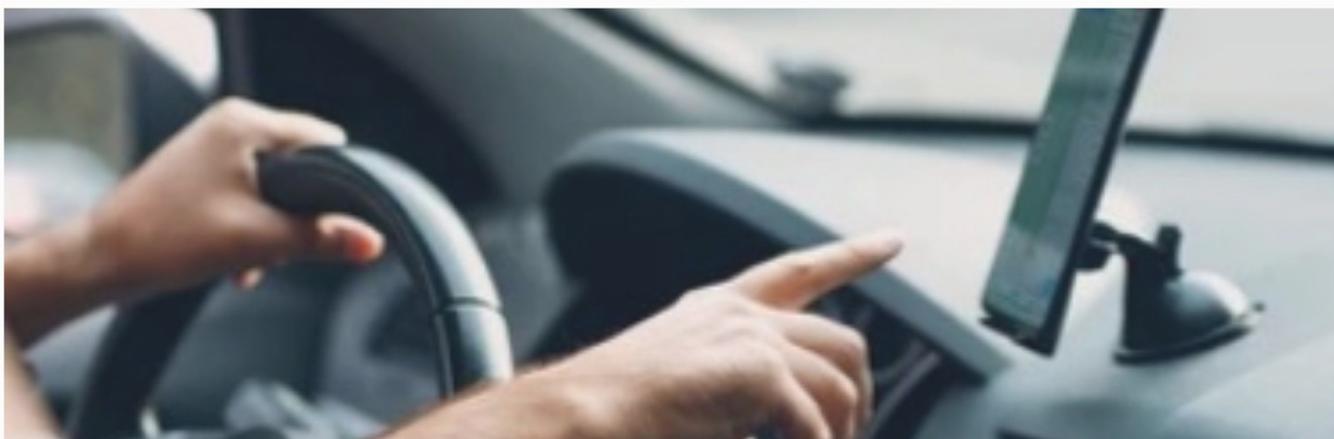
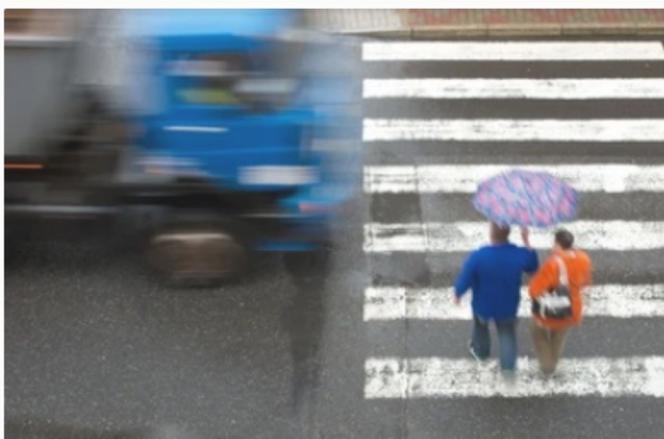




**PRÉFET
DES HAUTS-
DE-SEINE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement, de l'aménagement
et des transports d'Île-de-France
Unité départementale des Hauts-de-Seine**



Document Général d'Orientations de sécurité routière 2023-2027

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	23/12/22	Création
2	18/01/23	Mise à jour

Affaire suivie par

Céline SCHANEN - DRIEAT/UD92/Service éducation et sécurité routières/Pôle sécurité routière

Tél. : 01 40 97 29 21

Courriel : celine.schanen@developpement-durable.gouv.fr

Rédacteur

Céline SCHANEN – Coordinatrice de sécurité routière

DRIEAT/UD92/Service éducation et sécurité routières/Pôle sécurité routière

Relecteur(s)

Anthony JEANNE - Chef du service éducation et sécurité routières

Sybille MULLER – Directrice adjointe de l'unité départementale 92 (DRIEAT)

Sandra GUTHLEBEN - Directrice de cabinet du préfet des Hauts-de-Seine

Participants des groupes de travail

Les forces de police nationale des Hauts-de-Seine (DTSP 92, CTCSS 92, CRS autoroutière Ouest IdF)	Association de Familles de Traumatisés crâniens et de Cérébro-lésés (AFTC)
Éducation Nationale	Association Automobile Club
Chambre de commerce et d'industrie 92	Association Avenir Santé
Conseil Départemental des Hauts-de-Seine	Association AFDM
EPT Paris Ouest La Défense	Association CASIM
ALLIANZ	Association Prévention Routière
RATP	Association Via Mobilité
Bicycl'aide	Association Vigi2roues
Two Roule	Les IDSR et chargés de mission de sécurité routière

Édito

Le document général d'orientations (DGO) 2023-2027 est la déclinaison des priorités nationales en faveur de la sécurité routière, adaptées aux enjeux locaux. Il se fonde sur une analyse de l'accidentalité observée ces 5 dernières années et de ses particularités départementales, permettant ainsi de définir les priorités destinées à réduire l'accidentalité sur les routes des Hauts-de-Seine.

Le DGO s'inscrit dans une démarche partenariale sous la responsabilité du préfet des Hauts-de-Seine. Il résulte d'un travail en collaboration avec l'ensemble des partenaires qui concourent à la sécurité routière : les services de l'État, la Justice, les élus, les gestionnaires de voirie, les forces de l'ordre ainsi que les associations de prévention ou d'usagers.

L'objectif fixé est de réduire le nombre de personnes tuées et blessées sur nos routes. Si l'année 2022 a été marqué par la baisse exceptionnelle et significative du nombre de décès (18), le nombre d'accidents corporels (2519) et de blessés (2905) est en hausse. L'accidentalité routière dans le département révèle ainsi une augmentation des comportements dangereux touchant les usagers les plus vulnérables.

Les cinq orientations d'interventions du DGO se déclineront principalement en actions de sensibilisation, de formation et de communication à destination des enjeux suivants : les deux-roues motorisés, les mobilités douces, les conduites à risques, les risques routiers professionnel, ainsi que les seniors.

Chaque année, le DGO est décliné à travers le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR), permettant aux porteurs de projets départementaux de solliciter des cofinancements de leurs actions dans le cadre de l'appel à projets annuel, en complémentarité des projets menés par les collectivités locales et par les associations.

Au regard des enjeux de sécurité qui nous mobilisent, nous remercions tous ceux qui ont contribué à ce travail. L'attention de tous doit être appelée sur la nécessité de mieux partager nos routes et d'en respecter les règles et le « vivre ensemble ».

Le Préfet,

La Sous-Préfète, Directrice de Cabinet



Sandra GUTHLEBEN

Sommaire

Élaboration du DGO de sécurité routière des Hauts-de-Seine 2023-2027	5
Les orientations d'actions.....	6
Axe 1 – Les deux-roues motorisés.....	6
Analyse de la vulnérabilité de l'enjeu.....	6
Les orientations d'action pour la période 2023-2027.....	8
Axe 2 – Les conduites à risque.....	9
Analyse de la vulnérabilité de l'enjeu.....	9
Les orientations d'action du DGO 2023-2027.....	10
Axe 3 – Les nouveaux modes de mobilité dite « douce ».....	12
Analyse de la vulnérabilité de l'enjeu.....	12
Les orientations d'action du DGO 2023-2027.....	14
Axe 4 – Le risque routier professionnel.....	15
Analyse de la vulnérabilité de l'enjeu.....	15
Les orientations d'action du DGO 2023-2027.....	16
Axe 5 – Les seniors.....	17
Analyse de la vulnérabilité de l'enjeu.....	17
Les orientations d'action du DGO 2023-2027.....	18
Annexes.....	20
Compte-rendu de la réunion du groupe de travail « deux-roues motorisés » du 10 novembre 2022 à la préfecture des Hauts-de-Seine.....	20
Compte-rendu de la réunion du groupe de travail « conduites à risque » du 22 novembre 2022 à la préfecture des Hauts-de-Seine.....	21
Compte-rendu de la réunion du groupe de travail « nouveaux modes de mobilité dite « douce » » du 1 ^{er} décembre 2022 à la préfecture des Hauts-de-Seine.....	22
Compte-rendu de la réunion du groupe de travail « risque routier professionnel » du 8 décembre 2022 à la préfecture des Hauts-de-Seine.....	24
Compte-rendu de la réunion du groupe de travail « les seniors » du 15 décembre 2022 à la préfecture des Hauts-de-Seine.....	25

Élaboration du DGO de sécurité routière des Hauts-de-Seine 2023-2027

Le document général d'orientations (DGO) définit et fixe les axes prioritaires de la politique locale de sécurité routière. Il s'agit d'un outil de mobilisation et de programmation rédigé pour les cinq années à venir, servant de socle aux plans d'actions annuels (PDASR).

Dans un premier temps, la contribution d'une pluralité d'acteurs permet de faire un état des lieux de la sécurité routière tant au niveau national, régional et surtout départemental (ODSR, coordination de sécurité routière).

