SR -Encourager les communes aux rencontres de partage d'expérience et des bonnes pratiques
	Améliorer la prise en compte de la réglementation relative à la circulation vélo, bus et piéton par les aménageurs	-Diffuser et présenter la réglementation et les recommandations en matière de sécurité auprès des services des collectivités
	Orientation d'actions	Exemples d'Actions en découlant
Infrastructure	Assurer une voirie en bon état d'usage (chaussée, signalisation horizontale et verticale, éclairage)	-Programmation d'entretiens réguliers par chaque gestionnaire de voirie
	Organiser/hierarchiser la voirie afin de permettre d'intégrer la notion de vitesse relative, et adapter les aménagements en conséquence afin de la rendre plus lisible par les usagers	-Élaborer un plan de circulation, y compris à l'échelle intercommunale avec une VLA adaptée à chaque type de voirie -Création de voies réservées, de sas vélos -Création de jalonnement pour des itinéraires parallèles à destination des cyclistes, -Assurer une vision de la mobilité en privilégiant les modes actifs, par exemple en évitant les détours, -Assurer des espaces publics de qualité favorisant et encourageant la marche
	Créer des zones de circulation apaisées (zone30, zone de rencontre, aire piétonne)	-Inciter par le biais des avis de l'État sur les documents de planification d'urbanisme et sur les projets d'aménagement, les collectivités à être plus exigeantes dans les projets afin d'y intégrer la sécurité routière et le partage de l'espace notamment dans le réseau de desserte intraquartier
	Améliorer la sécurité routière par des aménagements sur les lieux d'accidents (à court, moyen ou long terme)	-Etudes avec préconisations comme l'amélioration de la visibilité des passages piétons
	Assurer la continuité des cheminements piétons et cyclables, notamment depuis les stations de transports collectifs structurants	-Assurer des cheminements doux depuis les stations TC aux équipements publics intercommunaux et offrir une large couverture en stationnement vélo
	Orientation d'actions	Exemples d'Actions en découlant
Éducation Sensibilisation Formation Information	Développer l'apprentissage et l'usage du vélo et encourager l'usage des modes alternatifs à la voiture, et à l'usage des TC, du covoiturage, du Vélib et Autolib	-Accompagner le passage du permis piéton dans les écoles dans le cadre de l'APER, -Organiser des sorties vélo, -Création de pédibus, vélobus, -Soutenir l'achat de vélos par les particuliers et associations, -Informers les usagers des possibilités d'accéder à chacun des équipements publics à rayonnement communal, par les TC, à piéton et à vélo, notamment lors d'événements importants
	sensibiliser les conducteurs de véhicules motorisés au bien-fondé et donc au respect du partage de l'espace et de la voirie ainsi qu'à la prise en compte de la notion de vitesse relative	-Organiser des visites de lieux de partage d'espace public, -Assurer une communication relative au partage de l'espace public dans les diffusions de type gazette des communes
	sensibiliser les piétons au respect de la réglementation qui leur est dédiée	- Cibler les actions sur les publics particulièrement exposés (enfants, seniors)
	Sensibiliser les conducteurs des 2RM aux risques induits par leur stationnement gênant	-Renforcement de la signalétique -Réalisation d'actions de communication (affichage)
	Orientation d'actions	Exemples d'Actions en découlant
Contrôle-Sanction	Développer la vidéoverbalisation et l'étendre à d'autres infractions que le stationnement gênant	-Sensibilisation des décideurs et services communaux
	Poursuivre le déploiement des différents types de radars	-Renforcement de la coordination de l'utilisation des différents types de radars (notamment entre radars fixes et radars mobiles) afin d'améliorer leur complémentarité
	Garantir des moyens de contrôle suffisants pour les FDO, notamment les polices municipales	
	Sanctionner systématiquement le non respect d'interdiction d'emprunt des voies ou espaces dédiés	-cibler particulièrement le non respect du partage de la voirie dans les ZCA

III- CONCLUSION

Le DGO contribue à l'ancrage territorial des politiques nationales de lutte contre l'accidentalité routière, certaines orientations d'action étant élaborées en tenant compte des mesures du dernier comité interministériel à la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018.

Au regard des constats posés dans chacun des groupes de travail, des points d'attention spécifiques ont été identifiés. Par exemple, pour l'enjeu lié au risque professionnel, la sensibilisation menée auprès des entreprises profitera d'une mobilisation accentuée. Il en est de même s'agissant des actions au profit des seniors, durant toute la période 2018-2022.

Les interventions en faveur des jeunes et celles relatives aux addictions sont soutenues par de nombreuses actions et profitent d'une visibilité croissante depuis l'implication des inspecteurs du permis de conduire dans les lycées. La coordination routière départementale a également développé une expertise originale en régie, permettant d'offrir un service aux communes et aux autres partenaires locaux, notamment pour améliorer la connaissance des lieux de concentration d'accidents.

