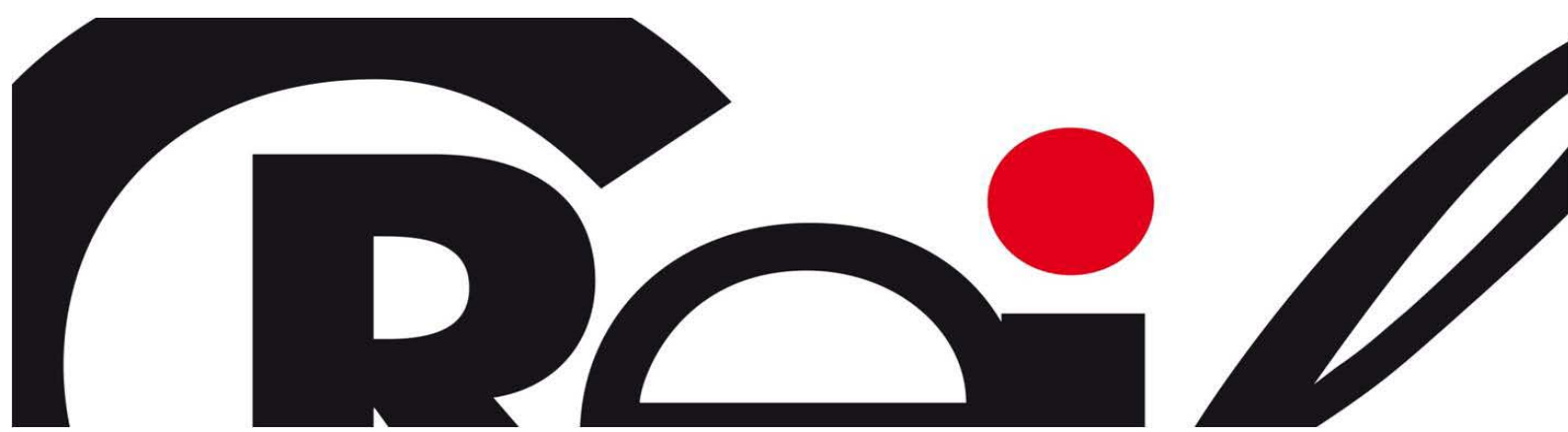


DOSSIER DE PRESSE

Sécurité routière et contrôle de vitesse

Les dispositifs mis en place par la ville de Creil

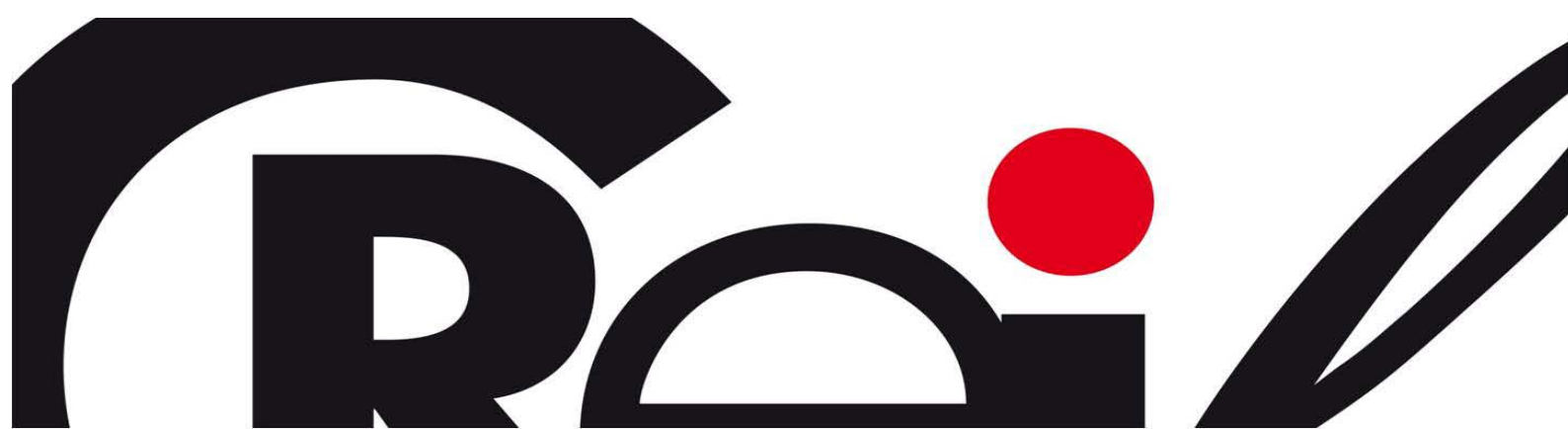
Lundi 18 janvier 2010



■ Sommaire

- Communiqué de presse p.3
- Les enjeux du contrôle de vitesse à Creil et le nouveau dispositif p.4
- La politique de la ville en matière de sécurité routière p.6
- Le plan « convivialité tranquillité » p.7
- Zoom : le permis piéton pour les enfants p.9
- Vitesse : les données clés p.11