Dans un second temps, une analyse est réalisée afin d'élaborer un premier support de discussion et de déterminer les enjeux pour les années 2023-2027 :

- Les deux-roues motorisés (enjeu national),
- Les conduites à risque : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (enjeu national),
- Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche (enjeu national),
- Risque routier professionnel (enjeu national),
- Les seniors (enjeu départemental).

Chacun de ces cinq enjeux a fait l'objet d'un groupe de travail avec des partenaires choisis pour leur pertinence et leur implication vis-à-vis de l'enjeu traité. L'expérience et l'expertise de chacun de nos partenaires ont permis d'échanger sur chaque thématique et d'étoffer les documents de travail envoyés préalablement.

Cinq réunions de travail ont eu lieu entre novembre et décembre 2022. Ces réunions ont permis de valider les orientations présentées ci-après.

Les compte-rendus se trouvent en annexe du présent document.

Les orientations d'actions

Axe 1 – Les deux-roues motorisés

Analyse de la vulnérabilité de l'enjeu

Les usagers de deux-roues motorisés¹ constituent une catégorie particulièrement vulnérable par rapport aux autres usagers motorisés. Leur vulnérabilité physique en cas de choc s'explique notamment par l'absence de carrosserie, par l'apparition d'une instabilité du véhicule en fonction des conditions météorologiques, ou de l'état de la chaussée (marquage au sol glissant, présences de produits naturels ou chimiques sur le revêtement routier...).

Les usagers de deux-roues motorisés ne représentent en moyenne **que 2 % du trafic routier**² et constituent pourtant 23 % des personnes tuées sur le plan national.

En Île-de-France, 28,4 % des personnes tuées entre 2017 et 2021 sont des utilisateurs de deux-roues motorisés.

Dans les Hauts-de-Seine, ils représentent 45,2 % des personnes tuées entre 2017 et 2021 et 45,5 % des blessés et 52,6 % des blessés graves. Leur implication dans les accidents corporels avoisine les 40 % par an³.

Entre 2017 et 2021, le département a totalisé **5871 accidents corporels** (soit 48 % des accidents du département) impliquant un véhicule deux-roues motorisés.

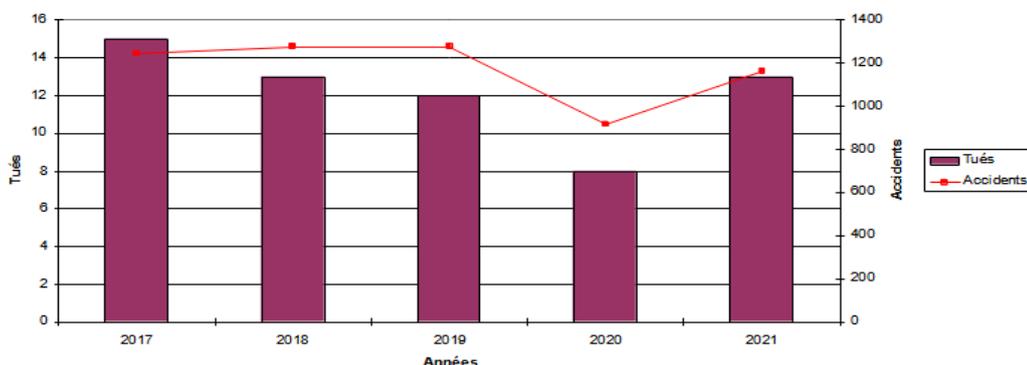
Environ 50 % de ces accidents sont concentrés sur la période estivale (mai à octobre), et 56 % ont lieu de jour sur route sèche. Un tiers des accidents ont lieu soit en fin de semaine (jeudi et vendredi), soit sur les heures de pointe (8h00-10h00 et 17h30-19h30), soit de nuit (crépuscule, aube ou nuit).

62 % des accidents sont localisés hors intersection et parmi eux on constate que 37 % des collisions avec un autre véhicule se font par le côté. À noter que 29 % impliquent un conducteur inexpérimenté (avec un permis de 3 ans ou moins).

100 % des accidents impliquant un véhicule lourd (transport en commun et poids lourd) sont corporels.

Le rapport nombre d'accidents / nombre de tués entre 2017 et 2021 est globalement à la baisse, mais résulte en partie d'une alternance de périodes de confinement et de couvre-feu.

Evolution accidents / tués entre 2017 et 2021 – Hauts-de-Seine



La catégorie d'âge des 25-49 ans représentent **47 % des accidents** de deux-roues motorisés dans la catégorie moto lourde (plus de 125 cm³) sur le département.

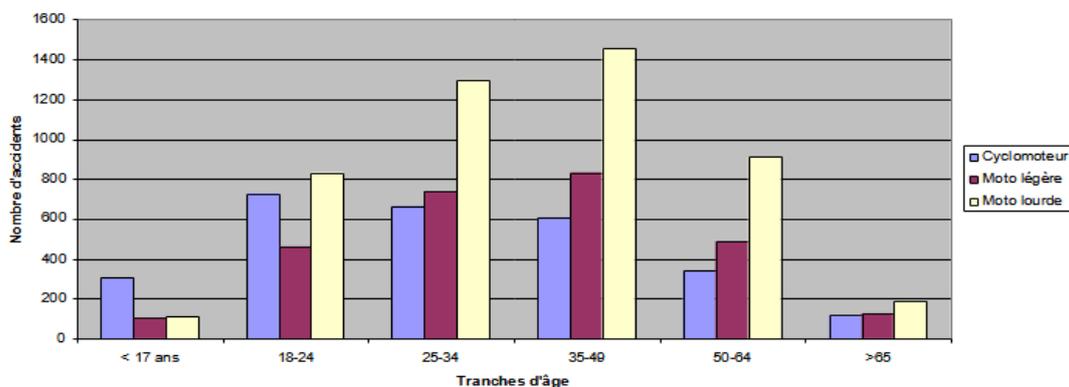
1 Il existe trois catégories statistiques : les moins de 50 cm³ (cyclomoteurs), de 50 cm³ à moins de 125 cm³ (scooters et motos), les plus de 125 cm³ (scooters et motos).

2 Source ONISR 2022 – La sécurité routière en France – bilan de l'année 2021

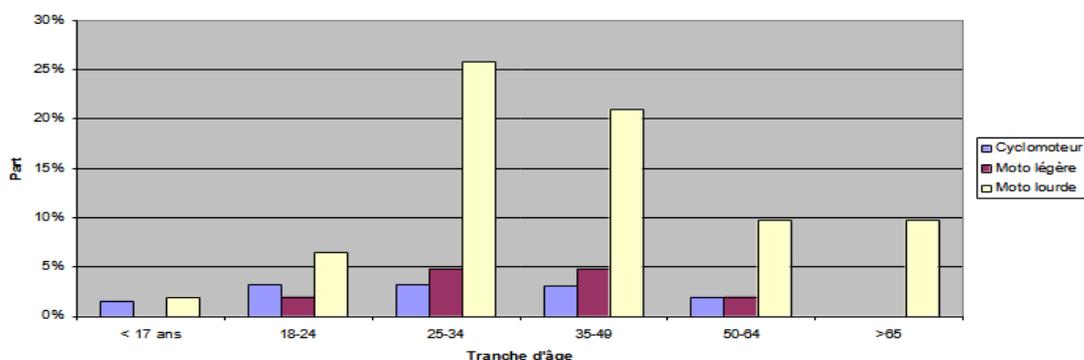
3 Source DRIEAT

74 % des personnes tuées étaient des usagers de scooters et motos (plus de 125 cm³)⁴ et 47 % des personnes blessées et des blessés graves. 100 % étaient de sexe masculin.

Accidents de deux-roues motorisés (2017-2021) – Hauts-de-Seine



Usagers tués en deux-roues motorisés par âge (2017-2021) – Hauts-de-Seine



L'expérimentation inter-file

La circulation inter-files (CIF), interdite par le code de la route, est souvent pratiquée par les deux-roues motorisés (2RM) sur des axes très congestionnés. Entre le 2 février 2016 et le 31 janvier 2021, l'expérimentation de la circulation des deux-roues motorisés entre deux files de voitures se déroulait sur certains grands axes périurbains de 11 départements français, dont les Hauts-de-Seine. L'objectif de cette expérimentation était d'encadrer cette pratique, afin de sécuriser son utilisation par les usagers de 2RM et de permettre une meilleure cohabitation avec les autres usagers de la route.

Le retour d'expérience montre une **augmentation de 12 % de l'accidentalité** des deux-roues motorisés sur les routes concernées par l'expérimentation CIF, mais stabilisée sur la période. Cependant, le nombre d'accident reste faible, et doit donc être analysé avec précaution.

Nb accidents 2RM (en CIF sur réseaux CIF expérimentaux)	Ile-de-France	Bouches-du-Rhône*	Gironde*	Rhône*	Haute-Garonne* (témoin)
Etat initial (moyenne 2012-2014)	283	7	13	10	7
Expérimentation (moyenne 2016-2018)	397	14	44	10	9

Les facteurs d'accidents qui reviennent le plus souvent sont une vitesse excessive ou inadaptée, ou encore un changement de file non signalé des automobilistes. Cette expérimentation n'apporte pas de résultats tranchés. Le développement des voies réservées nécessiterait de clarifier les règles de la pratique. L'arrêté du 28 juillet 2021 lance **une nouvelle phase expérimentale** à partir du 2 août 2021 jusqu'au 1^{er} août 2024.

