



**PRÉFET  
DE L'ESSONNE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE **VIVRE,  
ENSEMBLE****



# Document Général d'Orientations en Essonne 2023 – 2027



## Sommaire

### 1. Cadre général de la démarche

- 1.1. Les objectifs du DGO
- 1.2. La démarche d'élaboration

### 2. Diagnostic territorial

- 2.1. Présentation générale du département
  - 2.1.1. Situation géographique et démographique
  - 2.1.2. Mortalité routière, les victimes
  - 2.1.3. Risque routier professionnel
  - 2.1.4. Réseau routier
- 2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute
  - 2.2.1. Typologie des accidents
  - 2.2.2. Modes doux
  - 2.2.3. 2RM
  - 2.2.4. Facteurs spécifiques
- 2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute
  - 2.3.1. Typologie des accidents
  - 2.3.2. Modes doux
  - 2.3.3. 2RM
  - 2.3.4. Facteurs spécifiques
- 2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute
- 2.5. Principales caractéristiques des accidents sous stupéfiant, alcool et vitesse
- 2.6. Contrôle Sanction Automatisé

### 3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience

- 3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu
- 3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

### 4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

- 4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire
- 4.2. Les orientations d'actions

### 5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

- 5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR
- 5.2. Suivi de l'accidentalité départementale
- 5.3. Modalités de suivi du DGO

Toutes les données relatives :

- à l'accidentalité routière concernant la période 2017-2021 sont issues de l'application TRAxY.
- aux messages d'infractions vitesse et franchissement feux rouges sont issues de ICARE.
- à la démographie sont issues de l'INSEE.

Le Document Général d'Orientations formalise pour les cinq années à venir la mobilisation des partenaires institutionnels et des acteurs locaux du département de l'Essonne autour d'orientations et de véritables projets départementaux afin de contribuer à la réduction des accidents de la route à l'horizon 2027.

A EVRY-COURCOURONNES, le

Le Préfet de l'Essonne



Bertrand GAUME

Le Procureur de la République




Grégoire DULIN

Le Président du Conseil  
départemental de l'Essonne



François DUROVRAY

Le Président de l'Union des Maires  
de l'Essonne



Francisque VIGOUROUX

Le département de l'Essonne, de part sa localisation géographique à proximité de Paris et sa configuration territoriale à la fois densément urbanisée au nord et tournée sur la ruralité au sud, présente des facettes de trafic routier et d'accidentalité routière multiples en fonction des secteurs traversés.

Ainsi, la politique locale en matière de sécurité routière couvre de nombreux enjeux aussi bien sur la thématique sensibilisation aux risques routiers que sur le volet sanction.

**De ce fait, il s'avère efficient de fixer, sur une temporalité quinquennale, les objectifs en matière de lutte contre l'insécurité routière au travers du Document Général d'Orientation 2023-2027, que les services de l'État mais aussi l'ensemble des partenaires sécurité routière s'engageront à suivre pour réduire l'accidentalité routière et favoriser le partage de la route.**

## **1. Cadre général de la démarche**

Le document général d'orientation (DGO) a été instauré par la circulaire du délégué interministériel à la sécurité routière du 19 octobre 1993 au sein de chaque département comme outil de politique, de programmation et de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

Ce document détermine pour cinq ans les enjeux et les orientations de la politique départementale de sécurité routière. Dans cette logique et compte tenu que le DGO actuel est arrivé à son terme en fin d'année 2022, l'objectif est de le réactualiser afin de fixer les priorités pour les cinq années à venir (2023-2027).

### **1.1 Les objectifs du DGO**

Il constitue à la fois l'outil de programmation de la politique locale de sécurité routière à l'échelon départemental et un des outils de mobilisation dans la lutte contre l'insécurité routière.

L'élaboration du DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et acteurs locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière en Essonne et les enjeux qui en découlent.

Il s'agit également de mobiliser l'ensemble des acteurs de la sécurité routière autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Sous la responsabilité du préfet de département, le directeur du cabinet de la Préfecture définit, avec les partenaires locaux impliqués dans la démarche, des axes prioritaires d'actions qu'ils mettront en œuvre au cours de la période du DGO, contribuant ainsi à la réalisation de l'objectif national.

### **1.2 La démarche d'élaboration**

Elle est conduite sous l'égide du directeur de cabinet de la Préfecture, chef de projet sécurité routière en Essonne, qui s'appuie sur l'Observatoire départemental de la sécurité routière au sein du Service éducation et sécurité routières. Ce service assure le secrétariat et l'animation du comité de pilotage en charge de prioriser les enjeux de sécurité routière et d'en définir les orientations d'actions.

Ce comité de pilotage, animé par le directeur de cabinet de la Préfecture, est constitué des services de l'État compétents (forces de l'ordre, justice, éducation nationale), ainsi que de partenaires sécurité routière (Conseil départemental, Union des maires, associations).

### Phasage de l'élaboration du DGO

#### Phase 1 : la validation des enjeux

La priorisation des enjeux, définis à l'échelle nationale, a été validée le 25 janvier 2023 par le chef de projet sécurité routière suite à la tenue de la réunion du comité de pilotage.

Cette hiérarchisation des enjeux de sécurité routière a été élaborée sur la base :

- du diagnostic territorial d'accidentalité routière (données 2017-2021),
- du bilan du DGO 2018-2022 (actions de sensibilisation et politique de contrôles routiers).

Ils ont fait l'objet d'une présentation à l'ensemble des membres du comité de pilotage en séance plénière.

#### Phase 2 : la définition des orientations d'actions

Les orientations d'actions traduisent des enjeux de sécurité routière validés et priorisés. Elles se répartissent sur 3 thématiques : communication, sensibilisation/prévention et contrôle/sanction. Les orientations en matière d'infrastructure sont rattachées au volet sensibilisation/prévention, car la majorité des accidents sont liés aux comportements des usagers. L'amélioration des réseaux routiers contribue à la sécurité de l'ensemble mais n'est pas identifiée comme étant un facteur d'accident.

#### Phase 3 : la validation des orientations d'actions

Les orientations d'actions du DGO 2023-2027 ont été validées par le comité de pilotage le 25 janvier 2023 et présentées à l'ensemble des partenaires sécurité routière lors de la réunion de lancement du Plan départemental de sécurité routière qui s'est tenue le même jour.

L'ambition d'associer à la démarche le plus grand nombre de partenaires répond à la volonté de :

- faire partager l'espace public dans le respect des règles de sécurité,
- porter une attention renforcée aux usagers, et en particulier aux plus vulnérables.
- faire vivre de façon concrète le slogan : « sécurité routière, vivre ensemble ».

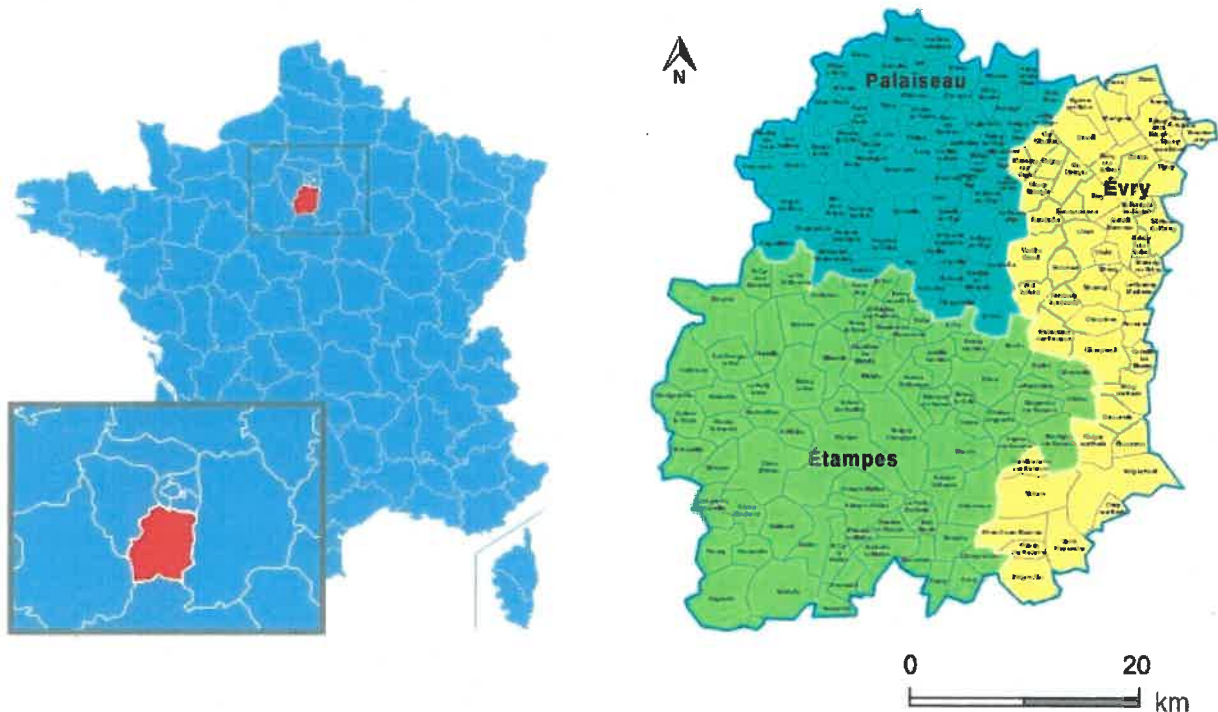
La Direction des services départementaux de l'éducation nationale assure le maintien d'un continuum éducatif tout au long de la scolarité en matière d'apprentissage de la sécurité routière, dimension primordiale pour que les futurs usagers de l'espace public soient respectueux des règles et des autres usagers.

## 2. Diagnostic territorial

### 2.1 Présentation générale du département

#### 2.1.1. Situation géographique et démographique

Troisième département d'Île-de-France par sa surface (1 819 km<sup>2</sup>), l'Essonne est, de par sa position au sud de la Région, un axe de transit routier essentiel pour les liaisons du Sud de la France vers Paris.



Ce département présente un fort déséquilibre dans l'occupation de son territoire, avec une partie Nord très urbanisée regroupant près de 80 % de la population et présentant les caractéristiques de la banlieue de petite couronne et une zone Sud rurale.

Il est fortement marqué par une grande multipolarité : 22 communes comprenant entre 20 000 et 50 000 habitants accueillent plus de la moitié de la population et, sur les 194 communes que compte l'Essonne, près d'une centaine sont des communes rurales de moins de 2 000 habitants, situées essentiellement dans le Sud.

Ces deux configurations territoriales influent sur le maillage routier et leur vocation : au nord, une présence importante du réseau routier national (A6, A10, RN104, RN118) qui est principalement maillé pour desservir la capitale. Néanmoins, il assure autant une fonction de desserte locale, de transit aussi bien à l'échelle locale qu'europpéenne. En termes de données de trafic routier, ce réseau peut supporter en moyenne des flux allant, à ce jour, jusqu'à 160 000 véhicules par jour (dans les 2 sens de circulation). Pour autant, il ne représente que 2 % du linéaire des routes essonniennes.

Au sud c'est principalement le réseau routier départemental (25 % du linéaire routier essonnien) qui assure le maillage routier à deux niveaux à l'échelle du département :

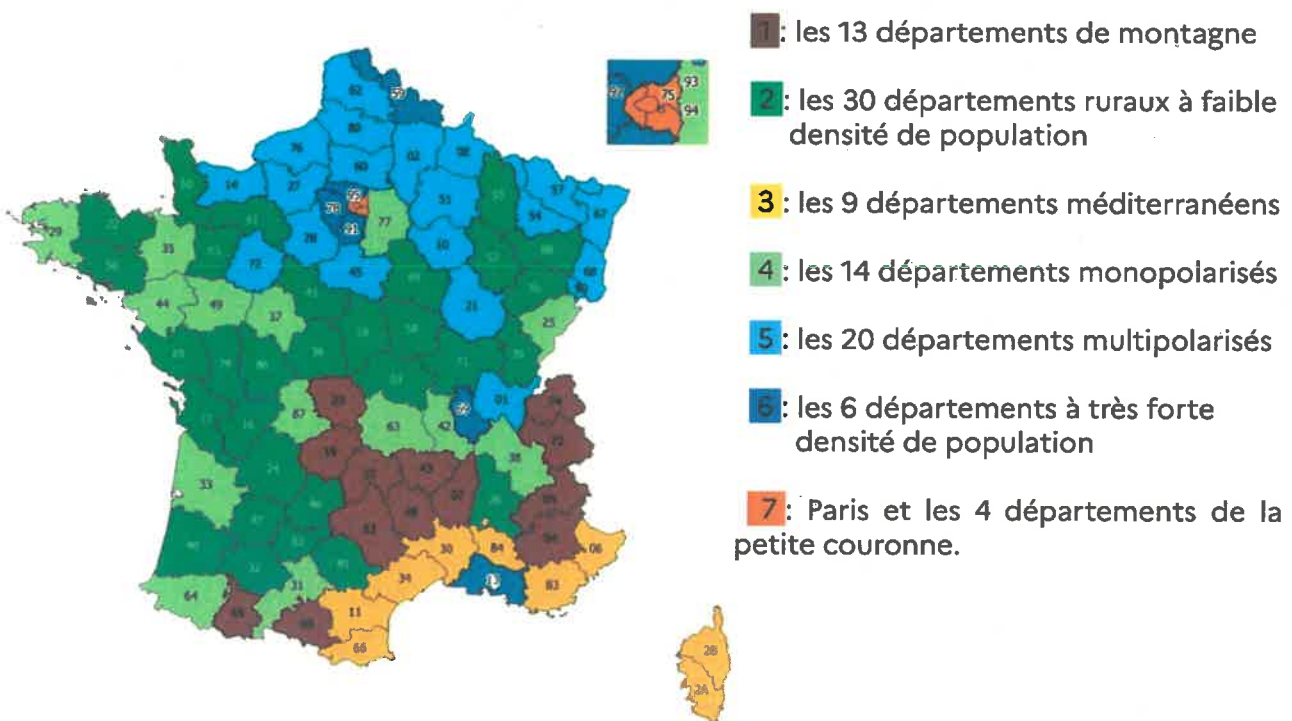
- principal et structurant dans le sud du fait d'un taux de couverture du territoire important, tant par la présence de la RN20 que par l'ensemble des routes départementales transversales,
- de transition entre les réseaux de voirie communale et le réseau routier national (RRN) au nord, avec des axes pouvant assurer des itinéraires de délestage du RRN le cas échéant.

Ainsi, 73 % du réseau routier essonnien est composé de voirie communale dont la gestion peut être assurée par une EPCI en fonction des compétences qui lui incombent.

Des secteurs en plein développement comme le Plateau de Saclay et le Pôle d'Evry /Corbeil qui concentrent un potentiel de recherche et d'innovation exceptionnel (grandes écoles, universités, laboratoires de recherche publics ou privés, grandes entreprises) génèrent des trafics routiers dont la provenance est au minimum régional.