COMMUNIQUE DE PRESSE

Lundi 18 janvier 2010

Creil lance une nouvelle campagne de contrôle de vitesse

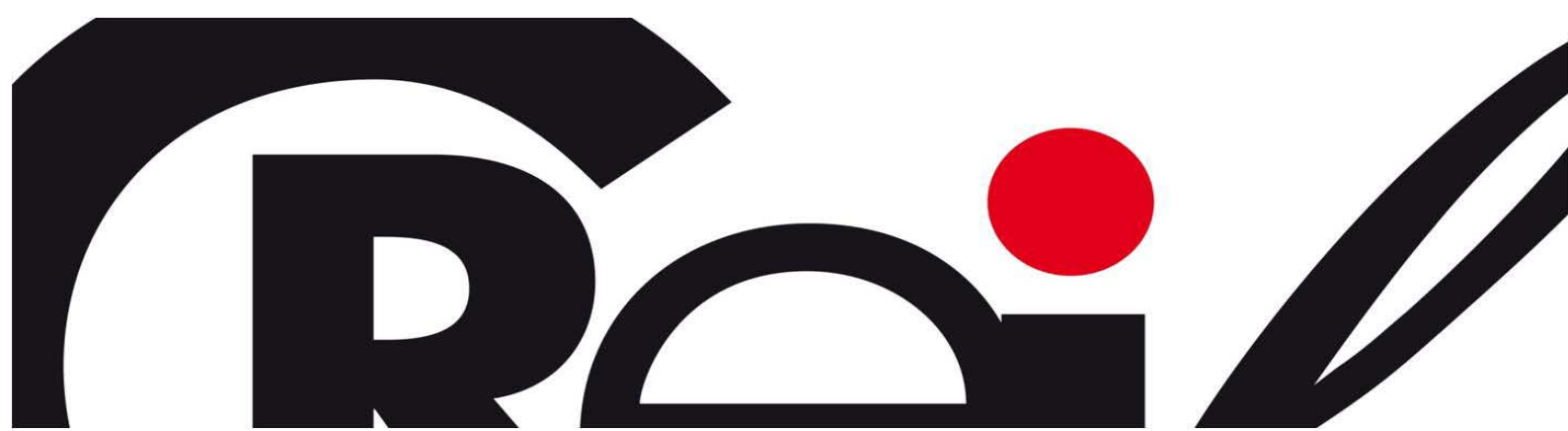
Jean-Claude Villemain, maire de Creil, conseiller général de l'Oise, lance, lundi 18 janvier 2010, la nouvelle campagne de contrôle de vitesse dans la ville de Creil, en présence du commissaire de Creil et de son adjoint et du service de la police municipale.

Cette campagne intervient suite à l'acquisition du nouveau dispositif de contrôle de la vitesse pour la police municipale : le cinémomètre laser.

Une démonstration est faite du contrôle de vitesse grâce au cinémomètre, suivie d'un point presse à la maison de quartier Delacroix.

Y est évoqué le plan convivialité tranquillité : la stratégie particulière mise en place par la ville et ses partenaires sur le quartier du Moulin pour répondre aux attentes de la population en matière de convivialité et de tranquillité.

Contact : Stéphanie POISSON 03.44.29.50.58 stephanie.poisson@mairie-creil.fr



■ Les enjeux du contrôle de vitesse à Creil et le nouveau dispositif

La corrélation entre baisse de la vitesse et baisse de l'accidentologie, ainsi qu'entre baisse de la vitesse et baisse de la gravité est démontrée depuis plusieurs années par les analyses de la sécurité routière. Creil n'est pas épargnée. La vitesse est un comportement à risque qui insécurise la population creilloise. Légitimement elle demande aux pouvoirs publics d'agir.

Depuis plusieurs années la ville de Creil développe des actions de prévention sur le thème de la sécurité routière en tentant d'ajuster ses réponses préventives aux besoins de sa population et de son territoire.

Acquisition d'un cinémomètre laser pour la police municipale

La ville de Creil compte lutter contre la vitesse en sensibilisant la population par des affiches de prévention dans les lieux publics et en équipant la Police municipale d'un cinémomètre laser de contrôle routier.



4

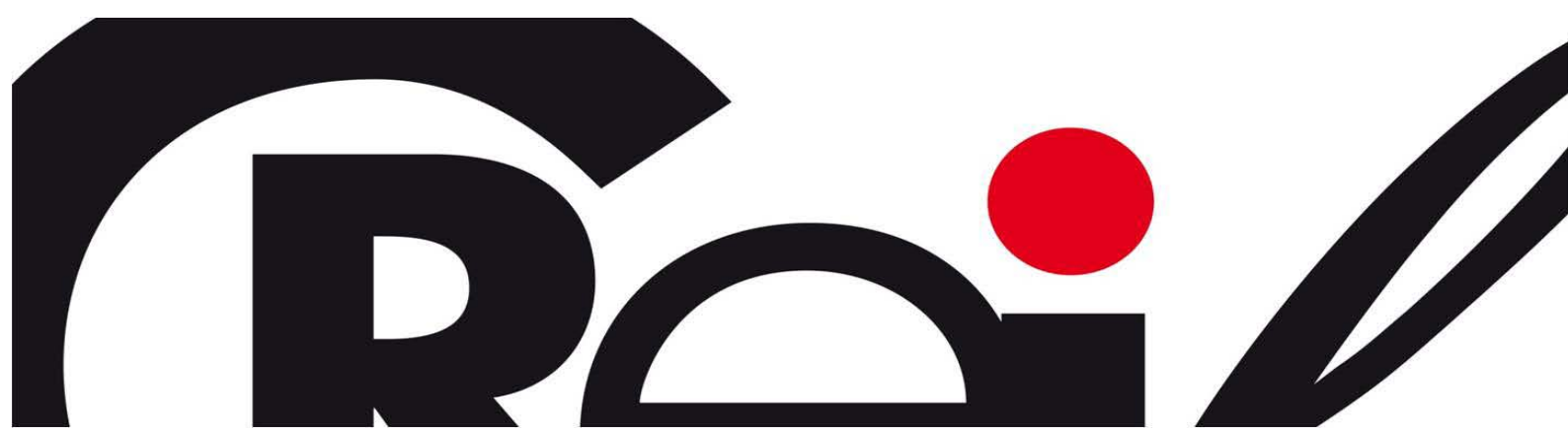
- **Principe de fonctionnement** : l'appareil détermine la vitesse en mesurant le temps mis par de très courtes impulsions de lumière infrarouge pour parcourir une distance.
- **Caractéristiques** : portée normale de 23 à 610 m (distance minimum 15m, distance maximale 1 000m), gamme de vitesse : de 0 à 250 km/h

De la taille d'un caméscope, il est stabilisé grâce à un trépied. L'appareil est activé en quelques secondes et est d'une grande mobilité. Son intérêt est sa souplesse.

