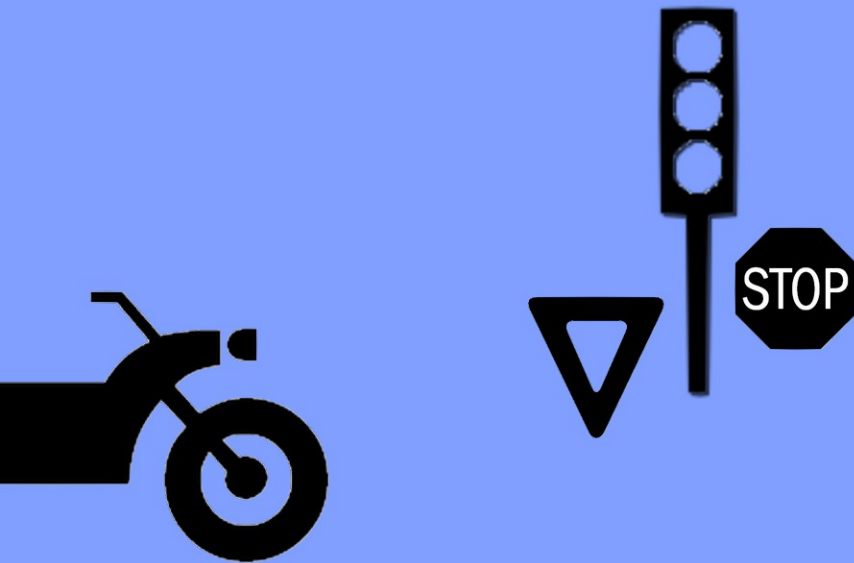


Sécurité routière

Département de la Meuse



**Document Général d'Orientation
(2013-2017)**



PRÉFET DE LA MEUSE

Sommaire

Préface.....	4
Introduction.....	5
1. Le contexte.....	5
2. Qu'est ce que le DGO sécurité routière ?.....	5
3. La démarche d'élaboration.....	6
4. Présentation du département.....	7
1. Bilan statistique de la sécurité routière en Meuse pour la période 2008-2012.....	11
1.1 Evolution des accidents entre 2008 et 2012.....	12
1.1.1 Préambule.....	12
1.1.2 En France métropolitaine.....	12
1.1.2 En Meuse.....	13
1.2 La délinquance routière en Meuse entre 2008 et 2012.....	14
1.3 Bilan des actions menées dans le cadre du PDASR de 2008 à 2012.....	18
1.3.1 La répartition des actions par partenaires.....	19
1.4 Conclusion du bilan sécurité routière 2008-2012.....	22
2. Analyse de l'accidentologie en Meuse 2007-2011.....	23
2.1 Étude générale tous réseaux confondus.....	24
2.1.1 Caractéristiques générales.....	24
2.1.2 La répartition des accidents dans l'espace routier.....	25
2.1.3 La répartition des accidents dans le temps.....	25
2.1.4 La luminosité.....	27
2.1.5 Les victimes par tranche d'âge et type de véhicule.....	27
Conclusions partielles.....	30
2.2 Caractéristiques générales par type de réseau.....	31
2.2.1 Caractéristiques générales par réseau.....	31
2.2.2 Les 2x2 voies à chaussées séparées.....	32
2.2.3 Les routes bidirectionnelles hors agglomération.....	33
2.2.4 Les routes en agglomération < 5000 habitants.....	33
2.2.4 Les routes en agglomération > 5000 habitants.....	33
Conclusions partielles.....	35
2.3 Analyse de l'accidentologie par catégories.....	36
2.3.1 Les jeunes.....	36
Ce qu'il faut retenir.....	38
2.3.2 Les deux-roues motorisés.....	39
Ce qu'il faut retenir.....	41
2.3.3 L'alcool.....	41
Ce qu'il faut retenir.....	42
2.3.4 La vitesse.....	42
Ce qu'il faut retenir.....	43
2.4 Définition des enjeux 2013-2017.....	44
3. Orientations d'actions 2013-2017.....	45
Suivi et évaluation du DGO.....	62
Remerciements.....	63
Les signataires.....	65
Glossaire.....	66



Préface

Le Document général d'orientation pour la sécurité routière (DGO) définit les grands enjeux d'une politique publique qui figure parmi les plus importantes puisqu'elle est vitale.

Celle de la sécurité de tous sur nos routes.

Son élaboration est le fruit d'un travail de réflexion et de concertation avec l'ensemble des acteurs locaux impliqués dans ce combat quotidien : services de l'État, collectivités, professionnels, associations. Il constitue à la fois un outil d'analyse, de synthèse, de programmation et d'engagements partagés.

Le DGO contribue à mettre en cohérence, à faire vivre la politique locale de sécurité routière. Ses enjeux et orientations seront déclinés annuellement, pour une durée fixée à cinq ans, dans le cadre des plans départementaux d'action de sécurité routière.

Actuellement, le département de la Meuse ne figure pas parmi les départements les plus accidentogènes et je m'en réjouis ; la baisse du nombre d'accidents, de tués et de blessés constatée ces dernières années est en effet encourageante.

Pourtant, la sécurité des citoyens sur les routes meusiennes reste une préoccupation constante. Il est du ressort de chacun d'entre nous, État, collectivités, entreprises, associations, mais aussi de chaque citoyen, de rester vigilant afin de consolider et d'améliorer nos résultats.

Réduire encore et toujours le nombre de victimes.

Faire en sorte que la route soit toujours plus sûre.

Telle est notre feuille de route pour les années à venir.

Je souhaite que chacun d'entre nous puisse se mobiliser pour atteindre l'objectif national : moins de 2000 tués sur les routes d'ici 2020.

Je m'y engage, et sais pouvoir compter sur votre engagement.



Isabelle DILHAC

Préfète de la Meuse



Introduction

1. Le contexte

Le 20 janvier 2014, Manuel VALLS, ministre de l'Intérieur, a présenté le bilan annuel de l'accidentalité routière au cours d'une conférence de presse, en présence d'Armand Jung, président du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR). L'année 2013 a enregistré la mortalité la plus faible sur les routes de France depuis 1948. Estimée à 3250 morts en 2013, la mortalité routière est en nette baisse par rapport à 2012 (3653), soit une baisse de 11 %. C'est plus de 403 vies sauvées pour l'année 2013.

Ces chiffres encourageants sont une invitation à poursuivre les efforts dans le dessein d'atteindre l'objectif fixé par le ministre de l'Intérieur, et l'Europe, de passer sous la barre des 2000 tués à l'horizon 2020.

Dans cette perspective, chaque département est invité à définir, dans le cadre de son Document Général d'Orientation (DGO), pour les années 2013-2017, les priorités d'actions de la politique à mener au sein du département pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et ainsi contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

2. Qu'est ce que le DGO sécurité routière ?

Le Document Général d'Orientation est le document de référence pour la politique locale de sécurité routière à mener sur cinq années consécutives.

Il doit permettre à l'ensemble des acteurs de la sécurité routière de partager la connaissance de l'accidentologie locale et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations communes et s'impliquer dans de véritables projets départementaux déclinés annuellement dans le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Les principaux protagonistes en sont les responsables de l'administration de l'État, les élus du conseil général, des principales communes et groupements de communes, le représentant de l'association des maires, les assureurs sociaux du risque professionnel et enfin, toutes les associations et entreprises qui œuvrent, forment et sensibilisent à la sécurité routière.

Sous la responsabilité du Préfet de département, ils ont en charge la définition et l'affichage de ces enjeux ainsi que des axes prioritaires d'actions qu'ils mettront en œuvre au cours de la période du DGO, ensemble ou de façon individuelle, tout en cherchant à impliquer et fédérer un maximum de partenaires pour contribuer à l'atteinte de l'objectif national.

Le DGO est donc un outil de programmation et de mobilisation locale, fruit d'une démarche partenariale entre tous les acteurs.



3. La démarche d'élaboration

Le DGO n'a de sens que si les principaux protagonistes participent de façon concertée à son élaboration, à sa déclinaison annuelle et à son suivi. Autrement dit, son élaboration est le fruit d'une démarche partenariale. Cela suppose donc l'information régulière de l'ensemble des acteurs de l'avancement des réflexions et l'association de certains à leur élaboration, au cours de différentes phases :

- Phase 1 (juillet 2012- février 2013)

Cette première phase correspond à l'analyse faite de l'accidentologie départementale, synthétisée ci-après, par la Direction Départementale des Territoires 55 (DDT 55) de juillet 2012 (date de disponibilité des données complètes 2011) à avril 2013, conformément aux directives nationales. Ce travail est nécessaire **pour identifier les enjeux et les orientations d'actions pour le département**. Son intégration au document s'est faite lors de la phase 2.

- Phase 2 (février 2014- juin 2014)

La deuxième phase correspond à l'élaboration proprement dite du DGO 2013-2017.

- Élaboration d'un bilan statistique de la sécurité routière en Meuse sur la période 2008-2012 (période d'application du précédent DGO)
- Ajout de l'analyse faite par la DDT 55 sur l'accidentologie en Meuse entre 2007 et 2011
- Définition des enjeux 2013-2017

Les enjeux, définis à partir du bilan statistique et de l'accidentologie, ont été validés par l'ensemble des partenaires présents lors de la réunion de présentation du projet DGO le 17 avril 2014.

La définition des orientations d'actions s'est faite de manière collégiale. Les partenaires ont été à plusieurs reprises sollicités pour la construction et la validation des fiches d'orientations. Chaque acteur a eu la possibilité de s'exprimer. Pour cette édition 2013-2017, le choix a été fait de ne pas mettre en place de groupes de travail.

- Phase 3 (juillet 2014)

Le Document Général d'Orientation 2013-2017 a été signé le 7 juillet 2014, en préfecture de la Meuse, par Madame la Préfète et plusieurs co-signataires choisis comme acteurs locaux impliqués dans la politique de la sécurité routière en Meuse.



4. Présentation du département

La Meuse est l'un des quatre départements de la région Lorraine. Il est limitrophe des départements des Ardennes, de la Marne, de la Haute-Marne, des Vosges, de la Meurthe-et-Moselle ainsi que de la Belgique. Son territoire s'étend sur 6211 km². Au 1^{er} janvier 2011, la Meuse comptait 200 068 habitants, soit 31 habitants au km². Cette faible densité (en comparaison à la moyenne nationale de 117 habitants au km²) concourt à inscrire le département dans la « diagonale du vide », une large bande du territoire français allant de la Meuse aux Landes où les densités de population sont très faibles. Si pendant longtemps le département a perdu des habitants, la situation démographique semble se stabiliser. Depuis 1999, l'évolution démographique des communes meusiennes permet de dégager deux tendances qui s'opposent.

Sur la façade Est du département et dans le sud du Barrois, la population se renouvelle et augmente avec l'arrivée de jeunes couples avec enfants. A l'inverse, l'Ouest, et dans une moindre mesure le Sud du département, continuent à subir une baisse de la démographie. Cette zone est également marquée par un fort vieillissement de la population. Ce mouvement est accentué par le départ des jeunes générations, qui n'ont pas la possibilité de poursuivre leurs études sur place et qui souvent ne reviendront pas en Meuse à l'issue de celle-ci.

Le département est composé de 501 communes, regroupées dans 31 cantons (17 en 2015 conformément à la réforme de la carte cantonale). Sept de ces communes, les « villages détruits » pendant la première guerre mondiale, ne comportent pas d'habitants et sont administrées par une commission municipale de trois membres nommés par le préfet de la Meuse, composé d'un maire et de deux adjoints. Une grande majorité des communes meusiennes sont de petite taille (moins de cinq cents habitants) et ne disposent que de moyens financiers limités. L'essentiel de la population se concentre dans deux zones agglomérées autour de Verdun et Bar-le-Duc. Au-delà, Commercy, Saint-Mihiel, Ligny-en-Barrois, Étain, Montmédy, Stenay et Revigny-sur-Ornain forment un ensemble de villes relativement importantes à l'échelle du département.

Nombre d'habitants	0 à 99	100 à 500	500 à 1000	1000 à 5000	5000 à 10 000	10 000 et +
Nombre de communes	159	276	38	25	1	2

Le territoire est vu par l'INSEE comme ayant « le caractère rural le plus marqué de Lorraine¹ ». L'agriculture occupe 9 % des actifs. Elle repose sur les grandes cultures, la production de viande bovine et la production laitière, mais reste fortement dépendante des aides liées à la PAC. La forêt renommée pour ses feuillus est source de revenus importants pour les communes. Un artisanat porteur d'emplois y côtoie un tissu industriel composé de PME et de groupes de renom. Mais l'emploi salarié enregistre une baisse régulière, y compris dans les secteurs industriels qui font la spécificité du département. Les zones urbaines de Bar-le-Duc et Verdun affirment leur pouvoir d'attraction commerciale, tout en s'appuyant respectivement sur des fonctions administratives et des activités hospitalières. L'armée continue de jouer un rôle non négligeable dans la vie économique locale malgré les fermetures successives des unités. Le tourisme, basé sur un espace naturel protégé et sur le tourisme de mémoire, conserve des potentiels de croissance.

¹ INSEE.(2006) *Ecoscopie de la Meuse*. Paris. En ligne sur le site de l'INSEE



Ces nombreuses activités génèrent un trafic routier important concentré sur quelques axes majeurs. Sur l'ensemble des autres routes, le trafic est essentiellement local, voire régional. Au 31 décembre 2011, la longueur totale du réseau routier du département de la Meuse était de 6 249 kilomètres, se répartissant comme suit² :

- 59 kilomètres d'autoroutes (A4)
- 77 kilomètres de routes nationales (N135, N4)
- 3524 kilomètres de routes départementales (Niveau 1 à niveau 4)
- 2587 kilomètres de voies communales

Il occupe ainsi le 84e rang au niveau national sur les 96 départements métropolitains quant à la longueur de son réseau et le 93e quant à sa densité avec 1,0 kilomètre par km² de territoire. L'ossature du réseau repose principalement sur les routes départementales. Le réseau communal est très faible, avec à peine 5 km en moyenne par commune, ce qui explique le rang de la Meuse dans le classement national.

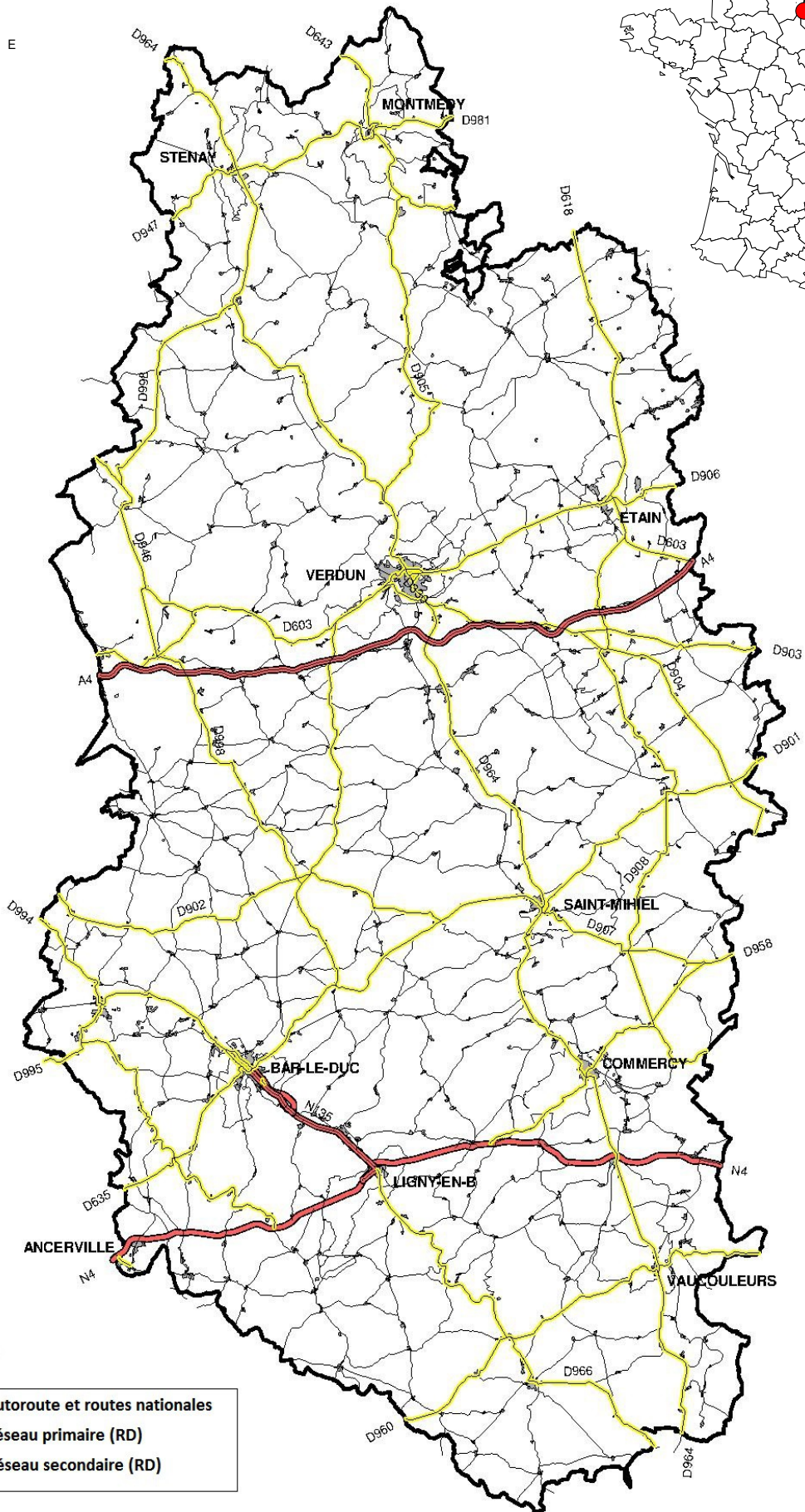
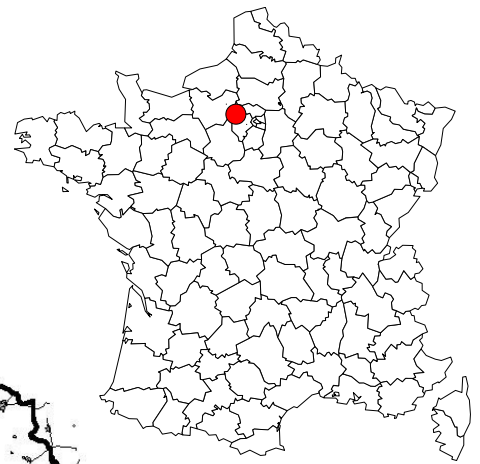
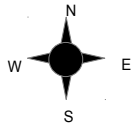
En conclusion, la Meuse est un département rythmé par un relief de côtes, qui alternent avec des plateaux et des plaines. Les routes y sont essentiellement de type rase campagne, peu fréquentées et rectilignes. Les nombreuses recherches en accidentologie ont prouvé la dangerosité extrême des lignes droites (sentiment de sécurité, baisse de la concentration, vitesse excessive). Ainsi, la topographie du département serait en partie responsable de la gravité importante des accidents.






