



# SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES



---

## Document Général d'Orientations 2008-2012



La sécurité routière est et demeure une priorité pour le Président de la République et pour le Gouvernement. Aujourd'hui, trop de personnes sont victimes de la route : il importe de mettre un terme à ce tribut qui sera toujours excessif et insupportable.

La sécurité routière est un combat que nous devons inscrire dans la durée. Il n'y a pas de fatalité : nous avons toujours la capacité d'agir. A cet égard, les chiffres de la sécurité routière, depuis quelques années, sont éloquentes tant au niveau national qu'en Haute-Marne.

Ces résultats, il faut certes les attribuer à la volonté de l'Etat de mettre en place une politique de contrôle rigoureuse et systématique : le non-respect de la règle reste un facteur d'accident. Il n'y a pas de petites infractions qui n'entraînent pas de risque. Cette politique de l'exigence a ainsi permis de faire baisser durablement le nombre de victimes sur la route. Les résultats sont incontestables : en 2003, 41 personnes décédaient sur nos routes, 26 tués sont à déplorer pour l'année 2008.

Cependant, la sécurité routière ne doit pas être vécue comme une contrainte, mais comme un projet collectif, un projet auquel chacun de nos concitoyens adhèrent, un projet dans lequel ils se reconnaissent et qu'ils soutiennent. C'est pourquoi, une politique locale de sécurité routière ne trouve de pertinence que lorsque des relais sont mis à contribution en associant tous les acteurs impliqués sur ce sujet, qu'ils soient institutionnels ou associatifs.

Dans ce cadre, le présent Document Général d'Orientations (DGO) 2008-2012 constitue, pour notre département, un outil essentiel de programmation mais également un outil de mobilisation locale. Il définit les axes prioritaires de la politique de sécurité routière et ses enjeux nous permettant encore de progresser dans la lutte contre l'insécurité et de poursuivre dans la voie responsable qui est la nôtre.

Yves GUILLOT  
Préfet de la Haute-Marne



**E**n octobre 2003, devant le nombre de comportements à risque recensés, d'accidents dramatiques et de vies brisées, l'Etat, l'association des maires et le Conseil général ont choisi d'unir leur efforts pour lutter contre l'insécurité routière en Haute-Marne.

Depuis lors, à plusieurs reprises, l'engagement des partenaires haut-marnais a été salué par les professionnels du secteur, comme par exemple les entreprises de transport routier, qui ont apprécié les actions menées en direction de leurs chauffeurs, particulièrement touchés par les accidents.

Au-delà de la reconnaissance de son originalité, cette démarche départementale basée sur la responsabilisation des usagers a porté ses fruits sur le terrain. Les chiffres le démontrent clairement. C'est bien sûr la plus grande satisfaction des partenaires.

Pour l'avenir, il nous faut rester vigilants et décidés à poursuivre nos efforts de sensibilisation. Chacun des trois signataires de cette charte de la sécurité routière s'engage ainsi à mobiliser ses compétences pour que progresse encore la sécurité routière en Haute-Marne.

Le Conseil général poursuivra par exemple sa politique de sécurisation des itinéraires, en aménageant carrefours, virages et traversées d'agglomération partout où cela se révélera nécessaire. Avec ses partenaires, il appellera également les automobilistes à adopter des comportements responsables, et ce en toute circonstance, afin de faire de la route un endroit toujours plus sûr.

Bruno SIDO  
Sénateur de Haute-Marne,  
Président du Conseil général



Les résultats obtenus en matière de sécurité routière sont particulièrement remarquables. Combien de vies gagnées, de drames évités, de destinées poursuivies en surmontant la fatalité d'hier !

Au-delà de la formidable initiative du Président de la République, ce challenge, inimaginable il y a quelques années, appartient désormais à tous les Français. Il symbolise une responsabilité collective, où chacun a son rôle à jouer pour faire mieux encore.

Les Maires de France et leurs conseillers sont en première ligne dans ce combat. Par les équipements que les collectivités réalisent dans chaque village et dans chaque ville, ils doivent contribuer à apporter plus de sécurité à leurs concitoyens. Par leurs actions quotidiennes, ils doivent véhiculer les règles de prudence indispensables à l'établissement et au développement d'un climat favorable à la sécurité routière. Par leur comportement personnel, ils doivent garantir la pertinence de l'effort national.

Pour qu'en Haute-Marne, aussi, ce combat prenne toute sa dimension, l'Association des Maires a souhaité être partie prenante à cette action et co-signataire de ce document général d'orientations qui incite à mener des actions en faveur de la sécurité routière et à prendre sa part de responsabilité.

Je souhaite que le cadre proposé puisse aider chaque commune à s'impliquer plus étroitement encore dans cette démarche, en lui apportant les éléments utiles et les lignes directrices nécessaires.

Je tiens particulièrement à remercier Monsieur le Préfet de la Haute-Marne et Monsieur le Président du Conseil Général, pour ce partenariat noué avec nous, autour de la responsabilité et de la Vie.

Charles GUENÉ  
Sénateur,  
Président de l'Association des Maires  
de la Haute-Marne

# Sommaire

## Introduction



### 1. La démarche mise en œuvre pour l'élaboration du DGO

### 2. Présentation du département



### 3. Caractéristiques de l'insécurité routière en Haute-Marne



### 4. Le choix des enjeux

### 5. Des enjeux aux actions



### 6. Les gisements de progrès



### 7. Les orientations d'actions

### 8. Les objectifs chiffrés, le suivi et l'évaluation du DGO



## Annexe

## Introduction

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et a fixé les objectifs nationaux suivants :

- **Réduire le nombre de personnes tuées sur les routes chaque année afin d'atteindre moins de 3 000 morts par an d'ici 2012,**
- **Diviser par deux les accidents mortels dus à une alcoolémie excessive,**
- **Diviser par deux le nombre d'utilisateurs de deux roues tués,**
- **Diviser par trois le nombre de jeunes tués.**

Ce nouveau défi se traduit concrètement, dans chaque département, par une réduction importante et continue du nombre de victimes en moyenne **d'environ 8 % par an.**

Dans ce contexte, chaque département doit définir, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations, les orientations d'actions de la politique à mener au sein de son département pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

Le Document Général d'Orientations (DGO) permet à l'Etat, au Conseil Général, aux principales communes et groupements de communes, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs du département, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre ensemble ou de façon individuelle au cours des quatre prochaines années pour faire reculer l'insécurité routière.

Il constitue donc l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale de lutte contre l'insécurité routière. Il est essentiel pour contribuer à l'atteinte des objectifs nationaux.

Tous les acteurs de la sécurité routière dans le département seront ensuite associés à la mise en œuvre des actions qui en découleront et qui se déclineront dans les plans départementaux annuels de sécurité routière (PDASR).

Le présent DGO a pour objectif, à partir de l'analyse de l'accidentologie locale, de déterminer les enjeux propres au département de la Haute-Marne et de définir les orientations d'actions de la politique de sécurité routière du département pour la période 2009-2012.

## 1. La démarche mise en œuvre pour l'élaboration du DGO

**Le 5 septembre 2008**, la Préfecture de la Haute-Marne a mis en place un **comité de pilotage** présidé par le directeur de cabinet et qui a associé les principaux partenaires de la sécurité routière du département : le Procureur de la République, le Conseil Général, le Président de l'Association des Maires, les villes de Chaumont, Saint-Dizier, Langres, la Direction Interdépartementale des Routes Est, les Autoroutes Paris Rhin Rhône, les forces de l'ordre, le Service Départemental d'Incendie et de Secours, l'Inspection Académique, le Service d'Aide Médicale Urgente, la Caisse Régionale d'Assurance Maladie, la Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture.

Un **groupe technique**, composé du coordinateur sécurité routière situé en Préfecture, du responsable de l'observatoire départemental de la sécurité routière de la DDEA et d'un représentant du Centre des Etudes Techniques de l'Équipement de l'Est, a été chargé d'analyser l'accidentologie locale afin de faire émerger les enjeux locaux.

Le comité de pilotage s'est réuni **le 24 octobre 2008** pour la validation des enjeux.

Des **groupes de travail** ont été constitués (**composition : voir annexe**) par enjeu retenu par le comité de pilotage afin de déterminer les orientations d'actions; ils se sont réunis deux fois :

- **le 13 novembre 2008** afin de travailler sur la compréhension des dysfonctionnements dans le système homme-environnement-véhicule ayant conduit aux enjeux retenus et de définir les gisements de progrès possibles.
- **le 4 décembre 2008** afin de définir les orientations d'actions adaptées aux dysfonctionnements constatés et aux problèmes posés.