### Focus sur l'étude du CEREMA

Une étude du CEREMA réalisée en mai 2022 a permis de répartir les départements de France métropolitaine en 7 familles :



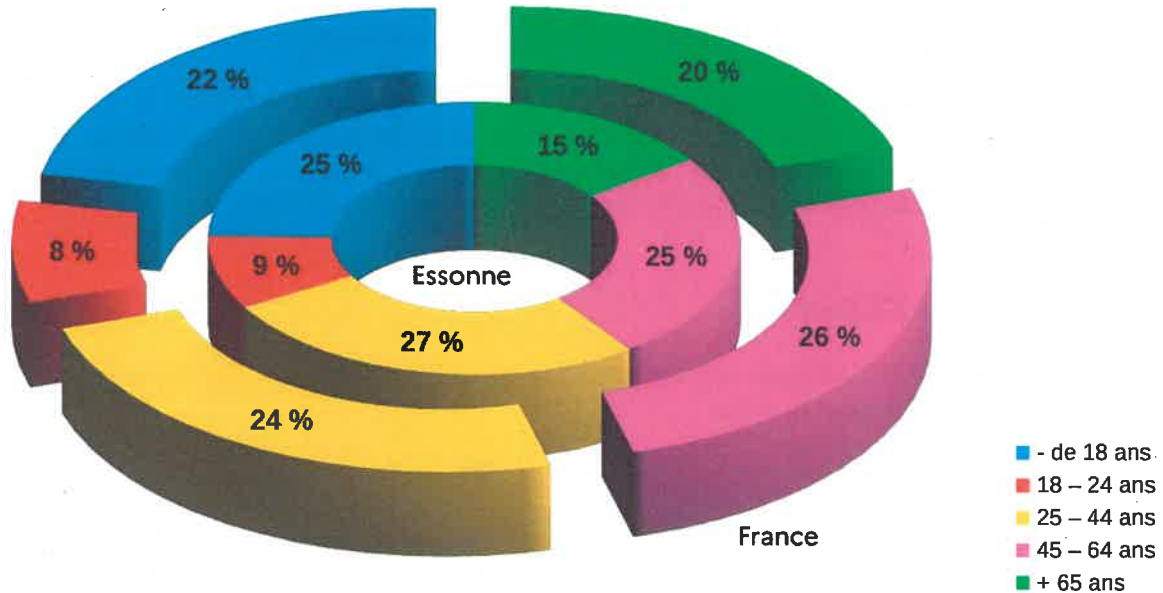
L'Essonne a été classée dans la Famille 6 qui est constituée de 5 autres départements : les Bouches-du-Rhône (13), le Nord (59), le Rhône (69), les Yvelines (78) et le Val-d'Oise (95). La plupart des indicateurs de cette famille sont assez différents de la moyenne nationale.

Cette famille se caractérise donc par une population, une densité, une part de communes de plus de 100 000 habitants, de périurbain et une part d'autoroutes particulièrement élevées.

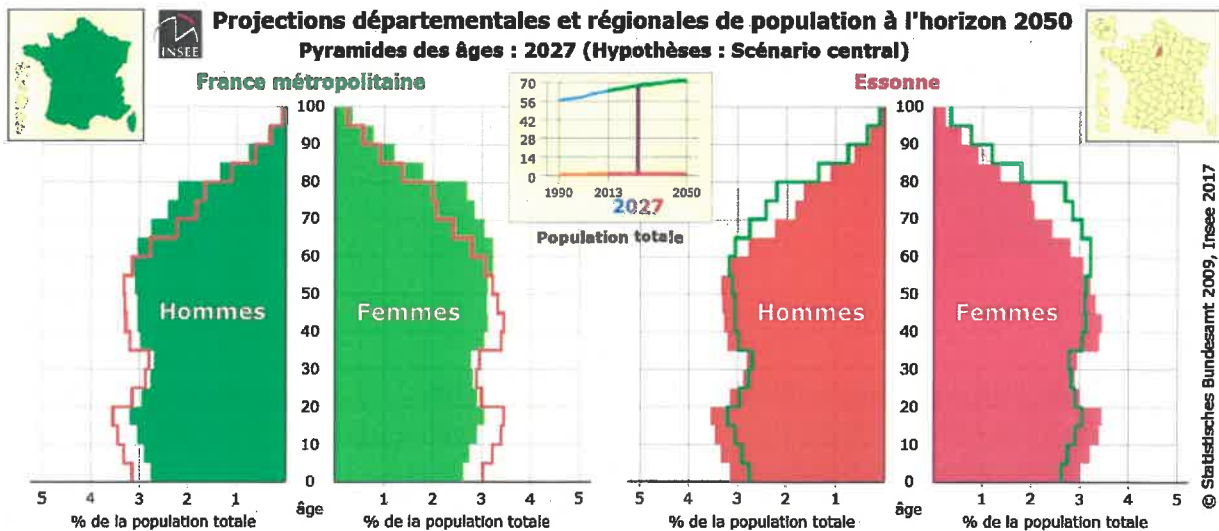
D'un point de vue démographique, en 2019, l'Essonne totalisait 1 301 659 habitants, soit une densité de 721,4 hab/km<sup>2</sup>.

Sa population présente la particularité d'être jeune (27,8 % de moins de 20 ans contre 25,1 % pour la France) et de niveau socio-économique et culturel supérieur à la moyenne nationale.

### Population Essonne / France 2019



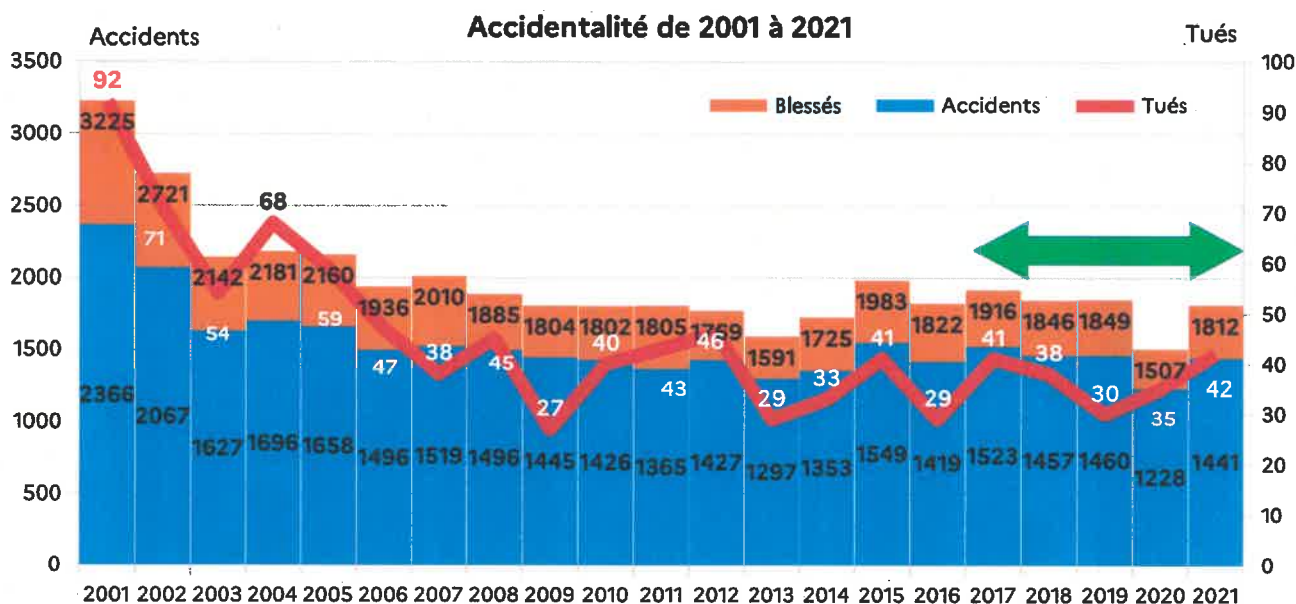
Sur la base des projections établies par l'INSEE pour 2027 (scénario central), l'Essonne compterait 1 343 781 soit une augmentation de 3,25 % en 5 ans. Il apparaît que la population des moins de 25 ans passerait de 33,4 % à 32,7 % alors que celle des +65 ans et plus augmenterait de 15,1 % à 17,4 %.





Les « jeunes et les seniors » sont toujours des populations qui doivent faire l'objet de sensibilisation/prévention aux risques routiers étant donné leur représentation démographique.

## 2.1.2. Mortalité routière, les victimes



Depuis ces vingt dernières années, les chiffres de l'accidentalité routière en Essonne connaissent une évolution particulière.

Après avoir connu une baisse remarquable du nombre d'accidents et de blessés entre 2001 et 2003, la tendance sur les années suivantes a été marquée par une stagnation avec des effets de seuil à 1400 accidents et 1800 blessés que l'on considère comme un plancher statistique.

Concernant la mortalité routière, si la tendance générale est à la baisse, passant de 92 tués en 2001 à 42 tués en 2021 (- 50 tués), elle connaît une évolution irrégulière qu'on pourrait qualifier « en dents de scie », marquée par l'année 2009 où l'Essonne a connu le nombre de tués le plus bas avec 27 tués (soit - 65 tués par rapport à 2001). À compter de 2010, le nombre de tués est reparti à la hausse avec toujours des effets saccadés pour arriver à 42 tués en 2021.

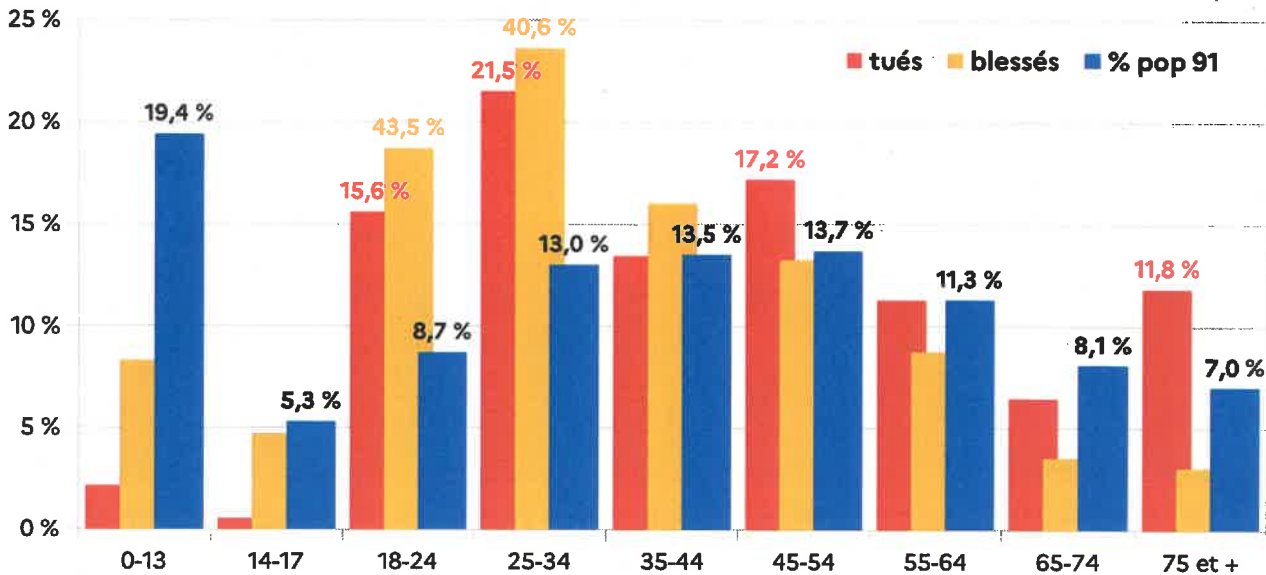
La période d'étude porte sur 2017-2021, qui dénombre 7109 accidents, 186 tués et 8930 blessés. Il convient de constater le phénomène décrit plus haut, à savoir la stagnation du nombre d'accidents corporels de la route ainsi que du nombre de personnes blessées.

L'année 2020, marquée par une diminution du trafic routier lors des périodes de confinement liées à la COVID, connaît effectivement une baisse significative du nombre d'accidents (- 16 %) et du nombre de personnes blessées (- 18 %) par rapport à 2019. Toutefois, dès la levée du confinement, le nombre de personnes tuées est reparti à la

hausse (6 tués en 3 semaines). Ce qui démontre que le comportement de l'utilisateur reste le principal facteur d'accident.

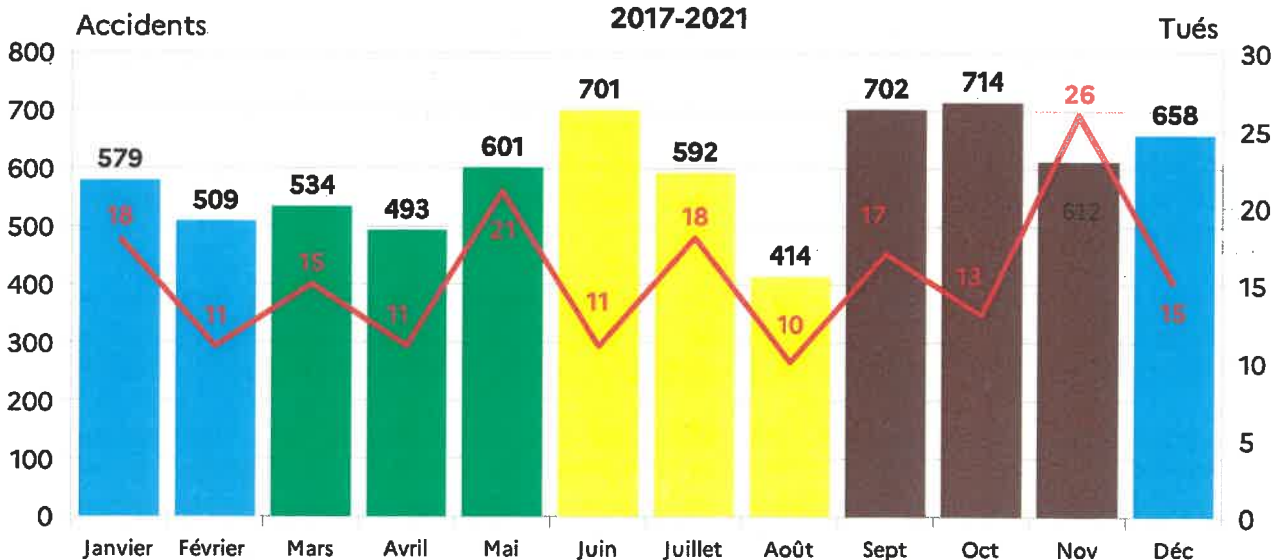
Du point de vue de la mortalité routière, l'année 2019 marque une transition doublée d'une symétrie. Elle constitue à la fois le point d'arrivée d'une baisse continue du nombre de personnes tuées (- 11 tués entre 2017 et 2019) mais également le point de départ d'une hausse de ce même nombre (+ 12 entre 2019 et 2021). Comme nous l'avons souligné plus haut, la période « COVID » n'a pas eu d'impact sur la mortalité routière, elle n'a fait que la retarder.

