



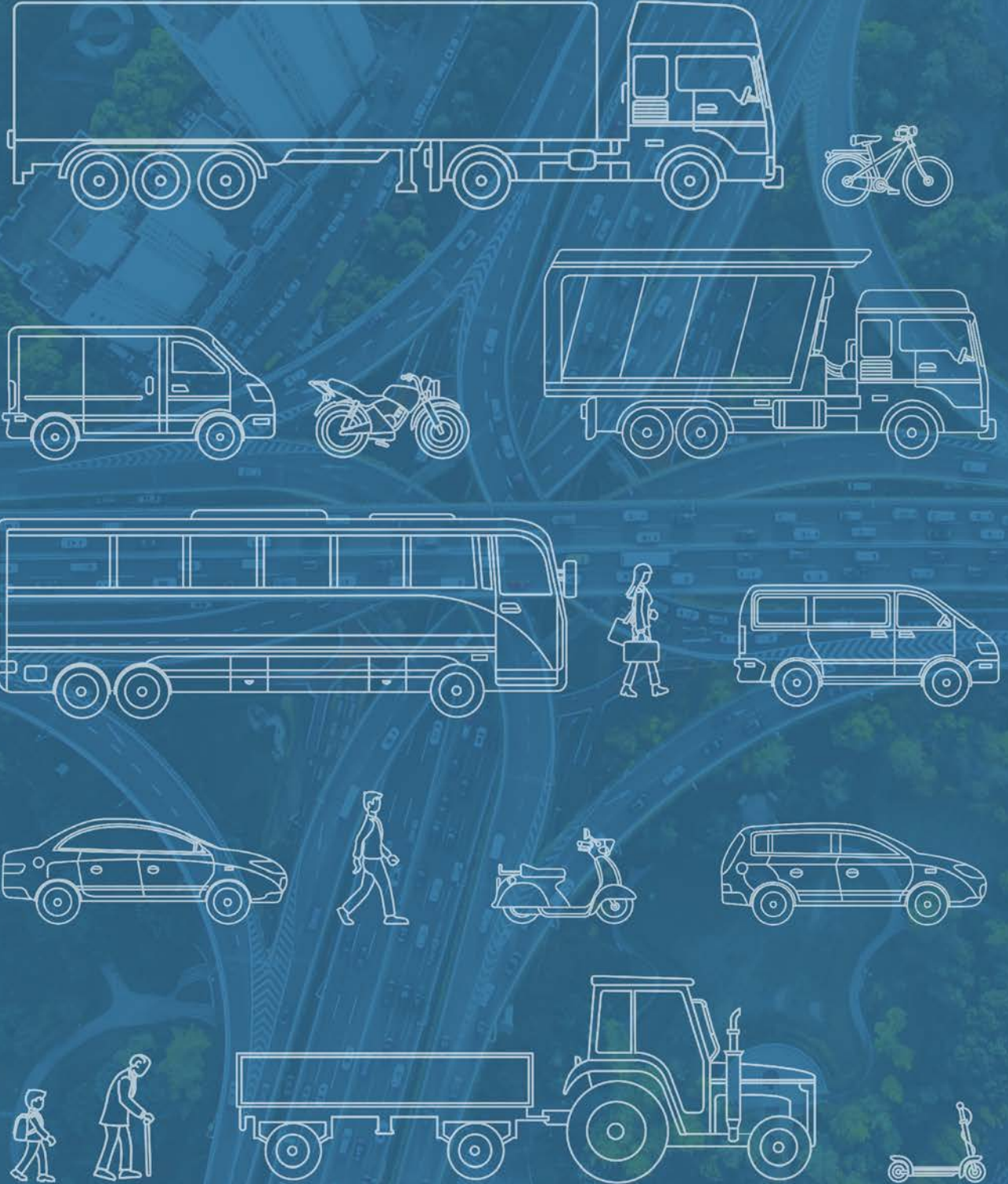
PRÉFET
DE SEINE-ET-MARNE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

DGO

2023-2027

Document Général d'Orientations 77



SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE**



PRÉFET DE SEINE-ET-MARNE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Cabinet

Service Éducation et Sécurité Routières

Préambule

La mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs afin que des vies humaines soient épargnées. Elle repose sur l'action de chacun dans son propre champ de compétence, et requiert l'échange et la coordination de tous.

C'est pourquoi, fruit d'une concertation avec l'ensemble des acteurs de sécurité routière du département, le Document Général d'Orientations (DGO) 2023-2027 s'inscrit dans le cadre de cette démarche associant l'État et ses partenaires, pour définir les enjeux prioritaires de sécurité routière et les orientations d'actions pour les cinq prochaines années.

Ce document permettra de proposer des actions concrètes, pour agir sur les facteurs comportementaux et protéger les usagers vulnérables. Les orientations retenues sont déclinées dans deux plans annuels opérationnels : le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) et le plan départemental de contrôles routiers (PDCR).

Les enjeux stratégiques, mis en évidence en Seine-et-Marne recouvrent quatre enjeux nationaux : le risque routier professionnel, les conduites à risques (vitesse, alcool, stupéfiants, non-respect des priorités et distracteurs), les mobilités douces, les deux-roues motorisés, et deux enjeux locaux : les jeunes et les seniors.

Les signataires du DGO s'engagent à développer une culture commune et une synergie avec l'ensemble des acteurs locaux de la sécurité routière, et à s'assurer de leur pertinence au regard de l'objectif fondamental de diminution de l'accidentologie.

Je remercie très vivement l'ensemble des acteurs, qui se mobilisent au quotidien pour œuvrer au succès de cette démarche partenariale, afin de faire reculer l'insécurité routière dans le département.

La mobilisation collective rendra la route plus sûre, et je sais pouvoir compter sur votre engagement.

Le préfet



Lionel BÉFFRE

I	LE CADRE GÉNÉRAL DE LA DÉMARCHE	04
	A - LES OBJECTIFS DU DGO	04
	B- LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION	04
II	LE CONTEXTE LOCAL	06
	A - PRÉSENTATION DU DÉPARTEMENT	06
	B - DONNÉES GÉNÉRALES DE LA MORTALITÉ (DONNÉES CONSOLIDÉES)	08
	a - Les personnes tuées	08
	b - Les présumés responsables d'accidents mortels	10
	c - Le réseau routier	11
	d - Selon le milieu	12
	C - DIAGNOSTIC DE L'ACCIDENTALITÉ SELON LE MILIEU (DONNÉES CONSOLIDÉES)	14
	a - Le risque routier professionnel (RRP)	14
	b - Les conduites à risques	15
	- Vitesse excessive ou inadaptée	15
	- L'alcool	17
	- Les stupéfiants	18
	- Le non-respect de la priorité	20
	- L'inattention et les distracteurs technologiques	21
	c - Les mobilités douces	22
	d - Les deux-roues motorisés (2RM)	24
	e - Les jeunes (18-24 ans)	28
	e - Les seniors (65 ans et plus)	32
III	L'ÉVALUATION DU DGO	36
	A - SUIVI DES ACTIONS DU DGO 2018-2022 PAR ENJEU	36
	B - UTILISATION DES CRÉDITS AFFECTÉS PAR ENJEU	43
IV	LES ENJEUX ET ORIENTATIONS POUR 2023-2027	45
	A. LES ENJEUX PRIORITAIRES	45
	B. LES ORIENTATIONS	45
V	SUIVI ET ÉVALUATION DU DGO 2023-2027	49

I LE CADRE GÉNÉRAL DE LA DÉMARCHE

A - LES OBJECTIFS DU DGO

Le **Document Général d'Orientations** (DGO) constitue l'outil politique de programmation et de mobilisation départementale pour lutter contre l'insécurité routière.

Le précédent DGO 2018-2022 étant arrivé à terme, les futures orientations doivent être élaborées pour les cinq prochaines années pour ensuite les décliner dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) pour ce qui concerne la prévention et les plans départementaux de contrôles routiers (PDCR) pour le volet répressif.

Cet outil de programmation pluriannuel doit définir les orientations d'actions à mener au niveau local pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents, mais il est avant tout un outil de mobilisation des acteurs locaux. En effet, il doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux.

B - LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION

La **première étape** du DGO a permis l'analyse de l'accidentalité des cinq dernières années, en l'occurrence, la période 2017-2021. Celle-ci permet de révéler les traits caractéristiques de l'insécurité routière en Seine-et-Marne, dans un document synthétique.

Les enjeux stratégiques, qui ressortent pour le département, se découpent en quatre enjeux nationaux et deux locaux :

- le risque routier professionnel ;
- les conduites à risques (vitesse, alcool, stupéfiants, non-respect des priorités et distracteurs) ;
- les mobilités douces ;
- les deux-roues motorisés ;
- les jeunes ;
- les seniors.

La **seconde étape** a consisté en la mobilisation de l'ensemble des services de l'État et des acteurs locaux pour déterminer les orientations d'actions, par enjeu de sécurité routière, en réunissant des groupes de travail selon le calendrier suivant, sous la direction du directeur de cabinet adjoint :

- le lundi 14 novembre 2022, pour les enjeux risque routier professionnel et les conduites à risques ;
- le lundi 21 novembre, pour les enjeux concernant les mobilités douces et les deux-roues motorisés ;
- le jeudi 1er décembre, pour les enjeux jeunes et seniors.

Chaque groupe de travail a permis de :

- dresser un état des lieux précis de l'accidentalité de chaque enjeu en Seine-et-Marne ;
- faire le bilan de chaque enjeu du DGO précédent ;
- définir les orientations d'actions relatives à chaque enjeu pour 2023-2027.

Après validation de M. le directeur de cabinet, le document finalisé a été transmis, pour relecture, aux partenaires ayant participé aux groupes de travail, par mail.

La **dernière étape** a permis la cosignature du document général d'orientations, par le préfet et une partie des partenaires mobilisés, dont les parquets et le conseil départemental, l'association des maires de France et l'association des maires ruraux, le jeudi 16 mars 2023.

Les contributeurs, tant institutionnels qu'associatifs ou professionnels, à l'élaboration du document général d'orientations sont :

- la Gendarmerie Nationale ;
- la Police Nationale ;
- la CRS Est-Île-de-France ;
- le SDIS ;
- la DSDEN ;
- l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière ;
- les chargées d'actions de sécurité routière et de l'élaboration du PDASR ;
- 3 IDSR ;
- le chargé de mission deux-roues motorisé ;
- le Conseil Départemental ;
- l'association Familles Rurales ;
- le centre de formation Centaure ;
- MAÏF prévention ;
- l'association APRL,
- le Club Employeurs sécurité routière (Club ESR77).

II LE CONTEXTE LOCAL

A - PRÉSENTATION DU DÉPARTEMENT

La Seine-et-Marne est un département atypique : il s'étend sur une superficie de plus de 5 915 km² qui représente la moitié de la région Île-de-France. C'est également le département qui possède le plus grand nombre de départements limitrophes. 59 % de sa superficie sont des espaces agricoles et 24 % de la forêt.

- **Selon les estimations provisoires de l'INSEE** (fin 2021), le département de Seine-et-Marne compte 1 436 063 habitants.

Au 1er janvier 2016, il était classé au 10ème rang de France métropolitaine, avec la plus faible densité de région Île-de-France.

Sa population est répartie de façon inégale (cf.annexe 1 « Carte départementale de la densité de la population ») : 83 % de la population résident sur moins d'un tiers du territoire (frange ouest).

Les jeunes résident dans les communes les plus densément peuplées. Les personnes plus âgées vivent généralement dans les communes peu denses.

- **Selon l'étude « Démographie et dynamique de population »** réalisée par l'Observatoire Départemental de Seine-et-Marne en 2019, la population Seine-et-Marnaise est jeune : avec un taux, en 2017, de 28 % de la population représentant les moins de 20 ans.

- **Selon les projections à 2050 :**

- la Seine-et-Marne continuera d'être le département de la région à la plus forte croissance démographique de part les naissances ;
- la population devrait augmenter pour toutes les classes d'âge ;
- le vieillissement de la population devrait s'accroître. Entre 2012 et 2017, la population des plus de 60 ans (soit 20 % de la population) a augmenté de 15,3 %.

Par ailleurs, d'une part, la Seine-et-Marne possède le **réseau routier** le plus important d'Île-de-France :

- 210 km d'autoroutes qui relient les principaux pôles d'activités, les principales villes ;
- 199 km de route nationales dont la Francilienne. Ces routes nationales sont diverses : elles peuvent être à chaussées séparées, tout comme à plusieurs voies sans séparation ou encore bidirectionnelles ; elles traversent aussi bien des agglomérations que la campagne ;
- 4 310 km de routes départementales qui permettent de mailler l'ensemble du département avec des géographies très variées (forêt, champs, ville...) ;
- 6 712 km de voie communales, soit le plus grand réseau routier en kilomètres linéaires du département.

D'autre part, en 2017, le **taux d'activité** en France métropolitaine est de 74,1 % et de 76,4 % en Seine-et-Marne.

Le tissu économique tend à se spécialiser de plus en plus dans les transports et l'entreposage, la construction et le tourisme.

En 2019, les 3 bassins d'emplois comptant le plus d'établissements sont : Marne-la-Vallée, Sud77 et Centre 77.

La localisation de l'emploi sur le département et dans la métropole du Grand Paris, implique des modes de déplacements multimodaux. Toutefois, la voiture reste le principal moyen de transport pour les trajets domicile-travail.

Selon la classification des Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR), réalisé en 2021 par le CEREMA, la Seine-et-Marne appartient à la famille 4 « les départements monopolisés ».

Pour la Seine-et-Marne, les 21 minimums de variables sont atteints.

En moyenne, la Seine-et-Marne remplit 9 variables sur 21 : la population, la densité, le pourcentage de Transport en Commun (TC), le pourcentage de routes départementales, le pourcentage d'autoroutes, le pourcentage de population en unité urbaine, le pourcentage en périurbain, le pourcentage multipolaire et les précipitations en mm.

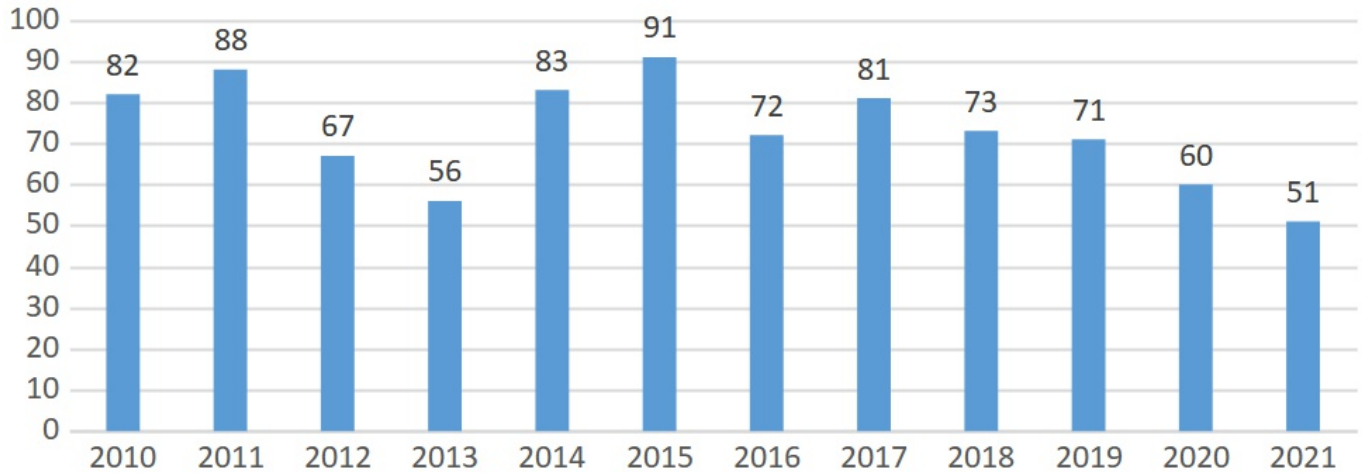
Famille 4 Départements monopolisés		Population	% population de 18-24 ans	Densité	Taux Chômage	Nuits d'hôtel *1000/ personne	% Résid second	Vente carburant*10/ personne	Nombre de véhicules/personne	Nombre 2RM *100/personne	% de TC dans le parc	% RD	% Autoroutes	% population en unité urbaine	% communes plus de 100 000 habitants	% en périurbain	% multipolaire	Superficie de montagne	Altitude Moy Résidences	Précipitations en mm	Heures ensoleillement	Température min moyenne
Doubs	25	536 959	9,0%	103	7,1%	2,0	4%	9,4	0,66	1,1	0,30%	37%	1%	65%	0,173%	32%	4%	52%	429	698	1854	6,5
Finistère	29	907 796	7,5%	135	6,8%	2,1	13%	8,0	0,65	0,8	0,19%	19%	0%	78%	0,358%	22%	9%	0%	64	748	1640	8,5
Haute-Garonne	31	1 335 103	10,9%	212	7,5%	2,3	4%	7,6	0,62	1,3	0,25%	38%	2%	87%	0,170%	49%	0%	17%	180	431	2054	9,6
Gironde	33	1 548 478	9,4%	144	7,4%	2,9	9%	8,5	0,65	1,4	0,22%	31%	1%	87%	0,186%	28%	8%	0%	26	487	2068	9,2
Ille-et-Vilaine	35	1 042 884	9,9%	154	6,1%	2,8	7%	9,1	0,60	0,8	0,27%	27%	0%	73%	0,290%	45%	9%	0%	60	407	1791	7,1
Indre-et-Loire	37	604 966	8,9%	99	7,1%	3,0	5%	8,3	0,59	1,1	0,28%	32%	2%	77%	0,366%	25%	4%	0%	67	441	1861	7,7
Isère	38	1 251 060	8,8%	168	6,4%	2,0	8%	7,9	0,64	1,2	0,27%	28%	2%	81%	0,192%	27%	17%	62%	309	369	2067	6,3
Loire	42	759 411	7,9%	159	7,8%	0,9	4%	7,6	0,61	1,2	0,17%	29%	1%	80%	0,307%	23%	18%	73%	458	472	1992	6,7
Loire-Atlantique	44	1 365 227	8,6%	198	6,6%	2,4	10%	8,8	0,62	1,0	0,23%	22%	0%	85%	0,472%	39%	9%	0%	22	639	1896	8,1
Maine-et-Loire	49	810 186	8,8%	114	7,3%	1,6	3%	8,1	0,58	0,9	0,24%	29%	1%	83%	0,538%	22%	2%	0%	56	693	1881	7,9
Puy-de-Dôme	63	647 501	9,0%	81	6,8%	3,0	10%	8,9	0,64	1,5	0,23%	34%	1%	69%	0,214%	25%	9%	78%	462	432	1931	6,8
Pyrénées-Atlantiques	64	670 032	7,0%	88	6,4%	4,2	14%	7,3	0,67	1,6	0,24%	27%	1%	78%	0%	19%	2%	50%	136	643	1860	9,3
Seine-et-Marne	77	1 390 121	8,4%	235	6,6%	7,2	3%	8,1	0,59	1,1	0,36%	35%	2%	84%	0%	77%	14%	0%	82	677	1740	6,8
Haute-Vienne	87	375 795	8,3%	68	7,2%	2,0	8%	8,2	0,61	1,3	0,52%	33%	1%	65%	0,5%	30%	3%	10%	315	670	1938	7,7
Moyenne Famille 4		946 109	8,9%	139	6,9%	2,9	7%	8,3	0,62	1,2	0,26%	30%	1%	80%	0,215%	32%	8%	24%	159	551	1906	7,8
<i>Minimum</i>		375 795	7,0%	68	6,1%	0,9	3%	7,3	0,58	0,8	0,17%	19%	0%	65%	0,000%	19%	0%	0%	22	369	1 640	6,3
<i>Maximum</i>		1 548 478	10,9%	235	7,8%	7,2	14%	9,4	0,67	1,6	0,52%	38%	2%	87%	0,538%	77%	18%	78%	462	748	2 068	9,6
<i>Médiane</i>		858 991	8,8%	140	7,0%	2,3	7%	8,2	0,62	1,1	0,25%	30%	1%	79%	0,25%	28%	8%	5%	109	563	1 889	7,7