Images tirées de Google Street View

² Source INSEE (Réseau routier en 2011 : comparaisons départementale)





Légende

-  Autoroute et routes nationales
-  Réseau primaire (RD)
-  Réseau secondaire (RD)

CARTE SIMPLIFIÉE DU RÉSEAU ROUTIER EN MEUSE (Source : DDT/ODSR)



Première partie

Bilan statistique de la sécurité routière en Meuse pour la période 2008-2012



1. 1 Evolution des accidents entre 2008 et 2012

1.1.1 Préambule

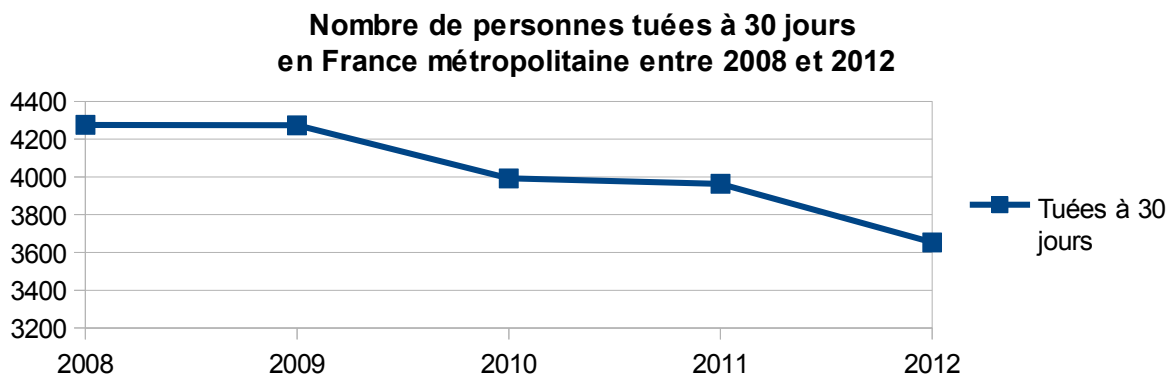
Depuis le 1^{er} janvier 2005, les définitions suivantes sont utilisées pour l'accidentologie :

- Tué : personne décédée dans les 30 jours suivant l'accident
- Blessé Hospitalisé (BH): blessé hospitalisé au moins 24 heures
- Blessé Non Hospitalisé (BNH): hospitalisation inférieure à 24 heures
- Gravité : indice résultant de la somme du nombre de tués et du nombre de BH divisée par le nombre d'accidents corporels pour une même période

1.1.2 En France métropolitaine

Années	Accidents corporels	Nombre de personnes				Gravité
		Tuées à 30 jours	Blessées	BH	BNH	
2008	74 487	4 275	93 798	34 965	58 833	0,53
2009	72 315	4 273	90 934	33 323	57 611	0,52
2010	67 288	3 992	84 461	30 393	54 068	0,51
2011	65 024	3 963	81 251	29 679	51 572	0,52
2012	60 437	3 653	75 851	27 142	48 709	0,51
Ensemble	339 551	20 156	426 295	155 502	270 793	0,52

Evolution des accidents en France métropolitaine entre 2008 et 2012 (source : ONISR)



Entre 2008 et 2012, la baisse est constante au niveau national.

Le nombre d'accidents corporels est passé de 74 487 à 60 437 en 5 ans, soit une baisse de 18,9 %. Il en est de même pour les tués et les blessés. Leur nombre est passé de 4275 à 3653 pour les tués (-14,5%) et de 93 798 à 75 851 pour les blessés (-19,1%). Après avoir connu un pic entre 2005 et 2007, la gravité est le seul indicateur à connaître une stabilité sur la période avec une moyenne de 0.52. L'année 2010 constitue une année charnière dans la mesure où le nombre de tués est passé sous la barre symbolique des 4000 morts.

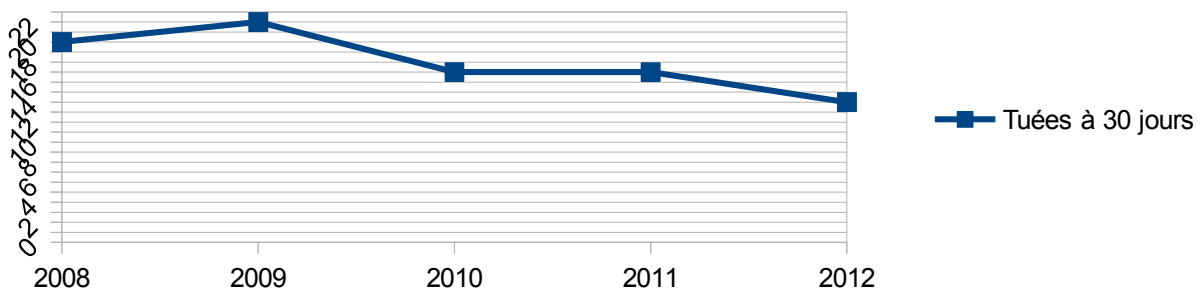


1.1.2 En Meuse

Années	Accidents corporels	Nombre de personnes				Gravité
		Tuées à 30 jours	Blessées	BH	BNH	
2008	221	20	281	127	154	0,67
2009	189	22	234	109	125	0,69
2010	154	17	184	118	66	0,88
2011	133	17	168	101	67	0,89
2012	108	14	132	81	51	0,88
Ensemble	805	90	999	536	463	0,78

Evolution des accidents en Meuse entre 2008 et 2012 (source : ODSR)

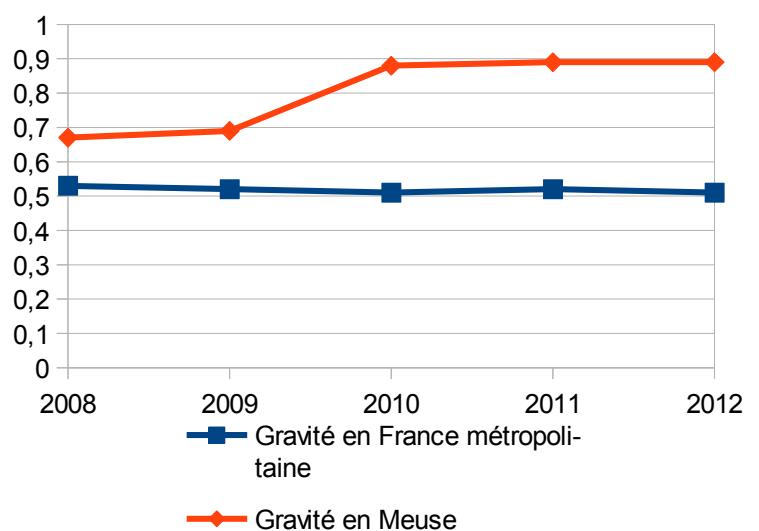
Nombre de personnes tuées à 30 jours en Meuse entre 2008 et 2012



Un bilan chiffré favorable en Meuse.

Tous les indicateurs de l'accidentalité sont en baisse depuis 2008, à l'exception de la gravité. Le nombre de tués a baissé de 30 % par rapport à 2008 passant de 20 à 14. Après avoir légèrement augmenté en 2009, le nombre de tués s'est stabilisé en 2010 et 2011 pour ensuite baisser plus fortement à partir de 2012. Les accidents corporels sont en baisse de 51,2 % sur la période (de 221 à 108), idem pour les blessés avec une baisse de 53 %. La gravité est le seul indicateur à connaître une forte augmentation sur la période. Après avoir fortement augmenté entre 2007 et 2010, on constate une stabilité depuis 2010 (autour des 0.89). Une nette amélioration est néanmoins présente pour l'année 2013 en raison du bon bilan annuel (7 tués et 114 blessés). Il convient cependant de surveiller cet indice qui dépasse significativement le niveau national.

Évolution de la gravité entre 2008 et 2012



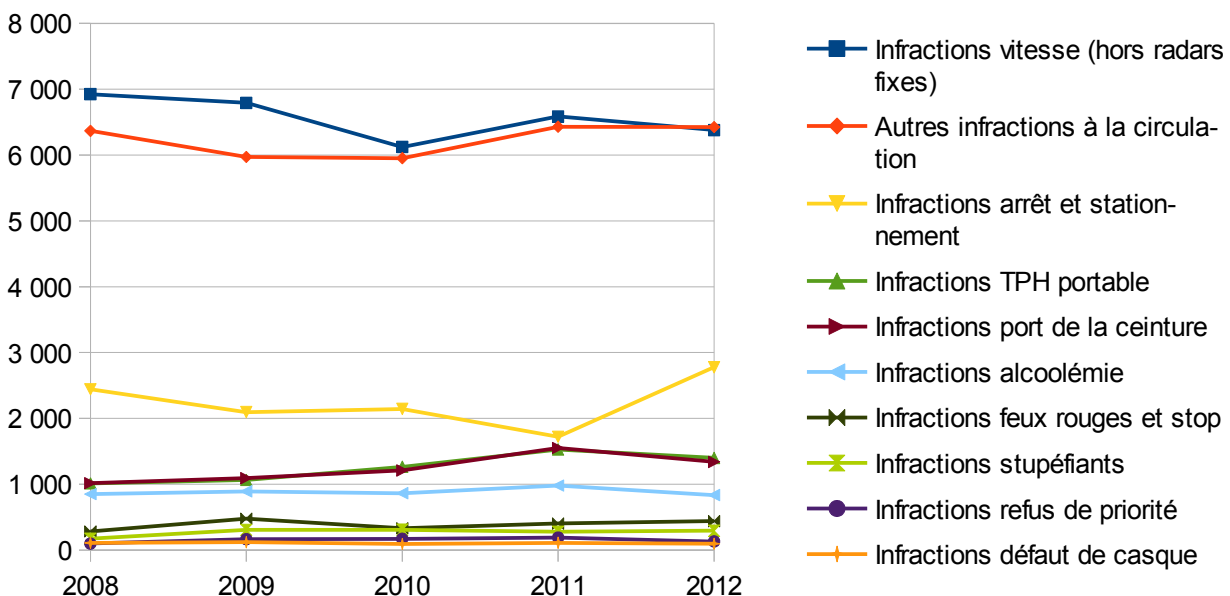
1.2 La délinquance routière en Meuse entre 2008 et 2012

Le tableau ci-dessous reprend l'ensemble des infractions routières (délits et contraventions) relevées par les forces de l'ordre (police et gendarmerie) sur le département entre 2008 et 2012. Il rassemble des statistiques émanant des services de police et de gendarmerie. Ce tableau simplifié regroupe, en plusieurs catégories thématiques, les principales infractions routières. Le nombre ainsi obtenu pour chaque catégorie correspond à la somme des délits et des contraventions constatés pour la thématique. Une distinction entre les deux est superflue dans la mesure où les infractions suffisent à donner une vision globale de la délinquance routière en Meuse.

Infractions relevées par les forces de l'ordre en Meuse entre 2008 et 2012

	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
Infractions vitesse (hors radars fixes)	6 925	6 792	6 122	6 585	6 379	32 803
Autres infractions à la circulation	6 367	5 971	5 953	6 430	6 424	31 145
Infractions arrêt et stationnement	2 442	2 095	2 145	1 723	2 777	11 182
Infractions TPH portable	1 013	1 065	1 266	1 528	1 400	6 272
Infractions port de la ceinture	1 017	1 092	1 209	1 552	1 339	6 209
Infractions alcoolémie	851	892	864	981	836	4 424
Infractions feux rouges et stop	284	478	332	403	440	1 937
Infractions stupéfiants	173	307	309	280	295	1 364
Infractions refus de priorité	99	166	172	191	132	760
Infractions défaut de casque	108	120	93	111	97	529
TOTAL	19 279	18 978	18 465	19 784	20 119	96 625

Infractions relevées par les forces de l'ordre en Meuse entre 2008 et 2012



Quel bilan pour la Meuse ?

- **La vitesse**

Elle constitue la première cause d'infraction dans le département.

Ces infractions sont plus présentes en zone gendarmerie qu'en zone police (29 508 infractions en zone gendarmerie contre 3295 en zone police). Cette large différence s'explique par la disparité en termes de couverture géographique (490 communes en zone gendarmerie contre 10 en zone police) et de nature des voies (A4 et N4 traversent le département en zone gendarmerie). Malgré tout, la vitesse constitue un enjeu pour le département dans la mesure où celle-ci est très souvent dépassée en campagne comme en ville. Les chiffres hors Contrôle Sanction Automatisé (CSA) le prouvent : sur les 69 447 infractions constatées par la gendarmerie, 42,4 % sont des excès de vitesse. Il en est de même, mais dans une moindre mesure, en zone police où la vitesse constitue la troisième cause d'infraction (12,1 %). En zone urbaine, la majorité des excès de vitesse sont des excès inférieurs à 20km/h lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50km/h, puis vient ensuite les excès de vitesse supérieurs ou égaux à 20 km/h mais inférieurs à 30 km/h. Ce sont les excès inférieurs à 20km/h qui semblent donc dominer sur le département. Néanmoins, après une légère baisse jusqu'en 2010 (78 infractions), on constate une importante augmentation du nombre d'infractions constatées hors CSA pour grands excès de vitesse (supérieurs à 50 km/h) à partir de 2011 (86 en 2011, 110 en 2012 et même 165 en 2013).

Les infractions relevées à l'aide des dispositifs de CSA (types radars fixes, embarqués ou discriminants) confirment cette tendance aux excès de vitesse dans le département. Comme pour les infractions relevées hors CSA, on constate une supériorité numérique des excès de vitesse inférieurs à <20 km/h sur les grands excès de vitesse, avec une part variant entre 92 et 94 % sur le total des infractions constatées. Le nombre d'infractions est en augmentation sur la période mais cette évolution n'est pas linéaire. Le nombre d'infractions varie d'une année à l'autre. Après une progression entre 2008 et 2009 (+17%), il connaît une baisse en 2010 avant d'augmenter fortement jusqu'en 2012 pour atteindre son plus haut niveau. Ainsi, entre 2008 et 2012, ce sont plus de 310 000 usagers flashés sur les routes meusiennes. Les étrangers représentent à eux seuls 26 % des infractionnistes (83 009 usagers avec immatriculation non française). Les travaux réalisés sur la RN4 durant ces 4 dernières années ont limité le fonctionnement de deux des radars implantés sur ces zones, ce qui explique aussi ces variations car ce sont les radars de la RN4 qui concentrent les résultats les plus importants, du fait du très fort trafic.

Infractions vitesse relevées par les dispositifs de contrôle automatisé ventilées par nature d'infraction entre 2008 et 2012

	< 20 km/h	>=20 et <30 km/h	>=30 et <40 km/h	>=40 et <50 km/h	>=50 km/h	TOTAL
2008	43 547	2 621	664	270	171	47 273
2009	51 314	2 881	828	286	195	55 504
2010	49 250	2 606	648	260	204	52 968
2011	59 866	3 101	845	339	210	64 361
2012	85 460	3 848	928	301	220	90 757
TOTAL	289 437	15 057	3 913	1 456	1 000	310 863



L'augmentation du nombre de radars fixes (6 radars fixes en 2008, 8 en 2009, 8 en 2010, 11 en 2011, 12 en 2012) et embarqués (5 radars dont 1 ETE et 4 ETED pour la gendarmerie) entraîne mécaniquement une hausse du nombre d'infractions constatées. La conversion des deux radars fixes en radars discriminants sur la RN4 en 2013 participe également à l'augmentation du nombre d'infractions. Ces radars permettent de différencier les catégories de véhicules entre véhicule léger et poids lourds notamment, afin de contrôler le respect des limitations de vitesse spécifiques selon la catégorie d'usagers. On remarque toutefois que les contrôles effectués par la gendarmerie en véhicule CSA détectent 10 fois moins d'infractions de grande vitesse (< 50 km/h) que les contrôles à visée laser (0.12 % contre 1.76 %). Le premier dispositif est en effet plus facilement repéré par les automobilistes. Une nouvelle génération de radar, dit mobile, sera prochainement mis en place sur le département. Ces radars, mesurant la vitesse des véhicules en déplacement, tant en rapprochement (croisement) qu'en éloignement (dépassement), circuleront principalement sur les portions de route où sont relevées des vitesses excessives, quelque que soit le type de réseaux (autoroutes, routes nationales, départementales ou en agglomération).

Les résultats des contrôles de vitesse soulignent l'indiscipline récurrente des usagers. Certes, il s'agit en majorité d'excès inférieurs à 20km/h mais qui représentent pour autant un dépassement important de la vitesse légale autorisée. On constate également un nombre encore trop important d'usagers en délit pour excès de vitesse chaque année malgré tous les appels à la modération depuis deux décennies.

- **Autres infractions à la circulation**

Cette catégorie regroupe l'ensemble des infractions ne relevant pas des catégories choisies pour cette étude. Leur nombre est important dans la mesure où cette catégorie rassemble un nombre important d'infractions différentes (plus d'une centaine comme la circulation en sens interdit, la conduite d'un véhicule sans permis, le changement de direction sans avertissement préalable, etc.).

- **L'arrêt et le stationnement**

Ils constituent, derrière la catégorie « autres infractions à la circulation », la troisième cause d'infraction dans le département.