### Rapport âge / victime



Près d'un tiers des accidents mortels ont lieu en automne du fait du cumul de plusieurs éléments : la reprise des activités professionnelles, la rentrée scolaire et également la baisse de la luminosité amplifiée par le passage à l'heure d'hiver.

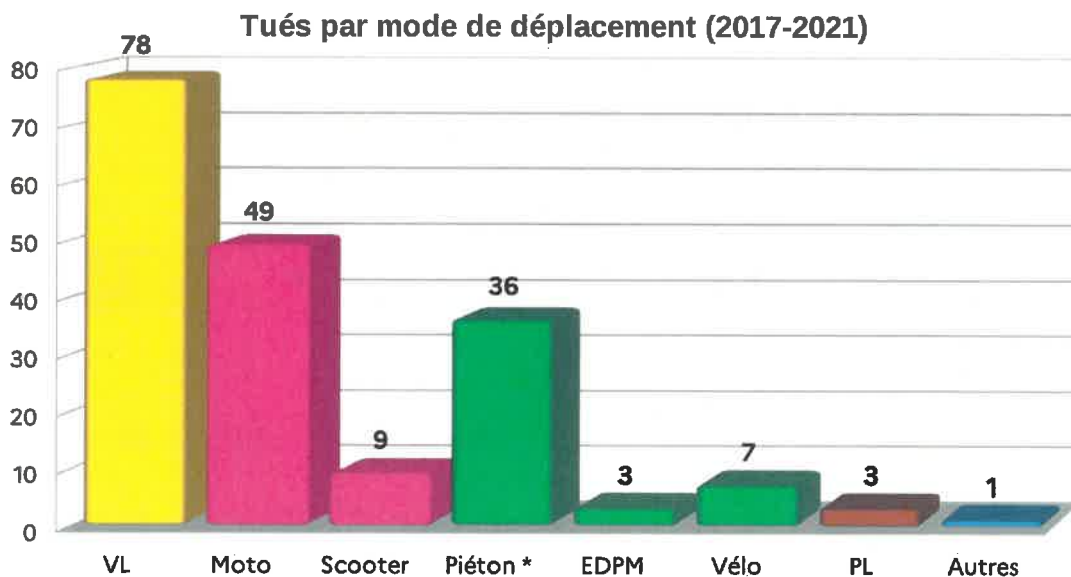
### Accidentalité mensuelle 2017-2021



La classe d'âge la plus touchée en nombre de tués est celle des « 25-64 ans » avec 94 tués, soit 63 %. Ils représentent la moitié de la population essonniennne mais également un tiers des tués. Il s'agit de la population dite « active » et donc la plus présente sur les routes.

On note une **sur-représentation des jeunes de « 18-24 ans »** dans la mortalité routière avec 16 % des tués (soit 29 tués), alors qu'ils ne représentent que 9 % de la population essonniennne. Cela peut s'expliquer par un manque d'expérience de conduite qui amène à un défaut d'anticipation face à un danger potentiel. Mais aussi par la banalisation de la consommation de produits stupéfiants identifiés, à tort, comme des « drogues douces » en opposition aux « drogues dures » que sont le crack, la cocaïne ou encore l'héroïne.

La **sur-représentation des « 75 ans et plus »** parmi les tués vient de leur plus grande fragilité physique face à un choc (ex : fracture du col du fémur) car la majorité des tués sont des piétons. Néanmoins il ne faut pas écarter le risque qu'ils encourent de part la réduction de leur acuité visuelle ou sonore ainsi que des réflexes face à une situation donnée.



\* sont inclus avec les piétons les EDP sans moteur

Les véhicules légers constituent la part largement majoritaire d'usagers tués en lien avec leur représentation dans le trafic routier.

On constate que les 2 RM (moto et scooter), alors qu'ils ne représentent que 5 à 7 % en moyenne du trafic routier, représente le 2<sup>e</sup> type de population tuée avec près d'1 tué sur 3.

Les 2RM sont toujours un enjeu de sécurité routière du fait de la conception de ce type de véhicule qui n'apporte aucune protection en cas de choc, avec un véhicule léger en majorité, ou de chute avec un équipement de protection individuel dont l'usage reste, réglementairement, très limité.

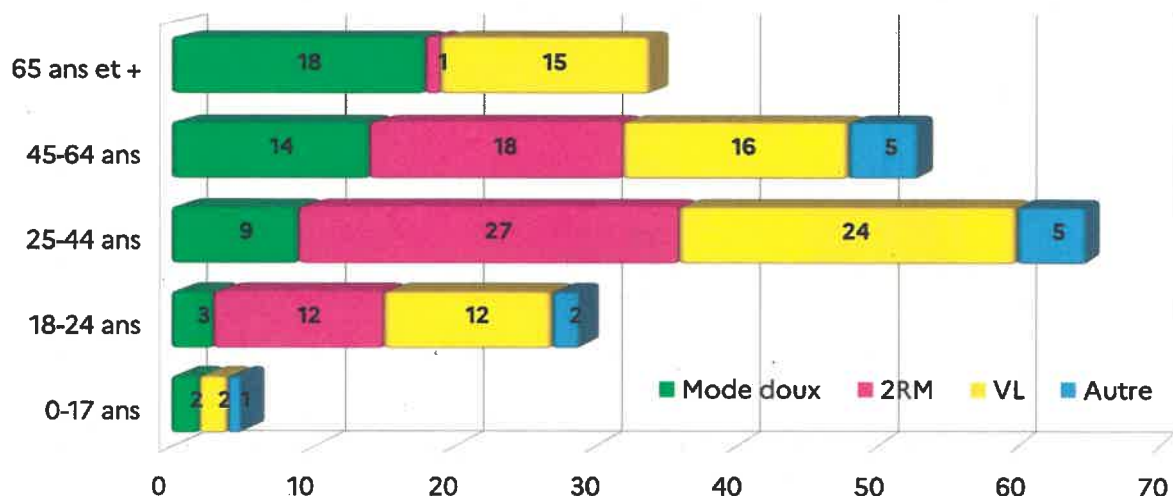
À noter que dans cette catégorie, les usagers de motos de plus de 125 cm<sup>3</sup> représentent 80 % des tués usagers 2RM.

Les mobilités douces ou « Modes doux », désignent les modes de déplacement qui s'opposent aux mobilités motorisées carbonées. Elles sont constituées des piétons et des Équipements de Déplacement Personnel sans moteur (EDPsm) plus communément appelé trottinettes, les cyclistes, les Vélos à Assistance Électrique (VAE) et les Équipements de Déplacement Personnel motorisés (EDPm) qualifiés d'engins autorisés à circuler sur la voie publique et bridés à 25 km/h.

Du fait de la vulnérabilité de cette nouvelle catégorie d'usagers, les EDPm ont fait leur entrée dans les statistiques avec 3 tués depuis 2019. Il est à craindre, que la démocratisation de ce mode de transport, sans être accompagnée d'une véritable sensibilisation au risque routier aussi bien par les constructeurs/vendeurs que les institutions, ne génère une forte augmentation d'implication de ce type d'engin dans les accidents corporels routiers.

Ainsi, les usagers de deux roues motorisés et des modes doux constituent 56 % des tués sur les routes essonniennes.

**Age des tués par mode de déplacement (2017-2021)**



La représentation des usagers « modes doux » parmi les tués est d'autant plus importante au fur à mesure que l'âge augmente. Elle représente la première catégorie d'usagers chez les 65 ans et plus. Certes il faut sensibiliser cette classe d'âge, mais la prévention des risques routiers doit être aussi de mise sur les classes d'âges antérieures pour qu'il y ait, à moyen terme, une observation statistique notable.

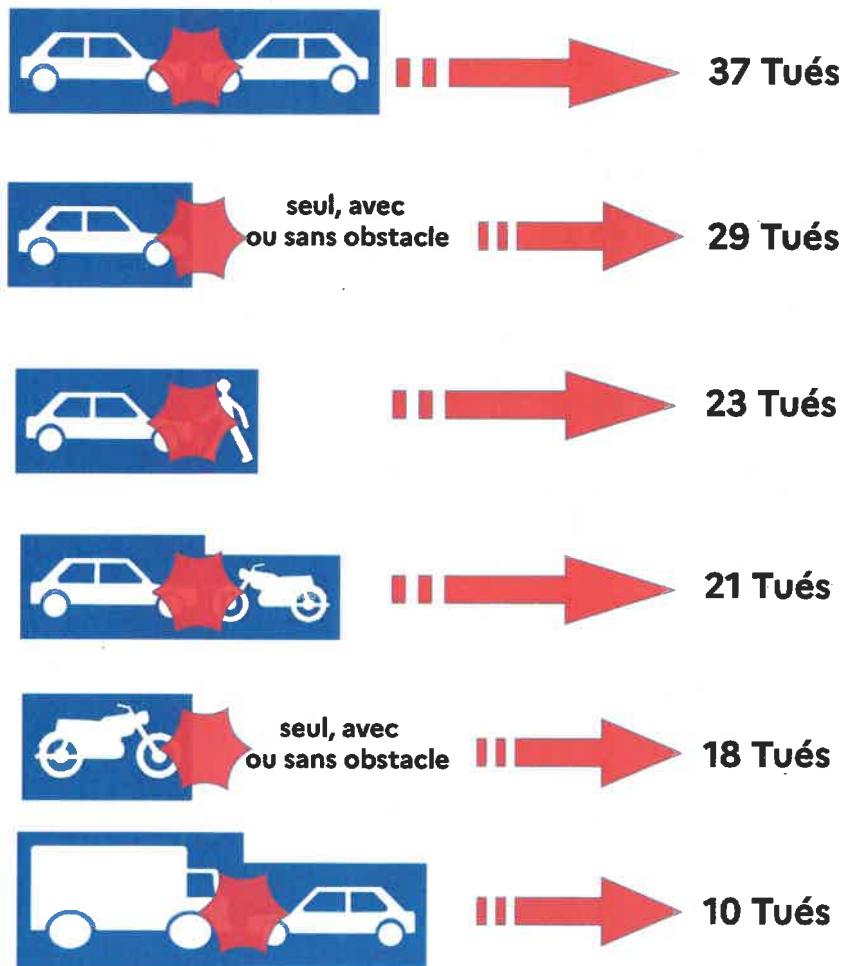
La population des 25-64 ans, dite « active », est marquée par une mortalité routière des 2RM importante puisqu'elle représente 38 % des tués tous modes de déplacement confondus, alors que les VL ne représentent que 33 % des tués. Ces chiffres démontrent que l'effort de sensibilisation aux risques routiers pour les 2 RM doit se faire sur plusieurs axes :

- les jeunes permis moto,
- les usagers 2RM en lien avec l'inter-files et les déplacements quotidiens domicile/travail,
- les usagers 2RM loisirs (ex : retour des 24H du Mans...).

Les 18-24 ans est une population surexposée au risque routier comme évoqué précédemment, d'autant plus quand on constate que près de la moitié sont des usagers 2RM.

Certes, les 0-17 ans ont une très faible représentativité tous modes de déplacement confondus. Néanmoins, la sensibilisation de cette catégorie d'âge est déterminante pour influencer sur le comportement des futurs usagers de la route.

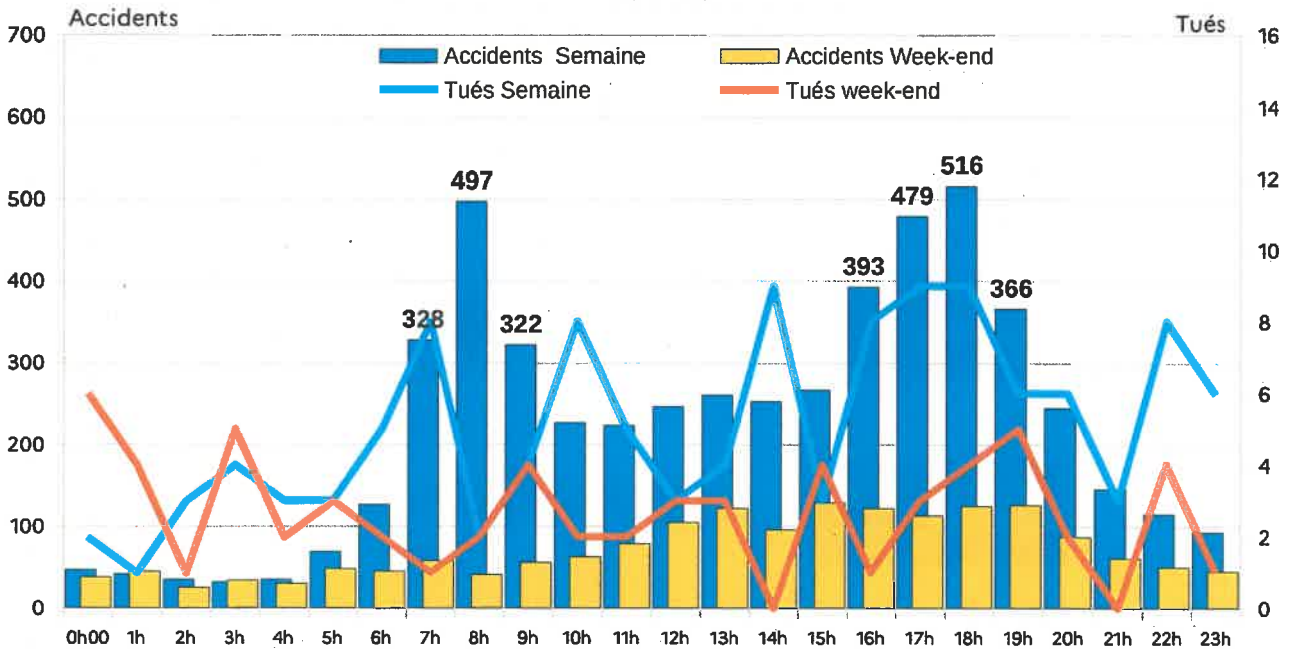
### Principaux conflits sur 2017-2021



### 2.1.3. Risque routier professionnel

Le risque routier professionnel englobe le risque mission et le risque trajet domicile-travail. Il concerne ainsi l'ensemble des salariés qui sont amenés à se déplacer dans le cadre de leur activité ou quotidiennement pour se rendre sur leur lieu de travail.

#### Accidentalité horaire 2017-2021



La répartition horaire des accidents durant la semaine n'a pas connu d'évolution significative : 2 pics entre 7h00-10h00 et 16h00-20h00 sont toujours présents. Ils sont assimilés majoritairement aux trajets domicile-travail journaliers. A contrario, cette même répartition durant le week-end ne fait pas apparaître de tronçon horaire significatif.

