

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS DU VAL-DE-MARNE



**2023
2027** —

PRÉFACE



Sophie THIBAUT
Préfète du Val-de-Marne

La sécurité routière est une des politiques publiques prioritaires de l'État. Elle vise à réduire l'accidentalité sur les routes et diminuer ainsi le nombre de personnes tuées ou blessées chaque année.

Sa mise en œuvre a permis de réduire fortement le nombre de morts sur les routes, passant de 18000 décès par an en 1972 à 3260 cinquante ans plus tard.

Le nombre de morts sur la route demeure trop élevé cependant, avec la persistance de comportements irresponsables et à risques (vitesse excessive, alcool, stupéfiants, stupéfiants et téléphone au volant, etc.).

Le Val-de-Marne a connu 21 accidents mortels en 2022, soit autant de familles endeuillées. Ce chiffre est en baisse sur les dernières années (27 en 2019 et 24 en 2021) et il convient de poursuivre les efforts engagés.

Les accidents concernent tous les moyens de transport mais la part des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, deux-roues motorisés et trottinette électrique) reste très importante parmi les victimes. Les usagers vulnérables représentent ainsi 75 % des décès (15 sur les 21 personnes tuées en 2022) dont 9 piétons.

Au niveau local, la problématique de sécurité routière est de la responsabilité du préfet de département, qui s'appuie notamment sur son cabinet, les forces de l'ordre en lien avec la préfecture de police et l'Unité départementale de la Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports. L'efficacité de cette politique repose également sur

l'engagement de nombreux autres acteurs : collectivités territoriales, Éducation nationale, associations, entreprises, etc.

Le présent document général d'orientation (DGO) pour la sécurité routière 2023-2027 est la feuille de route de l'ensemble des acteurs de notre département qui interviennent pour garantir la sécurité à nos concitoyens sur les routes. Il repose sur trois volets :

- un volet prévention décliné chaque année dans les plans départementaux d'action et de sécurité routière (PDASR) qui organise et finance des actions déclinant les priorités du DGO ;
- un volet répression avec les actions de contrôle mises en œuvre par l'État ;
- un volet communication pour rappeler que chaque citoyen est responsable de soi-même et de ses proches.

Ce document s'appuie sur un état des lieux approfondi de l'accidentalité et de ses particularités départementales afin de cerner au plus près les besoins de notre territoire.

Quatre priorités sont retenues conformément aux orientations nationales :

- les deux-roues motorisés ;
- les conduites à risque ;
- les nouveaux modes de déplacement urbains (dits de mobilité douce) ;
- le risque routier professionnel.

Je souhaite que ce nouveau document serve de base à nos actions en faveur de la sécurité routière pour les cinq prochaines années et permette de faire reculer les comportements dangereux sur les routes et ainsi l'insécurité routière dans le Val-de-Marne.

Sophie THIBAUT

SOMMAIRE

Préface	2
Table des matières	3
PRINCIPES D'ELABORATION	4
CONTEXTE LOCAL	5
1. Les caractéristiques du département du Val-de-Marne	5
2. Le réseau routier	6
EVOLUTION ET TENDANCES DE L'ACCIDENTOLOGIE	8
1. Au plan national	8
2. Dans le Val-de-Marne	10
BILAN DES ACTIONS DE PREVENTION	15
1. Nombre d'actions menées par les partenaires	15
2. Actions des services de l'Etat et des IDSR	16
3. Bilan des actions menées conformément aux enjeux prioritaires et enseignements tirés par les intervenants	18
LES ACTIONS DE LUTTE CONTRE LES INFRACTIONS	20
1. Les contrôles routiers effectués par les forces de l'ordre	20
2. Le contrôle automatisé	20
LES ORIENTATIONS D' ACTIONS POUR 2023-2027	22
1. Enjeu des deux-roues motorisés	22
2. Enjeu des conduites à risques	24
3. Enjeu des nouveaux modes de mobilité	25
4. Enjeu du risque routier professionnel	26
LE SUIVI ET L'ÉVALUATION DU DGO	27
GLOSSAIRE	28

PRINCIPES D'ÉLABORATION

Durant le second semestre 2022, trois groupes de travail ont été mis en place par le chef du service éducation et sécurité routière de la DRIEAT, et une séance de restitution a eu lieu en vue d'élaborer le nouveau DGO :

- le premier groupe s'est consacré à l'enjeu des deux roues motorisés et notamment des rodéos urbains. Y ont participé la Direction de l'Ordre Public et de la Circulation (DOPC), les Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière (IDSR), des exploitants de moto-écoles, et les associations Wimoov et Vigi2R ;
- le deuxième groupe a travaillé autour de la question des publics vulnérables et notamment des piétons-cyclistes. Il a réuni le conseil départemental du Val-de-Marne, la commune de l'Haÿ-les-Roses, des IDSR, l'association Génération Sécurité Routière et le bureau de la réglementation et de la sécurité routière de la préfecture ;
- le troisième groupe de travail a porté sur les enjeux liés aux conduites addictives et aux risques professionnels. En parallèle les IDSR ont été réunis pour une réflexion partagée sur les enjeux identifiés dans le Val-de-Marne.

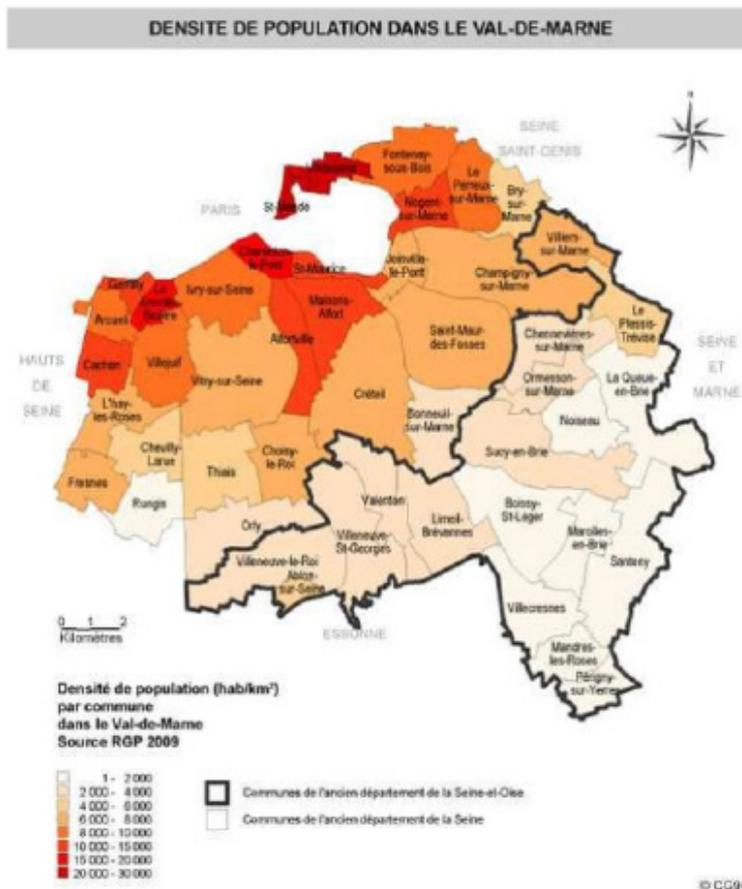
Ces séances de travail ont permis d'échanger avec l'ensemble des partenaires locaux sur l'accidentalité et les enjeux qui en découlent. Elles ont aussi permis de se mobiliser collectivement autour d'orientations et de projets départementaux déclinés de manière opérationnelle dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

Un état des lieux approfondi de l'accidentologie a été réalisé. En outre, un travail a été engagé par le cabinet de la préfète sur l'impulsion de Mme Rattinavelou stagiaire de l'INSP et M. Bollengier de la DRIEAT avec l'association des maires du Val-de-Marne pour identifier les bonnes pratiques émanant des communes. De même, des liens ont été noués avec le Parquet pour élaborer une stratégie commune en matière de lutte contre les infractions. La préfète a présidé un État-major de sécurité dédié à la sécurité routière pour partager sur le bilan et les perspectives avec le Parquet et les forces de l'ordre.

Le présent DGO a été élaboré à partir de l'état des lieux de l'accidentologie dans le département, en s'appuyant sur les données chiffrées de l'ONISR pour la période 2017-2022. Par ailleurs, un bilan des actions de prévention et de répression a été établi. Ces deux exercices ont permis d'identifier les enjeux prioritaires départementaux de la sécurité routière et de déterminer ensuite les orientations d'actions pour la période 2023-2027.

CONTEXTE LOCAL

1. Les caractéristiques du département du Val-de-Marne



Données géographiques

Le Val-de-Marne est un département récent créé par la loi du 10 juillet 1964. D'une superficie de 244 km² au sud-est de Paris, il est composé de 47 communes.

Aujourd'hui 4ème département le plus dense de France, le Val-de-Marne compte plus de 1,4 million d'habitants.

Au 1er janvier 2022, la population officiellement recensée s'établit à 1 407 124 habitants.

Répartition par sexe et âge (en %) au 1 ^{er} janvier 2020 Données provisoires	Paris	Seine-et-Marne	Yvelines	Essonne	Hauts-de-Seine	Seine-Saint-Denis	Val-de-Marne	Val-d'Oise	Île-de-France	France métropolitaine
Total hommes	47,0	48,5	48,5	48,9	47,5	49,3	48,1	48,3	48,2	48,4
Total femmes	53,0	51,5	51,5	51,1	52,5	50,7	51,9	51,7	51,8	51,6
moins de 20 ans	18,9	27,5	26,6	27,3	24,4	29,0	25,6	28,6	25,6	23,7
de 20 à 24 ans	8,0	5,8	5,4	6,3	6,3	6,3	6,6	6,0	6,4	5,6
de 25 à 29 ans	10,0	5,8	5,5	6,2	7,1	7,0	6,8	6,1	7,0	5,5
de 30 à 39 ans	15,5	13,5	12,7	13,3	15,0	15,3	14,3	14,0	14,3	12,4
de 40 à 49 ans	12,9	13,8	14,0	13,6	14,1	13,8	13,5	13,5	13,6	12,8
de 50 à 59 ans	12,1	13,0	13,3	12,9	12,5	11,8	12,7	12,4	12,5	13,1
de 60 à 74 ans	14,5	14,0	14,5	13,4	13,1	11,7	13,4	13,3	13,5	17,2
de 75 ans ou plus	8,1	6,5	8,1	7,1	7,6	5,0	7,1	6,0	7,0	9,6

Source : Insee - Estimations de population. Données actualisées au 14 janvier 2021.