Les plans d'actions de sécurité routière (PDASR), élaborés chaque année, vont par suite constituer le principal vecteur de la mise en œuvre concrète des orientations retenues par le DGO, tout particulièrement dans le domaine de l'éducation et la sensibilisation.

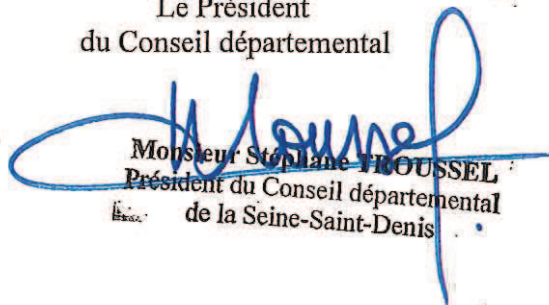
Les plans départementaux de contrôles routiers (PDCR), évoluant en documents de programmation, constitueront un autre levier de la déclinaison annuelle des orientations du DGO, s'agissant du contrôle et de la sanction.

Parallèlement, sur les volets de l'amélioration de la connaissance et de la sécurisation des infrastructures, le service de la circulation, de l'éducation et de la sécurité routière (SCESR) de l'unité départementale de la DRIEA va poursuivre et amplifier son investissement sur les axes spécifiques d'intervention :

- d'une part, la réalisation en régie de travaux d'analyse de statistiques d'accidentalité pour les collectivités (établissements publics territoriaux et communes) du département et la conduite d'études pointues confiées à des experts prestataires comme le CEREMA ;
- d'autre part, la fourniture régulière d'avis techniques sur les projets de documents de planification urbaine (PLU et PLUI) et d'opérations d'aménagement.

Sous la responsabilité du Préfet de la Seine-Saint-Denis, le DGO est le fondement indispensable de l'action des pouvoirs publics pour les cinq prochaines années.

Le Président
du Conseil départemental


Monsieur Stéphane FROUSSEL
Président du Conseil départemental
de la Seine-Saint-Denis

Le Préfet


Pierre-André DURAND

La Procureure
de la République


FFa... MATI
PP... République

ANNEXES

ANNEXE 1 : LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE L'ACCIDENTALITÉ 2012-2017 EN SEINE-SAINT-DENIS

La Seine-Saint-Denis est un département francilien composée de 40 communes d'une superficie de 236 km² – sa population est de 1,51 millions d'habitants. Le réseau routier est constitué de 70 km d'axes autoroutiers et de 62 km de bretelles, 344 km de voies départementales issues du transfert des routes nationales et de 2 024 km de voies communales.

C'est un département fortement urbanisé qui se caractérise par un trafic dense. Les axes à fort trafic comme l'A3 et l'A1 servent à la fois pour les trajets pendulaires et pour le transit notamment des poids-lourds vers le Nord de la France. L'observation de l'accidentalité des années 2012-2017 a mis en évidence une baisse des tués mais une hausse des accidents corporels. La majeure partie des victimes blessées ou tuées le sont dans le cadre de leur déplacement professionnel ou domicile-travail.

Année 2012		Année 2013		Année 2014		Année 2015		Année 2016		Année 2017	
Accidents	Tués	Accidents	Tués	Accidents	Tués	Accidents	Tués	Accidents	Tués	Accidents	Tués
2695	35	2779	51	2904	37	2979	37	3035	26	2931	23

Répartition des victimes par catégorie d'usagers : une accidentalité qui a touché d'abord les automobilistes puis les usagers vulnérables (piétons et 2RM).