Ces orientations d'actions ont été validées par le comité de pilotage **le 9 janvier 2009**.

Ce document a été signé **le 9 février 2009** par le Préfet, le Président du Conseil Général et le Président de l'Association des Maires.

## 2. Présentation du département

### Le département

La Haute-Marne est un département rural, doté de vastes espaces naturels et de forêts qui représentent 40 % de la superficie du département.

Il se situe au carrefour de quatre régions : au sud de la Champagne Ardenne, aux confins de la Lorraine au nord et à l'est, de la Bourgogne et de la Franche Comté au sud.

L'activité économique est à dominante agricole : terre d'élevage consacrée à la filière bovine et terre de productions constituées de céréales et d'oléagineux.

La fonderie et la métallurgie lourde constituent encore des industries importantes dans les vallées de la Marne et de la Blaise. La coutellerie et les dérivés de haute technologie offrent des perspectives autour de Nogent et de Chaumont, de même que la plasturgie au sud du département. Le secteur forestier engendre une activité économique significative, notamment dans le domaine de la transformation du bois.

Dans le secteur des services, le vieillissement de la population entraîne une demande nouvelle sur l'aide à domicile comme sur l'accueil des personnes âgées.

Enfin, la Haute-Marne possède un patrimoine naturel, culturel et architectural privilégié avec de nombreux sites classés Natura 2000, en particulier le lac du Der qui constitue un axe migratoire majeur, ainsi qu'un patrimoine bâti riche et varié.

Ce patrimoine est un atout pour le développement touristique à l'image des sites du Mémorial Charles De Gaulle, du pays de Langres et ses 4 lacs et de la station thermale de Bourbonne-Les-Bains.

### Les axes routiers structurants

La Haute-Marne est desservie au centre et au sud par le "Y" autoroutier de Langres (A5 et A31), au sud par la RN 19 en provenance de Vesoul et au nord par la RN 67. Elle est traversée au nord, au niveau de Saint-Dizier, par la RN 4. Le département est par ailleurs doté d'un réseau de voies départementales et communales dense.



## Territoire et population

Superficie : 6 211 km<sup>2</sup>

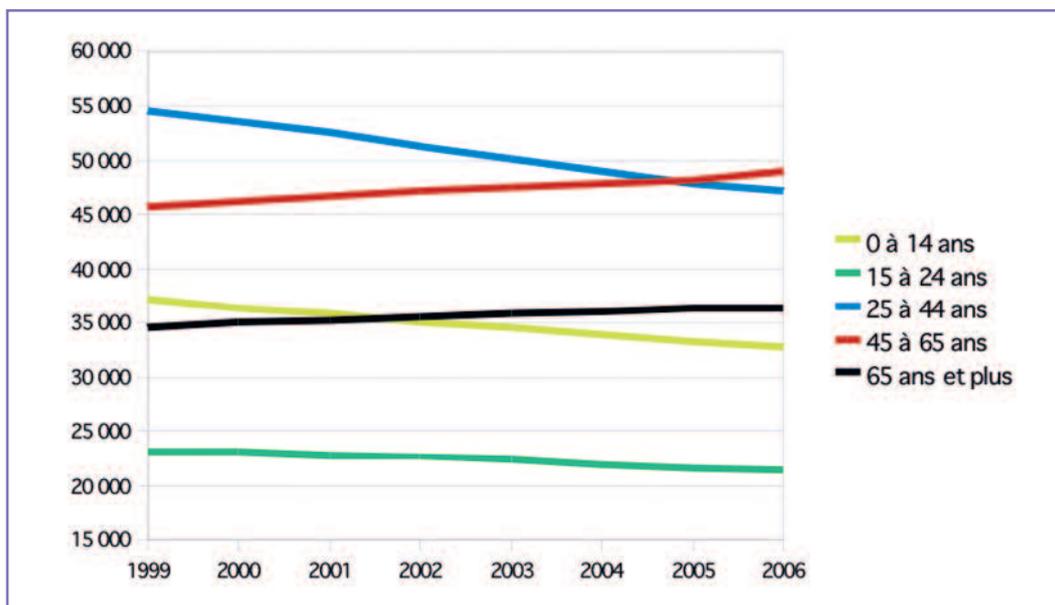
Deux villes importantes : Chaumont : 25 950 habitants et Saint-Dizier : 26 970 habitants (estimation 2008)

Densité : 30 habitants au km<sup>2</sup> (108 pour la France)

Population : 186 500 habitants (estimation 2008)

Entre 1999 et 2006, la population du département de la Haute-Marne a baissé en moyenne de 0,7 % par an. Sur la même période, la population française a augmenté de 0,7 %. Les catégories d'âge les plus concernées par cette baisse sont les 25-44 ans avec une baisse annuelle de 2,2 %, les 0-14 ans avec une baisse annuelle de 1,8 % et les 15-24 ans avec une baisse annuelle de 1,1 %. Inversement, le nombre de personnes de 65 ans et plus a augmenté en moyenne de 0,7 % par an et celui des 45-65 ans de 0,9 % par an.

La population de la Haute-Marne est donc **en baisse et vieillissante**.



## Parc automobile

Parc de voiture de tourisme : 92 191 soit 0,47 voiture par habitant (0,52 pour la France) (estimation 2008)

Part des tués locaux : 57,89 % (76,49 % pour la France)

## Réseaux et trafics

Le réseau routier se situe principalement en rase campagne mais, malgré son caractère rural, le département de la Haute-Marne possède un réseau routier très dense avec une prédominance de routes départementales avec un trafic peu important.

**Autoroutes** : 115 km, avec un trafic moyen de 20 946 véhicules/jour (32 925 véh/jr pour la France)

**Routes nationales** : 145 km, avec un trafic moyen de 7 475 véhicules/jour (12 009 véh/jr pour la France)

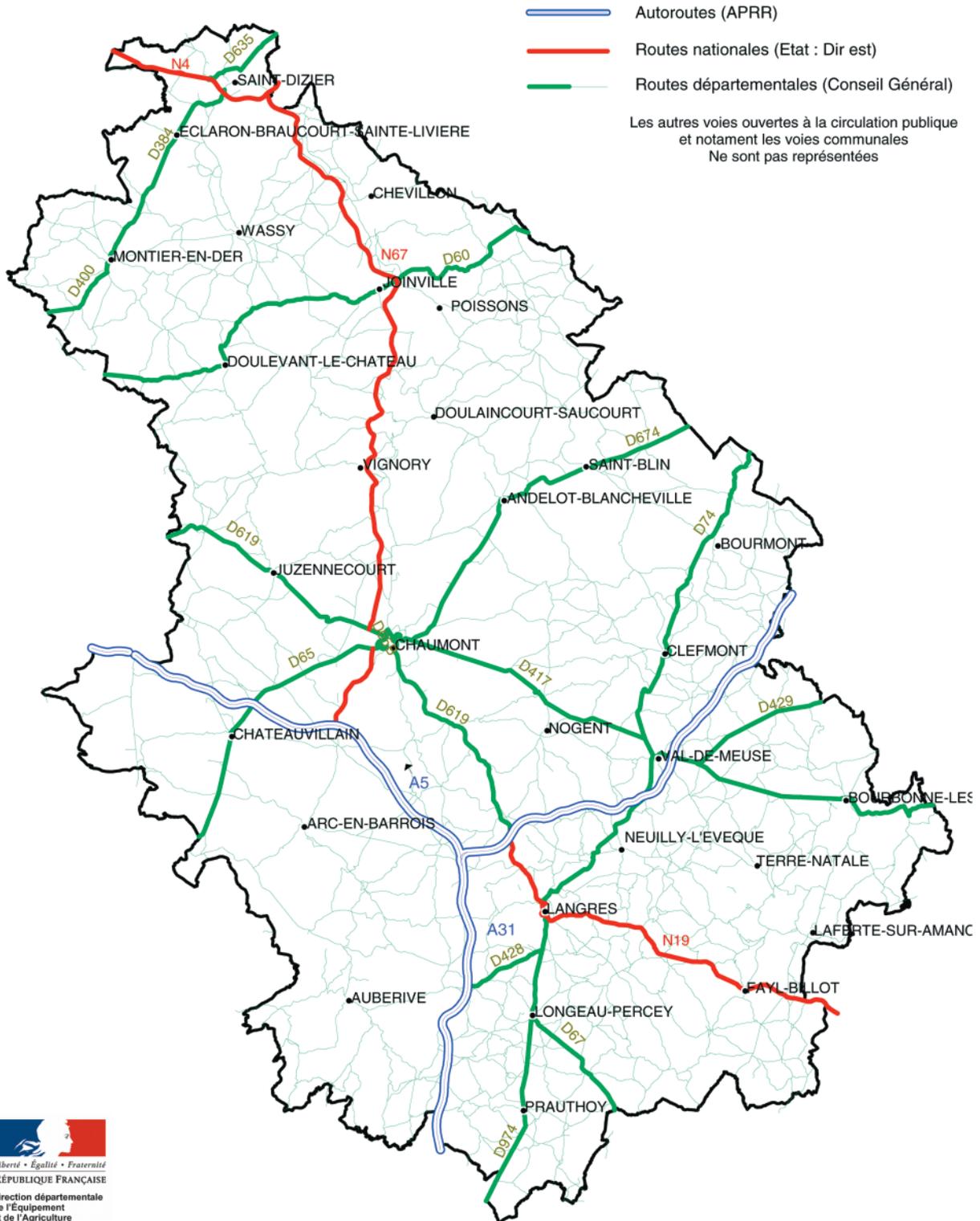
**Routes départementales** : 3 875 km, avec un trafic moyen de 330 véhicules/jour (1 621 véh/jr pour la France)