Les communes les plus peuplées du département sont :

Communes	Nombre d'habitants
Vitry-sur-Seine	95 510
Créteil	93 246
Champigny-sur-Marne	76 990
Saint-Maur-des-Fossés	74 976
Ivry-sur-Seine	63 748
Maisons-Alfort	56 483
Villejuif	55 208
Fontenay-sous-Bois	52 008

Le réseau routier

Le réseau routier français est géré par différents acteurs, responsables de l'entretien, de l'exploitation, ou de la sécurité des différents types de routes.

Répartition des acteurs par type de route

Les voies communales, qui relèvent des communes. C'est le conseil municipal de la commune concernée qui prend les décisions concernant la construction, l'entretien, les travaux.

Les routes départementales, qui relèvent des conseils départementaux qui prennent les décisions concernant les routes départementales se situant sur leur territoire.

Les routes nationales. Elles sont reconnaissables à leurs bornes kilométriques rouges et leur nom commence par N (N7, N21, etc.). Elles appartiennent à l'État. Les services routiers de l'État sont chargés de leur gestion, de l'étude et de la réalisation des projets neufs de routes nationales.

Les autoroutes non concédées. Il s'agit des autoroutes sans péage. Elles appartiennent à l'État. Les services routiers de l'État sont également chargés de leur gestion.

Les autoroutes concédées. Il s'agit des autoroutes à péage. Elles appartiennent à l'État qui en confie, pour une durée déterminée, le financement, la construction, l'entretien et l'exploitation à des sociétés concessionnaires d'autoroutes en contrepartie de la perception d'un péage.

Le réseau routier du Val de Marne compte 2 444 km de voirie, se répartissant entre :

- 1 943 km de voies communales ;
- 422 km de routes départementales ;
- 79 km de routes relevant du réseau national et se répartissant en 52 km d'autoroutes et 27 km de routes nationales.

La direction des routes d'Île-de-France (DIRIF) est le service public des autoroutes et routes nationales en Île-de-France. Elle a vocation à permettre de faciliter les déplacements régionaux, nationaux et internationaux sur le réseau routier national dans la région capitale.

Service déconcentré du ministère chargé des transports, la DIRIF est placée au sein de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT) d'Île-de-France.

La DIRIF a pour mission:

- d'exploiter le réseau routier national pour assurer le meilleur service aux usagers : sécuriser les usagers et les intervenants sur la route lors d'accidents ou pour permettre des travaux, optimiser les conditions de sécurité dans les tunnels, viabiliser l'accès au réseau en cas de neige ou verglas ;
- d'entretenir pour prolonger la durée de vie de l'infrastructure : rénover les chaussées, maintenir les équipements de la route, surveiller et entretenir les ouvrages d'art, veiller à la bonne visibilité ;
- de moderniser pour adapter la route aux évolutions sociales, technologiques et territoriales : aménager le réseau, protéger les riverains, développer les nouveaux usages de la route, accompagner les porteurs de projets.

ÉVOLUTION ET TENDANCES DE L'ACCIDENTOLOGIE

1. Au plan national

Le bilan 2021 dressé par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) fait état de 3 219 tués sur l'ensemble du territoire national, soit une baisse de 8 % par rapport à 2019 et de 70 826 blessés, soit une baisse de 5 % par rapport à 2019.

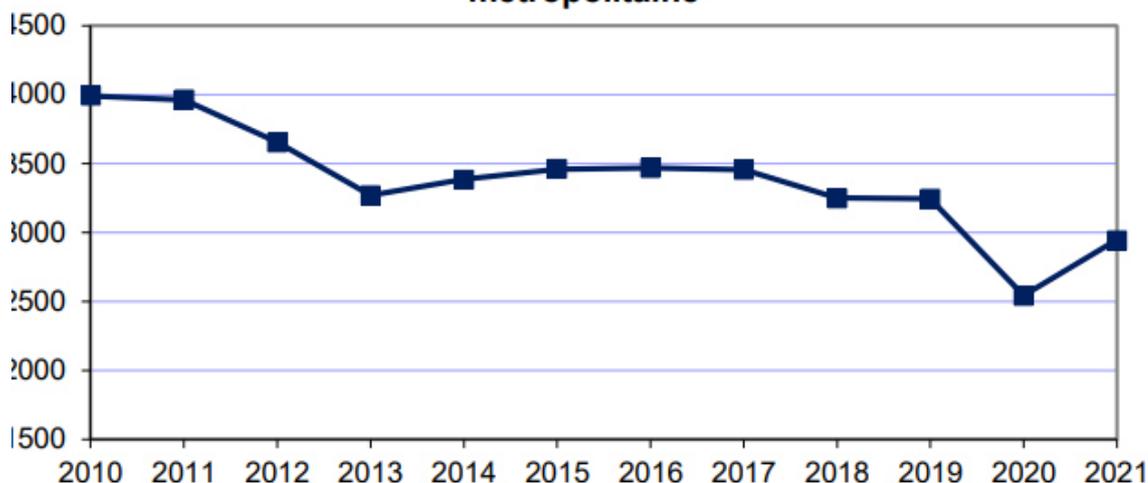
Le nombre des accidents corporels baisse de - 4 % et le nombre de blessés de - 5 % entre 2019 et 2021.

78 % des tués et 82 % des conducteurs impliqués dans les accidents mortels sont des hommes.

1 177 personnes sont décédées dans des accidents sans tiers impliqué dont 736 automobilistes, 248 usagers de deux-roues motorisés, 78 usagers de véhicules utilitaires, et 73 cyclistes.



Evolution de la mortalité routière annuelle en France métropolitaine



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine.



Focus sur les piétons

En agglomération, le nombre de blessés piétons est beaucoup plus important que hors agglomération, il baisse en 2021 quelle que soit la tranche d'âge ; mais plus fortement chez les plus de 25 ans. Cette baisse s'observe également sur le nombre de tués en agglomération alors que sur les routes hors agglomération le nombre de tués de 55 ans ou plus augmente (+ 6 %). Le nombre de piétons tués est, proportionnellement au nombre de blessés, plus élevé (1 tué pour 5 blessés) hors agglomération qu'en agglomération (1 tué pour 27 blessés).

La mortalité piétonne (414 tués) est en baisse (- 14 %) par rapport à 2019. Plus de la moitié de ces victimes sont chaque année les seniors de 65 ans ou plus.

300 piétons sont décédés en agglomération (56 % dans un choc contre un véhicule de tourisme et 25 % contre un véhicule utilitaire ou un poids lourd). 82 piétons sont décédés sur les routes hors agglomération, percutés pour 72 % d'entre eux par un véhicule de tourisme, et pour 23 % par un véhicule lourd. 32 piétons sont décédés sur autoroute.

La mortalité des piétons sur autoroute baisse le plus fortement parmi les usagers de 25-34 ans (- 23 %) et de 75 ans ou plus (- 16 %), manifestement en grande partie du fait du couvre-feu au premier semestre 2021. Cependant, en 2021, les taux de décès rapportés à leur population restent les plus importants après les 18-24 ans (94 tués par million d'habitants) : 53 tués par million d'habitants de 25-34 ans et 71 tués par million d'habitants de 75 ans ou plus. La moyenne sur la France métropolitaine est de 45 tués par million d'habitants.

En 2021, la mortalité des enfants ou adolescents de moins de 18 ans est en hausse par rapport à 2019 (+ 22 %), essentiellement en véhicule de tourisme hors agglomération et en mode « doux » (piéton, trottinettes, vélo) en agglomération.



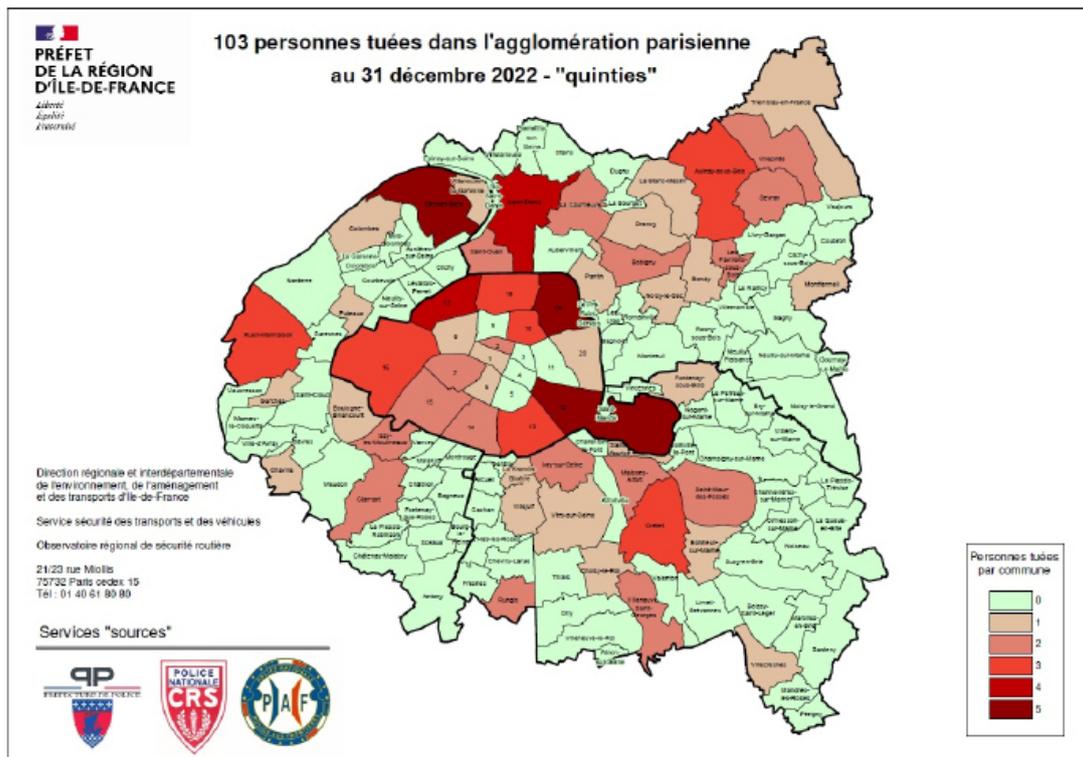
Focus sur les cyclistes et les trottinettes

Avec une accélération du développement de la pratique cycliste suite à la pandémie, l'accidentalité cycliste augmente : 227 tués en 2021, soit 40 tués de plus qu'en 2019. 130 cyclistes sont décédés hors agglomération (soit + 37 % pour une augmentation de la pratique de +14 %) ; 97 cyclistes se sont tués en agglomération (soit + 7 % pour une augmentation de la pratique de + 31 % selon la Plateforme nationale qui est un outil de mutualisation des données de fréquentations cyclables administrée par l'association Vélo & Territoires).