La répartition des tués aussi bien en semaine que le week-end ne se synchronise que très rarement avec la répartition des accidents. À titre d'exemple, la mortalité routière est au plus bas au moment où le nombre d'accidents est le plus élevé entre 8h00 et 9h00. Alors que sur le pic horaire d'accidents de fin de journée, on observe une mortalité importante au regard de la courbe dans son intégralité.

Cela démontre que plusieurs facteurs, autres que la vitesse, peuvent être à l'origine d'un accident corporel de la route quelle que soit sa gravité. Le trafic routier est alors à considérer comme une donnée environnementale et non un facteur accidentogène.

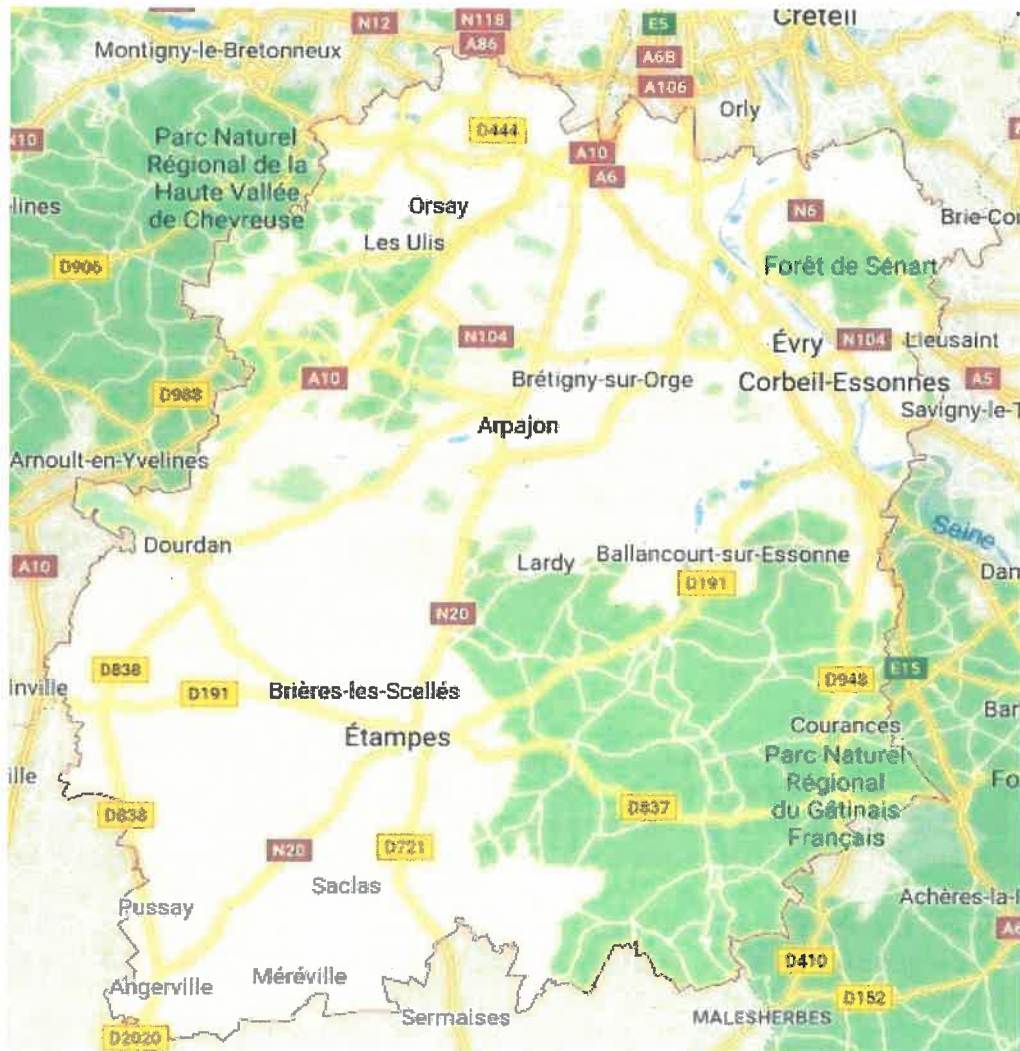
La courbe de la mortalité routière a tendance à suivre celle de l'accidentalité.

Il convient de constater un effet corollaire à celui précédemment décrit. En effet, des pics de mortalité routière sont constatés à des moments où le nombre d'accidents est le moins élevé, à savoir la tranche horaire 23h00-5h00. Dans ce cas précis, un trafic routier moindre peut susciter plus de comportements à risques en lien, en premier lieu, avec la vitesse. Cela a pour conséquence une gravité plus élevée des accidents.

#### 2.1.4. Réseau routier

En 2019, la région Île-de-France comptait 12 262 544 millions d'habitants (18,2 % de la population française, 6 millions d'actifs) sur une superficie de 12 012 km<sup>2</sup> et huit départements. Son réseau routier absorbe quotidiennement un trafic estimé à 110 millions de véhicules-kilomètres.

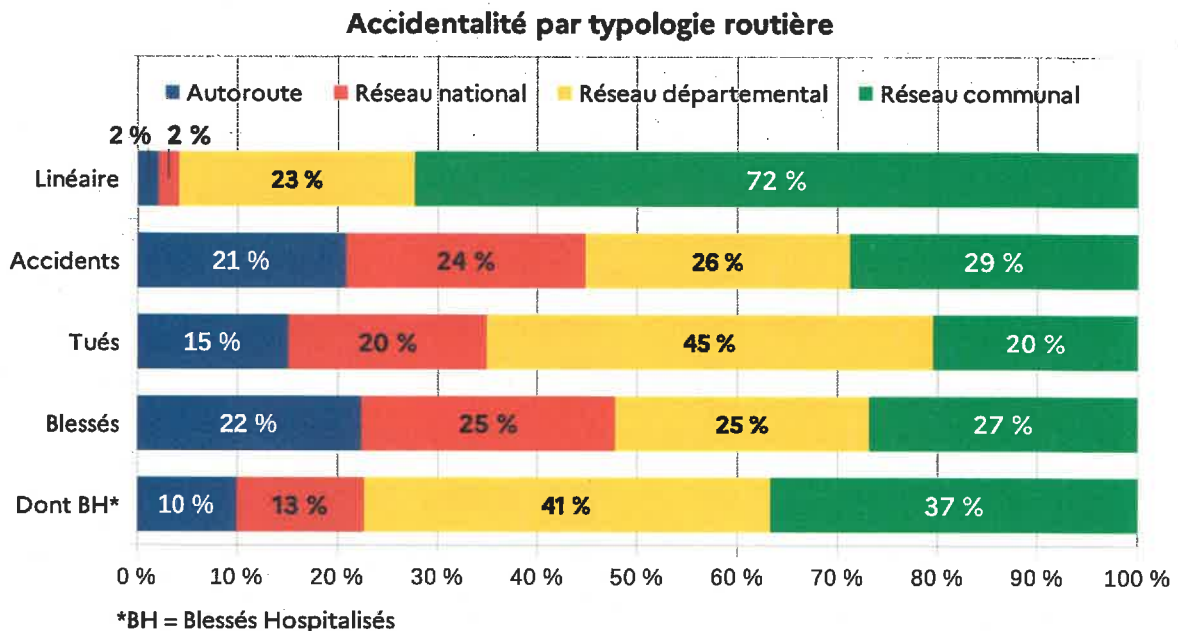
Le réseau routier francilien, de plus de 55 000 km, est constitué de 831 km d'autoroutes (510 km non concédés / 321 km concédés), de 741 km de routes nationales, de 9 872 km de routes départementales et de 43 648 km de voies communales.



Du fait de l'importante urbanisation de la région, de la densité de population qui en découle due à la proximité de Paris, ce réseau routier accueille des trafics de véhicules très importants.

L'Essonne est traversée du nord au sud par six axes routiers majeurs. Implantés d'ouest en est, on trouve :

- l'A6 de Wissous à Soisy-sur-École vers le sud-est,
- l'A10 de Wissous à Dourdan vers l'ouest,
- l'A86 qui fait une courte incursion à Verrières-le-Buisson,
- la RN104 traverse le département d'ouest en est entre Marcoussis et Tigery et assure la liaison entre ces axes et la ceinture de la région,
- la RN118 de Bièvres aux Ulis qui mène à la porte de Saint-Cloud,
- la RN7 de Paray-Vieille-Poste au Coudray-Montceaux vers le sud,
- la RN20 de Massy à Angerville vers le sud-ouest,
- la RN6 de Crosne à Tigery.



L'écart entre la représentativité de linéaire et l'accidentalité sur les autoroutes essonniennes, réseau concédé inclus, vient du fait que ces axes supportent les trafics routiers les plus importants du département avec des phénomènes de congestion de même ampleur. Ce trafic routier est multi-facettes, allant de la desserte locale au transit international.

Néanmoins, au regard du trafic routier, l'accidentalité routière n'est pas significative tous indicateurs confondus. En effet, la première cause de mortalité routière sur ce type d'axe est la somnolence.

Le même commentaire peut s'appliquer au réseau national avec la différence que les caractéristiques des axes ne sont pas toutes identiques. Cette catégorie englobe aussi bien la RN20 et RN7 qui sont à la fois en configuration urbaine et hors agglomération, que la RN104 ou la RN118 qui ont une configuration de voirie de type voie expresso. Ce qui influe sur le type et la quantité de trafic routier rencontré et les vitesses pratiquées.

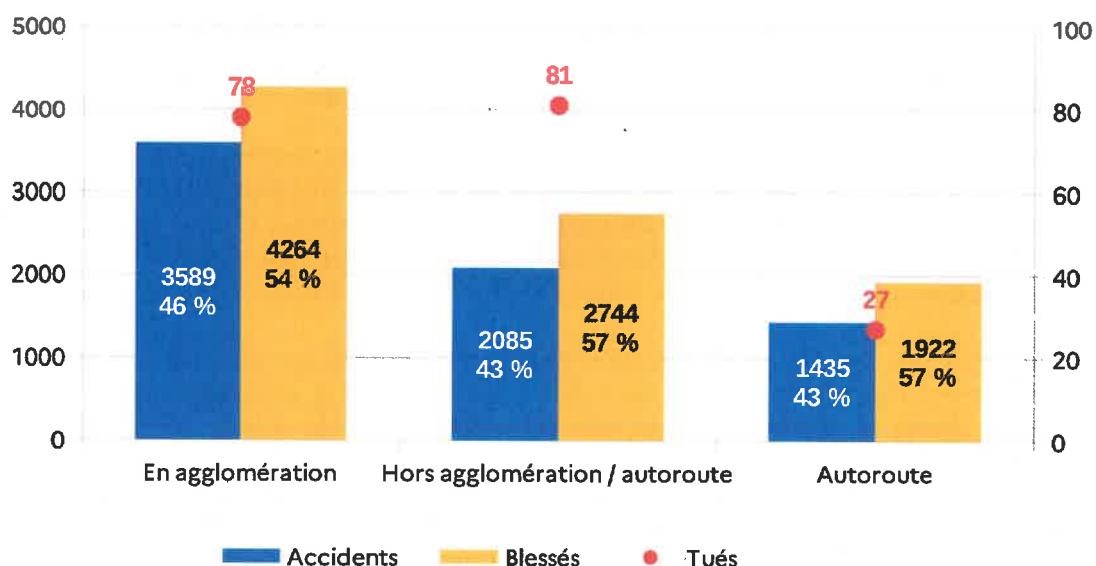
Le réseau départemental, de part sa fonction principale de desserte locale, maille le territoire essonnien. Il assure aussi bien un lien entre réseau communal et réseau national et autoroutes. De part ses fonctions et sa configuration de voirie, principalement



bidirectionnelle sans séparateur de voies, ce réseau est marqué par une gravité d'accidents et une mortalité routière plus importante par rapport aux autres réseaux.

Enfin, le réseau communal, prépondérant en termes de kilomètres, n'a pas une accidentalité significative au regard de son linéaire. Il faut néanmoins souligner que, contrairement aux autres réseaux routiers présentés, celui-ci compte un peu moins de 200 collectivités gestionnaires (communes et EPCI) pour lesquels, à ce jour, il n'y a pas d'harmonisation des pratiques en matière d'aménagements et de signalisation routières.

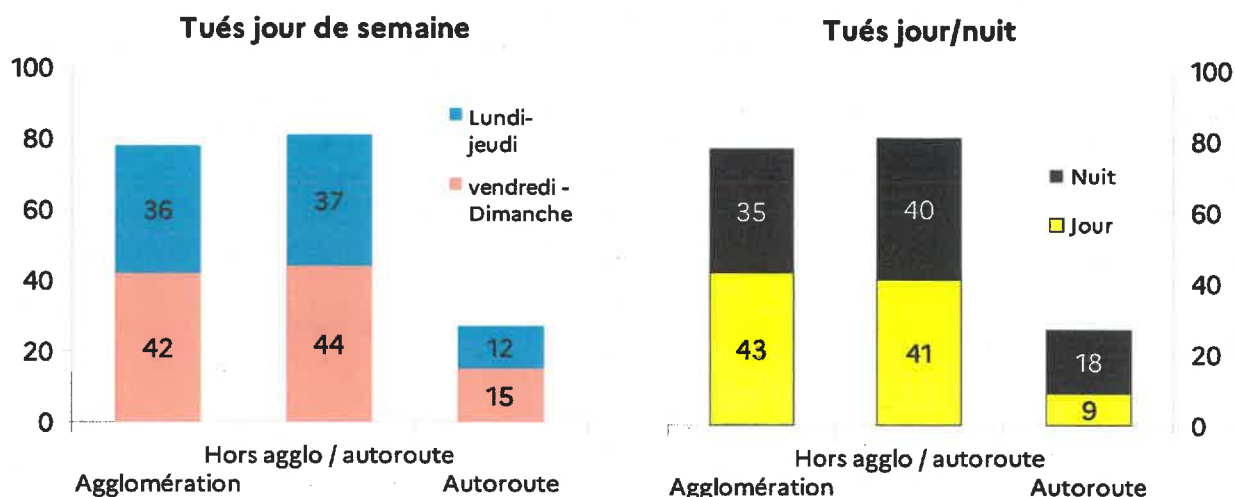
### Accidentalité par type d'environnement routier



En écartant la thématique du linéaire de réseau routier, on constate que plus d'1 accident sur 2 a lieu en agglomération entre 2017 et 2021. Cet environnement, du fait de sa densité de population, sa multitude de moyens de déplacement présents, et ses points d'intérêt présents (commerce, écoles, loisirs...) en fait un lieu d'accidentalité routière aux multiples causes, allant du non-respect d'une priorité/d'un feu tricolore, à la conduite sous produits addictifs.

Hors agglomération et hors autoroutes, la mortalité routière reste importante au regard du nombre d'accidents et comparativement à la situation en agglomération. Ce point a déjà été évoqué, ainsi que pour l'environnement autoroutier, un peu plus en amont.