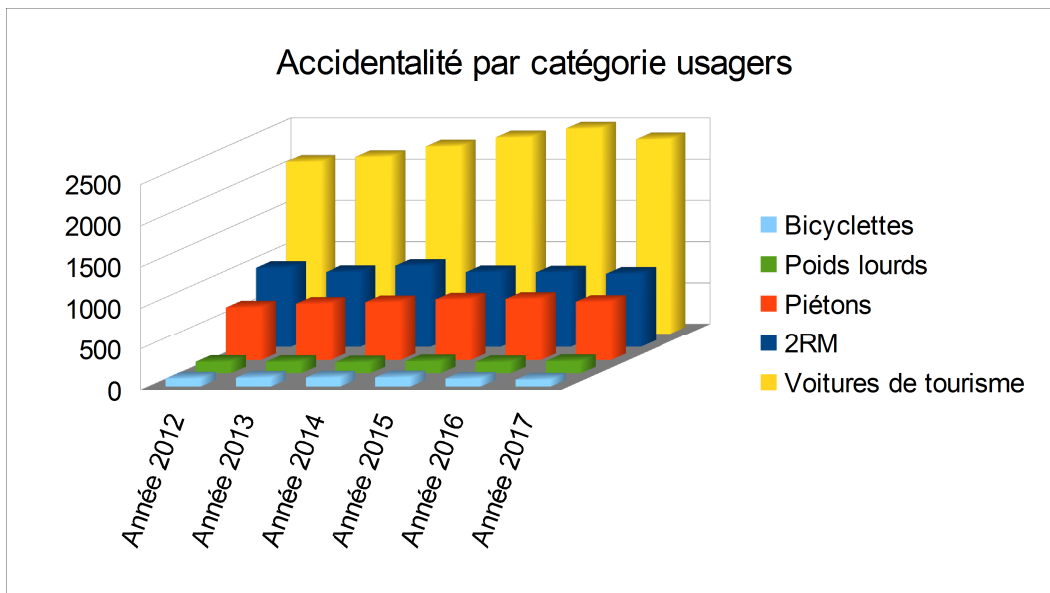
Catégories d'usagers	Année 2012		Année 2013		Année 2014		Année 2015		Année 2016		Année 2017	
	Accidents	Tués	Accidents	Tués	Accidents	Tués	Accidents	Tués	Accidents	Tués	Accidents	Tués
Piétons	646	14	693	21	711	13	745	22	751	18	717	8
Bicyclettes	99	0	108	0	111	0	113	1	98	0	85	0
2RM	967	12	914	16	993	17	913	8	910	4	893	8
Voitures de tourisme	2088	7	2147	9	2273	7	2384	6	2492	4	2361	5
Camionnettes	244	0	263	4	237	0	234	0	231	0	261	0
Poids lourds	141	0	140	0	134	0	145	0	137	0	147	0
Transports en commun	68	0	82	0	55	0	75	0	74	0	78	0
Autres véhicules	63	2	92	1	110	0	90	0	81	0	89	2
Total	2695	35	2779	51	2904	37	2979	37	3035	26	2931	23

Sur l'ensemble de la période 2012-2017, on recense 209 personnes tuées en Seine-Saint-Denis et un nombre d'accidents en légère hausse.

Les caractéristiques de l'accidentalité en Seine-Saint-Denis sont les suivantes sur les 5 dernières années :

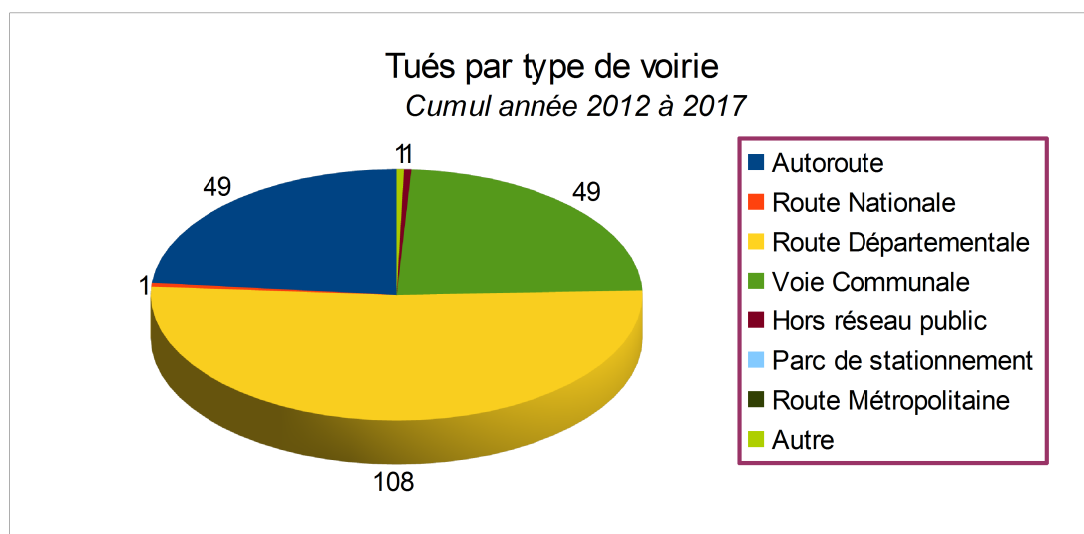
- une hausse du nombre d'accidents tendant à se stabiliser ;
- une baisse tendancielle des accidents mortels (23 en 2017) ;