Là encore, une disparité existe entre zone police et zone gendarmerie. Ces infractions se révèlent être plus nombreuses en zone police en raison des contraintes évidentes liées au stationnement en milieu urbain (stationnements irréguliers en zone payante, stationnement gênant, etc.). Malgré son importance, l'arrêt et le stationnement ne constituent pas un enjeu départemental dans la mesure où ces infractions sont propres aux deux grandes zones urbaines du département (Bar-le-Duc et Verdun). Il s'agit de faits relevés sur réquisition d'usagers ou lors de patrouilles. Elles ne constituent pas une priorité d'action pour la police nationale au regard de l'absence de risque immédiat à l'encontre des usagers de la route. Elles relèvent principalement du domaine de la police municipale. Les chiffres présentés ici correspondent aux infractions relevées par la police nationale et municipale.

- **Le téléphone portable**

Véritable phénomène d'insécurité routière, **le téléphone portable constitue la quatrième cause d'infraction en Meuse**. Depuis janvier 2012, le code de la route sanctionne l'utilisateur par une contravention de 135€ et un retrait de 3 points sur le permis de conduire. Après avoir connu un pic en 2011, le nombre d'infractions est aujourd'hui en baisse. Mais son nombre reste toutefois élevé avec 6272 infractions relevées sur la période, soit 6,5 % des infractions en Meuse. Le téléphone portable constitue un nouvel enjeu d'attention au vu de ces chiffres.



- **La ceinture**

Très proche du pourcentage du téléphone portable (6.4 %), **le non respect du port de la ceinture fait toujours l'objet d'un nombre important de contraventions en Meuse** malgré son obligation édictée en 1979 pour le conducteur et le passager avant et étendue en 1990 pour les usagers arrières. Elle constitue la cinquième cause d'infraction dans le département. Les statistiques de la DDSP montrent un nombre toujours important d'enfants de moins de 13 ans non attachés. En 2012, sur les 106 infractions établies par la police, 33 concernent le transport d'enfants de moins de 13 ans sans ceinture de sécurité (soit 1/3). De nouvelles campagnes de prévention sont à organiser pour rappeler aux usagers le bien-fondé de la ceinture de sécurité en cas d'accident.

- **L'alcoolémie**

L'alcoolémie au volant est la sixième cause d'infraction dans le département. Sa position peut sembler à première vue rassurante. Mais une étude attentive des statistiques de la DDSP et de la gendarmerie sur la période montre une part prépondérante des délits sur les contraventions. Autrement dit, la majorité des personnes en infraction l'est pour un taux délictuel, soit supérieur ou égal à 0.8g/l de sang (souvent largement supérieur). C'est le cas par exemple en 2012 en zone urbaine. Sur les 184 infractions constatées par la police, 133 relevaient du délit (soit 72 %). Le constat est légèrement inférieur dans le reste du département. En effet, la part des délits sur l'ensemble des infractions pour alcoolémie approche des 50-55 %. Néanmoins, les délits restent toujours plus nombreux que les contraventions. Les résultats sur les accidents corporels confirment aussi cette tendance au délit. Ces éléments démontrent que l'alcoolémie reste un enjeu important pour le département.

- **Feu rouge et stop, refus de priorité, port du casque**

En ce qui concerne ces trois infractions, **leur nombre est plutôt « faible » en comparaison aux autres infractions.** Ces-dernières n'ont pas spécifiquement fait l'objet d'une surveillance à des points fixes par les forces de l'ordre. Ces infractions sont généralement constatées sur le vif par les forces de sécurité lors de patrouilles sur la voie publique.

- **Les stupéfiants**

La conduite sous l'emprise de stupéfiants constitue une catégorie d'infraction à part entière dans la mesure où les forces de l'ordre y accordent une attention particulière. Le dépistage se révèle être efficace lors des opérations de contrôle. En effet, 1 dépistage sur 2 est positif en zone police. Les erreurs de présomption sont donc peu nombreuses. Mais le coût élevé du dépistage ne permet pas de les généraliser ; c'est pourquoi la relative stabilité dans le nombre d'infractions constatées n'est pas représentatif du phénomène de société qui sévit en Meuse. Dans un département marqué par une consommation importante d'héroïne et de cannabis, la lutte contre l'usage de stupéfiants constitue un enjeu pour la sécurité routière en Meuse.



1.3 Bilan des actions menées dans le cadre du PDASR de 2008 à 2012

Élaboré chaque année, le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) est un outil de coordination qui recense et définit l'ensemble des actions de prévention portées par une multitude de partenaires que sont les associations, les collectivités territoriales, les administrations, les forces de l'ordre ou le secteur privé.

Ces actions, financées par l'État, participent à la mise en œuvre opérationnelle du DGO. Son élaboration s'inscrit toujours dans une démarche de projet. Le PDASR se décompose en trois grands domaines d'intervention : les infrastructures routières, l'éducation - la formation - la prévention - la communication, et enfin les contrôles et sanctions.

Pour la période 2008-2012, 195 actions ont été financées par l'État
pour un montant total de 373 615,47 euros.

Bilan des actions PDASR 2008-2012

	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
Actions PDASR	34 actions	21 actions	37 actions	40 actions	25 actions	157 actions
Label Vie	13 actions	11 actions	10 actions	4 actions	0 action	38 actions
TOTAL actions	47 actions	32 actions	47 actions	44 actions	25 actions	195 actions
Dotation	93 860 €	84 134 €	83 384 €	68 710 €	46 064 €	376 152 €
Montant des actions PDASR	83 548,91 €	75 712,40 €	72 902,75 €	65 509,02 €	46 031,39 €	343 704,47 €
Montant Label Vie	10 300,00 €	8 411,00 €	8 000,00 €	3 200,00 €	0,00 €	29 911,00 €
TOTAL (euros)	93 848,91 €	84 123,40 €	80 902,75 €	68 709,02 €	46 031,39 €	373 615,47 €

N.B. : Sont uniquement recensées dans ce tableau les actions nécessitant un financement par le biais du PDASR. Une action désigne alors une intervention organisée une ou plusieurs fois au bénéfice d'un public élargi de quelques dizaines de personnes à plusieurs centaines, voire plusieurs milliers.

Durant cette période, la dotation budgétaire a été réduite de moitié (-51 %). Elle est ainsi passée de 93 860 € en 2008 à 46 064 € en 2012. Cette forte baisse met fin à l'augmentation continue des dotations depuis les années 2000. Quelles en sont les raisons ? Plusieurs éléments peuvent expliquer cette baisse. Tout d'abord, le changement dans le mode de calcul des crédits PDASR par la DREAL en 2011. Cela a eu pour effet de créer un nouvel équilibre budgétaire entre les départements lorrains : une part fixe de 60 % à répartir entre les quatre départements lorrains et une part variable en fonction de la population (20 %) et des ATB (20 %). Les écarts ont ainsi été diminués entre les départements. Avantagée auparavant, la Meuse a perdu en dotation du fait de la forte baisse des accidents. Enfin, le deuxième élément d'explication résulte de l'efficacité budgétaire appliquée par les différents gouvernements au niveau national depuis 2007. Cette baisse générale des budgets nationaux a eu des répercussions à l'échelle régionale et départementale.

Néanmoins, sur un plan fonctionnel, cette baisse des dotations n'a pas eu d'impact sur le nombre d'actions menées dans le cadre du PDASR. Leur nombre n'a pas baissé, il a même augmenté (+11 actions par rapport à 2004-2008). Il est vrai que leur nombre fluctue en fonction des années mais de nombreuses actions restent toutefois conduites par les partenaires dans le cadre du PDASR mais aussi en dehors, notamment celle ne sollicitant pas de financement PDASR. Les opérations « Label vie » connaissent quant à elle un important essoufflement sur la période en raison de la baisse du nombre de candidats.



1.3.1 La répartition des actions par partenaires

En matière de sécurité routière, l'engagement de tous est une donnée essentielle et incontournable. Durant la période, de nombreux partenaires sont intervenus à travers des actions toutes différentes les une des autres. Certaines actions furent conduites seules ou en association. Mais toutes ces actions participent à faire vivre la politique départementale de sécurité routière.

- **La préfecture**

La préfecture de la Meuse a mené 5 actions entre 2008 et 2012. Ces actions ont pris principalement la forme d'achat de matériels (éthylotests, codes de la route, etc.) servant à appuyer l'action des partenaires. Ainsi, le rôle de la préfecture est de soutenir et piloter l'action des partenaires dans le département. Elle s'est investie ponctuellement dans l'organisation d'actions d'envergure départementale, et notamment aux cotés de la prévention routière pour l'initiative « Sam, capitaine de soirée ».

- **Les services déconcentrés de l'État**

La Direction Départementale des Territoires (DDT), La Direction Départementale de la Cohésion Sociale et de la Protection des Populations (DDCSPP), l'équipe pédagogique de l'EPL AGRO ont mené 23 actions, soit 14 % des actions des PDASR 2008-2012. Parmi les actions conduites, l'essentiel a été assuré par la DDT dont les missions de sécurité routière s'inscrivent dans son cœur de métier. La DDT poursuit et développe son engagement à travers des actions de préventions dans les établissements scolaires. Ainsi, un agent intervient tout au long de l'année pour sensibiliser les élèves aux risques routiers (port de la ceinture de sécurité routière et visibilité pour les écoliers, forum sécurité routière pour les collégiens). Des actions d'information et de remise à niveau en direction des agents de la fonction publique retraités sont aussi régulièrement organisées. La DDT mène aussi de nombreuses actions indépendamment des financements PDASR.

- **Gendarmerie, DDSP, SAMU**

La Gendarmerie, la Direction Départementale de Sécurité Publique (DDSP) et le Service d'Aide Médicale Urgente (SAMU) ont mené 17 actions PDASR entre 2008 et 2012. Sur les actions conduites, 15 relèvent de la gendarmerie et 2 de la DDSP. Cet écart trouve son explication dans la disparité en terme de couverture géographique par les deux acteurs. En effet, la grande majorité du territoire se trouve en secteur gendarmerie, à l'exception des zones urbaines de Bar-le-Duc et Verdun. La mobilisation de la gendarmerie s'est traduite par des actions de prévention auprès des jeunes, des salariés, des motards et des seniors autour de thèmes comme les deux-roues (vélos, cyclos, motos), la vitesse, l'alcool ou les stupéfiants.

La DDSP a mené de nombreuses actions de façon autonome ou en collaboration avec l'association Prévention Routière sans faire appel au financement PDASR.

- **DSDEN 55**

La Direction des Services Départementaux de l'Éducation Nationale de Meuse est un partenaire essentiel en matière de sécurité routière. Avec 17 % des actions menées, l'éducation nationale s'est de nouveau fortement investie dans la politique départementale de sécurité routière en sensibilisant les jeunes scolaires. Elle travaille en étroite collaboration avec les forces de l'ordre, la DDT, le SDIS et les associations telles que la Prévention Routière, la MAIF, ALERT 57, l'Automobile Club Lorrain (ACL), etc. De nombreuses actions ont bénéficié de la complémentarité des acteurs.



- **Les collectivités territoriales**

Comme lors du précédent DGO, seules 9 actions PDASR ont été initiées par les collectivités territoriales entre 2008 et 2012. Sur les 28 communautés de communes meusiennes, seules trois d'entre elles ont mené des actions de prévention PDASR sur leur territoire (Centre Argonne, Triaucourt-Vaubécourt, Pays de Spincourt). Les communes meusiennes ne sont pas très fortement mobilisées sur la problématique. Bar-le-Duc et Commercy sont les deux seules communes à avoir mis en place des actions durant la période. Plusieurs structures locales comme l'Instance Locale de Coordination Gérontologique ou le Centre Intercommunal d'Action Sociale de Ligny-en-Barrois ont sollicité des crédits PDASR.

Ainsi, la participation des collectivités territoriales et des structures locales au PDASR reste faible. Néanmoins, des actions de prévention ont pu être mises en place par les collectivités territoriales en dehors de tout financement PDASR. C'est notamment le cas du service transport du Conseil Général de la Meuse qui sensibilise les scolaires au port de la ceinture de sécurité dans les autocars.

- **Les associations**

Les associations du département sont des partenaires réguliers et investis en matière de sécurité routière. Ces dernières ont massivement fait appel au programme PDASR. Sans ce soutien financier, les associations meusiennes ne seraient pas en mesure d'intervenir correctement sur le terrain. Leurs faibles ressources et le coût des opérations rendent cet accompagnement nécessaire.

Entre 2008 et 2012, 68 actions ont été financées par le PDASR. Les associations meusiennes ont œuvré sur l'ensemble du territoire. Ces initiatives ont bénéficié à tous les usagers de la route, des enfants aux grands seniors. Des actions ont été menées dans les établissements scolaires, dans les entreprises ou lors de manifestations publiques autour de sujets comme la vitesse, l'alcool, les stupéfiants, la conduite d'un deux-roues ou l'accident et ses conséquences. Autrement dit, le risque routier dans sa globalité.

- **Les auto-moto écoles**

À la différence du précédent DGO, les auto-moto écoles semblent s'être moins impliquées en prévention. On ne dénombre que 7 actions PDASR contre 21 sur la période 2004-2008. Ce sont les auto-écoles BOURSAUX et HELVETIA qui sont à l'origine de ces actions consacrées à la formation des jeunes et du grand public. L'investissement existe mais il est très inégalement réparti selon les années (6 actions en 2008 et 1 en 2012).

- **Les entreprises privées**

Aucun partenaire privé n'a fait appel au programme PDASR durant la période 2008-2012. Des actions de prévention ont cependant pu être organisées en interne par les entreprises.

Au vu des chiffres sur la délinquance routière, il est proposé de retenir les enjeux suivants de lutte et de prévention pour le département :

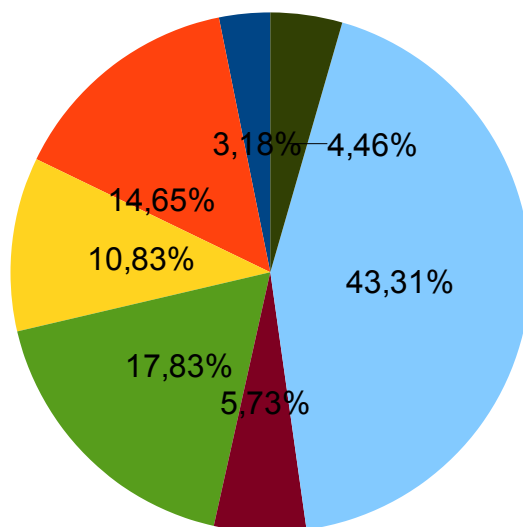
La vitesse - L'alcool et les stupéfiants - Le téléphone portable - La ceinture de sécurité

Cette proposition d'enjeux 2013-2017 doit toutefois être confrontée avec l'accidentologie présente sur la période 2007-2011. En effet, ce n'est que de cette confrontation que naîtront les enjeux définitifs.



Répartition des actions financées par le PDASR entre les acteurs SR

	Nombre d'actions entre 2008 et 2012	% d'action du PDASR
Préfecture	5	3,18%
Services déconcentrés (DDT, DDCSPP,...)	23	14,65%
Gendarmerie, DDSP, SAMU	17	10,83%
DSDEN 55	28	17,83%
Collectivités territoriales	9	5,73%
Associations	68	43,31%
Auto-moto écoles	7	4,46%
Secteur privé	0	0,00%
TOTAL	157	100,00%



- Préfecture
- Services déconcentrés
- Gendarmerie, DDSP, SAMU
- D.S.D.E.N 55
- Collectivités territoriales
- Associations
- Auto-moto écoles
- Secteur privé



1.4 Conclusion du bilan sécurité routière 2008-2012

Comme lors du précédent DGO, la Meuse enregistre de nouveau une baisse du nombre d'accidents corporels et des tués plus marquée que celle constatée à l'échelle nationale. Le département entre, de ce fait, dans la catégorie des « bons élèves » de la sécurité routière. Tous les indicateurs sont en baisse, à l'exception de l'indice de gravité qui reste encore élevé. Des signes d'amélioration sont néanmoins perceptibles.

Ces résultats encourageants sont la conséquence d'une politique locale de sécurité routière pleinement menée, en harmonie avec les enjeux du précédent DGO et s'appuyant sur l'ensemble des forces vives du département. Chacun à sa manière, par le biais de la prévention ou des contrôles, a agi pour faire en sorte que les routes meusiennes deviennent plus sûres.

De nombreuses actions de prévention ont été conduites par les partenaires sur l'ensemble du territoire. Pour la période 2008-2012, 195 actions ont été financées par l'État dans le cadre du PDASR pour sensibiliser le grand public aux risques routiers. Ce chiffre démontre la détermination des partenaires ainsi que de l'État qui maintient son soutien financier malgré une baisse continue des dotations. L'essentiel des actions financées dans le cadre des PDASR successifs s'avère conforme aux enjeux définis dans le précédent DGO 2008-2012.

Aux actions de prévention, il convient d'ajouter celles du contrôle. Dans ce domaine, les forces de l'ordre ont été et sont régulièrement présentes sur les routes meusiennes pour sanctionner les usagers en cas d'écart aux règles du code de la route. L'étude de la délinquance routière a permis de mettre en exergue, au vu des statistiques, plusieurs « pré-enjeux » pour la période 2013-2017.

La vitesse
L'alcool et les stupéfiants
Le téléphone portable
La ceinture de sécurité

Mais ces-derniers ne constituent en rien les enjeux définitifs. Une étude approfondie de l'accidentologie est nécessaire pour déterminer plus précisément les enjeux pour le territoire.



Deuxième partie

Analyse de l'accidentologie en Meuse 2007-2011



Cette deuxième partie relative à l'accidentologie a été réalisée par la DDT à partir de juillet 2012 (date de disponibilité des données complètes 2011) jusqu'à avril 2013, conformément aux directives nationales ; les DGO étant réalisés tous les 5 ans (2003-2007 > 2007-2011).

Toutes les données présentées ici sont issues des Bulletins d'Analyse d'Accidentologie Corporels (BAAC) générés par les forces de l'ordre de la Meuse, corrigés dans le portail national des accidents corporels par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière de Meuse (ODSR).

2.1 Étude générale tous réseaux confondus

2.1.1 Caractéristiques générales

Après une hausse jusqu'en 2008, on constate une baisse importante du nombre d'accidents corporels en Meuse à partir de 2009 (-40 % entre 2009 et 2011). Cette tendance à la baisse est également constatée pour les accidents graves, mais dans une moindre mesure. Les accidents mortels sont quant à eux relativement stables durant la période.

À l'inverse du nombre d'accidents corporels, le taux de gravité connaît lui une évolution différente sur la période. Après une baisse importante en 2008-09, on constate une augmentation de la gravité des accidents en 2010-11.