Notons que cette répartition de l'accidentalité entre ces 3 environnements n'est pas nouvelle et est constatée depuis de nombreuses années sur l'Essonne.



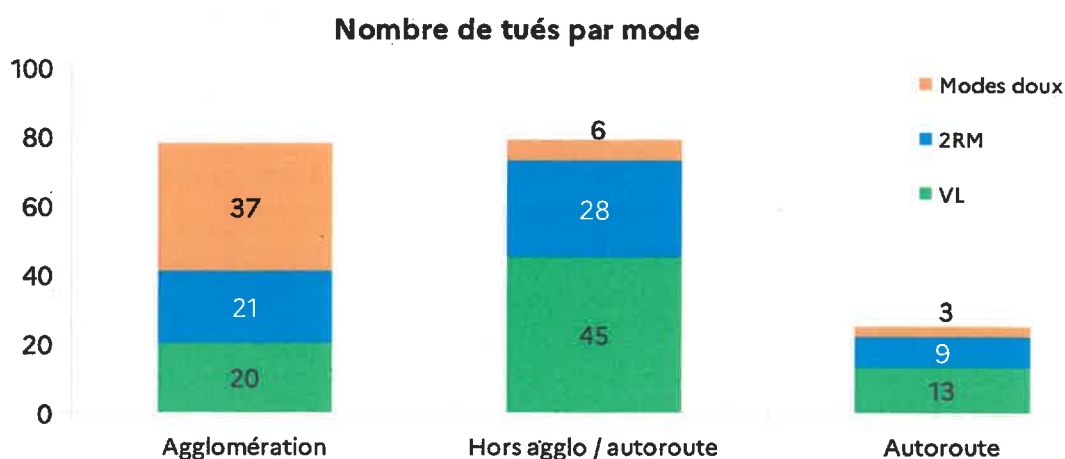
Ces données n'apportent pas d'éléments prouvant que la luminosité ou la temporalité sont impactantes. Néanmoins, on constate que, tout environnement confondu, la mortalité est plus importante les 3 derniers jours de la semaine. Cela peut s'expliquer par des motifs et des heures de déplacement différentes de ceux durant le reste de la semaine qui sont plus en lien avec le déplacement professionnel/ domicile-travail.

La répartition par mode de déplacement met clairement en évidence la vulnérabilité, majoritairement des piétons, mais aussi des cyclistes et plus récemment des EDPm. D'où la nécessité d'une sensibilisation adaptée à ce type de milieu à faire en direction de tout public, avec une attention particulière pour « les seniors » et les plus jeunes.

L'Essonne n'a pas de statistiques significatives en matière d'accidentalité poids lourd.

Hors agglomération et sur autoroute c'est l'utilisateur d'un véhicule léger, moyen le plus communément utilisé, qui paie le plus lourd tribut en termes de mortalité routière avec, respectivement, 55 % et 48 % des tués.

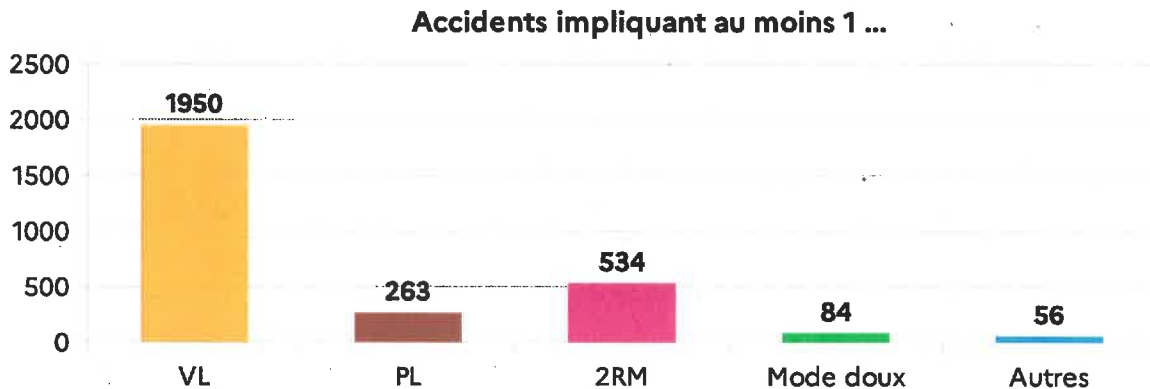
L'entretien et l'amélioration de la sécurité sur ces axes restent de mise. Néanmoins, une politique équilibrée entre prévention et sanction est toujours nécessaire pour influencer sur le comportement de l'utilisateur qui reste la principale cause d'accident mortel.



## 2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

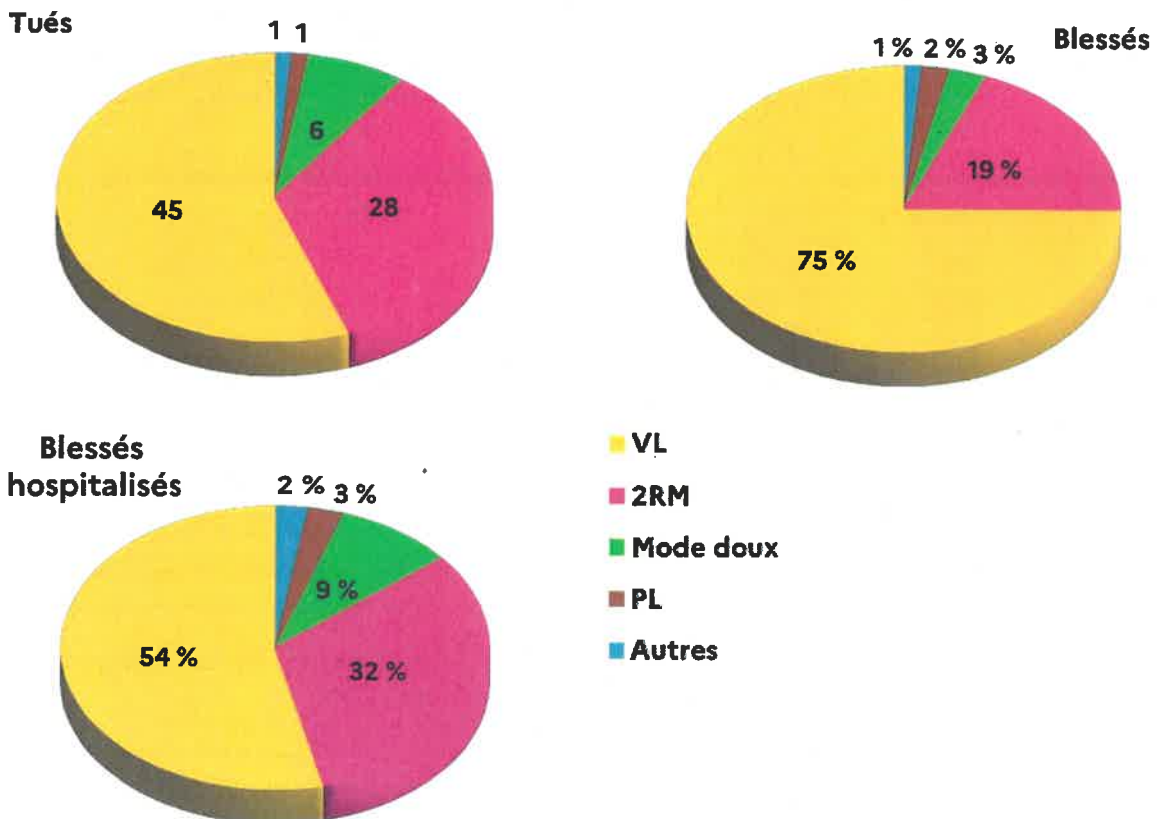
### 2.2.1. Typologie des accidents

Cet environnement routier totalise 2085 accidents (29 % de la période étudiée), 81 tués (43 %), 2744 blessés (30 %) dont 369 hospitalisés. Dans le détail :



**Important :** graphique à double compte. Un accident impliquant un VL/2RM sera comptabilisé à la fois dans chaque type de mode de déplacement.

Hors agglomération / autoroute, les moyens de déplacement se limitent à des engins nécessitant un permis de conduire d'où la très faible présence des modes doux (4%). Sans ignorer l'omniprésence du VL et au regard du trafic routier 2RM, on constate que ces derniers sont présents dans 26 % des accidents et représentent 1 tué sur 3. Parmi les blessés 2RM, 23 % le sont gravement (contre 9 % pour les VL).



## 2.2.2. Modes doux

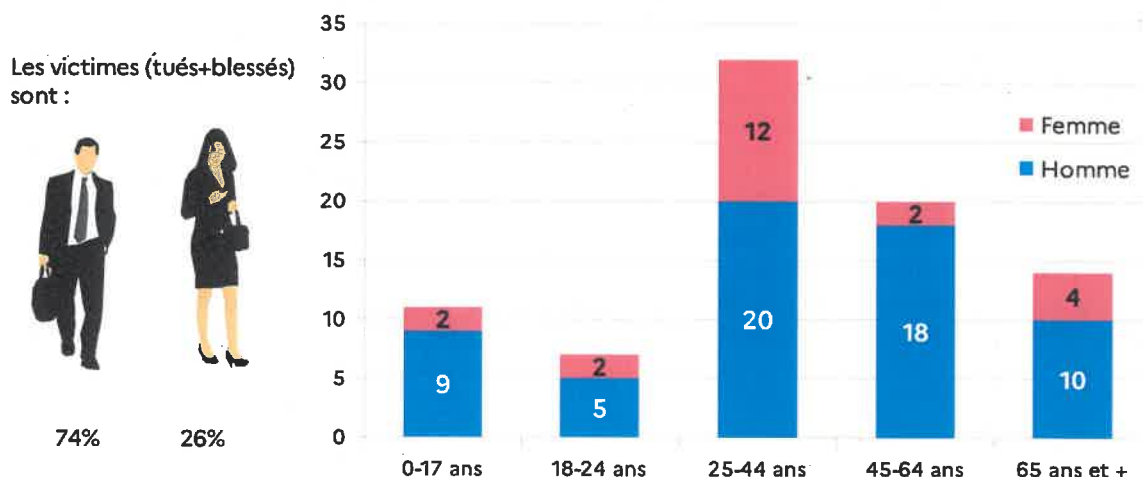
Comme vu précédemment, les modes doux sont très peu présents, de 2017 à 2021, dans l'accidentalité routière hors agglomération et hors autoroute (4%). De ce fait l'interprétation de quantité de données absolues si réduite ne peut être que factuelle.

Dans le détail, les victimes modes doux sont des piétons et des cyclistes et représentent pour l'accidentalité de cet environnement routier :

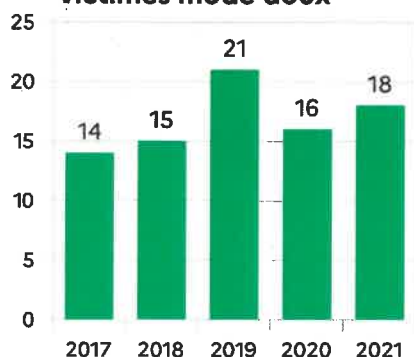
- 7 % des tués (6 piétons),
- 3 % des blessés (44 piétons et 34 vélos) dont 9 % de blessés hospitalisés (20 piétons et 13 vélos).

On notera cependant que la gravité relative aux piétons est plus marquée comparativement à celle des cyclistes, avec près d'1 blessé sur 2 qui l'est gravement (contre 1 sur 3 coté cycliste).

**Vctimes modes doux selon l'âge et le sexe**



**Répartition annuelle des victimes mode doux**



**Répartition mensuelle des victimes mode doux**

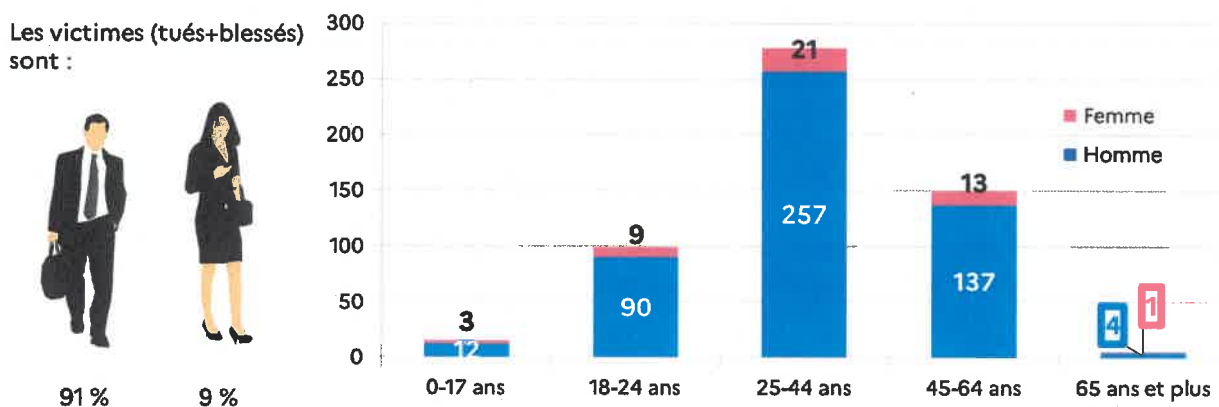


Cette représentation mensuelle et annuelle met bien en évidence l'impossibilité d'interpréter une tendance tant la quantité de données est faible.

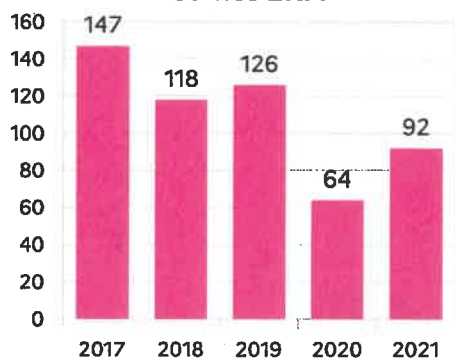
### 2.2.3. Les 2RM

L'accidentalité des 2RM, de part leur sur-représentation dans l'accidentalité routière, à savoir 26 % des accidents, 35 % des tués et 32 % des blessés hospitalisés, présente une grande vulnérabilité comparativement à la part de trafic routier qu'ils représentent.