### Les routes départementales se répartissent ainsi :

Réseau principal : environ 1 115 km

Réseau d'intérêt local : environ 2 760 km

# Réseau routier en Haute Marne



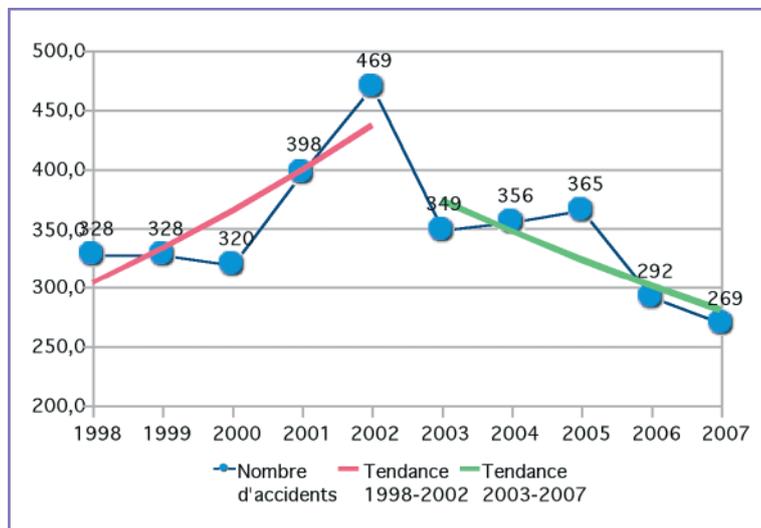
  
 Liberté • Égalité • Fraternité  
 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
 direction départementale  
 de l'Équipement  
 et de l'Agriculture  
 Haute-Marne

Conception : SVNS/BSR  
 Sources : ©IGN-SCAN259  
 RD / 26 janvier 2009

### 3. Caractéristiques de l'insécurité routière en Haute-Marne

#### Bilan global des accidents corporels

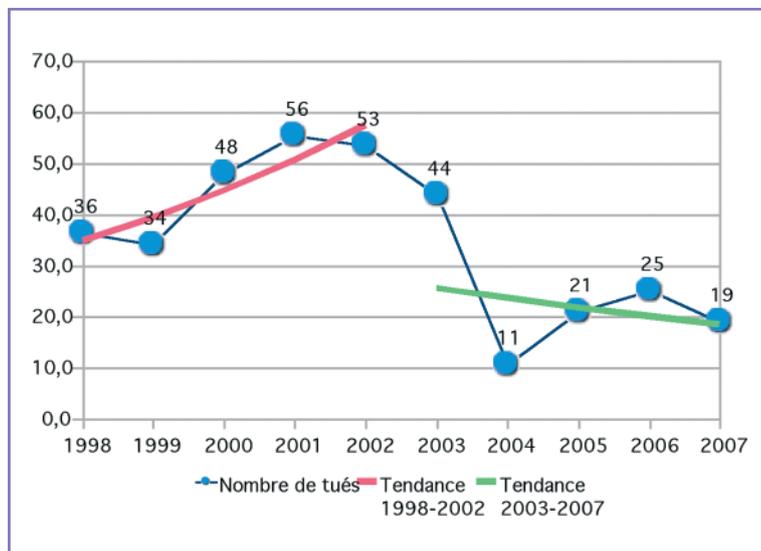
##### Accidents corporels en Haute-Marne



Le graphique ci-contre montre une augmentation du nombre d'accidents corporels sur la période 1998-2002. Cette tendance à la hausse est de 9,5 % par an. Sur la même période, une baisse de 3,9 % a été observée en France.

Inversement, sur la période 2003-2007, on constate une tendance à la baisse de 6,9 % par an. Sur la même période, la baisse a été de 2,7 % en France.

##### Personnes tuées en Haute-Marne

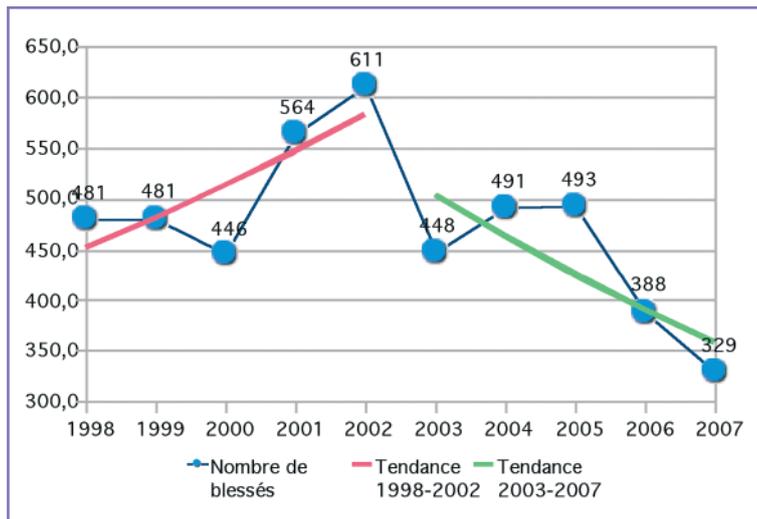


De la même manière, le nombre de personnes tuées a connu une tendance à la hausse sur la période 1998-2002. Cette augmentation a été de 13,4 % par an. Sur la même période, une baisse de 3,4 % a été observée en France.

Sur la période 2003-2007, le nombre de personnes tuées a diminué mais cette baisse n'est pas statistiquement significative. Pour autant, depuis 2004, le nombre de personnes tuées est largement inférieur à celui observé avant 2004.

Sur la même période, une baisse annuelle de 7,1 % a été observée en France.

## Personnes blessées en Haute-Marne



Le nombre de personnes blessées a tout d'abord augmenté sur la période 1998-2002. Sur la même période, une baisse de 4,8 % a été observée en France.

Ensuite, sur la période 2003-2007, ce même nombre a diminué. Sur la même période, la baisse a été de 2,8 % en France.

Pour les deux périodes pour la Haute-Marne, les tendances observées ne sont pas statistiquement significatives.

## Premières typologies

En Haute-Marne, 58 % des accidents ont lieu **hors agglomération**; ce chiffre n'est que de 32 % pour la France entière.

En ce qui concerne les personnes tuées **hors agglomération**, on passe à 87 % alors que ce chiffre n'est que de 71 % au niveau national.

	Accidents	Tués	Blessés
Hors agglomération	58 %	87 %	61 %
En agglomération	42 %	13 %	39 %

Par ailleurs, les grands axes (autoroutes, routes nationales et routes départementales à grande circulation) concentrent 30 % des accidents et 40 % des personnes tuées.

## En résumé

Sur la période 1998-2002, aussi bien pour le nombre d'accidents que pour le nombre de personnes tuées ou blessées, on constate une situation très défavorable en Haute-Marne.

Inversement, sur la période 2003-2007, on observe une nette amélioration qui est plus rapide que sur la France entière et qui donne en moyenne chaque année :

- **326 accidents**
- **24 personnes tuées**
- **430 personnes blessées**

## 4. Le choix des enjeux

### Définition

Un enjeu est caractérisé par un nombre absolu ou relatif d'accidents ou de victimes associé à une cible.

### L'étude d'enjeux

L'étude d'enjeux réalisée permet d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents absolus ou relatifs caractérisant un dysfonctionnement. Cette étude est réalisée à partir de l'analyse du bilan d'accidentologie du département de la Haute-Marne sur les années 2003-2007.