62,5 % des accidents sont des accidents graves (au moins un BH ou un tué). Les accidents mortels sont à l'inverse minoritaires, malgré un nombre toujours trop élevé.

Années	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			Taux de gravité
				Tués	BH	BNH	
2007	195	16	128	17	140	110	0,81
2008	222	18	118	20	127	154	0,66
2009	190	16	104	22	109	125	0,69
2010	154	17	112	17	118	66	0,88
2011	133	15	97	17	101	67	0,89
Ensemble	894	82	559	93	596	521	0,78

Les accidents corporels 2007-2011 tous réseaux confondus

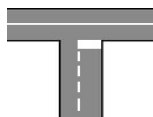
Autrement dit, on constate une baisse du nombre d'accidents en Meuse entre 2007 et 2011. Cependant, lorsqu'il y a accident, il est généralement grave (au moins un mort ou un blessé hospitalisé).



Credit : Photo L'Est Republicain



2.1.2 La répartition des accidents dans l'espace routier



Années	en intersection	en giratoire	hors intersection	Ensemble
2007	24	1	171	196
2008	32	9	181	222
2009	32	11	147	190
2010	28	6	120	154
2011	14	4	115	133
Ensemble	130	31	734	895

Évolution du nombre d'accidents ventilé par types d'intersection

N.B : on note la présence d'un doublon non identifié dans la base « nombre d'accidents » ; un accident étant compté en double (895 accidents contre 894 dans le précédent tableau).

- **Accidents en intersection**

Le nombre d'accidents en carrefour est assez erratique sur la période. L'évolution est globalement favorable mais on ne peut pas ignorer les mauvais résultats de 2008 à 2010. On constate qu'un 1 accident sur 2 en intersection est un accident grave. Mais les victimes ne sont pas toujours hospitalisées. Tout dépend de la vitesse d'approche des véhicules.

- **Accidents en giratoire**

Peu d'accidents ont eu lieu au sein des 80 carrefours à sens giratoire du département. Ces carrefours concentrent 4 % des accidents en intersection. Les accidents graves y sont bien moins nombreux qu'en intersection classique (29 % d'accidents graves contre 51 %). L'essentiel des victimes sont des blessés non hospitalisés. On ne dénombre aucun tué sur ce type d'intersection. Le taux de gravité moyen est deux fois moins important que pour les accidents en intersection classique. (0.32 contre 0.63)

- **Accidents hors intersection**

Le nombre d'accidents hors intersection représente 82 % des victimes et des accidents, en moyenne. La gravité moyenne est stable à 0.81 par rapport à l'ancien DGO mais elle augmente sensiblement (0,95 et 0,93), notamment du fait de la baisse importante du nombre des BNH sur 2010 et 2011

Entre 2007 et 2011, l'essentiel des accidents graves ou mortels s'est produit hors intersection.

2.1.3 La répartition des accidents dans le temps

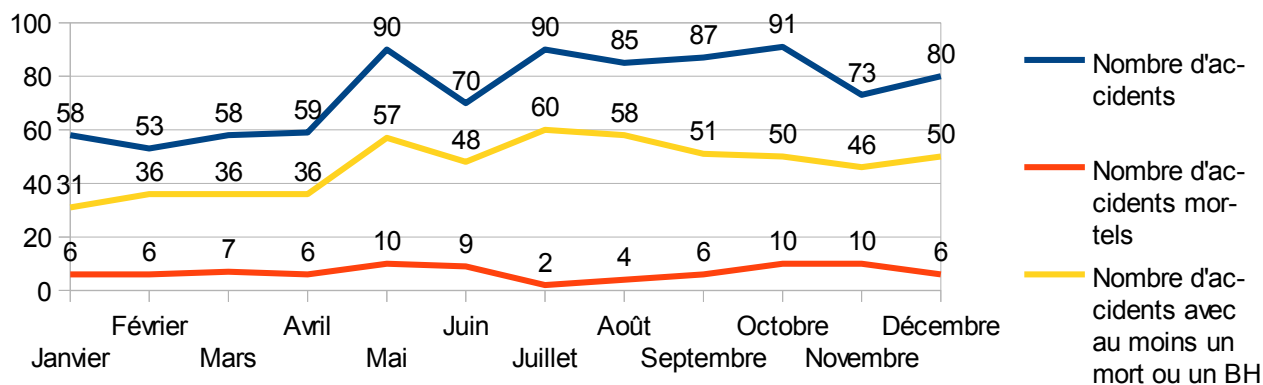
- **Selon les mois**

Excepté juin qui présente 70 accidents corporels sur ces cinq années, les mois de mai à octobre restent les plus denses (85 à 91 accidents) tandis que les quatre premiers mois de l'année sont en deçà de la moyenne. Les conditions climatiques sont en parties responsables de l'évolution de l'accidentologie tout au long de l'année. Les écarts se resserrent cependant par rapport aux DGO antérieurs.

Les gravités moyennes mensuelles sont plus erratiques, les mois de janvier à avril pour lesquels on constate moins d'accidents ont cependant une gravité supérieure à la moyenne.



Evolution des accidents ventilés par mois tous réseaux

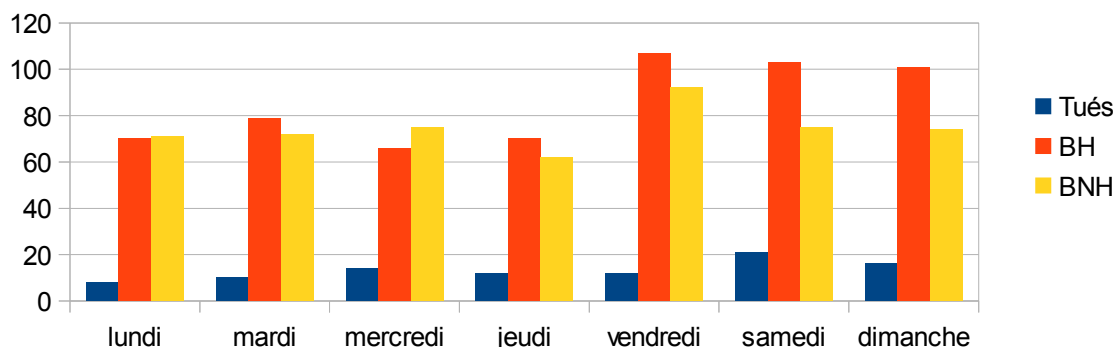


• Selon le jour

Les vendredis, samedis et dimanches sont en tête de classement pour ce qui concerne le nombre d'accidents et de victimes (153 accidents le vendredi, 147 accidents le samedi, 137 accidents le dimanche). Pour les autres jours de la semaine, la moyenne est de 114 accidents.

La gravité est nettement supérieure les week-ends puisque égale à 0.82 (contre 0,68 à 0,78 pour les autres jours).

Evolution du nombre de victimes en fonction des jours



51 % des accidents mortels interviennent le week-end (vendredi, samedi, dimanche) !

• Selon les heures

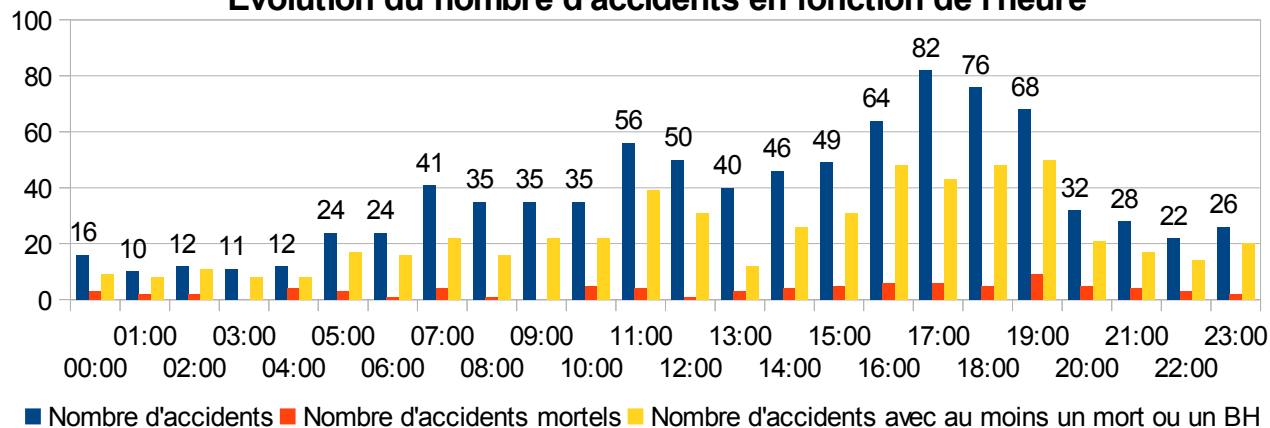
La tranche horaire minuit-3h00 du matin présente peu d'accidents mais ceux-ci sont d'une gravité impressionnante (de 1,09 à 1,16 !). On peut souligner aussi la gravité des accidents de la tranche horaire de 19h à 20h.

Le créneau horaire 16h-19h est le plus dense en nombre d'accidents et de tués (290 sur 894, soit 32 % du total)

Entre 21h et 7h (soit durant 10 heures), le trafic est très faible. On constate pourtant un tiers des accidents mortels (24 sur 82), un tiers des tués (29 sur 93), 23 % des accidents graves (128 sur 559) et 18 % des blessés légers (96 sur 521). Ces pourcentages sont en légère augmentation par rapport au dernier DGO.



Évolution du nombre d'accidents en fonction de l'heure



2.1.4 La luminosité

3 accidents sur 5 ont lieu avec une bonne luminosité.

1 tué sur 2 l'est la nuit ou par faible luminosité.

La gravité lorsqu'il fait jour ou avec éclairage public est égale à 0,70 tandis que de nuit ou lorsque la visibilité est mauvaise, la gravité est de 0,96. La luminosité a donc une influence directe sur les risques d'aggravation d'un accident.

2.1.5 Les victimes par tranche d'âge et type de véhicule

• Piétons

Les + de 75 ans sont les principales victimes chez les piétons. Ils représentent 4 tués sur 6 et 29 % des BH (17 sur 59). L'hospitalisation est quasi-systématique chez les seniors en cas d'accident en raison de la fragilité liée à l'âge. On relève également des piétons victimes parmi les jeunes âgés entre 0-17 ans : 2 tués, 12 BH et 16 BNH. **Ainsi, 78 % des BH (46 sur 59) et 47 % des BNH (28 sur 59) ont moins de 17 ans ou plus de 55 ans. Ce sont des populations à cibler pour les actions de prévention.**

• Cyclistes

Les 3 tués sont des adultes de + de 55 ans. On constate que les 0-17 ans ont peu d'accidents de vélo - 20 victimes en 5 ans sur les 53 recensées, ce qui est peu pour une population qui a la possibilité de pratiquer plus aisément le vélo que dans les grandes zones agglomérées -. Cependant, ils représentent 44 % des BH (11 sur 25) et 36 % des BNH (9 sur 25). Comme pour les piétons, on observe beaucoup de blessés hospitalisés sur l'ensemble des tranches d'âges. Des actions de sensibilisation sur le port du casque à vélo et les équipements obligatoires semblent pertinentes.

• Usagers de cyclomoteurs (<50cc)

Les 14-17 représentent le plus lourd bilan. Il en est de même pour les 18-24 ans, mais dans une moindre mesure. **Ces deux classes d'âge comprennent les 4 tués, 72 % des BH (48 sur 69) et 77 % des BNH (79 sur 102).** On retrouve ici à la fois l'enjeu jeune mais aussi l'enjeu deux-roues motorisés de type cyclomoteur. Les 25-55 ans sont également nombreux parmi les blessés (20 % des BH (13 sur 66) et 17 % des BNH (18 sur 102)).

• Usagers de motos (>50cc)

Si l'on rapporte le nombre d'années par tranche d'âge au nombre d'accidents, les jeunes de 18-24 ne sont pas plus accidentés que les 25-55 ans, avec 2 tués pour 12, 9 BH pour 48 et 7 BNH pour 31. Les motos constituent néanmoins un enjeu puisque l'on recense 119 victimes, soit 10 % des victimes recensées (ce qui reste très important dans nos régions où le climat ne



permet l'usage de la moto que quelques mois dans l'année. **Il reste que les 25-55 ans forment la majorité des victimes en moto, mais aussi des utilisateurs.**

- **Usagers de quads – voiturettes**

Entre 2007 et 2011, on relève 11 accidents, soit 4 de plus que lors de la période précédente. Le comportement de leurs conducteurs et la perception par les autres usagers de ce type de voiture, qui a de plus en plus l'apparence d'un véhicule classique mais qui roule à vitesse réduite, sont souvent à l'origine des accidents. **Parmi les victimes, 4 sont des mineurs (2 BH et 2 BNH).**

- **Usagers de véhicules légers (VL)**

Il y a presque trois fois moins de morts parmi les 18-24 ans que parmi les 25-55 ans (11 pour la tranche 18-24 ans contre 31 pour la tranche 25-55 ans) alors que l'on en avait autant dans les deux tranches d'âge lors du dernier DGO. Les victimes sont deux fois plus nombreuses dans la tranche d'âge des 25-55 ans en comparaison à la tranche des 18-24 ans, 161 BH contre 87, 116 BNH contre 61. Néanmoins, l'exposition au risque routier des 18-24 ans reste très importante en Meuse puisqu'ils représentent 24 % des victimes (159 sur 649 victimes). **La majorité des victimes du département sont des automobilistes** (66 % des tués, 55 % des BH et 49 % des BNH).

- **Usagers de véhicules utilitaires (VU)**

Les usagers de VU représentent toujours 3 % des victimes (43 sur 1210 victimes), pour la moitié entre 25 et 55 ans (24 victimes sur 43). Mais proportionnellement au nombre d'années, la tranche des 18-24 ans présente deux fois plus de victimes que les 25-55ans.

- **Usagers de poids lourds et de transports en commun (PL-TC)**

On enregistre 2 tués parmi les usagers de PL sur les 5 dernières années, 18 BH et 13 BNH, quasiment tous parmi les 25-55 ans. Il est ici question uniquement des occupants de PL victimes d'accidents, et non les victimes d'accidents impliquant des PL. **Le nombre de victimes est quasi le même en comparaison au précédent DGO.** On constate toutefois une légère aggravation puisque l'on compte deux tués (zéro sur la période précédente). Le nombre total d'accident a quant à lui diminué sur la période.

Parmi les usagers des transports en commun, on constate très peu de victimes dans des accidents de transports en commun malgré leur utilisation quotidienne par 16.560 scolaires, 200 clients abonnés et plusieurs centaines de clients journaliers occasionnels (0 tué, 2 BH et 1 BNH).

- **Usagers d'engins agricoles**

Si peu de conducteurs d'engins agricoles sont victimes d'accidents corporels (3 sur 5 ans), ils sont impliqués dans 11 accidents corporels dont 3 mortels.





Victimes tuées	<14	14-17	18-24	25-55	55-75	>75	Ensemble
Piétons	1	1	0	0	0	4	6
Vélos	0	0	0	0	1	2	3
Cyclos	0	3	1	0	0	0	4
Motos	0	0	2	12	0	0	14
Quads – Voiturettes	0	0	0	0	0	0	0
VL	1	6	11	31	7	6	62
VU	0	0	1	1	0	0	2
PL-TC	0	0	1	1	0	0	2
Tracteurs	0	0	0	0	0	0	0
Ensemble	2	10	16	45	8	12	93



Victimes BH	<14	14-17	18-24	25-55	55-75	>75	Ensemble
Piétons	10	2	3	10	17	17	59
Vélos	7	4	1	3	8	2	25
Cyclos	0	29	19	13	4	1	66
Motos	2	0	9	48	6	0	65
Quads – Voiturettes	0	2	4	2	0	0	8
VL	12	13	87	161	50	7	330
VU	0	0	6	12	4	1	23
PL-TC	1	0	3	14	1	0	19
Tracteurs	0	1	0	0	0	0	1
Ensemble	32	51	132	263	90	28	596



Victimes BNH	<14	14-17	18-24	25-55	55-75	>75	Ensemble
Piétons	8	7	11	20	5	8	59
Vélos	3	6	6	7	3	0	25
Cyclos	1	40	39	18	4	0	102
Motos	1	1	7	31	0	0	40
Quads – Voiturettes	0	2	1	0	0	0	3
VL	22	12	61	116	33	13	257
VU	0	0	5	11	2	0	18
PL-TC	1	0	0	13	1	0	15
Tracteurs	0	0	0	2	0	0	2
Ensemble	36	68	130	218	48	21	521

Victimes par tranche d'âge et type de véhicule (piétons compris)



Conclusions partielles

Une très large majorité d'accidents (4/5) se déroule hors intersection, par beau temps ou bonnes conditions de luminosité : là où les vitesses pratiquées sont certainement les plus élevées.

La répartition mensuelle suit la saisonnalité sans que l'on constate de réel pic d'accidentologie.

Les vendredis, samedis et dimanches sont en tête de classement pour ce qui concerne le nombre d'accidents et de victimes. En effet, 51 % des accidents mortels le sont le week-end (42 sur 82) !

La tranche horaire de 0h00 à 3h00 du matin présente peu d'accidents mais ceux-ci sont d'une gravité impressionnante. On peut souligner aussi la densité des accidents de 16h00 à 19h00 en nombre d'accidents et de tués (32 % du total) mais aussi en gravité plus particulièrement sur le créneau 19h00-20h00.

Entre 21 heures et 7 heures (soit durant 10 heures), le trafic est très faible, on constate pourtant un tiers des accidents mortels, un tiers des tués, 23 % des accidents graves et 18 % des blessés légers. Ces pourcentages sont en légère augmentation par rapport au dernier DGO.