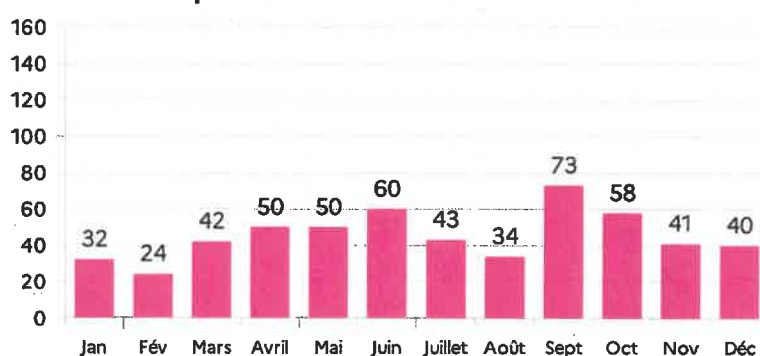
#### Victimes 2RM par âge et par sexe



#### répartition annuelle des victimes 2RM



#### Répartition mensuelle des victimes 2RM



Le fait marquant de cette catégorie d'usagers de la route est que cette sur exposition concerne principalement les usagers de motos de plus de 125 cm<sup>3</sup> (75 % des tués, 78 % des blessés). Cela peut s'expliquer du fait que cet environnement routier, composé majoritairement de routes départementales, peut être un itinéraire de substitution lorsque les autoroutes ou le réseau national sont congestionnés et ce, malgré l'expérimentation inter-files qui est en cours. La seconde hypothèse étant que cet environnement s'avère être, à tort, « un terrain de jeu » propice à des prises de trajectoire et de vitesse, du fait de la configuration de ces voiries routières, impossible à réaliser en agglomération ou sur autoroute.

La chute statistique de 2020 s'explique en partie par les restrictions de circulation résultant du confinement sanitaire de mars à mai. Cette période correspondant à la reprise de guidon pour les conducteurs saisonniers. A titre anecdotique, un record de vitesse à moto sur la RN20 a été enregistré par un radar mobile à 258 km/h... l'utilisateur a été intercepté.

De manière générale, la répartition mensuelle des victimes reflète la tendance observée depuis plusieurs années avec deux périodes caractéristiques (avril-juin et septembre-octobre) où la circulation des 2RM est la plus importante sur le territoire.

Concernant les usagers 2RM de plus de 125 cm<sup>3</sup>, ce n'est pas tant l'absence d'équipement de protection individuelle qui est couramment constatée, mais plutôt une méconnaissance technique de leur véhicule.

#### 2.2.4. Facteurs spécifiques

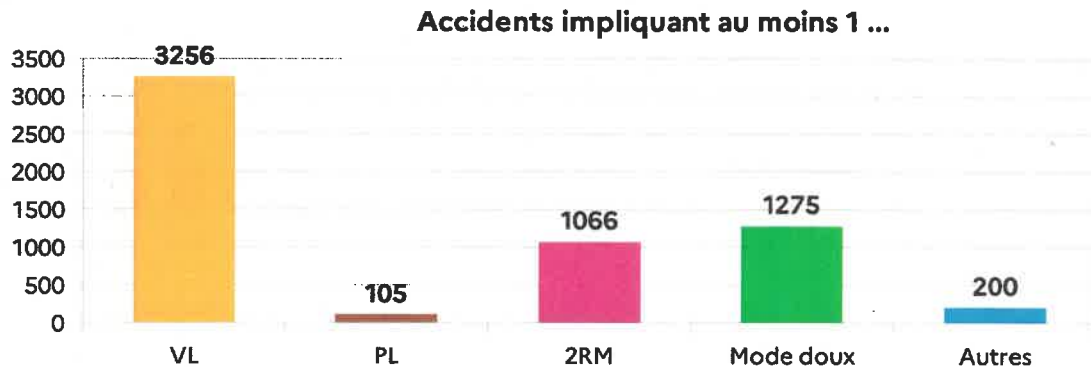
Les conditions environnementales (luminosité, conditions météo, adhérence de la chaussée, état de l'infrastructure routière) ne sont pas considérées comme un facteur spécifique qui pourrait justifier/expliciter l'accidentalité hors agglomération. À titre d'exemple, 73 % de ces accidents ont eu lieu par temps clair.

Le facteur spécifique propre à ces accidents reste le comportement du/des conducteurs qui génère ces accidents corporels de la route.

### 2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

#### 2.3.1. Typologie des accidents

Cet environnement routier totalise 3589 accidents (50 % de la période étudiée), 78 tués (42 %), 4264 blessés (48 %) dont 856 hospitalisés. Dans le détail :

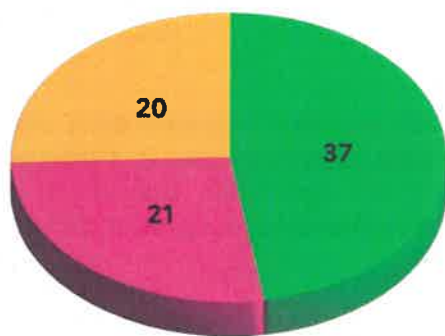
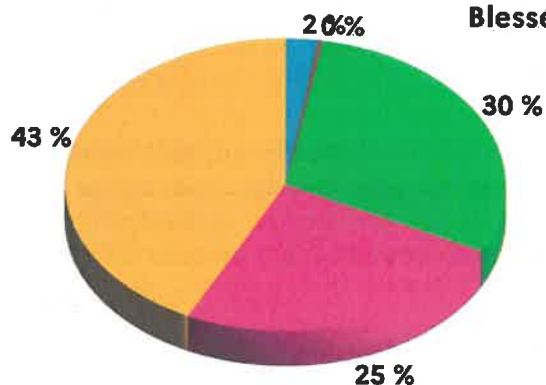
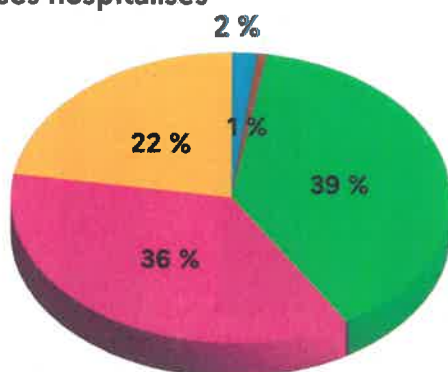


L'agglomération est l'environnement routier le plus accidentogène en absolu et cela du fait de la multitude de types de mode déplacement présents et leur concentration en lien avec la concentration démographique.

Ici les usagers vulnérables (2RM + modes doux) représentent plus de la moitié des victimes toutes gravités de blessures confondues :

- 74 % des tués,
- 55 % des blessés,
- 75 % des blessés hospitalisés.

Les modes doux totalisent près de la moitié des tués en agglomération et plus d'1 blessé hospitalisé sur 3.

**Tués****Blessés****Blessés hospitalisés**

C'est en milieu urbain que les usagers vulnérables (modes doux et 2RM) sont le plus exposé. Ainsi, une attention particulière doit être apportée par les partenaires sécurité routière quant à la mise en place d'actions à destination :

- de l'enseignement élémentaire au travers des permis piétons/vélos/trottinettes sans moteur,
- de l'enseignement secondaire par la sensibilisation au risque routier lié à la conduite d'un 2RM de moins de 50 cm<sup>3</sup> et de trottinettes motorisées,
- des piétons, notamment des seniors, pour qui un accident corporel peut engendrer des lésions graves voire irrémédiables.

Cela passe par des aménagements de sécurité sur et à proximité de points d'intérêt fréquentés (écoles, commerces, gare, centre-ville...) par des usagers vulnérables comme la zone de rencontre.

### 2.3.2. Modes doux

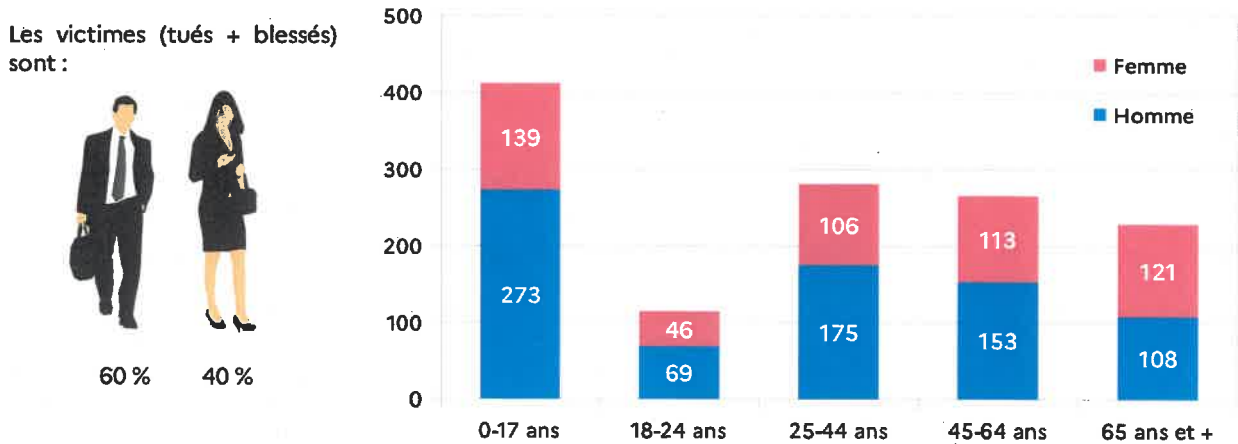
Comme évoqué à l'instant, ces usagers sont un enjeu cible en agglomération. Dans le détail des victimes :

- parmi les 37 tués :
  - 27 (soit 73 %) étaient piétons ou usagers d'EDPsm,
  - 7 (soit 19 %) étaient cyclistes ou usagers de vélo à assistance électrique (VAE),
  - 3 (soit 8 %) étaient usagers d'EDPm.

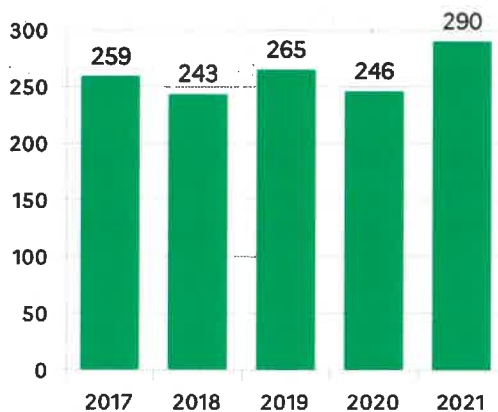
- parmi les 1266 blessés :
  - 984 (soit 78 %) étaient piétons ou usagers d'EDPsm,
  - 258 (soit 20 %) étaient cyclistes ou usagers de VAE,
  - 24 (soit 2 %) étaient usagers d'EDPm.

L'EDPm est un mode de déplacement récent qui a pris un essor fulgurant sans une réelle prise en compte du risque encouru par l'utilisateur. Cela s'observe par le manque voire l'absence de protection individuelle utilisée ou par les mauvaises utilisations de ces véhicules (circulation à 2 personnes, sur les trottoirs, absence d'éclairage avant/arrière...).

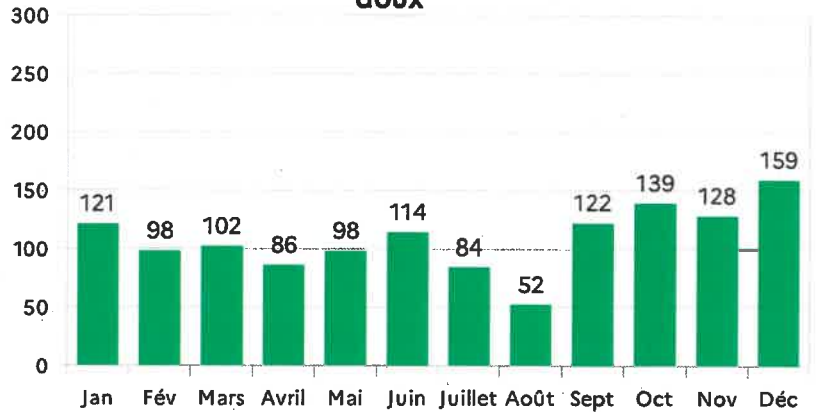
### Victimes modes doux selon l'âge et le sexe



### Répartition annuelle des victimes mode doux



### Répartition mensuelle des victimes mode doux



Contrairement à l'environnement hors agglomération hors autoroute, ici ce sont les moins de 17 ans qui sont, en absolu, les plus présents parmi les victimes tout sexe confondu.

Jusqu'en 2020, le nombre de victimes mode doux oscillait autour de 250. En 2021, il avoisine les 300 personnes. Ce phénomène est à suivre car il est en lien avec le développement des EDP motorisés ou non, les hausses tarifaires des carburants qui incitent les usagers à utiliser d'autres moyens de déplacement (EDP, vélos, transport en commun).



Il ne faut pas écarter le phénomène « distracteur » lié à l'utilisation des smartphones qui ont poussé certains pays européens à mettre des signalétiques adaptées à ce nouveau type d'usage.

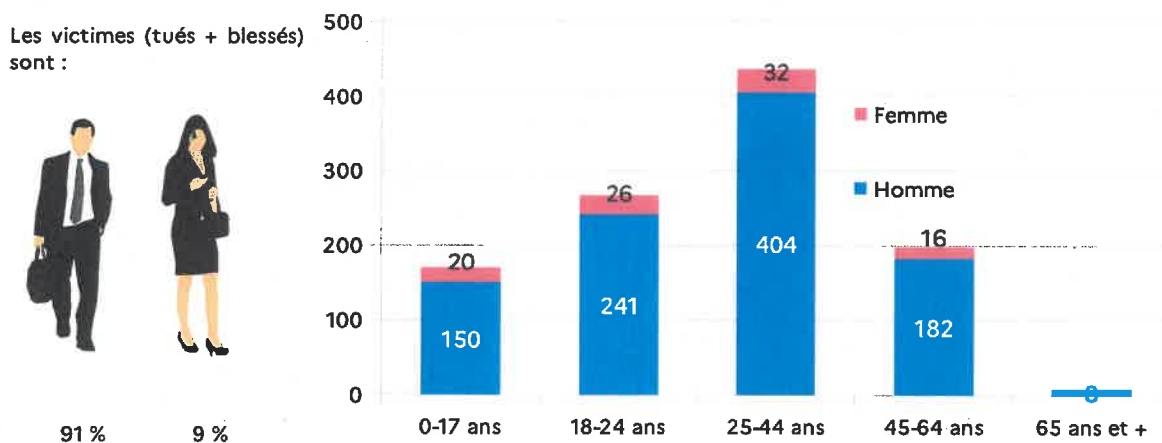
Les actions de sensibilisation doivent aussi évoquer la réglementation relative à l'utilisation des smartphones au volant aussi au guidon et les sanctions encourues afin de favoriser le partage de la route.

### 2.3.3. Les 2RM

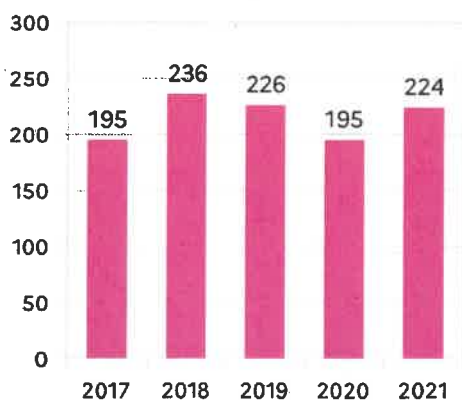
Les 2RM représentent en milieu urbain 27 % des tués et 25 % des blessés, dont 36 % de blessés hospitalisés. Dans le détail des catégories des véhicules utilisés, les usagers de motos de plus de 125 cm<sup>3</sup> sont à nouveau très présents parmi les victimes :

- parmi les 21 tués :
  - 13 (soit 62 %) conduisaient des motos supérieures à 125 cm<sup>3</sup>,
  - 4 (soit 19 %) conduisaient des motos inférieures à 125 cm<sup>3</sup>,
  - 4 (soit 19 %) conduisaient des cyclomoteurs.
  