En 2021, 24 utilisateurs d'engin de déplacement personnel motorisé (EDPM) ont été tués (14 de plus qu'en 2019), et le nombre de blessés est passé de 553 à 1 360, soit près de 3 fois plus (99 % en agglomération).

2. Dans le Val-de-Marne

21 personnes ont été tuées en 2022 dans le Val-de-Marne (-3 comparé à 2021).



Les données principales de l'accidentologie routière dans le département présentent l'évolution suivante entre 2017 et 2022 :

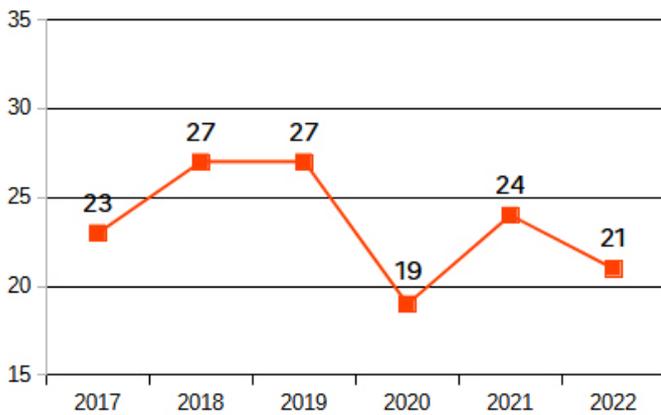
- S'agissant des tués et des blessés

Année	Tués	Blessés
2017	23	3175
2018	27	3017
2019	27	3119
2020	19	2478
2021	24	2996
2022	21	2674

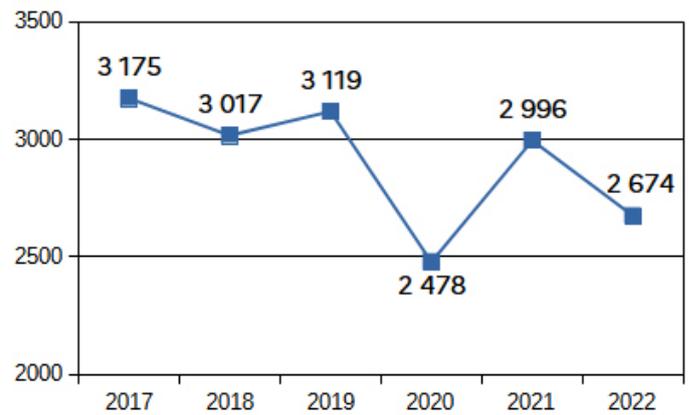
Entre 2017 et 2022, le nombre de personnes tuées a baissé de 9 %.

Le nombre de blessés est également en baisse, notamment celui des personnes blessées qui ont fait l'objet d'une hospitalisation.

Les tués



Les blessés

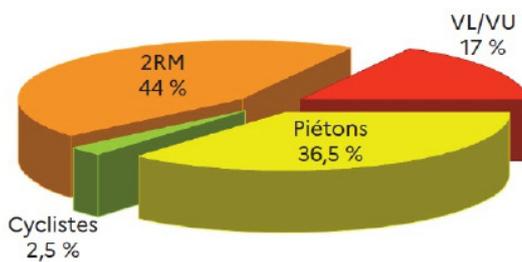


Observatoire départemental de sécurité routière du Val-de-Marne (DRIEAT)

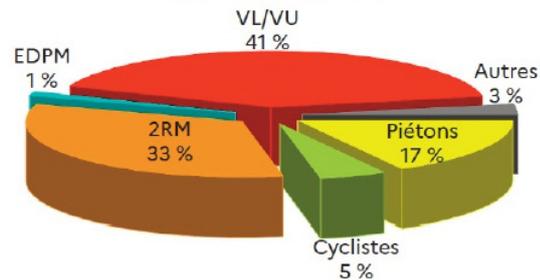
L'année 2020 est atypique, les restrictions de circulation ayant influé sur le trafic et en conséquence sur le nombre des accidents.

• S'agissant des catégories d'usagers concernés

Tués par catégories d'usagers entre 2017 et 2021



Blessés par catégories d'usagers entre 2017 et 2021



Légende :

VL : véhicules légers

VU : véhicules utilitaires

EDPM : engins de déplacement personnel motorisés

44% des personnes tuées entre 2017 et 2021 étaient conducteurs de deux roues-moto. 38 % des personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur ayant fait usage de stupéfiants.

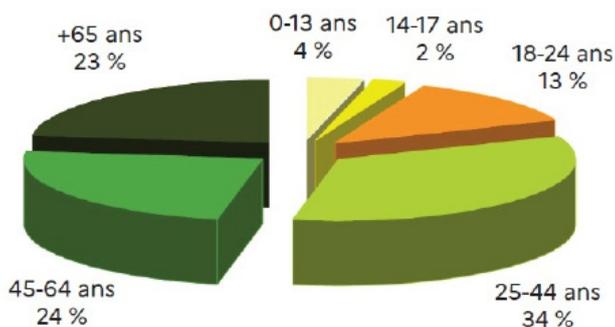
Le bilan de l'accidentologie sur la période 2017-2021 confirme une surreprésentation des usagers vulnérables que sont les 2RM et les piétons, soit plus de 80 % du total s'agissant des tués et 56 % des blessés.

Année	Piétons	2RM	VL	Cyclistes	Autres
2017	21,7 %	56,5 %	21,7 %	-	-
2018	59 %	26 %	7 %	7 %	-
2019	30 %	52 %	18 %	-	-
2020	37 %	52 %	11 %	-	-
2021	33 %	38 %	25 %	4 %	-
2022	52 %	14 %	14 %	10 %	10 %

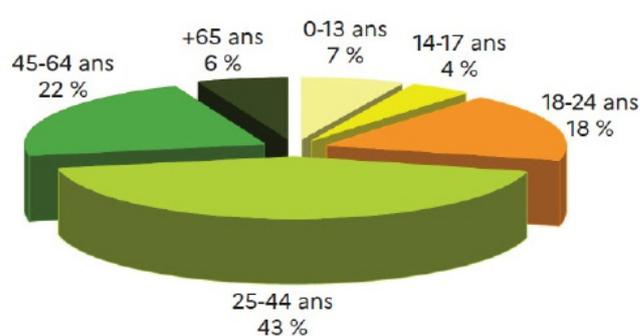
Les usagers les plus touchés sont les 2RM qui constituent le public le plus vulnérable, représentant à eux seuls près de 40 % des tués (en moyenne sur 6 ans).

• S'agissant des classes d'âge des usagers impliqués

Tués par Classes d'Âge entre 2017 et 2021



Blessés par Classes d'Âge entre 2017 et 2021

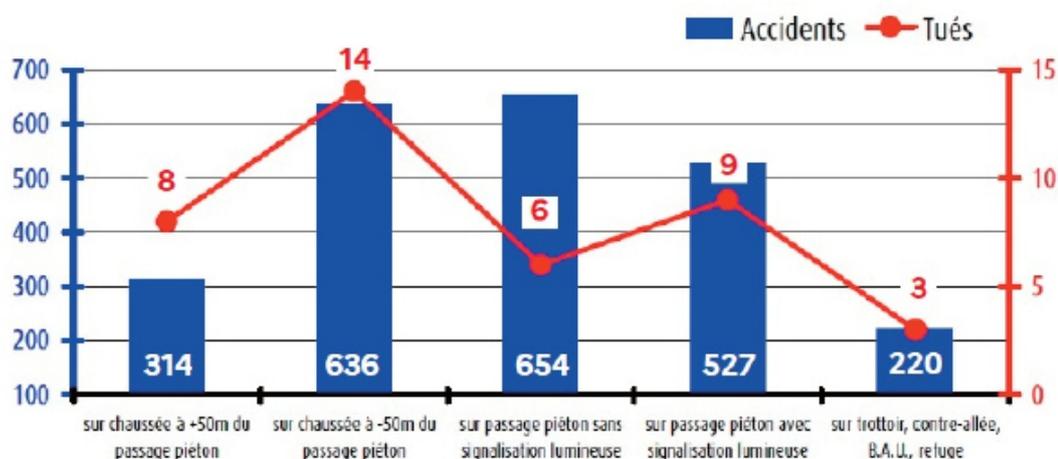


Observatoire départemental de sécurité routière du Val-de-Marne (DRIEAT)

La classe d'âge la plus touchée est celle des 25-44ans, suivie par les 45-64 ans (les personnes en âge de travailler). Le plus grand nombre de blessés se retrouve parmi les 25-44 ans.

• S'agissant des circonstances des accidents de piétons

Le graphique ci-dessous précise le nombre d'accidents impliquant un piéton et le nombre de piétons tués en fonction de la localisation du piéton.

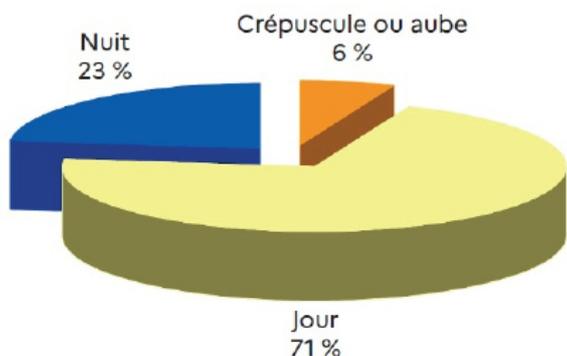


Source : Observatoire départemental de sécurité routière du Val-de-Marne (DRIEAT)

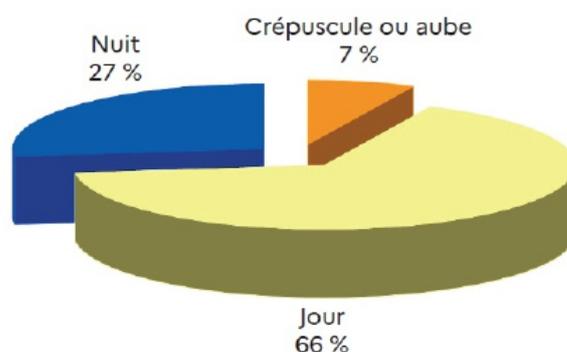
Ces données montrent que des accidents surviennent en proportion importante sur un passage piétons ou à proximité immédiate. Le comportement des usagers impliqués constitue ainsi un facteur déterminant de ces accidents.