La typologie des victimes par nature de véhicule utilisée est intéressante pour orienter les actions à prévoir :

- Les deux tiers des victimes piétons ont moins de 17 ans ou plus de 55 ans (80 sur 124) ;
- Les victimes vélos sont peu nombreuses au regard de la pratique du vélo en Meuse, une victime par mois environ. Les personnes décédées ont plus de 55 ans. Les jeunes (âgés de moins de 17 ans) représentent 40 % des victimes corporelles (20 sur 50) ;
- Les usagers de 2 roues < 50 cm³ qui appartiennent à la classe d'âge 14 – 24 ans représentent 4 victimes sur 5 (131 sur 175). L'enjeu est évidemment très important pour tous ces jeunes ;
- 10 % des victimes corporelles sont des usagers de cylindrées supérieures à 50 cm³ et appartiennent essentiellement à la classe d'âge 18-55 ans. Cela reste un enjeu important ;
- La majorité des victimes du département sont des usagers de véhicules légers (53 % des victimes). On notera une nette baisse des victimes 18-24 ans qui ne sont plus que 24 % (contre 30 % dans le précédent DGO) mais toujours sur-représentées par rapport à leur poids dans la population. Les automobilistes constituent un enjeu majeur pour le département. L'usage de la voiture est largement majoritaire pour les déplacements intra et extra Meuse ;
- Pour les usagers poids lourds, on remarque quelques évolutions par rapport au précédent DGO. Bien que le nombre total d'accidents ait diminué, on constate une légère aggravation puisque l'on compte deux tués (zéro sur la période précédente). Leur implication dans les accidents aboutit toujours à l'aggravation des conséquences, qu'ils en soient à l'origine ou non ;



2.2 Caractéristiques générales par type de réseau

Dans l'analyse qui suit, nous avons distingué quatre types de réseaux routiers :

- les 2x2 voies : A4 et RN4
- les routes bidirectionnelles hors agglomération
- les agglomérations d'une population inférieure à 5000 habitants (notées <5000h), quel que soit le gestionnaire de la voirie
- les zones agglomérées d'une population supérieure à 5000 habitants (notées >5000h), idem.

Les zones agglomérées retenues sont au nombre de cinq

- Verdun, Belleville, Thierville (pop > 20 000 hab)
- Bar-le-Duc, Fains-Veel, Savonnières devant Bar (pop > 20 000 hab)
- Commercy (6408 hab)
- Saint-Mihiel, Chauvencourt, les Paroches (5649 hab)
- Ligny-en-Barrois, Velaines (5346 hab)

2.2.1 Caractéristiques générales par réseau

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes		
			Tués	BH	BNH
A4	27	22	3	26	12
N4	21	20	2	22	5
Bi-directionnelles hors agglomération	427	336	76	360	205
Agglomérations < 5000 hab.	122	98	7	106	34
Zones agglomérées > 5000 hab.	297	83	5	82	265
Ensemble	894	559	93	596	521

Bilan 2007-2011 par type de réseau

La répartition des accidents est identique à celle du précédent DGO. Les données relevées soulignent toujours une faible accidentologie sur les 2x2 voies au regard du trafic (5 % des accidents). Malgré leur faible nombre en Meuse, les zones fortement agglomérées font encore une fois l'objet d'un nombre important d'accidents (33 % des accidents). Mais l'essentiel des accidents s'est produit sur les routes bidirectionnelles hors agglomération (48 % des accidents). On relève peu d'accident dans les communes de moins de 5000 habitants (14 % des accidents).

La gravité est quant à elle confirmée :

- 90 % des accidents intervenant sur les 2x2 voies sont graves (au moins un mort ou un BH). En effet, le facteur vitesse est prépondérant ;

- 60 % des accidents graves ont lieu sur les routes bidirectionnelles hors agglomération (soit une augmentation de 5 points par rapport à la période précédente) ;



- Le nombre d'accidents graves dans les zones fortement agglomérées est comparable à celui constaté dans les villages et petites agglomérations ;

- Il y a un nombre de tués en zone fortement agglomérée similaire à celui constaté dans l'ensemble des villages et petites agglomération réunis (98 contre 83) ;

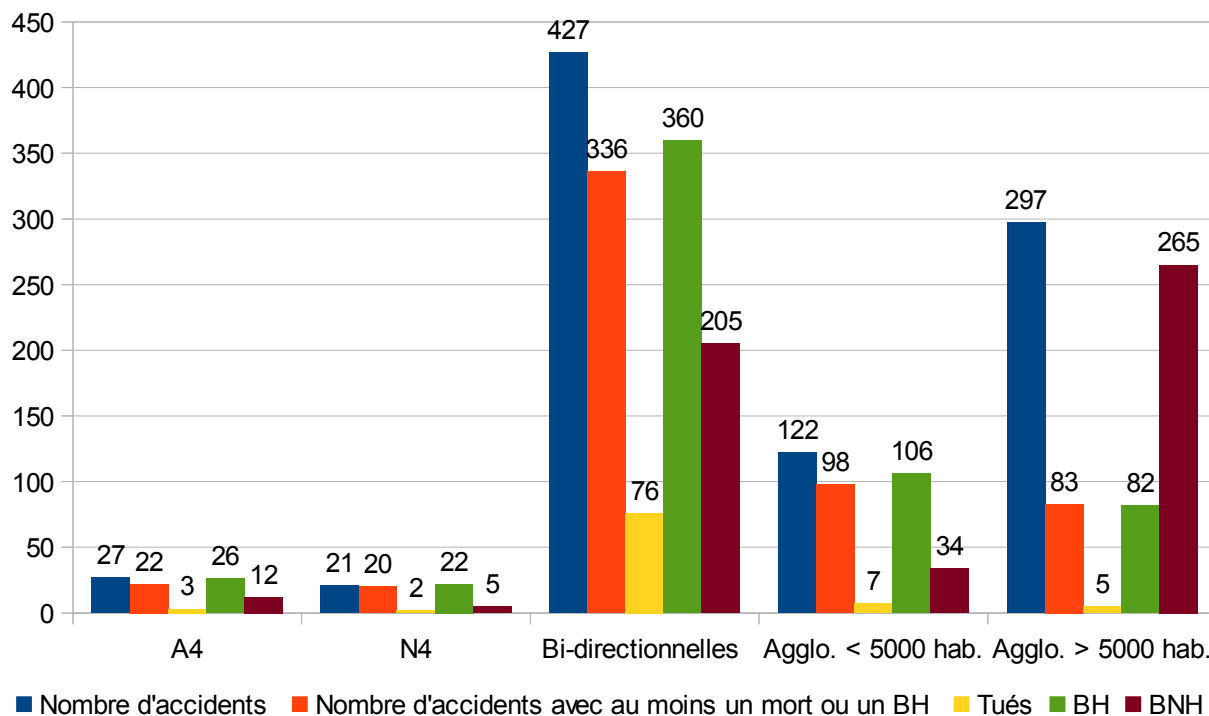
- 82 % des tués le sont sur routes bidirectionnelles hors agglomération. (76 sur 93)

- Le réseau 2x2 voies sans péages (N4) présente 2 tués (anciennement 8 dans le précédent DGO) contre 3 pour l'A4 (identique au précédent DGO).

La répartition des blessés hospitalisés est équivalente pour l'A4 et la N4. Elle est légèrement inférieure en zone fortement agglomérée à celle des villages et petites agglomérations (respectivement 14 % et 18 %). En toute logique, l'essentiel des BH le sont sur les routes bidirectionnelles hors agglomération (60 %). On observe une légère augmentation du nombre de BH sur routes bidirectionnelles hors agglomération par rapport au précédent DGO, de l'ordre de 5 points.

La majorité des BNH le sont en zone agglomérée (57 %). La vitesse, limitée à 30 ou 50km/h, est un élément d'explication dans le nombre de BNH en zone urbaine qui prime sur celui des BH. On note toutefois un nombre important de BNH hors agglomération sur routes bidirectionnelles (39 % des BNH), réseau où se produit l'essentiel des accidents.

Bilan 2007-2011 par type de reseau



2.2.2 Les 2x2 voies à chaussées séparées

On constate une nette similitude entre les résultats de l'accidentologie de l'A4 et N4.

Les deux routes sont à chaussées séparées, d'une longueur de 60 km en Meuse et d'un trafic compris entre 16 500 et 20 000 véhicules jour selon les sections.

Le trafic PL est plus important sur la N4 en raison de sa gratuité (6800 PL les jours ouvrés contre 5400 PL sur l'A4).



Compte tenu de leur niveau de sécurité, ces deux réseaux présentent un très faible nombre d'accidents et de victimes.

Sur la N4, 1/3 des accidents a lieu de nuit, au crépuscule ou à l'aube. Pour l'A4, ce ratio s'élève à 2/5. Les 5 tués sur ce réseau le sont de nuit, au crépuscule ou à l'aube. De même, 3 BH sur 8 le sont dans cette même période.

4 fois sur 5, les conditions atmosphériques sont normales (A4 et N4).

La pluie est présente dans 9,5 % des accidents concernant la N4 (contre 11 % pour l'A4). Par contre, l'humidité de la chaussée est constatée dans 1 accident sur 5 sur la N4 et sur l'A4. Les usagers ne semblent pas suffisamment adapter leur vitesse en fonction de l'état de la surface. Ils ralentissent en temps de pluie mais ré-accélèrent après l'arrêt de l'intempérie alors que la chaussée reste détrempée.

3 fois sur 4, le véhicule accidenté est seul. Sur l'A4, dans 1 accident corporel sur 3, un PL est impliqué. Sur la N4, un PL est impliqué dans 1 accident sur 4.

2.2.3 Les routes bidirectionnelles hors agglomération

L'évolution générale est à la baisse depuis 1997, mais on constate une stagnation du nombre de victimes depuis 2005. On constate par ailleurs que la part des victimes sur routes bidirectionnelles hors agglomération augmente régulièrement depuis 2005.

Plus de la moitié des victimes sont blessées ou tuées dans des accidents sur des routes bidirectionnelles en rase campagne.

2.2.4 Les routes en agglomération < 5000 habitants

Les agglomérations de moins de 5000 habitants ou ne faisant pas partie d'une zone agglomérée de plus de 5000 habitants sont au nombre de 489 en Meuse, soit 97,6 % des communes (501 communes en Meuse).

On note une baisse continue sur la période du nombre d'accidents, de BH, de BNH et de la gravité sur ce réseau.

13,6 % (122 sur 894) des accidents ont lieu dans les agglomérations <5000 habitants, entraînant 7,5 % des tués, 17,8 % des BH et 6,5 % des BNH. On relève 122 accidents en 5 ans dans les 489 agglomérations de moins 5000 habitants. Cinq communes font l'objet d'une attention particulière dans la mesure où l'on constate plus de 3 accidents sur la période (Etain, Longeville-en-Barrois, Montmédy, Revigny-sur-Ornain, Stenay). Ces agglomérations représentent à elles seules 23 % du total des accidents dans les agglomérations < 5000 habitants (29 accidents sur 122).

Rien de significatif ne ressort du panorama statistique des communes < 5000 habitant si ce n'est que la gravité moyenne, égale à 0,93, est très largement supérieure à la gravité moyenne des accidents en Meuse, égale à 0,78. La gravité étant directement liée à la vitesse, on peut aussi en déduire que les vitesses pratiquées au moment des accidents ne s'inscrivent pas dans les vitesses limitées autorisées.

2.2.4 Les routes en agglomération > 5000 habitants

33 % des accidents ont lieu dans les zones agglomérées > 5000 habitants, entraînant 5 % des tués, 14 % des BH et 51 % des BNH.

Le nombre de tués et de BH est constant d'une année sur l'autre tandis que le nombre de BNH varie du simple au triple. Les années 2010 et 2011 sont particulièrement basses au regard des trois années précédentes.



La gravité y est trois fois moins importante que sur les routes en agglomération < 5000 habitants (0,29 contre 0.92).

On constate très peu d'accidents sur les zones agglomérées de Saint-Mihiel, Ligny-en-Barrois et Commercy, avec moins de 10 accidents sur la période pour chaque zone (soit 7.7 % du total des accidents). On ne relève aucun tué mais les BH sont majoritaires (23 % des BH et 3.4 % des BNH). La gravité est y plus élevée par rapport aux deux autres zones urbaines de Bar-le-Duc et Verdun. (0.84 contre 0.26). 78,3 % des accidents qui se sont produits dans ces trois zones sont des accidents graves.

Les zones de Bar-le-Duc et Verdun sont les deux zones les plus accidentogènes. Sur les 297 accidents recensés, 92 % se sont produits dans ces deux zones. Il en est de même pour les accidents graves. Le trafic, plus important dans ces deux zones, est un élément explicatif à ces données. 22 % des accidents sur la zone de Bar-le-Duc et 37 % sur celle de Verdun ont lieu en intersection, soit une moyenne de 29,5 % contre une moyenne de 14,5 % pour l'ensemble des accidents constatés sur toute la Meuse. On constate donc deux fois plus d'accidents en intersection. 73 piétons sont blessés (sur 83) ainsi que 114 conducteurs de deux-roues légers (sur 126).

	Nombre d'accidents		Nombre de victimes			dont		gravité
	total	graves	tués	blessés hospitalisés	blessés non hospitalisés	piétons	2R légers	
BAR-LE-DUC	133	27	2	25	129	31	56	0,20
FAINS-VEEL	16	1	0	1	15	1	8	0,63
SAVONNIERES-DEVANT-BAR	8	3	0	3	5	1	3	0,38
TOTAL	157	31	2	29	149	33	67	0,20
VERDUN	99	26	3	26	87	38	39	0,29
BELLEVILLE-SUR-MEUSE	10	5	0	5	13	2	4	0,50
THIERVILLE-SUR-MEUSE	8	3	0	3	7	0	4	0,38
TOTAL	117	34	3	34	107	40	47	0,32
COMMERCY	6	6	0	6	1	3	4	1,00
TOTAL	6	6	0	6	1	3	4	1
LIGNY-EN-BARROIS	6	4	0	4	5	3	2	0,67
VELAINES	2	2	0	2	0	0	2	1
TOTAL	8	6	0	6	5	3	4	0,75
SAINT-MIHIEL	7	5	0	6	2	4	2	0,86
CHAUVONCOURT	2	1	0	1	1	0	2	0,50
LES PAROCHES	0	0	0	0	0	0	0	0,00
TOTAL	9	6	0	7	3	4	4	0,78
TOTAL GENERAL	297	83	5	82	265	83	126	0,29

Détail par zone agglomérée de plus de 5000 habitants



Conclusions partielles

L'analyse par type de réseau a permis, en dissociant les zones agglomérées de plus de 5000 habitants des autres, de souligner la prépondérance des zones de Bar-le-Duc et Verdun, notamment pour ce qui concerne les nombres de BNH (les 4/5 des victimes constatées en agglomération). L'effort de prévention est à renforcer sur ces deux zones urbaines très fréquentées.

On constate un accident corporel seulement tous les 15 jours (contre 10 sur 2003-2007) dans les agglomérations de moins de 5000 habitants. On dénombre quasiment le même nombre de tués (7 contre 5) et de BH (106 contre 82) dans les zones agglomérées de plus de 5000 h que dans l'ensemble des autres agglomérations.

De même, malgré des trafics très soutenus, les deux réseaux à chaussées séparées de la Meuse restent des réseaux où il y a peu d'accidents corporels puisque l'on en compte 1 tous les 38 jours en moyenne sur chacun des deux itinéraires. Ceci, bien sûr, ne doit pas faire oublier ni les dangers de ces routes à très forts trafics de transit, avec une sorte de « trains de poids lourds » permanent (N4), ni les accidents matériels qui s'y déroulent régulièrement.

Les routes bidirectionnelles hors agglomération sont le théâtre de 48 % des accidents corporels (contre 42 sur 2003-2007), 60 % des accidents graves (réciproquement 55), 82 % des tués (réciproquement 75), 60 % des BH (réciproquement 55) et 39 % des BNH (réciproquement 40). Ces pourcentages sont presque tous en progression par rapport aux résultats de la période précédente (2003-2007).

On ne trouve pas de sections accidentogènes : le nombre d'accidents, pour cette période de 5 ans est relativement peu élevé puisque l'on constate 4 accidents corporels en moyenne tous les 17 jours pour un linéaire global de 3600 km.



2.3 Analyse de l'accidentologie par catégories

2.3.1 Les jeunes

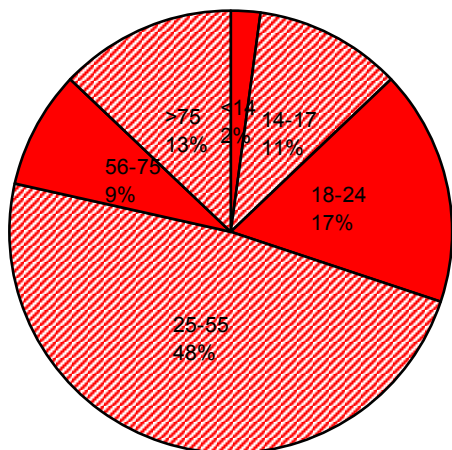
< 14	32 934	17%
14-17	9 687	5%
18-24	15 142	8%
25-55	78 900	40 %
56-75	40 259	21%
> 75	17 081	9%
Total	194 003	100%

Le tableau ci-contre donne la répartition par tranche d'âge de la population meusienne selon le dernier recensement complet effectué en 2009 par l'INSEE.