4 Statistiques comprenant toutes les catégories 2RM confondues (cyclomoteur, moto légère et moto lourde)

Les orientations d'action pour la période 2023-2027

Les actions « deux-roues motorisés » conduites en 2018-2022 concernant ces usagers vulnérables en deux-roues motorisés représentaient en moyenne 16 % des actions mises en œuvre dans le cadre des PDASR de 2018 à 2021. La situation sanitaire a en partie conduit à une forte diminution du nombre d'actions (8 %).

Cette tendance devra s'inverser pour cet enjeu particulièrement stratégique pour le département.

Les partenaires associatifs, collectivités, forces de l'ordre et la brigade de sapeurs-pompiers de Paris se sont fortement investis sur cet enjeu. On notera parmi les principaux partenaires associatifs : la Prévention routière, Via mobilité, Vigi2roues, les 50 en furie (FFMC loisir), l'AFDM, la CASIM.

—

L'enjeu « deux-roues motorisés » est un enjeu majeur de sécurité routière dans le département des Hauts-de-Seine et les orientations proposées dans le DGO 2018-2022 seront poursuivies :

ACCOMPAGNER LES JEUNES MOTOCYCLISTES

- **Proposer un module de sensibilisation** sur le risque routier lié à la conduite d'un deux-roues motorisés en classe de 4^o et 3^o (en vue du passage de l'attestation de sécurité routière)
- **Prévenir les pratiques dangereuses** : former à l'utilisation et aux dangers du cyclomoteur (débri-dage, pratique, port des équipements), sensibiliser au port des équipements de protection individuelle (casque, gants, gilet airbag, etc.)
- **Proposer des simulateurs de conduite** dans les collèges (sessions d'ASSR), en lycée professionnel et centre de formation des apprentis

SENSIBILISER LES GESTIONNAIRES DE VOIRIE

- **Veiller à la prise en compte des besoins spécifiques** des deux-roues motorisés
- **Développer un outil collaboratif** du suivi des incidents (l'exemple de l'application « Ma Route »)
- **Communiquer** sur l'expérimentation de la circulation en inter-file

FAVORISER LA COOPÉRATION ENTRE LES DIFFÉRENTS ACTEURS

- Organisation d'une action de sécurité routière coordonnée à l'échelle de la région
- **Renforcer la sensibilisation aux EPI** dès le début de la formation dans les moto-écoles
- **Développer avec les assurances et concessionnaires** des actions incitatives post-permis
- **Développer en entreprise**, notamment les PME, des actions pour les conducteurs de 2RM

FORMER LES CONDUCTEURS DE DEUX-ROUES MOTORISÉS

- **Réaliser des actions post-permis** : reprise de guidon, rallyes encadrés, ateliers de perfectionnement, etc. en mobilisant les forces de l'ordre et les associations
- **Apporter des informations** sur l'entretien de leur véhicule, le port des équipements de protection individuelle (casque, gants, gilet airbag, etc.)
- **Former sur la vulnérabilité des usagers** de deux-roues motorisés notamment les nouveaux utilisateurs passant de la voiture au deux-roues motorisé
- **Sensibiliser les « utilitaires »** venant travailler majoritairement en scooter et 125 cm³

FAIRE RESPECTER LES RÈGLES DE CONDUITE

- **Déployer des contrôles préventifs** (alternatives à la sanction) et contrôles spécifiques (conformité des véhicules notamment, etc.)
- **Proposer un plan de contrôle** sur les axes structurants

Axe 2 – Les conduites à risque

Analyse de la vulnérabilité de l'enjeu

Les « conduites à risque » comprennent plusieurs facteurs récurrents : l'alcool et les stupéfiants, la vitesse et le non-respect des priorités mais aussi l'usage grandissant des distracteurs tels que notamment l'usage du téléphone.

Entre 2017 et 2021, 43 % des personnes tuées en France (42 % en IDF) l'ont été dans un accident où au moins un conducteur avait un taux supérieur à 0,5 g/l d'alcool et/ou était sous l'usage de stupéfiants. En 2021, les principaux facteurs relevés parmi les présumés responsables d'accidents mortels en France sont :

- La vitesse excessive ou inadaptée (30 %),
- L'alcool (22 %) et l'usage de stupéfiants (13 %),
- Le non-respect des autres règles de circulation (24 %) et l'inattention (13 %).

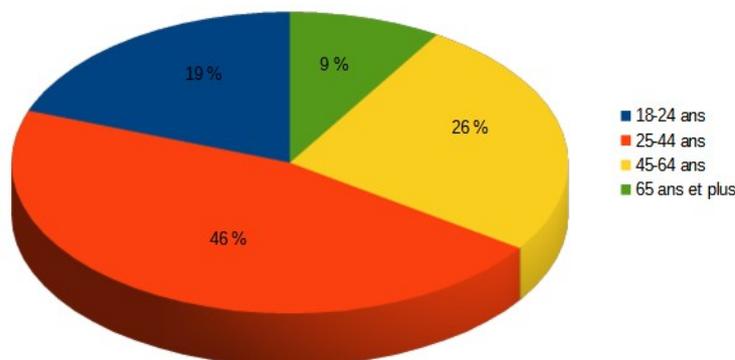
Les Hauts-de-Seine suivent la même tendance. **Entre 2017 et 2021, 65 % des accidents corporels** avaient pour facteur présumé responsable un élément de la conduite à risque (vitesse, alcool, stupéfiant, inattention, téléphone, non respect de la priorité et autres non-respect du code de la route). Les jours en semaine sont les plus concernés.

Cependant, on notera que près de 38 % de ces accidents étaient liés à l'inattention ou à l'utilisation sur téléphone portable avec des jeunes conducteurs impliqués (65 % avaient entre 18 et 44 ans).

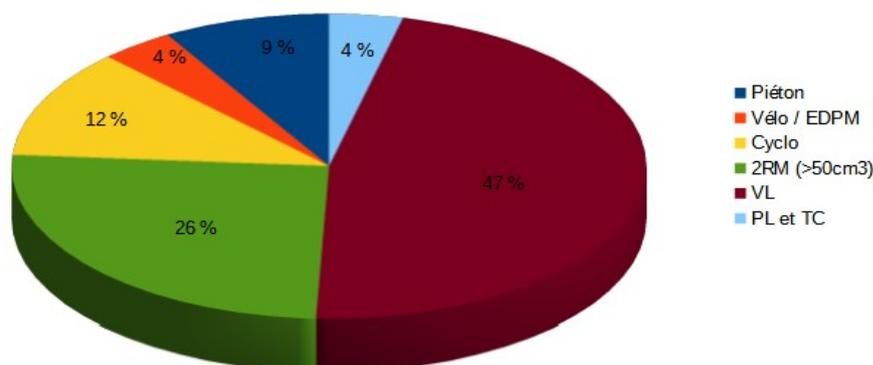
Dans plus de 80 % de ces accidents, un homme était impliqué.

Le week-end (55 % des accidents) et **la nuit** (49 %) concentrent les accidents corporels liés à l'usage de l'alcool et ou des stupéfiants. 47 % des accidents impliquaient un véhicule léger.

Les conduites à risque (inattention et téléphone) par tranche d'âge – Hauts-de-Seine



Les conduites à risque (alcool et/ou stupéfiant) par type de véhicule – Hauts-de-Seine



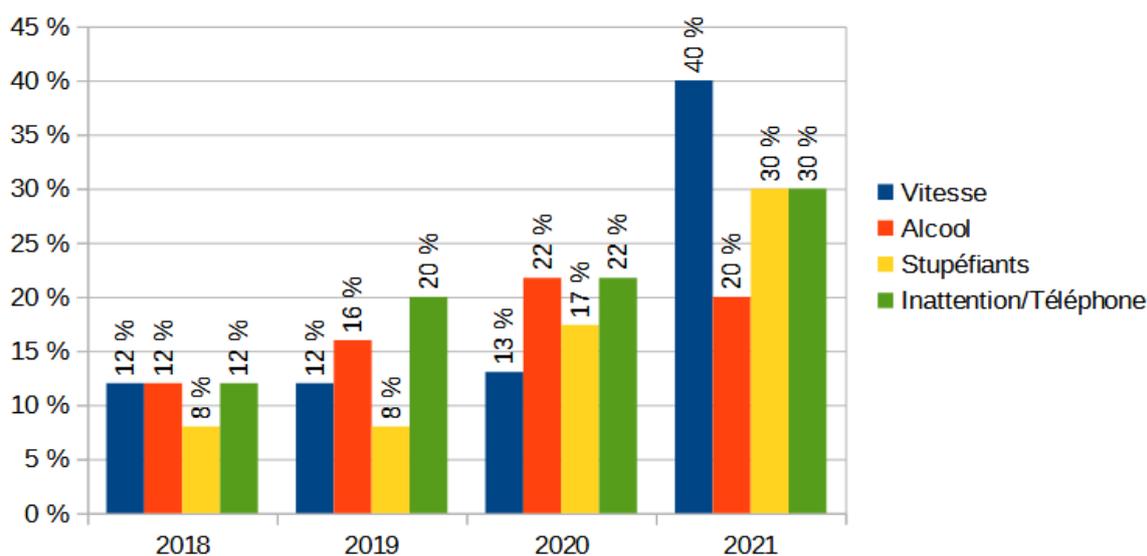
La consommation d'alcool ou de produits psycho-actifs est toujours une réalité dans les facteurs de mortalité routière dans le département. Cependant, la nécessité d'inclure les distracteurs dans l'enjeu des conduites à risque entérine le constat d'évolution des comportements.