Cependant, les accidents survenant en dehors des passages piétons sont comparativement plus graves et occasionnent plus fréquemment le décès du piéton concerné.

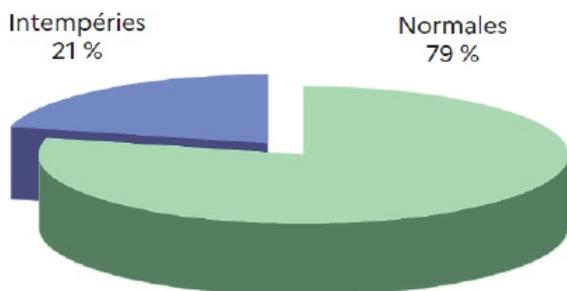
Accidents des piétons selon la luminosité entre 2017 et 2021



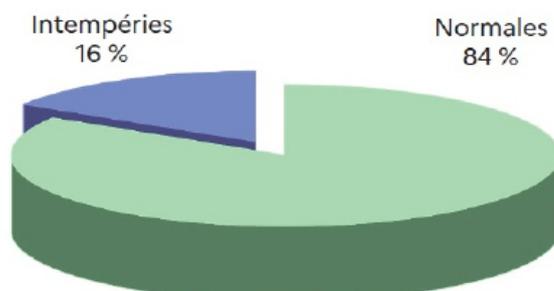
Accidents des 2RM selon la luminosité entre 2017 et 2021



Accidents des piétons selon les conditions atmosphériques entre 2017 et 2021



Accidents des 2RM selon les conditions atmosphériques entre 2017 et 2021

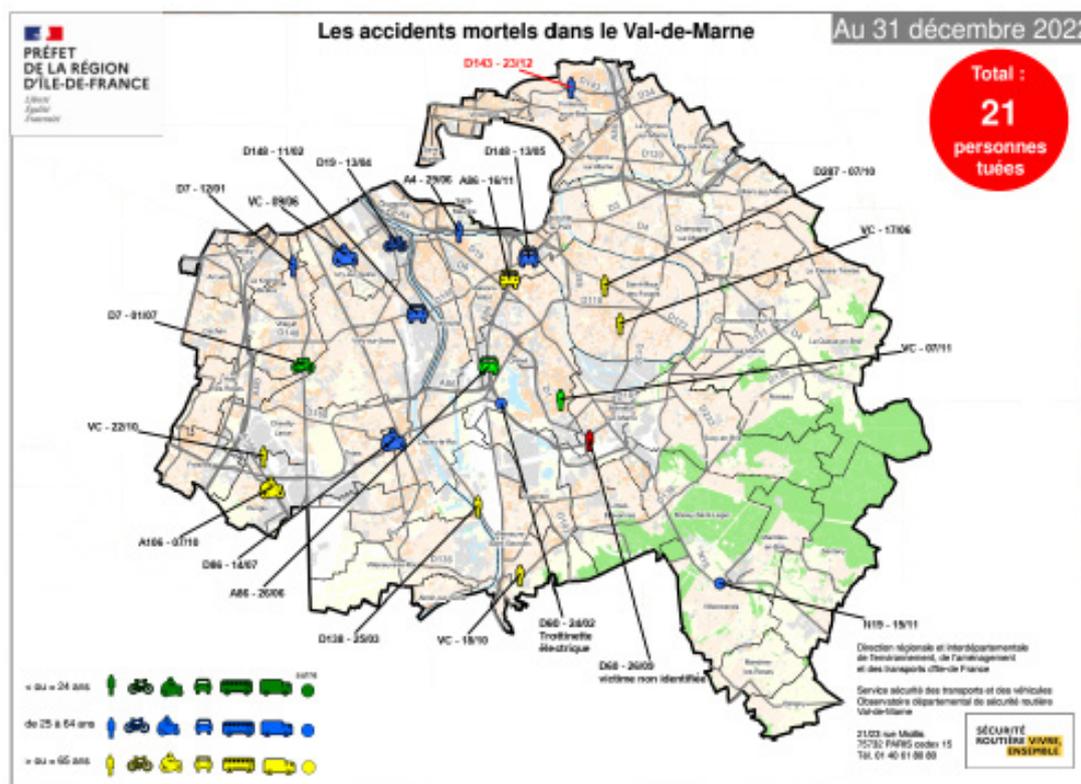
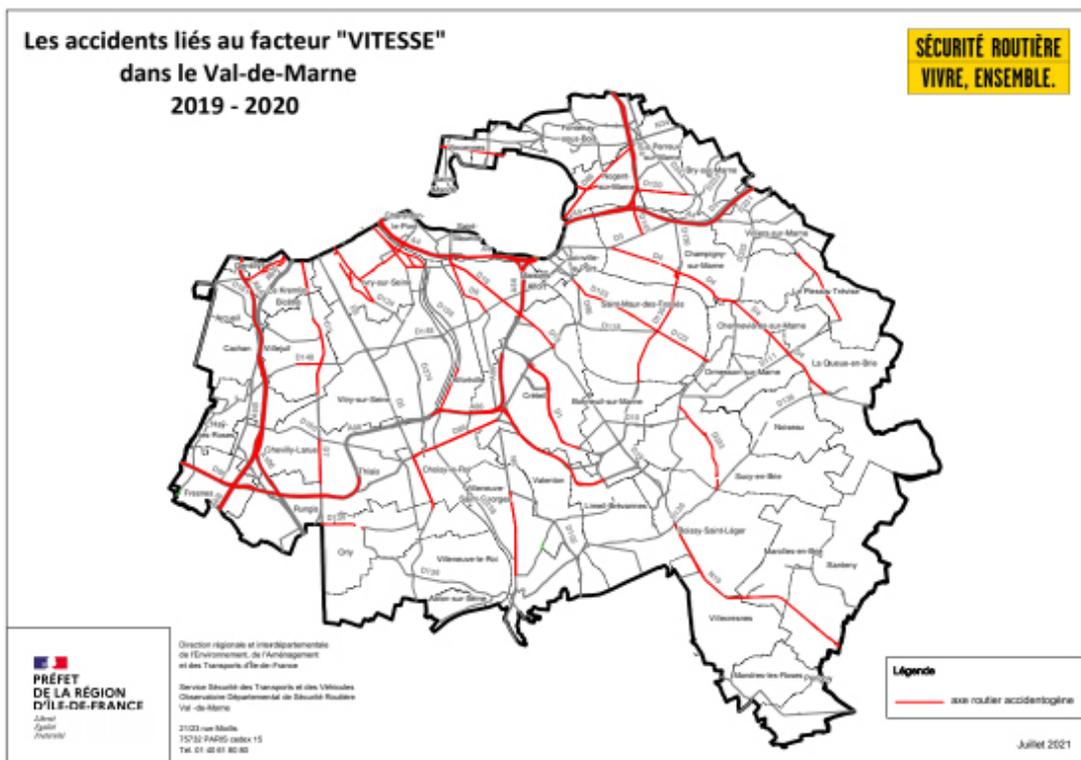


Source : Observatoire départemental de sécurité routière du Val-de-Marne (DRIEAT)

- S'agissant des causes présumées des accidents mortels

Parmi les circonstances observées au cours de la période 2017-2021, les causes principales et récurrentes sont l'imprudence, l'inattention, le défaut de maîtrise du véhicule. Le non respect des règles de circulation (refus de priorité, signalisation) des prises de risques (vitesse excessive ou inadaptée) et la consommation de produits psycho-actifs sont une autre série de causes.

- Cartographie de l'accidentologie dans le Val-de-Marne



BILAN DES ACTIONS DE PREVENTION

Le bilan des actions prévention de sécurité routière est établi à partir des opérations mises en œuvre dans le cadre des plans départementaux annuels de sécurité routière (PDASR) au cours de la période 2018-2022.

Quatre enjeux majeurs avaient été identifiés lors des travaux conduits en 2017 pour concevoir le précédent DGO : le risque routier professionnel, les conduites addictives, les usagers vulnérables (piétons, cyclistes) et les deux-roues motorisés.

Cette période a été fortement marquée, à partir de 2020, par l'impact de la crise sanitaire qui a compliqué, voire entraîné, l'annulation de nombreuses actions de prévention prévues dans les plans départementaux d'actions relatives à la sécurité routière en 2020 et 2021.

1. Nombre d'actions menées par les partenaires

Le partenariat entre l'ensemble des acteurs de la sécurité routière, en particulier la mobilisation des associations et des communes soutenues par l'État, s'est traduit par la réalisation de près de 290 actions dans le cadre des PDASR au cours de la période 2018-2022.

Le détail, par porteur d'actions, est présenté dans le tableau suivant. Le nombre de partenaires est resté stable entre 2018 et 2022 : 12 communes et 8 associations en moyenne participent de manière récurrente aux PDASR.

Porteur d'actions	Nombre d'actions menées					Total
	2018	2019	2020	2021	2022	
ÉTAT	37	28	12	12	19	108
COMMUNES	23	24	6	17	10	80
ASSOCIATIONS	24	20	16	21	20	101
TOTAL	84	72	34	50	49	289

Il convient de souligner la participation récurrente et fidèle de professionnels de la conduite tels l'AFTRAL et d'associations (Wimoov, Secur Action, GSR et Vigi2R) lors des villages sécurité routière. Cela permet de diversifier les propositions d'ateliers et de faire passer les messages de prévention sur les risques auxquels les usagers vulnérables sont exposés, en particulier les publics plus jeunes.

Entre 2018 et 2022, les PDASR successifs se sont attachés à encourager et soutenir les actions de prévention en faveur des usagers vulnérables.