### Les enjeux nationaux et complémentaires

Au vu des orientations générales fixées par le Président de la République et déclinées lors du comité interministériel de la sécurité routière du 13 février 2008, quatre enjeux nationaux ont été identifiés : **l'alcool, la vitesse, les deux roues motorisés et les jeunes**. L'analyse de l'accidentologie de la Haute-Marne a permis de confirmer si ces enjeux sont pertinents en Haute-Marne ou bien si d'autres enjeux complémentaires apparaissent. Ainsi, suite à la présentation de cette analyse, trois enjeux complémentaires ont été étudiés : il s'agit **des poids lourds, des seniors et des obstacles fixes**.

### Enjeu : les jeunes conducteurs de 18 à 24 ans

#### Les jeunes comme victimes

Sur la période 2003-2007, on observe dans le département de la Haute-Marne :

- 96 accidents corporels par an impliquant un jeune de 18 à 24 ans, soit 29 % des accidents ; ce nombre est en baisse annuelle de 6 %.
- 6 jeunes de 18 à 24 ans tués par an, soit 23 % des personnes tuées ce qui est très proche du chiffre observé en France : 22 %.
- 110 jeunes de 18 à 24 ans blessés par an, soit **25,6 % des personnes blessées** contre seulement 22 % en France.

Ces victimes (tuées ou blessées) jeunes se répartissent de la manière suivante :

- 3 % sont des piétons ou circulent à vélo
- 14 % sont sur un cyclomoteur
- 7 % sont sur une motocyclette
- **50 % sont des conducteurs de VL, VU ou PL**
- 26 % sont des passagers

#### Les jeunes conducteurs

Toujours sur la période 2003-2007, 66 % des conducteurs de 18 à 24 ans impliqués dans un accident corporel sont présumés responsables. Cette proportion est **en hausse de 1,7 % par an**. Par comparaison, seulement 55 % de l'ensemble des conducteurs impliqués sont présumés responsables.

Par ailleurs, 8 % des conducteurs de 18 à 24 ans impliqués étaient alcoolisés. C'est presque le même chiffre (7 %) pour l'ensemble des conducteurs.

De plus, 3,3 % des conducteurs de 18 à 24 ans impliqués n'avaient pas de permis de conduire conforme. Ce chiffre n'est que de 1,7 % pour l'ensemble des conducteurs.

Enfin, 35 % des conducteurs de 18 à 24 ans impliqués ont eu un accident de nuit. Ce chiffre n'est que de 28 % pour l'ensemble des conducteurs.

## Enjeu : l'alcool et les stupéfiants

### Définitions

Les accidents avec alcool (AAA) sont les accidents dans lesquels au moins un conducteur était en infraction ou en délit en regard de la législation sur l'alcool au volant. D'autres conducteurs dans ces accidents peuvent ne pas avoir suivi de dépistage.

Les accidents sans alcool (ASA) sont les accidents dans lesquels aucun des conducteurs n'était en infraction ou en délit. Dans ces accidents, tous les conducteurs impliqués ont suivi un dépistage.

Les accidents avec alcool connu (AAC) représentent la somme des accidents avec alcool et des accidents sans alcool (AAC = AAA + ASA).

### La part d'accidents avec alcool

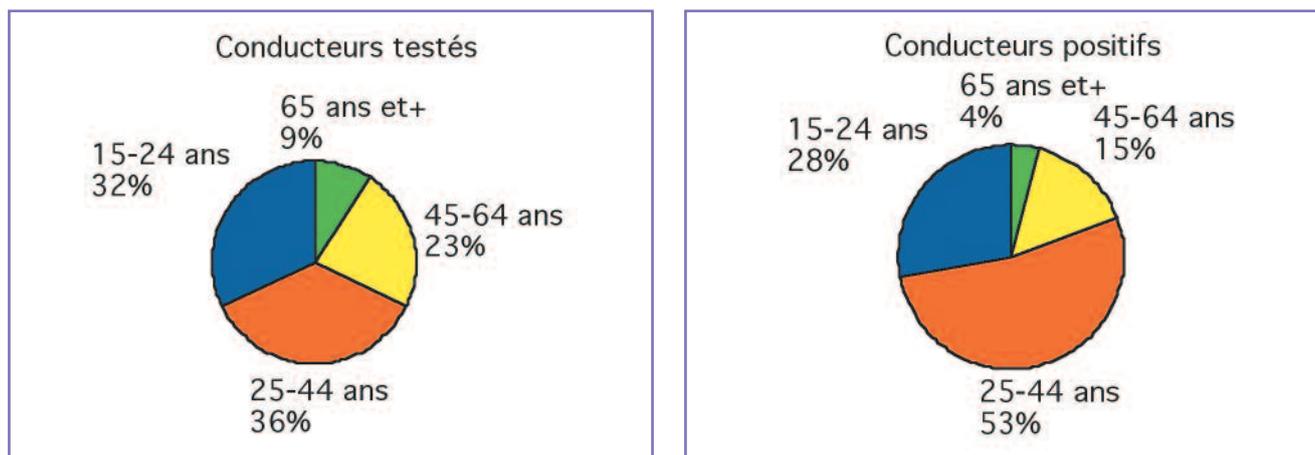
Sur la période 2003-2007, on recense 35 accidents avec alcool par an, soit 11,6 % des accidents avec alcool connu, contre seulement 10,1 % en France.

Toujours sur 2003-2007, on observe 6 personnes tuées par an dans un accident avec alcool, soit 33,7 % des personnes tuées, chiffre très voisin de ce que l'on observe au niveau national.

Enfin, on recense 47 personnes blessées par an dans un accident avec alcool, soit 11,7 % des personnes blessées, chiffre très proche de ce que l'on observe pour toute la France. Ce chiffre est en baisse annuelle de 21 %.

Malgré leur baisse, les chiffres ci-dessus restent très importants même s'ils sont globalement dans la moyenne nationale.

### Alcool et âge



Les jeunes entre 15 et 24 ans sont moins représentés dans les conducteurs en infraction ou en délit par rapport à l'alcool au volant que dans l'ensemble des conducteurs testés.

Il en est de même pour les 45-64 ans et les plus de 65 ans.

Inversement, **les 25-44 ans sont plus concernés par l'alcool au volant** que les autres tranches d'âge.

## Alcool et temps

Accidents avec alcool		Accidents		Accidents mortels	
		Nombre	Part	Nombre	Part
Semaine	Jour	30	42 %	3	43 %
	Nuit	41	58 %	4	57 %
	Ensemble	71	100 %	7	100 %
Week-end ou jour férié	Jour	32	30 %	3	18 %
	Nuit	73	70 %	14	82 %
	Ensemble	105	100 %	17	100 %
Ensemble	Jour	62	35 %	6	25 %
	Nuit	114	65 %	18	75 %
	Ensemble	176	100 %	24	100 %

60 % des accidents avec alcool ont lieu le week-end ou lors d'un jour férié. Ce chiffre passe à 71 % pour les accidents mortels.

Par ailleurs, les accidents avec alcool ont plutôt lieu **la nuit** (65 % pour les accidents et 75 % pour les accidents mortels). Ces chiffres passent même à 70 % et 82 % si on s'intéresse aux accidents qui ont eu lieu **le week-end ou lors d'un jour férié**.

### Les contrôles d'alcoolémie en 2007

	Population en milliers	Dépistages réalisés	Evolution sur 2006	Dépistages positifs	Evolution sur 2006	Dépistages par millier d'habitants	Taux de positivité	Dépistages positifs par millier d'habitants
Haute-Marne	187	71 611	4,2 %	1 079	- 18,1 %	384	1,5 %	5,8
France	61 167	10 319 352	0,3 %	328 670	3,2 %	169	3,2 %	5,4

Sur l'année 2007, 71 611 dépistages ont été réalisés, ce qui représente une augmentation de 4,2 % par rapport à 2006. Sur ces dépistages, 1 079 se sont avérés positifs, ce qui représente une baisse de 18,1 % par rapport à 2006.

1,5 % des dépistages ont donc été positifs en Haute-Marne. Ce chiffre est de 3,2 % pour l'ensemble de la France, ce qui place la Haute-Marne au 10ème rang national et ce malgré le nombre très important de dépistages réalisés par millier d'habitants.

On totalise aussi 384 dépistages par millier d'habitants. Ce chiffre est de 169 pour la France entière, ce qui place la Haute-Marne au 12ème rang national.