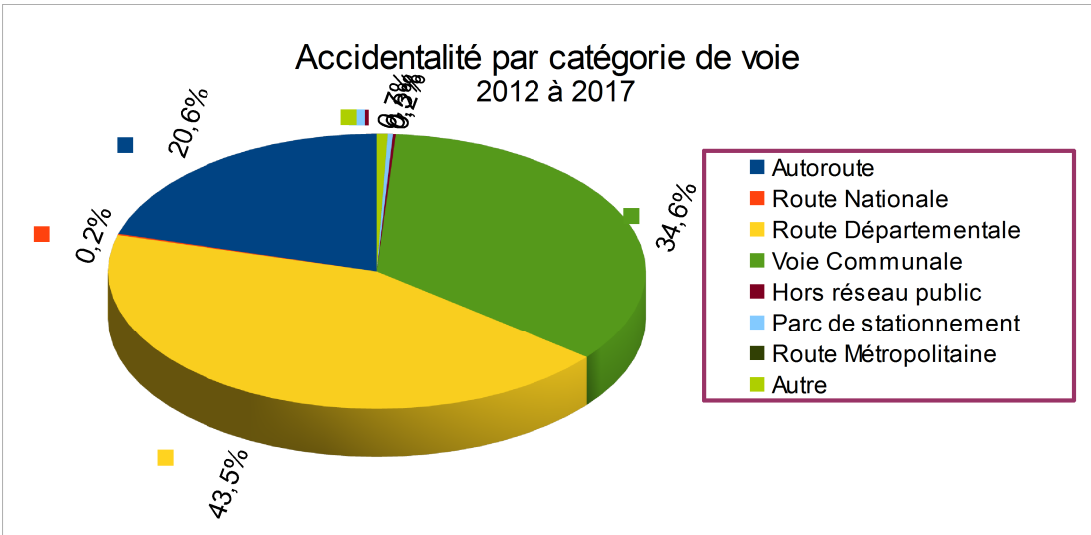
une mortalité qui touche à plus de 70 % des piétons et des usagers deux roues motorisées en 2017 notamment.



Les accidents corporels se sont produits majoritairement en agglomération mais avec une tendance à la hausse des accidents sur le réseau autoroutier.

Réseaux	Année 2012		Année 2013		Année 2014		Année 2015		Année 2016		Année 2017	
	Accidents	Tués	Accidents	Tués	Accidents	Tués	Accidents	Tués	Accidents	Tués	Accidents	Tués
Autoroute	491	15	540	10	537	6	611	7	726	6	661	5
Route Nationale	3	0	3	0	5	0	11	1	0	0	4	0
Route Départementale	1353	15	1300	26	1419	21	1456	21	1385	16	628	9
Voie Communale	844	5	918	13	919	10	885	8	905	4	1521	9
Hors réseau public	3	0	9	1	4	0	0	0	7	0	7	0
Parc de stationnement	1	0	5	0	8	0	9	0	9	0	22	0
Route Métropolitaine	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	0	0	4	1	12	0	7	0	3	0	87	0
Total	2695	35	2779	51	2904	37	2979	37	3035	26	2931	23





Comparaison de l'accidentalité avec les départements de la petite couronne

Afin de définir les enjeux du département conformément au guide méthodologique DSR, il est nécessaire d'utiliser une référence. La famille de référence choisie pour le département de la Seine-Saint-Denis est constituée par les autres départements de la petite couronne avec lesquels il conviendra de comparer l'accidentalité locale. Les familles de départements ont été établis selon leur profil de sécurité routière.

		Personnes tuées				
		2012	2013	2014	2015	2016
75	Paris	39	29	39	47	40
92	Hauts-de-Seine	30	23	24	26	28
93	Seine-Saint-Denis	35	51	37	37	26
94	Val-de-Marne	32	24	25	26	27

Nombre moyen de personnes tuées par Familles des Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR)

		Personnes tuées				
		2012	2013	2014	2015	2016
F1	Paris	39	29	39	47	40
F2	Petite couronne	32	33	29	30	27

– aux indicateurs de référence nationaux et aux indicateurs de référence de la famille de département

		Accidents				
		2012	2013	2014	2015	2016
75	Paris	7 004	6 670	6 550	6 153	6 466
92	Hauts-de-Seine	2 570	2 622	2 793	2 718	2 873
93	Seine-Saint-Denis	2 695	2 779	2 904	2 979	3 035
94	Val-de-Marne	2 390	2 345	2 425	2 568	2 721

Nombre moyen d'accidents par Familles des Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR)

		Accidents				
		2012	2013	2014	2015	2016
F1	- Paris	7 004	6 670	6 550	6 153	6 466
F2	- Petite couronne	2 552	2 582	2 707	2 755	2 876

ANNEXE 2 : BILAN CHIFFRE DU DGO 2013-2017 ET TABLEAUX RECENSANT LES ACTIONS RÉALISÉES POUR LES DIFFÉRENTES ORIENTATIONS DE CHACUN DES 5 ENJEUX

DGO 2013-2017

Total des actions recensées par orientations d'actions pour l'enjeu « Addictions »