Il est à la fois préventif et répressif. En effet les policiers municipaux en opération de contrôle sont parfaitement visibles. Cela produit un effet dissuasif. Cependant si le premier objectif recherché est donc bien d'agir en prévention en faisant ralentir ; tout récalcitrant sera lui verbalisé.

Il s'agit clairement d'impulser des comportements routiers plus prudents et plus respectueux des autres.

- **Qui ?**
Tous les véhicules motorisés sont susceptibles d'être contrôlés, deux-roues compris.



➤ **Où ?**

Dans un premier temps, les contrôles seront opérés dans chaque quartier sur les portions où des vitesses excessives sont couramment observées :

- Centre ville : rue de la République et rue Henri Pauquier
- Rue Léon Blum
- Rue Jean Jaurès (entre l'entrée de ville et le pont Y)
- Allée de la faïencerie (hauteur de l'I.U.T)
- Secteur Rouher : boulevard Biondi et boulevard Allende
- Secteur cavée de Paris : rue Edouard Branly et rue Pierre et Marie Curie
- Secteur cavée de Senlis : rue Puvis de Chavanne et rue Bergson
- Secteur du moulin : rue du moulin à vent et rue Léonard de Vinci

Dans un second temps, les contrôles seront opérés par sondage sur l'ensemble des voies.

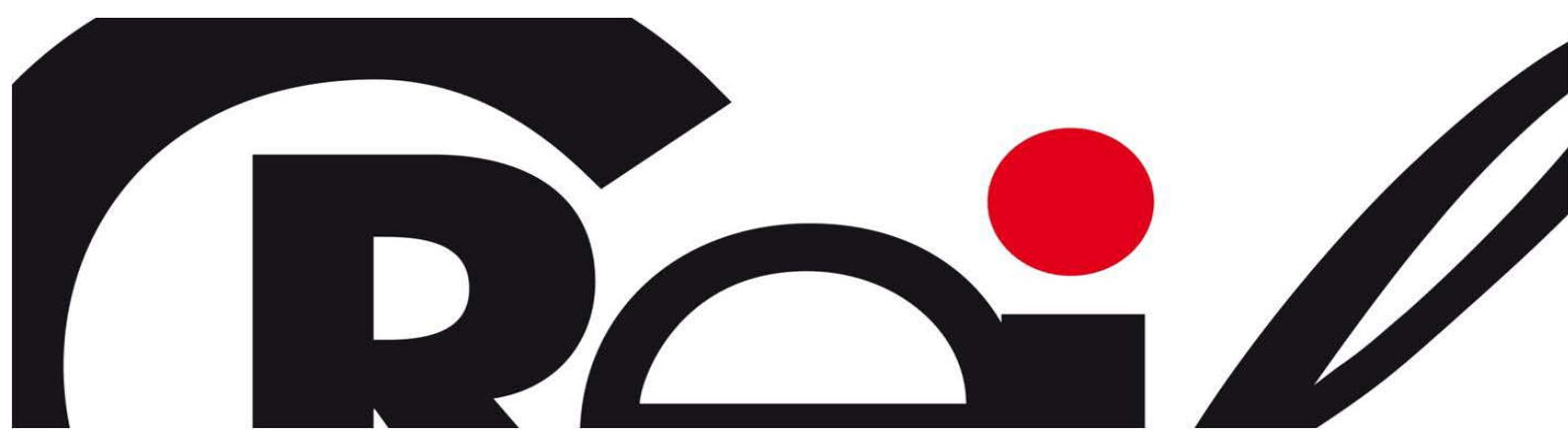
➤ **Par qui ?**

Les gardiens de la police municipale de Creil sont aussi des agents de police judiciaire. Ils sont donc habilités, conformément au Code de la route, à verbaliser les excès de vitesse.

5

BUDGET

Coût d'achat du cinémomètre : 7 158 €



■ La politique de la ville en matière de sécurité routière

Depuis plusieurs années, la ville de Creil développe des actions de prévention sur le thème de la sécurité routière en tentant d'ajuster ses réponses préventives aux besoins de sa population et de son territoire.

Le Document Général d'Orientations pour la sécurité routière [2008-2012] qui définit la politique à mener au sein du département pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents identifie comme enjeu local les seniors et les trajets professionnels en plus des quatre enjeux nationaux : l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux-roues motorisés.