On compte enfin 5,8 dépistages positifs par milliers d'habitants. Ce chiffre est de 5,4 pour toute la France, ce qui classe la Haute-Marne au **50ème rang national**.

### Les stupéfiants

Sur la période 2005-2007, 148 dépistages ont été réalisés (0,2 % du nombre français), 37 dépistages ont été positifs. Les dépistages sont moins nombreux que pour l'alcool mais plus ciblés.

Les accidents dans lesquels un des conducteurs a été contrôlé positif au regard des stupéfiants représentent 12 accidents par an soit 3,6 % de l'ensemble des accidents et 12,6 % des accidents où un dépistage stupéfiants a été réalisé.

Ils ont occasionné 2 personnes tuées par an, soit 8 % des tués et 16 blessés par an soit 4 % des blessés.

## Enjeu : la vitesse

	Parcours en millions de km	Excès de vitesse	Evolution sur 2006	Excès CSA	Excès par million de km
Haute-Marne	2 020	32 509	- 6,5 %	21 400	16
France	462 000	16 374 720	10,2 %	14 675 196	35

32 509 excès de vitesse ont été constatés en 2007 dans le département de la Haute-Marne. Ce chiffre est en baisse de 6,5 % par rapport à l'année 2006. Cette baisse est d'autant plus remarquable que dans le même temps le nombre de radars automatiques a augmenté. Cela représente environ 16 excès de vitesse par million de kilomètres parcourus. Ce chiffre est de 35 pour la France entière, ce qui place la Haute-Marne à la 11ème place des départements.

**5,4 % de ces excès de vitesse sont de plus de 30 km/h** (1 % en France).

66 % de ces excès ont été constatés par un système de contrôle sanctions automatisé (CSA) et parmi ces contrôles automatisés, 61 % étaient fixes.

**5 personnes tuées par an seraient sauvées** en cas de respect complet des limitations de vitesse, soit 20 % de l'ensemble des personnes tuées.

## Enjeu : les jeunes de 0 à 17 ans (piétons, cycles)

### Les jeunes de 0 à 14 ans

Sur la période 2003-2007, 31 accidents corporels par an ont impliqué un jeune entre 0 et 14 ans, soit 9,6 % de l'ensemble des accidents. Par ailleurs, on observe 1 tué par an en moyenne dans cette tranche d'âge, soit 4,1 % de l'ensemble des tués, chiffre très voisin de ce que l'on observe au niveau national.

Enfin, 37 blessés par an se trouvent dans cette tranche d'âge, soit 8,6 % de l'ensemble des blessés, chiffre très proche de ce que l'on observe au niveau national.

Ces victimes (tuées ou blessées) jeunes se répartissent de la manière suivante :

- 21 % sont des piétons
- 29 % sont sur vélo ou cyclomoteur
- 50 % sont des passagers

### Les jeunes de 15 à 17 ans

Sur la période 2003-2007, 41 accidents corporels par an ont impliqué un jeune entre 15 et 17 ans, soit 12,6 % de l'ensemble des accidents. Par ailleurs, on observe 1 tué par an en moyenne dans cette tranche d'âge, soit 4,1 % de l'ensemble des tués, chiffre très voisin de ce que l'on observe au niveau national.

Enfin, 45 blessés par an se trouvent dans cette tranche d'âge, soit **10,4 % de l'ensemble des blessés** contre seulement 8,7 % en France.

Ces victimes (tuées ou blessées) jeunes se sont réparties de la manière suivante :

- 7 % sont des piétons ou sur vélo
- **69 % sont sur cyclomoteur**
- 3 % sont sur motocyclette
- 21 % sont des passagers

### Remarque concernant les deux roues motorisées

Les motocyclettes ne représentent en Haute-Marne "que" 9 % des accidents (contre 20 % en France). C'est la raison pour laquelle l'enjeu national "deux roues motorisés" n'a pas été retenu pour le DGO de la Haute-Marne.

Par contre, une attention toute particulière sera portée aux cyclomoteurs dans le cadre de l'enjeu "jeunes de 0 à 17 ans". En effet, dans cet enjeu, les cyclomoteurs apparaissent comme très importants, surtout en ce qui concerne la tranche d'âge 15-17 ans.

## Enjeu : les séniors

### Les séniors victimes

Sur la période 2003-2007, 40 accidents corporels par an ont impliqué un séniors (plus de 65 ans), soit 12 % de l'ensemble des accidents.

De même, en moyenne 3 tués par an se situent dans cette tranche d'âge, soit 15 % de l'ensemble des tués, chiffre très proche de ce que l'on observe au niveau national.

De même, 44 blessés par an se trouvent dans cette tranche d'âge, soit 10 % de l'ensemble des blessés contre seulement 8 % en France.

Par ailleurs, les séniors tués représentent 7,1 % de l'ensemble des victimes, chiffre très voisin de ce que l'on observe au niveau national.

Ce chiffre est de 5,1 % pour tous les âges. **Les séniors sont donc plus fréquemment tués dans les accidents que les autres classes d'âge.**

Enfin, **42 % des piétons tués ou blessés gravement sont des séniors.**

### Les séniors conducteurs

Sur la période 2003-2007, 44 accidents corporels par an ont impliqué un séniors conducteur (plus de 65 ans), soit 13,5 % de l'ensemble des accidents.

Par ailleurs, 9,6 % des conducteurs présumés responsables ont 65 ans et plus alors que les séniors représentent 9,1 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel.

Enfin, 58 % des conducteurs de 65 ans et plus impliqués sont présumés responsables, chiffre proche de ce que l'on observe pour l'ensemble des conducteurs.

Par comparaison, en France en 2006, 54 % des conducteurs de 65 ans et plus impliqués sont présumés responsables contre seulement 44 % pour l'ensemble des conducteurs.

## Enjeu : les obstacles fixes

		Véhicules accidentés	Personnes tuées	Personnes blessées
Haute-Marne	Part contre obstacle fixe	22 %	39 %	30 %
	dont contre talus	34 %	19 %	36 %
Meuse et Vosges	Part contre obstacle fixe	18 %	35 %	25 %
	dont contre talus	29 %	26 %	31 %
France	Part contre obstacle fixe	13 %	36 %	18 %
	dont contre talus	15 %	18 %	18 %

La proportion de véhicules accidentés contre un obstacle fixe est **largement plus grande en Haute-Marne (22 %)** que sur toute la France (13 %). Même si elle est moins importante, cette différence subsiste si on compare la Haute-Marne à des départements similaires comme les Vosges et la Meuse. Par ailleurs, à l'intérieur de cette population de véhicules accidentés, la part qui l'ont été contre un talus est aussi plus élevée en Haute-Marne qu'ailleurs.

On constate des différences similaires concernant les personnes tuées et les personnes blessées.

## Enjeu : les poids lourds

Sur la période 2003-2007, 27 accidents par an ont impliqué un poids lourd : ce chiffre est en baisse annuelle de 11 % (chiffre stable au niveau national).

Par ailleurs, on observe 4 tués par an, soit 17 % de l'ensemble des tués et 29 blessés par an, soit 7 % des blessés par an.

La part d'accidents avec poids lourds est en baisse de 0,4 % par an.

2003/2007	Tous accidents			Accidents mortels		
	Tous accidents	Avec PL	Part avec PL	Tous accidents	Avec PL	Part avec PL
Haute-Marne	1 631	138	8 %	108	17	16 %
France	421 716	22 123	5 %	23 382	3 124	13 %

## Récapitulatif des enjeux choisis

Le tableau ci-dessous récapitule les principaux chiffres présentés auparavant.

	Accidents		Tués		Blessés	
	Nb par an	Part (2)	Nb par an	Part (2)	Nb par an	Part (2)
Total	326	100 %	24	100 %	430	100 %
Jeunes 18-24 ans	96	29,4 %	6	25,0 %	110	25,6 %
Obstacles fixes	72	22,1 %	9	37,5 %	129	30,0 %
Alcool	35	10,7 %	6	25,0 %	47	10,9 %
Stupéfiants	12	3,7 %	2	8,3 %	16	3,7 %
Vitesse (1)			5	20,8 %		
Jeunes 0-17 ans	72	22,1 %	2	8,3 %	82	19,1 %
Cyclomoteurs	57	17,5 %	1	4,2 %	65	15,1 %
Séniors	40	12,3 %	3	12,5 %	44	10,2 %
Motocyclettes	30	9,2 %	2	8,3 %	31	7,2 %

(1) Il n'y a pas de chiffre car la vitesse n'est estimée que dans les accidents mortels

(2) Il peut y avoir plusieurs causes par accident et par type de victime

## Les enjeux retenus

Les enjeux validés par le comité de pilotage du 24 octobre 2008 sont :

- les jeunes conducteurs de 18-24 ans,
- l'alcool et les stupéfiants,
- la vitesse,
- les jeunes jusqu'à 17 ans (piétons, cycles),
- les obstacles fixes,
- les seniors.