En effet, les sources d'inattention au volant sont nombreuses et peuvent être conscientes comme l'usage du téléphone : **61 % des sondés⁵ déclarent l'utiliser pour des appels au volant**, dont 42 % régulièrement. Si la moitié d'entre eux utilisent un système de haut-parleur, ils sont 20 % à tenir le téléphone en main (17 % en 2018).

Enfin, 11 % déclarent qu'il leur arrive de participer à une réunion de travail en distanciel.

Un comportement qui se traduit par une augmentation de la mortalité sur nos routes ces dernières années. En effet, ce facteur représente **30 % des tués en 2021 dans les Hauts-de-Seine**.

Facteurs de la mortalité routière entre 2018 et 2021 – Hauts-de-Seine



Les orientations d'action du DGO 2023-2027

Les actions « conduites à risque », conduites en 2018-2022 représentaient en moyenne 18 % des actions mises en œuvre dans le cadre des PDASR de 2018 à 2021. Malgré la situation sanitaire en 2021 le nombre d'actions pour cet enjeu a légèrement augmenté (20 %).

Une tendance encouragée au vu de l'accidentalité liée à cet enjeu sur le département.

L'enjeu « conduites à risque », important dans le département des Hauts-de-Seine, est reconduit. Les conduites à risque pouvant toucher toutes les populations, il importera de cibler tous les publics, notamment par les orientations suivantes :

SENSIBILISER LES JEUNES AUX COMPORTEMENTS INADAPTÉS

- Préparer les enfants au plus jeune âge (3 ans) en vue du passage du **permis piéton**
- Développer des actions de prévention pour les **parents**
- **Communiquer sur les effets de la consommation d'alcool et de substances psychoactives**, les distracteurs et les **angles morts (bus et poids lourds)** dans les collèges, lycées, universités et centres de formation

⁵ Source : 12^e baromètre de la conduite responsable de la fondation Vinci, 2022

- Poursuivre la dynamique des actions en faveur des comportements positifs (action SAM)

FORMER LES CONDUCTEURS

- **Mobiliser les organisateurs de soirées festives** : fourniture de documentation et d'éthylotests
- Multiplier les informations sur les nouvelles pratiques festives (chicha, protoxyde d'azote, etc.)
- **Mettre en place un module comportemental lors de formation aux permis de conduire** dans les centres de formation et auto-écoles (alcool/stupéfiants, distracteurs, fatigue, etc.)
- Diffuser une **information tous publics** :
 - Les effets de la consommation d'alcool et de substances psychoactives et leurs conséquences (risques, responsabilités, etc.)
 - Sensibiliser les usagers aux effets des distracteurs
- **Avec les entreprises**, développer des actions de prévention pour une sensibilisation des salariés aux conduites à risque (acquisition de modules sécurité routière)
- **Informé sur les avancées technologiques d'aide à la conduite** dans le respect des règles de conduite (kit Bluetooth, écrans dans les véhicules lourds)

FAIRE RESPECTER LES RÈGLES DE CONDUITE

- S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool (mise à disposition d'éthylotest)
- **Poursuivre les alternatives à la sanction** sur le thème des distracteurs et des infractions au code de la route (types non-respect des priorités, vitesse inadaptée)
- **Organiser des contrôles ciblés** à proximité des lieux festifs fixes (stades, salles de spectacles, salles de réception privées, etc.) et éphémères (festivals, soirées étudiantes) ou les soirs de fête
- **Améliorer la collecte des informations** lors des contrôles et accidents : facteurs type, type d'infraction
- **Accentuer les contrôles d'utilisateurs de vélo et EDPm**

Axe 3 – Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »

Analyse de la vulnérabilité de l'enjeu

Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » étaient nommés « usagers vulnérables » dans le DGO 2018-2022 des Hauts-de-Seine et concernaient les piétons et les cyclistes. Les évolutions sociétales impliquent de prendre également en compte les engins de déplacement personnel (non)motorisés⁶(EDPm), mais aussi les vélos à assistance électrique⁷.

En 2021, les usagers concernés représentaient **près de 23 % des personnes tuées en France**⁸ et plus de 30 % des blessés de gravité mineure ou modérée. La proportion de blessés graves suit la même tendance avec près de 32 %.

En 10 ans, l'évolution de la mortalité chez les cyclistes a connu un bond de plus de 54,4 %, en particulier sur la période 2019 à 2021 (+21,4 %).

41,5 % des tués sur le département des Hauts-de-Seine étaient ces usagers de mobilité « douce » sur la période 2017-2021, une tendance à la hausse. Ils représentaient, 36,7 % des tués en 2021, 36,7 % des blessés graves et 29,4 % des blessés légers.

Les lésions physiques des piétons et des cyclistes se situent majoritairement aux membres inférieurs et au bassin (respectivement 50 % et 40 %), puis à la tête (36 % et 26 %) et au thorax (26 % et 28 %). Pour les usagers d'EDPm gravement blessés, 51 % sont touchés à la tête.

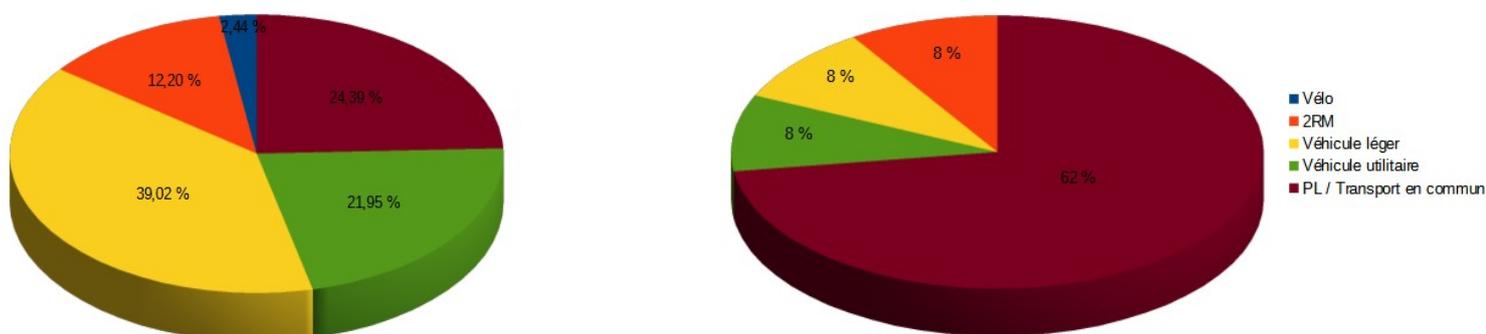
1. Les piétons

Sur la période 2017-2021, les piétons (y compris en rollers ou trottinette) concernaient **près de 22 % des accidents corporels**, chiffre en légère diminution par rapport à la période de 2012 à 2016 (- 1,5 points).

Les accidents impliquant un piéton tué sont majoritairement liés aux véhicules légers. Cependant, les **véhicules professionnels sont impliqués en 44,3 % des accidents avec un piéton tué** (véhicules utilitaires, poids lourds et transports en commun).

Sur la période 2017-2021, **les seniors sont surreprésentés dans la mortalité piétonne** avec 29 piétons décédés de plus de 65 ans, soit 67 % de l'ensemble des piétons.

Accidents piétons (à gauche) et cyclistes (à droite) - **autre usager impliqué** entre 2017 et 2021 – Hauts-de-Seine



6 Engin de déplacement personnel (EDP) : il peut être non motorisé (roller, planche à roulette, trottinette) et se déplace comme un piéton ; ou motorisé (EDPm) (trottinette électrique, gyropode, Segway...) et se déplace comme un vélo.

7 Vélo à assistance électrique (VAE) : vélo équipé d'un moteur et d'une batterie rechargeable.

8 Source : Rapport ONISR – La sécurité routière en France – Bilan de l'accidentalité de l'année 2021

2. Les cyclistes

Sur la période 2017-2021, les cyclistes concernaient 1001 accidents, soit 8,4 % des accidents corporels.