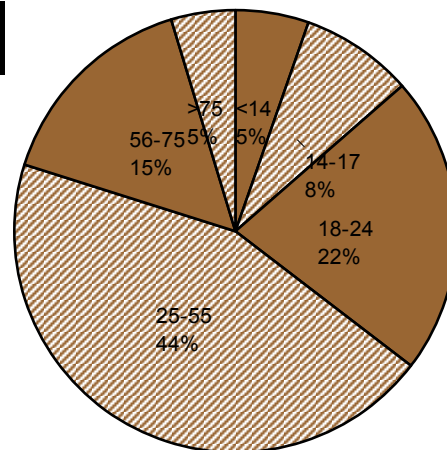
Répartition de la population meusienne par tranche d'âge (source : INSEE)

- Recensement et victimes par tranche d'âge

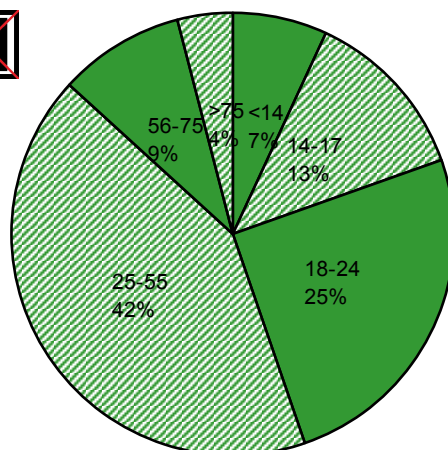
Tués par tranches d'âge. Meuse. Période 2007-2011



BH par tranche d'âge. Meuse. Période 2007-2011



BNH par tranche d'âge. Meuse. Période 2007-2011

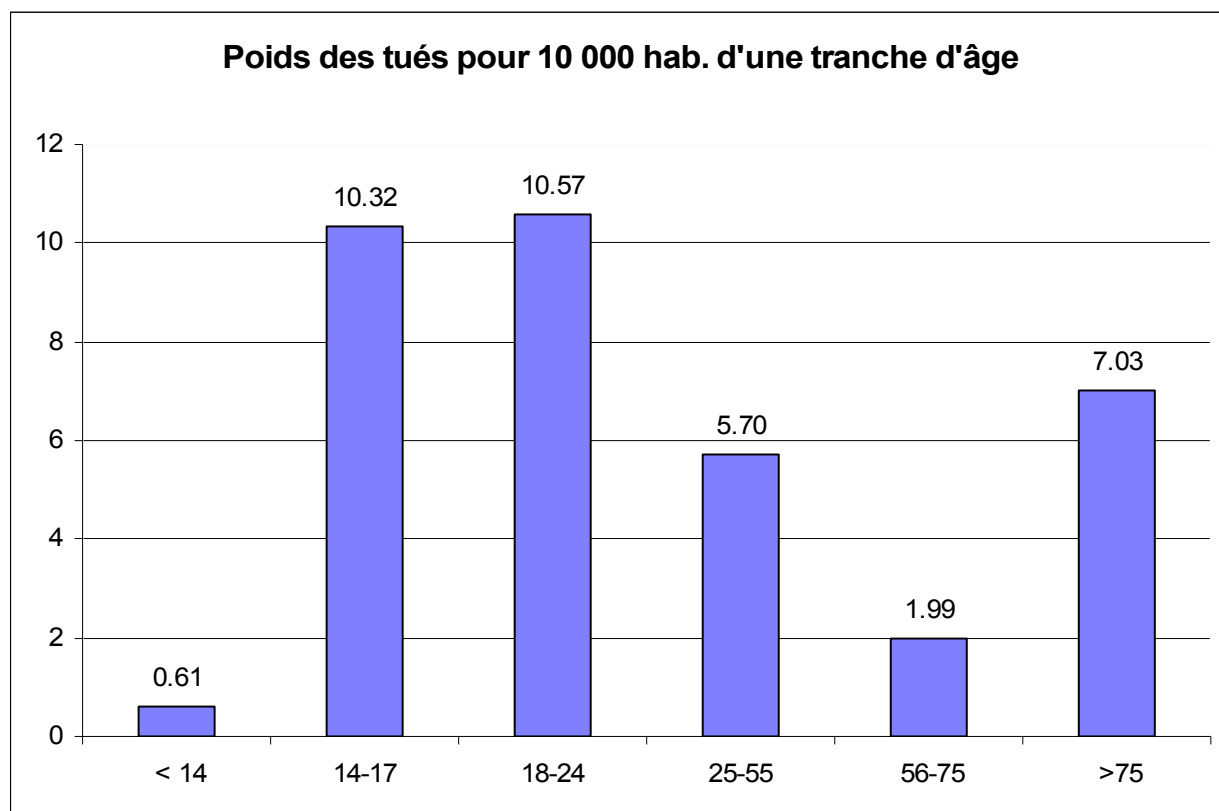


La lecture des graphes précédents souligne la sur-représentation de la tranche d'âges 14-17 ans. **Ils sont deux fois plus présents dans la part des victimes que dans le recensement.**

Pire encore, on note l'**hyper représentation des 18-24 ans** qui constituent 3 fois plus de victimes que le poids de leur tranche d'âge en Meuse.

Même si les chiffres sont très petits, on constate l'apparition d'une tranche d'âge nouvelle dans les sur-représentations : celle des personnes âgées de plus de 75 ans avec notamment 12 tués.

Pour toutes les autres tranches d'âge, la proportion de victimes est inférieure, voire très inférieure au poids de la population.



L'enjeu adolescents et jeunes adultes ressort d'autant plus sous cette forme graphique, de même que l'enjeu des personnes âgées.

- **L'âge des conducteurs accidentés**

N.B : Tableau détaillé non intégré mais disponible auprès de l'ODSR de la DDT de la Meuse.

Les jeunes conducteurs ou néophytes (18-24 ans) sont moins impliqués sur cette période que sur la précédente. On note une amélioration encourageante. Sur 2007-2011, on note 35 tués (52 sur 2003-2007) soit 37,6 %, 188 BH (214) soit 31,5 % et 181 BNH (417) soit 34,7 %. Pour rappel, les 18-24 ne représentent que 8 % de la population meusienne.

On peut établir une distinction entre les jeunes âgés de 14 à 17 ans, qui utilisent surtout les deux-roues, et ceux de 18 à 24 ans.



- **Caractérisation des accidents où au moins un conducteur est âgé de 18 à 24 ans**

- *Les heures et jours de la semaine les plus chargés*

N.B : Tableau détaillé non intégré mais disponible auprès de l'ODSR de la DDT de la Meuse.

Dans les agglomérations de < 5000 hab, 40 % des accidents où au moins un conducteur impliqué est âgé de 18 à 24 ans se déroulent le week-end (15 sur 37). On constate de plus que les heures les plus denses en nombre d'accidents se situent entre 18h00 et 5h00 du matin.

Dans les agglomérations > 5000 hab, 30 % des accidents où au moins un conducteur concerné est âgé de 18 à 24 ans se déroulent le week-end (29 sur 95). Dans 32 % des accidents, au moins un conducteur est âgé de 18 à 24 ans (95 sur 297).

Sur les routes bidirectionnelles hors agglomération, 52 % des accidents où au moins un conducteur est âgé de 18 à 24 ans se déroulent les vendredis, samedis et dimanches (67 sur 128). On constate aussi une plus forte concentration d'accidents où au moins un conducteur est âgé de 18 à 24 ans sur les créneaux 18h00-20h00 (27 sur 128, soit 21 %).

Sur les 2x2 voies, seuls 11 accidents où au moins un conducteur est âgé de 18 à 24 ans se sont produits sur la période mais ils ont entraînés la mort de 3 personnes et fait 8 BH et 6 BNH.

- *L'alcoolémie chez les jeunes de 18 à 24 ans*

Dans 9 cas sur 10, l'infraction relevée sur l'usager accidenté se caractérise en un délit. Les 18-24 ans représentent 27 % des conducteurs en infraction (contre 40 % sur 2003-2007). Cette baisse encourageante doit néanmoins être appréciée avec précaution. L'évolution du nombre d'infractions constatées est une donnée difficile à interpréter en raison du nombre important de motifs (modification de la fréquence des contrôles ? Prise de conscience chez les jeunes ?)

Ce qu'il faut retenir

La simple comparaison des poids de chaque tranche de la population avec celui des victimes dans cette même tranche suffit à définir les jeunes de 14 à 24 ans comme étant un enjeu fort pour la Meuse.

Au-delà, l'examen des données concernant les conducteurs de la tranche d'âge 18-24 ans montre qu'ils représentent 8 % de la population mais sont impliqués dans des accidents générant, sur 2007-2011, 35 tués (37.6 %), 188 blessés hospitalisés (31.5 %) et 181 blessés non hospitalisés (34.7 %).

Sur routes bidirectionnelles hors agglomération, les accidents impliquant des conducteurs âgés de 18 à 24 ans sont concentrés sur la fin de semaine (vendredi, samedi, dimanche).

Tous réseaux confondus, la nuit sans éclairage public, la gravité des accidents où au moins un conducteur est âgé de 18 à 24 ans est impliquée est deux fois supérieure à la gravité moyenne de jour (1,41 contre 0,78 pour 46 accidents de nuit contre 149 de jour). Les excès de vitesse sont une des raisons explicatives mais l'absence d'expérience, la prise d'alcool ou de substances illicites également.



2.3.2 Les deux-roues motorisés

2 roues motorisés	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			Gravité
				Tués	BH	BNH	
2007	60	5	35	5	31	37	0,60
2008	74	3	30	3	30	55	0,45
2009	53	1	22	1	22	37	0,43
2010	48	4	37	4	35	15	0,81
2011	30	5	21	5	18	11	0,77
Ensemble	265	18	145	18	136	155	0,58

Bilan deux-roues motorisés - Période 2007-2011 - Tous réseaux

Le nombre de tués et de BH est stable sur la période concernée. Toutefois, les accidents impliquant des deux-roues motorisés reste important puisqu'ils concernent encore 30 % des accidents en Meuse (265 sur 894), 19 % des tués (18 sur 93), 23 % des BH (136 sur 596) et 30 % des BNH (155 sur 521). La gravité moyenne est légèrement inférieure à l'ensemble des accidents, à 0,58 contre 0,78 (période 2007-2011). Ceci peut s'expliquer par la localisation des accidents préférentiellement en agglomération, la vitesse y est alors réduite et les chocs moins violents.

- **Les accidents de deux-roues par type de véhicule**

2 roues motorisés par type	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			Gravité
				Tués	BH	BNH	
cyclomoteur	104	3	44	3	43	77	0,44
scooter <= 50 cm ³	53	1	27	1	26	37	0,51
scooter >50 et <=125 cm ³	6	0	3	0	3	3	0,50
motocyclette >50 et <=125 cm ³	15	1	11	1	10	7	0,73
motocyclette > 125 cm ³	89	13	60	13	54	37	0,75
scooter > 125 cm ³	2	0	2	0	2	0	1
Ensemble	265	18	145	18	136	155	0,58

Bilan deux-roues motorisés - Période 2007-2011 - Tous réseaux - Par type de véhicule

Sur la période, l'essentiel des accidents corporels ont eu lieu en cyclomoteur (39 % des accidents), en motocyclette > 125 cm³ (33 % des accidents) et en scooter (20 % des accidents). La catégorie des motocyclettes >125 cm³ est de loin la plus touchée par les accidents mortels avec plus 13 accidents constatés. Ce type de véhicule représente à lui-seul 72 % des tués à deux-roues.

Un lien direct existe entre vitesse et gravité. En effet, plus la cylindrée est importante, plus la gravité de l'accident augmente.



- **L'âge des conducteurs accidentés**

Age des conducteurs	Nombre de conducteurs concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre total de victimes dans les accidents concernés			Gravité
					Tués	BH	BNH	
<14	1	1	0	1	0	1	0	1,00
14-17	65	62	3	31	3	30	47	0,53
18-24	70	70	3	30	3	28	54	0,44
25-55	122	121	12	74	12	68	56	0,66
56-75	15	15	0	10	0	10	5	0,67
>75	1	1	0	1	0	1	0	1,00
Ensemble	274	264	18	144	18	135	155	0,56

Bilan deux-roues motorisés - Période 2007-2011 - Tous réseaux - En fonction de l'âge du conducteur

Conducteurs	<14	14-17	18-24	25-55	56-75	>75	Ensemble
cyclomoteur	0	64	55	31	9	1	160
motocyclette	1	1	15	91	6	0	114
Ensemble	1	65	70	122	15	1	274

La première remarque qui s'impose est celle de la jeunesse des conducteurs de deux-roues victimes d'un accident. La moitié des conducteurs victimes d'un accident a moins de 25 ans et seuls 6 % ont plus de 55 ans. Le bilan est lourd pour la jeunesse. **1/3 des tués en deux-roues sont des jeunes de moins de 25 ans.** Les 25-55 ans constituent l'autre moitié des victimes à deux-roues. On note une gravité moitié plus importante dans la catégorie des 25-55 ans que dans les 18-24 ans. Ces derniers sont possesseurs en général de plus grosses cylindrées.

- **L'alcoolémie des conducteurs de deux-roues motorisés**

On enregistre 5 délits en agglomération <5000 habitants contre 8 délits et 1 infraction pour les agglomérations >5000 habitants.

On constate 6 tués (3 en cyclomoteur, 3 en moto) en délit et 2 tués en contravention en moto.

Sur les routes bidirectionnelles hors agglomération, on constate 14 délits générant respectivement 6 tués et 3 contraventions générant 4 BH, 7 BNH et 2 tués, 1 BH et 1 BNH.

Une fois sur quatre l'accident avec alcool est mortel (8 morts sur 31 victimes en deux-roues).

Dans presque un accident mortel sur deux, on décèle la présence d'alcool (8 sur 18)

- **Les types de conflits**

On trouve une écrasante majorité d'accidents entre moto et VL (141 accidents sur les 160 avec tiers). Sur les 141 accidents où un VL est impliqué, 108 se sont déroulés en agglomération. On dénombre également 105 accidents de deux-roues seuls (sur les 265 accidents) dont la moitié en agglomération (51 sur 105).

Sur routes bidirectionnelles hors agglomération, 18 conducteurs de cyclomoteurs et 36 de motos sont seuls lors de l'accident. Il n'est pas possible de déterminer la raison exacte de l'accident. Plusieurs hypothèses sont possibles : défaut de maîtrise, évitement, absence d'expérience, vitesse, animal traversant. On compte 33 accidents impliquant aussi un VL.

D'une manière générale, la proportion d'accidents de deux-roues motorisés seuls paraît très importante (40 %).



- **Le port du casque**

On constate 6 accidents où il y a une absence du port du casque en agglomération (3BH et 7 BNH) et 5 hors agglomération sur routes bidirectionnelles (6BH et 2BNH)

Ce qu'il faut retenir

Les conducteurs de 2 roues motorisés représentent 30 % des accidents, 19 % des tués, 23 % des BH et 30 % des BNH.

La moitié est constituée de conducteurs de moins de 25 ans.

Dans un accident mortel sur deux, il y a présence d'alcool. Pour les accidents où il y a présence d'alcool, 1 accident sur 4 est mortel.

Dans 40 % des cas, le deux-roues est seul.

L'enjeu deux-roues doit être retenu pour la Meuse

2.3.3 L'alcool

La donnée de l'alcool est bien renseignée dans les fiches BAAC. On peut ainsi mettre en exergue le facteur aggravant qu'est l'alcool lorsqu'il est présent. Les données distinguent en effet le seuil de l'infraction et celui du délit. On trouve plusieurs types de commentaires dans le logiciel *concerto* utilisé par la DDT pour le traitement des données accidents.

- Situation en contravention (taux compris entre 0.5 et 0.8g d'alcool par litre de sang)
- Situation en délit (taux égal ou supérieur à 0,8g d'alcool par litre de sang)
- Non, ce qui signifie alcootest négatif.
- Non défini, ce qui signifie prise de sang en dessous du seuil d'infraction.

- **L'alcool et l'accidentologie**

Tous usagers	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre total de victimes dans les accidents concernés			Gravité
					Tués	BH	BNH	
non défini	454	285	32	199	43	266	223	1,08
non	1244	768	58	461	64	506	481	0,74
situation en contravention	12	12	6	11	9	7	4	1,33
situation en délit	133	132	26	100	27	97	64	0,94
Ensemble	1843	894	82	559	93	596	521	0,77
	Nbre total	Nbre total d'accidents	Nbre total d'accidents mortels	Nbre total d'accidents graves	Total des tués	Total des BH	Total des BNH	Gravité moyenne

Dépassement du taux d'alcoolémie - période 2007 - 2011 - Tous réseaux- Tous usagers

Ce premier tableau souligne la part prépondérante des situations de délit des conducteurs dépistés dans les accidents corporels : **133 délits contre 12 contraventions, 92 % des usagers présentant un taux d'alcoolémie positif sont en situation de délit (133 sur 145 usagers positifs).**



	<14	14-17	18-24	25-55	56-75	>75	Ensemble
non défini	4	6	15	24	9	1	59
non	7	68	233	615	160	44	1127
situation en contravention	0	1	4	5	1	0	11
situation en délit	0	4	33	82	7	0	126
Ensemble	11	79	285	726	177	45	1323

Dépassement du taux d'alcoolémie- période 2007 – 2011 – Tous réseaux - Par tranche d'âge

On note aussi la part des jeunes conducteurs, qui, sur une tranche d'âge de 10 ans (14-24 ans), représentent 29 % des conducteurs en situation de délit (37 sur 126). **Les 18-24 ans représentent 27 % des conducteurs en situation d'infraction (37 sur 137).**

- **Les contrôles routiers d'alcoolémie**

Cette partie a déjà fait l'objet d'une analyse précédemment (chapitre 1.2). **Les données statistiques, fournies par les forces de l'ordre, montre une part prépondérante des délits sur les contraventions sur l'ensemble du territoire entre 2008 et 2013.**

Pour faire face à cette délinquance, gendarmes et policiers effectuent régulièrement des contrôles sur tout le département. Entre 2008 et 2013, 3201 opérations de contrôles de l'alcoolémie ont été effectuées en zone police par la DDSP. Ce sont plus de 61 717 dépistages, toutes circonstances confondues (contrôles préventifs, accidents, infractions).

Ce qu'il faut retenir

S'il est difficile d'obtenir des données exhaustives exploitables du fait même de la gravité de ces accidents, on peut toutefois souligner qu'en cas d'accident corporel avec présence d'alcool pour un des impliqués, plus de 9 fois sur 10 (92 %), on est en situation de délit.

L'analyse de l'accidentologie confirme cette tendance déjà présente en délinquance : la majorité des personnes en infraction l'est pour un taux délictuel, soit supérieur ou égal à 0.8g/l de sang.

Lorsque l'on regarde le contenu des procès verbaux, l'association alcool et substances illicites aboutit la plupart du temps à une gravité très importante pour les victimes.

L'alcool demeure un enjeu fort en Meuse, notamment chez les jeunes.

2.3.4 La vitesse

Cette donnée n'est quasiment jamais connue en accidentologie. En effet, la vitesse des véhicules accidentés n'est généralement pas déterminable. Les déformations des véhicules sont telles qu'il faut passer par une expertise pour déterminer la vitesse présumée lors du choc. À moins que l'on ne bénéficie de témoins (de préférence au volant, donc ayant une vitesse de référence liée à un compteur kilométrique) ou que l'usager ne soit contrôlé au moment même de l'accident par un radar ou des lunettes laser, il est difficile d'obtenir la vérité des usagers eux-mêmes. Ils risquent alors de perdre la prise en charge des dommages par l'assurance.

Soit l'usager roule au-delà des limitations de vitesse autorisées, auquel cas il commet une infraction, et cela est généralement un facteur aggravant important, soit il a une vitesse ne tenant pas compte des circonstances (zone de virages, mauvaise visibilité, chaussée mouillée, verglacée, etc.) auquel cas sa vitesse respecte peut-être les limitations en vigueur mais elle est inadaptée.



Pour apprécier l'enjeu vitesse, il est donc nécessaire de rechercher des données exogènes telles que les résultats des contrôles de vitesse menés par les forces de l'ordre et des radars automatisés. Comme pour l'alcool, les infractions pour excès de vitesse ont déjà fait l'objet d'une analyse précédemment (chapitre 1.2). **Elle constitue la première cause d'infraction dans le département.** Les infractions relevées à l'aide des dispositifs de contrôle automatisé (types radars fixes, embarqués ou discriminants) confirment cette tendance aux excès de vitesse dans le département. Le constat est le même pour les infractions relevées hors CSA. On remarque dans les deux cas une prépondérance des excès de vitesse <20 km/h sur les grands excès de vitesse. Néanmoins, après une légère baisse jusqu'en 2010, on constate de nouveau une augmentation du nombre de grands excès de vitesse (supérieur à 50 km/h) depuis 2011.

Ce qu'il faut retenir

Malgré tous les appels à la modération depuis deux décennies, les données statistiques sur les infractions pour excès de vitesse prouvent encore une fois l'indiscipline récurrente des usagers. Certes, les excès de vitesse constatés sont en majorité des excès inférieurs à 20 km/h mais ces derniers restent néanmoins des dépassements importants de la vitesse légale autorisée.

Les contrôles routiers mobiles s'avèrent indispensables pour vérifier cette obligation du respect des limitations de vitesse. Sans ces contrôles, on peut redouter une augmentation immédiate des vitesses et donc une aggravation du nombre des accidents, des victimes et de la gravité des victimes.

Même à faible vitesse, à 30 km/h, on peut tuer un piéton, ou se tuer seul si on ne porte pas la ceinture.

Cet enjeu doit être conservé dans les campagnes de sensibilisation, d'information mais aussi dans le dispositif de contrôle des forces de l'ordre.



2.4 Définition des enjeux 2013-2017

L'analyse de la délinquance routière et des accidents corporels par l'ODSR sur la période 2007-2011 a permis d'arrêter les enjeux de sécurité routière ci-dessous pour la période 2013-2017, sous le slogan :

« Agir ensemble pour la sécurité de tous ! »

Groupes de population

Les jeunes et les seniors

Type de véhicule

Les deux-roues motorisés

Comportements à risque

La vitesse
Le téléphone portable et les distracteurs
La ceinture de sécurité
L'alcool et toutes les formes d'addiction



Troisième partie

Orientations d'actions 2013-2017





Enjeu « **jeunes** »

Les orientations

	PLANIFICATION	INTERVENANTS POSSIBLES	IDEES D' ACTIONS
<p>Infrastructures routières</p> <p>> NÉANT</p> <p>Information / communication</p> <p>> Profiter des rassemblements festifs pour sensibiliser les jeunes sur les risques routiers.</p> <p>> Informer les associations et les maires sur le dispositif « Label Vie ».</p> <p>> Créer un outil de communication pour mobiliser les chefs d'établissement sur des projets de sécurité routière.</p> <p>> Diffuser régulièrement des messages de prévention.</p>	<p>Long terme</p> <p>Court terme</p> <p>Court terme</p> <p>Long terme</p>	<p>Associations (AMAP, Prévention routière, ANPAA 55, etc.)</p> <p>Association des Maires de Meuse (AMM), Préfecture, DDCSPP, DDVA, établissements scolaires</p> <p>DDT 55, chef de projet SR, éducation nationale, partenaires SR</p> <p>Préfecture, médias (presse, radios locale)</p>	<p>-Espace d'informations</p> <p>-Fiche d'informations</p> <p>-Registre d'actions / catalogue de services</p> <p>-Messages de prévention sur les réseaux sociaux ou sur internet</p>

<p>> Communiquer sur les actions mises en place en sécurité routière pour les jeunes.</p>	Long terme	Préfecture, les partenaires SR, Est Républicain	-Articles de presse
<p>> Promouvoir l'apprentissage anticipé de la conduite auprès des futurs conducteurs et des parents.</p>	Long terme	DDT 55, inspecteurs du permis de conduire, écoles de conduite, Prévention Routière, ACL, lycées	
<p>Formation / éducation</p>			
<p>> Renforcer les actions de sensibilisation en direction des collèges, des lycées (généraux et professionnels) et de l'enseignement supérieur.</p>	Long terme	Éducation nationale, Docteur FREMONT, MAIF 55, Prévention Routière 55, ACL, DDT 55, forces de l'ordre, USEP, ADATEEP, AFTC, ALERT 57, Université de Lorraine	-Sensibiliser les étudiants de l'ESPE sur les partenaires de l'école en sécurité routière.
<p>> Développer des actions spécifiques pour l'EPL AGRO de la Meuse (CFA, CFPPA, LEGTPA) et l'E2C Meuse (Bar-le-Duc et Verdun).</p>	Long terme	ACL, Prévention Routière, chambre consulaire, Docteur FREMONT, MAIF 55, DDT 55, forces de l'ordre, AFTC	
<p>> Proposer des activités de sensibilisation dans le cadre de la réforme des rythmes scolaires.</p>	Court terme	ACL, Prévention Routière, DDT 55, partenaires SR, éducation nationale, forces de l'ordre, DDSCPP, association des Maires de Meuse	-Intervention partenaires SR
<p>> Sensibiliser les jeunes en dehors du réseau habituel (éducation nationale) via le milieu sportif, associatif et culturel.</p>	Long terme	BFC, USEP, UFOLEP 55, ligue de l'enseignement, FOL, centres sociaux, DDVA, DDCSPP	-Journées de prévention, animations en centre

<p>> Poursuivre les actions engagées dans les écoles primaires du département sur la pratique du vélo et l'éducation routière.</p>	<p>Long terme</p>	<p>Éducation Nationale, Prévention Routière, ACL, DDT 55, forces de l'ordre, ADATEEP, ALERT 57</p>	<p>-Pistes à vélo, permis piéton, etc.</p>
<p>> Inscrire la sécurité routière au sein de la « Journée Défense et Citoyenneté (JDC) ».</p>	<p>Long terme</p>	<p>Prévention Routière, ACL, DDT 55, DMD</p>	<p>-Envisager la mise en place d'un module de prévention de 30 minutes</p>
<p style="text-align: center;">Contrôle / sanction</p> <p>> Accentuer les contrôles routiers à la sortie des discothèques et le week-end.</p>	<p>Long terme</p>	<p>Procureurs de la République, préfecture, forces de l'ordre</p>	

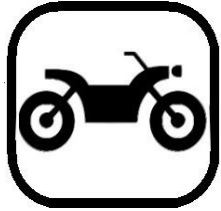


Enjeu « seniors »

Les orientations

	PLANIFICATION	INTERVENANTS POSSIBLES	IDEES D' ACTIONS
<p align="center">Infrastructures</p> <p>> Développer des alternatives à la voiture adaptées à la spécificité rurale du département (co-voiturage, transports à la demande, transports en commun).</p> <p>> Prendre en compte les difficultés de déplacement des seniors dans l'aménagement de l'espace public.</p>	<p>Long terme</p> <p>Long terme</p>	<p>Association des maires de Meuse, communautés de communes, CIAS, mairies, CCAS, Conseil Général</p> <p>Conseil Général, communautés de communes, mairies</p>	<p>-Création d'un dispositif d'information et de réponse en mairie ou en intercommunalité, d'un forum internet</p>
<p align="center">Information / communication</p> <p>> Sensibiliser les seniors sur les effets indésirables ou dangereux des médicaments sur la conduite.</p> <p>> Développer des messages de prévention par le biais de différents canaux.</p>	<p>Long terme</p> <p>Long terme</p>	<p>ARS, Conseil de l'Ordre, Médecins traitants, pharmaciens, infirmiers, famille, aides à domicile, partenaires SR (ACL, Prévention routière, etc.)</p> <p>ARS, médecins traitants, pharmaciens, infirmiers, famille, aides à domicile, presse, partenaires SR, assureurs</p>	<p>-Distribution d'un support d'information</p>

<p>> Encourager les échanges intergénérationnels autour de la sécurité routière (éducation, conseils, etc.).</p> <p>> Communiquer efficacement pour que les seniors participent en masse aux actions sans peur d'être jugés ou de perdre leur permis.</p>	<p>Long terme</p> <p>Court terme</p>	<p>Associations, forces de l'ordres, inspecteurs du permis de conduire, auto-écoles, ILCG, mairies</p> <p>Communautés de communes, CCAS, ILCG, mairie, partenaires SR, forces de l'ordre</p>	
<p style="text-align: center;">Formation / éducation</p> <p>> Accentuer les opérations de sensibilisation, aussi bien pratiques que théoriques.</p> <p>> Expliquer aux seniors les risques liés aux effets de l'âge lors des déplacements sur le domaine routier (en tant que piéton ou automobiliste).</p>	<p>Long terme</p> <p>Long terme</p>	<p>ACL, Prévention routière, forces de l'ordre, inspecteurs du permis de conduire, auto-écoles, ILCG</p> <p>Communautés de communes, CCAS, ILCG, mairies, partenaires SR</p>	<p>-Remise à niveau du Code de la route, conférences, audits de conduite avec un moniteur</p>
<p style="text-align: center;">Contrôle / sanction</p> <p>> Renseigner l'autorité préfectorale (service des permis de conduire) de l'incapacité dûment constatée de certains seniors à conduire leur véhicule.</p>	<p>Court terme</p>	<p>Forces de l'ordre, préfecture</p>	<p>-Procès-verbaux de renseignement administratif</p>



Enjeu « Deux-roues motorisés »

Les orientations

	PLANIFICATION	INTERVENANTS POSSIBLES	IDEES D' ACTIONS
<p>Infrastructures routières</p> <p>> Donner la possibilité aux usagers de faire remonter la dangerosité de certains aménagements ou le manque de lisibilité de la signalisation.</p>	Moyen terme	Préfecture, DDT 55, Conseil Général, associations deux-roues, communes	-Faire connaître les outils déjà existants pour communiquer (formulaire CCUSR et adresse mail DDT) -Créer un formulaire papier qui pourrait être transmis directement à la DDT.
<p>Information / communication</p> <p>> Informer régulièrement les usagers sur les infractions relevées par les forces de l'ordre.</p>	Court terme	Préfecture, presse	-Flashes sécurité routière (presse écrite ou réseaux sociaux), site internet de la préfecture
<p>Formation / éducation</p> <p>> Renforcer les actions de prévention sur les équipements de sécurité (gants, blouson, etc.)</p>	Long terme	Éducation nationale, centres sociaux, partenaires SR, DDT 55, forces de l'ordre, écoles de conduite, associations d'usagers deux-roues motorisés, concessionnaires de deux-roues	
<p>> Sensibiliser les plus jeunes aux différents dangers en deux-roues motorisés (vitesses, débridage, alcool, course, etc)</p>	Long terme	Éducation nationale, partenaires SR, DDT 55, forces de l'ordre, écoles de conduite, associations d'usagers deux-roues motorisés, concessionnaires de deux-roues	-Forums sécurité routière, journées de sensibilisation, rallye

<p>> Poursuivre les actions de prévention engagées dans le département sur les bons comportements en deux-roues motorisés. (vitesse, dépassements, etc.)</p> <p>> Promouvoir des rencontres d'échanges entre « jeunes usagers » et « usagers confirmés » de deux-roues motorisés.</p> <p>> Sensibiliser les autres usagers à la présence et à la vulnérabilité des deux-roues motorisés sur la route</p>	<p>Long terme</p> <p>Moyen terme</p> <p>Long terme</p>	<p>Éducation nationale, partenaires SR, DDT 55, forces de l'ordre, écoles de conduite, associations d'usagers deux-roues motorisés, concessionnaires de deux-roues</p> <p>Associations d'usagers deux-roues motorisés, témoins, accidentés, partenaires SR, forces de l'ordre, SDIS, SAMU</p> <p>Éducation nationale, partenaires SR, forces de l'ordre, écoles de conduite, associations d'usagers deux-roues motorisés</p>	<p>-Aide à la préparation à l'ASSR1 et ASSR2</p> <p>-Proposition d'un forum avec toutes les associations du département avec l'appui des services de l'État. -Rassemblement annuel</p>
<p style="text-align: center;">Contrôle / sanction</p> <p>> Maintenir un niveau de contrôle important, cohérent avec l'accidentologie et priorisé au moment des beaux jours</p>	<p>Long terme</p>	<p>Préfecture, forces de l'ordre</p>	<p>-Contrôles coordonnées</p>



Enjeu « vitesse »

Les orientations

	PLANIFICATION	INTERVENANTS POSSIBLES	IDEES D' ACTIONS
Infrastructures routières			
> Installer de nouveaux radars pédagogiques dans le département	Court terme	DDT 55, communes, Conseil Général	
> Déplacer régulièrement les radars pédagogiques sur différents sites fréquemment empruntés.	Court terme	DDT 55, communes, Conseil Général	
> Vérifier la cohérence des limitations de vitesse à la topographie locale	Long terme	DDT 55, CG 55, communes	
Information / communication			
> Développer une information et une communication ciblée vers le milieu professionnel (risque du facteur vitesse, etc)	Moyen terme	Préfecture, chambres consulaires, syndicats professionnels, MAIF 55, Prévention Routière 55, ACL, DDT 55, forces de l'ordre, ALERT 57, écoles de conduite	-Message d'information électronique à faire diffuser par les chambres consulaires
> Communiquer sur les conséquences des excès de vitesse (distances de sécurité, retrait de points, vitesse adaptée à son environnement, etc.)	Long terme	Éducation nationale, MAIF 55, Prévention Routière 55, ACL, DDT 55, forces de l'ordre, ALERT 57, écoles de conduite	-Supports pédagogiques mis à disposition des établissements -Communiqué de presse tout public

<p style="text-align: center;">Formation / éducation</p> <p>> Promouvoir l'éco-conduite auprès des particuliers et des professionnels</p> <p>> Poursuivre les interventions en milieu scolaire sur la thématique de la vitesse</p> <p>> Sensibiliser tous les usagers au danger de la vitesse</p> <p>> Développer les formations vers le milieu professionnel</p>	<p>Long terme</p> <p>Long terme</p> <p>Long terme</p> <p>Moyen terme</p>	<p>Éducation nationale, MAIF 55, Prévention Routière 55, ACL, DDT 55, écoles de conduite</p> <p>Éducation nationale, partenaires SR, forces de l'ordre</p> <p>Préfecture, éducation nationale, partenaires SR, forces de l'ordre, écoles de conduite</p> <p>Préfecture, chambres consulaires, syndicats, partenaires SR, forces de l'ordre, écoles de conduite</p>	<p>-Actions de sensibilisation en entreprise</p> <p>-Information dans le cadre des rencontres de la sécurité et/ou lors de la foire de Verdun</p> <p>-Proposition de formations à soumettre aux entreprises.</p>
<p style="text-align: center;">Contrôle / sanction</p> <p>> Maintenir des contrôles routiers réguliers</p> <p>> Maintenir la diversité des contrôles (radars pédagogiques, fixes, embarqués, discriminants et mobiles)</p> <p>> Faire remonter aux forces de l'ordre les données « vitesse » des radars pédagogiques pour mettre en place des contrôles routiers ciblés.</p>	<p>Long terme</p> <p>Long terme</p> <p>Court terme</p>	<p>Forces de l'ordre</p> <p>Forces de l'ordre</p> <p>Communes, DDT 55, forces de l'ordre</p>	<p>-Contrôles coordonnés</p> <p>-Mise en place d'une convention locale.</p> <p>-Analyse par l'ODSR des excès de vitesse</p>



Enjeu « téléphone portable et distracteurs de conduite »

Les orientations

	PLANIFICATION	INTERVENANTS POSSIBLES	IDEES D' ACTIONS
<p>Infrastructures routières</p> <p>> NEANT</p> <p>Information / communication</p> <p>> Renforcer la communication sur les dangers de l'utilisation du téléphone portable et des objets connectés (GPS, tablette, montre connectée) au volant.</p> <p>> Rappeler les dangers de l'utilisation du kit mains libres au volant.</p> <p>Formation / éducation</p> <p>> Sensibiliser les jeunes et le grand public aux dangers de l'utilisation du téléphone portable et des aides à la conduite (GPS, Assistants d'aide à la conduite, smartphones) au volant.</p> <p>> Inciter les entreprises à sensibiliser leurs salariés aux risques liés à l'utilisation du téléphone portable au volant.</p>	<p>Long terme</p> <p>Long terme</p> <p>Long terme</p> <p>Long terme</p>	<p>Préfecture, médias, partenaires SR, écoles de conduite, forces de l'ordre</p> <p>Préfecture, partenaires SR, écoles de conduite, forces de l'ordre</p> <p>Préfecture, Éducation Nationale, partenaires SR, écoles de conduite, forces de l'ordre</p> <p>Préfecture, Chambres consulaires, syndicats, Prévention Routière 55, ACL, DDT 55</p>	<p>-Campagnes de sensibilisation (publication sur internet et Facebook)</p> <p>-idem</p> <p>-Interventions, forums, échanges -Intégration d'un module « téléphone portable » dans les stages de récupération de points</p> <p>-Message d'information électronique via le réseau des chambres consulaires</p>

Contrôle / sanction			
> Renforcer les contrôles (banalisés ou non) afin de relever ce type d'infraction.	Moyen terme	Forces de l'ordre	
> Mettre en place des stages de sensibilisation sur le thème du téléphone portable.	Court terme	Procureurs de la République, forces de l'ordre, partenaires SR	



Enjeu « ceinture de sécurité »