- parmi les 1058 blessés :
  - 526 (soit 50 %) conduisaient des motos supérieures à 125 cm<sup>3</sup>,
  - 343 (soit 32 %) conduisaient des motos inférieures à 125 cm<sup>3</sup>,
  - 189 (soit 18 %) conduisaient des cyclomoteurs

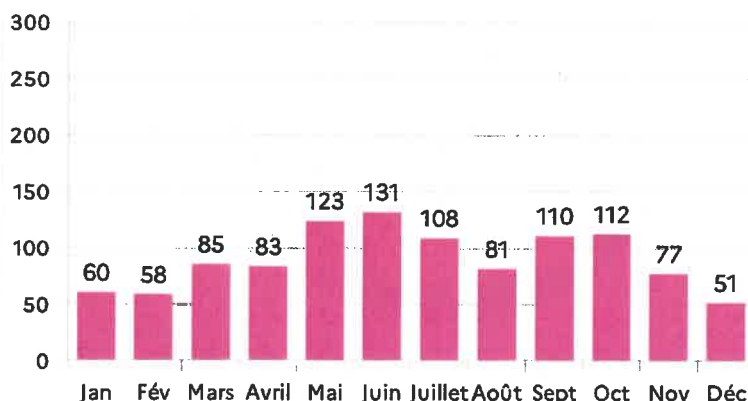
#### Victimes 2RM par âge et par sexe



#### Répartition annuelle des victimes 2RM



#### Répartition mensuelle des victimes 2RM



### 2.3.4. Facteurs spécifiques

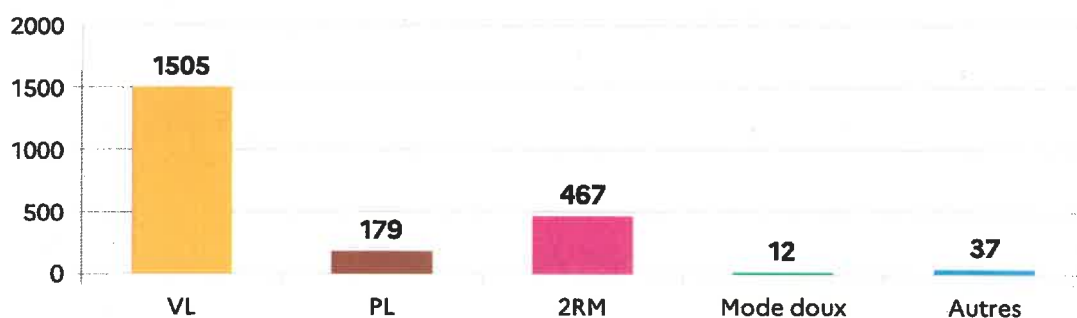
Sur les 3589 accidents comptabilisés en agglomération, il apparaît que 61 % ont eu lieu en intersection ou à proximité immédiate et ont causé la mort de 54 personnes. Il apparaît que la configuration de l'infrastructure n'a pas été identifiée comme étant un des facteurs expliquant ces accidents.

## 2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute

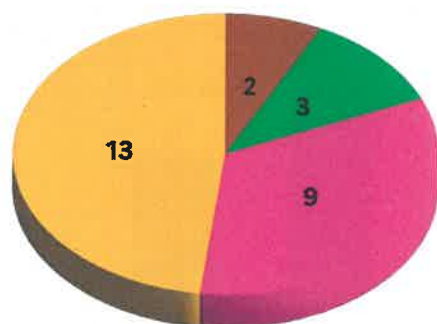
### 2.4.1. Typologie des accidents

Cet environnement routier totalise 1435 accidents (50 % de la période étudiée), 27 tués (14 %), 1922 blessés (21,5 %) dont 122 hospitalisés. Dans le détail :

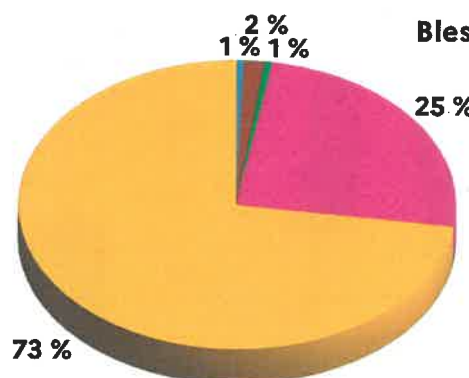
Accident impliquant au moins 1 ...



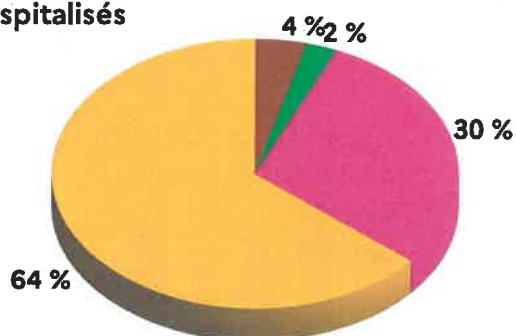
Tués



Blessés



Blessés hospitalisés



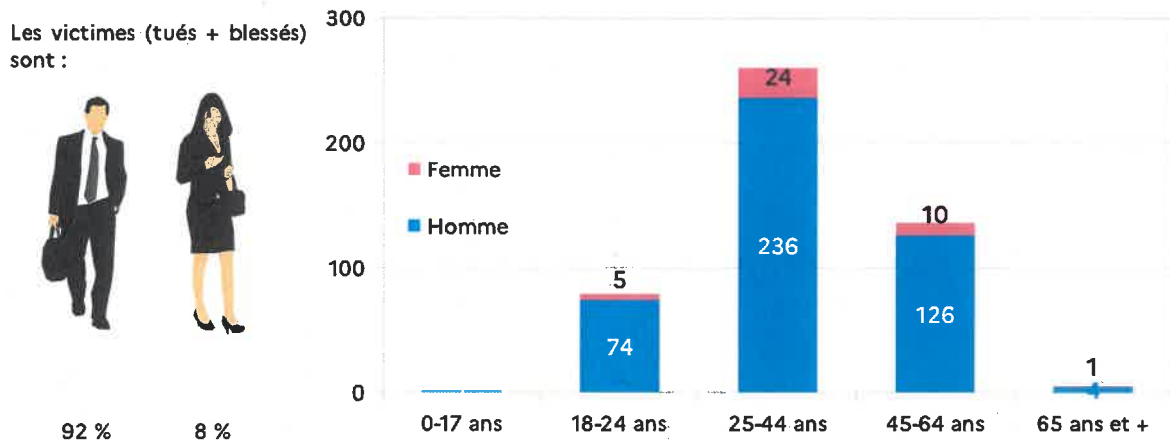
### 2.4.2. Modes doux

La présence d'usagers « Modes doux » parmi les victimes s'explique du fait que dans la majorité des accidents corporels observés, il s'agit d'usagers de véhicules qui se trouvaient sur le bas-côté de l'axe routier et qui ont été percutés, alors qu'ils étaient à l'extérieur de leur véhicule.

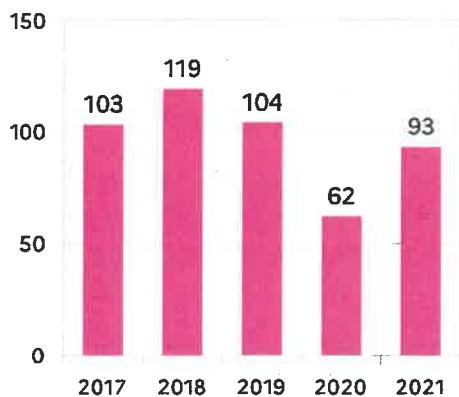
Les données n'étant pas significatives (moins de 1 % des accidents) sur cet environnement routier, il n'y a pas nécessité d'étudier dans le détail les spécificités de cette catégorie d'usagers.

### 2.4.3. Les 2RM

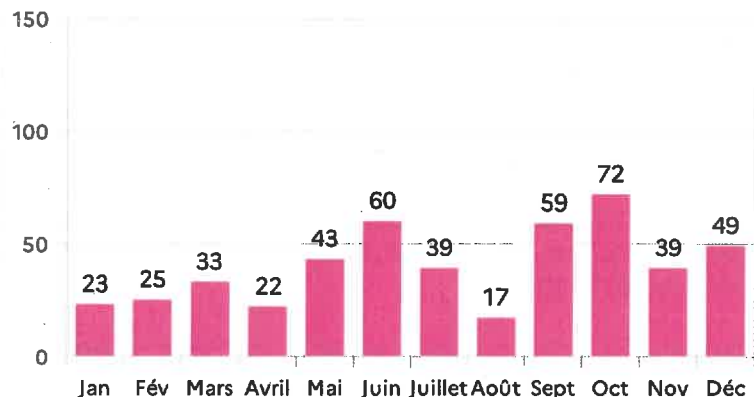
#### Victimes 2RM par âge et par sexe



#### Répartition annuelle des victimes 2RM



#### Répartition mensuelle des victimes 2RM



Les usagers 2RM sont présents dans 21 % des accidents qui se produisent sur autoroutes. En termes de victime, ils représentent :

- 1 tué sur 3,
- 1 blessé sur 4,
- près d'1 blessé hospitalisé sur 3.

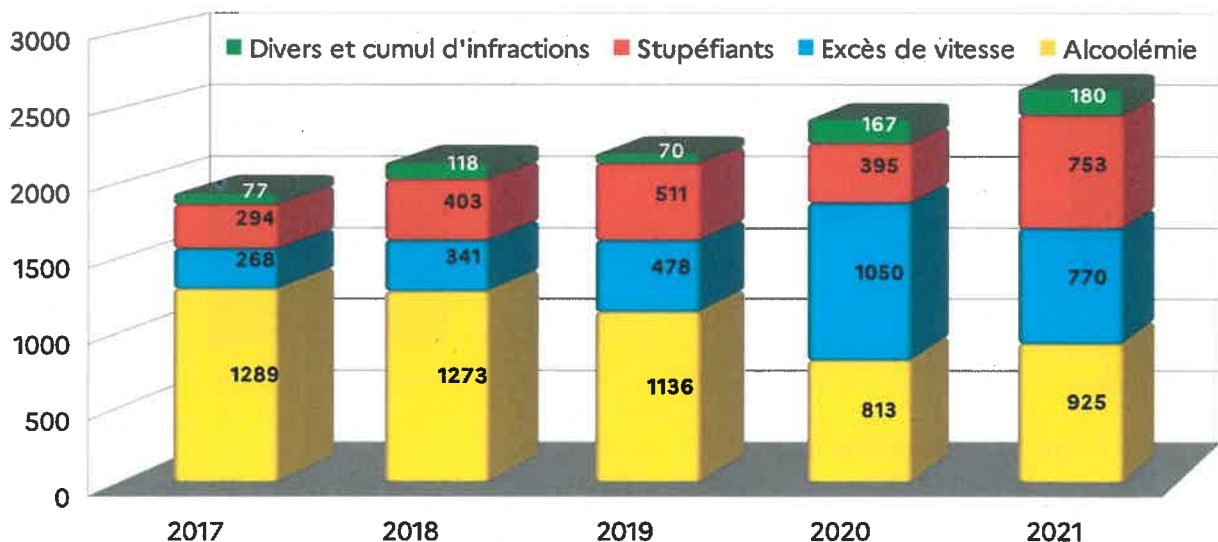
De nouveau, ce sont les usagers de motos de plus de 125 cm<sup>3</sup> qui sont sur exposés :

- l'intégralité des 9 tués conduisaient des motos de plus de 125 cm<sup>3</sup>.
- parmi les 475 blessés :
  - 372 (soit 78 %) conduisaient des motos de plus de 125 cm<sup>3</sup>,
  - 100 (soit 21 %) conduisaient des motos de moins de 125 cm<sup>3</sup>,
  - 3 (soit 1 %) conduisaient des cyclomoteurs.

## 2.5. Principales caractéristiques des accidents sous stupéfiant, alcool et vitesse

### Les suspensions administratives des permis de conduire

Il convient de constater une hausse ininterrompue de 2017 à 2021 des suspensions administratives du permis de conduire liées aux stupéfiants avec des pics à + 90 % en 2021 (par rapport à 2020), + 37 % en 2018 (par rapport à 2017) et + 27 % en 2019 (par rapport à 2018).



Seule l'année 2020, marquée par la crise sanitaire et les périodes de confinement, rompt avec les années précédentes, en enregistrant une baisse de - 23 % (par rapport à 2019).

Après une baisse régulière de 2017 à 2020, les suspensions administratives du permis de conduire liées à l'alcoolémie repartent à la hausse en 2021, avec +13 % par rapport à 2020. Elle représente néanmoins 48 % des motifs de rétention du permis de conduire sur la période 2017-2021.

Après une hausse ininterrompue de 2017 à 2020, les suspensions administratives du permis de conduire liées aux excès de vitesse connaissent une baisse en 2021 de 36 % par rapport à 2020.

In fine, l'évolution des suspensions administratives du permis de conduire est en constante augmentation depuis ces 5 dernières années : +27 % en 2021 (par rapport à 2017).

## 2.6. Le contrôle sanction automatisé

Au titre du contrôle du respect des règles de sécurité routière, l'Essonne compte actuellement :

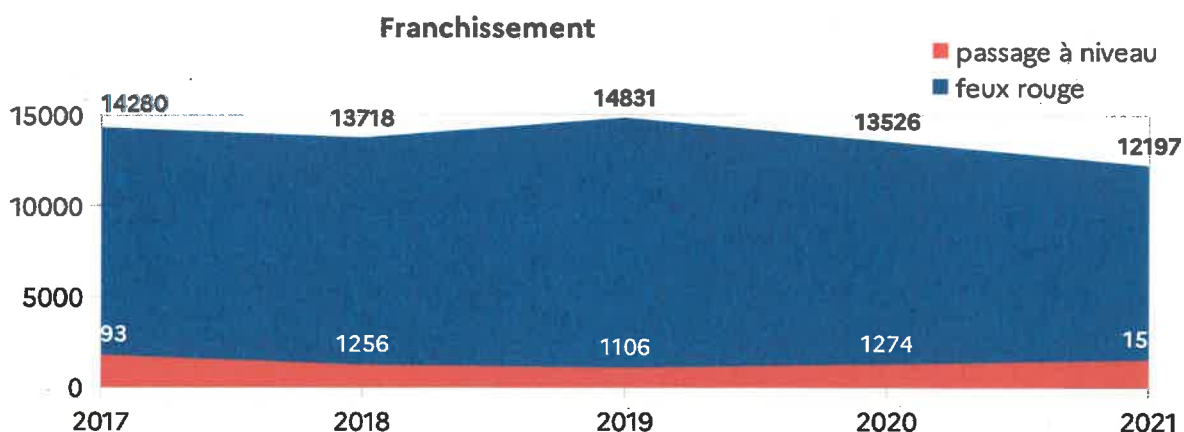
- 33 radars automatiques contrôlant la vitesse,
- 13 radars automatiques contrôlant le franchissement des feux rouges,
- 4 radars automatiques contrôlant le franchissement de passages à niveau.