Une tendance à la hausse, puisque les cyclistes représentaient 13 % des accidents corporels en 2021 (6,9 % jusqu'en 2019).

Les accidents impliquant un cycliste tué sont **majoritairement liés aux véhicules lourds** (poids lourds, transports en commun) et près de 70 % de ces décès sont liés à un véhicule professionnel (PL, TC, utilitaire).

La tranche d'âge 35-49 ans est la plus touchée dans les accidents corporels et notamment plus représenté par les hommes.

Près d'un tiers des accidents corporels impliquant un cycliste concerne un trajet de type promenade / loisirs et un quart des accidents corporels de ces usagers se produit lors d'un trajet domicile / travail.

100 % des cyclistes tués sur le département entre 2017 et 2021 ont eu des accidents en plein jour et en semaine.

Enfin, les accidents mortels d'usagers à vélo se sont produits dans 70 % des cas sur la période estivale (juin, juillet, août).

3. Les engins de déplacement personnel motorisés

Les engins de déplacement personnel motorisés (EDPm) regroupent les trottinettes électriques, gyropodes, hoverboards, mono-roues, fauteuils roulants électriques, etc. L'accidentalité de cette catégorie n'est disponible que depuis 2019. La pratique exponentielle de ces moyens de locomotion mais aussi du manque données spécifiques montre une hausse de 140 % de la mortalité pour les usagers d'EDP.

Sur la période 2019-2021, les conducteurs d'EDPm concernaient 228 accidents corporels, soit un peu plus de 3 %. Cette part peut sembler faible par rapport aux autres usagers vulnérables, mais **l'usage des EDPm est en forte croissance.**

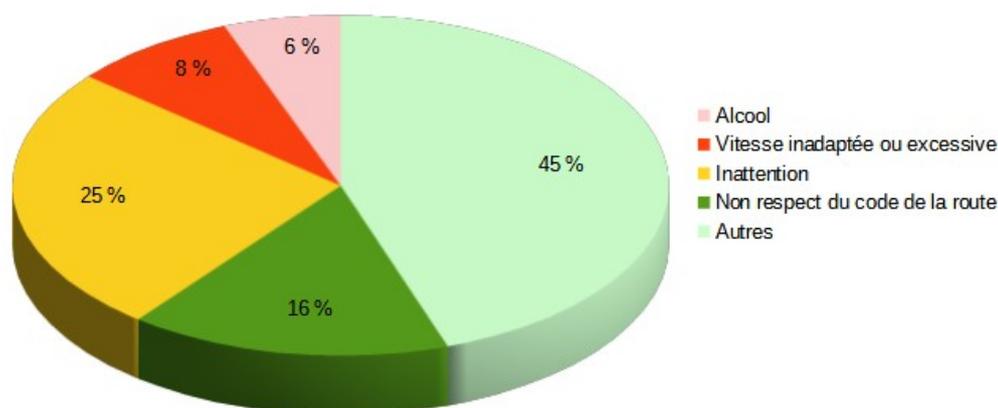
Si en 2019, les accidents corporels représentaient 1,8 % , ces derniers représentaient 4,4 % en 2021. La tranche d'âge 35-49 ans est la plus touchée dans les accidents corporels et notamment plus représenté par les hommes.

Trois d'utilisateurs de trottinettes sont décédées entre 2019 et 2021. Cette première tendance reste à confirmer.

Les facteurs présumés responsables des accidents corporels sont dans **un quart des cas liés à l'inattention**. Le non-respect du code de la route est également une cause importante.

Près de 47 % des accidents corporels des usagers d'EDPm ont sur des trajets domicile/travail. 86 % de ce type d'accidents se produit en semaine et 70,7 % en plein jour.

Les **facteurs d'accidents** des utilisateurs d'EDPm entre 2017 et 2021 – Hauts-de-Seine



Les orientations d'action du DGO 2023-2027

Les actions concernant les nouveaux modes de mobilité dite « douce » conduites en 2018-2022 ont représenté **plus de 44 % des actions subventionnées** sur notre département. En 2021, cet enjeu a d'ailleurs atteint plus 50,9 % des actions sur le département.

Nos partenaires ont su s'adapter aussi aux évolutions constatées des modes de transports utilisés. Cet effort devra être soutenu compte tenu de la progression de ces nouveaux usages. Dans ce cadre, une enquête Assurance Prévention alerte sur le fait que **72 % des utilisateurs de ces engins méconnaissent les règles du code de la route**.

—

L'enjeu « nouveaux modes de mobilité dite « douce » reste un enjeu majeur de sécurité routière dans le département des Hauts-de-Seine. Les orientations 2018-2022 seront maintenues et accentuées :

RESPONSABILISER LES JEUNES

- **Dans les écoles**, poursuivre la promotion du permis piéton et le « Savoir rouler à vélo »
- Sensibiliser au port des **équipements de protection** individuelle et de visibilité ; à la pratique de ces modes de transports (EDPm et EDP notamment) et aux danger des gabarits lourds

SIGNALISER LES COULOIRS DÉDIÉS

- **Inciter les gestionnaires de voirie** pour que les pistes / bandes cyclables soient différenciées avec une couleur spécifique du reste de la chaussée.

FORMER AU RESPECT DES RÈGLES DU CODE DE LA ROUTE

- Sensibiliser les piétons, cyclistes et usagers d'EDPm au **respect de la réglementation dédiée et leurs responsabilités**
- **Former les agents des collectivités** volontaires dans le cadre du « Savoir rouler à vélo »
- **Informersur les risques** et leurs conséquences négatives : gravité des blessures, incapacité de travail, coût réel supporté par la collectivité, etc.
- Promouvoir le **port des équipements de protection individuelle mais aussi de visibilité**
- Sensibiliser sur le **partage de la chaussée** :
 - les mobilités silencieuses
 - la prise en compte de la vitesse relative
 - les risques en circulation urbaine (poids lourds, transports en commun et tramways)
- Associations et collectivités : développer **l'apprentissage et l'usage du vélo** en toute sécurité
- Sensibiliser aux problèmes liés à l'âge (seniors) **dans la perception de l'environnement**

IMPLIQUER LES PROFESSIONNELS

- Les écoles de conduite : former sur le **bon partage de la voirie** avec l'ensemble des usagers
- Informer les entreprises sur les bonnes pratiques lors des **trajets domicile-travail**
- Auprès des vendeurs de cycles et d'engins : rappeler les **règles d'usage** (dépliant)

FAIRE RESPECTER LES RÈGLES DE CONDUITE

- **Réaliser des contrôles préventifs** type alternatives à la sanction
- **Développer les contrôles d'utilisateurs de vélo et EDPm** (écouteurs, téléphone, vitesse de circulation, éclairage...)
- Sanctionner le non-respect d'interdiction d'emprunt des voies ou espaces dédiés, cibler notamment le non-respect du partage de la voirie dans les zones de circulation apaisée (ZCA)
-

Axe 4 – Le risque routier professionnel

Analyse de la vulnérabilité de l'enjeu

Le « risque routier professionnel » est un enjeu important tant sur le plan national que local.

En 2021, les trajets liés au travail représentaient 38 % des personnes décédées dans un accident de la route en France.

Les deux-roues motorisés représentent une part importante de la mortalité dans les trajets domicile-travail (38 %) alors que ce mode n'est utilisé que dans 2 % des trajets.

En 2021, la moitié des personnes tuées l'a été en poids lourd (40 personnes) ou en véhicule utilitaire (35 personnes). Les personnes décédées sont souvent des hommes (90 % en trajet professionnel et 81 % en trajet domicile-travail).

En 10 ans, le nombre de personnes tuées en trajet professionnel a diminué de – 19 % hors agglomération, mais inversement, **le nombre des décès a augmenté en agglomération**, de 16 à 29 % (soit + +81 %).

Entre 2017 et 2021, près de 46 % des accidents dans les Hauts-de Seine étaient de type trajet domicile / travail ou professionnel et représentent 58,6 % de l'ensemble des accidents corporels.

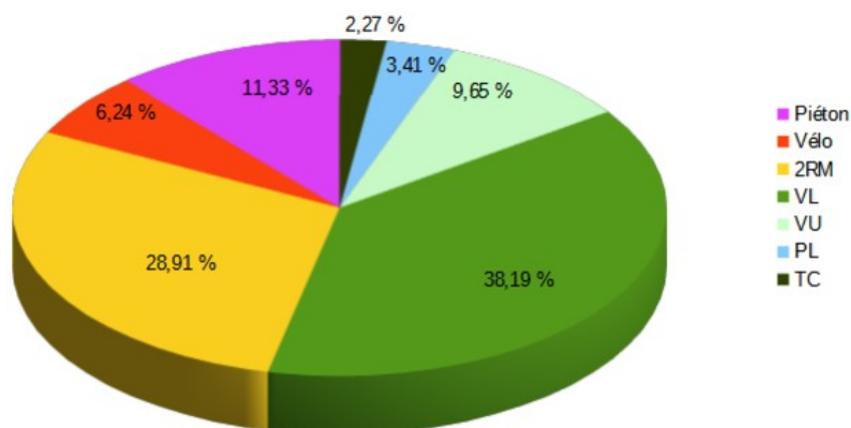
Sur la même période, 13 % des accidents professionnels étaient graves ou mortels.