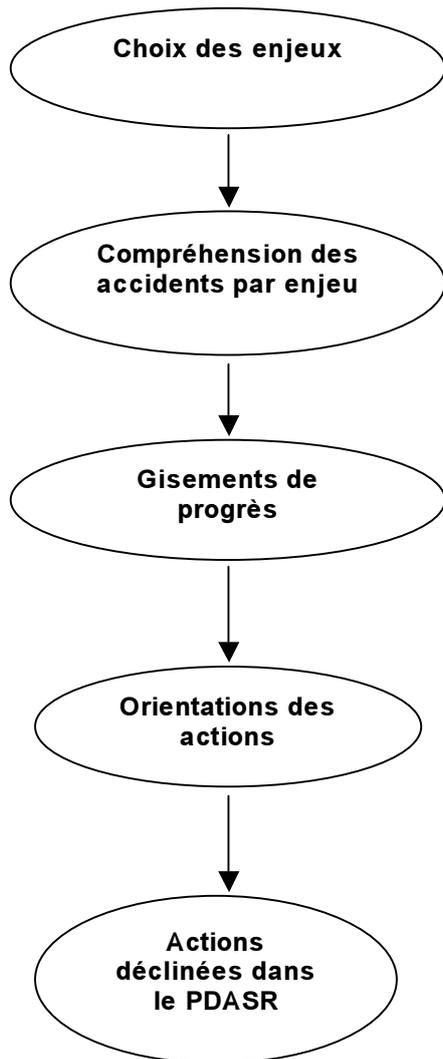
L'enjeu national les deux roues motorisés n'a donc pas été retenu, l'enjeu poids lourds qui était dans le précédent DGO non plus.

Trois enjeux complémentaires ont été retenus comme spécifiques au département : les obstacles fixes, les seniors ainsi que les jeunes jusqu'à 17 ans (piétons, cycles).

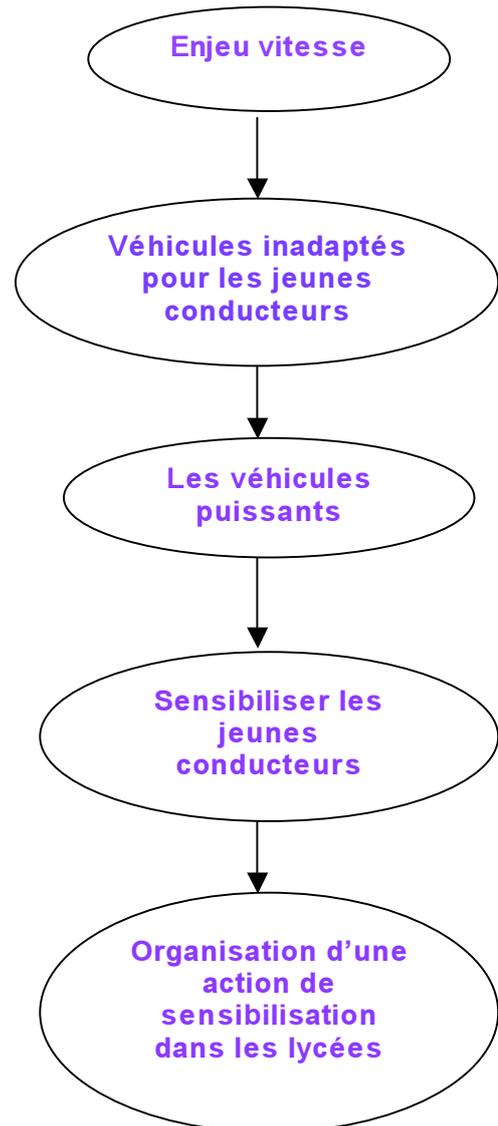


## 5. Des enjeux aux actions

Le schéma suivant symbolise la démarche mise en œuvre pour déterminer les orientations d'actions à partir des enjeux retenus :



### Exemple :



## 6. Les gisements de progrès

### Définition

Pour faire suite à la détermination des enjeux, les groupes de travail ont analysé, par enjeu, les procès-verbaux des accidents survenus en Haute-Marne afin de mieux comprendre les causes de ses accidents (compréhension de l'enjeu).

A partir de ces constatations, des gisements de progrès ont été recherchés.

 <b>JEUNES CONDUCTEURS 18-24 ANS</b>	
Compréhension de l'enjeu	Les gisements de progrès
Alcool Stupéfiants Phénomènes de groupe Méconnaissance des risques Manque de maîtrise du véhicule Vitesse Ceinture Distance à faire vers un lieu festif	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Alcool et stupéfiants</li> <li>● Comportement à risques, non respect du code de la route</li> <li>● Vitesse et puissance des véhicules inadaptés aux jeunes</li> </ul>

 <b>LES OBSTACLES FIXES</b>	
Compréhension de l'enjeu	Les gisements de progrès
<p><i>Sur 551 accidents, 190 sur talus, 81 contre des arbres :                      11 tués contre les arbres, plutôt des véhicules légers,                      sur routes départementales, hors agglomération,                      en courbe la nuit en zone non éclairée</i></p> Arbres Talus Fossés Les poteaux Les bacs à fleurs, obstacles en béton La nuit Les chantiers de gravillonnage	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Suppression des obstacles fixes et mesures compensatoires</li> <li>● La signalisation des obstacles fixes la nuit</li> <li>● La prise en compte des chantiers</li> </ul>



## L'ALCOOL ET LES STUPEFIANTS

Compréhension de l'enjeu	Les gisements de progrès
<p>Consommation dans les lieux festifs Oubli de la notion de citoyenneté Recherche de sensations toujours plus fortes Cuite express : refus de soi même Consommation en famille, à la maison Alcoolisme chronique</p> <p>Usages de psychotropes Consommation de tous les produits : alcools, cannabis, médicaments Trafic déplacé (en campagne)</p> <p>Facilité et banalisation de l'obtention des produits</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Les festivités</li> <li>● Les mineurs</li> <li>● Les familles</li> <li>● La prévention, la communication et les contrôles</li> <li>● Le milieu professionnel</li> </ul>



## LA VITESSE

Compréhension de l'enjeu	Les gisements de progrès
<p>Gens pressés, stress professionnel et familial Impératif de performance Habitue des trajets et promptitude à rentrer chez soi</p> <p>Débridage des voitures, des scooters</p> <p>Véhicules inadaptés aux novices Les véhicules puissants Passion de la vitesse et des véhicules à sensations Véhicules utilitaires trop puissants Climat, trafic, visibilité</p> <p>Fréquence des véhicules lents</p> <p>Non diminution des vitesses lors de conduite sous chantier</p> <p>Alcool et stupéfiants =&gt; survitesse</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Le comportemental</li> <li>● Le débridage des moteurs</li> <li>● Vitesse inadaptée aux conditions</li> <li>● Véhicules lents</li> <li>● La conduite sous chantier</li> <li>● Alcool et stupéfiants</li> </ul>



## LES JEUNES JUSQU'À 17 ANS (piétons, cycles)

Compréhension de l'enjeu	Les gisements de progrès
<p>Piétons : Les 0-13 ans : enfant qui échappe à la vigilance de l'adulte, traverse et se fait renverser Majoritairement en agglomération</p> <p>Les vélos : Les 6-10 ans et au collège les 11-13 ans : l'enfant roule avec des copains, par effet de groupe, il réalise une manœuvre dangereuse et se fait renverser Majoritairement en agglomération</p> <p>Les cyclomoteurs : Les 14-17 ans : défaut de maîtrise de la part du conducteur du cyclo (vitesse excessive, sortie de sa voie de circulation dans un virage) Majoritairement en agglomération</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>● Les piétons</li><li>● Les vélos</li><li>● Les cyclomoteurs</li></ul>



## LES SENIORS

Compréhension de l'enjeu	Les gisements de progrès
<p>Les seniors concernés sont souvent piétons, se font renverser en traversant ou en marchant sur la chaussée L'âge est un facteur aggravant des blessures occasionnées</p> <p>Soit le senior conducteur se déporte de sa voie et heurte le véhicule qui vient en sens inverse, soit il se fait heurter au démarrage d'un stop ou d'un tourne à gauche par un véhicule qu'il n'a pas vu venir Problème de temps de réaction, de champ de vision</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>● Les seniors piétons victimes d'un accident de la circulation</li><li>● Les seniors conducteurs et présumés responsables</li></ul>

## 7. Les orientations d'actions

### Définition

Une orientation d'actions relative à un enjeu déterminé doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO, en termes d'actions dans le cadre du PDASR.