Orientations d'actions	2013	2014	2015	2016	2017
1. Cibler les actions de communication en différenciant les messages liés à l'aspect festif et ceux liés aux dépendances à l'alcool, aux drogues	18	10	11	29	27
2. Ne pas cibler uniquement les jeunes, mais diffuser également une information généraliste	18	10	10	29	27
3. Apporter un appui aux centres sociaux, sociaux culturels, des clubs de sports des collectivités territoriales	-	4	0	4	2
4. Informer les auto-écoles du département de Seine-Saint-Denis sur le risque alcool et stupéfiants	1	2	0	0	6
5. Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné par des actions dans les lycées et les universités, la résistance aux pressions de l'entourage (sorties, fêtes, boîtes de nuit) et chercher à dévaloriser le fait d'inciter d'autres personnes à consommer (libre choix de chacun)	3	6	6	7	8
6. Poursuivre et développer les partenariats avec les centres de formation professionnelle du transport routier et le milieu professionnel en partenariat avec la CRAMIF, dont celui du domaine professionnel cible (intervenants en milieu festif, nouveaux débitants de boissons)	-	-	-	-	-
7. Proposer des formations à des personnels pénitentiaires, ou bâtir des actions de sensibilisation à l'intention des délinquants routiers incarcérés.	12	12	12	16	25
8. Développer l'éthylotest anti-démarrage	-	-	-	-	oui
9. Impliquer les élus, à travers le réseau des référents communaux	-	-	-	oui	oui
10. Établir un livret des structures et leur fonctionnement, agissant dans le domaine de la politique de sécurité routière et le compléter par le rappel des possibilités d'action à l'échelle de la commune	-	-	-	oui	oui
Total par année	52	44	39	85	95

DGO 2013-2017

Total des actions recensées par orientations d'actions pour l'enjeu « Vitesse »

Orientations d'actions	2013	2014	2015	2016	2017
1. Rappeler la règle (sa connaissance), son sens premier (la règle protège), s'assurer de sa bonne compréhension (elle entraîne l'adhésion), associer le respect des autres usagers et de la règle ; renforcer cette thématique dans le cadre du continuum éducatif	5	4	8	3	1
2. Développer des actions à l'intention des délinquants routiers incarcérés	0	0	0	0	15
3. Lutter contre l'image positive de la vitesse, dans la société en général, et sur la route en particulier	2	6	2	2	1
4. Développer le lien entre réduction des vitesses et développement durable.	0	0	0	0	1
5. Informer de la possibilité d'immobilisation immédiate du véhicule par les services de police, le pouvoir judiciaire disposant de 7 jours pour l'ordonner			oui	oui	oui
6. Mettre en harmonie les documents PLU et les objectifs de sécurité routière	oui	oui	oui	oui	oui
7. Poursuite du déploiement du contrôle-sanction engagée	oui	oui	oui	oui	oui
8. Expliciter les contraintes d'implantation des radars pour en faire accepter le fonctionnement	-	oui	oui	oui	oui
9. Faciliter la connaissance du capital points pour les usagers (mise à jour rapide du capital-points, accessibilité facile et gratuite de façon permanente).	-	oui	oui	oui	oui
10. Renforcer ou réactualiser la connaissance des intervenants (IDSR, associations)				Formations IDSR	Formations IDSR
Total par année	7	10	10	5	18

DGO 2013-2017

Total des actions recensées par orientations d'actions pour l'enjeu « 2 Roues Motorisés »

Orientations d'actions	2013	2014	2015	2016	2017
1. Apporter un complément aux formations ASSR 1 et 2 (Attestation scolaire de sécurité routière) en faisant appel à l'expérience d'autres jeunes	15	18	22	26	28
2. Réaliser des actions de type « Motard d'un jour », notamment à l'intention des concepteurs et gestionnaires de voiries	0	0	0	1	0
; 3. Impliquer les professionnels (évolutions de la réglementation, débridage...	6	8	8	10	12
4. Sensibiliser les automobilistes et les chauffeurs routiers d'une part et conducteur de deux-roues motorisés aux dangers mutuellement encourus	4	4	5	6	8
5. Vérifier la valeur des équipements de sécurité (bottes, blousons, gants, casques), tout en informant sur les équipements interdits (débridage, plaques amovibles...	6	6	8	10	12
6. Poursuivre les actions « permis AM » encadrées par la DOPC en lien avec l'Éducation nationale.	8	10	12	9	10
7. Mettre à disposition de simulateurs de conduite en parallèle aux sessions d'ASSR dans les collèges, les actions spécifiques en direction des lycées professionnels et centres de formation des apprentis)	2	6	10	12	14
8. Accentuer l'information de la nécessité d'un équipement adéquat et en bon état (casque, gants, blouson, bottes...)	2	4	8	10	12
9. Contrôle de la possession du permis AM sans sanction, mais suivi d'une présentation des risques encourus					
10. Poursuite des opérations alternatives à la sanction.	1	2	1	5	5
Total par année	44	58	74	89	101

DGO 2013-2017

Total des actions recensées par orientations d'actions pour l'enjeu « Jeunes »