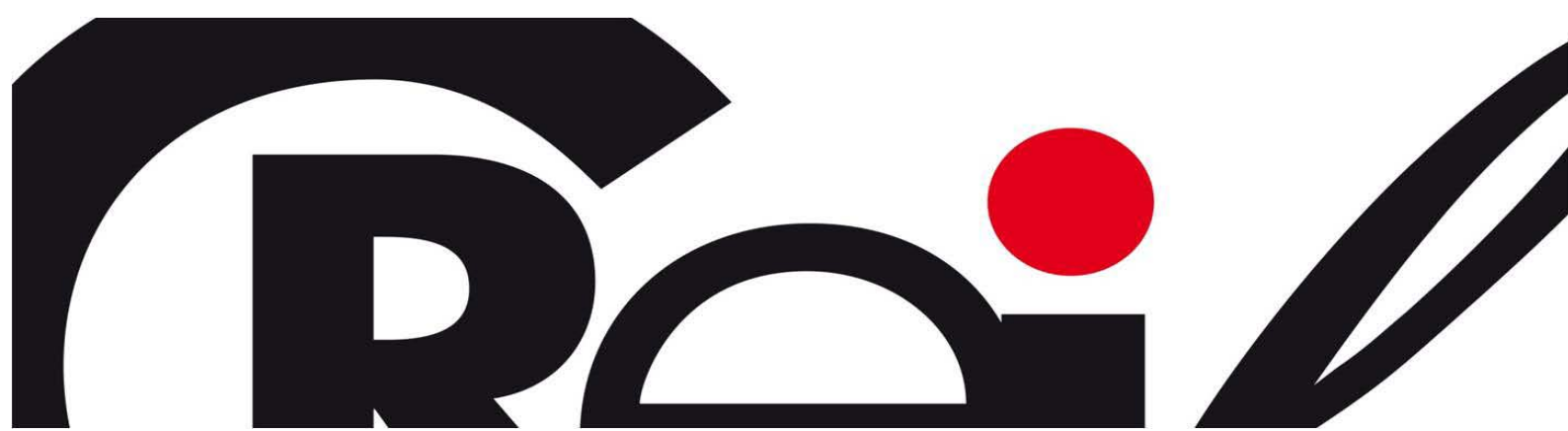
La ville de Creil souhaite bien sûr s'inscrire dans l'effort national de réduction de l'accidentologie et donc décliner à l'échelon local les priorités de sécurité routière nationales et départementales, mais son premier objectif est bien de permettre une circulation paisible sur son territoire.

6

Elle promeut donc une approche globale visant à éduquer, prévenir et réprimer les comportements des différents usagers de la route. Son action engagée depuis plusieurs années dans le champ de la prévention s'amplifie avec l'inscription dans les opérations permis piéton et permis vélo (en projet) en partenariat avec l'Education nationale, et l'achat de lunettes laser, renfort conséquent de nos moyens d'intervention dans le champ répressif. D'autres projets sont à l'étude.

Les actions creilloises de prévention routière depuis 2008 :

- lutter contre la vitesse en ville,
- contrôles de vitesse réguliers : plusieurs contrôles préventifs ont été organisés depuis octobre 2009.
Lundi 25 janvier 2010, les contrôles deviennent effectifs et tous les véhicules en dépassement de vitesse seront verbalisés,
- campagne d'affichage dans les lieux publics,
- Participation aux différents temps forts de la sécurité routière (semaine de la sécurité routière, journée de la courtoisie au volant).



Le plan « convivialité tranquillité »

Suite à la réunion spéciale de la cellule d'appui du Contrat Local de Sécurité du 18 décembre 2009, réunie pour évoquer les difficultés du quartier Moulin, le Maire en concertation avec les partenaires présents a décidé de mettre en place un plan d'actions expérimental. Ce plan « convivialité tranquillité » concentre des réponses coordonnées et graduées face à chaque problème du quartier pour apporter une solution globale. Après évaluation, il sera étendu à l'ensemble de la ville.

Ce plan d'action se décline en 9 points :

1/ Mise en place d'un dispositif de lutte contre les nuisances sonores nocturnes

- arrêté pour interdire la vente d'alcool à emporter entre 22h et 6h sur l'ensemble de la ville,
- arrêté pour limiter les horaires d'ouverture des débits de boissons et cybercafé avec possibilités de dérogations,
- mise en place d'un guide récapitulatif la réglementation à l'usage des débits de boissons et réunion de présentation aux commerces, restaurants, cafés creillois,
- rédaction claire d'une procédure prévoyant les sanctions,
- ce dispositif a aussi un intérêt de prévention routière en contribuant à diminuer les comportements à risques sur la route.

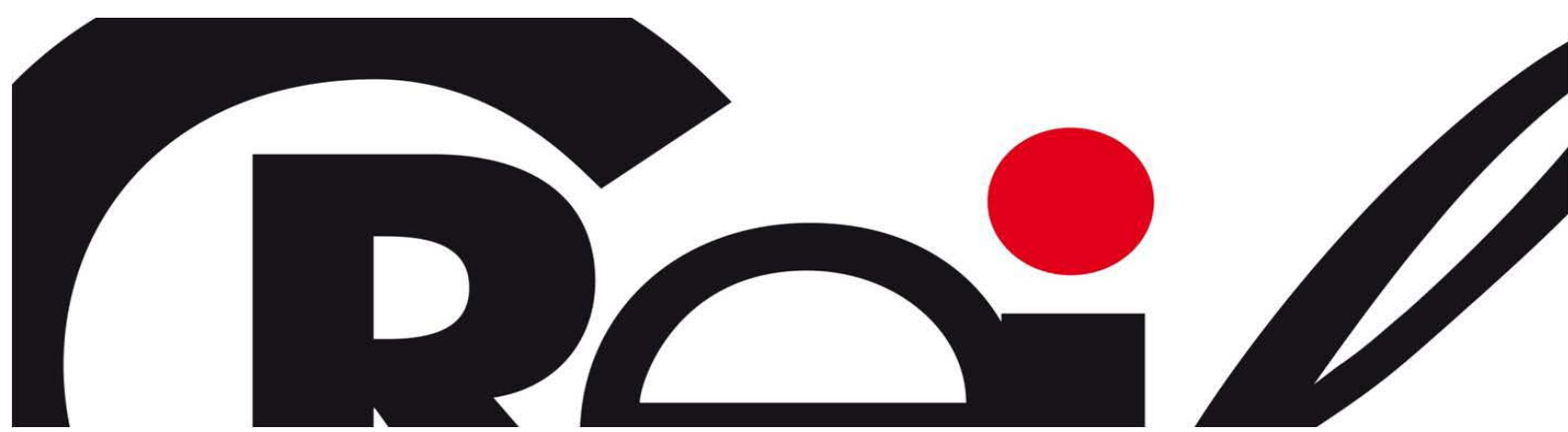
2/ Actions soutenues et complémentaires autour du PIJ et du 186 square Monet :

- travaux de fermeture des accès du 186 square Monet engagés en 2010 par Oise Habitat afin d'éviter les intrusions extérieures et résidentialisation afin de privatiser l'espace collectif et le rendre à l'usage exclusif des locataires,
- mise en place d'une permanence du service prévention médiation au PIJ afin de faciliter la saisie du service par les habitants du quartier Moulin et favoriser une fréquentation du lieu par un public plus large,
- présence régulière du service de prévention spécialisée et passages réguliers des médiateurs,
- lancement de projets de prévention sur l'usage d'internet avec le PIJ.