Elle doit permettre à des acteurs de se sentir concernés et de répondre à la question "Pourquoi faire cette action ?" Elle fixe donc l'objectif général des actions qui en découlent et ne doit pas être confondue avec les actions proprement dites.

Les orientations d'actions ont été recherchées prioritairement dans les domaines suivants : infrastructure, éducation, formation, information, contrôle et sanctions.

Les orientations d'actions doivent permettre de fédérer l'ensemble des acteurs et les impliquer fortement dans la définition d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière.

 <b>JEUNES CONDUCTEURS 18-24 ANS</b>	
<b>Les gisements de progrès</b>	<b>Les orientations d'actions</b>
1 - Vitesse et puissance des véhicules inadaptés aux jeunes	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Former à l'éco conduite</li> <li>● Sensibiliser sur le risque vitesse par la pratique (stages conduite dont circuit fermé)</li> <li>● Sensibiliser les jeunes, les parents et les concessionnaires</li> </ul>
2 - Comportement à risque, non respect du code de la route	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Développer et fournir un kit du bon conducteur au moment de la délivrance du permis de conduire</li> <li>● Envoyer des équipes choc (AVFAC, témoins) dans les établissements scolaires</li> <li>● Faciliter l'accès au PSC1 (premiers secours civiques)</li> <li>● Favoriser les sanctions alternatives</li> <li>● Développer la formation post permis et les rendez-vous pédagogiques</li> <li>● Médiatiser fortement les accidents locaux</li> <li>● Valoriser le bon comportement</li> </ul>
3 - Alcool et stupéfiants	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Impliquer fortement les organisateurs de manifestations festives (associations, étudiants, collectivités)</li> <li>● Mettre en place le volet alcool dans le PDCR (plan départemental de contrôle routier)</li> <li>● Prévoir un module de formation pour les moniteurs auto-école sur les stupéfiants</li> <li>● Promouvoir l'auto contrôle</li> <li>● Renforcer les équipes de prévention dans les lieux festifs</li> <li>● Sensibiliser sur les effets des mélanges alcool/stupéfiants</li> <li>● Sensibiliser sur les conséquences pénales, civiques, assurances, à propos des stupéfiants</li> <li>● Valoriser le conducteur sobre désigné</li> </ul>



## LES OBSTACLES FIXES

Les gisements de progrès	Les orientations d'actions
1 - Suppression des obstacles fixes et mesures compensatoires	<ul style="list-style-type: none"><li>● Faciliter les montages administratifs, les conventions pour les gestionnaires de réseaux</li><li>● Inciter les gestionnaires de réseaux à faire le repérage des zones à risques et lancer une campagne de communication auprès des usagers</li><li>● Lancer une information auprès des institutionnels</li><li>● Sensibiliser les élus par le biais des correspondants sécurité routière</li></ul>
2 - La signalisation des obstacles fixes la nuit	<ul style="list-style-type: none"><li>● Sensibiliser les gestionnaires de réseaux à marquer les obstacles fixes (dispositifs réfléchissants)</li><li>● Sensibiliser les élus par le biais des correspondants sécurité routière</li></ul>
3 - La prise en compte des chantiers	<ul style="list-style-type: none"><li>● Inciter les auto-écoles à aborder le thème de la conduite aux abords des chantiers</li><li>● Initier des stages de conduite</li><li>● Lancer une information auprès des usagers sur la conduite aux abords des chantiers</li><li>● Mettre en place des contrôles des forces de l'ordre aux emplacements des chantiers</li><li>● Sensibiliser les gestionnaires de réseaux sur l'importance de la signalisation des chantiers</li><li>● Sensibiliser le milieu professionnel (PL) aux vitesses aux abords des chantiers, aux distances de sécurité</li><li>● Editer un document de communication sur les obstacles latéraux</li></ul>



## ALCOOL ET STUPEFIANTS

Les gisements de progrès	Les orientations d'actions
1 - Les festivités	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Aider tous les milieux concernés à garder et à développer leur propre responsabilité</li> <li>● Améliorer, développer les transports collectifs vers les milieux festifs</li> <li>● Sensibiliser les familles sur l'enjeu</li> <li>● Sensibiliser et former les milieux éducatifs et sportifs</li> </ul>
2 - Les familles	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Informer les familles sur les dangers des mélanges et sur l'accès trop facile à la pharmacie familiale</li> <li>● Sensibiliser les familles sur l'enjeu</li> </ul>
3 - La prévention, la communication et les contrôles	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Accentuer la communication sur l'enjeu</li> <li>● Favoriser l'accompagnement pendant le permis probatoire</li> <li>● Concentrer les contrôles des forces de l'ordre (trafic en campagne, axe accidentogène)</li> <li>● Former les moniteurs et les conducteurs en auto-école sur l'aspect santé/comportement</li> <li>● Promouvoir et valoriser le conducteur désigné (SAM)</li> </ul>
4 - Le milieu professionnel	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Aider et valoriser les comportements positifs (émulation de l'autocontrôle)</li> <li>● Créer une charte interne ou une procédure de contrôle à la demande du chef d'entreprise</li> <li>● Mobiliser les entreprises sur les risques des mélanges alcools/stupéfiants et responsabiliser les salariés (médecin du travail)</li> <li>● Promouvoir les actions liées aux boissons non alcoolisées</li> </ul>
5 - Les mineurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Accentuer les contrôles d'interdiction de ventes d'alcool aux mineurs</li> <li>● Accentuer les contrôles d'accès des mineurs aux boîtes de nuit</li> <li>● Informer, sensibiliser, mobiliser, contrôler les débiteurs d'alcool</li> </ul>



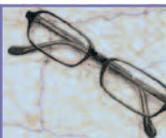
## LA VITESSE

Les gisements de progrès	Les orientations d'actions
1 - Le comportemental	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Communiquer dans les médias</li> <li>● Communiquer auprès des employés via les chefs d'entreprises</li> <li>● Inciter les jeunes conducteurs à utiliser le "bip sonore" de dépassement de vitesse</li> <li>● Insérer un module en auto-école</li> <li>● Promouvoir les stages de conduite sur piste</li> <li>● Renforcer l'utilisation des cinémomètres</li> <li>● Renforcer les contrôles des forces de l'ordre</li> <li>● Sensibiliser les enfants dès le plus jeune âge et tout au long de la scolarité</li> </ul>
2 - Le débridage des moteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Equiper les forces de l'ordre de sonomètres</li> <li>● <i>Instaurer un contrôle technique pour les deux roues</i></li> <li>● Sensibiliser les vendeurs de kits</li> </ul>
3 - Les véhicules puissants	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Communiquer auprès des employés sur les véhicules utilitaires</li> <li>● Instaurer des stages de conduite avec véhicule chargé</li> <li>● Limiter la vitesse maximale en contrôlant les temps de conduite</li> <li>● Sensibiliser les jeunes conducteurs et les assureurs</li> </ul>
4 - Vitesse inadaptée aux conditions	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Adapter la signalisation et communiquer</li> <li>● Communiquer dans les médias sur les risques et les sanctions</li> <li>● Mieux cibler les zones à risques</li> </ul>
5 - Véhicules lents	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <i>Accroître la signalisation des véhicules lents</i></li> <li>● Communiquer sur le partage de la route</li> <li>● <i>Instaurer le BSR pour les voiturettes</i></li> </ul>
6 - La conduite sous chantier	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Communiquer sur l'importance du respect des limitations de vitesse aux abords des chantiers</li> </ul>
7 - Alcool et stupéfiants	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Réaliser des actions de prévention</li> <li>● Renforcer les contrôles vitesse des forces de l'ordre les jours "sensibles"</li> </ul>