Les orientations

	PLANIFICATION	INTERVENANTS POSSIBLES	IDEES D' ACTIONS
<p>Infrastructures routières</p> <p>> NEANT</p> <p>Information / communication</p> <p>> Renforcer la communication sur l'obligation du port de la ceinture de sécurité dans les autocars du département.</p> <p>> Communiquer sur les conséquences du non-port de la ceinture de sécurité (amende, risque de décès, etc.).</p> <p>> Informer les automobilistes sur les bonnes pratiques pour transporter un enfant en toute sécurité (siège, position dans le véhicule).</p>	<p>Moyen terme</p> <p>Long terme</p> <p>Moyen terme</p>	<p>Préfecture, partenaires SR, éducation nationale, Conseil Général, sociétés de transport, témoins, victimes</p> <p>Préfecture, partenaires SR, éducation nationale, Conseil Général, sociétés de transport.</p> <p>Préfecture, DDT 55, partenaires SR, écoles de conduite, forces de l'ordre</p>	<p>-Installation d'affiches dans les points d'accueil transport, en mairie et dans les autocars.</p> <p>-Rappel dans les fiches horaires</p> <p>-Informer les familles par le biais du courrier d'accompagnement de la carte de transports scolaire.</p> <p>-Distribution d'une plaquette d'information pour le grand public et d'outils de communication spécifiques (réglettes PVC, etc.) dans les établissements scolaires</p> <p>-Essai sur un siège réel.</p> <p>-Mise à disposition de documents pédagogiques et interventions dans les écoles</p>

<p style="text-align: center;">Formation / éducation</p> <p>> Éduquer et sensibiliser les plus jeunes au port de la ceinture de sécurité.</p> <p>> Impliquer les parents dans la sensibilisation.</p> <p>> Mettre en place des actions de sensibilisation dans le département pour démontrer l'efficacité de la ceinture et l'utilité du bon ajustement en cas d'accident.</p>	<p>Long terme</p> <p>Long terme</p> <p>Moyen terme</p>	<p>Éducation Nationale, partenaires SR, écoles de conduite, forces de l'ordre, Conseil Général</p> <p>Éducation nationale, parents, associations</p> <p>Partenaires SR, forces de l'ordre, DDT 55</p>	<p>-Généraliser sur tout le département et pérenniser les actions de sensibilisation menées par les agents du service des transports auprès des classes du 1^{er} et 2nd degré</p> <p>-Actions de sensibilisation sur un lieu à forte fréquentation</p>
<p style="text-align: center;">Contrôle / sanction</p> <p>> Mettre en place des contrôles préventifs autour des écoles</p> <p>> Accentuer les contrôles dans les autocars du département</p>	<p>Court terme</p> <p>Long terme</p>	<p>Procureurs de la République, forces de l'ordre</p> <p>Conseil général, sociétés de transport, forces de l'ordre.</p>	<p>-Renforcer la présence des contrôleurs du Conseil général à bord des véhicules.</p>



Enjeu « **alcool et toutes les formes d'addictions** »

Les orientations

	PLANIFICATION	INTERVENANTS POSSIBLES	IDEES D' ACTIONS
<p>Infrastructures routières</p> <p>> NÉANT</p> <p>Information / communication</p> <p>> Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre chez les jeunes : opérations SAM dans les discothèques du département ou lors des grandes manifestations festives.</p> <p>> Inciter les organisateurs de manifestations festives à communiquer systématiquement durant la soirée sur les dangers de l'alcool et des stupéfiants sur la conduite.</p> <p>> Informer sur les risques liés à la conduite lors de la prise de certains médicaments.</p>	<p>Long terme</p> <p>Moyen terme</p> <p>Long terme</p>	<p>ANPAA, Prévention routière 55, MAIF 55, Préfecture, les discothèques et débitants de boissons, associations, assureurs, préfecture</p> <p>Organisateurs de manifestations, les discothèques et débitants de boissons</p> <p>ARS, médecins (généralistes ou du travail), pharmaciens, infirmiers, aides de vie, famille</p>	<p>-Journées « dangers liés à l'alcool et aux drogues » dans les différents établissements du département</p> <p>-Diffusion de messages oraux -Mise à disposition de dépliants</p> <p>-Installation d'affiches de prévention -Diffusion d'un message oral</p>

<p>> Promouvoir l'auto-contrôle par l'éthylotest</p>	<p>Court terme</p>	<p>Préfecture, les usagers</p>	<p>-Messages réguliers sur internet et les réseaux sociaux</p>
<p>> Intensifier la communication sur les sanctions et risques encourus (infraction, assurance, etc.).</p>	<p>Long terme</p>	<p>Partenaires SR, forces de l'ordre, préfecture</p>	<p>-Flashes sécurité routière</p>
<p>> Promouvoir dans les entreprises le principe de pot sans alcool.</p>	<p>Moyen terme</p>	<p>Chambres consulaires, syndicats professionnels, médecine du travail, partenaires SR, entreprises</p>	<p>-Notes de service</p>
<p>> Encourager l'installation de bornes éthylotests chez les débitants de boissons</p>	<p>Long terme</p>	<p>Préfecture, assureurs</p>	<p>-Financement PDASR</p>
<p>Formation / éducation</p>			
<p>> Sensibiliser les jeunes aux dangers liés à l'alcool et aux stupéfiants pour la conduite et la santé.</p>	<p>Long terme</p>	<p>Éducation nationale, partenaires SR, forces de l'ordre, infirmières scolaires, ANPAA, témoins, victimes</p>	<p>-Journées « dangers liés à l'alcool et aux drogues » dans les différents établissements du département</p>
<p>> Impliquer et responsabiliser les parents dans la sensibilisation.</p>	<p>Court terme</p>	<p>Éducation Nationale, forces de l'ordre</p>	
<p>> Sensibiliser et impliquer les élus locaux, les organisateurs de soirées, les entreprises et les débitants de boissons aux méfaits de l'alcool et des stupéfiants sur la conduite.</p>	<p>Long terme</p>	<p>Associations des maires de Meuse, chambres consulaires, syndicats, partenaires SR, communes</p>	<p>-Rédaction d'une charte lors de la mise à disposition de salles communales -Étudier la possibilité de créer un label « débitant de boissons impliqué dans la sécurité routière » (cahier des charges à prévoir)</p>

<p>> Organiser des interventions en entreprises</p>	<p>Long terme</p>	<p>Partenaires SR, médecine du travail, forces de l'ordre</p>	
<p style="text-align: center;">Contrôle / sanction</p>			
<p>> Maintenir les contrôles réguliers d'alcoolémie et de stupéfiant sur l'ensemble des routes du département (avec des renforcements ponctuels en fonction des périodes de l'année et des jours de la semaine)</p>	<p>Long terme</p>	<p>Forces de l'ordre, préfecture, procureurs de la République</p>	<p>-Contrôles coordonnées</p>
<p>> Mettre en place des stages spécifiques alcool pour les récidivistes.</p>	<p>Court terme</p>	<p>Partenaires SR, procureurs de la République</p>	

Suivi et évaluation du DGO

Les orientations définies ici doivent être déclinées par l'État, les collectivités territoriales et les autres acteurs de la sécurité routière jusqu'en 2017, dans un esprit de partenariat, pour la réalisation de leurs actions.

Chaque année, la conception du PDASR se fera en cohérence avec les orientations définies dans le DGO 2013-2017 et l'évolution de l'accidentologie.

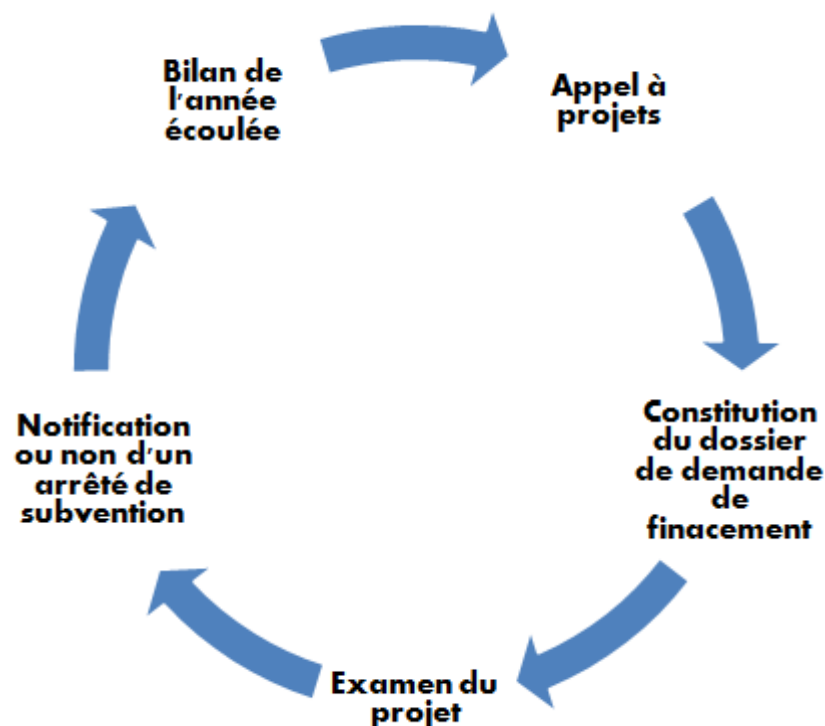
Avant tout nouveau PDASR, un bilan de l'année écoulée sera effectué. Cette étape sera aussi l'occasion d'assurer le suivi de la bonne application du DGO.

Un appel à projet sera ensuite organisé en début d'année. Les porteurs de projet devront construire leurs projets d'action en réponse à une ou plusieurs orientations d'action décrites dans le présent DGO. L'appel à projet s'adresse à l'ensemble des collectivités territoriales, des organismes publics, des associations, des établissements scolaires mais aussi aux acteurs privés (entreprises, assurances, mutuelles, etc.).

Les partenaires souhaitant reconduire une action déjà subventionnée dans le cadre du PDASR devront fournir au chef de projet sécurité routière un bilan qualitatif, quantitatif et financier de l'action conduite durant l'année n-1. **Toute demande de reconduction sans évaluation ne sera pas pris en considération.**

Tous les projets seront étudiés par un comité technique en début d'année, après la réunion PDASR. Le comité sera constitué du chef de projet sécurité routière, de la DDT 55, du correspondant sécurité routière de l'éducation nationale, des Procureurs de la République, des forces de l'ordre (Police Nationale et Gendarmerie) et de l'association des maires de Meuse.

Les projets retenus se verront notifier un arrêté de subvention. Le montant alloué reste à l'appréciation du comité, en fonction du budget disponible et de la pertinence du projet.



Remerciements

Un grand remerciement à tous les acteurs qui ont accepté de participer à l'élaboration du Document Général d'Orientation qui constitue l'outil de programmation et de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

Mme VEROUIL Jocelyne	Préfecture – Chef de projet sécurité routière
M. GUTZWILLER Maxime	Préfecture – Chef de bureau du cabinet
Mme RENAUD Marie-Noëlle	Préfecture – Coordinatrice
M. DETAVERNIER Ludovic	Préfecture – Stagiaire
M. CLISSON Xavier	DDT 55 – Responsable Appui Territoriale et Sécurité
M. TIERCY Patrice	DDT 55 – ODSR
M. ROGIE Michel	DDT 55 – ODSR
Capitaine CORNUOT Alexandre	Gendarmerie – Commandant EDSR 55
Major LEMAIRE Didier	Gendarmerie – EDSR 55
Commandant HUBAIN Gilles	Police Nationale – DDSP 55 Adjoint de la Meuse
Major PEREGALLI Philippe	Police Nationale – DDSP 55 Chef État-major
Gardien SUGG Didier	Police Municipale FAINS-VEEL
M. STEIL Patrick	DSDEN – Correspondant SR
Mme JUNALIK Christine	CG 55 – Chef du Service des Transports
M. KARP Dominique	CG 55 – Direction des routes
M. THOMARDEL Philippe	Automobile Club Lorrain – Directeur
M. COMBAT Gilbert	Automobile Club Lorrain – animateur
M. FREIDINGER Daniel	Prévention Routière – Directeur comité 55
M. COLLET François	Prévention MAIF – Directeur comité 55
M. LORIN Christophe	Association EMRA – Président
M. PIGUET Olivier	la Ligue de l'Enseignement – Délégué général
M. JEANNEL Yannick	Association ANPER / CNPA-FDC – Responsable local





Les signataires

Par notre signature, nous réaffirmons notre engagement pour la sécurité routière en Meuse.
Nous nous engageons à mobiliser nos efforts sur les enjeux et orientations définis collectivement, et nous invitons tous les acteurs locaux de sécurité routière à faire de même.

La Préfète de Meuse

Mme Isabelle DILHAC

Le Président du Conseil Général
de la Meuse

représenté par **M. Jean-Louis
CANOVA**

Le Président de l'association des
maires de Meuse

représenté par **Mme Sophie
PEUQUET**

Le Procureur près le Tribunal de
Grande Instance de Bar-le-Duc

représenté par **Mme Gwenaëlle
ANTOINE**

Le Procureur près le Tribunal de
Grande Instance de Verdun

M. Camille MIANSONI

La Directrice Académique des
Services de l'Éducation
Nationale de la Meuse

représentée par **M. Patrick
STEIL**

Le Directeur de l'Automobile
Club Lorrain

M. Philippe THOMARDEL

Le Directeur de la Prévention
Routière 55

M. Daniel FREIDINGER

Le responsable local ANPER et
CNPA-FDC

M. Yannick JEANNEL

Le Directeur de la Prévention
MAIF 55

Le Directeur de l'Association
ANATEEP 55

Représenté par **M. Pascal
BASTIEN**

Le Président de l'Association
EMRA

M. Christophe LORIN

Le Président de la Ligue de
l'Enseignement 55

M. Gilles TAGUEL

La Présidente de l'USEP 55

Mme Marianne DOMICILLE

Le Président de l'UFOLEP 55

M. Claude MILLET



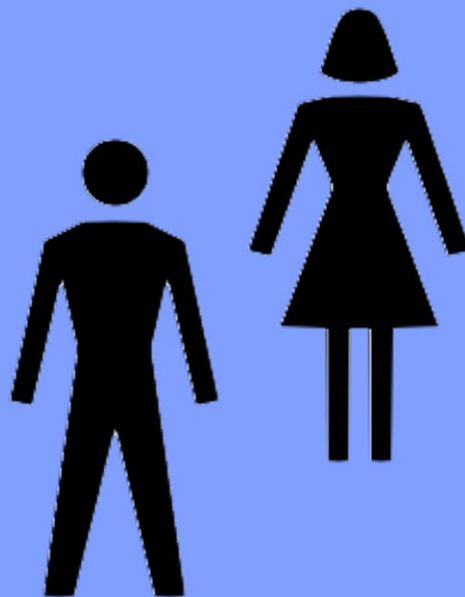
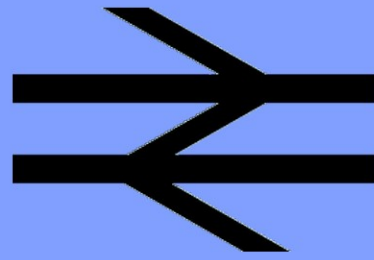
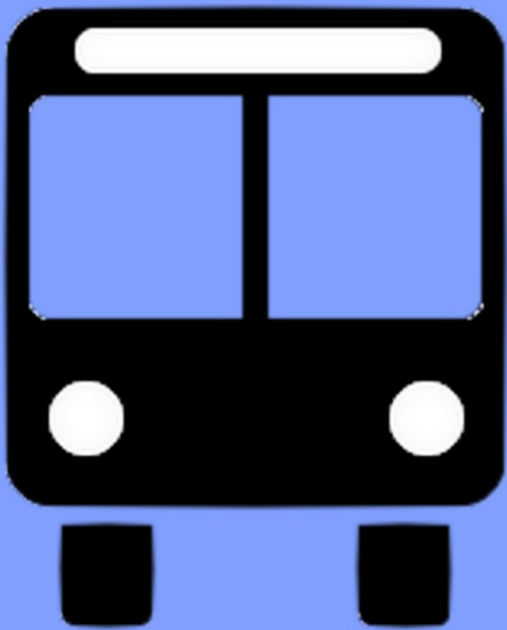
Glossaire

ACL	Automobile Club Lorrain
ADATEEP	Association Départementale des Transports Éducatifs pour l'Enseignement Public
AFTC	Association des Familles de Traumatisés Crâniens
AMAP	Association Meusienne d'Aide et de Prévention
AMM	Association des Maires de Meuse
ANPAA	Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie
ANPER	Association Nationale pour la Promotion de l'Éducation Routière
ARS	Agence Régionale de Santé
ASSR	Attestation Scolaire de Sécurité Routière
ATB	Accidents, Tué sur 5 ans, Blessés sur 5 ans
BAAC	Bulletins d'Analyse d'Accidentologie Corporels
BH	Blessés Hospitalisés
BNH	Blessés Non Hospitalisés
CCAS	Centre Communal d'Action Sociale
CCUSR	Commission Consultative des Usagers sur la Signalisation Routière
CG	Conseil Général
CIAS	Centre Intercommunal d'Action Sociale
CNSR	Conseil National Sécurité Routière
CSA	Contrôle Sanction Automatisé
DDCSP	Direction Départementale de la Cohésion Sociale et de la Protection des Populations
DDSP	Direction Départementale de la Sécurité Publique
DDT	Direction Départementale des Territoires
DDVA	Délégué Départemental à la Vie Associative
DGO	Document Général d'Orientation
DMD	Délégué Militaire Départemental
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DSDEN	Direction des Services Départementaux de l'Éducation Nationale
EMRA	Enfants Moto Rock Argonne
EPL AGRO	Établissement Public Local d'enseignement et de formation professionnelle Agricole
ESPE	École Supérieure du Professorat et de l'Éducation
ETE	Équipement de Terrain Embarqué
ETED	Équipement de Terrain Embarquable et Débarquable
FOL	Fédération des Œuvres Laïques
ILCG	Instance Locale de Coordination Gérontologique
ODSR	Observatoire Départementale Sécurité Routière
PAC	Politique Agricole Commune
PDASR	Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière
PL-TC	Poids-lourds et Transports en Commun
PME	Petites et Moyennes Entreprises
RD	Routes départementales
SAMU	Service d'Aide Médicale Urgente
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
UFOLEP	Union Française des Œuvres Laïques d'Éducation Physique
USEP	Union Sportive de l'Enseignement du Premier degré
VL	Véhicule Léger
VU	Véhicule Utilitaire



SÉCURITÉ ROUTIÈRE

TOUS RESPONSABLES



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

PRÉFET DE LA MEUSE

40, rue du Bourg - C.S 30512 - 55012 BAR-LE-DUC Cedex
<http://www.meuse.gouv.fr> - Courriel : pref-courrier@meuse.gouv.fr