3/ Installation de l'Antenne de Oise Habitat sous le passage Goujon et renforcement de l'éclairage prévu pour avril 2010.

4/ Préserver les espaces piétonniers du quartier en entravant la vitesse et la circulation des engins motorisés (quads, motos...) : organisation d'une réunion entre la PN, le SDIS, Oise Habitat et la Ville courant janvier.

7



5/ Lutter contre l'insécurité routière et notamment contre la vitesse : actuellement contrôles de vitesse préventifs qui deviennent répressifs à partir du lundi 25 janvier.

6/ Restaurer la confiance des habitants dans leurs parkings en rénovant et/ou installant des dispositifs de vidéoprotection :

- étude spécifique à chaque parking des possibilités d'amélioration et/ou de sécurisation
- amélioration de l'éclairage des parkings
- à coordonner avec l'étude pour la mise en place d'un centre de supervision urbaine
- cofinancement Oise Habitat, SA HLM, Ville envisageable

7/ Lancer une étude pour la réutilisation du parking Carpeaux.

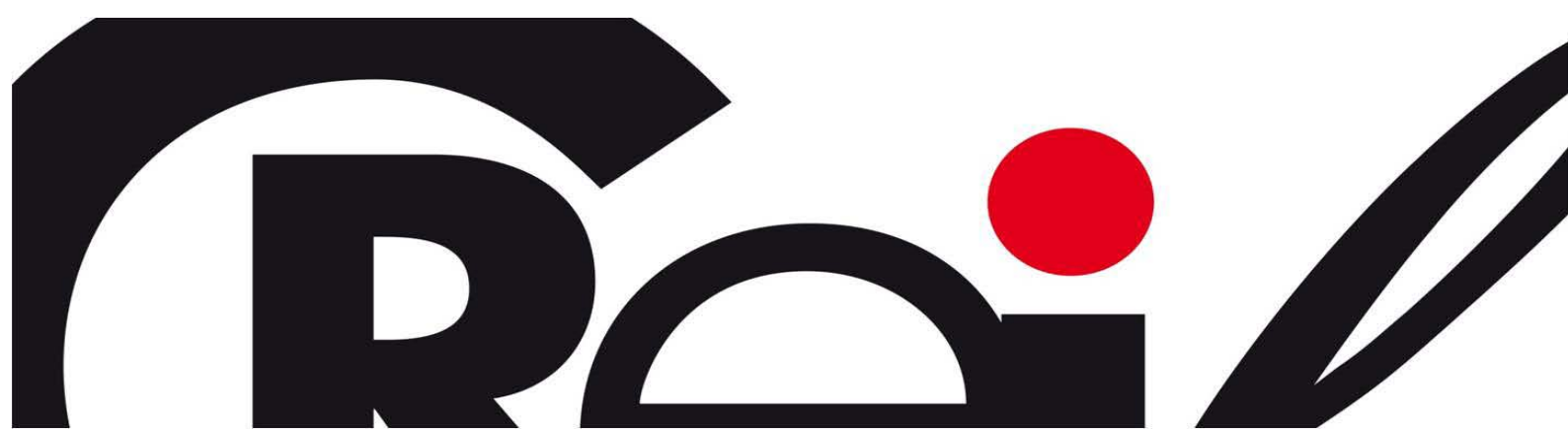
8/ Améliorer la sécurité aux abords des écoles Du Bellay/ Ronsard : sécurisation du parcours piéton et mise en place d'une zone 30 et d'un dispositif de dos d'âne.

9/ Accroître notre capacité d'intervention et notre réactivité la nuit :

- Elaboration d'un guide à l'usage des gardiens afin de mettre en place une réponse graduée allant de l'intervention de médiation à celle de la Police Nationale.
- Création d'un service de correspondants de nuit.

10/ Limiter la vitesse à 30km/h sur certains axes.





Zoom : le permis piéton pour les enfants

Creil participe, en 2010 et pour la deuxième année à l'opération « Permis piéton pour les enfants ».



Par des mises en situation et un jeu de questions-réponses, le « Permis Piéton pour les enfants » enseigne au-delà des règles de circulation piétonne, le sens de la responsabilité individuelle, grâce à un ensemble de précautions, de réflexes et d'astuces supplémentaires permettant aux enfants d'assurer leur propre sécurité.