## LES JEUNES JUSQU'À 17 ANS (piétons, cycles)

Les gisements de progrès	Les orientations d'actions
1 - Les piétons	<ul style="list-style-type: none"><li>● Améliorer la sécurité des traversées et des cheminements piétons</li><li>● Communiquer vis à vis des conducteurs sur les contrôles effectués pour améliorer la sécurité des piétons</li><li>● Former et accompagner les enseignants, parents et IDSR</li><li>● Sensibiliser et former les jeunes aux dangers d'être piéton</li><li>● Sensibiliser les conducteurs aux risques encourus par les jeunes piétons</li></ul>
2 - Les vélos	<ul style="list-style-type: none"><li>● Communiquer vis à vis des conducteurs sur les contrôles effectués pour améliorer la sécurité des cyclistes</li><li>● Développer et améliorer les cheminements pour les cyclistes</li><li>● Former et accompagner les différents intervenants dans leurs missions d'éducation à la sécurité routière des cyclistes</li><li>● Sensibiliser et former les jeunes sur les dangers et les règles à respecter</li></ul>
3 - Les cyclomoteurs	<ul style="list-style-type: none"><li>● Accompagner les formateurs pour améliorer l'enseignement de la sécurité routière dans les collèges et les lycées</li><li>● <i>Améliorer le contenu et les conditions d'obtention du BSR</i> en sensibilisant les auto-écoles sur le contenu minimum de cette formation</li><li>● Augmenter le nombre de contrôles réalisés sur les cyclomoteurs et généraliser l'alternative aux poursuites</li><li>● Identifier et traiter les zones à risques pour la conduite des cyclomoteurs</li><li>● Informer les intervenants sur les risques, responsabilités, devoirs liés à la vente, l'assurance et à la conduite d'un cyclomoteur</li><li>● Sensibiliser et former les jeunes aux dangers et règles à respecter lors de la conduite d'un cyclomoteur</li></ul>



## LES SENIORS

Les gisements de progrès	Les orientations d'actions
1 - Les seniors victimes	<ul style="list-style-type: none"><li>● Améliorer la sécurité des cheminements piétonniers</li><li>● Former localement les seniors à l'utilisation des cheminements sécurisés, en agglomération et en rase campagne</li><li>● Sensibiliser les différents acteurs aux dangers spécifiques liés aux seniors-piétons</li></ul>
2 - Les seniors conducteurs présumés responsables	<ul style="list-style-type: none"><li>● Favoriser les programmes d'entretien physique des seniors</li><li>● Favoriser les stages de remise à niveau des conducteurs seniors</li><li>● <i>Instaurer un contrôle médical obligatoire pour les seniors</i></li><li>● Sensibiliser les conducteurs seniors, les associations concernées, les acteurs du système de santé sur l'impact de l'âge et des différentes pathologies sur la capacité de conduire un véhicule en toute sécurité</li></ul>

*Orientation à caractère national, dépassant le cadre départemental*

## 8. Les objectifs chiffrés, le suivi et l'évaluation du DGO

### Les objectifs nationaux adaptés en Haute-Marne

Passer de 4 620 personnes tuées en 2007 à 3 000 en 2012 se traduit **par moins de 54 personnes tuées sur la période 2009-2012, soit 22 vies sauvées en Haute-Marne.**

Diviser par deux les accidents mortels dus à une alcoolémie excessive se traduit **par moins de 12 personnes tuées dus à une alcoolémie excessive sur la période 2009-2012 en Haute-Marne.**

Diviser par deux le nombre d'utilisateurs de deux roues tués se traduit **par moins de 10 utilisateurs de deux roues tués sur la période 2009-2012 en Haute-Marne.**

Diviser par trois le nombre de jeunes tués 18-24 ans se traduit **par moins de 8 jeunes 18-24 ans tués sur la période 2009-2012 en Haute-Marne.**

### Le suivi

L'élaboration du DGO a permis un travail partenarial grâce à la mise en place d'un comité de pilotage d'une part et de groupes de travail par enjeu d'autre part.

Le comité de pilotage se réunira **au moins une fois par an** afin de suivre les chiffres de l'accidentologie locale depuis la mise en place du DGO, de faire le bilan des actions pour chaque enjeu et redéfinir des priorités d'actions. Cette réunion devra avoir lieu avant le lancement du PDASR de l'année suivante.

### L'évaluation

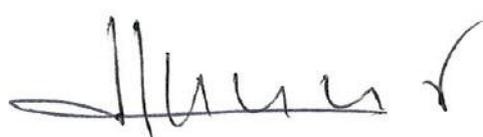
Le groupe technique fera un suivi régulier des données de l'accidentologie par enjeu ainsi que des actions mises en œuvre par enjeu dans le cadre du PDASR annuel. Il mobilisera les IDSR (intervenants départementaux de sécurité routière) afin que les actions soient concentrées sur les enjeux retenus au DGO.

Dans le PDASR, les projets sélectionnés devront être en adéquation avec les orientations d'actions déclinées dans le présent DGO; le groupe chargé de les sélectionner sera composé :

- du Directeur de Cabinet de la Préfecture (chef de projet Sécurité Routière),
- du coordinateur Sécurité Routière,
- du responsable de l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière de la DDEA,
- du représentant du Conseil Général en charge du PDASR.

Des enquêtes ECPA (enquêtes comprendre pour agir), initiées par le Préfet, seront réalisées (minimum une par enjeu). Ces enquêtes ont pour objectif d'améliorer la connaissance de l'insécurité routière du département et pour finalité de contribuer à la connaissance et à la compréhension des accidents mortels ou graves. Une présentation des résultats de ces enquêtes pourra être faite lors de la réunion annuelle du comité de pilotage.

*Document Général d'Orientations signé en Préfecture de la Haute-Marne le 9 février 2009*



Yves GUILLOT,  
Préfet de la Haute-Marne



Bruno SIDO,  
Président du Conseil Général  
de la Haute-Marne



Charles GUENÉ,  
Président de l'Association  
des Maires de la Haute-Marne

## Remerciements

La production de ce document a été rendue possible grâce à la collaboration des membres du Comité de pilotage ainsi que du groupe technique et des personnes ayant participé aux différents groupes de travail.



## Annexe

### Composition des groupes de travail

Les animateurs :

- le coordinateur Sécurité Routière
- le responsable de l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière (DDEA)
- le représentant du Centre des Etudes Techniques de L'Equipement de l'Est

#### Enjeu : les jeunes conducteurs 18-24 ans

La police nationale  
L'auto école du champ de mars  
Un inspecteur du permis de conduire  
Un intervenant départemental de sécurité routière  
Le Service Départemental d'Incendie et de Secours  
L'association mission locale de Chaumont  
L'association départementale de prévention jeunesse  
Le CFA bâtiment  
Le CFA Inter Départemental  
L'assurance mutuelle alsace lorraine  
M. Moto (DDEA)

#### Enjeu : les obstacles fixes

La fédération des motards en colère  
La gendarmerie nationale  
Le Service Départemental d'Incendie et de Secours  
La Direction Interdépartementale des Routes Est  
Le conseil général  
La ville de Chaumont  
Un IDSR (Intervenant Départemental de Sécurité Routière)

#### Enjeu : la vitesse

La gendarmerie nationale  
La police nationale  
L'auto école Buffet  
Les cars Fabian  
La ville de Chaumont  
La Confédération de l'Artisanat et des Petites Entreprises du Bâtiment  
Un expert automobile  
Le conseil général  
Un IDSR (Intervenant Départemental de Sécurité Routière)  
Autoroutes Paris Rhin Rhône  
La Caisse Régionale d'Assurance Maladie  
L'union des transporteurs routiers

### **Enjeu : l'alcool et les stupéfiants**

La substitut du procureur  
La ville de Chaumont  
Le centre hospitalier de Chaumont (alcoologie)  
L'association nationale de prévention en alcoologie et addictologie 52  
L'association départementale prévention jeunesse  
L'association des familles rurales  
La direction départementale des affaires sanitaires et sociales  
Un psychologue  
La gendarmerie nationale  
Un représentant du casino de Bourbonne-les-Bains  
Un représentant d'une discothèque : Le Crash  
Un représentant du Géant Casino de Chaumont

### **Enjeu : les jeunes jusqu'à 17 ans (piétons, cyclos)**

L'inspection académique  
La police nationale  
La prévention routière  
Un IDSR (Intervenant Départemental de Sécurité Routière)  
M. Moto (DDEA)  
La police municipale de Saint-Dizier  
Le club cyclo du pays chaumontais  
L'association départementale de prévention jeunesse

### **Enjeu : les séniors**

La prévention routière  
Le Service Départemental d'Incendie et de Secours  
L'ASAPAR (Association de Soutien et d'Aide aux Personnes Agées et Retraités)  
La Mutuelle Sociale Agricole  
Le conseil général  
Le CODERPA (Comité Départemental des Retraités et des Personnes Agées)  
La ville de Saint-Dizier  
Un médecin  
L'assurance MMA  
L'assurance Mutuelle Alsace Lorraine