Ces statistiques sont à mettre en corrélation avec les dégradations subies par certains des équipements et le déploiement de nouveaux.



A cela s'ajoutent des contrôles de vitesse effectués par des radars mobiles et des radars embarqués qui sillonnent le réseau routier essonnien. À la vue du nombre d'infractions relevé par ces dispositifs, la lutte contre les vitesses excessives ou inadaptées aux conditions de circulation reste un enjeu majeur de la sécurité routière.

Malgré ces aléas, on constate que la tendance n'est pas à la baisse. Néanmoins, il faut ajouter à ces chiffres les infractions et délits relevés par des radars mobiles et embarqués.



Les statistiques sur les franchissements de feux restent inquiétantes car seules 7 intersections et 2 passages à niveau routier sont surveillés par des radars. Cela démontre l'inconscience des usagers à agir pour ne gagner au final que quelques minutes sur un trajet. Pour mémoire l'Essonne compte 47 passages à niveau routier.

### 3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience

#### 3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

De 2018 à 2022, la tendance observée n'a pas évolué. Les collectivités et les associations ont principalement porté leurs efforts de sensibilisation au risque routier en direction du jeune public. L'enjeu « jeunes » est, tout comme l'enjeu « seniors », transversal avec la quasi-totalité des enjeux de sécurité routière, au travers d'actions dans :

- l'enseignement élémentaire tel que le permis piéton, vélo et plus récemment EDPsm,
- l'enseignement secondaire avec la sensibilisation à la conduite d'un 2RM, aux produits addictifs (en complément ou en vue de préparer l'ASSR),
- l'enseignement supérieur sur la conduite sous produits addictifs, les EDPm, la vitesse,
- les CLIC et CCAS à destination du risque routier pour les seniors.

Les différents partenaires sécurité routière assurent, en parallèle de l'Éducation nationale, un continuum éducatif continu en matière de sensibilisation routière.

Sur le risque routier professionnel, c'est principalement les services de l'État qui sont intervenus à la demande de sociétés et en partenariat avec différents partenaires (centres de formation routier, médecine du travail, constructeur automobile...). Ces interventions étaient réalisées dans le cadre du Document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP) avec des approches spécifiques en fonction de l'activité de l'entreprise.

Le risque lié à la conduite d'un 2RM a été traité selon deux points de vue :

- théorique dans l'enseignement secondaire au travers de simulation de conduite,
- pratique sur le terrain avec des actions en direction des jeunes permis motos ou de tout public usager 2RM. Les sujets abordés étant l'équipement de protection individuelle, la trajectoire de sécurité, la maniabilité et ses limites en fonction de type de véhicule conduit.

#### 3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

Chaque année, la répartition des crédits, en moyenne 80 000 €, est à 75 % à destination du subventionnement d'actions des partenaires sécurité routière et 30 % en budget de fonctionnement.

La préfecture de l'Essonne est dotée d'un centre de ressources départemental à destination aussi bien du Service éducation et sécurité routières (SESR), pour les actions qu'elle mène tout au long de l'année, que des collectivités et associations locales.

Ainsi le SESR :

- conseille les collectivités territoriales sur les moyens de mener une action en fonction de l'enjeu et du public ciblé,
- forme les personnels communaux (service jeunesse, police municipale), les professeurs dans l'enseignement à l'utilisation technique et pédagogique d'outils de sécurité routière,
- met à disposition de ces personnels ces outils susvisés, ainsi que de la documentation sous format papier ou numérique.

## **4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027**

### **4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire**

Prioriser les enjeux reviendrait à affirmer qu'il existe un ordre d'importance entre ces différents enjeux. Or, ils abordent des aspects de l'insécurité routière qui sont différents mais connexes.

De ce fait, ces 4 enjeux détaillés ci-après, seront affichés sans priorisation afin d'éviter que les acteurs de la sécurité routière n'en délaissent certains au détriment de celui placé en première position au niveau de la politique locale de sécurité routière.

### **4.2. Les orientations d'actions**

Les orientations d'actions du Document Général d'Orientations permettent de fédérer l'ensemble des acteurs et de les associer à la définition des modalités de mise en œuvre du programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière.

Les fiches ci-après sont élaborées pour chacun des enjeux qui permettront d'aider les acteurs à exprimer des propositions d'actions dans les programmes annuels à venir.

Pour chaque enjeu, elles sont déclinées sous 3 thématiques :

- la communication – information,
- la sensibilisation – formation – prévention,
- le contrôle – sanction.

La communication sur ces enjeux devra prendre en compte l'utilisation de moyens innovants au travers de personnalités du département toutes disciplines confondues (ex : sportifs de haut-niveau).

Pour rappel les jeunes et les seniors ne sont pas retenus comme un enjeu mais c'est au travers de ces 4 enjeux que ces deux populations pourront être ciblées.

# Les 2 Roues Motorisés

## La communication – information

- Informer les aménageurs et exploitants de réseaux à la prise en compte spécifique des deux roues motorisés dans la création, la modification ou l'entretien de la voirie, en les incitant à suivre les recommandations du CEREMA (marquage au sol, positionnement d'aménagements ponctuels...).
- Inciter les gestionnaires de voirie à faire appel aux associations locales deux-roues motorisés dans le cadre de l'élaboration d'aménagements routiers, afin de prendre en compte les contraintes et spécificités liées à la conduite de ces véhicules.
- Promouvoir le port des équipements de protection obligatoires et recommandés.

## La sensibilisation – formation – prévention

- Favoriser la coopération entre les différents acteurs : collectivités, associations, équipementiers, entreprises... afin d'avoir des actions cohérentes et harmonisées sur le territoire essonnien.
- Sensibiliser les conducteurs à l'entretien de leurs véhicules et à l'environnement routier.
- Monter des actions d'information/sensibilisation dans le cadre de nouvelles mesures nationales mises en place (ex : circulation inter-files).
- Réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés...) en mobilisant les forces de l'ordre, les moto-écoles, les associations.
- Temporaliser des usagers 2RM revenant d'évènements sportifs nationaux (ex : 24H du Mans motos, le Bol d'or) à l'approche de la région parisienne.
- Sensibiliser sur la fragilité des usagers de deux roues motorisés et sur la nécessité d'éviter toute conduite à risque (vitesse, produit psychoactifs, non respect des règles de sécurité, modification du véhicule).
- En milieu scolaire secondaire, mettre en place un module de sensibilisation sur le risque routier lié à la conduite d'un deux-roues motorisé dans le cadre du travail préparatoire au passage de l'attestation de sécurité routière de niveau 1 et 2.

## Le contrôle – sanction

- Réaliser des contrôles sur la conformité des véhicules.  
Ex : – sur les moins de 50 cm<sup>3</sup> aux abords d'établissements scolaires,  
– sur les axes autoroutiers en direction de Paris durant sur les trajets domicile travail matinaux.
- Réaliser des opérations « alternatives à la sanction » dans le cadre de nouvelles mesures nationales mise en place (ex : circulation inter-files) dans la continuité d'une période d'action de sensibilisation.



# Les conduites à risque

## La communication – information

- Communiquer sur les réseaux sociaux auprès des organisateurs de soirées festives sur les risques liés à l'alcool et/ou stupéfiants au volant et chez le piéton (effet sur le champ visuel, allongement des temps de réaction, diminution des réflexes...).
- Développer les campagnes de publicité concernant l'utilisation des distracteurs au volant (téléphone...) par le biais des messages ( facebook – instagram...) émanant de la sécurité routière.
- Réaliser des campagnes de communication en relais des campagnes nationales avec des influenceurs, voire utiliser la vitrine des jeux olympiques et de leurs représentants pour sensibiliser ces conduites à risques.

## La sensibilisation – formation – prévention

- Mettre en place un module comportemental (fatigue, alcool/stupéfiants, distracteurs) lors de la formation au permis poids lourd.
- Rappeler la réglementation en vigueur concernant les distracteurs et donc le non-respect du Code de la route.
- Développer les actions d'information dans les établissements scolaires sur les risques liés aux distracteurs, que l'on soit piéton ou usager d'un véhicule (vélo, deux-roues motorisés).
- Mettre en place une convention avec l'organisateur de l'évènement afin que soient mises en place des mesures de prévention (capitaine de soirée, dépistage fin de soirée...) dans le cadre des locations de salles communales.
- Au collège : maintenir l'apprentissage de la culture du risque routier via les préparations à l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière de niveau 2 (classe de 5e) et 1 (classe de 3e) par le biais de la demi-journée obligatoire en abordant des thématiques comportementales liées à l'alcool et aux stupéfiants, mais aussi à la conduite d'un deux-roues motorisés ainsi qu'à la conduite accompagnée.
- Au lycée (général ou professionnel) : axer la demi-journée obligatoire sur les répercussions temporaires ou définitives d'un accident corporel, qu'elles soient physiques, pénales, sociales ou bien professionnelles, aussi bien pour les victimes que pour l'auteur.
- Appliquer ces orientations aussi dans les Centres de Formations d'Apprentis ( CFA) qui assurent un enseignement en alternance à destination d'apprentis âgés de 16 à 25 ans, qui sont en contact avec le milieu professionnel.
- Inciter les directions des établissements d'enseignement supérieur, par le biais des bureaux des étudiants (BDE), à mettre en place des moyens d'information et de prévention lors des soirées étudiantes ou de tout autre évènement organisé en interne auquel des thématiques de sécurité routière pourraient être associées.
- Inclure dans les programmes de sensibilisation un volet distracteur dès la primaire sur les thématiques piéton-vélo.

### **Le contrôle – sanction**

- Maintenir un niveau élevé des contrôles routiers (alcool/stupéfiants, vitesse, distracteurs...) à proximité des lieux festifs fixes (night-clubs, salles des fêtes municipales, salles de réception privées) et éphémères (festivals, soirées étudiantes).

# Les nouveaux modes de mobilités douces

## La communication – information

- Réaliser des campagnes de communication (publicité – réseaux sociaux influenceurs...) sur le thème des mobilités dites « douces » en matière de transports qui ne font appel qu'à la seule énergie humaine (marche, vélo, trottinette...) mais aussi tout moyen de mobilité, collectif ou individuel, en vue de l'optimisation des temps de trajet (covoiturage – conducteur ou passager).
- Sensibiliser sur la réduction de la pollution, l'augmentation de l'activité physique, une meilleure santé physique, une augmentation de la qualité de vie et des conditions de transports.

## La sensibilisation – formation – prévention

- Sensibiliser les usagers vulnérables sur l'identification des risques lorsque l'on circule en mode « mobilités douces ».
- Améliorer l'expérience de conduite et de stationnement et envisager des circuits d'initiation voire de la réalité virtuelle immersive.
- Définir la place respective des engins de déplacement personnels, cyclomoteurs et motocyclettes en location ou en libre-service (comme les scooters et trottinettes électriques en free floating) et améliorer la mobilité au quotidien en repensant la place du piéton et l'utilisation du vélo en ville.
- Sensibiliser les salariés et toutes sortes d'utilisateurs par des MOBI QUIZZ.
- Sensibiliser les usagers des véhicules dits de mobilité douce ( gilet réfléchissant casque et lumière).
- Sécuriser les voies dites de « mobilités douces » en lien avec les mairies et le Conseil départemental de l'Essonne.

## Le contrôle – sanction

- S'assurer du respect de la réglementation, applicable à l'égard des utilisateurs de ces nouveaux modes de transport, renforcer les contrôles et verbaliser les contrevenants qui ne respectent pas la priorité des piétons régulièrement engagés.

# Le risque routier professionnel

## La communication – information

- Réaliser des campagnes publicitaires de sessions d'information par les chargés de prévention sur des usagers spécifiques en fonction de l'actualité sécurité routière de l'Essonne.
- Améliorer la connaissance sur les accidents de trajet domicile-travail et lors de son utilisation professionnelle, via les réseaux sociaux et le site internet de la préfecture.
- Promouvoir les formations et les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et dans les administrations.

## La sensibilisation – formation – prévention

- Mettre en place un module comportemental (fatigue, alcool/stupéfiant, distracteurs) lors de la formation au permis poids lourd.
- Informer les employeurs sur leurs obligations et leur responsabilité.
- Mettre en place des actions de sensibilisation généralistes ou spécifiques envers les salariés en fonction des enjeux sécurité routière internes.
- Pour les PME/PMI et les entrepreneurs indépendants, contacter la médecine du travail qui est l'intermédiaire pour sensibiliser cette catégorie de professionnels.
- Sensibiliser les agents à la préparation de leurs déplacements et promouvoir les formations à la conduite ou encore prendre en compte ce risque dans le Document Unique d'Évaluation des Risques Professionnels (DUERP).

## Le contrôle – sanction

- Renforcer les contrôles.
- Cibler les contrôles sur des usagers lors du trajet domicile-travail sur l'usage du téléphone au volant.
- S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite.
- Contrôler l'équipement des véhicules de service et de fonction.

## **5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027**

### **5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR**

L'articulation entre le DGO et le PDASR se fait au travers de l'appel à projets. Ce document, présenté en séance plénière de lancement du PDASR annuel, rappelle les enjeux de la politique locale de sécurité routière en Essonne et fixe les modalités de demandes de subventions.

### **5.2. Suivi de l'accidentalité départementale**

Les actions relevant du présent DGO seront mises en place chaque année dans les différents plans locaux d'action :

- le plan départemental d'actions sécurité routière annuel, suite à l'appel à projet lancé auprès des communes, des communautés de communes ou d'agglomérations et des associations,
- le plan de contrôles routiers,
- le plan de communication de la Préfecture,
- les plans d'intervention des gestionnaires de voirie pour répondre aux attentes en matière d'amélioration des infrastructures.

Chaque année, une évaluation du nombre d'actions organisées pour répondre aux orientations seront menées et feront l'objet d'une présentation lors de la réunion annuelle des différents partenaires de la sécurité routière.

### **5.3. Modalités de suivi du DGO**

Une synthèse statistique annuelle réalisée par l'ODSR est présentée en séance plénière du PDASR, chaque année, afin de constater la tendance observée de l'année passée en comparaison du diagnostic 2017-2021.

L'objectif est d'informer/guider les différents acteurs de la sécurité routière en Essonne sur les actions qu'ils projettent de faire pour l'année à venir.