La part des actions traitant de l'enjeu piétons et deux-roues motorisés est ainsi prépondérante (deux tiers d'entre elles), témoignant de l'implication des partenaires, des attentes des usagers et de la pertinence des actions proposées.

Parmi les 4 enjeux val-de-marnais, la part des actions de prévention consacrées aux usagers vulnérables reste prédominante.

Le traitement des enjeux se présente comme suit pour la période 2018-2022 :

Enjeu	2RM	Piétons-cyclistes	Conduites addictives	Risque routier professionnel
Nombre d'actions	147	173	65	48
Part du total en %	34	40	15	11

L'enjeu « risque professionnel » reste en marge des actions réalisées, avec toutefois le partenariat noué avec la MSA qui a permis d'organiser une journée de sensibilisation visant les salariés du monde agricole et hippique en mars 2022.

En dehors de l'aspect quantitatif, il convient de développer la prévention en fonction des nouveaux modes de déplacement et donc d'utilisateurs qui utilisent les engins de déplacement personnel motorisé, au premier rang desquels la trottinette électrique. Cela suppose à la fois de cibler les publics à sensibiliser et également de mettre en place des outils de sensibilisation adaptés.

2. Actions des services de l'État et des IDSR

Au cours des cinq dernières années, l'implication des services de l'État (coordination sécurité routière comprenant les Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière (IDSR) dont le nombre est passé de 7 à 11 et la CTCSR 94 de la Direction de l'Ordre Public et de la Circulation) se traduit par la participation continue aux actions pour atteindre le public le plus large possible, en particulier dans les établissements scolaires et en entreprises.

81 actions ont été réalisées dans le 1er degré en 2022, soit 5220 élèves sensibilisés, 24 actions en 2022 dans le 2d degré soit 3680 collégiens sensibilisés et 220 adultes sensibilisés en milieu professionnel (actions engagées sur 3 sites). La CTCSR engage aussi des actions évènementielles de prévention (4 évènements en 2022 soit 1230 adultes sensibilisés).

Il est à noter une implication forte de la CTCSR 94 en dépit de la crise sanitaire. Son professionnalisme et sa maîtrise des consignes sanitaires lui ont permis de maintenir un nombre minimum d'actions.

Focus sur les villages sécurité routière

Ces opérations permettent de réunir plusieurs intervenants sur des sujets complémentaires concernant les usagers vulnérables. À titre d'exemple, lors des 3 villages organisés à Villejuif, Cachan et Ivry-sur-Seine en 2018, les ateliers ont permis de sensibiliser aux dangers liés aux angles morts des poids-lourds, à la maîtrise requise d'un véhicule, aux règles de circulation, aux conséquences de l'usage d'un smartphone dans la rue ou à celles d'un accident sans équipement et sans assurance.

Les villages sécurité routière sont généralement destinés à un jeune public scolaire qui apprécie les mises en situation proposées par les ateliers. Ils sont préparés en coordination étroite avec la commune accueillant le village. Ils permettent de sensibiliser environ 200 jeunes par jour.



3. Bilan des actions menées conformément aux enjeux prioritaires et enseignements tirés par les intervenants

Bilan

• Sur l'enjeu du risque professionnel

35 actions ont été menées par la DOPC, en partenariat avec la MSA et l'association VIAMOBILITE. (Ex : intervention à destination des salariés de VEOLIA, intervention auprès des salariés d'un ESAT.) Les messages ont essentiellement porté sur les risques liés aux gestes et postures professionnels, le trajet (montée/descente des véhicules, chargement/déchargement du matériel), l'importance des équipements de protection individuelle (EPI), la sécurisation des zones de travail, le respect des temps de conduite et de repos, la visibilité, les risques liés à la surcharge et aux conduites addictives (dont l'usage du smartphone).

• Sur l'enjeu des conduites addictives

55 actions ont été organisées par la DOPC, des associations comme la Maison commune des addictions, troubles mentaux et de la santé 94 (MCATMS), AVENIR SANTE, des communes comme Charenton-le-Pont. Exemple : campagne annuelle de sensibilisation « monte ta soirée » à destination des étudiants et des salariés.

• Sur l'enjeu piétons-cyclistes

122 actions ont été organisées par la DOPC, des associations comme Wimoov, GSR et des communes comme Cachan et Choisy-le-Roi.

À titre d'exemples : alternatives-flash à la sanction, villages sécurité routière avec ateliers d'exercices pratiques, permis piétons.

Tous les publics étaient visés, toutes tranches d'âges confondues. Les messages ont essentiellement porté sur les risques liés aux déplacements à pied, la surexposition aux accidents des personnes vulnérables (seniors), la nécessaire vigilance avant de

traverser la chaussée et le respect des règles de circulation.

• Sur l'enjeu 2RM

121 actions ont été organisées par la DOPC, des associations comme Wimoov, Secur Action, Vigi2R et des communes dont Saint Maur-des-Fossés et Villeneuve-le-Roi. Exemples : alternatives à la sanction, opération « reprise de guidon », formation au permis « apprenti motocycliste » dit AM (permettant aux personnes âgées de 14 ans ou plus de conduire un cyclomoteur ou un quadricycle léger à moteur (quad ou voiturette), stage d'initiation à la conduite d'un kart, villages sécurité routière avec ateliers d'exercices pratiques.

Les utilisateurs de trottinettes électriques, nouveaux EDPM (engin de déplacement personnel motorisé), ont été ciblés par ces actions. Les messages ont essentiellement porté sur les risques liés aux déplacements en 2RM, la surexposition aux accidents, la nécessité de bien s'équiper, de respecter le code de la route et de bannir les conduites addictives.

Les enseignements tirés

- **favoriser le dialogue** entre le jeune public (les mineurs) et les acteurs de prévention afin de rendre les messages audibles et efficaces ;
- **actualiser les supports** de communication existants et les adapter au contexte local pour mobiliser les parties prenantes ;
- **trouver des ambassadeurs** de la sécurité routière en dehors des institutionnels estampillés comme tels ;
- **s'appuyer sur des événements sportifs, culturels ou musicaux** et des personnalités pour faire passer les messages de sécurité routière ;
- **développer la conscience des risques encourus** sans moralisation et valoriser les bonnes pratiques ;
- **informer par tout moyen de communication** les usagers des règles de circulation nées des nouvelles pratiques, et notamment de la réglementation relative aux trotti-

-nettes électriques. (Décrets du 23 octobre 2019 relatif aux EDP et du 14 janvier 2022) ;

- **sensibiliser les publics vulnérables** que sont les piétons et cyclistes, et ce dès le plus jeune âge jusqu'aux seniors en mobilisant structures familiales et institutionnelles (établissements scolaires, centres communaux d'action sociale) ;

- **concevoir une véritable doctrine**, visant à harmoniser les pratiques à destination des piétons ;

- **mettre en cohérence les aménagements de voirie** avec le développement de la pratique du vélo sachant que la moitié des 47 communes du Val-de-Marne mettent actuellement en place un plan de déplacement vélo ;

- **intégrer dans les prochaines actions, la perspective de la mise en service des nombreuses gares du Grand Paris Express** qui va générer de nouveaux modes de déplacement et un nombre accru de voyageurs au niveau des 17 pôles d'échanges multimodaux ;

- **créer un annuaire des acteurs départementaux** de la sécurité routière ;

- **diversifier le cercle des partenaires** en s'appuyant sur de nouveaux réseaux au contact des publics prioritaires identifiés et notamment :

- pour les jeunes : les établissements d'enseignement professionnel (CFA et lycées professionnels) dans un département où les actions de prévention touchent aujourd'hui principalement les publics au sein des établissements scolaires généralistes et des universités ;

- pour les seniors : les professionnels de santé (infirmiers, médecins, pharmaciens), les services des CCAS et les clubs du troisième âge pour servir de relais à la diffusion de l'information sur les risques liés à la conduite et à l'usage de la rue ;

- pour le monde de l'entreprise dans un département marqué à la fois par la place du secteur des transports et de la logistique et par la part importante des trajets pendulaires entre domicile et travail pour développer au-delà des seules entreprises de transport, la prise en compte du risque routier en s'appuyant sur les chambres consulaires,

les branches professionnelles et les clubs d'entreprises ;

- pour les usagers de deux roues motorisés, développer les liens avec les acteurs de cette filière et notamment les vendeurs de cycles et les fédérations d'usagers pour renforcer les vecteurs de communication en direction de ce public très spécifique.

- **structurer la communauté locale de sécurité routière** dans un département où le partenariat actuel repose essentiellement sur des habitudes de travail ou des initiatives ponctuelles. Afin de consolider et démultiplier les effets de ces partenariats, l'objectif sur la période du DGO est de :

- redynamiser le dispositif des IDSR en réunissant au moins trois fois par an le réseau départemental pour favoriser les échanges et faire émerger de nouvelles initiatives ;

- formaliser l'engagement des collectivités locales en matière de sécurité routière en systématisant la désignation au sein des conseils municipaux d'un correspondant sécurité routière et en faisant de ce réseau un lieu d'échanges et de transposition des bonnes pratiques ;

- structurer les relations avec le monde de l'entreprise en s'appuyant sur le noyau des entreprises impliquées dans la prévention du risque routier pour leurs salariés (Société générale, ADP etc.) pour développer un club des entreprises engagées pour la sécurité routière.