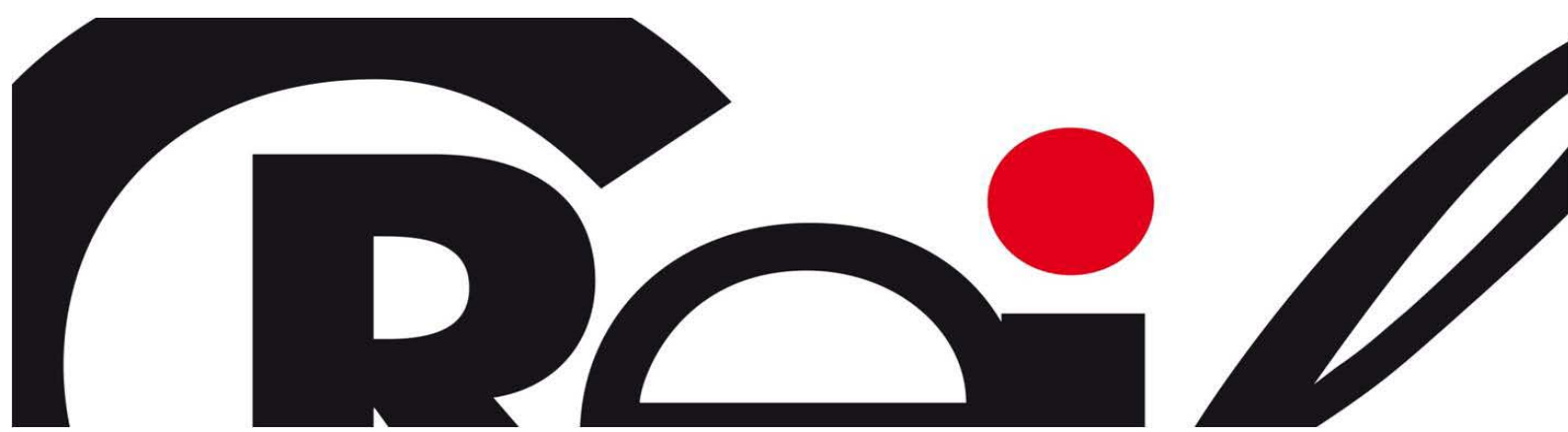
Ainsi des sessions de formations leur permettront de prendre conscience qu'ils sont plus exposés que les adultes et qu'ils doivent développer des réflexes de précautions spécifiques. En effet s'ils doivent respecter les règles qui

s'appliquent à tous les piétons, les sessions de préparation au « Permis Piéton pour les enfants » leur apprendront également à anticiper et à se protéger face aux transgressions des autres véhicules.

A l'issue de ces sessions, un « Permis Piéton » sera remis aux enfants pour matérialiser leur engagement solennel à suivre les règles de précaution apprises afin d'assurer eux-mêmes leur propre sécurité.

Processus de mise en œuvre :

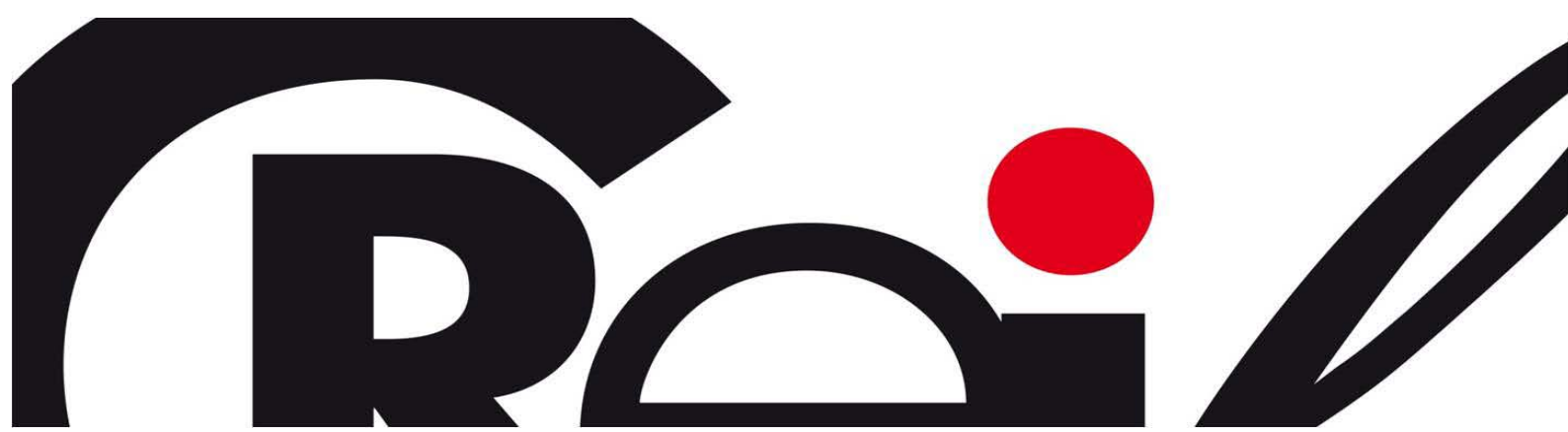
- **Temps 1** : le gardien de police municipal présente le principe de l'opération aux enfants, puis distribue à chacun son code Permis Piéton. Il remet à l'enseignant son kit pédagogique.
- **Temps 2** : à l'aide du DVD-Rom, l'enseignant accompagne les enfants dans l'apprentissage selon le rythme et l'espace temps qu'il définit lui-même.
- **Temps 3** : le policier municipal revient en classe 4 à 6 semaines plus tard pour faire passer le Permis Piéton. Les enfants qui auront assimilés les règles de précaution enseignées se verront attribuer leur Permis Piéton. Une séquence de rattrapage sera proposée aux enfants n'ayant pas acquis le niveau suffisant.



- **Temps 4** : le Permis Piéton est remis solennellement aux enfants par le policier municipal en présence des parents d'élèves, des enseignants, du maire, de ses adjoints et des représentants de la presse locale. Cette remise publique organisée par la municipalité, matérialise, à travers un acte symbolique fort, l'engagement de l'enfant à respecter dans la durée les règles de sécurité qu'il a apprises lors de cette formation.



En projet : le permis vélo pour les enfants de CM2 (mis en place sur l'année scolaire 2010/2011)



Vitesse : les données clés

1/ La vitesse en milieu urbain

Données du bilan 2008 de l'observatoire interministériel de sécurité routière

Si les accidents sont beaucoup moins graves en milieu urbain qu'en rase campagne, ils sont en revanche beaucoup plus nombreux, et, au total le risque par kilomètre parcouru est plus important. C'est ainsi que l'on a pu établir que pour un risque d'être tué par kilomètre parcouru comparable à celui relevé en rase campagne, le risque d'être blessé en milieu urbain est cinq fois supérieur. En ville, le phénomène de la densité se vérifie puisqu'on observe que la gravité de l'accidentologie diminue très sensiblement en fonction de la taille de l'agglomération. Parmi les tués, les catégories d'usagers les plus vulnérables sont les piétons (30,5% des tués contre 5,8% en rase campagne), les motocyclistes (23,8% contre 17%) et les cyclomotoristes (12,2% contre 4,9%)

La vitesse est le 2^{ème} facteur d'accidents après l'alcool.