42 % étaient des accidents corporels professionnels se produisant sur l'heure « de pointe » (7h00 à 10h00 et 17h00 à 19h00).

23 % impliquent au moins un conducteur détenteur d'un permis de conduire de moins de 3 ans.

Près de 29 % impliquent un véhicule deux-roues motorisés.

Mode de déplacement des victimes d'accidents corporels professionnels (2017-2021) – Hauts-de-Seine



Avec près de 30 % des 35-49 ans victimes des accidents corporels professionnels, les facteurs présumés responsables (facteurs connus) des accidents corporels professionnels ont toute leur importance :

- **L'inattention et les distracteurs** sont présumés responsables de ce type d'accident dans près de 42 % des cas ;
- **Près de 40 % des accidents corporels professionnels sont le résultat du non-respect du code de la route ;**
- La drogue et l'alcool représentent 4,6 % de ces accidents.

Les orientations d'action du DGO 2023-2027

Les actions « risque routier professionnel », menées dans le cadre des PDASR des années 2018 à 2021, n'ont représenté que 13 % de toutes les actions menées par nos partenaires. Cette faible proportion doit être corrigée en raison de l'importance de cet enjeu, mais aussi du fait de la stagnation des données statistiques sur la mortalité et l'accidentalité liées à cet enjeu.

Par ailleurs, les forces de l'ordre constatent un enjeu pour le transport de marchandise, et notamment concernant les véhicules de + de 3,5 tonnes et les autres. Il apparaît d'après leurs retours que **le respect de la réglementation et les moyens de contrôle mis en œuvre permettraient que les risques soient maîtrisés** : temps de conduite, tonnage et déviance d'utilisation des distracteurs (télévision, téléphone...).

Cependant, les conducteurs de véhicules dont le PTAC est en dessous de 3,5 tonnes, correspondant aux **livreurs dit « du dernier kilomètre », sont majoritairement en infraction** : modalités d'embauche, l'assurance de la flotte pour des camions loués, l'état général du véhicule ou encore pour un poids excessif.

L'enjeu « risque routier professionnel » est toujours un enjeu important de sécurité routière dans le département. Les efforts menés lors du précédent DGO devront être accentués en collaboration avec les différents entrepreneurs du département, les organismes professionnels, les chambres consulaires, etc.

SENSIBILISER LES GESTIONNAIRES DE VOIRIE

- Avec un nombre de place de stationnement livraison en baisse, **prévenir des stationnements anarchiques**
- Lors des aménagements de voies cyclables, garantir les **espaces nécessaires à la manœuvre** des poids-lourds dans les intersections

ACCOMPAGNER LES JEUNES

- Lycées professionnels, CFA et centres de formation aux différents permis (transports en commun, poids lourds) : **développer des modules sécurité routière et promouvoir les formations à la conduite**
- RATP et les établissements scolaires : **sensibiliser les élèves au bon comportement** à acquérir face au bus scolaire aux abords des écoles

SENSIBILISER LES EMPLOYEURS

- **Encourager les entreprises à s'engager pour la sécurité routière** auprès de leurs salariés et mettre en place des actions de prévention
- **Sensibiliser les chefs d'entreprises sur la responsabilité civile et pénale**
- Développer avec la Chambre de Commerce et d'Industrie les actions de sensibilisation à destination des entreprises et de leurs personnels
- Promouvoir les formations de perfectionnement de conduite

FAIRE RESPECTER LES RÈGLES DE CONDUITE

- S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite
- Contrôler l'équipement des véhicules de service et de fonction
- **Aménager des espaces, même provisoires, pour effectuer des contrôles routiers** en toute sécurité pour les forces de l'ordre, en concertation avec le gestionnaire de voirie

Axe 5 – Les seniors

Analyse de la vulnérabilité de l'enjeu

Les « seniors » restent un enjeu local pour le DGO 2023-2027. En effet, les informations d'accidentalité confirment la nécessité de maintenir un travail sur cette catégorie d'usagers.

Au plan national, les **70 ans et plus représentent plus de 20 % de la mortalité**. Avec l'accélération du vieillissement de la population depuis 2010, la part des seniors dans la mortalité ne cesse d'augmenter.

Aussi, **les seniors sont surreprésentés dans la mortalité piétonne avec 53 % des piétons tués de 65 ans ou plus**, pour une part dans la population française de 21 % (source : ONISR 2021).

Entre 2017 et 2021 dans les Hauts-de-Seine, 1571 accidents corporels impliquant au moins un usager de 65 ans et plus :

- 89 % ont lieu en agglomération,
- **62 % des accidents ont lieu de jour, par temps clair et sur route sèche,**
- **78 % des accidents impliquent au moins un VL**, et 34 % sont des accidents dont la collision est sur le côté ou sur l'arrière.

Les données statistiques relèvent des disparités selon les deux catégories d'âge concernées :

Les 65-74 ans : Cette catégorie d'âge est majoritairement impliquée dans un accident en tant qu'usager vulnérable, c'est-à-dire à vélo, piéton, en EDPM ou 2RM. 66 % sont des hommes. Cependant, la part des hommes et femmes dans les usagers tués de cette catégorie d'âge est sensiblement la même.

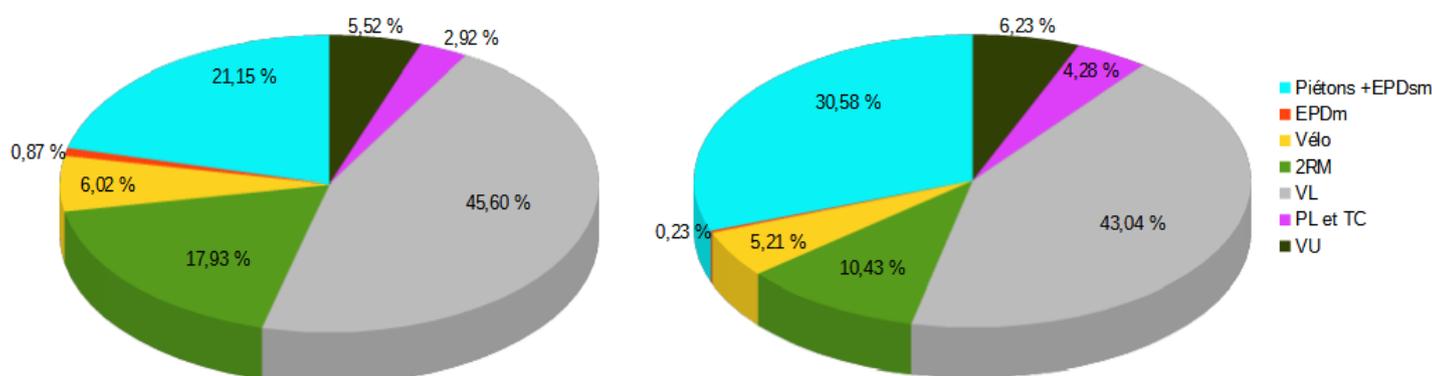
Sur la période 2017-2021, **92 % des personnes tués étaient des piétons**, alors qu'ils n'étaient présents que dans un accident sur cinq.

Les usagers de véhicule léger représentaient un peu plus de 8 %.

Les plus de 75 ans : La majorité des accidents implique au moins un véhicule léger et dans 62 % des accidents de la circulation, un homme est concerné.

Un accident sur 3 implique un piéton dans cette catégorie d'âge et les plus de 75 ans représentent 62,5 % des piétons tués dans le département.

Accidentologie des 65 – 74 ans (à gauche) et des plus de 75 ans (à droite) entre 2017 et 2021 – Hauts-de-Seine



Les orientations d'action du DGO 2023-2027

Dans le cadre du DGO 2018-2022, les PDASR de 2018 à 2021 ont permis d'aider au développement de 24 actions. Cela représente en moyenne 10 % des actions subventionnées. Cependant, on constate une tendance baissière pour ce type d'actions entre 2018 et 2021, malgré le fait que **la mortalité observée, de la vulnérabilité évidente mais aussi du vieillissement de la population.**

Nos partenaires rencontrent des **difficultés pour toucher les seniors afin de pouvoir diffuser les messages de sécurité routière.** Les actions et la communication entre les différents acteurs doivent évoluer et s'amplifier pour délivrer les informations nécessaires, notamment à travers les associations spécialisées.