a. LES PERSONNES TUÉES

Le nombre de personnes tuées a diminué de 38 % entre 2010 et 2021.

Cette diminution n'est pas linéaire sur l'ensemble de cette période de 11 ans. L'année 2015 enregistre le plus grand nombre de personnes tuées (91 tués). Depuis 2017, la diminution est constante.

Nombre de personnes tuées 2010 - 2021

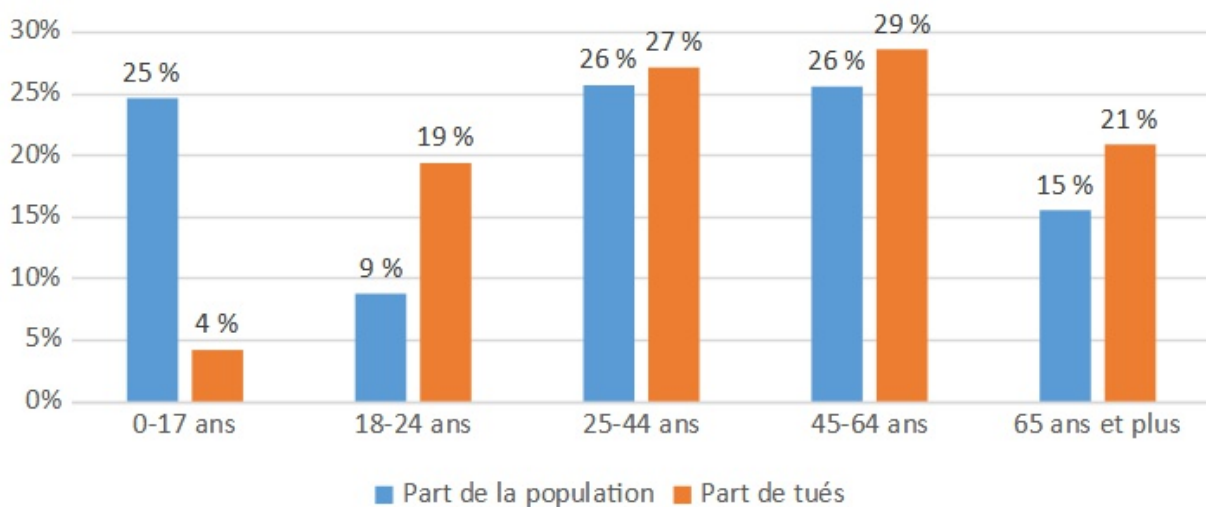


Sur les cinq dernières années (2017-2021), 336 personnes ont perdu la vie sur les routes de Seine-et-Marne, ce qui représente une moyenne de 67 personnes tuées par an. Elle est supérieure à la moyenne des tués par département, par an, en France métropolitaine (32) et à celle de la famille 4 de l'ILSR (44).

La moyenne des tués par millions d'habitants par an, en Seine-et-Marne est de 47.

Elle est identique à celle de France métropolitaine, mais supérieure à celle de la famille 4 de l'ILSR qui est de 44.

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



Les 18-24 ans sont fortement impactés dans les accidents mortels : ils représentent seulement 9 % de la population mais 19 % des personnes tuées.

Les 65 ans et plus sont également fortement impactés dans les accidents mortels, et représentent 21 % des personnes tuées.

LES MOBILITÉS DOUCES CONCERNENT :

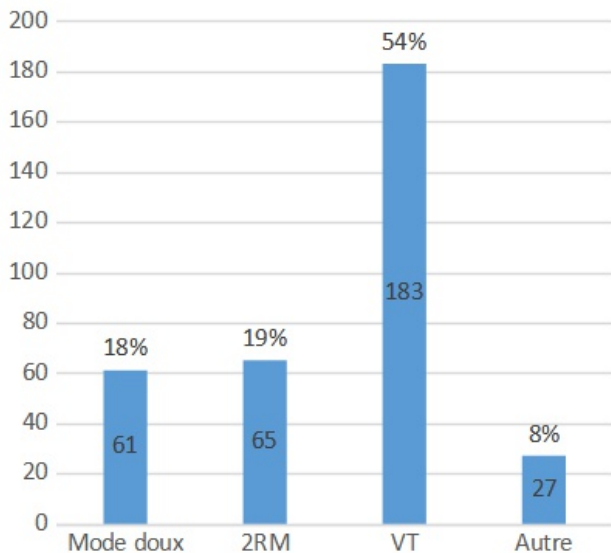
- les piétons dont EDPsm (Engin de Déplacement Personnel sans moteur) ;
- les cyclistes dont VAE (Vélo à Assistance Electrique) et EDPm (Engin de Déplacement Personnel avec moteur).

LES 2RM (DEUX-ROUES MOTORISÉS)

CONCERNENT :

- les cyclomotoristes ;
- les motocyclistes (motos légères et motos lourdes).

Nombre de tués par mode 2017 - 2021

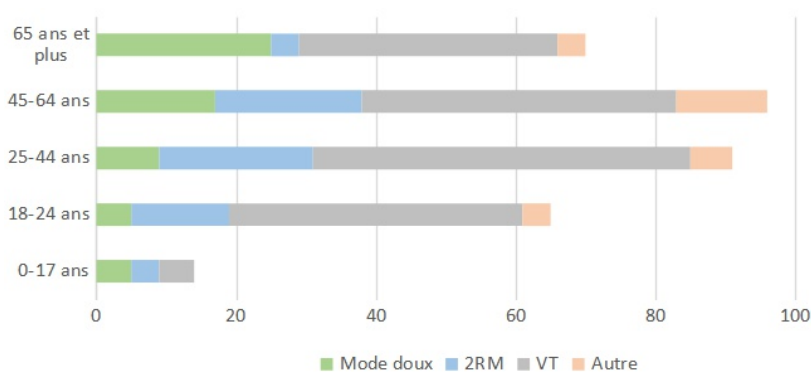


54 % des personnes tuées circulaient à bord d'un véhicule de tourisme lors de l'accident, **19 % en deux-roues motorisés et 18 % se déplaçaient en mode doux.**

La catégorie « autre », incluant les autres modes de déplacement, représente 8 % des personnes tuées.

Quelle que soit la catégorie d'âge, le mode de déplacement impliquant le plus de personnes tuées est le véhicule de tourisme (seule la catégorie des mineurs est la moins impactée).

Nombre de tués par mode et par âge 2017 - 2021



Les 65 ans et plus sont les plus représentés lors de déplacements en mode doux.

Les 25- 44 ans et les 45-64 ans sont les plus représentés lors de déplacements en 2RM.

Durant la période 2017-2021, les hommes représentent 79 % des personnes tuées contre 21 % pour les femmes.

70 % des personnes tuées résident en Seine-et-Marne.

FOCUS SUR LES FACTEURS D'ACCIDENTS

La vitesse excessive ou inadaptée est un facteur présent dans 29 % des accidents mortels et 18 % des accidents corporels.

L'alcool est un facteur présent dans 22 % des accidents mortels et 12 % des accidents corporels.

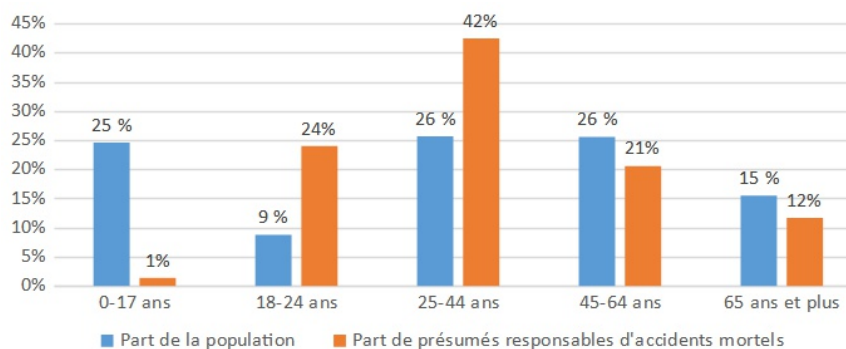
Le facteur stupéfiants est présent dans 13 % des accidents mortels et 6 % des accidents corporels.

Le non-respect de la priorité est présent dans 8 % des accidents mortels et 10 % des accidents corporels.

L'inattention et les distracteurs technologiques sont des facteurs présents dans 14 % des accidents mortels et 23 % des accidents corporels.

b. LES PRÉSUMÉS RESPONSABLES D'ACCIDENTS MORTELS

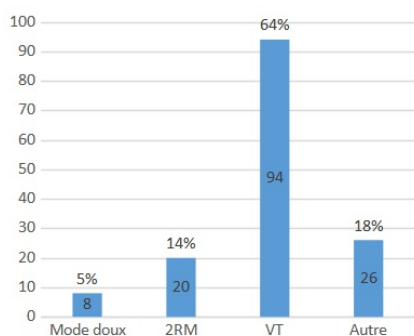
Répartition de la population 2021 et des présumés responsables 2019-2021 par âge



Les 25-44 ans représentent 26 % de la population mais 42 % des auteurs présumés responsables.

Les 18-24 ans représentent seulement 9% de la population mais 24 % des auteurs présumés responsables.

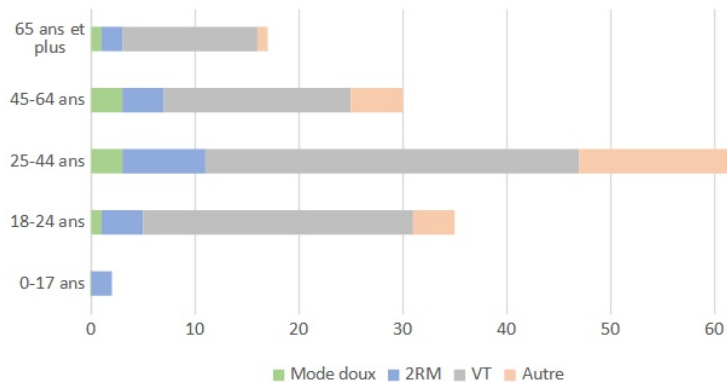
Nombre de présumés responsables par mode 2019 - 2021



64 % des présumés responsables d'accidents mortels circulaient à bord d'un véhicule de tourisme lors de l'accident, 14 % en deux-roues motorisés et 5 % se déplaçaient en mode doux.

La catégorie « autre », incluant les autres modes de déplacement, représentent 18 % des auteurs présumés responsables dont 48 % circulaient en véhicule utilitaire et 44 % en poids-lourd.

Nombre de présumés responsables d'accidents mortels selon la tranche d'âge 2019-2021



Quelle que soit la catégorie d'âge, le mode de déplacement impliquant le plus de présumés responsables d'accidents mortels est le véhicule de tourisme.

Durant la période 2017-2021, les hommes représentent 85 % des présumés responsables contre 15 % pour les femmes.

40 % des présumés responsables d'accidents mortels l'ont été lors d'un trajet professionnel (domicile-travail ou utilisation professionnelle).

70 % des présumés responsables résident en Seine-et-Marne.

FOCUS SUR LES FACTEURS D'ACCIDENTS MORTELS POUR LES PRÉSUMÉS RESPONSABLES

La vitesse excessive ou inadaptée est un facteur présent pour 30 % des présumés responsables.

L'alcool est un facteur présent pour 31 % des présumés responsables.

Le facteur stupéfiants est présent pour 24 % des présumés responsables.

Le non-respect de priorité est présent pour 7 % des présumés responsables.

L'inattention et distracteurs technologiques sont des facteurs présents pour 14 % des présumés responsables.

Quel que soit le facteur, la catégorie d'âge impliquant le plus de présumés responsables est les 25-44 ans.

Le facteur le plus important pour les présumés responsables est, selon l'âge:

- 18-24 ans = la vitesse - 25-44 ans = la vitesse - 45-64 ans = l'alcool - 65 ans et plus = la priorité.

c . LE RÉSEAU ROUTIER

Les personnes tuées sur la période 2017-2021 sont ainsi réparties sur le réseau : 66 % hors-agglomération hors-autoroutes, 22 % en agglomération hors-autoroutes et 12 % sur les autoroutes.

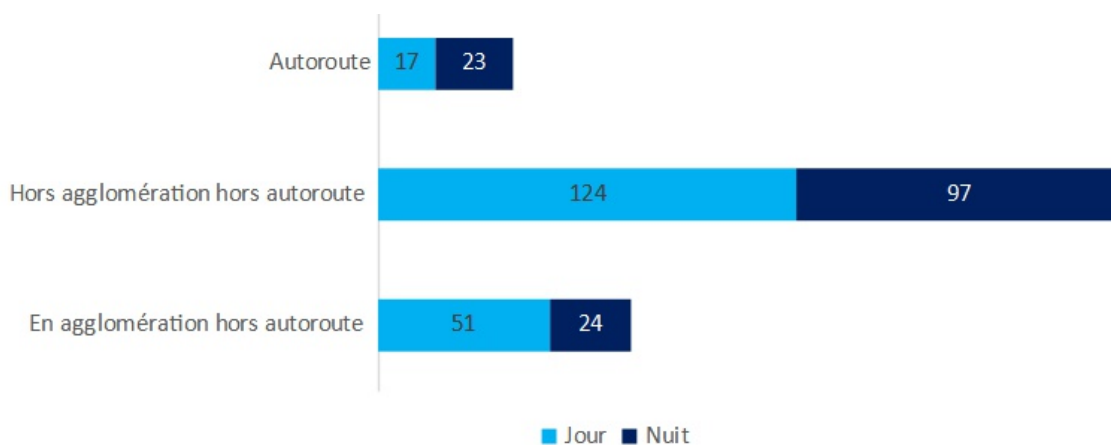
Nombre de tués selon le milieu 2017 - 2021



■ Autoroute ■ Hors agglomération hors autoroute ■ En agglomération hors autoroute

Quel que soit le réseau, les personnes tuées le sont majoritairement de jour, excepté pour les autoroutes. Cela s'explique en majeure partie par le manque d'éclairage de ce réseau et par des vitesses pratiquées supérieures à celle des autres réseaux.