Orientations d'actions	2013	2014	2015	2016	2017
1. Poursuivre les formations de sensibilisation à la sécurité routière réalisées par l'Éducation nationale au niveau primaire (APER) et les permis piétons, ainsi qu'au niveau secondaire (ASSR 1 et 2)	19	18	20	24	26
2. Développer dans les établissements d'enseignement du secondaire la sensibilisation et la formation à la sécurité routière	6	8	8	14	18
3. Élargir le recrutement des IDSR aux jeunes à certains champs de compétence	-	-	-	-	8
4. Valoriser les enquêtes ETSR (ex ECPA), enquêtes pouvant être étendues aux victimes blessés	oui	oui	oui	oui	oui
5. Faire connaître les conséquences financières et juridiques découlant de la responsabilité des auteurs d'accidents	3	7	7	3	3
6. Diffuser des supports de sensibilisation en direction des établissements scolaires à l'inspection d'académie via son service courrier	oui	oui	oui	oui	oui
7. Diffuser des éléments cartographie d'accidentalité départementale aux établissements d'enseignement de la conduite	oui	oui	oui	oui	oui
8. Sensibiliser les jeunes aux risques routiers en proposant à des jeunes victimes d'exposer ce qui leur est arrivé	4	3	3	1	1
9. Étudier l'accidentologie à proximité des établissements d'enseignement en zone particulièrement accidentogène ;	oui	oui	oui	oui	oui
10. En lien avec l'Éducation nationale, proposer à l'intention des nouveaux enseignants en Seine-Saint-Denis une information relative aux transports publics et à la sécurité routière (livret d'accueil, journée d'information, interventions...)	-	-	-	-	8
Total par année	32	36	38	42	64

DGO 2013-2017

Total des actions recensées par orientations d'actions pour l'enjeu « Partage de l'espace public »

Orientations d'actions	2013	2014	2015	2016	2017
1. Promouvoir le développement des aménagements spécifiques aux vélos (habitat, travail, services publics, loisirs, etc.), ainsi que le stationnement sécurisé, même de courte durée	0	0	1	0	0
2. Développer les actions d'apprentissage du vélo dans le milieu scolaire et ainsi que pour les populations pour lesquelles il constitue un fait nouveau ; savoir faire du vélo n'est pas synonyme de savoir circuler en sécurité	0	8	8	10	10
3. Mise en place un réseau de référents locaux (le chemin de l'école, les vélos, les cyclos...)	0	0	0	0	0
4. Poursuivre la promotion du permis piéton, le pédibus	8	12	15	15	15
5. Développer la connaissance de l'accidentologie liée aux déplacements dans le travail et la formation à la conduite prenant mieux en compte la sécurité des cyclistes ; communiquer sur les responsabilités de chacun.	0	0	0	0	2
6. Inciter et assister les collectivités, les aménageurs et les gestionnaires à concevoir une politique concertée de déplacement des piétons, des vélos et de l'usage de la voirie	0	0	1	0	0
Total par année	8	20	25	25	27

ANNEXE 3 : RÉPARTITION DES ACCIDENTS PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Répartition des accidents par catégories d'usagers et par classes d'âges du conducteur

		00-13 ans		14 - 17 ans		18 - 24 ans	
		00-05 ans	06-13 ans	14-15 ans	16-17 ans	18-20 ans	21-24 ans
Piéton	accidents	271	861	147	148	149	194
	dont mortels	6	5		1	3	3
	dont graves et non mortels	135	425	69	77	72	104
Cycle	accidents	4	65	23	22	30	33
	dont mortels						
	dont graves et non mortels	2	36	12	12	17	16
2R motorisé < 50 cm3	accidents		8	46	157	221	223
	dont mortels		1		3	1	2
	dont graves et non mortels		5	21	67	109	105
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	accidents			3	22	37	95
	dont mortels						2
	dont graves et non mortels			3	8	18	45
2R motorisé > 125 cm3	accidents			7	1	70	375
	dont mortels			1	1	1	9
	dont graves et non mortels			4		30	184
2R motorisé >= 50 cm3 (avant 2007)	accidents						
	dont mortels						
	dont graves et non mortels						
VL ou VU	accidents		5	7	21	885	2106
	dont mortels				1	12	17
	dont graves et non mortels		2	2	8	355	820
Poids Lourd	accidents					8	30
	dont mortels						2
	dont graves et non mortels					3	6
Transport en commun	accidents						27
	dont mortels						1
	dont graves et non mortels						12
Autre mode	accidents		1	4	9	43	62
	dont mortels					1	1
	dont graves et non mortels		1	2	7	26	31
Ensemble	accidents	275	939	237	379	1422	3046
	dont mortels	6	6	1	6	18	35
	dont graves et non mortels	137	469	113	179	618	1281

Tableau d'accidentalité des jeunes et des seniors

2012 - 2016

Enjeu "jeunes"

Accidents impliquant un usager de la classe d'âge

		Accidents par classes d'âges			Totalité accidents	Part des accidents par classes d'âges/totalité des accidents		
		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
75	Paris	1 133	8 491	8 548	32 843	3%	26%	26%
92	Hauts-de-Seine	818	3 677	3 361	13 576	6%	27%	25%
93	Seine-Saint-Denis	613	4 301	3 632	14 392	4%	30%	25%
94	Val-de-Marne	719	3 734	3 276	12 449	6%	30%	26%

		Accidents par classes d'âges			Totalité accidents	Part des accidents par classes d'âges/totalité des accidents		
		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans

Familles des Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR)

F1	Paris	1 133	8 491	8 548	32 843	3%	26%	26%
F2	Petite couronne	2 150	11 712	10 269	40 417	5%	29%	25%

Enjeu "jeunes"

Personnes tuées par classes d'âges

		Personnes tuées par classes d'âges			Totalité tués	Part des tués par classes d'âges/totalité des tués		
		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
75	Paris	4	22	15	194	2%	11%	8%
92	Hauts-de-Seine	3	15	16	131	2%	11%	12%
93	Seine-Saint-Denis	8	55	50	186	4%	30%	27%
94	Val-de-Marne	10	27	12	134	7%	20%	9%

		Personnes tuées par classes d'âges			Totalité tués	Part des tués par classes d'âges/totalité des tués		
		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans

Familles des Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR)

F1	Paris	4	22	15	194	2%	11%	8%
F2	Petite couronne	21	97	78	451	5%	22%	17%

LES CONDUCTEURS IMPLIQUES 2012 à 2016

Répartition des accidents par catégories d'usagers et par classes d'âges du conducteur

		60 ans et plus		
		60-64 ans	65-79 ans	>=80 ans
Piéton	accidents	124	298	138
	dont mortels	4	22	17
	dont graves et non mortels	66	139	69
Cycle	accidents	15	28	6
	dont mortels			
	dont graves et non mortels	5	16	1
2R motorisé < 50 cm3	accidents	16	11	1
	dont mortels			
	dont graves et non mortels	9	5	1
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	accidents	18	10	2
	dont mortels			
	dont graves et non mortels	8	5	1
2R motorisé > 125 cm3	accidents	32	15	3
	dont mortels	1	1	
	dont graves et non mortels	13	7	1
2R motorisé >= 50 cm3 (avant 2007)	accidents			
	dont mortels			
	dont graves et non mortels			
VL ou VU	accidents	619	708	161
	dont mortels	7	7	1
	dont graves et non mortels	259	291	72
Poids Lourd	accidents	22	9	
	dont mortels			
	dont graves et non mortels	11	3	
Transport en commun	accidents	2	2	
	dont mortels			
	dont graves et non mortels	1	1	
Tramway	accidents			
	dont mortels			
	dont graves et non mortels			
Autre mode	accidents	22	11	6
	dont mortels			
	dont graves et non mortels	10	4	4
Ensemble	accidents	863	1070	310
	dont mortels	11	29	17
	dont graves et non mortels	380	457	146

Enjeu "Seniors"

Personnes tuées par classes d'âges

		Personnes tuées par classes d'âges		Totalité tués	Part des tués par classes d'âges/totalité des tués	
		65-74 ans	75 ans et plus		65-74 ans	75 ans et plus
75	Paris	15	50	194	8%	26%
92	Hauts-de-Seine	11	19	131	8%	15%
93	Seine-Saint-Denis	14	30	186	8%	16%
94	Val-de-Marne	7	22	134	5%	16%

Familles des Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR)

		Personnes tuées par classes d'âges		Totalité tués	Part des tués par classes d'âges/totalité des tués	
		65-74 ans	75 ans et plus		65-74 ans	75 ans et plus
F1	Paris	15	50	194	8%	26%
F2	Petite couronne	32	71	451	7%	16%

Enjeu "Seniors"

Accidents impliquant un usager de la classe d'âge

		Accidents par classes d'âges		Totalité Accidents	Part des accidents par classes d'âges/totalité des accidents	
		65-74 ans	75 ans et plus		65-74 ans	75 ans et plus
75	Paris	2 607	1 762	32 843	8%	5%
92	Hauts-de-Seine	986	823	13 576	7%	6%
93	Seine-Saint-Denis	834	552	14 392	6%	4%
94	Val-de-Marne	912	719	12 449	7%	6%

Familles des Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR)

		Accidents par classes d'âges		Totalité Accidents	Part des accidents par classes d'âges/totalité des accidents	
		65-74 ans	75 ans et plus		65-74 ans	75 ans et plus
F1	Paris	2 607	1 762	32 843	8%	5%
F2	Petite couronne	2 732	2 094	40 417	7%	5%

ANNEXE 4 : MEMBRES PARTICIPANTS AUX GROUPES DE TRAVAIL

Groupe de travail « les risques professionnels »

Ont participé à ces réunions :

MGEN 93

RATP

IDSR

Groupe Centaure et IDSR

CRAMIF

FNTR IDF

Ville de Gournay-sur-Marne

Préfecture 93 / DSSC/ BPA

CCI Seine-Saint-Denis

Le bureau de l'action sociale du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire

L'association WIMOOV

La Coordination sécurité routière 93 / DRIEA

Groupe de travail « Addictions, Distracteurs »

Ont participé à cette réunion :

DTSP 93

DOPC/CTCSR 93

Université Paris 13/Médecine préventive

réfèrent éducation national collègue

Centre Éducation routière professionnel de Rosny sous Bois

Association ABC Insertion

Association Wimoov

Association Avenir Santé

Association Via Mobilité

Mildeca 93

CANIF

Préfecture 93 / DSSC/ BPA

La Coordination sécurité routière 93 / DRIEA

Groupe de travail « Jeunes, Seniors »

Ont participé à cette réunion :

DTSP 93

réfèrent éducation national lycée-Proviseur du lycée de Villepinte

Transdev

élu SR Bobigny

Conseillère déléguée du Pré-Saint-Gervais

**Groupe de travail « Aménagement et partage des espaces publics
et de la voirie »**

Ont participé à ces réunions :

CEREMA
DTSP 93
RATP 93
CANIF
Air France
Conseil Départemental 93
ville de Bagnolet
Maire Adjoint de Drancy
ville de Montreuil-sous-Bois
Transdev
Association Automobile Club
Préfecture 93 / DSSC/ BPA
La Coordination sécurité routière 93 / DRIEA

ANNEXE 5 : DÉFINITIONS

Accident corporel de la circulation routière

- il provoque au moins une victime ;
- il survient sur une voie publique ;
- il implique au moins un véhicule.

Victimes ou impliqués

- tué (T) : victime décédée dans les 30 jours suivant l'accident ;
- blessé hospitalisé (BH) : victime admise comme patient dans un hôpital plus de 24 heures ;
- blessé non hospitalisé (BNH) : victime faisant l'objet de soins médicaux, non hospitalisée ou admise comme patient à l'hôpital pour une durée inférieure à 24 heures ;
- impliqué : usager concerné par l'accident ;
- victime : impliqué blessé ou tué ;
- victime grave : tués + blessés hospitalisés.

ANNEXE 6 : ABRÉVIATIONS UTILISÉES

- AFT-IFTIM : association pour le développement de la Formation dans les Transports et la logistique - Institut de Formation aux Techniques d'Implantation et de Manutention ;
- AM : permis devant être obtenu en préalable à l'inscription à l'examen du permis de conduire ;
- Acc : accident de la circulation ;
- AccC : accident corporel ;
- AccM : accident mortel ;
- APER : attestation de première éducation à la route ;
- ARS : agence régionale de santé ;
- ASSR : attestation scolaire de sécurité routière ;
- BAAC : bulletin d'analyse des accidents corporels ;
- BEPECASER : brevet pour l'exercice de profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière ;
- BH : blessé hospitalisé ;
- BNH : blessé non hospitalisé ;
- BSR : bureau de la sécurité routière ;
- CAEIF : compagnie autoroutière Est-Île-de-France ;
- CANIF : compagnie autoroutière Nord-Île-de-France ;
- CEREMA : centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement ;
- CCI : chambre de commerce et d'industrie ;
- CD : conseil départemental ;
- CFA : Centre de formation des apprentis ;
- CRAM-IF : caisse régionale d'assurance maladie Île-de-France ;
- DGO : document général d'orientations de sécurité routière (périodicité quinquennale) ;
- DOPC : direction de l'ordre public et de la circulation (Préfecture de police de Paris) ;
- DRIEA : direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement ;
- DSDEN : direction des services départementaux de l'éducation nationale ;
- DSR : délégation à la sécurité routière ;
- DUER : document unique d'évaluation des risques ;
- DTSP : direction territoriale de la sécurité de proximité ;
- 2RM : deux-roues motorisé ;
- ECPA : enquête comprendre pour agir (appellation abandonnée) ;
- ETSR : enquête technique de sécurité routière ;
- FAQ : foire aux questions ;
- GPS : *global Positionning System* ;
- IDSR : intervenants départementaux de sécurité routière ;

- IFSTTAR : institut français des sciences et technologies des transports ;
- ILSR : indicateur local de sécurité routière ;
- INSEE : institut national de la statistique et des études économiques ;
- INSERM : institut national de la santé et de la recherche médicale ;
- IPCSR : inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière ;
- ODSR : observatoire départemental de sécurité routière ;
- OFDT : office français des drogues et des toxicomanies ;
- ONISR : observatoire national interministériel de sécurité routière ;
- ORSR : observatoire régional de sécurité routière ;
- PASR : point d'appui sécurité routière régional (IdF) ;
- PANGOF : point d'appui national pour la gestion des outils de formation ;
- PDU : plan de déplacement urbain ;
- PDUIF : plan de déplacement urbain d'Île-de-France ;
- PLU : plan local d'urbanisme ;
- PL : poids lourd ;
- SCESR : service circulation, éducation, sécurité routière de la DRIEA ;
- SCoT : schéma de cohérence territoriale ;
- T : tué ;
- TC : transport en commun ;
- Tram : tramway ;
- TMJA : trafic moyen journalier annuel ;
- VL : véhicule léger ;
- VU : véhicule utilitaire.