L'enjeu « seniors » est toujours préoccupant pour le département des Hauts-de-Seine. Les efforts menés durant le DGO 2018-2022 doivent continuer et se renforcer :

SENSIBILISER LES GESTIONNAIRES DE VOIRIE

- Sécuriser les rues existantes par **des aménagements adaptés aux seniors et PMR**

SENSIBILISER LES SENIORS

- **Diffuser les bonnes pratiques** pour se mettre à jour des évolutions du code de la route
- Communiquer sur les conduites sous alcool, les produits psycho-actifs et les médicaments
- **Informé du cadre législatif concernant l'aptitude à la conduite** en privilégiant un accompagnement avec les familles
- Mettre en place **des stages de remise à niveau (audit de conduite, auto-diagnostic)**
- Informer sur les **alternatives existantes** aux transports dans les Hauts-de-Seine
- **Sensibiliser au partage de la chaussée :**
 - Renforcer la communication autour de l'angle mort, notamment PL, TC et VU
 - La prise en compte de la présence des trottinettes et vélos, la signalisation spécifique (exemple : contresens cycliste, feux tricolores)
- **Inciter le port des équipements** (gants, casque, gilet jaune)
- **S'appuyer sur les petits enfants comme relais** (prévention à l'école) pour faire passer les messages de sensibilisation : se signaler, les fondamentaux pour traverser la chaussée, etc.

FAVORISER LA COOPÉRATION ENTRE LES DIFFÉRENTS ACTEURS

- Avec les partenaires du type résidences autonomes, réunions seniors dans les communes, associations : **partager la connaissance de l'accidentalité** liée aux déplacements des seniors
- Avec les collectivités : **identifier les associations et les centres communaux d'action sociale** afin de diffuser l'ensemble des supports d'information et messages de sécurité routière dédiés aux seniors
- Mutualiser les acteurs associatifs et référents policiers autour d'**ateliers de la mobilité**
- Poursuivre la démarche **mobisenior.fr** d'Automobile Club (prix innovation de la DSR 2022)
- **Collaborer avec les médecins et les mutuelles santé** (ex : fiches conseils pour l'adaptation du poste de conduite)
- Encourager les campagnes locales

FAIRE RESPECTER LES RÈGLES DE CONDUITE

- **Rappeler les règles de sécurité et de prudence spécifiques lors des contrôles routiers**
- Proposer des stages de sensibilisation incitatifs à la suite d'un accident et/ou d'une infraction grave au code de la route

- Contrôler le fonctionnement des équipements d'éclairage et de signalisation pour une meilleure visibilité (tous types de véhicules)

Annexes

Compte-rendu de la réunion du groupe de travail « deux-roues motorisés » du 10 novembre 2022 à la préfecture des Hauts-de-Seine

Participants :

Major Laurent HIRON – CRS autoroutière ouest Île-de-France

Mme Stella SAINT-OUEN - IPCSR 92

M. Emile MIQUEU - CASIM

M. Paulo DA SILVA et M. Boris MICHELET – Vigi2roues

Major Hervé MOISSENOT - CTCSR 92

M. Stéphane DEMORTAIN – AFDM

M. Anthony JEANNE – Chef de service SESR et M. Alain TREMEAUD – Pôle sécurité routière, DRIEAT/ UD92

Mme Charlène GOOSSENS – Préfecture des Hauts-de-Seine

Absents et excusés : M. Alain BERTHAUT - Viamobilité

Résumé des débats – Orientations proposées

Présentation de l'enjeu par M. JEANNE et rappel de la démarche du document général d'orientation (DGO) et présentation de la fiche enjeu « les deux-roues motorisés » à l'appui de chiffres de l'accidentalité dans les Hauts-de-Seine (ODSR).

Implication des assurances pour la promotion des actions post-permis à l'égard de leurs clients, adhérents (stage pour motard = réduction sur la cotisation).

Mieux répondre aux besoins des entreprises, PME notamment avec des actions déployables rapidement.

Impliquer les moto-écoles dont les bonnes pratiques permettront une plus grande sensibilisation aux EPI dès le début de la formation.

Les circuits de communication à améliorer pour toucher la cible dit des « utilitaires » (ceux qui se déplacent en 2 roues pour aller travailler scooter et 125 cm³) et non plus que les « passionnés »

Une diffusion plus large des tutoriels conçus par les associations sur les nouveaux vecteurs de communication.

Organisation d'une action de sécurité routière à l'échelle de la région similaire aux villages sécurité routières des VILLES LITTORALES (en cours de réalisation à l'été 2023).

L'expérimentation de la circulation en inter-file : méconnaissance par le grand public à la fois de la règle et des portions concernées (manque de communication institutionnelle, publication des arrêtés, sujet qui n'est pas abordé au cours des différentes formations).

Compte-rendu de la réunion du groupe de travail « conduites à risque » du 22 novembre 2022 à la préfecture des Hauts-de-Seine

Participants :

Major Hervé MOISSENOT et B/C Morgan HENRY - CTCSR92

Major Isabelle ZAGRODNICKI - DTSP

Mme Rachel VIGNE - Avenir Santé

Mme Elisabeth MACKOWIAK - CD92

M. Boris MICHELET - Vigi2roues

Mme MARTIN – EPT POLD

M. Alain BERTHAUT – Viamobilité

M. Seydou DIENG - RATP

M. Gauthier BAZES - AFT

M. Anthony JEANNE - Chef de service SESR et M. Alain TREMEAUD – Pôle sécurité routière, DRIEAT UD92

Mme Charlène GOOSSENS - Préfecture des Hauts-de-seine

Résumé des débats – Orientations proposées

Présentation de l'enjeu du jour par M. JEANNE et rappel de la démarche du document général d'orientation (DGO) et présentation de la fiche enjeu « conduites à risques » à l'appui de chiffres de l'accidentalité dans les Hauts-de-Seine (ODSR).

Pas de rupture du continuum éducatif : formation le plus tôt possible, maternelle dès 3 ans pour aller à l'étape du permis piéton ce qui permet aussi de toucher les parents.

Formation au collège sur les angles morts notamment les poids lourds de transport de marchandises
Démonstration avec crash tests très formateurs avec un ancrage « dans la vraie vie ».

Retour de la caravane de sécurité routière 92 vivement recommandé. À la RATP, la formation à la sécurité routière est vu comme un investissement avec des agents relais comme ambassadeur (formation interne et externe).

Les bons vecteurs de communication adaptés à chaque public et pour les entreprises (PME) un message plus choc conforme à la réalité. Les entreprises doivent être sensibilisées et tous les organismes de formation doivent avoir des modules sécurité routière (RATP : échanges au cours des journées « partageons la route.

Le constat des avancées technologiques d'aide à la conduite sans négliger l'application des règles élémentaires de conduite (kit Bluetooth télévision dans les PL (infraction utilisation d'écran autre aide à la conduite).

Module de formation sécurité routière en auto-écoles sur la connaissance des autres moyens de transport (PL, vélo, moto).

Problématique des conducteurs de véhicule utilitaire de livraison ; Bruiteur sur vélo et trottinette.

Mettre en valeur le renforcement des comportements positifs telle l'action SAM qui a encore toute sa valeur et pertinence auprès des jeunes adultes (étudiants, milieu festif).

La sévérité des sanctions n'a pas besoin d'être accrue, l'action doit être menée sur les comportements individuels par la formation.

Vague de contrôle de cyclistes à développer.

Tous les acteurs conviennent d'actions plus régionales avec la mutualisation des moyens.

Compte-rendu de la réunion du groupe de travail « nouveaux modes de mobilité dite « douce » » du 1^{er} décembre 2022 à la préfecture des Hauts-de-Seine

Participants :

M. Serge COYARD et Mme Elisabeth MACKOWIAK - EPI78/92 CD92

M. Andréa GAMAURY et M. James BELLANDE - Two Roule

M. Alain BERTHAUT - Viamobilité

Major Hervé MOISSENOT - CTCSR 92

M. Seydou DIENG - RATP

M. Boris MICHELET - Vigi2roues

Mme Alexia JUNCK - Bicycl'aide

Major Isabelle ZAGRODNICKI - DTSP92

Mme Marie Paule MANSOUR - AFTC

M. Anthony JEANNE - Chef de service SESR et M. Alain TREMEAUD – Pôle sécurité routière, DRIEAT UD92

Mme Charlène GOOSSENS - Préfecture des Hauts-de-Seine

Absents et excusés : M. Fabien GOLFIER – Police municipale de Puteaux ; Mme MARTIN - POLD

Résumé des débats – Orientations proposées

Présentation de l'enjeu par M. JEANNE et rappel de la démarche du document général d'orientation (DGO) et présentation de la fiche enjeu « les mobilités douces » à l'appui de chiffres de l'accidentalité.

Il s'agit de nouvelles pratiques qui impliquent un changement de mentalité : sous le sentiment d'une plus grande liberté de mouvement l'impératif du rappel élémentaire des règles du code de la route pour tous les nouveaux utilisateurs (enquête Assurance Prévention : 72 % des utilisateurs de ces engins méconnaissent les règles).

Envisager la création d'un permis et d'une courte formation obligatoire.

Pour permettre également l'assurance du véhicule et son enregistrement systématique impliquant son immatriculation (au-delà du système de gravage BICYCODE).

Le rappel des règles d'usage pourrait être formalisé auprès des vendeurs de cycles et d'engins avec un dépliant.