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

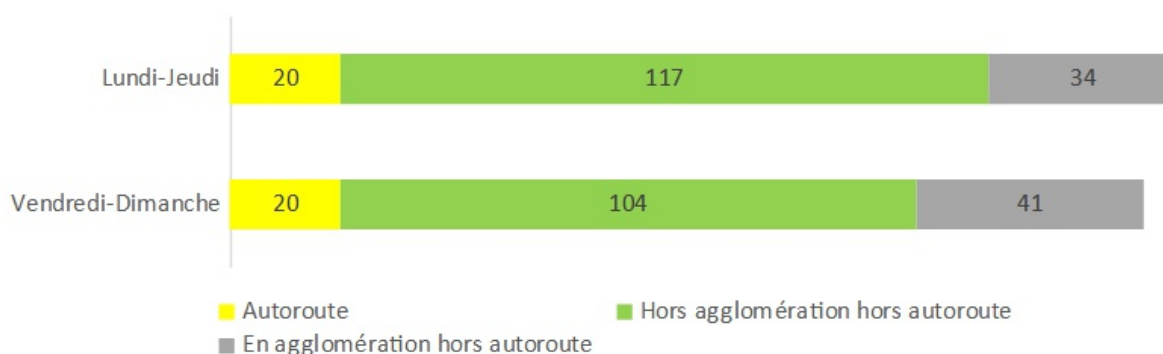


Tout réseau confondu, près de la moitié des tués (49 %) le sont entre le vendredi et le dimanche. Sur autoroute, le nombre de personnes tuées est quasi-identique, quelle que soit la période (lundi/jeudi ou vendredi/dimanche).

Hors-agglomération hors autoroute, le nombre de personnes tuées est plus important sur la période du lundi au jeudi.

En agglomération hors autoroute, le nombre de personnes tuées est plus important sur la période du vendredi au dimanche.

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

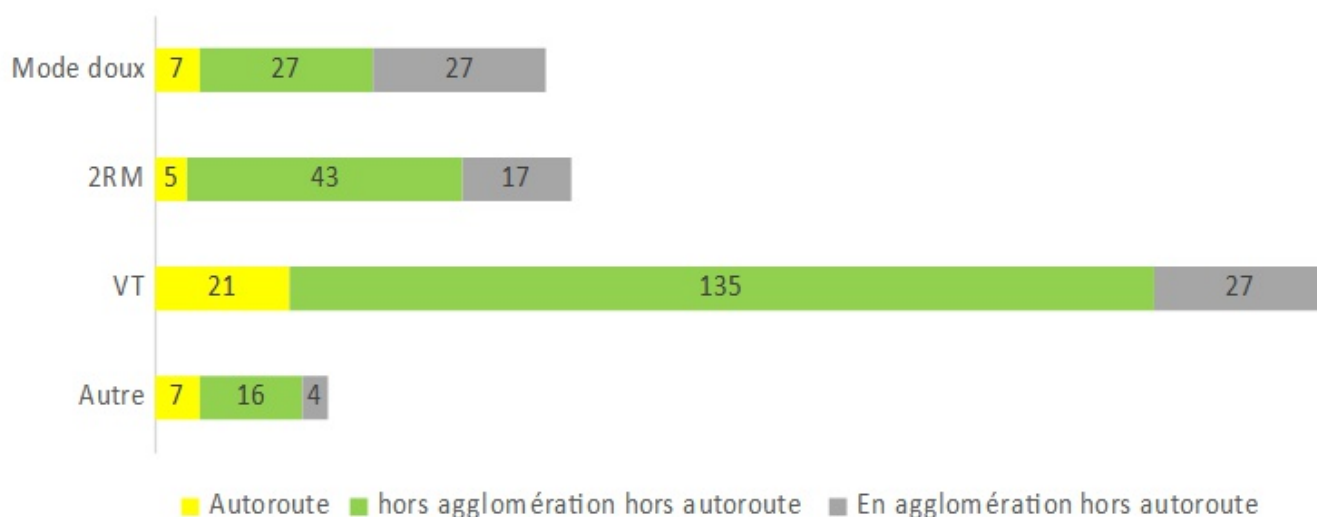


■ Autoroute ■ Hors agglomération hors autoroute ■ En agglomération hors autoroute

Quel que soit le mode de déplacement, les personnes tuées le sont majoritairement hors agglomération hors autoroute, excepté pour le mode doux qui affiche le même nombre de personnes tuées en agglomération hors autoroute et hors-agglomération hors autoroute.

Le nombre de piétons tués est sensiblement le même en agglomération (21 tués) que hors-agglomération (18 tués).

Nombre de tués par mode de déplacement 2017 - 2021



d . SELON LE MILIEU

Hors-agglomération hors autoroute

Typologie des accidents : 2017-2021

Qui tue + blesse qui hors agglomération hors autoroute 2017-2021

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	5	16	115	516	25	18	2	11	708
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	1	3	4	0	0	0	0	8
Vélo	0	5	0	2	2	1	0	0	0	10
Cyclo	0	0	2	1	0	0	0	0	0	3
Moto	3	2	2	19	24	0	0	0	1	51
VL	42	57	29	172	842	37	13	6	11	1209
VU	7	4	3	24	76	27	3	2	1	147
PL	4	2	2	8	108	16	15	0	1	156
TC	4	1	0	0	11	4	0	2	0	22
Autre	2	4	4	9	17	1	0	0	12	49
MULTICOLLISION	4	3	2	42	394	34	16	7	3	505
TOTAL	66	83	61	395	1994	145	65	19	40	2868
<i>Part de victimes</i>	2%	3%	2%	14%	70%	5%	2%	1%	1%	100,00%

Sur 708 accidents sans tiers, 115 usagers de motos se sont blessés ou tués dans un accident et 516 en véhicule de tourisme.

842 collisions ont eu lieu entre un véhicule de tourisme (VT) et un VT, 172 collisions entre un VT et une moto et, 42 entre un piéton et un VT.

S'agissant des multicollisions, 394 impliquent un VT, 66 un piéton et, 42 une moto.

Nota : cf annexe 2 « Carte des accidents mortels hors-agglomération hors autoroute (2017-2021) ».

Typologie des accidents 2017 - 2021

Qui tue + blesse qui en agglomération hors autoroute 2017-2021

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	9	31	58	140	7	5	8	15	273
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	1	4	7	0	0	5	0	17
Vélo	1	2	0	1	3	0	0	0	0	7
Cyclo	8	0	1	1	4	0	0	1	0	15
Moto	13	1	1	3	6	0	0	0	2	26
VL	389	94	83	131	330	15	1	13	16	1072
VU	43	15	7	15	25	17	0	0	3	125
PL	6	3	2	4	13	1	1	18	0	48
TC	26	3	2	0	7	1	1	2	1	43
Autre	17	2	1	6	10	1	0	0	5	42
MULTICOLLISION	14	2	4	6	79	4	0	0	2	111
TOTAL	517	131	133	229	624	46	8	47	44	1779
<i>Part de victimes</i>	29%	7%	7%	13%	35%	3%	0%	3%	2%	100,00%

Sur 273 accidents sans tiers, 58 usagers en moto se sont blessés ou tués, et 140 en véhicule de tourisme.

75 % des collisions impliquant un piéton ont eu lieu contre un VT (389 collisions).

330 collisions ont eu lieu entre deux VT, et 131 entre un VT et une moto.

S'agissant des multicollisions, 79 impliquent un VT, 14 un piéton et 6 une moto.

Les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes) représentent 56 % des victimes en agglomération hors autoroute, contre 21 % des victimes hors-agglomération hors autoroute.

Nota : cf annexe 3 « Carte des accidents mortels en agglomération hors autoroute (2017-2021) ».

Sur autoroute

Entre 2017 et 2021, 25 % des accidents corporels a lieu sur autoroute par rapport à l'ensemble des réseaux routiers. Ce réseau recense 12 % des personnes tuées et 25 % des blessés.

Sur les 2 dernières années, les indicateurs tendent à évoluer favorablement à la baisse sur le réseau autoroutier.

66 % des accidents mortels ont lieu de nuit ou avec une luminosité restreinte (pas d'éclairage allumé ou crépuscule ou aube) sur l'ensemble de la période.

Quel que soit l'indicateur observé, il n'y a pas de tranches horaires, de jours ou de mois qui se démarque.

AUTOROUTE			
Année	Accidents	Tués	Blessés
2021	182	3	247
2020	157	9	222
2019	247	8	334
2018	241	9	340
2017	232	11	330
Total	1059	40	1473

Le principal facteur d'accidents corporels sur autoroute est l'inattention.

Les principaux facteurs d'accidents mortels sont respectivement la vitesse excessive ou inadaptée et l'alcool.

Nota : cf annexe 4 « Carte des accidents mortels sur autoroute (2017-2021) ».

a . LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL (RRP)

Le RRP se décline en 2 types de trajet : trajet domicile-travail et trajet d'utilisation professionnelle.

Durant la période 2017-2021, il est présent dans 45 % des accidents corporels et dans 41 % des accidents mortels.

41 % des tués le sont dans un accident impliquant un usager en trajet domicile-travail ou en trajet professionnel.

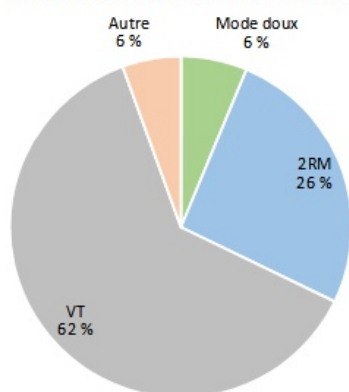
18 % des tués ont pour motif un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel.

40 % des présumés responsables d'accidents mortels le sont lors d'un trajet professionnel.

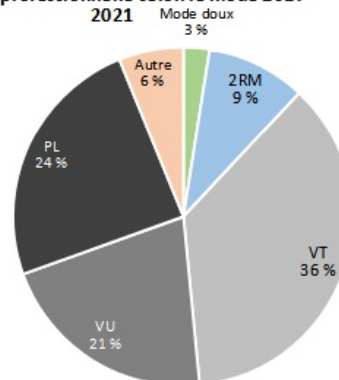
Le mode de déplacement impliquant le plus de personnes tuées lors d'un trajet concernant un motif professionnel **est le véhicule de tourisme**.

Cependant, les usagers de 2RM se déplaçant pour un motif professionnel représentent 11 % des personnes tuées en 2RM (soit 7 tués sur 65).

Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode 2017-2021

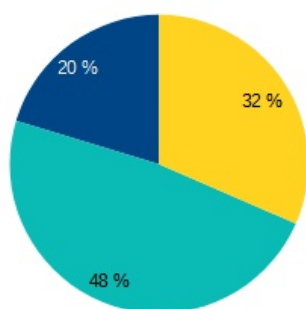


Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021



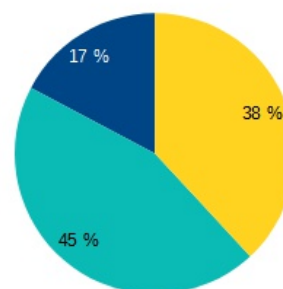
Quel que soit le trajet (domicile-travail ou utilisation professionnelle), les victimes sont plus nombreuses hors-agglomération hors autoroute.

Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet domicile-travail selon le milieu



■ En agglomération hors autoroute ■ Hors-agglomération hors autoroute
■ Autoroute

Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet utilisation professionnelle selon le milieu



■ En agglomération hors autoroute ■ Hors-agglomération hors autoroute
■ Autoroute

Les professions intermédiaires et employés sont la catégorie socio-professionnelle (CSP) impliquant le plus de victimes (tués et blessés).

Sur la période 2017-2021, le risque routier professionnel concernant principalement par ordre décroissant les trois CSP suivantes :

- 1059 « professions intermédiaires et employés » : 22 tués, 598 blessés et 439 indemnes ;
- 615 « conducteurs professionnels » : 9 tués, 166 blessés et 440 indemnes ;
- 493 « ouvriers » : 13 tués, 242 blessés et 238 indemnes.

Globalement, la CSP la plus vulnérable est celle des professions intermédiaires et employés.

b - LES CONDUITES À RISQUES (2019-2021) :

Les conduites à risques incluent les facteurs d'accidents suivants : la vitesse excessive ou inadaptée, l'alcool, les stupéfiants, le non respect de la priorité, l'inattention et les distracteurs technologiques (dont le téléphone).

L'analyse des données s'étend de la période 2019 à 2021, à la suite de la modification des Bulletins d'Analyse d'Accidents Corporels (BAAC) en 2019. Un BAAC peut cumuler jusqu'à 3 facteurs d'accidents par usager.

Le facteur « autre cause » signifie que l'origine de l'accident a été établie mais que celle-ci ne correspond à aucun des 16 autres facteurs (alcool, vitesse excessive ou inadaptée, stupéfiants, priorité, téléphone et distracteurs technologiques, malaise, somnolence-fatigue, inattention, contresens, dépassement dangereux, changement de file, non-respect des distances de sécurité, médicaments, infirmité, suicide, éblouissement).

Nota : cf annexe 5 « Tableau global du nombre de personnes tuées dans un accidents mortel en présence des facteurs d'accidents : vitesse excessive ou inadaptée, alcool, stupéfiants, le non-respect de la priorité, l'inattention et les distracteurs technologiques ».

Vitesse excessive ou inadaptée

La vitesse excessive ou inadaptée est le 3ème facteur d'accidents mortels et le 2ème facteur d'accidents corporels.

Par ailleurs, les suspensions du permis de conduire concernant la vitesse ont augmenté de +82 % sur les périodes suivantes : 1er janvier au 30 novembre 2018 ; 1er janvier au 30 novembre 2022.

Hors-agglomération hors autoroute

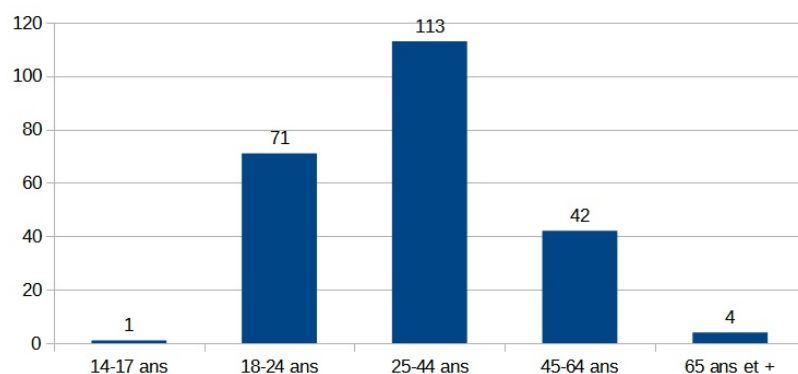
52 % des accidents corporels où le facteur vitesse excessive ou inadaptée est présent, ont lieu hors-agglomération hors autoroute. 32 personnes sont décédées et 328 personnes ont été blessées dans un accident corporel présentant ce facteur.

Nota :

- Sur les 32 personnes tuées, 13 sont des victimes collatérales ;
- **Pour 25 % des accidents mortels, la collision a été frontale.**

Les accidents corporels se produisent principalement : de jour (55 %), hors-intersection (77 %), entre le vendredi et le dimanche (55 %).

Conducteurs avec le facteur vitesse selon l'âge



49 % des conducteurs ont 25-44 ans et 31 % ont 18-24 ans.

En agglomération hors autoroute

29 % des accidents corporels où le facteur vitesse excessive ou inadaptée est présent, ont lieu en agglomération hors autoroute.

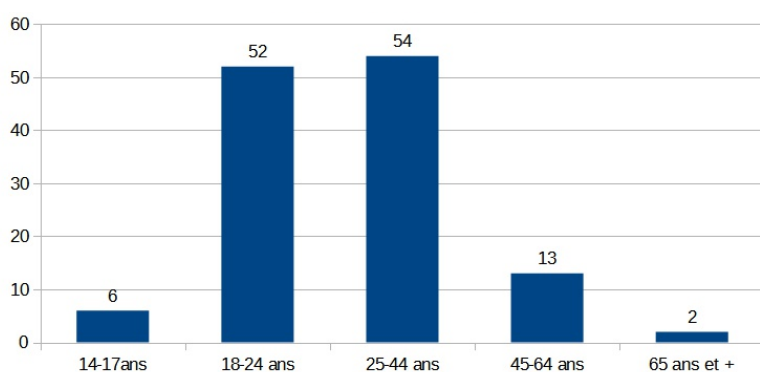
15 personnes sont décédées et 178 personnes ont été blessées dans un accident corporel présentant ce facteur.

Sur les 15 personnes tuées, 9 sont des victimes collatérales.

Les accidents corporels se produisent principalement : de jour (60 %), hors-intersection (60 %), le dimanche, samedi et jeudi (selon l'ordre d'importance).

La tranche horaire la plus concernée est celle entre 16h et 18h.

Conducteurs avec le facteur vitesse selon l'âge



43 % des conducteurs ont 25-44 ans et 41 % ont 18-24 ans.

Sur autoroute

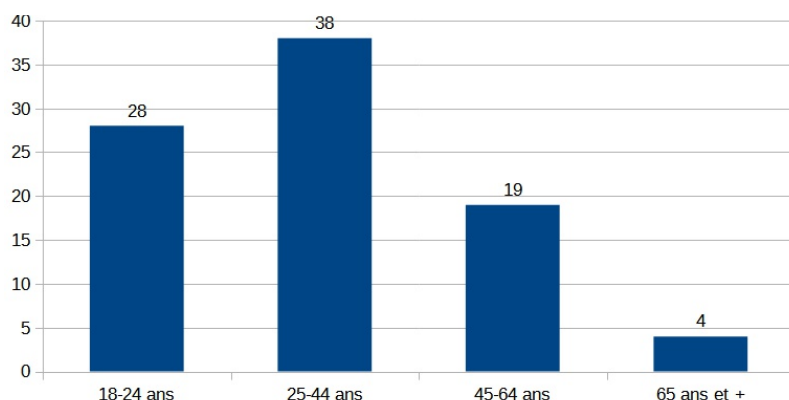
19 % des accidents corporels où le facteur vitesse excessive ou inadaptée est présent, ont lieu sur autoroute.

6 personnes sont décédées et 132 personnes ont été blessées dans un accident corporel où ce facteur était présent.

Sur les 6 personnes tués, 2 sont des victimes collatérales.

Les accidents corporels se produisent principalement : de jour (58 %), hors-intersection (98 %), le vendredi.

Conducteurs avec le facteur vitesse selon l'âge



43 % des conducteurs ont 25-44 ans et 31 % ont 18-24 ans.

L'alcool

L'alcool est le premier facteur d'accidents mortels et le troisième facteur d'accidents corporels. Par ailleurs, 1 136 suspensions du permis de conduire concernant l'alcool ont été prises sur la période du 1er janvier au 30 novembre 2022.

Hors-agglomération hors autoroute

51 % des accidents corporels où le facteur alcool est présent, ont lieu hors-agglomération hors autoroute.

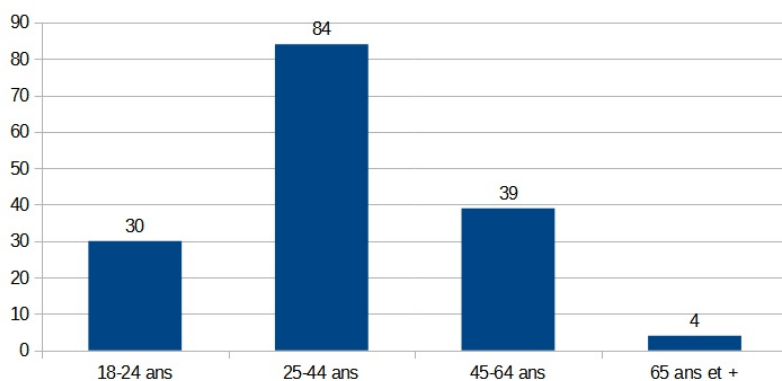
25 personnes sont décédées et 204 personnes ont été blessées dans un accident corporel présentant ce facteur.

Sur les 25 personnes tuées, 5 sont des victimes collatérales.

Les accidents corporels se produisent principalement : de nuit ou avec une luminosité restreinte (66 %), hors-intersection (80 %), entre le vendredi et le dimanche (63 %).

Les tranches horaires les plus concernées sont par ordre d'importance : entre 19h et minuit, et entre 17h et 18h.

Conducteurs et piétons avec le facteur alcool



54 % des conducteurs ou piétons impliqués ont 25-44 ans.

En-agglomération hors autoroute

38 % des accidents corporels où le facteur alcool est présent, ont lieu en agglomération hors autoroute.

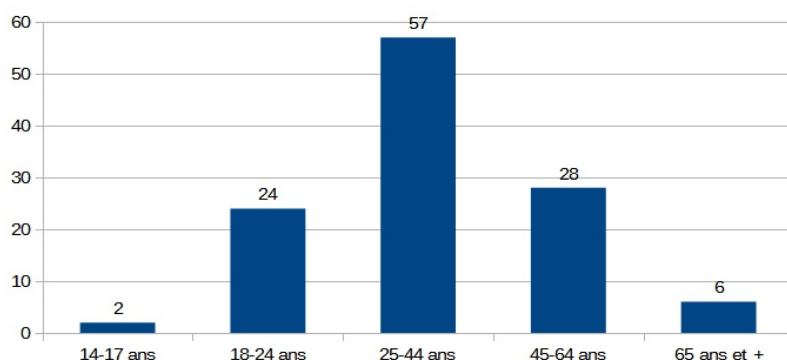
9 personnes sont décédées et 143 personnes ont été blessées dans un accident corporel présentant ce facteur.

Sur les 9 personnes tuées, 3 sont des victimes collatérales.

Les accidents corporels se produisent principalement : de nuit ou avec une luminosité restreinte (55 %), hors-intersection (61 %), entre le vendredi et le dimanche (62 %).

Les accidents avec ce facteur se produisent majoritairement entre 16h et 20h.

Conducteurs et piétons avec le facteur alcool selon l'âge



49 % des conducteurs ou piétons impliqués ont 25-44 ans.

Les 2 conducteurs mineurs concernés circulaient en 2RM.

Sur autoroute

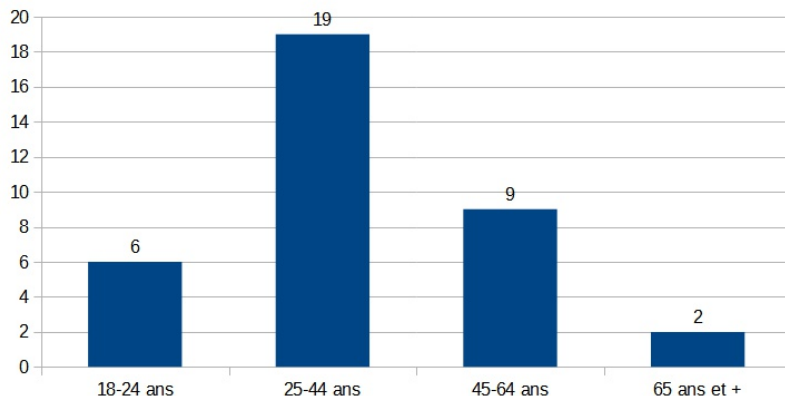
11 % des accidents corporels où le facteur alcool est présent, ont lieu sur autoroute.

4 personnes sont décédées et 45 personnes ont été blessées dans un accident corporel présentant ce facteur.

Sur les 4 personnes tuées, 1 est une victime collatérale.

Les accidents corporels se produisent principalement : de nuit ou avec une luminosité restreinte (67 %), hors-intersection (92 %), le vendredi et le samedi.

Conducteurs avec le facteur alcool selon l'âge



53 % des conducteurs ou piétons impliqués ont 25-44 ans.

Les stupéfiants

Les stupéfiants sont le cinquième facteur présent d'accidents mortels et le sixième facteur présent d'accidents corporels.

Par ailleurs, les suspensions du permis de conduire concernant les stupéfiants ont augmenté de +68 % sur les périodes suivantes : 1er janvier au 30 novembre 2018 ; 1er janvier au 30 novembre 2022.

Hors-agglomération hors autoroute

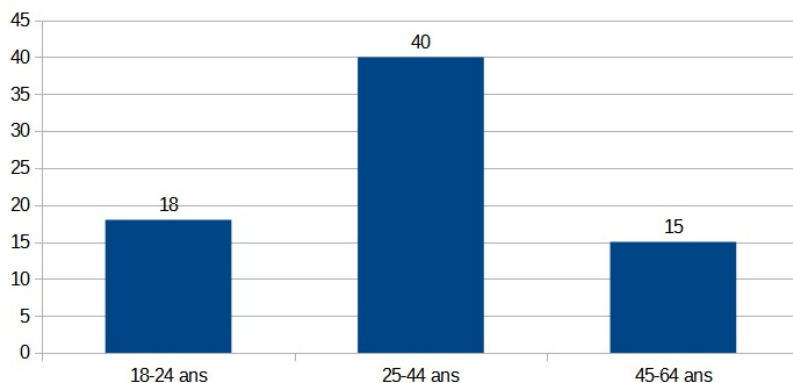
42 % des accidents corporels où le facteur stupéfiants est présent, ont lieu hors-agglomération hors autoroute.

16 personnes sont décédées et 92 personnes ont été blessées dans un accident corporel présentant ce facteur.

Sur les 16 personnes tuées, 3 sont des victimes collatérales.

Les accidents corporels se produisent principalement : de nuit ou avec une luminosité restreinte (58 %), hors-intersection (75 %), entre le vendredi et le dimanche (60 %). Toutefois, les accidents mortels ont principalement eu lieu le mercredi et le samedi.

Conducteurs ou piétons avec le facteur stupéfiants



La tranche d'âge des 25-44 ans est la plus concernée par des conducteurs ou piétons présentant le facteur stupéfiants.

En agglomération hors autoroute

43 % des accidents corporels où le facteur stupéfiants est présent, ont lieu en agglomération hors autoroute.

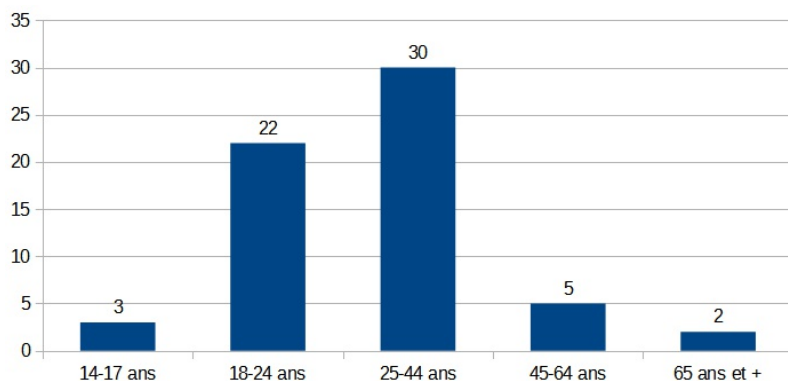
6 personnes sont décédées et 79 personnes ont été blessées dans un accident corporel présentant ce facteur.

Sur les 6 personnes tuées, 1 est une victime collatérale.

Les accidents corporels se produisent principalement : de jour (68 %), hors-intersection (61 %), entre le vendredi et le dimanche (55 %).

Les accidents avec ce facteur se produisent majoritairement entre 16h et 17h.

Conducteurs et piétons avec le facteur stupéfiants selon l'âge



Les tranches d'âge des 25-44 ans et des 18-24 ans sont les plus concernées par des conducteurs ou piétons présentant le facteur stupéfiants.

Sur autoroute

15 % des accidents corporels où le facteur stupéfiants est présent, ont lieu sur autoroute.

1 personne est décédée et 16 personnes ont été blessées dans un accident corporel présentant ce facteur.

La personne tuée était un piéton sous l'emprise des stupéfiants.

Sur 9 conducteurs ou piétons présentant ce facteur, impliqués dans un accident corporel : 1 est décédée dans l'accident, 6 ont été blessés et 2 sont indemnes.

Le non-respect de la priorité

Le non-respect de la priorité est le quatrième facteur d'accidents mortels (même rang que les stupéfiants) et le troisième facteur d'accidents corporels (même rang que l'alcool).

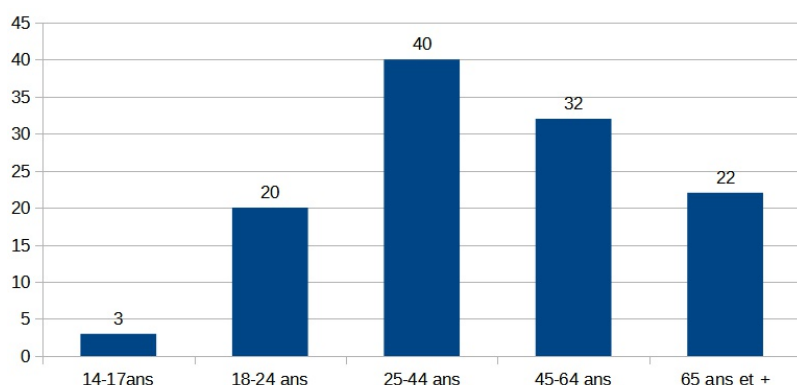
Hors-agglomération hors autoroute

45 % des accidents corporels où le facteur non-respect de la priorité est présent, ont lieu hors-agglomération hors autoroute.

Les accidents corporels se produisent principalement : de jour (73 %), en intersection (93 %), le jeudi et le vendredi.

La tranche horaire la plus concernée est entre 16h et 19h.

Conducteurs avec le facteur "priorité" selon l'âge



Le non-respect de la priorité est un facteur d'accident présent pour toute les catégories d'âge.

Néanmoins, ce facteur est plus marqué pour les 25-44 ans.

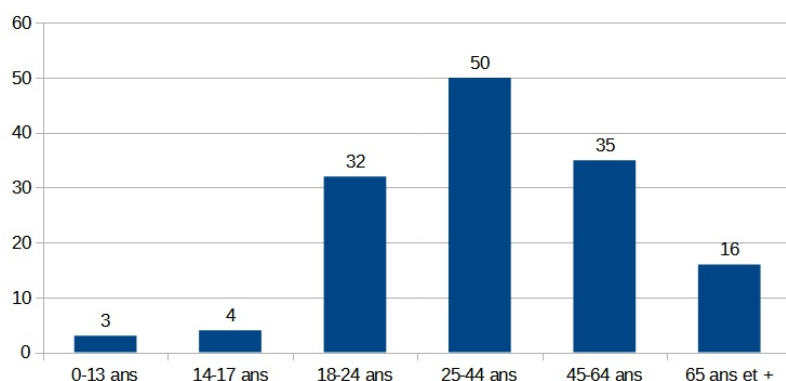
En-agglomération hors autoroute

53 % des accidents corporels où le facteur non-respect de la priorité est présent, ont lieu en agglomération hors autoroute.

Les accidents corporels se produisent principalement : de jour (74 %), en intersection (78 %), le jeudi et lundi.

Les accidents corporels ayant ce facteur se produisent majoritairement entre 13h et 19h.

Conducteurs et piétons avec le facteur "priorité" selon l'âge



Comme pour le secteur « hors-agglomération hors autoroute », ce facteur d'accident est présent pour toutes les catégories d'âge, avec un pic pour les 25-44 ans.

Sur autoroute

Le non-respect de la priorité est un facteur peu présent sur autoroute (2 %). En effet, peu de situations de conduite sur autoroute nécessite un respect de la priorité.

Pour ce facteur, aucune personne n'est décédée, mais 15 personnes ont été blessées dans un accident corporel.

L'inattention et les distracteurs technologiques

« L'inattention et les distracteurs technologiques » est le second facteur d'accidents mortels et le premier facteur d'accidents corporels.

En effet, l'analyse de l'accidentalité est difficile en isolant le facteur téléphone et distracteur. Les données des Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC) concernant l'usage du téléphone sont minorées et ne reflètent pas la réalité.

Pour autant, 35 suspensions de permis de conduire pour usage du téléphone au volant ont été prises depuis le 1er janvier 2022.

L'inattention au volant et l'usage du téléphone sont souvent étroitement liés.

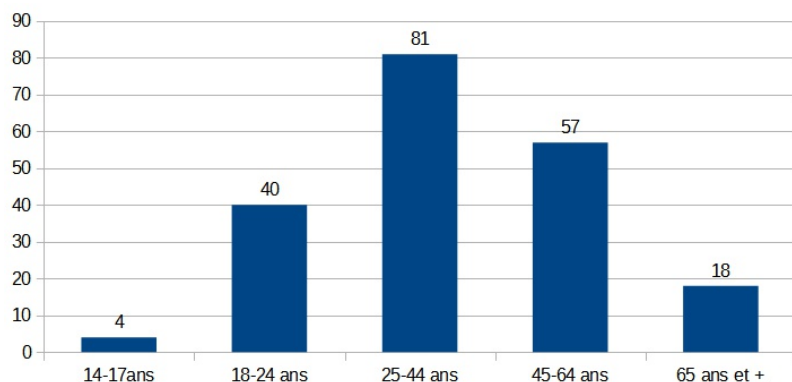
Hors-agglomération hors autoroute

35 % des accidents corporels où le facteur inattention/distracteurs technologiques est présent, ont lieu hors-agglomération hors autoroute.

Les accidents corporels se produisent principalement : de jour (69 %), hors-intersection (69 %), le vendredi, lundi et mardi (selon l'ordre d'importance).

Les tranches horaires les plus concernées sont : entre 16h et 20h, entre 07h et 09h.

Conducteurs avec le facteur "inattention et distracteurs technologiques" selon l'âge



L'inattention et les distracteurs technologiques sont un facteur d'accident présent pour toutes les catégories d'âge.

Néanmoins, ce facteur est plus marqué pour les 25-44 ans.

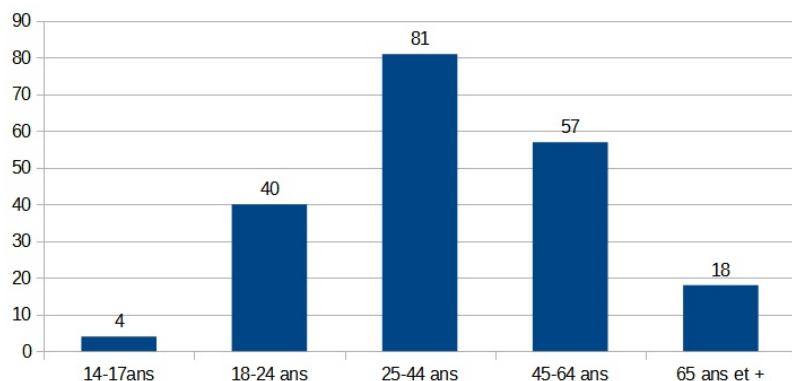
En agglomération hors autoroute

44 % des accidents corporels où le facteur « inattention et distracteurs technologiques » est présent, ont lieu en agglomération hors autoroute.

Les accidents corporels se produisent principalement : de jour (72 %), hors intersection (56%). Toutefois, concernant les accidents mortels, 6 ont eu lieu en intersection et 5 hors-intersection.

Les accidents corporels ont principalement eu lieu, le jeudi, le vendredi et le mardi et entre 16h et 19h et entre 8h et 9h (ordre selon l'importance).

Conducteurs et piétons avec le facteur "inattention et distracteurs technologiques" selon l'âge



L'inattention et les distracteurs technologiques sont un facteur d'accident présent pour toutes les catégories d'âge.

Néanmoins, ce facteur est plus marqué pour les 25-44 ans.

Sur autoroute

21 % des accidents corporels où le facteur « inattention et distracteurs technologiques » est présent, ont lieu sur autoroute.

Pour ce facteur, aucune personne n'est décédée et 181 personnes ont été blessées.

Point d'attention sur les conduites à risques :

L'alcool, l'inattention et les distracteurs technologiques et la vitesse excessive ou inadaptée sont, par ordre d'importance, les 3 principaux facteurs impliqués dans les accidents mortels sur la période 2017-2021.

C - LES MOBILITÉS DOUCES

Sur la période 2017-2021, le mode doux est présent dans 18 % des accidents corporels*.

Il représente 18 % des personnes tuées* et 13 % des blessés*.

Les piétons représentent 75 % des tués en mode doux et 73 % des blessés.

* par rapport à l'ensemble des accidents corporels, des tués et blessés.

	Mobilités douces			
	Accidents corporels	Tués	Blessés	Total
2017-2021	768	61	748	809

Hors-agglomération hors autoroute

Pour les accidents corporels « hors-agglomération hors autoroute », le mode doux représente 12 % des personnes tuées (8 % de piétons et 4 % de cyclistes), 5 % des blessés (2 % de piétons et 3 % de cyclistes).

	Tués	Blessés
Piétons dont EDPsm	18	48
EDPm	0	1
Vélos dont vélo à assistance électrique (VAE)	9	73

Sur la période 2017-2021 :

- concernant les piétons, quel que soit l'indicateur, les années 2017, 2019 et 2021 affichent une certaine constance dans les chiffres ;
- s'agissant des **cyclistes** : bien que les nombres d'accidents et de blessés diminuent, **le nombre de tués est identique en 2017 et en 2021** ;
- les EDP avec ou sans moteur, nouveaux modes de déplacement, sont peu représentés dans les accidents corporels hors-agglomération sur cette période ;
- aucun accident corporel n'a été recensé pour les vélos à assistance électrique.

Un faible nombre de victimes est constaté pendant les périodes automne/hiver (exceptés les mois de février et de décembre). La météo, moins propice à la pratique des mobilités douces, ainsi qu'une moindre luminosité expliquent ce résultat.

Pour 56 % des victimes piétons (tués +blessés), l'accident a eu lieu en raison d'un manque d'éclairage ou de visibilité du piéton (piéton dans l'angle mort d'un véhicule, piéton n'étant pas équipé de vêtements clairs ou réfléchissants, etc.).

71 % des accidents corporels impliquant un usager en mode doux, ont eu lieu hors-intersection.

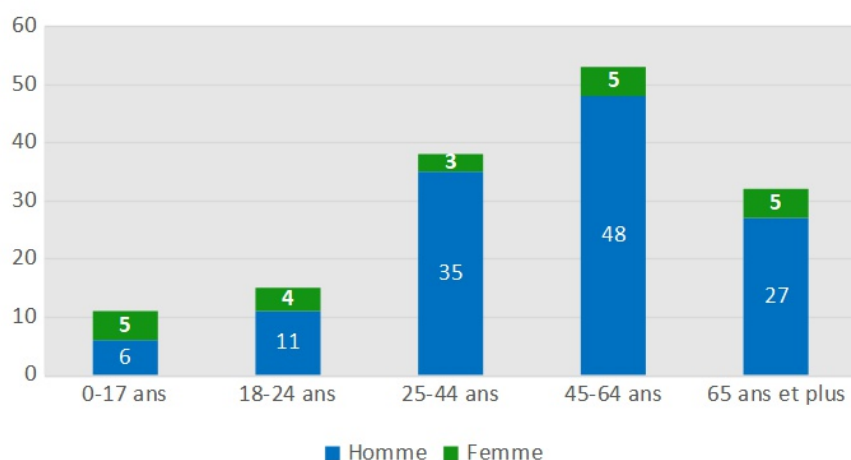
60 % des accidents corporels impliquant un usager en mode doux, ont eu lieu de plein jour. Les piétons tués, l'ont été principalement de nuit ou avec une luminosité restreinte (crépuscule ou aube), 14 cas sur 18.

Le principal facteur renseigné d'accident corporel est l'inattention.

Répartition selon l'âge et le sexe

Les hommes sont très majoritairement victimes, quelle que soit la catégorie d'âge, excepté pour les mineurs.

Victimes en mode doux par âge et par sexe hors agglomération 2017 - 2021



Les 45-64 ans représentent 36 % des victimes en mode doux : 32 % sont piétons (dont EDPsm) et 68 % sont cyclistes (dont EDPm).

Les 65 ans et plus représentent 21 % des victimes en mode doux : 37 % sont piétons (dont EDPsm) et 63 % sont cyclistes (dont EDPm).

Nota : cf annexe 6 « Carte des accidents mortels des mobilités douces hors-agglomération hors autoroutes (2017-2021) ».

En agglomération hors autoroute

Pour les accidents corporels en agglomération hors autoroute, le mode doux représente 36 % des personnes tuées (28 % de piétons et 8 % de cyclistes) ; 36 % des blessés (29 % de piétons et 7 % de cyclistes).

Le mode doux enregistre le nombre de personnes tuées le plus important (27 tués). Celui-ci est identique au nombre de personnes tuées en véhicules légers.

	Tués	Blessés
Piétons dont EDPsm	21	496
EDPm	1	0
Vélos dont vélo à assistance électrique (VAE)	5	110

Sur la période 2017-2021 :

- concernant les **piétons : le nombre de tués augmente ;**
- **le nombre d'accidents corporels et leur gravité évoluent à la hausse chez les utilisateurs d'EDPm ;**
- le nombre d'accidents corporels et de blessés diminuent pour les usagers en bicyclette ;
- très peu d'accidents corporels et de blessés sont enregistrés pour la catégorie des VAE et des EDPsm.

Il est difficile de définir une saisonnalité de l'accidentalité des modes doux en agglomération. Toutefois :

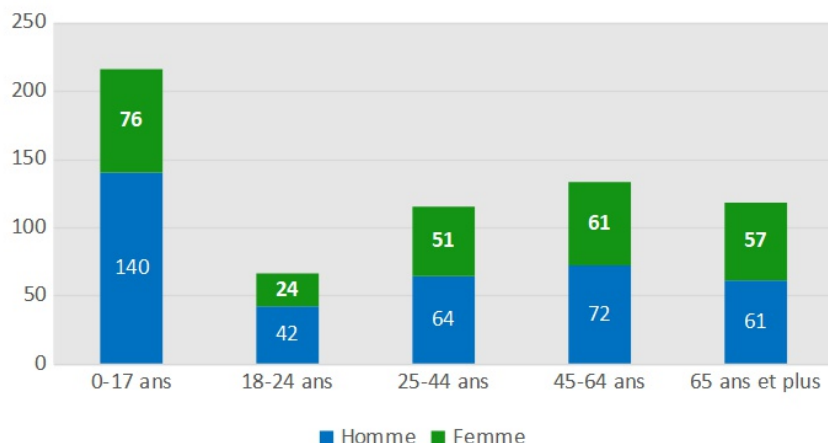
- le mois où le nombre de victimes piétons est le plus important est celui de décembre et, le mois le moins important est celui d'août ;
- les mois où le nombre de victimes cyclistes est le plus important sont ceux de juin et juillet et les mois les moins importants sont mars et avril.

L'inattention est le principal facteur renseigné d'accident corporel impliquant un mode doux.

Pour 11 accidents mortels impliquant un piéton décédé, **le problème de visibilité du piéton est l'élément commun.**

Répartition selon l'âge et le sexe

Victimes en modes doux par âge et par sexe en agglomération 2017 - 2021



Les mineurs représentent 33 % des victimes en mode doux.

Les 65 ans et plus représentent 18 % des victimes en mode doux.

Les femmes sont plus impliquées dans un accident corporel en agglomération, elles représentent 42 % des victimes.

Nota : cf annexe 7 « Carte des accidents mortels des mobilités douces en agglomération hors autoroutes (2017-2021) »

Sur autoroute

Le mode piéton est le mode qui est le plus représenté parmi le mode doux, particulièrement concernant les personnes tuées : 7 piétons sont tués et 3 ont été blessés. 1 cycliste a été blessé.

Sur les 7 piétons décédés :

- tous l'ont été avec de nuit sans éclairage ;
- 5 ont été percutés par un véhicule de tourisme, et 2 par un poids-lourd ;
- 3 étaient des femmes et 4 des hommes ;
- 5 avaient entre 18 et 24 ans.

Point d'attention sur les mobilités douces :

Les personnes tuées, en mobilité douce, sont aussi nombreuses hors-agglomération hors autoroute, qu'en agglomération hors autoroute.

d - LES DEUX-ROUES MOTORISÉS (2RM):

Sur la période 2017-2021, les 2RM sont présent dans 23 % des accidents corporels* et 20 % des accidents mortels*. Ils représentent 19 % des personnes tuées* et 16 % des blessés*.

Parmi les 2RM, les motocyclistes représentent 88 % des tués en 2RM et 86 % des blessés.

* par rapport à l'ensemble des accidents corporels, des accidents mortels, des personnes tuées, et des blessés. uées, et des blessés.

	2RM			
	Accidents corporels	Tués	Blessés	Total
2017-2021	994	65	992	1057

Hors-agglomération hors autoroute

Parmi les accidents corporels s'étant produits hors-agglomération hors autoroute, les 2RM représentent 19 % des personnes tuées* (2 % des cyclomotoristes, et 17 % des motocyclistes) ; 16% des blessés* (2 % des cyclomotristes, et 14 % des motocyclistes).

* par rapport à l'ensemble des personnes tuées et des blessés.

Hors-agglomération hors autoroute			
2017-2021	Tués	Blessés	Total
Cyclomoteur	5	56	61
Motocycle léger	4	51	55
Motocycle lourd	34	306	340

Sur la période 2017-2021 :

- s'agissant des cyclos, quelle que soit l'année (excepté en 2018), les chiffres affichent une certaine constance ;
- pour les motos légères, les chiffres tendent à baisser ;
- pour les motos lourdes, le nombre de tués a baissé sur les 2 dernières années, mais le nombre d'accidents corporels et de blessés augmente en 2021.

- Pour les victimes cyclomotoristes, aucune saisonnalité n'est observée.

- Pour les victimes motocyclistes, une saisonnalité s'observe : il y a plus de victimes sur les mois de printemps-été que sur ceux d'automne-hiver.

- Les conditions plus favorables de la météo et de visibilité participent à la pratique de ce mode de déplacement.

Les vendredi et samedi ont été les jours où il y a eu le plus de tués. Le mercredi et le dimanche ont été les jours où il y a eu le plus de blessés.

Les principaux facteurs d'accident corporel « hors-agglomération hors autoroute » impliquant un 2RM sont respectivement : l'inattention, la vitesse excessive ou inadaptée et le non-respect d'une priorité.

Facteurs et circonstances des accidents mortels en 2RM

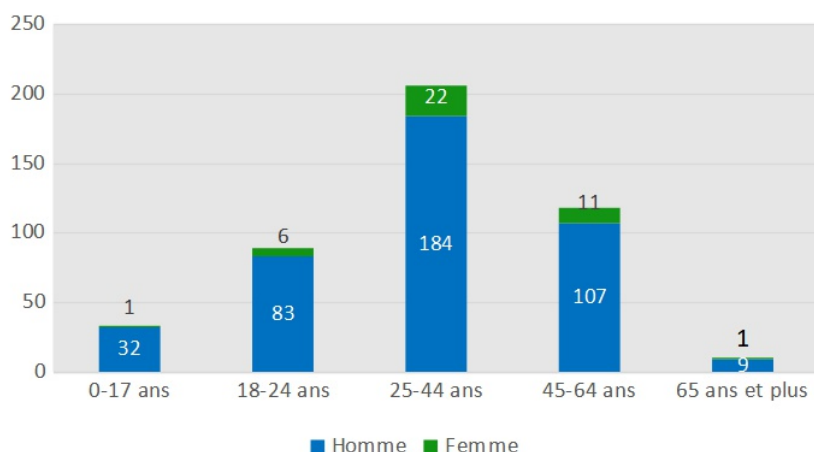
Les usagers de 2RM ont été principalement tués lors d'un accident ou l'un des usagers impliqués (le conducteur du 2RM ou non) ne respectait pas le ou les facteurs suivants : le non-respect d'une priorité et/ou une vitesse excessive ou inadaptée.

Le principal facteur d'accident corporel est la vitesse excessive ou inadaptée.

	Circonstances des accident mortels	
	pour le conducteur du 2 RM	pour le conducteur tiers impliqués
Cyclomoteurs	malaise, alcool, mauvaise appréciation des distances/vitesse, manque de visibilité	non respect de la priorité, alcool/stupéfiants
Motocycles légers	refus de priorité, moto arrêtée de nuit sans éclairage à la sortie d'un virage	dépassement d'un véhicule alors qu'un 2RM arrivait en face, refus de priorité
Motocycles lourds	refus de priorité, contresens, perte de contrôle/non maîtrise, mauvaise appréciation de la situation	refus de priorité

Répartition selon l'âge et le sexe

Victimes en 2RM par âge et par sexe hors-agglomération 2017 - 2021



Les 25-44 ans représentent 45 % des victimes en 2RM : 92 % sont motocyclistes et 8 % sont cyclomotoristes.

Les 18-24 ans représentent 20 % des victimes en 2RM : 82 % sont motocyclistes et 18 % sont cyclomotoristes.

Les hommes sont très majoritairement victimes.

Nota : cf annexe 8 « Carte des accidents mortels des 2RM hors-agglomération hors autoroutes (2017-2021) »

En agglomération hors autoroute

25 % des personnes tuées* en 2RM l'ont été en agglomération hors autoroute.

Parmi les accidents corporels en agglomération hors autoroute, les 2RM représentent 23 % des personnes tuées* (4 % des cyclomotoristes, et 19 % des motocyclistes) ; 20 % des blessés* (7 % des cyclomotristes, et 13 % des motocyclistes).

Le principal facteur d'accident corporel est la vitesse excessive ou inadaptée.

* par rapport à l'ensemble des personnes tuées et blessées.

En agglomération hors autoroute			
2017-2021	Tués	Blessés	Total
Cyclomoteur	3	130	133
Motocycle léger	3	59	62
Motocycle lourd	11	156	167

Sur période 2017-2021 :

- s'agissant des cyclos, excepté en 2020, les accidents corporels et les blessés tendent à augmenter ;
- pour les motos légères les accidents corporels tendent à augmenter ;
- pour les motos lourdes, les chiffres restent relativement stables.

Nota : cf annexe 16 « Tableau des accidents/tués/blessés pour les 2RM en agglomération hors autoroute ».

Les mois d'octobre à décembre concentrent le plus de victimes cyclomotoristes.

Pour les motocyclistes, il s'agit des mois d'avril, juin et octobre.

Le samedi a été le jour où il y a eu le plus de tués. Le jeudi et le vendredi ont été les jours où il y a eu le plus de blessés.

Les accidents se sont essentiellement produits en plein jour (72 %).

21 % des victimes de 2RM se déplaçaient pour un motif professionnel (domicile-travail ou utilisation professionnelle).

Les principaux facteurs d'accident corporel en agglomération impliquant un 2RM sont le non-respect d'une priorité, la vitesse excessive ou inadaptée et l'inattention.

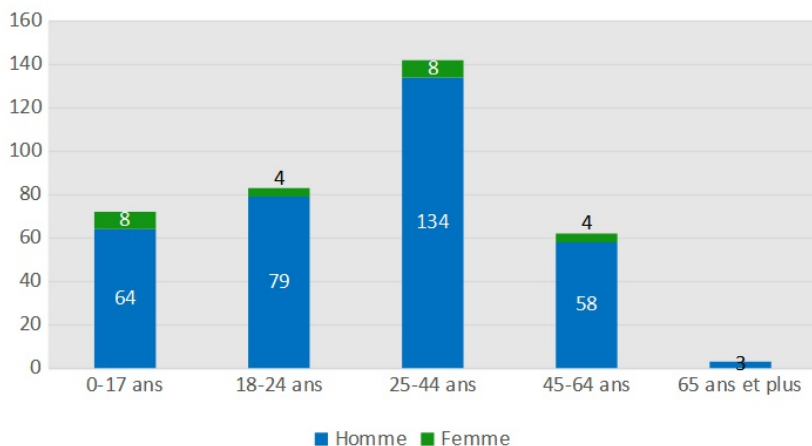
Facteurs et circonstances des accidents mortels en 2RM

Les usagers de 2RM ont été principalement tués lors d'un accident où l'un des usagers impliqués (le conducteur du 2RM ou non) circulait avec une vitesse excessive ou inadaptée.

	Circonstances des accident mortels	
	pour le conducteur du 2 RM	pour le conducteur tiers impliqués
Cyclomoteurs	perte de contrôle, déport	non respect de la priorité
Motocycles légers	refus de priorité, non port du casque, vitesse excessive ou inadaptée	vitesse excessive ou inadaptée,
Motocycles lourds	perte de contrôle/non maîtrise, dépassement, manœuvre d'évitement, franchissement ligne continue	refus de priorité, conducteur déclare ne pas avoir vu le motard

Répartition selon l'âge et le sexe

Victimes en 2RM par âge et par sexe en agglomération 2017 - 2021



Les 25-44 ans représentent 39 % des victimes en 2RM : 76 % sont motocyclistes et 24 % sont cyclomotoristes.