Le dépassement des limitations de vitesse, même s'il est globalement en léger retrait en 2008, reste un comportement de masse puisque c'est le cas d'environ 34% des automobilistes, 43% des conducteurs de poids lourds et 54% des motocyclistes, tous réseaux confondus. Les dépassements de plus de 10km/h de la vitesse limite autorisée sont en baisse sensible pour les VL en 2008 ET LES PL mais en hausse pour les motos. Ils s'élèvent à 12,1% pour les véhicules de tourisme (contre 13,7% en 2007) à 10,6% pour les poids lourds hors autoroutes (14,4% en 2007) et 34,7% pour les motos (contre 33,6%).

C'est en ville que les taux de dépassement des limitations de vitesse sont les plus élevés avec 55% sur les voies d'entrées/sorties d'agglomérations par les conducteurs de voitures de tourisme. On a d'autre part tendance à rouler plus vite de nuit sur tous les réseaux excepté sur les autoroutes de liaison.

En ce qui concerne la vitesse moyenne pratiquée de jour par les automobilistes en France, on observe qu'en cinq ans, entre 2003 et 2008, elle a baissé de près 6,6% km/h, passant de 87,2km/h à 80,6km/h tous réseaux confondus. Si tous les conducteurs respectaient les limitations de vitesse, ce sont près de 3,9 km/h qui seraient gagnés sur la vitesse moyenne pratiquée, soit une proportion de l'ordre de 18,5% de tués en moins, c'est-à-dire, si l'on se réfère aux chiffres de l'année 2008, environ 820 vies sauvées.

Traversées d'agglomérations (20000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (50km/h)	2006	8 mois 2007	8 mois 2008
Vitesse moyenne (km/h)	54	54	52
% de dépassement de la vitesse limite	63	63	54
% de dépassement de la vitesse limite + 10km/h	23	26	19

2/ La vitesse en Picardie

Les données du bilan 2008 de l'Observatoire Régional de Sécurité routière: les dossiers de la DREAL PICARDIE

L'accidentologie de l'année 2008 :

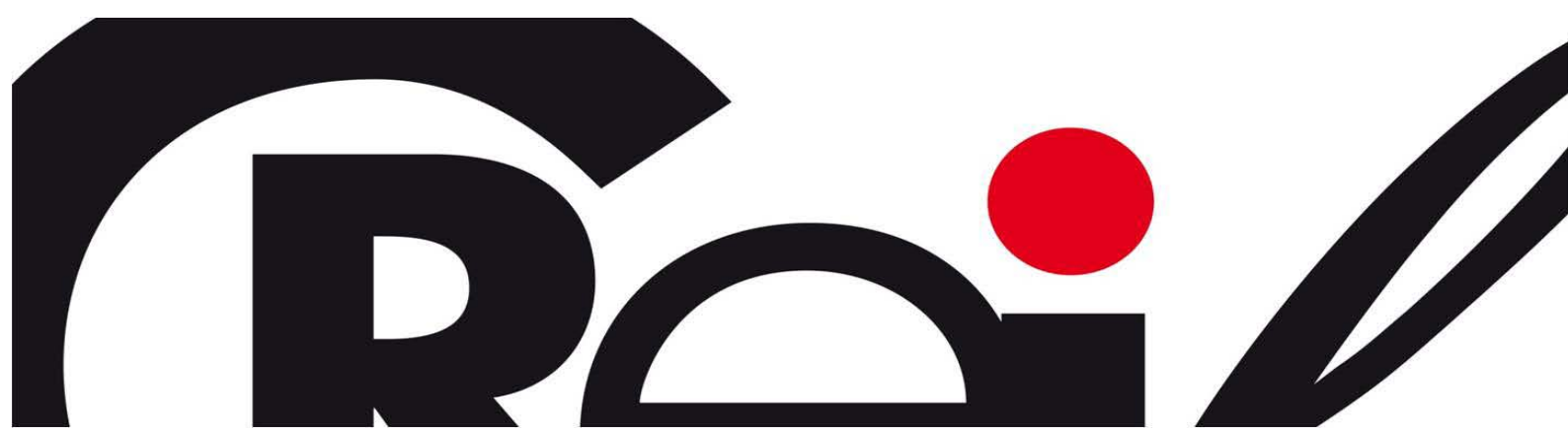
Evolution 2007/2008

	Accidents corporels		tués		blessés		Indice de gravité (nombre de tué pour 100 accidents)
	Nombre 2008	Evolution 2007/2008	Nombre 2008	Evolution 2007/2008	Nombre 2008	Evolution 2007/2008	
France	74 487	- 8,4%	4 275	- 7,5%	93 798	- 9,1%	5,1
Picardie	1 656	- 8,3%	182	- 11,7%	2 225	- 9,6%	11
Aisne	389	- 2,8%	51	- 26,1%	512	- 6,9%	13,1
Oise	539	- 22,1%	82	+ 28,2%	762	- 26,4%	15,2
Somme	728	+ 3,4%	49	-31,9%	951	+ 10,1%	6,7

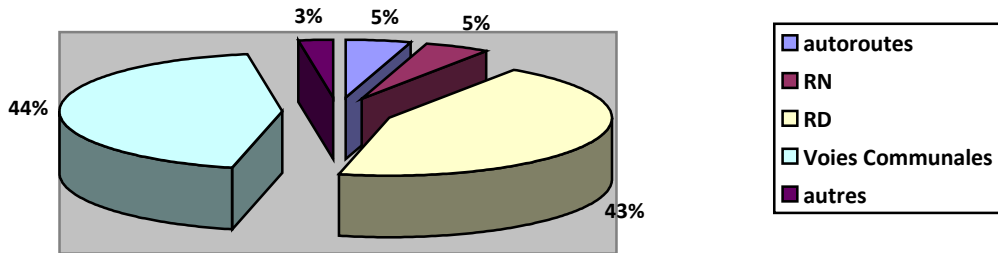
12

Répartition des accidents et des victimes par catégorie de voies :

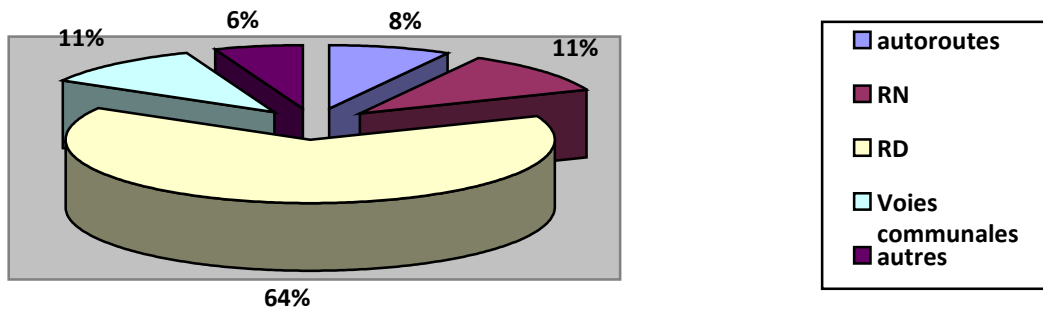
	accidents	tués	blessés
autoroutes	90	15	17
RN	89	20	130
RD	820	119	1122
Voies communales	822	20	823
autres	47	11	49



accidents

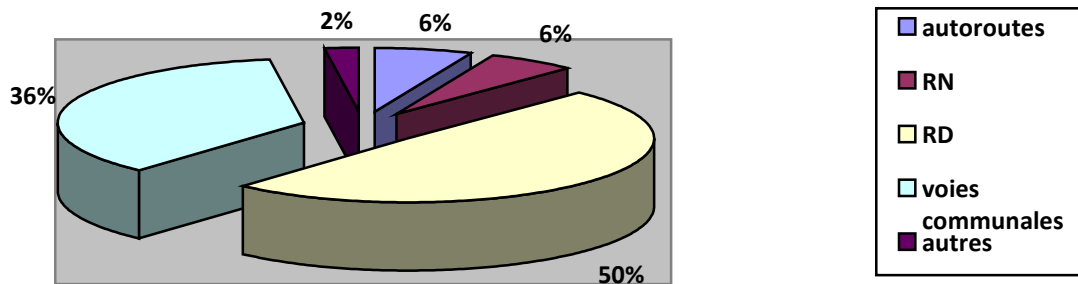


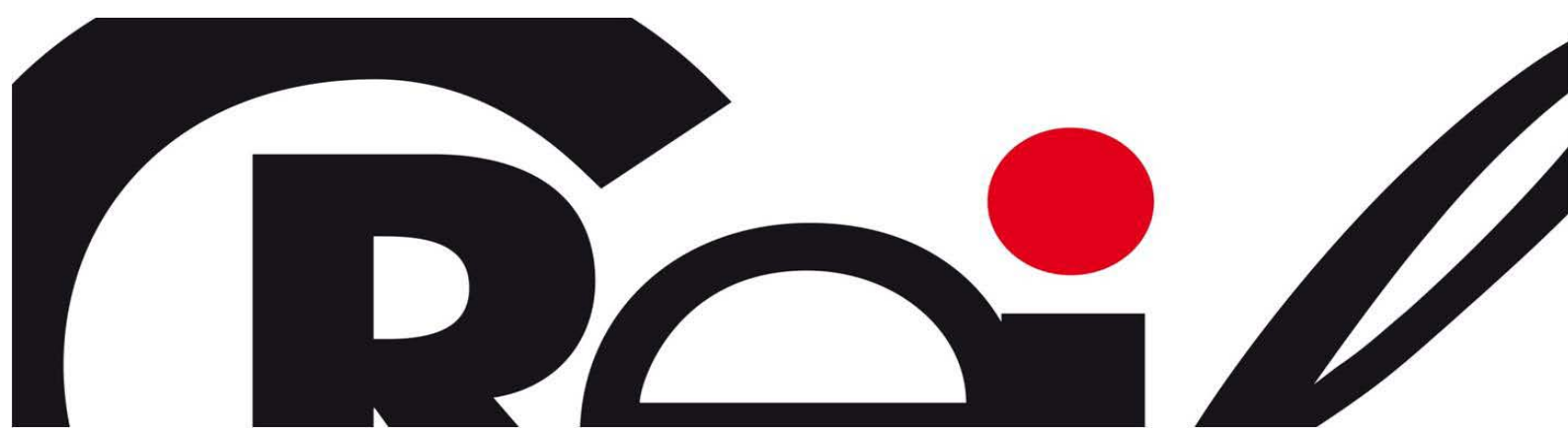
tués



13

blessés





Répartition des accidents et des victimes selon l'environnement :

localisation	accidents	tués	blessés
Hors agglomération	715	133	1064
Agglomération <=5000 hts	328	31	425
Agglomération >=5000 hts	613	18	736
Dont Amiens	348	6	411
Agglomération creilloise	42	2	60
Saint Quentin	75	1	88
Beauvais	34	0	40
Compiègne	28	1	32
Soissons	11	1	13
Laon	15	4	18
Abbeville	12	0	14