LE PLAN DÉPARTEMENTAL DE CONTRÔLES ROUTIERS ET D'ACTIONS DE LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

1. Les contrôles routiers mobiles effectués par les forces de l'ordre

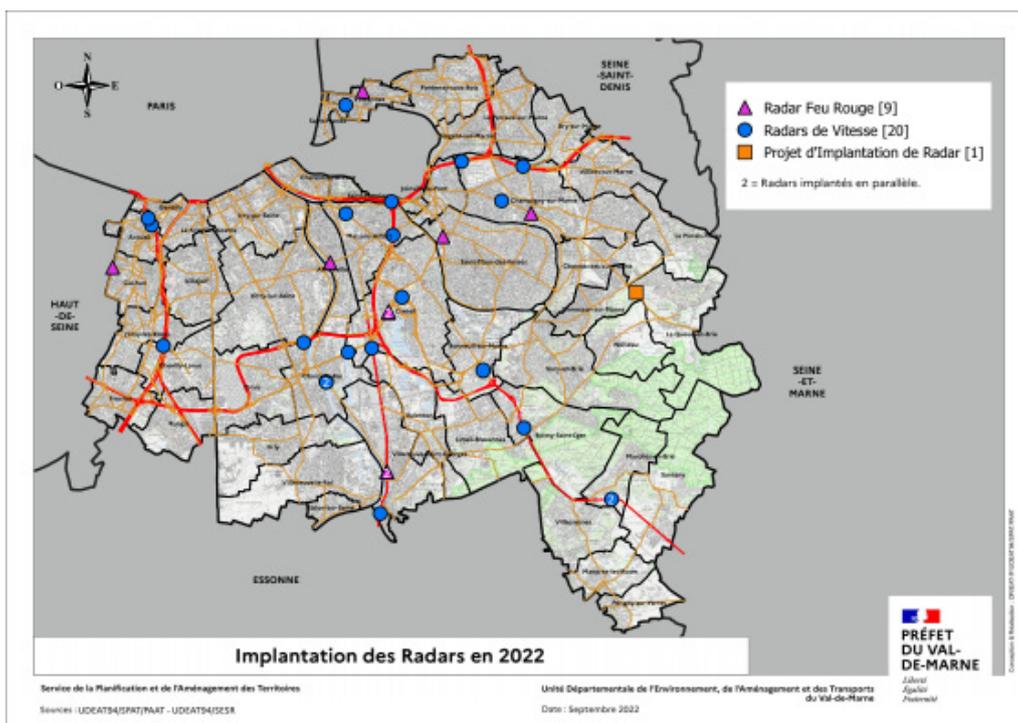
Des contrôles sont régulièrement organisés par les forces de l'ordre sur les routes du département. Ils sont menés en fonction des routes par la Compagnie Territoriale de Circulation et de Sécurité Routière (CTCSR 94) relevant de la DOPC, par les effectifs de la DTSP ou par la compagnie républicaine de sécurité (CRS) autoroutière, en charge de la surveillance des principaux réseaux autoroutiers et voies rapides des grandes agglomérations. S'agissant des autoroutes, la CRS Autoroutière Est Île-de-France effectue divers contrôles routiers sur le département du Val de Marne, à savoir :

- alcoolémie / stupéfiants
- deux-roues motorisés
- vitesse / interception
- contrôles sanction automatisé (radar déposé au bord de la route)
- incivilité routière
- contrôles anti-rodéo.

La CTCSR 94 a quant à elle dressé, à titre d'exemple, 112 221 contraventions pour l'année 2022. Les contrôles sont particulièrement renforcés sur les routes les plus accidentogènes du département.

2. Le contrôle automatisé

Le déploiement des radars automatiques en France est intervenu dès 2003 dans l'optique de réduire le nombre de personnes tuées sur les routes. L'implantation d'un radar s'effectue sur des sites où se produit un nombre d'accidents corporels supérieur à la moyenne, où la vitesse est souvent en cause dans la survenance de ces accidents et où les contrôles sont difficiles à réaliser avec des moyens humains.



Carte de l'implantation des radars automatiques

Sur le département, deux nouveaux radars ont été installés à Choisy-le-Roi et à Bonneuil-sur-Marne en 2022, et un en 2023 à la Queue-en-Brie (ce dernier radar ne figurant pas sur la carte ci-dessus).

3. Les suspensions de permis

La préfète peut mettre en œuvre la procédure de suspension après rétention du permis de conduire à la suite des d'infractions suivantes :

- excès de vitesse supérieur à 40 km/h ;
- conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants ;
- refus de se soumettre aux vérifications concernant l'état d'alcoolémie ou l'usage de stupéfiants ;
- conduite en tenant un téléphone en main ;
- refus d'obtempérer ;
- en cas d'accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant causé un dommage corporel.

Au total, 1 241 suspensions de permis de conduire ont été effectuées depuis le 1er janvier 2022 pour les motifs suivants :

- 466 pour excès de vitesse ;
- 451 pour alcoolémie (dont 175 ont fait l'objet d'une obligation d'équipement du véhicule d'un éthylotest antidémarrage) ;
- 295 pour consommation de stupéfiants ;
- 9 pour téléphone ;
- 17 pour refus d'obtempérer ;
- 3 accidents mortels.

4. Les conséquences de la conduite en défaut d'assurance

La souscription d'un contrat d'assurance de responsabilité civile automobile est une démarche obligatoire, de par la loi, pour tous les propriétaires de véhicules à moteur (y compris les EDPM comme les trottinettes électriques) afin de permettre au conducteur d'être couvert en cas de dommages matériels et corporels causés aux autres par son véhicule. Circuler avec un véhicule non assuré est une infraction. Le conducteur sans assurance s'expose ainsi :

- à être condamné à payer une amende forfaitaire de 750 euros, pouvant atteindre 3 750 euros voire 7 500€ en cas de récidive,
- à voir son permis de conduire suspendu ou annulé avec interdiction de le repasser,
- ainsi qu'à se faire confisquer son véhicule.

Les conducteurs non assurés qui ne s'arrêtent pas après s'être rendus responsables d'un accident encourent une condamnation supplémentaire pour délit de fuite.

Outre ces enjeux judiciaires, les risques sont considérables pour un conducteur non assuré en cas d'accident. Si les victimes d'un accident de la route causé par un conducteur sans assurance peuvent être indemnisées par le Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires de dommages (FGAO), le conducteur non assuré, doit surtout rembourser au FGAO la totalité des sommes engagées par celui-ci au bénéfice des victimes, avec une majoration de 10%. Selon la gravité de l'accident, ces sommes peuvent atteindre des milliers voire des millions d'euros.

Les répercussions de la conduite en défaut d'assurance, particulièrement lourdes, peuvent ainsi impacter durablement les trajectoires de vie des conducteurs non assurés, qui s'exposent à supporter pendant toute leur vie les conséquences financières de leur infraction.

Beaucoup d'usagers ignorent encore les risques judiciaires et financiers liés à la conduite sans assurance. En 2022, selon l'observatoire national interministériel de la sécurité routière, 800 000 personnes rouleraient sans assurance.

La non-assurance est un fléau pour la collectivité qui assume l'essentiel du coût de la prise en charge des victimes par le FGAO. Ainsi, en 2022, le Fonds a indemnisé près de 8 500 victimes blessées et proches de victimes décédées et il a versé près de 107 millions d'euros.

Le Val-de-Marne est particulièrement concerné par le fléau de la non-assurance. Le Val-de-Marne est en effet le 2ème département le plus accidentogène en matière de non-assurance avec 5 accidents causés par un conducteur non-assuré pour 10 000 véhicules en circulation alors que ce ratio est, en moyenne, de 1,4 à l'échelle nationale.

En 2022, le FGAO a ainsi pris en charge 97 victimes de conducteurs non assurés dans le Val-de-Marne .

Défauts d'assurance dans le Val-de-Marne			
Année	Conduites sans assurances faisant l'objet d'une procédure judiciaire	Conduites sans assurances faisant l'objet d'une amende forfaitaire délictuelle	TOTAL
2017	1139	0	1139
2018	858	30	2128
2019	639	1489	2128
2020	747	2472	3219
2021	1109	2904	4013
2022	1162	3179	4341

Direction Territoriale de Sécurité de Proximité du Val-de-Marne (DTSP 94).

Dans le Val-de-Marne, entre 2017 et 2022, le nombre de défauts d'assurance constatés et sanctionnés a été multiplié par quatre environ.

D'après les données du FGAO relatives aux victimes prises en charge dans le département, 91 conducteurs en défaut d'assurance ont été impliqués dans un accident de la circulation en 2022. 83% d'entre eux sont des hommes et la moitié a moins de 30 ans. Les véhicules impliqués sont majoritairement des automobiles (70%), mais aussi des utilitaires (13%), des deux-roues (10%) et des EDPM (7%).

Face à ce phénomène inquiétant, le FGAO se mobilise pour sensibiliser les conducteurs à l'obligation d'assurance de responsabilité civile. Il publie, chaque année depuis 2018, le baromètre annuel de la non-assurance routière pour étayer statistiquement le phénomène, en appréhender l'évolution et obtenir un relais médiatique. Le FGAO lance régulièrement des campagnes de prévention sous forme d'affiches et de films de sensibilisation pour informer et alerter le public des risques de la conduite en défaut d'assurance. La prochaine campagne nationale de prévention, qui sera lancée à l'été 2023, prévoit une déclinaison locale soutenue dans les départements les plus concernés, dont le Val-de-Marne sous forme, notamment, d'affiches en format 8 m² et 12 m².

L'introduction, en 2019, du fichier des véhicules assurés (FVA) par France Assureurs, le FGAO et la Délégation à la Sécurité Routière a, parallèlement, permis de renforcer la lutte contre la non-assurance, les forces de l'ordre pouvant plus aisément vérifier l'existence et la validité du contrat d'assurance associé à un véhicule.

Le FGAO a également constitué, en 2022, un groupe de travail associant l'ensemble des parties-prenantes – pouvoirs publics, assureurs, experts et acteurs de la mobilité, équipes du FGAO – avec l'objectif d'identifier les leviers d'action pour remédier au fléau. L'information sur l'obligation d'assurance de responsabilité automobile doit être renforcée dans le cadre des plans de prévention. En particulier par les vecteurs d'informations à destination des publics jeunes avec un point d'attention particulier sur l'obligation d'assurance des trottinettes électriques puisque le département est très concerné par le développement des EDPM (CFA – villages) .

ORIENTATIONS D' ACTIONS POUR 2023-2027

Compte-tenu du bilan des actions de prévention conduites sur la période 2018-2022 et des constats effectués en matière d'accidentologie, le DGO du Val-de-Marne fixe ainsi pour la période 2023-2027 les quatre enjeux suivants :

- les deux-roues motorisés ;
- les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone notamment) ;
- les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement motorisés et marche (EDPM) ;
- le risque routier professionnel : le département du Val-de-Marne dispose en effet d'un réseau routier important et d'une activité logistique majeure, en particulier autour du pôle Orly-Rungis (présence du MIN et du secteur aéroportuaire).

Les orientations d'actions précisées dans la partie suivante ont vocation à apporter une réponse adaptée à ces enjeux. Afin que les orientations puissent donner un cadre opérationnel suffisamment précis pour les futurs plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR), des propositions de partenariats en vue de la déclinaison en actions sont précisées à la fin de chaque enjeu.

Les plans départementaux d'actions de sécurité routière, qui seront établis chaque année entre 2023 et 2027, assureront la déclinaison et la mise en œuvre opérationnelle de ces différentes orientations d'actions.

FICHE ENJEU. 2 ROUES MOTORISÉS

1) Contexte

La vulnérabilité des conducteurs de deux roues motorisés se confirme dans le département où leur part dans l'accidentalité reste particulièrement élevée et où leur fragilité entraîne un risque accru pour eux en cas d'accident de la circulation. Ils représentent ainsi près de 44 % des usagers décédés sur les routes du département entre 2017 et 2021 et 33 % des blessés.

Cette fragilité structurelle des usagers de deux roues motorisés est amplifiée par l'émergence, à côté des risques habituels liés à la vitesse excessive ou à certaines pratiques comme les remontées de files, la circulation inter-files, de nouveaux risques liés à la diversification des profils de conducteurs deux-roues (motards utilitaristes et citoyens anciens automobilistes). Moins formés et moins sensibles aux règles fondamentales de la conduite de deux roues, ces nouveaux usagers (reprenant parfois le deux roues après plusieurs années d'absence de pratique), devraient être le public cible d'actions de sensibilisation spécifiques.

En outre est apparu le phénomène des rodéos-moto qui se développe. Sur l'ensemble de l'année 2022, les actions conduites par les forces de police ont donné lieu à 111 interpellations (soit +93% avec 2021) et 103 saisies. La moitié des auteurs sont de jeunes majeurs (63 jeunes de 18-25 ans) et un tiers sont des mineurs (37).

Suite à la mise en place du plan décidé par le Ministre de l'Intérieur, en mai 2022 jusqu'en avril 2023, 2024 opérations ont été menées avec 6759 contrôles, 130 interpellations et 124 saisies.

Les rodéos-motos sont constatés principalement dans les communes de Vitry-sur-Seine, Créteil et Champigny-sur-Marne. Les pratiquants des rodéos sont motivés par la transgression des règles, le degré de visibilité de leur pratique et la défiance à

l'égard de l'autorité sur la voie publique.

L'immobilisation des engins est rendue compliquée par la facilité d'achat. De plus, l'usager n'est pas toujours le propriétaire, ce qui rend difficile la verbalisation, malgré les possibilités qu'ouvre la vidéosurveillance. En outre, certaines adresses deviennent des lieux de rassemblement dont les coordonnées circulent sur les réseaux sociaux.

De façon globale, ils génèrent un sentiment d'insécurité tant par les importantes nuisances qu'ils provoquent que par les risques d'accident qu'ils font courir. Des dispositifs de sensibilisation sont mis en place (distribution de flyers) pour inciter les citoyens et les partenaires institutionnels à signaler ces comportements dangereux.

2) Actions à mettre en œuvre

Améliorer la connaissance du risque pour les conducteurs de deux roues motorisés

- Améliorer la connaissance de l'accidentalité impliquant des deux-roues motorisés, notamment les facteurs de risques ainsi que la typologie des cylindrées et des usagers concernés ;

- identifier en partenariat avec les gestionnaires de voirie les itinéraires accidentogènes du département où des aménagements d'infrastructure pourraient permettre une réduction du risque pour les 2 roues.

Réguler la circulation inter-files

- Développer les contrôles à vocation pédagogique et les alternatives à la sanction en direction des motards et des utilisateurs de deux roues motorisés en ciblant plus particulièrement les risques liés à la circulation inter-files

Informers, former, éduquer

- S'appuyer sur les réseaux spécialisés, professionnels de la vente de deux-roues, associations de motards, pour assurer une

meilleure diffusion des messages de sécurité et de prévention spécifiques aux deux-roues motorisés ;

- développer en lien avec les associations de motards et les assurances, les actions de formation à destination des conducteurs de deux roues reprenant la pratique du 2RM après une longue période d'absence en développant les opérations de formation post permis (ateliers de perfectionnement technique, opérations « reprise de guidon », etc.)

- impliquer les associations de motards, les professionnels de la vente des deux-roues dans la prévention routière et dans le relais des messages et actions spécifiques aux deux-roues motorisés ;

- développer en partenariat avec les entreprises concernées les actions de formation des conducteurs de deux roues à titre professionnel (livreurs) afin de sécuriser leur pratique et de diminuer le risque juridique pour l'employeur ;

- poursuivre, en lien avec l'Éducation nationale et les professionnels de l'éducation routière, l'accompagnement des jeunes accédant à la conduite d'un deux-roues motorisé et développer la sensibilisation aux pratiques à risque (conduite sans casque, débridage du moteur, etc.);

- sensibiliser, dès le plus jeune âge, à savoir dès l'école primaire, sur les risques liés aux pratiques délictueuses (rodéos) ;

- sensibiliser les motards aux risques liés à l'absence des équipements de sécurité obligatoires et facultatifs (casques, gants, vêtements renforcés etc.) et à la maîtrise du véhicule (maniabilité, freinage d'urgence etc.).

Contrôler et sanctionner

- Conduire des opérations de contrôle coordonnées dans les secteurs et sur les axes les plus exposés et procéder à la saisie systématique des engins utilisés lors des rodéos motos ;

- réaliser des contrôles sur la conformité des cyclomoteurs aux abords des établissements d'enseignement scolaire pour sensibiliser aux pratiques à risque et à la nécessité du port des équipements de sécurité ;

- contrôler la possession du permis AM, en

sensibilisant aux enjeux de formation dès le plus jeune âge.

3) Pilotes et partenaires des actions

- En matière d'actions de prévention en direction des deux-roues motorisés, le partenariat s'appuie aujourd'hui principalement sur les forces de l'ordre (DTSP94 et CTCSR94) et sur des coopérations ponctuelles, notamment avec les assureurs (MAIF) ;

- un des enjeux majeurs du DGO sur cet axe sera de permettre d'inclure de nouveaux acteurs pour mobiliser des relais efficaces en matière de prévention en direction des conducteurs de deux roues motorisés en développant les coopérations avec les acteurs du monde de la moto (fédérations d'utilisateurs, professionnels des deux roues motorisés) ;

- en outre, une action spécifique sera engagée en direction des entreprises employant des conducteurs de 2RM dans le cadre de leur activité (livraison) afin de développer la sensibilisation aux bonnes pratiques de la conduite dans le cadre professionnel.

FICHE ENJEU. LES CONDUITES À RISQUES

1) Contexte

Par rapport à 2021, le nombre d'arrêtés de retrait est en baisse pour les excès de vitesse mais en hausse pour les autres infractions. De plus, les dispositifs éthylotest antidémarrages représentent une augmentation de + 173,68 % puisqu'ils sont systématiquement proposés en cas de délit mineur. Au-delà des stratégies de contrôle et de prévention « classiques » mises en œuvre, notamment auprès des jeunes, l'enjeu est d'adapter cette politique aux consommations de substances observées sur le territoire et à la réalité des consommations émergentes (médicaments), et notamment celle du protoxyde d'azote.

En effet, le constat de consommation inquiétant de protoxyde d'azote s'ajoute aux autres produits psycho-actifs. Il convient de trouver des stratégies alternatives à des actions ponctuelles de prévention qui sont insuffisantes, comme former des éducateurs spécialisés et des personnes relais au sein des centres socio-éducatifs communaux.

2) Actions à mettre en œuvre

Améliorer la connaissance des enjeux liés aux consommations de substances psychoactives

- Actualiser les supports de communication existants et les adapter au contexte local pour mobiliser les parties prenantes.

Informers, former, éduquer

- Favoriser le dialogue entre le jeune public et les acteurs de prévention afin de rendre les messages audibles ;
- trouver des ambassadeurs de la sécurité routière hors institutionnels à travers le concept « les jeunes parlent aux jeunes » ;
- s'appuyer sur des événements sportifs ou culturels avec des personnalités pour véhiculer les messages de prévention ;
- favoriser les pratiques d'auto-contrôle et d'auto-évaluation par les consommateurs eux-mêmes en diffusant largement des

documents d'information et des éthylotests à l'occasion des événements se prêtant à la consommation d'alcool et de stupéfiants ;

- mieux prendre en compte les pratiques et les risques émergents notamment ceux liés à la conduite sous l'emprise de médicaments en diversifiant les réseaux de diffusion de l'information permettant de toucher un public plus diversifié en lien avec les professionnels de santé (médecins, pharmaciens etc.) pour que les risques liés à la conduite sous traitement médicamenteux soient signalés aux patients dès la prescription ;

- mieux informer les employeurs sur leurs responsabilités et développer l'information dans l'entreprise à l'égard des risques liés à la consommation d'alcool et de stupéfiants pour réduire le risque lié aux consommations sur le lieu de travail.

Contrôler et sanctionner

- Coordonner les barèmes administratifs et judiciaires de suspensions de permis de conduire et ainsi favoriser la cohérence de la politique départementale de sécurité routière ;

- responsabiliser les débits de boissons en s'assurant du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool et notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest pour les consommateurs ;

- développer les actions de contrôle à proximité des voies d'accès aux établissements de nuit et aux lieux festifs non accessibles en transports en commun ;

- adapter la stratégie de contrôle aux réalités de la consommation d'alcool et de produits stupéfiants dans le département en ciblant non seulement les consommations dans un cadre festif mais également les consommations « du quotidien » aux horaires des repas et à l'occasion des mouvements pendulaires.

- développer l'information du grand public sur les conséquences pénales et civiles de la conduite sous l'emprise de stupéfiants ou

d'alcool pour renforcer l'effet dissuasif de la politique de contrôles.

3) Pilotes et partenaires des actions

- Consolider les partenariats menés localement avec les associations de santé publique (ANPAA, Avenir Santé, MCATMS) afin de diffuser les messages de prévention, notamment auprès des publics les plus jeunes ;

- consolider le partenariat local mené avec les relais d'information auprès des jeunes que ce soit l'Éducation nationale, en ciblant les actions en direction des futurs conducteurs,

ou le monde universitaire ;

- élargir le cercle des acteurs de la prévention afin d'identifier les relais adaptés à la diffusion de messages de prévention en matière de risques liés à la consommation de médicaments en s'appuyant notamment sur les acteurs du soin (ordre des médecins, pharmaciens, médecine du travail, services communaux de santé etc.) ;

- structurer le partenariat avec les responsables de débits de boissons et de lieux festifs pour développer la prévention à l'intérieur de ces établissements et en faire les relais des messages de prévention.

FICHE ENJEU. LES NOUVEAUX MODES DE MOBILITÉ DITE « DOUCE »

1) Contexte

Comme le reste de l'agglomération parisienne, le département du Val-de-Marne est particulièrement concerné par le développement du vélo mais également d'autres modes de mobilité douce, en particulier les trottinettes électriques désignées comme engins de déplacement personnel motorisés dans le code de la route. S'agissant de l'enjeu piétons-cyclistes et EDPM, les messages de sécurité routière doivent continuer à être délivrés et répétés. Les effets se feront sentir uniquement dans la durée et par la réitération des actions. Certains supports comme le permis piéton mériteraient d'être actualisés et étendus aux nouveaux usages que sont les EDPM. Il convient également de former les ASVP à la nouvelle réglementation, notamment celle relative aux trottinettes.

En outre, le décret du 18 août 2015 PAMA (plan d'actions pour les mobilités actives) prévoit des aménagements adaptés aux abords des feux et des intersections afin d'améliorer la visibilité, qui seront intégrés dans les plans vélo des communes et établissements publics territoriaux (EPT).

2) Actions à mettre en œuvre

Améliorer la connaissance des enjeux liés aux piétons

- Remettre à niveau les supports de communication destinés aux animateurs prenant en compte l'évolution de la réglementation, les nouveaux usages et l'évolution de la population.

Informer, former, éduquer

- Améliorer la sensibilisation aux risques liés à la pratique du vélo et des EDPM en zone urbaine dense aussi bien en direction des plus jeunes, au travers des centres sociaux, des centres de loisirs, des villages sécurité routière ou des opérations de sensibilisation pendant le temps scolaire, qu'en direction des adultes, en mobilisant le monde de l'entreprise et les assurances ;

- actualiser les messages en faveur des piétons, tous âges confondus, visant à harmoniser les pratiques ;

- mobiliser le grand public autour de la thématique des usagers vulnérables dans le cadre de la quinzaine régionale d'action de prévention routière.

Contrôler et sanctionner

- Organiser régulièrement des opérations

contrôle en direction des automobilistes dans les secteurs identifiés comme sensibles (pôles multimodaux, gares routières, proximité d'établissements scolaires etc.) enciblants les contrôles sur les comportements à risque pour les piétons (refus de priorité notamment) et sur les horaires de forte fréquentation (matinée et fin de journée) ;

- développer les opérations de contrôle en direction des cyclistes et les opérations d'alternatives à la sanction pour sensibiliser aux dangers liés à certaines pratiques (refus de priorité) ou au manque d'équipements de sécurité (casque, éclairage, équipement réfléchissant) ;

- organiser des opérations de contrôles pédagogiques et d'alternatives à la sanction en direction des piétons eux-mêmes pour les sensibiliser aux dangers que peuvent représenter leurs comportements.

3) Pilotes et partenaires

Partenariat

- Le risque piéton nécessite une meilleure

articulation avec les gestionnaires de voirie (Etat, conseil départemental, communes) pour permettre des aménagements permettant une meilleure prise en compte des enjeux liés au partage de la rue ;

- face à l'accidentalité, le partenariat avec les polices municipales est essentiel pour pouvoir démultiplier les actions de contrôle et de rappel des règles ;

- le partenariat local en matière de prévention en direction des piétons repose également sur les communes, particulièrement impliquées sur ce sujet notamment autour des actions de type « permis piéton » et « pédibus ». Ce lien sera consolidé sur l'ensemble de la période du DGO ;

- le partenariat entamé depuis plusieurs années avec les réseaux de l'Éducation nationale autour de la transmission dès l'école primaire des bons réflexes doit se poursuivre ;

- le cercle des partenaires doit être élargi de manière à pouvoir mieux toucher certaines catégories d'utilisateurs vulnérables (seniors notamment).

FICHE ENJEU. LE RISQUE PROFESSIONNEL

1) Contexte

Le risque professionnel concerne dans le Val-de-Marne :

- **le risque routier pour les professionnels de la route** (transporteurs, artisans, conducteurs PL, livreurs etc.) particulièrement nombreux dans un département qui accueille de grandes fonctions logistiques (plateforme Orly-Rungis, port de Bonneuil), un réseau de transports en commun routier dense et où se développent, les nouveaux modes de livraisons, la pression des délais et des conduites routières souvent sources d'insécurité ;

- **le risque routier dans le cadre de l'entreprise** et dans la vie quotidienne des salariés dans un département où le trafic routier est marqué par les mouvements pendulaires et où les salariés se déplacent de façon quotidienne en véhicule.

Le bilan des actions menées sur cet axe

met en lumière la nécessité d'intensifier le partenariat avec le monde de l'entreprise. Ainsi, des actions telle que l'alternative à la sanction Poids Lourd en partenariat avec l'AFTRAL à Rungis ont bien fonctionné et ont permis de toucher un public de professionnels assez large.

2) Actions à mettre en œuvre

Améliorer la prévention en direction des professionnels de la route

- **Améliorer la connaissance des enjeux**
Exploiter les moyens digitaux de communication pour diffuser la culture sécurité routière au sein du monde des entreprises

- **Informer, former, éduquer**
- Améliorer la connaissance des employeurs

de leurs responsabilités en matière de sécurité routière pour leurs salariés ;

- créer un annuaire des acteurs départementaux de sécurité routière ;

- structurer le partenariat de sécurité routière avec les entreprises, les transporteurs urbains, les chambres consulaires et les fédérations professionnelles afin de systématiser les actions de formation et de sensibilisation des salariés ;

- développer les actions de sensibilisation dès la formation des futurs professionnels de la route ou des professions particulièrement exposées (artisans notamment) au sein des CFA et des lycées professionnels ;

- faire du développement des plans de déplacements d'entreprises et des plans de déplacements inter-entreprises des leviers pour faire entrer les enjeux liés à la sécurité routière au sein des entreprises, soit par la diminution de l'usage de la route (développement du report modal vers les transports en commun, développement des outils numériques pour réduire les déplacements), soit, par le développement d'actions de formation en direction des salariés.

• **Contrôler et sanctionner**

- S'assurer du respect des règles en matière de conduite notamment par les opérateurs de transport en commun par des contrôles réguliers à proximité des zones de rencontre (gares routières, pôles multi-modaux) ;

- s'assurer que les charges transportées ne constituent pas un facteur de risque

supplémentaire : arrimage, immobilisation et séparation des charges de l'habitacle ;

- organiser régulièrement des contrôles à proximité des zones logistiques du département aux horaires de départ des livraisons en ciblant notamment les véhicules légers (camionnettes, deux roues etc.).

3) Pilotes et partenaires

En dehors des entreprises de transport de voyageurs et des grandes entreprises du transport routier, le partenariat est aujourd'hui inégalement structuré en matière de prévention du risque professionnel.

Le partenariat avec le monde de l'entreprise dépend étroitement de relations nouées entre les acteurs de la prévention et les entreprises du territoire. L'objectif est d'abord de structurer ces partenariats en s'appuyant notamment sur les chambres consulaires ainsi que les clubs et réseaux d'entreprises présents sur le territoire.

Ensuite, l'enjeu sera de donner davantage de visibilité à l'engagement des entreprises en matière de sécurité routière pour en faire des vecteurs de communication et de diffusion des messages de sécurité routière en fédérant par exemple les entreprises les plus impliquées, autour d'une charte d'engagement départementale et d'un club des entreprises engagées pour la sécurité routière.

SUIVI ET ÉVALUATION DU DGO

Le suivi de l'accidentalité départementale est assuré par l'Observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) placé auprès de la DRIEAT.

La mise en œuvre du DGO sera évaluée de manière collégiale dans le cadre des instances existantes. Un état major de sécurité coprésidé par Madame la Préfète et le Procureur de la République, spécialement dédié à la sécurité routière, se tiendra chaque année afin de faire un point sur l'accidentalité et les actions en matière de sécurité routière.

Chaque année, les orientations du DGO se déclineront en actions dans le cadre de plans départementaux :

- le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) pour le volet prévention, qui a vocation à organiser, subventionner et évaluer les actions ;
- le plan départemental de contrôle routier ;
- le plan de communication sur ces deux volets avec des actions menées en partie lors des grands déplacements (fêtes de fin d'année et vacances estivales).

GLOSSAIRE

AFTRAL :	Apprendre et se Former en TRANsport et Logistique (organisme de formation)
AM (permis)	Permis de Conduire pour cyclomoteur et voiturette
ANPAA :	Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie
CCAS :	Centre Communal d'Action Sociale
CEREMA :	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CFA :	Centre de Formation d'Apprentis
CNSR :	Conseil national de sécurité routière
CRAMIF :	Caisse Régionale Assurance Maladie Ile de France
CRS Est	Compagnies de sécurité républicaines.
CTCSR	Compagnie territoriale de circulation et de sécurité routière
DGO :	Document Général d'Orientation
DIRIF :	Direction Interdépartementale des Routes Ile de France
DOPC :	Direction de l'ordre Public et de la Circulation
DRIEAT :	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement, de l'Aménagement et des Transports
DSR :	Délégation à la Sécurité Routière
EDPM :	Engin de déplacement personnel motorisé
EHPAD :	Etablissement d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes
FFM :	Fédération Française des Motards
GSR	Association Génération sécurité routière
IDSR :	Intervenant Départemental de la Sécurité Routière
IFSTTAR :	Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux
ITT :	Interruption Temporaire de Travail
MCATMS :	Maison commune des addictions, troubles mentaux et de la santé 94
MIN :	Marché d'intérêt national (Rungis)
MSA	Mutuelle sociale agricole
ONISR :	Observatoire national interministériel de la sécurité routière
PDASR :	Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière
RATP :	Régie Autonome des Transports Parisiens
UPEC :	Université Paris Est Créteil
VT :	Véhicules de tourisme



**PRÉFET
DU VAL-
DE-MARNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

La Préfète du Val-de-Marne
Sophie THIBAULT

Le Procureur de la République
Stéphane HARDOUIN

La Déléguée interministérielle à la
sécurité routière
Florence GUILLAUME

Le Directeur du Fonds de garantie
des victimes
Julien RENCKI

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS DU VAL-DE-MARNE

2023
2027