Les 18-24 ans représentent 23 % des victimes en 2RM : 70 % sont motocyclistes et 30 % sont cyclomotoristes.

Les hommes sont très majoritairement victimes.

Nota : cf annexe 9 « Carte des accidents mortels des 2RM en agglomération hors autoroutes (2017-2021) »

Sur autoroute

Les usagers de 2RM ont été principalement tués lors d'un accident où l'un des usagers impliqués (le conducteur du 2RM ou non) circulait avec une vitesse excessive ou inadaptée.

Les 2RM (motocycliste légers et lourds) sont présents dans 21 % des accidents corporels sur autoroute. 5 motards sont décédés sur ce réseau et 234 ont été blessés.

Sur les 5 motards décédés :

- 4 accidents mortels se sont produits de jour et 1 de nuit ;
- 2 accidents mortels ont eu lieu sans tiers impliqués ;
- 2 ont été percutés par un véhicule de tourisme et 1 par un véhicule utilitaire ;
- tous étaient conducteur ;
- tous des hommes ;
- 1 avait entre 18 et 24 ans et 2 avaient entre 25-44 ans et 2 entre 45-64 ans.

Point d'attention sur les 2RM :

74 % des motards tués l'ont été dans une collision avec un autre véhicule.

e - LES JEUNES (18-24 ANS) :

Sur la période 2017-2021, les jeunes de 18-24 ans sont impliqués dans 34 % des accidents corporels*. Ils représentent 19 % des personnes tués* et 19 % des blessés*.

* par rapport à l'ensemble des personnes tuées et blessées.

Les jeunes : 18-24 ans				
	Accidents corporels	Tués	Blessés	Total
2017-2021	1447	65	1119	1184

Hors-agglomération hors autoroute

43 % des accidents corporels où un jeune de 18-24 ans est présent, ont lieu hors-agglomération hors autoroute.

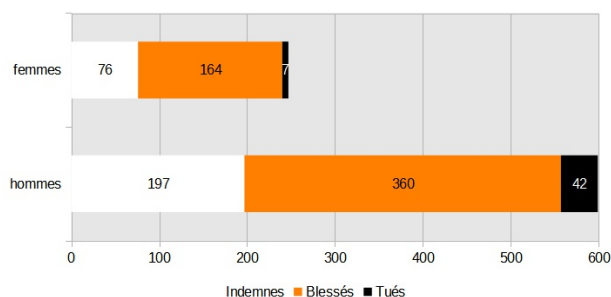
Les accidents corporels impliquant une victime (tué ou blessé) de 18-24 ans se produisent principalement : **hors-intersection (73 %) ; de jour (58 %) , entre le vendredi et le dimanche (51 %) ;**

La tranche horaire la plus concernée est celle entre 16h et 19h.

Répartition des impliqués de 18-24 ans selon le mode et le sexe

Les accidents corporels impliquent majoritairement un jeune de 18-24 ans se déplaçant en véhicule de tourisme.

18-24 ans, selon le sexe, impliqués dans un accident corporel



18-24 ans, selon le mode, impliqués dans un accident corporel

	Tués	Blessés	Indemnes
Piéton	1	10	0
Vélo	0	4	0
Cyclo	0	16	0
Moto	9	64	0
VT	35	395	235
VU	4	19	27
PL/TC	0	7	8
Autres	0	9	3
Total	49	524	273

Focus sur les accidents mortels

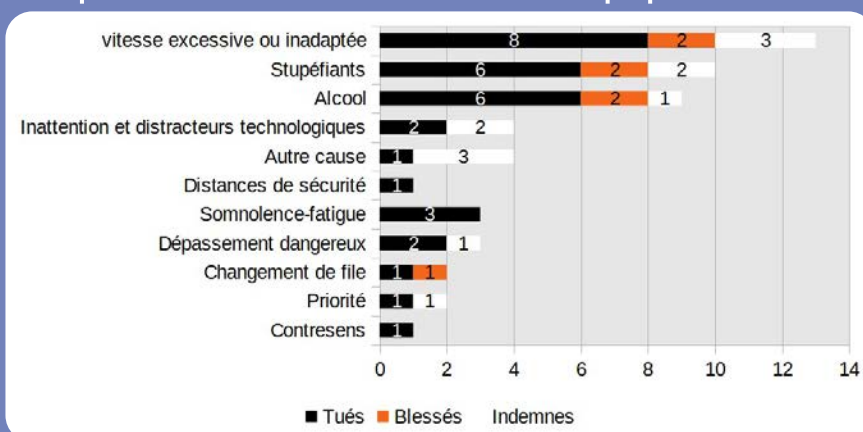
Sur 67 accidents mortels, 21 ont eu lieu sans autre tiers impliqué.

Sur les 49 jeunes de 18-24 ans tués :

- 33 sont conducteurs ;
- 15 sont passagers, soit près de la moitié des tués ;
- 1 est piéton.

« Hors-agglomération hors autoroutes », pour les conducteurs de 18-24 ans, les facteurs principaux d'accident mortel sont les suivants : la vitesse excessive, les stupéfiants et l'alcool.

Facteurs d'accidents présents dans les accidents mortels impliquant un conducteur de 18-24 ans



Zoom sur les victimes collatérales décédées :

Les conducteurs de 18-24 ans peuvent, par leur comportement, être à l'origine d'un accident mortel où une victime tiers est décédée (passager dans leur véhicule, conducteur ou passager d'un autre véhicule, piéton).

Sur la période 2017-2021, hors-agglomération hors autoroute, les conducteurs de 18-24ans (pouvant être blessés, indemnes et parfois tués) étaient concernés par les facteurs suivants :

	Nombre de victimes collatérales
vitesse excessive ou inadaptée	3
Stupéfiants	3
Alcool	3
Autre cause	3
Inattention et distracteurs technologiques	2
Somnolence-fatigue	1
Dépassement dangereux	1
Priorité	1
Changement de file	1

Pour les 2 piétons jeunes impliqués dans 1 accident mortel, il n'y a pas de facteurs connus.

En agglomération hors autoroute

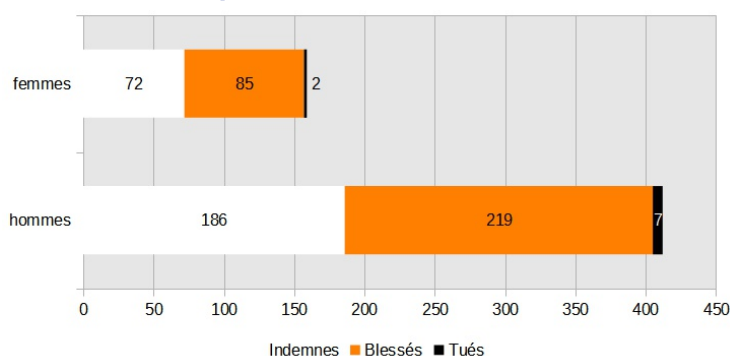
30 % des accidents corporels où un jeune de 18-24 ans est présent, ont lieu en agglomération hors autoroute.

Les accidents corporels impliquant une victime (tué ou blessé) de 18-24 ans ont lieu principalement : de jour (62 %), le samedi et le dimanche (51 %). La tranche horaire la plus concernée est celle entre 16h et 20h.

Répartition des impliqués de 18-24 ans selon le mode et le sexe

Les accidents corporels impliquent majoritairement un jeune de 18-24 ans se déplaçant en véhicule de tourisme. Autant de jeunes de 18-24 ans sont décédés en moto qu'en véhicule de tourisme.

18-24 ans, selon le sexe, impliqués dans un accident corporel



18-24 ans, selon le mode, impliqués dans un accident corporel

	Tués	Blessés	Indemnes
Piéton	1	51	3
EDPm	0	3	0
Vélo	0	11	0
Cyclo	0	25	4
Moto	4	54	7
VT	4	137	209
VU	0	10	24
PL/TC	0	2	6
Autres	0	11	5
Total	9	304	258

Focus sur les accidents mortels

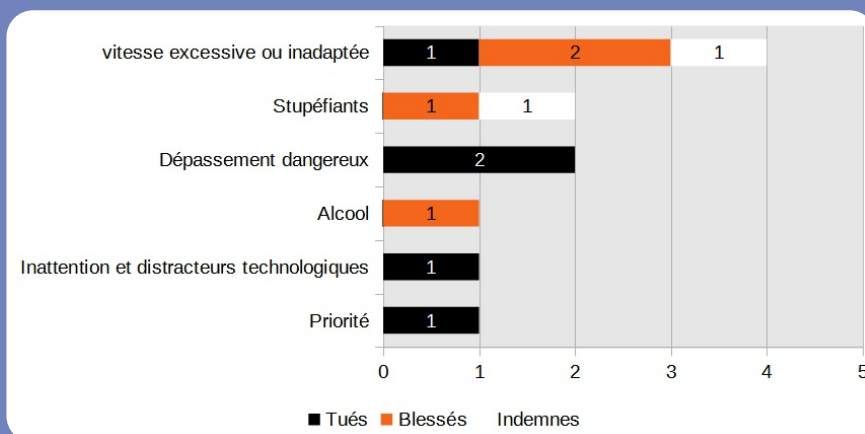
Sur 15 accidents mortels, 4 ont eu lieu sans autre tiers impliqué.

Sur les 9 jeunes de 18-24 ans tués :

- 6 sont conducteurs ;
- 2 sont passagers;
- 1 est piéton.

En agglomération hors autoroutes, pour les conducteurs de 18-24 ans, les facteurs principaux d'accident mortel sont les suivants : la vitesse excessive ou inadaptée, le stupéfiants et le dépassement dangereux.

Facteurs d'accidents présents dans les accidents mortels impliquant un conducteur de 18-24 ans



Zoom sur les victimes collatérales décédées :

Les conducteurs de 18-24 ans peuvent, par leur comportement, être à l'origine d'un accident mortel où une victime tiers est décédée (passager dans leur véhicule, conducteur ou passager d'un autre véhicule, piéton).

Sur la période 2017-2021, en agglomération hors autoroute, les conducteurs de 18-24 ans (pouvant être blessés, indemnes et parfois tués) étaient concernés par les facteurs suivant :

	Nombre de victimes collatérales
vitesse excessive ou inadaptée	2
Stupéfiants	1
Alcool	1

Sur autoroute

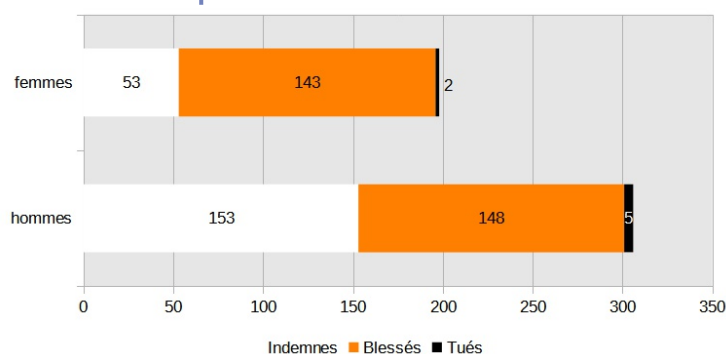
27 % des accidents corporels où un jeune de 18-24 ans est présent, ont lieu sur autoroute.

Les accidents corporels impliquant une victime (tué ou blessé) de 18-24 ans, se produisent principalement : de jour pour les accidents corporels et de nuit pour les accidents mortels, hors intersection.

Répartition des impliqués de 18-24 ans selon le mode et le sexe

Les accidents corporels impliquent majoritairement un jeune de 18-24 ans se déplaçant en véhicule de tourisme. Autant de piétons de 18-24 ans sont décédés qu'en véhicule de tourisme.

18-24 ans, selon le sexe, impliqués dans un accident corporel



18-24 ans, selon le mode, impliqués dans un accident corporel

	Tués	Blessés	Indemnes
Piéton	3	0	4
Cyclo	0	2	0
Moto	1	47	3
VT	3	225	167
VU	0	12	14
PL/TC	0	4	17
Autres	0	1	1
Total	7	291	206

Focus sur les accidents mortels

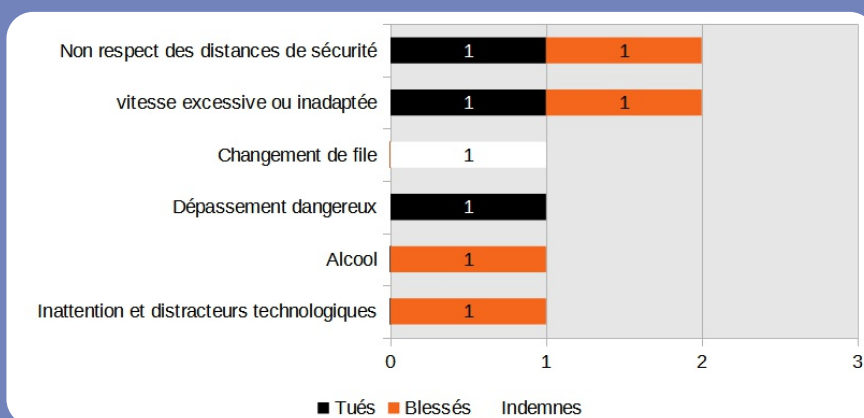
Sur 13 accidents mortels, 2 ont eu lieu sans tiers impliqué.

Sur les 7 jeunes de 18-24 ans tués :

- 2 sont conducteurs ;
- 2 sont passagers;
- 3 sont piétons.

Sur autoroute, pour les conducteurs de 18-24 ans impliqués, les facteurs principaux d'accident mortel sont les suivants: la vitesse excessive ou inadaptée et le non-respect des distances de sécurité.

Facteurs d'accidents présents dans les accidents mortels impliquant un conducteur de 18-24 ans



Zoom sur les victimes collatérales décédées :

Les conducteurs de 18-24 ans peuvent, par leur comportement, être à l'origine d'un accident mortel où une victime tiers est décédée (passager dans leur véhicule, conducteur ou passager d'un autre véhicule, piéton).

Sur autoroute, ces conducteurs de 18-24 ans (pouvant être blessés, indemnes et parfois tués) étaient concernés par les facteurs suivants :

	Nombre de victimes collatérales
vitesse excessive ou inadaptée	1
Alcool	1
Inattention et distracteurs technologiques	1
Non-respect des distances de sécurité	1
Changement de file	1

Parmi les 3 piétons décédés de 18-24 ans sur autoroute :

- le facteur alcool pour un piéton ;
- les facteurs inattention et « autre cause » concernent un conducteur de 18-24 ans présumé responsable ;
- pour le 3ème piéton, aucune cause n'a pu être déterminée.

Nota : cf annexe 10 « Carte des accidents mortels des usagers de 18-24 ans (2017-2021) ».

Point d'attention sur les jeune (18-24 ans) :

- 53 % des conducteurs de 18-24 ans impliqués dans un accident mortel sont décédés ;
- La vitesse excessive et inadaptée est le principal facteur d'accident mortel pour les conducteurs de 18-24 ans impliqués dans un accident mortel.

f - LES SENIORS (65 ANS ET PLUS) :

Sur la période 2017-2021, les seniors de 65 ans et plus sont impliqués dans 15 % des accidents corporels. Ils représentent 21 % des personnes tués et 7 % des blessés.

Les seniors : 65 ans et plus				
	Accidents corporels	Tués	Blessés	Total
2017-2021	624	70	407	477

Hors-agglomération hors autoroute

44 % des accidents corporels où un senior de 65 ans et plus est présent, ont lieu hors-agglomération hors autoroute.

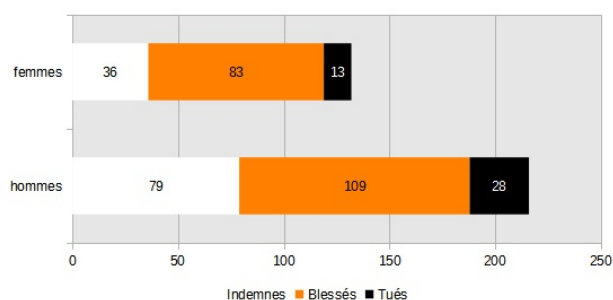
Les accidents corporels impliquant une victime (tué ou blessé) de 65 ans et plus se produisent principalement : **hors-intersection (58 %) ; de jour (81 %).**

Le mercredi est le jour le plus accidentogène pour cette catégorie d'âge. Toutefois, les accidents mortels ont principalement lieu le vendredi et le samedi et se produisent majoritairement entre 16h et 17h.

Répartition des impliqués de 65 ans selon le mode et le sexe

Les accidents corporels impliquent majoritairement un jeune de 18-24 ans se déplaçant en véhicule de tourisme. Autant de piétons de 18-24 ans sont décédés qu'en véhicule de tourisme.

65 ans et plus, selon le sexe, impliqués dans un accident corporel



65 ans et plus, selon le mode, impliqués dans un accident corporel

	Tués	Blessés	Indemnes
Piéton	7	5	0
Vélo	3	17	0
Cyclo	0	1	0
Moto	4	5	1
VT	24	150	106
VU	0	8	5
PL/TC	1	4	1
Autres	2	2	2
Total	41	192	115

Focus sur les accidents mortels

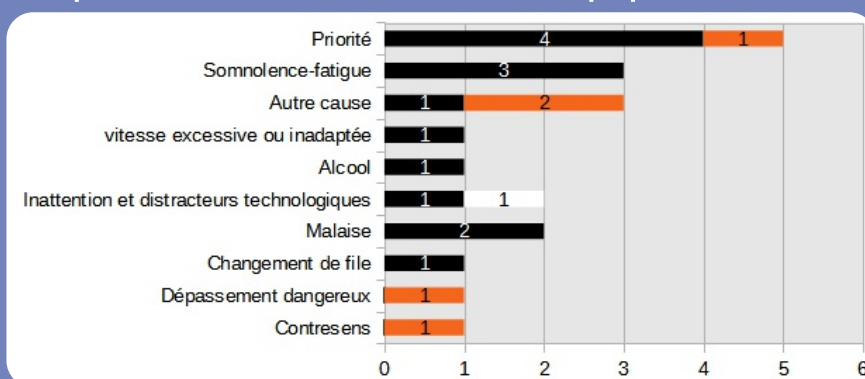
Sur 46 accidents mortels, 6 ont eu lieu sans autre tiers impliqué.

Sur les 41 seniors de 65 ans et plus tués :

- 28 sont conducteurs ;
- 6 sont passagers ;
- 7 sont piétons.

Hors-agglomération hors autoroutes, pour les conducteurs de 65 ans et plus, les facteurs principaux d'accident mortel sont les suivants : le non-respect d'une priorité et la somnolence-fatigue.

Facteurs d'accidents présents dans les accidents mortels impliquant un conducteur de 65 ans et plus



Zoom sur les victimes collatérales décédées :

Les conducteurs de 65 ans et plus peuvent, par leur comportement, être à l'origine d'un accident mortel où une victime tiers est décédée (passager dans leur véhicule, conducteur ou passager d'un autre véhicule, piéton).

Hors-agglomération hors autoroute, ces conducteurs (pouvant être blessés, indemnes et parfois tués) étaient concernés par les facteurs suivant :

Facteur	Nombre de victimes collatérales
Priorité	3
Inattention et distracteurs technologiques	1
Dépassement dangereux	1
Contresens	1
Non-respect des distances de sécurité	1

Facteur d'accident renseigné : un piéton était inattentif en traversant une voie ; un autre s'est fait percuter par un conducteur qui conduisait sous l'emprise de l'alcool et avec une vitesse excessive ou inadaptée.

En-agglomération hors autoroute

43 % des accidents corporels où un senior de 65 ans et plus est présent, ont lieu en agglomération hors autoroute.

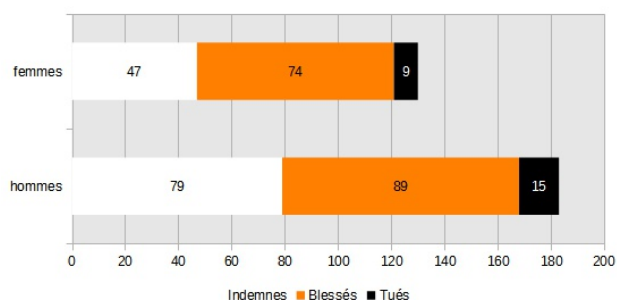
Les accidents corporels impliquant une victime (tué ou blessé) de 65 ans et plus se produisent principalement : **de jour (79 %), hors-intersection (51 %) et le vendredi.**

La tranche horaire la plus concernée est celle entre 15h et 18h.

Répartition des impliqués de 65 ans selon le mode et le sexe

Les seniors de 65 ans et plus se déplaçant à pied sont les plus vulnérables. Les accidents corporels impliquent majoritairement les hommes.

65 ans et plus, selon le sexe, impliqués dans un accident corporel



65 ans et plus, selon le mode, impliqués dans un accident corporel

	Tués	Blessés	Indemnes
Piéton	11	85	2
Vélo	4	18	1
Cyclo	0	1	0
Moto	0	2	0
VT	8	51	112
VU	0	1	7
PL/TC	0	2	2
Autres	1	3	2
Total	24	163	126

Focus sur les accidents mortels

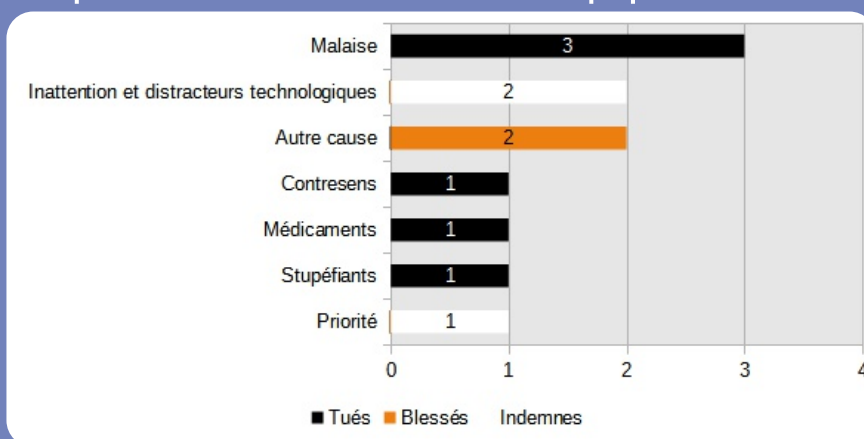
Sur 26 accidents mortels, 2 ont eu lieu sans autre tiers impliqué.

Sur les 24 seniors de 65 ans et plus tués :

- 9 sont conducteurs ;
- 4 sont passagers ;
- 11 sont piétons.

En agglomération hors autoroutes, pour les conducteurs de 65 ans et plus, les principaux facteurs d'accident mortel sont les suivants : le malaise et l'inattention et distracteurs technologiques.

Facteurs d'accidents présents dans les accidents mortels impliquant un conducteur de 65 ans et plus



Zoom sur les victimes collatérales décédées :

Les conducteurs de 65 ans et plus peuvent, par leur comportement, être à l'origine d'un accident mortel où une victime tiers est décédée (passager dans leur véhicule, conducteur ou passager d'un autre véhicule, piéton).

En agglomération hors autoroute, ces conducteurs (pouvant être blessés, indemnes et parfois tués) étaient concernés par les facteurs suivants :

	Nombre de victimes collatérales
Inattention et distracteurs technologiques	2
Stupéfiants	1
Priorité	1
Contresens	1

Pour les 11 piétons seniors impliqués dans 1 accident mortel, il n'y a pas de facteurs connus.

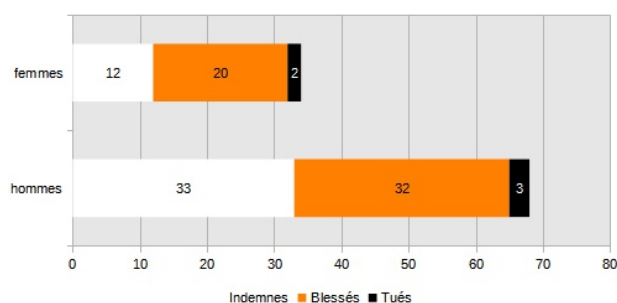
Sur autoroute

13 % des accidents corporels où un senior de 65 ans et plus est présent, ont lieu sur autoroute.

Les accidents corporels impliquant une victime (tué ou blessé) de 65 ans et plus se produisent principalement : **de jour (65 %), hors-intersection (88 %), le lundi et le dimanche.**

Répartition des impliqués de 65 ans selon le mode et le sexe

65 ans et plus, selon le sexe, impliqués dans un accident corporel



65 ans et plus, selon le mode, impliqués dans un accident corporel

	Tués	Blessés	Indemnes
Moto	0	2	0
VT	5	48	43
VU	0	2	0
PL/TC	0	0	2
Total	5	52	45

Focus sur les accidents mortels

Sur 6 accidents mortels, 2 ont eu lieu sans autres tiers impliqués.

Sur les 5 seniors de 65 ans et plus tués : 3 sont conducteurs et 2 sont passagers. Un accident est dû à un malaise du conducteur et le deuxième accident pour « autre cause ».

Nota : cf annexe 11 « Carte des accidents mortels des usagers de 65 ans et plus (2017-2021) ».

Point d'attention sur les seniors (65 ans et plus) :

- 63 % des conducteurs de 65 ans et plus impliqués dans un accident mortel sont décédés ;
- Le non-respect des priorités et le malaise sont les principaux facteurs d'accident mortel pour les conducteurs de 65 ans et plus impliqués dans un accident mortel.

A . SUIVI DES ACTIONS DU DGO PAR ENJEU

Le contexte sanitaire lié à la COVID 19 durant les années 2020 et 2021 a affecté les déplacements selon les confinements ou les restrictions (couvre-feu en soirée ou la nuit, en journée). Il a également impacté la réalisation des actions de sécurité routière qui ont été reportées ou annulées quel que soit l'enjeu concerné.

Le BPDSR a apporté dès que possible, des données de l'accidentalité routière dans les actions, notamment grand public, en établissant des cartes départementales des indicateurs (tués, blessés, catégories d'usagers ou âge des victimes).



* LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL :

Sur la période 2018-2022, cent actions de sécurité routière ont été réalisées.

DOMAINE	ORIENTATION D' ACTIONS	ACTIONS RÉALISÉES
CONNAISSANCE	<p>Améliorer la connaissance sur les accidents de trajet domicile/travail pour inciter les salariés et les entreprises à mieux prendre en compte ce phénomène.</p> <p>Construire une base de données « risques routiers en milieu professionnel » en inscrivant, dans les indicateurs, le nombre moyen de jours d'arrêt pour un accident lié au RRP (en moyenne 77 jours).</p>	<p>Fiabilisation de la base accidents en partenariat avec les gestionnaires de voiries (Conseil Départemental, DiRIF, SANEF et APRR) et les forces de sécurité intérieure selon les indicateurs de l'ONISR.</p>
ÉDUCATION SENSIBILISATION FORMATION INFORMATION	<p>Mobiliser l'ensemble des acteurs, inciter les entreprises à signer l'appel national par le biais d'un forum annuel et faire témoigner les entreprises qui s'engagent pour la sécurité routière de leurs salariés.</p> <p>Recenser les entreprises par secteur d'activités et cibler certains secteurs dans le cadre des différents PDASR.</p> <p>Aider les entreprises à appréhender le risque routier dans le cadre de leur document unique d'évaluation des risques et leur plan de déplacement.</p> <p>Intervenir en amont dans les lycées professionnels et les CFA.</p>	<p>Promotion charte des 7 engagements pour une route plus sûre.</p> <p>Création d'un club Entreprises et Sécurité Routière (ESR) en juillet 2022, premier club employeurs d'Île-de-France.</p> <p>Augmentation du nombre d'actions réalisées en milieu professionnel dont les lycées et les CFA.</p>
CONTRÔLE SANCTION	<p>S'assurer du respect des règles en matière de conduite.</p> <p>S'assurer que les charges transportées ne constituent pas un facteur de risque supplémentaire : arrimage, immobilisation et séparation des charges de l'habitacle.</p>	<p>Lors des différents contrôles réalisés par les forces de sécurité intérieure.</p>

*** LA CONDUITE SOUS L'EMPRISE D'UN ÉTAT ALCOOLIQUE ET/OU STUPÉFIANTS :**

DOMAINE	ORIENTATION D'ACTIONS	ACTIONS RÉALISÉES
CONNAISSANCE	Améliorer la connaissance sur les accidents avec alcool et stupéfiants, en travaillant sur les indicateurs de l'ODSR.	Fiabilisation de la présence du facteur dans les accidents corporels et mortels.
ÉDUCATION SENSIBILISATION FORMATION INFORMATION	<p>Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie, et valoriser le principe du conducteur sobre.</p> <p>Développer une campagne de communication locale sur les risques d'addiction, notamment les stupéfiants.</p> <p>Informers les usagers sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues, en insistant sur les conséquences en termes de responsabilités.</p> <p>Développer les actions de prévention dans les entreprises et les collèges.</p> <p>Promouvoir les partenariats avec les centres et les bureaux d'information jeunesse.</p> <p>Mobiliser les organisateurs de soirée festives (documentation et éthylotests fournis).</p>	<p>Distribution d'éthylotests gratuits lors des interventions sur les différents publics et les festivaliers + documentation.</p> <p>Utilisation du tapis/des lunettes alcool et de la valise doses-bar.</p> <p>Campagnes de communication.</p> <p>Sensibilisation stupéfiants dans le milieu professionnel : PN, GN (convention).</p> <p>Conseiller et accompagner les organisateurs de soirées festives, notamment sur leur responsabilité.</p>
CONTRÔLE SANCTION	<p>S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements de nuit.</p> <p>Favoriser le développement du dispositif de l'éthylotest antidémarrage (EAD).</p> <p>Organiser des contrôles ciblés à la sortie des lieux festifs ou les soirs de fête.</p> <p>Recourir à l'immobilisation ou la confiscation des véhicules des conducteurs en état de conduite sous l'empire d'alcool ou de stupéfiants.</p>	<p>Révision du barème des suspensions administratives ; Proposition de l'EAD sous certaines conditions (4 installateurs agréés).</p> <p>Immobilisations effectives des véhicules en augmentation.</p> <p>Réalisation contrôles ciblés sur les lieux festifs.</p>

DOMAINE	ORIENTATION D' ACTIONS	ACTIONS RÉALISÉES
CONNAISSANCE	<p>Améliorer la précision des données sur l'accidentalité, en particulier lorsque cela sera possible, avec des statistiques sur l'implication des vélos électriques et des nouveaux modes de déplacement.</p> <p>Améliorer l'information des usagers de la route sur les voies dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles non motorisés.</p>	<p>Fiabilisation de la base accidents en partenariat avec les forces de sécurité intérieure.</p> <p>Nouvelle catégorie EDPM courant 2021 dans TRAXy avec effet rétroactif jusqu'à 2018 :</p> <ul style="list-style-type: none">- EDP sans moteur avec piétons ;- EDPM ;- VAE et vélos.
INFRASTRUCTURES	<p>Informers les communes sur leurs obligations relatives au plan d'accessibilité de la voirie.</p> <p>Communiquer sur les itinéraires des pistes cyclables et améliorer leur entretien.</p> <p>Inciter les établissements scolaires à prévoir des points d'accueil pour les vélos.</p>	<p>La DDT est en charge de la promotion du plan vélo. Le Conseil Départemental est acteur de la politique de développement du vélo sur le département.</p>
ÉDUCATION SENSIBILISATION FORMATION INFORMATION	<p>Sensibiliser les élèves de collège, qui sont réellement confrontés à l'enjeu. Impliquer davantage les bureaux de la vie scolaire.</p> <p>Organiser la distribution, à la rentrée scolaire, d'une carte retraçant les voies cyclables, et proposer une action de révision du matériel utilisé par les collégiens pour se déplacer.</p>	<p>Actions de sensibilisation réalisées et/ou financées via les PDASR.</p>

*** LES DEUX-ROUES MOTORISÉS :**

DOMAINE	ORIENTATION D' ACTIONS	ACTIONS RÉALISÉES
CONNAISSANCE	<p>Améliorer la précision des données sur l'accidentalité, notamment sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la configuration des accidents (2RM seul ou choc avec un autre usager et notamment un VL) ; - la part des usagers de 2RM responsables de l'accident ; - la répartition des accidents selon la luminosité, en faisant le ratio du nombre d'accidents la nuit par rapport au nombre d'accidents 2RM. 	<p>Fiabilisation de la base accidents en partenariat avec les forces de sécurité intérieure</p>
ÉDUCATION SENSIBILISATION FORMATION INFORMATION	<p>Recréer un réseau de partenaires (fédération, concessionnaires, assurances, auto-écoles, équipementiers, etc). Organiser des rallyes pédagogiques en s'appuyant sur les forces de l'ordre. Proposer des reprises de guidon pour les jeunes pratiquants, ou ceux qui se remettent à la pratique de la moto. Envisager une action de grande ampleur avec l'association « Attitude Prévention » qui intervient sur piste avec les élèves de 14 ans et plus, notamment lors des Rencontres de la Sécurité 2019. Développer des structures intermédiaires pour conduire des actions itinérantes tout au long de l'année. Promouvoir l'importance du port des équipements de protection obligatoires et facultatifs. Repréciser la communication sur les règles relatives à l'inter-file.</p>	<p>Réseau en cours de développement.</p> <p>Partenariat avec GPAM pour promouvoir le gilet Airbag à prix attractif tout public et auto-écoles.</p> <p>Action assurance prévention en septembre 2021 au Mée-sur-Seine pour les collèges de la CAMVS.</p> <p>5 journées de sensibilisations 2RM par an, dont une journée motarde & responsable (depuis 2021).</p> <p>Nouvelle expérimentation et modalités CIF – 8 panneaux installés avec un financement national.</p>
CONTRÔLE SANCTION	<p>Poursuivre le rappel des règles de sécurité et de prudence spécifiques lors des contrôles routiers.</p>	<p>Réalisation de contrôles ciblés.</p>

DOMAINE	ORIENTATION D' ACTIONS	ACTIONS RÉALISÉES
CONNAISSANCE	Améliorer la précision des données sur l'accidentalité, notamment les facteurs d'accidents.	Fiabilisation de la base accidents en partenariat avec les forces de sécurité intérieure
INFRASTRUCTURES	Améliorer l'infrastructure aux abords des établissements scolaires pour favoriser les "déposes minutes" sécurisés.	
ÉDUCATION SENSIBILISATION FORMATION INFORMATION	<p>Améliorer la sensibilisation à la sécurité routière dans les collèges (distribution des livrets publiés par le Département, par les principaux de collège et sollicitation de l'association Prévention routière subventionnée par le Conseil départemental pour animer des séances de sensibilisation dans les collèges).</p> <p>Organiser une semaine de la sécurité routière au collège et/ou au lycée. Afin de toucher les jeunes comme les seniors, les collégiens pourraient être invités à venir accompagnés d'un senior de leur entourage. Des jeunes victimes d'accidents de la route pourraient aussi être invitées à intervenir.</p> <p>Poursuivre le travail de mobilisation des référents sécurité routière pour favoriser les échanges d'informations.</p> <p>S'appuyer sur des partenaires en contact avec les jeunes pour diffuser des messages de prévention.</p>	<p>Semaine sécurité routière au collège à Crécy-la-Chapelle.</p> <p>Le Conseil Départemental sensibilise les collégiens à l'aide des livrets ASSR et "Bien circuler à vélo". Il conventionne avec l'association "Prévention Routière" pour rappeler la réglementation et les règles de circulation, d'équipements à vélo en vue du passage des ASSR.</p> <p>Réseau des référents sécurité routière mis à jour quotidiennement lors du congrès des maires.</p> <p>Travail avec la DSDEN/ porteurs de projets.</p> <p>Forums avec présence stand SR (CIJ, BIJ).</p> <p>Actions avec les étudiants (ASAS Melun, IUT Sénart/Fontainebleau.</p>
CONTRÔLE SANCTION	S'assurer du respect des règles de circulation aux abords des établissements accueillant des jeunes et du port des équipements de sécurité (casques et lumières pour les vélos, brassards réfléchissants)	Réalisation de contrôles ciblés.

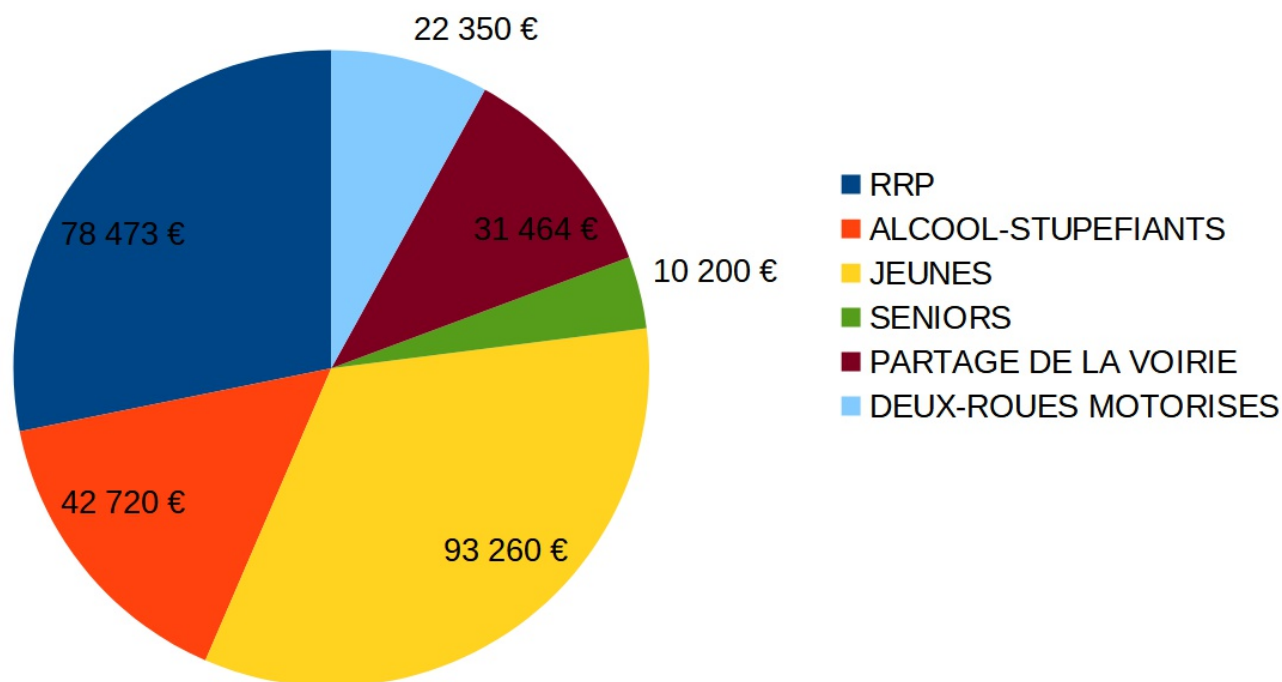
DOMAINE	ORIENTATION D' ACTIONS	ACTIONS RÉALISÉES
CONNAISSANCE	Améliorer la précision des données sur l'accidentalité, notamment les facteurs d'accidents (ne pas tenir compte uniquement des impliqués, mais aussi des causes)	Fiabilisation de la base accidents en partenariat avec les forces de sécurité intérieure
ÉDUCATION SENSIBILISATION FORMATION INFORMATION	<p>Mener des actions de communication auprès des partenaires en contact avec les seniors, afin de diffuser des messages de prévention routière régulièrement : caisses de retraite, centres communaux d'action sociale et mairies, clubs seniors, assurances, associations, université inter-âges, etc.</p> <p>Introduire des évènements relatifs à la sécurité routière lors de la « semaine bleue », début octobre.</p> <p>Multiplier les actions, notamment en organisant des conférences animées par le corps médical, dans le but d'expliquer aux seniors les effets de l'âge sur les capacités à conduire en toute sécurité.</p> <p>Mener des actions de communication à destination des médias et des familles, notamment axées sur les erreurs de priorités.</p>	Contacts avec les CCAS ou les associations de certaines communes, pour des actions dans le cadre de la semaine bleue ou en dehors de cette semaine : audits de conduite, remise à niveau code de la route, code intergénérationnel.
CONTRÔLE SANCTION	Rappeler les règles de sécurité et de prudence spécifiques lors des contrôles routiers	Réalisation de contrôles ciblés.

B . UTILISATION DES CRÉDITS AFFECTÉS PAR ENJEU

Le bureau de la politique départementale de sécurité routière (BPDSR) participe, aux travers de subventions attribuées à des porteurs de projets, à la réalisation d'actions de sensibilisation, qui doivent répondre au minimum à un des enjeux du DGO 208-2022.

Chaque année, un appel à projets est réalisé. Les porteurs de projets déposent leur dossier, depuis 2021, via une démarche simplifiée. Une commission se réunit alors pour étudier les dossiers présentés.

Répartition des subventions par enjeux 2018 - 2022



Le BPDSR réalise également en régie des actions de sensibilisation grâce à la mobilisation des Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) et à du matériel appartenant à la coordination.

Au cours de la période du DGO 2018-2022, le BPDSR a participé ou organisé 213 actions de sensibilisation à la sécurité routière. 209 actions ont bénéficié d'une subvention pour un montant total de 278 467 € sur la période de 5 ans.

ACTIONS FINANCÉES 2018 - 2022	ACTIONS FINANCÉES 2018 - 2022	ACTIONS RÉALISÉES PAR LA BPDSR 2018 - 2022	TOTAL
RRP	34	67	101
Alcool et stupéfiants	32	13	45
Jeunes	100	49	149
Seniors	9	15	24
Partages de la voirie	22	43	65
2 roues motorisés	12	26	38
Total	209	213	422

* AUTRES DÉPENSES :

	TOTAL 2018 - 2022
FRAIS IDSR	11 131 €
ETHYLO + ÉTALONNAGE	11 489 €
COMMUNICATION	100 473 €
GOODIES	84 117 €
FRAIS ACTION REPAS	10 059 €
FRAIS ACTION AUTRES	55 862 €

Un plan de communication a été mis en place chaque année avec un média, afin de publier, soit dans la presse locale, soit sur un journal dématérialisé des articles ou des visuels, sur les enjeux du département et selon l'accidentalité.



IV LES ENJEUX ET ORIENTATIONS POUR 2023-2027

A . LES ENJEUX PRIORITAIRES

Les enjeux stratégiques qui ressortent pour le département, se découpent en quatre enjeux nationaux :

- Le risque routier professionnel concernant les trajets domicile-travail et les trajets de mission ;
- Les conduites à risques : on retrouve les facteurs vitesse, l'alcool, stupéfiants, non-respect des priorités et distracteurs présents dans les accidents corporels ou mortels ;
- Les mobilités douces incluent les piétons, les engins de déplacements sans et avec moteur, les vélos dont les vélos à assistance électrique ;
- Les deux-roues motorisés.

Deux enjeux locaux ont également été retenus pour notre département au vu de leur représentation dans les accidents corporels et mortels :

- Les jeunes ;
- Les seniors.

B . LES ORIENTATIONS

* LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

DOMAINE	ORIENTATION D' ACTIONS
CONNAISSANCE	Continuer la fiabilisation des données concernant les accidents de trajet domicile/travail pour inciter les salariés et les entreprises à mieux prendre en compte ce phénomène.
ÉDUCATION SENSIBILISATION FORMATION INFORMATION	Inciter les entreprises à signer l'appel national des 7 engagements pour une route plus sûre (Limiter aux cas d'urgence les conversations téléphoniques au volant ; Prescrire la sobriété sur la route ; Exiger le port de la ceinture de sécurité ; Ne pas accepter le dépassement des vitesses autorisées ; Intégrer des moments de repos dans le calcul des temps de trajet ; Favoriser la formation à la sécurité routière ; Encourager les conducteurs de deux-roues et les cyclistes à mieux s'équiper). Continuer de développer et de promouvoir le club ESR77 (Club Entreprises et Sécurité Routière). Valoriser les entreprises et les collectivités locales qui s'engagent pour la sécurité routière. Faire connaître aux chefs d'entreprises, aux collectivités locales, les leviers existants en matière de sensibilisation et sur leurs responsabilités. Intervenir en amont dans les lycées professionnels et les CFA
CONTRÔLE SANCTION	S'assurer du respect des règles en matière de conduite. S'assurer que les charges transportées ne constituent pas un facteur de risque supplémentaire : arrimage, immobilisation et séparation des charges de l'habitacle.

* LES CONDUITES À RISQUES : VITESSE, ALCOOL, STUPÉFIANTS, NON-RESPECT DES PRIORITÉS ET DISTRACTEURS

DOMAINE	ORIENTATION D' ACTIONS
CONNAISSANCE	Continuer la fiabilisation des accidents avec un ou plusieurs des facteurs vitesse, alcool, stupéfiants, non-respect des priorités et distracteurs.
ÉDUCATION SENSIBILISATION FORMATION INFORMATION	<p>Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie, et valoriser le principe du conducteur sobre.</p> <p>Développer une campagne de communication locale sur les risques d'addiction, notamment les stupéfiants.</p> <p>Informers les usagers sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues, en insistant sur les conséquences en termes de responsabilités.</p> <p>Mobiliser les organisateurs de soirée festives (documentation et éthylotests fournis).</p> <p>Sensibiliser les témoins, les proches sur leur implication face à des comportements déviants : vitesse inadaptée ou excessive, utilisation du téléphone, etc.</p> <p>Communiquer sur les responsabilités en cas d'immobilisation des véhicules, sur les infractions entraînant le retrait de permis (infraction téléphone+infraction connexe).</p> <p>Développer les actions de prévention dans les collèges, lycées et universités concernant les risques liés à l'alcool, les stupéfiants, la vitesse et les distracteurs.</p> <p>Promouvoir l'application « mode conduite » de la Délégation à la Sécurité Routière (DSR).</p>
CONTRÔLE SANCTION	<p>S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements de nuit.</p> <p>Favoriser le développement du dispositif de l'éthylotest antidémarrage (EAD).</p> <p>Organiser des contrôles ciblés à la sortie des lieux festifs ou les soirs de fête.</p> <p>Recourir à l'immobilisation ou la confiscation des véhicules des conducteurs en état de conduite sous l'empire d'alcool ou de stupéfiants.</p>

* LES MOBILITÉS DOUCES :

DOMAINE	ORIENTATION D' ACTIONS
CONNAISSANCE	Continuer de fiabiliser les données sur l'accidentalité, avec des statistiques sur l'implication des vélos électriques et des nouveaux modes de déplacement.
ÉDUCATION SENSIBILISATION FORMATION INFORMATION	Sensibiliser les élèves de collège, qui sont réellement confrontés à l'enjeu. Impliquer davantage les bureaux de la vie scolaire. Promouvoir le partage de la route et la cohabitation des différents modes de déplacement. Sensibiliser à l'importance des équipements de protection individuelle et de visibilité, à l'entretien du véhicule. Informers sur la réglementation en vigueur pour ces nouveaux modes de déplacement, notamment l'obligation de la responsabilité civile circulation, l'âge d'utilisation pour les EDPM. Communiquer sur la mobilité « sournoise » des mobilités douces.
CONTRÔLE SANCTION	Poursuivre le rappel des règles de sécurité et de prudence spécifiques lors des contrôles routiers.

* LES DEUX-ROUES MOTORISÉS :

DOMAINE	ORIENTATION D' ACTIONS
CONNAISSANCE	Continuer la fiabilisation des données sur l'accidentalité 2RM
ÉDUCATION SENSIBILISATION FORMATION INFORMATION	Proposer des journées de sensibilisation pour les jeunes pratiquants, ou ceux qui se remettent à la pratique de la moto ainsi qu'un nouveau format d'une demi-journée pour les conducteurs plus expérimentés. Envisager une action de grande ampleur avec l'association « Assurance Prévention » qui intervient sur piste avec les élèves de 14 ans et plus, notamment comme en 2021. Proposer une sensibilisation au risque de la conduite 2RM auprès des collégiens avec des cascadeurs mettant en situation un accident scooter/voiture jusqu'à l'évacuation de la victime. Développer le partenariat avec les équipementiers. Promouvoir l'importance du port des équipements de protection obligatoires et facultatifs. Continuer la promotion du gilet Airbag à moto, notamment auprès des établissements d'enseignement de la conduite motocycliste. Repréciser la communication sur les règles relatives à l'inter-file.
CONTRÔLE SANCTION	Poursuivre le rappel des règles de sécurité et de prudence spécifiques lors des contrôles routiers.

* LES JEUNES :

DOMAINE	ORIENTATION D' ACTIONS
CONNAISSANCE	Continuer la fiabilisation des données sur l'accidentalité, notamment les facteurs d'accidents.
ÉDUCATION SENSIBILISATION FORMATION INFORMATION	Améliorer la sensibilisation à la sécurité routière dans les collèges (distribution des livrets publiés par le Département, par les principaux de collège). Poursuivre le travail de mobilisation des référents sécurité routière pour favoriser les échanges d'informations. S'appuyer sur des partenaires en contact avec les jeunes pour diffuser des messages de prévention (rappel des principales règles de circulation) et sur le risque routier des jeunes. Développer les partenariats avec les bureaux des étudiants. Continuer le partenariat avec l'Éducation Nationale.
CONTRÔLE SANCTION	S'assurer du respect des règles de circulation aux abords des établissements accueillant des jeunes, et du port des équipements de sécurité (casques et lumières pour les vélos, brassards réfléchissants).

* LES SENIORS :

DOMAINE	ORIENTATION D' ACTIONS
CONNAISSANCE	Continuer la fiabilisation des données sur l'accidentalité, notamment les facteurs d'accidents.
ÉDUCATION SENSIBILISATION FORMATION INFORMATION	Mener des actions de communication auprès des partenaires en contact avec les seniors, afin de diffuser des messages de prévention routière. Introduire des événements relatifs à la sécurité routière lors de la « semaine bleue », début octobre. Valoriser et développer l'idée de formation continue par le biais d'audit de conduite et de révision du code de la route. Mener des actions de communication à destination des médias et des familles.
CONTRÔLE SANCTION	Rappeler les règles de sécurité et de prudence spécifiques lors des contrôles routiers.

Un suivi annuel de l'accidentalité sera fait par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR) selon les enjeux du DGO, en et hors agglomération, et sur autoroute. Les indicateurs seront en autres, le nombre de tués par enjeu, le nombre d'accidents corporels par enjeu, la répartition des impliqués et les classes d'âge dans les accidents mortels et corporels, l'étude des causes des accidents.

L'ODSR communique les données de l'accidentalité sur le site internet de la préfecture.

Le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) est un document annuel qui rassemble les différentes actions programmées d'éducation, de prévention, de formation, de contrôle et de communication en matière de sécurité routière dans le département. Le PDASR est la déclinaison opérationnelle du DGO.

Préalablement à la rédaction du PDASR, une réunion sera organisée avec les partenaires locaux de sécurité routière afin de dresser le bilan de l'année écoulée et de revoir, si nécessaire, les orientations d'actions retenues.

Conception et réalisation
Cabinet du préfet de Seine-et-Marne
Bureau de la Politique Départementale de Sécurité Routière
Observatoire Départemental




**PRÉFET
DE SEINE-ET-MARNE**


*Liberté
Égalité
Fraternité*


Lionel BEFFRE
Préfet de Seine-et-Marne

**seine
&marne**
LE DÉPARTEMENT


Jean-François PARIGI
Président du conseil départemental de Seine-et-Marne




Guy GEOFFROY
Président de l'association des maires et présidents
d'intercommunalité de Seine-et-Marne




François DEYSSON
Président de l'association des maires ruraux
de Seine-et-Marne



**MINISTÈRE
DE LA JUSTICE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*


Jean-Baptiste BLADIER
Procureur de Meaux



**MINISTÈRE
DE LA JUSTICE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*


Jean-Michel BOURLÈS
Procureur de Melun



**MINISTÈRE
DE LA JUSTICE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*


Arnaud FAUGERE
Procureur de Fontainebleau