De plus, l'obligation de vendre un engin équipé des équipements réglementaires (éclairage puissant et sonnette et catadioptres).

Le débridage trop facile des trottinettes électriques reste un problème important quant à la limitation réelle de la vitesse.

La prévention reste un vecteur indispensable à l'évolution des mentalités : toutefois il est rappelé que l'éducation reste un socle fondamental.

L'implication des auto-écoles avec un module « je suis conducteur, mais il y a les autres » afin que l'acceptation d'usagers avec ces nouveaux équipements soit mieux intégrée.

Pour les professionnels de la route (RATP) les conducteurs de transports en commun intègrent la présence exponentielle de ces nouvelles pratiques dans leur conduite partagée (angles morts, espaces entre le bus et le trottoir, franchissement d'intersection).

Dans l'évolution des mentalités, il est indispensable de prendre conscience des conséquences des risques inutilement pris : gravité des blessures, incapacité de travail et coût réel supporté par la collectivité.

D'où un débat sur le port obligatoire ou non du casque (avec une comparaison avec les Pays-Bas et le Danemark quant à la conscience du risque et la pratique douce et quand le port du casque entraîne aussi une baisse du nombre d'utilisateurs dans ces pays).

Les équipements de sécurité (EPI) sont à promouvoir pour réduire à la source des blessures graves.

Ces nouvelles mobilités vont entraîner des déplacements accrus entre le domicile et le travail d'où l'implication des employeurs dans les bonnes pratiques et un encouragement financier pour la sécurité (indemnité vélo...). Promouvoir l'aménagement des locaux d'entreprise afin d'accueillir les utilisateurs et le stockage des EPDM.

Associer également l'éducation des piétons pour intégrer ces déplacements « silencieux » développements d'actions auprès des seniors pour intégrer le partage de l'espace avec ces nouveaux engins.

Que les piétons respectent également les règles élémentaires qui les concernent. Renforcement du « permis piéton ».

Concernant les aménagements des pistes cyclables, leur distinction avec le reste de la chaussée est impérative (bande cyclable de couleur rouge aux Pays-Bas).

Une volonté forte s'est exprimée pour organiser un rassemblement des partenaires autour d'un même site pour sensibiliser tous les publics à ces nouvelles pratiques (« village sécurité routière ») tant au niveau départemental que régional.

Compte-rendu de la réunion du groupe de travail « risque routier professionnel » du 8 décembre 2022 à la préfecture des Hauts-de-Seine

Participants :

M. Serge COYARD et Mme Elisabeth MACKOWIAK – EPI78/92 CD92

Major Hervé MOISSENOT et B/C Morgan HENRY – CTCSR 92

M. Nicolas KOROBEINIK – Prévention routière

Mme Laura ERARD – Éducation nationale

M. Nicolas TESTARD – Allianz

M. Sedou DIENG – RATP

M. Olivier GOMPERTZ – CCI

M. Boris MICHELET – Vigip2roues

Major Laurent HIRON – CRS autoroutière ouest Île-de-France

M. Anthony JEANNE - Chef de service SESR et M. Alain TREMEAUD – Pôle sécurité routière, DRIEAT UD92

Mme Charlène GOOSSENS – Préfecture des Hauts-de-Seine

Absents et excusés : Major Nicolas GERMAIN – CRS autoroutière nord Île-de-France

Résumé des débats – Orientations proposées

Présentation de l'enjeu par M. JEANNE et rappel de la démarche et présentation de la fiche enjeu « risque routier professionnel » à l'appui de chiffres de l'accidentalité dans les Hauts-de-Seine (ODSR).

Pour les transports de marchandises, les forces de l'ordre ont constaté une nette différence entre les + de 3.5t et les autres gabarits. La réglementation stricte et les moyens de contrôle mis en œuvre font que les risques sont maîtrisés : temps de conduite, tonnage et déviance d'utilisation des distracteurs.

En revanche le gabarit en dessous de 3.5t correspondant à la flotte des livreurs dit « du dernier kilomètre » : problème de contrat de travail, d'assurance de la flotte pour des camions loués, de l'état général du véhicule malgré l'existence d'un contrôle technique. Pb du chargement qui dépasse le PTAC.

Les forces de l'ordre sont en demande d'une concertation du gestionnaire de voirie (EPI 78/92) afin d'aménager des espaces, même provisoires, pour effectuer des contrôles routiers en toute sécurité.

Les difficultés d'accès aux fichiers OCTET et TACHOSCAN sont en cours de résolution. Ils restent à la disposition des services de police spécialisés dans le contrôle des poids-lourds.

Le nombre de place de stationnement livraison est en baisse. En cause, les aménagements des pistes cyclables, occasionnant des stationnements anarchiques (sans occulter le modèle économique du commissionnement à la livraison).

Le travail d'étude entre les communes et le conseil départemental est clairement identifié mais les procédures sont très longues ce qui ne donne de visibilité à court terme sur l'amélioration des aménagements routiers.

Il a été noté un problème dans l'aménagement de la voirie : l'arrivée des pistes cyclables modifie les espaces nécessaires à la manœuvre des poids-lourds dans les intersections.

La RATP et les établissements scolaires sensibilisent les élèves au bon comportement à acquérir face au bus scolaire pour impliquer les élèves dans leur propre sécurité aux abords des écoles (rencontre conducteurs / élèves). Ces actions sont incontournables et à développer dans les 5 prochaines années.

Le développement des modules sécurité routière doit se généraliser tant auprès des CFA que des lycées professionnels.

Les assureurs ont signé une convention quinquennale avec l'État pour que 0.5% minimum de leur budget soit consacré à la formation et à l'éducation routière (stage de conduite). Cette convention pourrait être renégociée à la hausse

La CCI souhaiterait développer avec tous les partenaires des actions de sensibilisation à destination des entreprises et de leurs personnels

Compte-rendu de la réunion du groupe de travail « les seniors » du 15 décembre 2022 à la préfecture des Hauts-de-Seine

Participants :

Major isabelle ZAGRODNICKI – DTSP

M. Boris MICHELET – Vigi2roues

M. Nicolas KOROBENIK – Prévention routière

M. Yves CARRA – Automobile Club

Mme Élisabeth MACKOWIAK – EPI 78/92 CD 92

M. Anthony JEANNE - Chef de service SESR et M. Alain TREMEAUD – Pôle sécurité routière, DRIEAT UD92
Mme Charlène GOOSSENS – Préfecture des Hauts-de-Seine

Résumé des débats – Orientations proposées

Présentation de l'enjeu par Mr JEANNE et rappel de la démarche du document général d'orientation (DGO) et présentation de la fiche enjeu « les seniors » à l'appui de chiffres de l'accidentalité dans les Hauts-de-Seine (ODSR).

Un réel besoin de prospection afin d'aller chercher les seniors, là où ils sont, à travers leurs associations. Les volontaires seraient les acteurs de leur sécurité, avec la délivrance des messages et des conseils de seniors à seniors.

Poursuivre la démarche entreprise par Automobile Club via leur site MOBI-SENIOR.fr (prix de la DSR et de la FIA) = contrairement à ce qu'on pourrait croire la compréhension des enjeux est très forte. La sécurité routière suscite un vif intérêt.

D'où la mutualisation des acteurs associatifs et référents policiers autour d'ateliers de la mobilité. Travailler avec les CCAS et le réseau des associations de seniors dans les communes.

Bien reprendre le cadre législatif concernant les exceptions médicales concernant l'aptitude à la conduite en privilégiant un accompagnement avec les familles. Les conseiller pour favoriser les alternatives existantes aux transports dans les Hauts-de-Seine.

Le rôle du médecin de famille ainsi que les mutuelles santé (ex : fiches conseils aux médecins pour l'adaptation du poste de conduite).

Sans occulter le fait que les seniors sont une génération en constante évolution, plus sensible aux nouvelles technologies et aux nouveaux moyens de déplacement : augmenter la formation de prise en compte de la présence des trottinettes, vélos classiques, cargos et électriques et au contresens cycliste (regard sur un seul côté pour traverser)

S'appuyer sur les petits enfants (prévention à l'école) comme relais pour faire passer les messages de sensibilisation (Se Signaler + les fondamentaux pour traverser la chaussée).

L'infrastructure routière évoluant avec l'arrivée des pistes cyclables, celles-ci devant clairement être différenciées avec une couleur spécifique du reste de la voirie.

Avoir un message positif (non punitif et moraliste) avec les seniors : capitaliser sur leur expérience, ils doivent montrer comment faire, campagne publicitaire dont le slogan pourrait être « montrez- nous ».



**PRÉFET
DES HAUTS-
DE-SEINE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale et interdépartementale de l'environnement,
de l'aménagement et des transports d'Île-de-France
Unité départementale des Hauts-de-Seine
CAD, 167/177, avenue Joliot-Curie
BP 102 – 92 013 Nanterre Cedex
Téléphone : 01 40 97 29 06

www.driat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr