

Document Général d'Orientations 2014 - 2018



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES



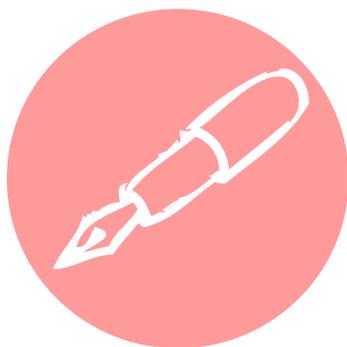
Sommaire

Le mot du préfet	4
Organisation de la sécurité routière au niveau local	5
40 ans de sécurité routière	6
Bilan du DGO 2008-2012	7
Le document général d'orientation	9
Contexte du DGO	10
La démarche d'élaboration	10
Les groupes de travail	11
Les caractéristiques générales du département	13
Le département	14
L'accidentologie	15
Les enjeux	21
Deux roues	23
Vitesse	29
Jeunes	33
Seniors	35
Addictions	37
Les orientations d'actions	41
Deux roues	42
Vitesse	43
Jeunes	44
Seniors	45
Addictions	46
Suivi et évaluation du DGO	48
Remerciements	49
Glossaire	50
Les signataires	52

Le mot du préfet

La sécurité des citoyens sur les routes est une préoccupation constante des pouvoirs publics.

Elle a fait en quatre décennies des progrès considérables, le nombre de personnes décédées sur les routes de Meurthe-et-Moselle a été divisé par cinq. Sur ces dix dernières années, les accidents corporels dans notre département ont baissé de 50 %, le nombre de blessés a suivi la même tendance et le nombre de personnes décédées est en baisse de 30 %.



Sur la période du document général d'orientations (DGO) précédent (2008-2013), le bilan apparaît contrasté avec un nombre d'accidents corporels et de blessés toujours en baisse, mais avec un nombre de victimes de la route qui a connu des baisses historiques (2012) mais aussi des remontées importantes s'agissant de la mortalité (2008, 2011 et 2013). Ces résultats nous rappellent qu'en matière de sécurité routière, rien n'est jamais acquis.

Cette baisse globale de l'insécurité routière a été possible grâce à l'implication et à la mobilisation de l'ensemble des acteurs locaux de la sécurité routière. Cette mobilisation est possible en amont avec le DGO, outil de programmation de la politique de lutte contre l'insécurité routière dans le département.

Le DGO fédère en effet, l'ensemble des acteurs locaux autour d'orientations d'actions et de véritables projets départementaux pour contribuer à l'objectif national de réduction de l'accidentalité.

L'actualisation du DGO pour la période 2014-2018 repose entièrement sur cette démarche collégiale et l'apport des acteurs locaux de sécurité routière. Le travail de fond qui a été réalisé a permis de faire l'état des lieux des six dernières années de la politique locale de sécurité, d'identifier pour cette période les facteurs d'accidents les plus significatifs et de définir les nouvelles orientations afin de lutter contre l'insécurité routière dans notre département. Il s'appuie sur une analyse transversale des thématiques par les gestionnaires d'infrastructures, les assurances, les services de santé, le Parquet, les forces de l'ordre, les services techniques de l'État et des collectivités territoriales, et les associations.

Les bénéfices de cette démarche partenariale au service d'une politique cohérente de sécurité routière encouragent à poursuivre la mobilisation collective dans la mise en œuvre des prochains plans départementaux d'actions de sécurité routière en déclinaison de ce DGO et le suivi des orientations retenues d'un commun accord, avec comme unique objectif de faire diminuer le nombre d'accidents et de personnes décédées sur les routes de Meurthe-et-Moselle.

Raphaël BARTOLT

Organisation de la sécurité routière au niveau local



La mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière relève de la responsabilité du préfet de département qui a confié cette mission au directeur de cabinet en tant que chef de projet sécurité routière.

Pour exercer cette fonction, le chef de projet sécurité routière s'appuie sur :

- un coordinateur sécurité routière qui assure la mise en place de la politique locale en mobilisant l'ensemble des acteurs locaux par le biais du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR)
- l'ensemble de l'unité sécurité routière
- le chargé de mission deux roues motorisés (CM2RM)
- une vingtaine d'intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR)

Il est assisté dans sa mission par :

- le tribunal de grande instance (TGI)
- la direction départementale de la sécurité publique (DDSP)
- le groupement de gendarmerie de Meurthe-et-Moselle (GGN)
- la compagnie républicaine de sécurité Autoroutière Lorraine Alsace (CRS)

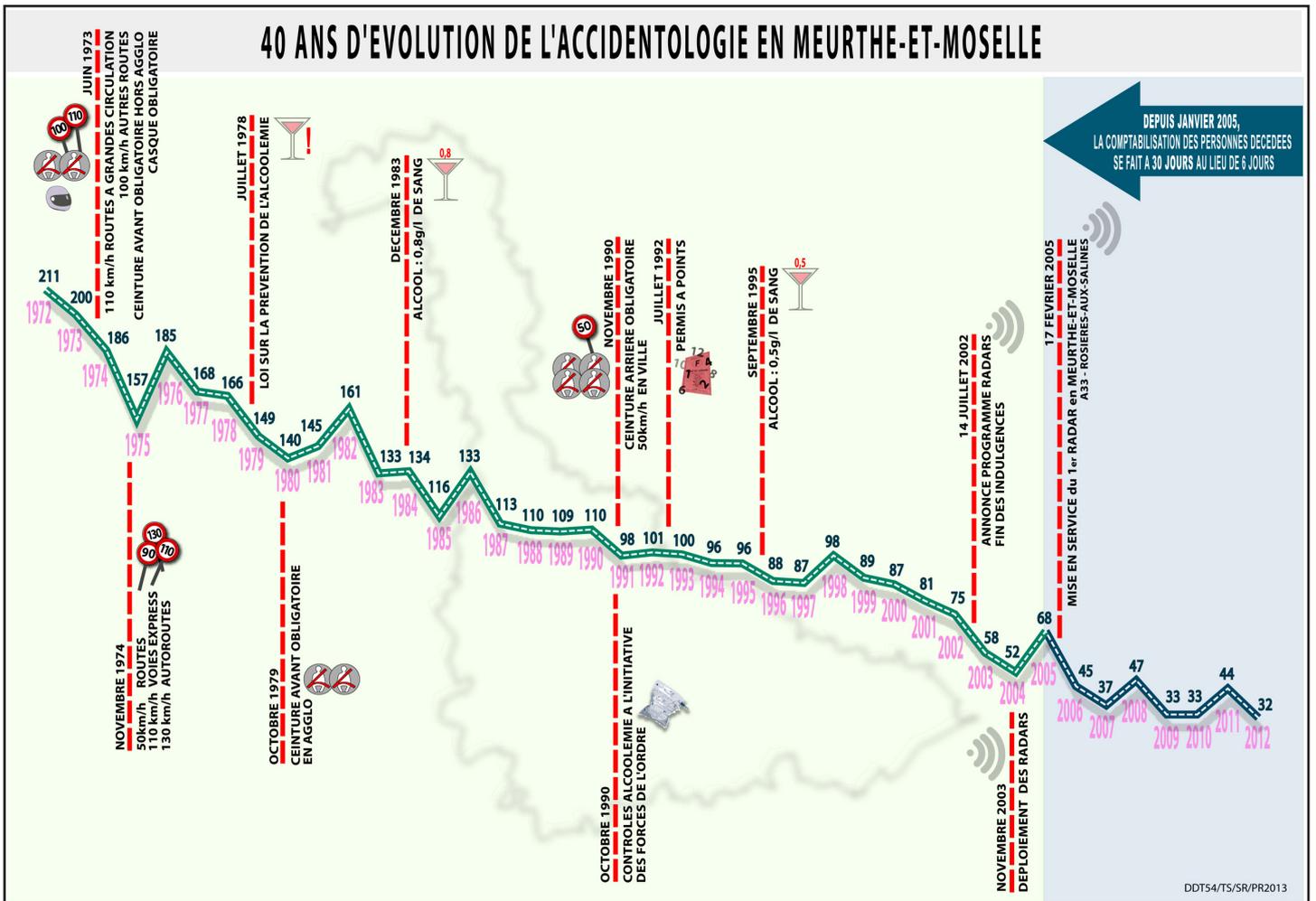
> Le DGO constitue donc l'outil politique de programmation mais également un des outils de mobilisation locale pour promouvoir la sécurité routière. Il est essentiel pour contribuer à l'atteinte de l'objectif national

40 ans de sécurité routière



Depuis 1972, année tristement record avec plus de 18 000 personnes décédées sur les routes, les gouvernements successifs n'ont cessé de prendre des mesures afin de réduire la mortalité : limitations de vitesse, réglementation sur l'alcoolémie, port de la ceinture et du casque, puis mise en place des contrôles sur l'ensemble de ces champs.

Le trafic routier, qui avait explosé après la seconde guerre mondiale, a poursuivi une augmentation soutenue entre 1972 et 2001, puis s'est relativement stabilisé ces dix dernières années.



Bilan du DGO 2008 - 2012



La période écoulée a vu une forte diminution du nombre de personnes décédées sur la route en France.

La politique de Sécurité Routière menée sur cette période, déclinée au niveau départemental par le document général d'orientation (DGO), porte ses fruits.

L'objectif national pour 2012 avait été fixé à moins de 3000 personnes décédées.

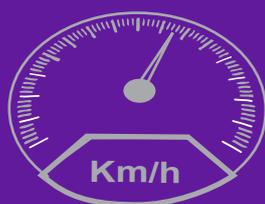
Cet objectif n'a pas été atteint avec 3645 personnes décédées.

C'est pourquoi il est important que tous les acteurs de cette politique restent mobilisés.

Afin de poursuivre cet effort de réduction du nombre de personnes décédées sur les routes du département, il convient d'élaborer le DGO de la période 2014-2018 et donc de capitaliser les expériences issues de la mise en œuvre du DGO de la période précédente.



Le Document Général d'Orientation



Contexte du DGO



Lors de l'installation du Conseil national de la sécurité routière (CNSR) le 27 novembre 2012, Manuel Valls, ministre de l'Intérieur a annoncé un objectif ambitieux : **diviser par deux, d'ici à 2020, le nombre de morts sur nos routes.**

Cet objectif, fixé par l'Union européenne, consiste, pour la France, à être en dessous des 2 000 personnes tuées, à la fin de la décennie.

Le ministre a précisé qu' *«en matière de sécurité routière, il nous faut sans cesse poursuivre nos efforts. Jamais un chiffre de mortalité ne peut être satisfaisant. Il est toujours une invitation à se mobiliser pour sauver des vies.»*

Démarche d'élaboration

L'élaboration du DGO est marquée par la nécessaire définition et caractérisation des enjeux de sécurité routière du département afin de définir des orientations d'actions adaptées. Pour ce faire, une analyse de l'accidentologie locale, synthétisée ci-après, a été réalisée par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière.

Afin d'élaborer le DGO, 5 groupes de travail relatifs aux 5 enjeux retenus ont été constitués afin de définir des orientations d'actions partagées qui couvriront la période 2014-2018. Les orientations d'actions définies par les groupes de travail sont récapitulées en dernière partie du présent rapport.

Chaque groupe de travail, sur la base de données statistiques fournies par l'OSDR 54, a pu proposer des orientations d'actions pour chaque enjeu.

Les groupes de travail

Les groupes de travail thématiques ont été animés par la coordination sécurité routière.

Composition du groupe de travail «deux roues» :
forces de l'ordre, FFMC, CUGN, Conseil général, SDIS, la délégué à l'éducation routière, le chargé de mission 2RM.



Composition du groupe de travail «vitesse» :
forces de l'ordre, Conseil général, CUGN, ACL, Association des Maires, association prévention routière, MACIF prévention, MAIF prévention, CARSAT, le chargé de mission 2RM.



Composition du groupe de travail «jeunes» :
forces de l'ordre, BPDJ, prévention MAIF, Éducation Nationale (rectorat et DSDEN), USEP 54, CUGN, association prévention routière, IREPS Lorraine, MACIF prévention, MGEL, MSA, la déléguée à l'éducation routière, un IDSR spécialiste de cet enjeu.



Composition du groupe de travail « seniors » :
IREPS Lorraine, association prévention routière, ACL, un IDSR spécialiste de cet enjeu.



Composition du groupe de travail « addictions » :
forces de l'ordre, BPDJ, IREPS Lorraine, MGEL, ANPAA, MSA.





Les caractéristiques générales du département de Meurthe-et-Moselle

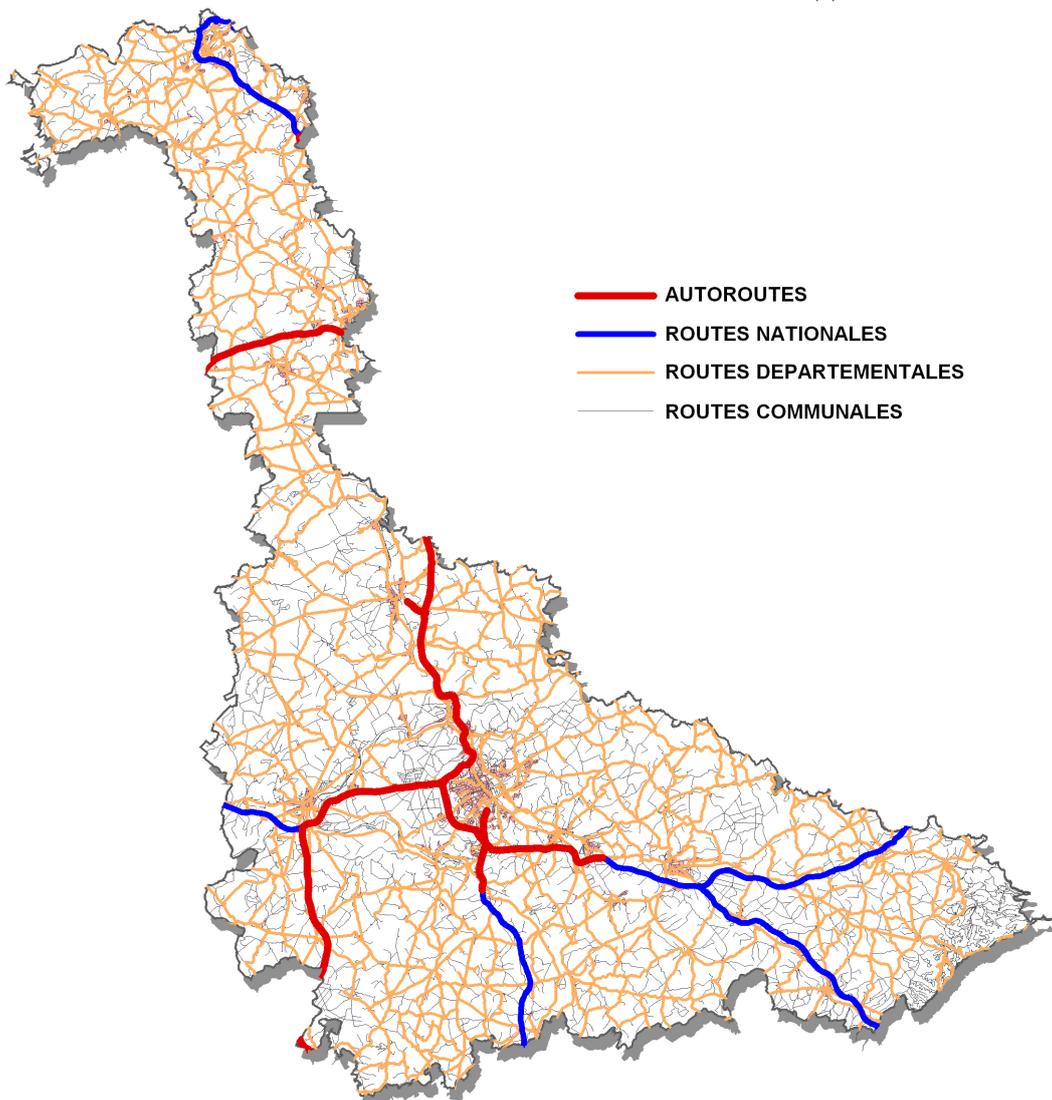


Le département

Population et parc automobile ⁽¹⁾	Réseaux et trafics ⁽²⁾
Superficie : 5246 km ² Population : 746 502 habitants Densité : 142 hab/km ² (115 pour la France) Parc automobile des voitures particuliers : 371 910 véhicules	Routes nationales : 222 km dont 130 km de 2x2 voies Routes départementales : 3 319 km Routes communales : 4 323 km dont 850 km CUGN

(1) Source INSEE

(2) Source DIR, CG54, CUGN



L'accidentologie

La méthode de travail

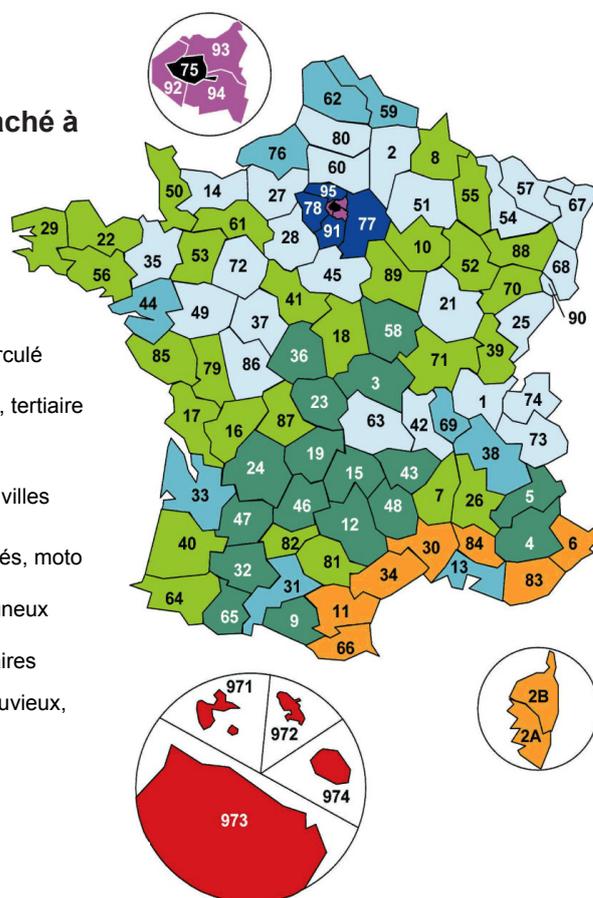
L'étude de l'accidentalité est basée sur le fichier national BAAC (bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation) et porte essentiellement sur 19 indicateurs thématiques définis par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Les indicateurs permettent de caractériser (et de comparer) :

- un département
- une famille de départements homogènes
- une région
- une moyenne nationale

Le département de la Meurthe-et-Moselle est rattaché à la famille des départements « multipolaires ».

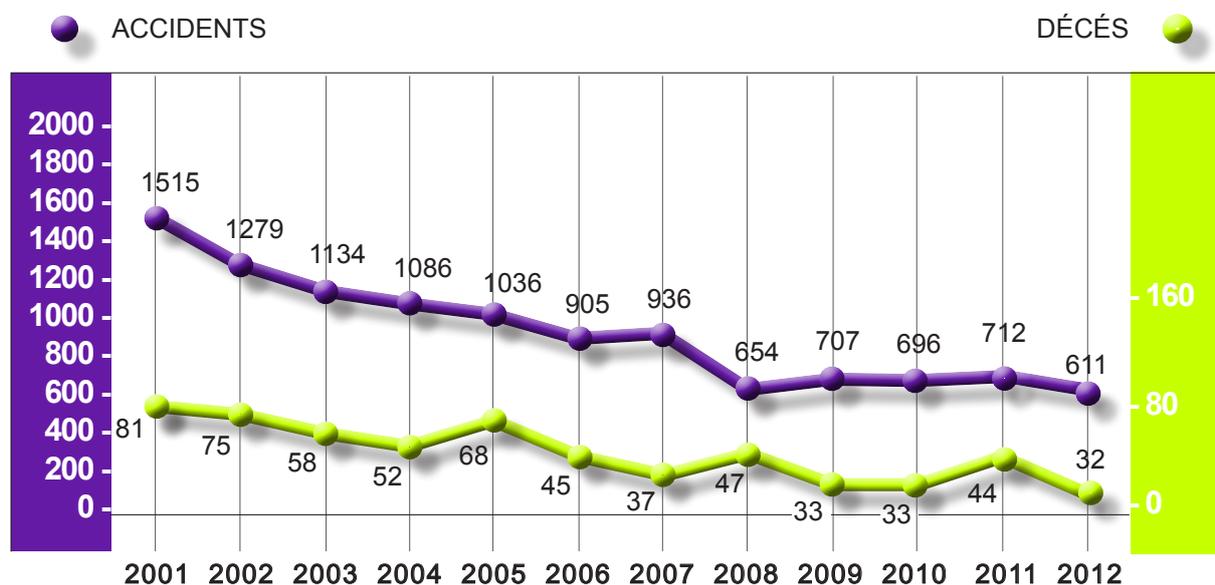
F1 > 1 dépt	PARIS	
F1 > 3 dépts	PETITE COURONNE	très urbains et fortement circulé
F1 > 4 dépts	GRANDE COURONNE	population fortement active, tertiaire
F1 > 5 dépts	D'OUTREMER	
F1 > 9 dépts	A MÉTROPOLIS	grandes agglomérations et villes universitaires
F1 > 9 dépts	MÉDITERRANÉENS	ensoleillés, touristiques, âgés, moto
F1 > 17 dépts	RURAUX PEU DENSES	ruraux, agricoles et montagnoux
F1 > 25 dépts	MULTIPOLAIRES	jeunes, étudiants, multipolaires
F1 > 25 dépts	DE TRANSITION	ruraux, industriels, âgés, pluvieux, motorisés



La période d'étude de l'accidentologie, dans le cadre du DGO 2014-2018, est basée sur la période 2008-2012.

Bilan et évolution

ACCIDENTS ET PERSONNES DÉCÉDÉES DE 2001 à 2012



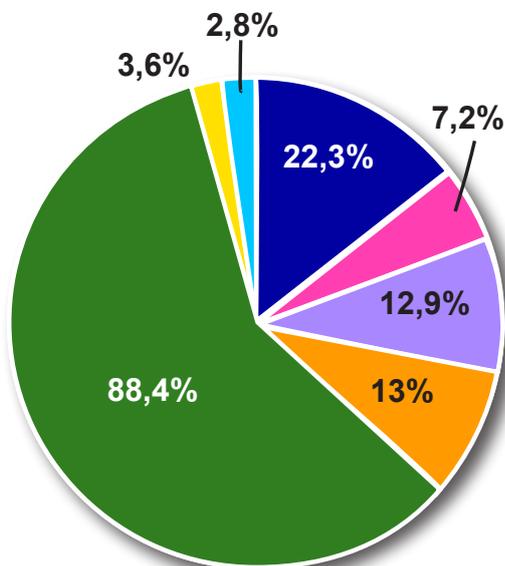
PERSONNES DÉCÉDÉES PAR TRANCHE D'ÂGE ET TYPES DE VÉHICULES PÉRIODE 2008 - 2012

	0 / 14 ans	15 / 17 ans	18 / 24 ans	25 / 44 ans	45 / 64 ans	+65 ans	TOTAL
piétons	1	0	4	1	5	10	21
vélo	3	1	0	3	1	3	11
cyclo *	0	1	1	3	1	1	7
moto *	0	1	8	23	4	1	37
VL	3	3	32	36	16	19	109
PL	0	0	0	2	0	0	2
divers	0	0	1	0	0	1	2
TOTAL	7	6	46	68	27	35	189

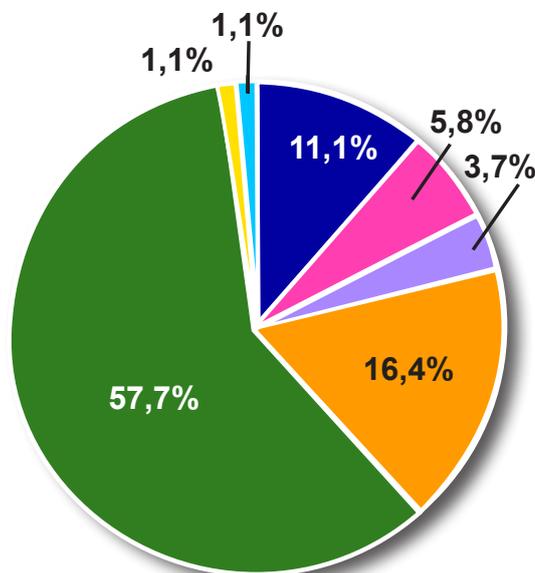
* CYCLO < 125cm³

* MOTO > 125cm³

ACCIDENTS PAR TYPES DE VÉHICULES PÉRIODE 2008 - 2012



PERSONNES DÉCÉDÉES PAR TYPES DE VÉHICULES PÉRIODE 2008 - 2012



- piétons
- vélo
- cyclo
- moto
- VL
- PL
- divers

Le pourcentage d'accidents mettant en cause une moto est de 13% mais représente à lui seul 16,4% des personnes décédées.

Un accident peut être imputé à plusieurs lignes

ACCIDENTS MORTELS EN AGGLOMÉRATION PÉRIODE 2008 - 2012

DÉPARTEMENT DE
MEURTHE-ET-MOSELLE

DÉCÉS

TOTAL = 189

57
en agglomération

=30%

DÉPARTEMENTS
MULTIPOLAIRES

DÉCÉS

TOTAL = 5728

1442
en agglomération

=25,2%

Le pourcentage d'accidents se produisant en agglomération est supérieur de 4,8 points par rapport à la moyenne des autres départements multipolaires.

ACCIDENTS MORTELS LA NUIT PÉRIODE 2008 - 2012

DÉPARTEMENT DE
MEURTHE-ET-MOSELLE

DÉCÉS

TOTAL = 189

92
de nuit

=48,7%

DÉPARTEMENTS
MULTIPOLAIRES

DÉCÉS

TOTAL = 5728

2532
de nuit

=44,2%

Le pourcentage d'accidents se produisant la nuit est supérieur de 4,5 points par rapport à la moyenne des autres départements multipolaires.

ACCIDENTS MORTELS WEEK-END, JOURS FÉRIÉS, VEILLES DE FÊTES PÉRIODE 2008 - 2012

DÉPARTEMENT DE
MEURTHE-ET-MOSELLE

DÉCÉS

TOTAL = 189

70
week-end, jours fériés
et veilles de fêtes

=37%

DÉPARTEMENTS
MULTIPOLAIRES

DÉCÉS

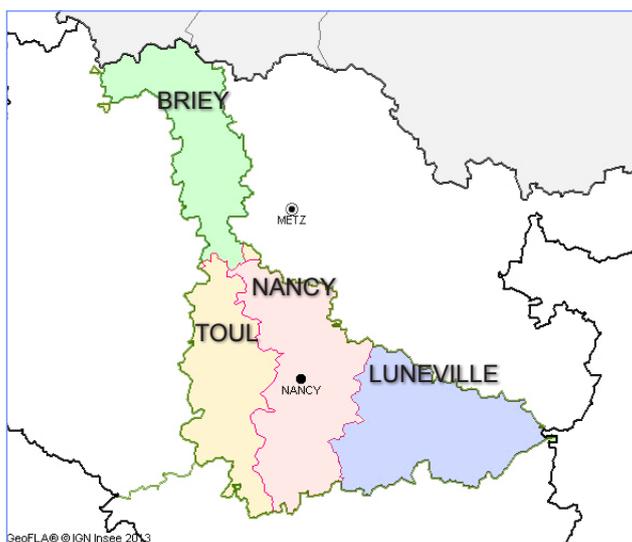
TOTAL = 5728

2190
week-end, jours fériés
et veilles de fêtes

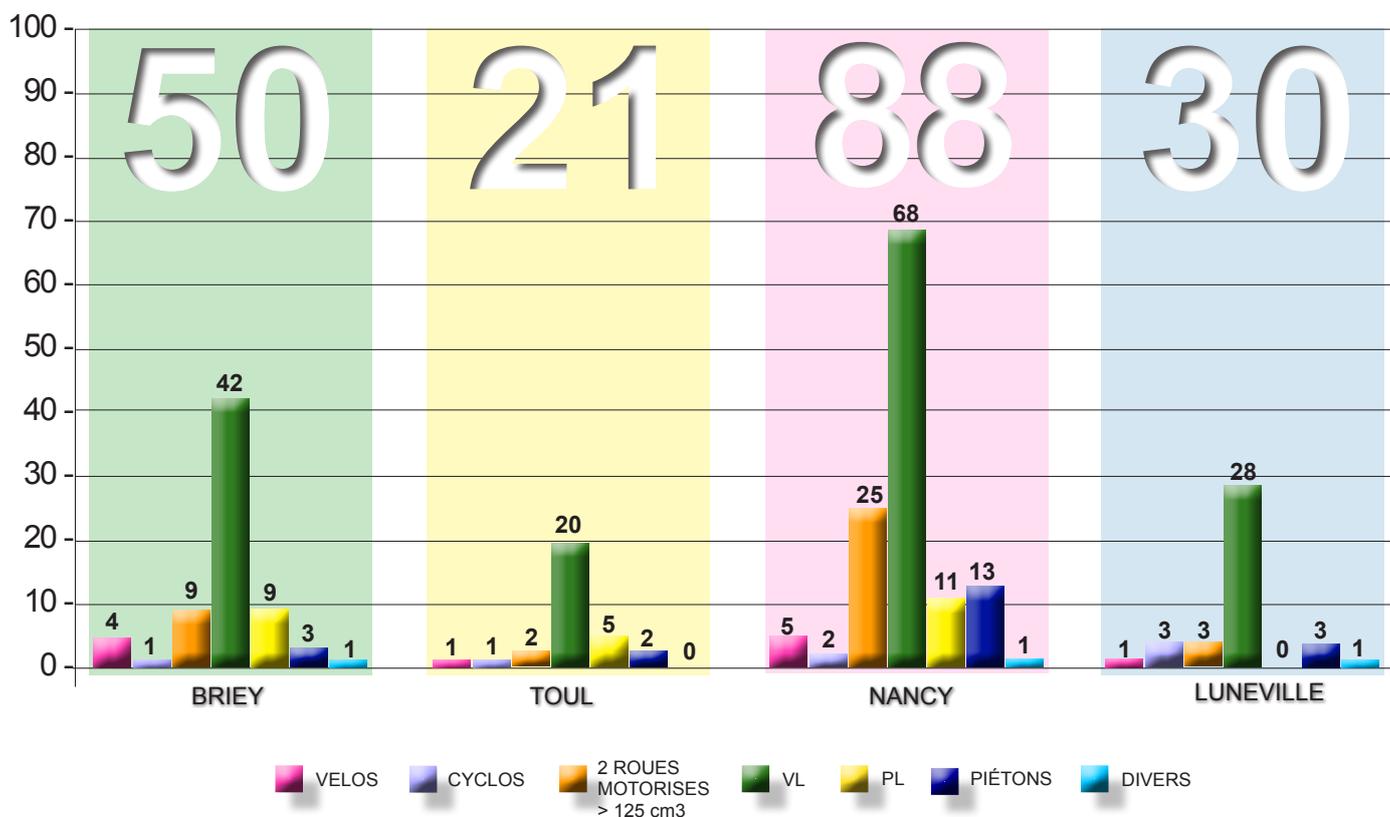
=38,2%

Le pourcentage d'accidents se produisant le week-end, les jours fériés et les veilles de fêtes est inférieur de 1,2 points par rapport à la moyenne des autres départements multipolaires.

Répartition des personnes décédées par arrondissements



**NOMBRES DE DÉCÈS PAR ARRONDISSEMENT
et TYPE DE VÉHICULES IMPLIQUÉS**



Sur les années 2008/2012, on constate que les arrondissements de Nancy et Briey concentrent la majorité des personnes décédées par rapport aux arrondissements de Lunéville et Toul.

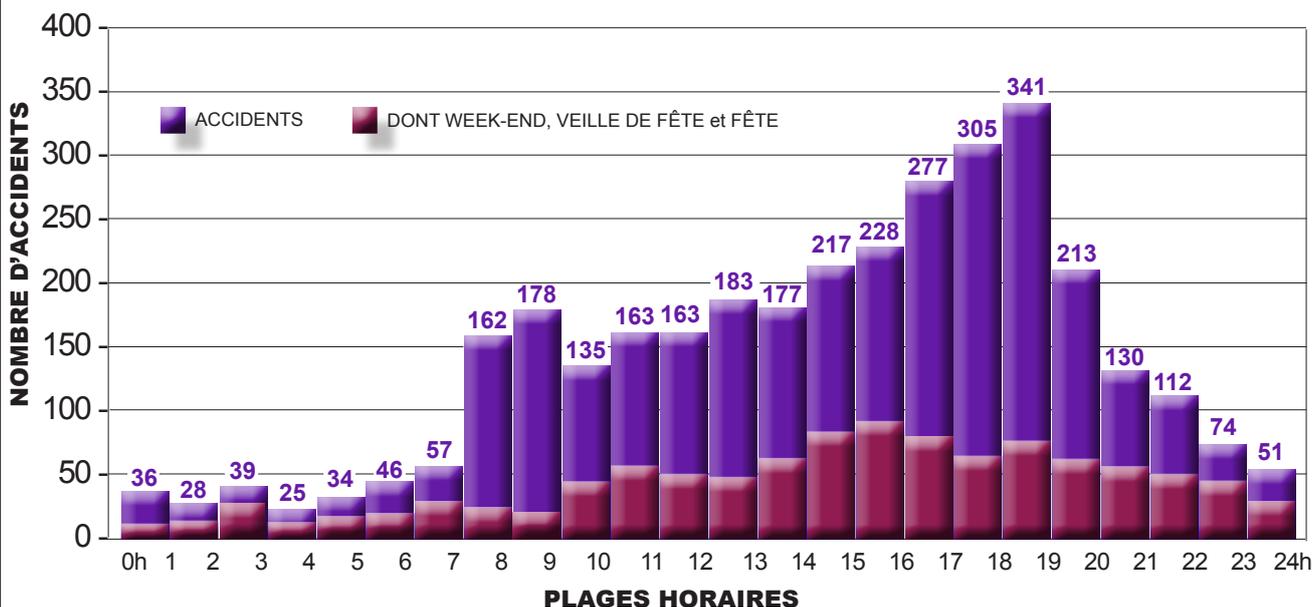
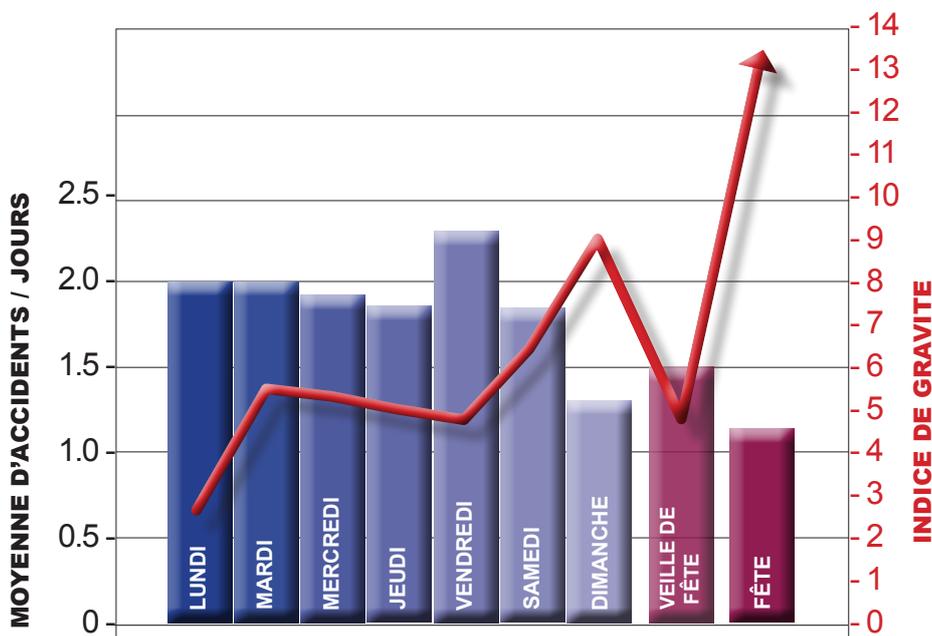
La mortalité des deux-roues motorisés reste importante, principalement sur les arrondissements de Briey et Nancy. Ce constat se vérifie aussi pour les poids-lourds.

Les circonstances des accidents

En Meurthe-et-Moselle, pour la période 2008/2012, l'accident type a lieu :

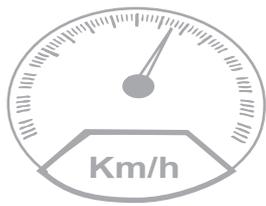
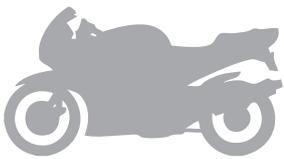
- > avec conditions atmosphériques normales (77,2 % des accidents),
 - > un état de la surface normale (75,5 % des accidents),
 - > sur route rectiligne (81,4 % des accidents),
 - > de jour (68,9 % des accidents),
 - > hors intersection (64 % des accidents),
 - > en agglo (73,9 % des accidents),
 - > sur voie communale (62,4 % des accidents).

ACCIDENTS - JOURS DE SEMAINE et GRAVITE



Les enjeux





Enjeu «deux roues»



Enjeu «deux roues»

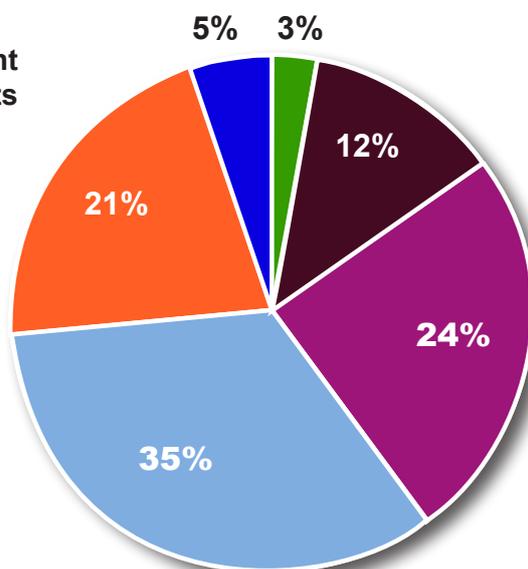


Constat des accidents «deux roues» sur le département de la Meurthe-et-Moselle

VICTIMES PAR TRANCHE D'ÂGE DEUX ROUES MOTORISÉS PÉRIODE 2008 - 2012

Les personnes de 18/44 ans sont les principales victimes d'accidents impliquant des 2 roues motorisés (59%)

- 0 /14 ans
- 15 /17 ans
- 18 /24 ans
- 25 /44 ans
- 45 /64 ans
- + 65 ans

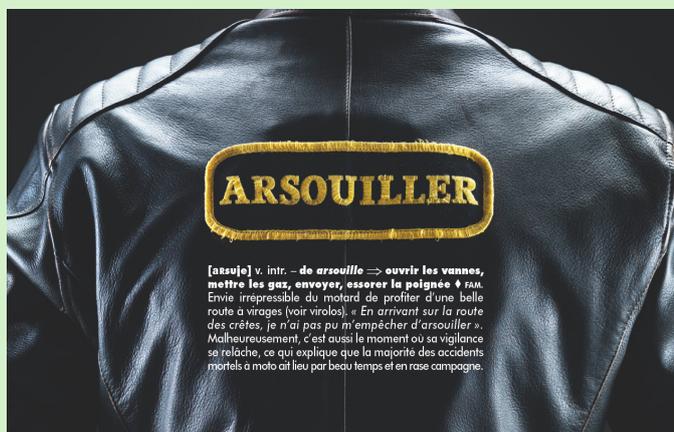


Le nombre d'accidents en deux roues motorisés est stable avec une légère baisse de - 0,2% depuis le DGO 2008 - 2012.

Cependant, les accidents de deux roues motorisés représentent 26,8% des accidents mortels et ont causé le décès de 47 personnes.

La principale cause de ces accidents est la vitesse.

La tranche d'âge la plus impliquée est celle des 25 / 44 ans. Par ailleurs, on constate une augmentation dans la tranche d'âge des 45/64 ans.



SECURITE ROUTIERE
TOUS RESPONSABLES



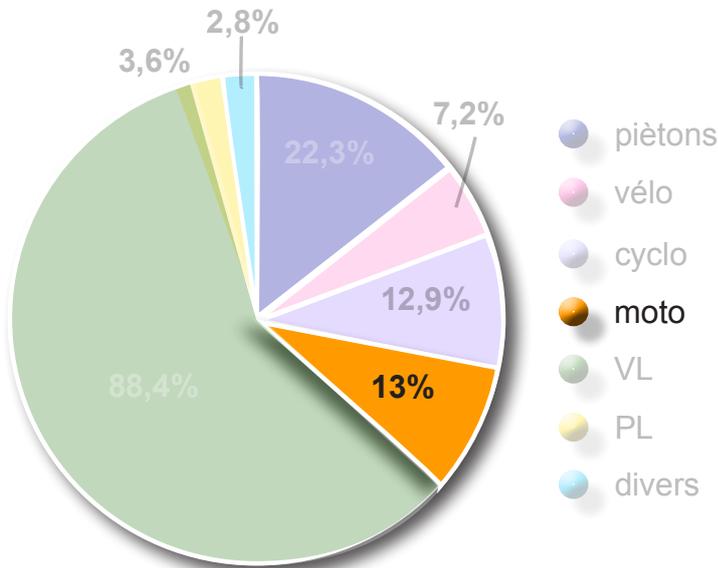
youtube.com/sacifarsouille

A MOTO, LE PLUS GRAND DANGER, C'EST DE PENSER QU'IL N'Y EN A PAS.

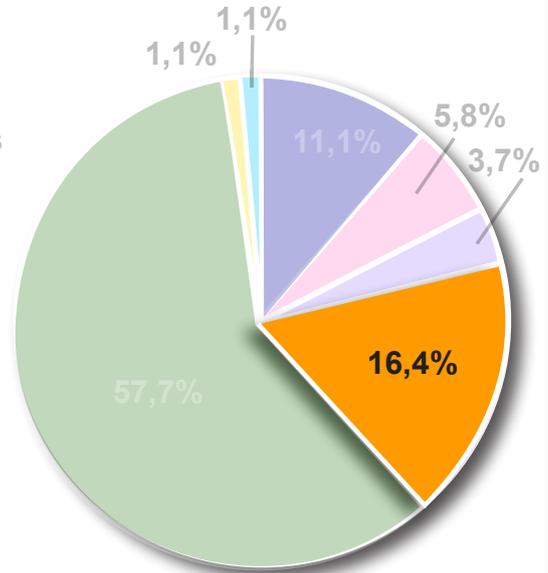
Les motos (> 50 cm³) représentent 13% des accidents avec 16,4% de tués.



ACCIDENTS
PÉRIODE 2008 - 2012



PERSONNES DÉCÉDÉES
PÉRIODE 2008 - 2012



Près de 1/3 des accidents mortels se produisent hors agglomération et de jour.

À moto, le plus grand danger c'est de penser qu'il n'y en a pas

MOTO (> 50cm³) - VICTIMES PAR TRANCHE D'ÂGE

64 % des personnes décédées en moto font partie de la tranche d'âge des 25/64 ans.

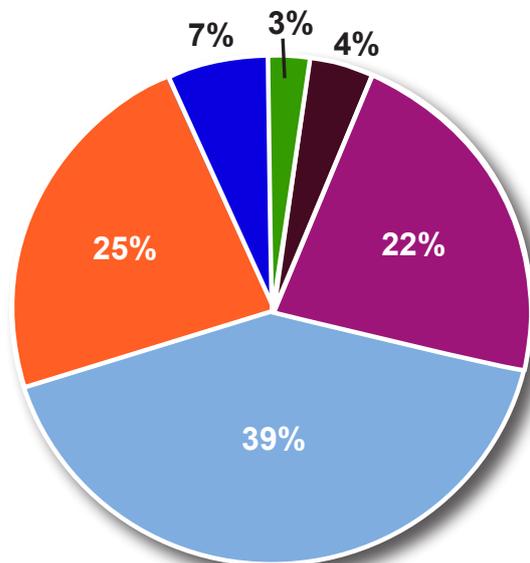
Il est important de sensibiliser les motards dans le cadre des actions post-permis et de reprise en main avec l'arrivée des beaux jours.

La réforme du nouveau permis européen a permis de réaliser des changements dans la catégorie A.

L'âge d'accès à la conduite 2RM est modulé de 16 à 24 ans pour renforcer la prévention et la lutte contre l'insécurité routière.

Un principe de progressivité fixe des étapes selon la puissance des deux roues motorisés.

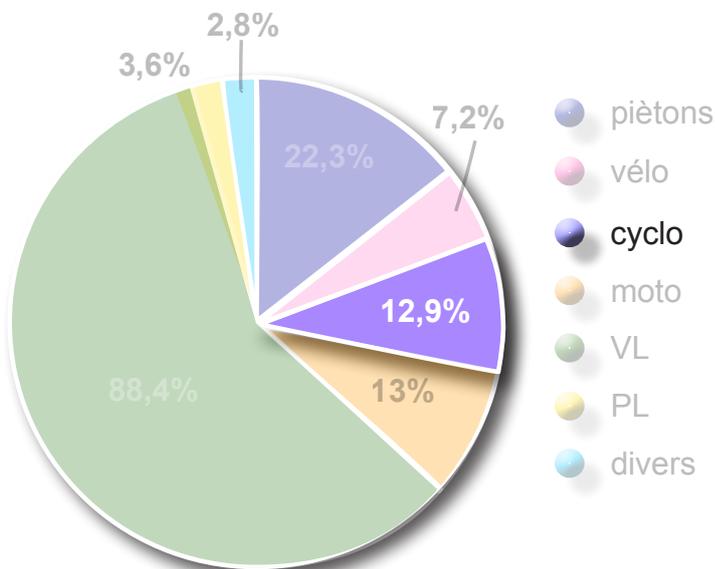
- 0 /14 ans
- 15 /17 ans
- 18 /24 ans
- 25 /44 ans
- 45 /64 ans
- + 65 ans



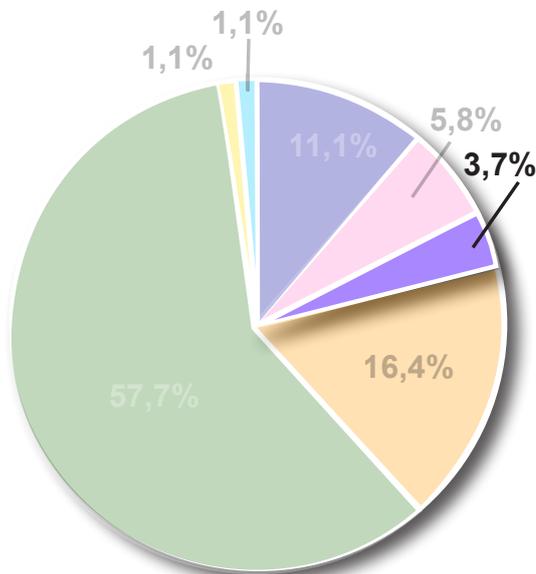
Les cyclos représentent **12,9 %** des accidents avec **3,7 %** des tués



ACCIDENTS
PÉRIODE 2008 - 2012



PERSONNES DÉCÉDÉES
PÉRIODE 2008 - 2012



Les accidents se produisent en agglomération (88,5 % d'entre eux) et de jour (67 %).

L'information sur les risques liés au débridage auprès des jeunes et des parents doit se mettre en place, d'autant que le matériel est facilement disponible à la vente.



Le débridage est une manipulation technique qui consiste à modifier ou désactiver les mécanismes de limitation de puissance et/ou de vitesse d'un cyclomoteur (moins de 50 cm³). Cela vise à augmenter la vitesse du cyclomoteur.



Chaque jour, 37 cyclomotoristes* sont impliqués dans un accident grave.
* Le débridage augmente le risque d'accident.
* Le débridage est interdit. Il est sanctionné par une amende de 135 €.

* Le conducteur d'un cyclo débridé risque de ne plus être couvert par son assurance en cas d'accident.



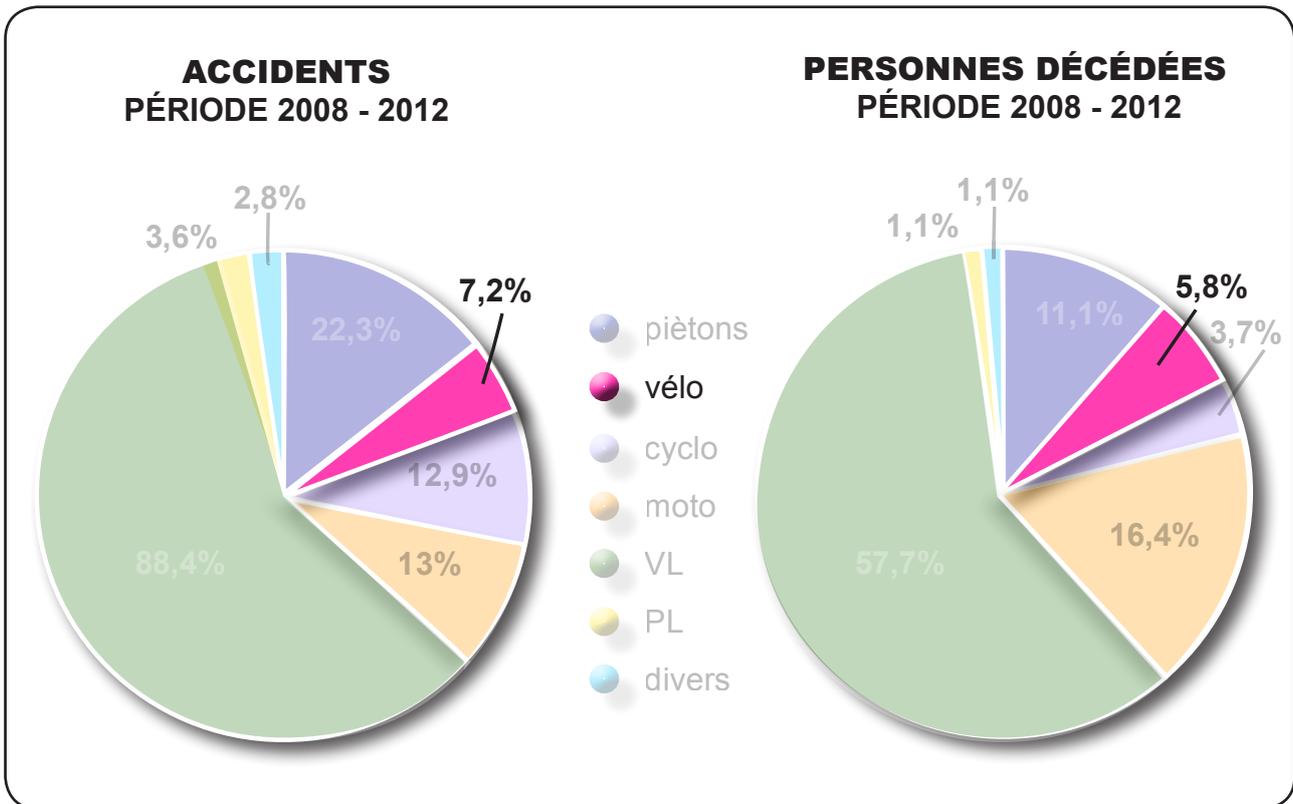
Le débridage est principalement effectué sur les éléments suivants :

- l'échappement
- le filtre à air
- le carburateur
- la transmission

Le « kitage » consiste à remplacer les pièces d'origine par d'autres, souvent issues de la compétition sportive ou destinées à équiper les motocycles de plus grosses cylindrés.

Un cyclomoteur débridé ou « kité » peut atteindre des vitesses supérieures à 90 km/h alors que la vitesse maximale autorisée pour un cyclomoteur est de 45km/h.

Les vélos représentent **7,2 %** des accidents avec **4,1 %** des tués



Les accidents de vélo risquent de connaître une forte évolution.

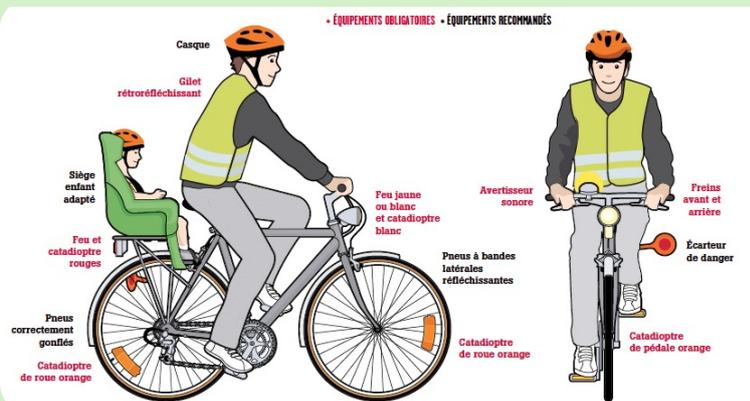
En effet, de nombreux aménagements sont mis en place dans les agglomérations, notamment sur le territoire du «Grand Nancy», qui a une politique volontariste sur le sujet.

De nombreuses pistes cyclables se développent et certaines règles de priorités sont modifiées («tourne à droite» autorisé au feu rouge) ce qui risque d'engendrer certains conflits avec les autres usagers (piétons, motos, voitures, poids-lourds)

Une attention particulière sera portée afin d'expliquer les règles de partage de la route à tous les usagers.



La route est un espace qui se partage, ce qui implique un respect mutuel de la part de ceux qui s'y déplacent.



Le cycliste, tout comme l'automobiliste, doit appliquer les règles du Code de la route qui garantissent sa sécurité et celle des autres usagers. Pour rouler en toute sécurité, le cycliste doit impérativement disposer d'un vélo en bon état, bien équipé, et surtout connaître et appliquer les règles élémentaires de déplacement, en ville et hors agglomération, de jour comme de nuit.



Enjeu «vitesse»



Enjeu «vitesse»



Rappel :

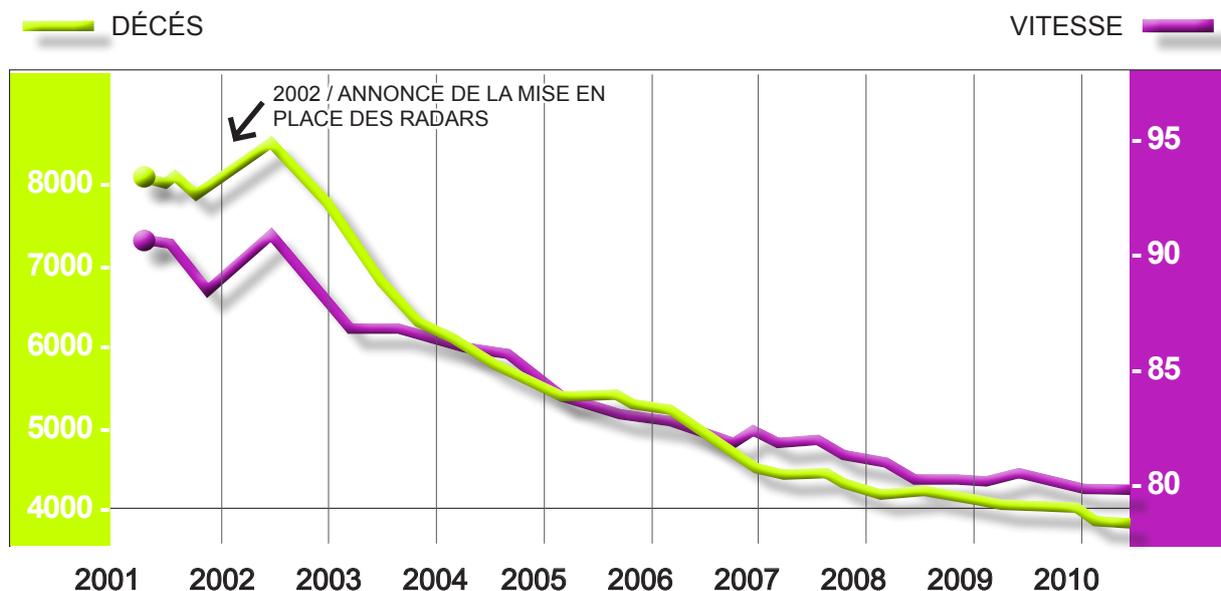
La vitesse n'est pas une donnée renseignée dans les fichiers BAAC ; il n'est donc pas possible d'extraire dans CONCERTO les accidents ayant eu lieu en raison d'une vitesse excessive du conducteur.

Néanmoins, la vitesse pratiquée est un facteur de risque particulier, dans la mesure où elle est presque toujours présente dans une collision comme facteur d'occurrence et/ou de gravité.

De plus, la gravité de l'accident dépend étroitement de l'énergie du choc, donc des vitesses en jeu avant et au moment du choc.

Données sur la vitesse à l'échelon national :

ÉVOLUTION COMPARÉE DE LA VITESSE MOYENNE ET DES PERSONNES DÉCÉDÉES A 30 JOURS PÉRIODE 2002 - 2010



Quelques chiffres clés :

Sur les 3 963 tués en 2011, plus de 1 000 personnes ont perdu la vie dans des accidents générés par une vitesse excessive ou inadaptée.

En 2012, les évaluations réalisées sur le lieu de l'accident par les forces de l'ordre révèlent que la vitesse excessive est la cause principale de 26% des accidents mortels.

En 2011, 14 622 condamnations ont été prononcées par les tribunaux pour délit de grand excès de vitesse.

(Données ONISR)

Constat sur la vitesse dans le département de Meurthe-et-Moselle



L'étude porte sur le relevé des infractions constatées sur les 14 radars vitesses du département.

On constate une augmentation des infractions qui est due essentiellement à l'augmentation du nombre des radars.

Ces données sont à nuancer car, globalement, on constate une baisse des infractions par équipement.

En revanche, les infractions commises par les étrangers ne cessent de croître. L'échange de données au niveau européen permettra une prise de conscience sur la non impunité des conducteurs étrangers.

La mise en service de ces radars a contribué à faire baisser la vitesse moyenne de 10 km/h.

Les risques liés à la vitesse sont sous-estimés et la plupart des conducteurs ne respectent pas les limitations de vitesse et les distances de sécurité.

C'est pourquoi une communication, à travers des contrôles coordonnés avec l'ensemble des forces de l'ordre sur les différents réseaux du département, doit permettre de renforcer l'acceptabilité de ces derniers.

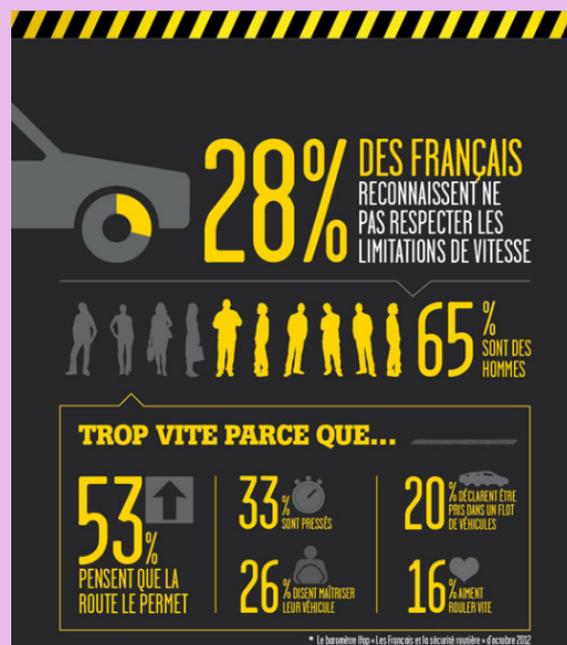
En revanche, de nombreuses agglomérations réalisent des aménagements afin de réduire la vitesse dans les traversées d'agglomération avec la mise en place de zones 30 ou de zones de rencontre.

Un travail important se met en place sur les entrées d'agglomération.

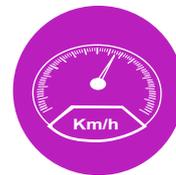
La volonté de trouver une alternative, notamment avec la mise en place de déplacements doux (tram, pistes cyclables...), voit le jour dans les grandes agglomérations.



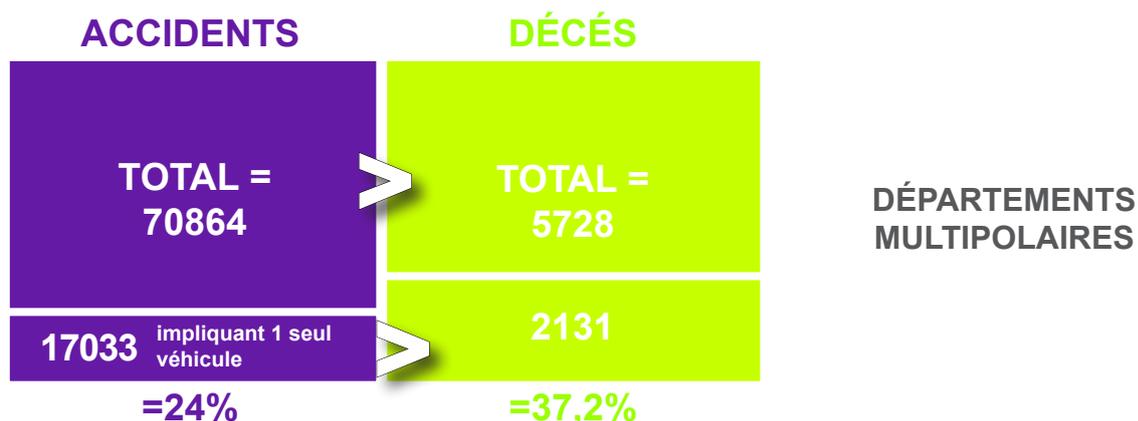
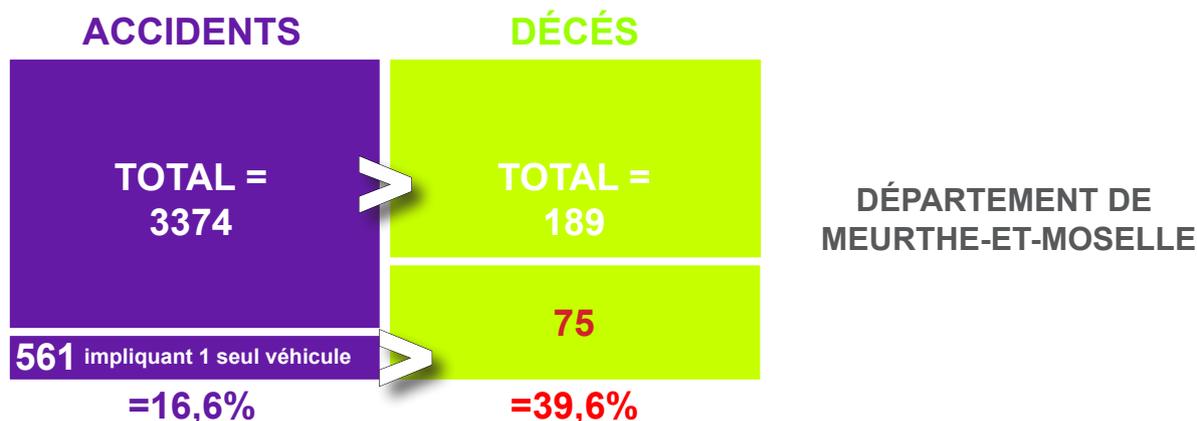
**PLUS VOUS ROULEZ VITE
PLUS LES CONSÉQUENCES
SONT IRRÉVERSIBLES**



En Meurthe-et-Moselle, 16,6% des accidents impliquent un véhicule seul sans tiers.



ACCIDENTS MORTELS IMPLIQUANT UN SEUL VÉHICULE SANS TIERS PÉRIODE 2008 - 2012



La vitesse joue un rôle prépondérant dans la gravité des accidents. On constate que, sur les cinq années, environ 40% des personnes décédées sont impliquées dans un accident mortel sans tiers. Ce pourcentage est supérieur de 2,4 points par rapport à la moyenne des départements multipolaires.

Enjeu «jeunes»



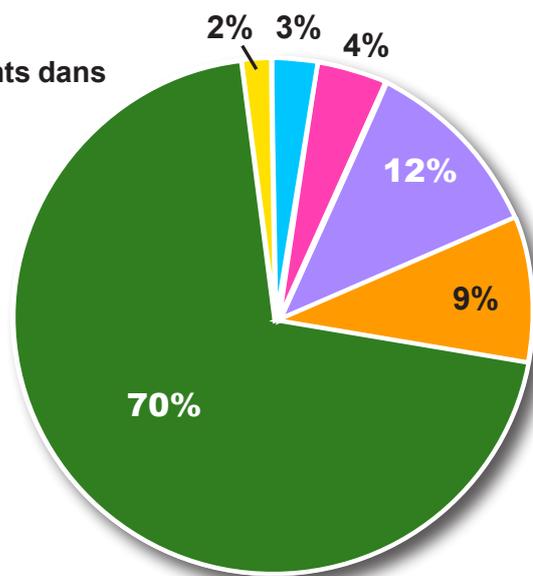


Constat des accidents sur le département de la Meurthe-et-Moselle

ACCIDENTS ET TYPE DE VÉHICULES TRANCHE 18/24 ans PÉRIODE 2008 - 2012

Les VL et cyclos représentent 82 % des accidents dans la tranche d'âge des 18/24 ans.

- vélo
- cyclo
- moto
- VL
- PL
- divers



Les 18/24 ans figurant en tant que conducteurs responsables sont impliqués dans 679 accidents qui ont engendrés 42 décès.

Cette tranche d'âge représente 24 % de la population meurthe-et-mosellane.



Le continuum éducatif, avec l'obligation d'attestations réglementaires comme l'APER, l'ASSR1 et l'ASRR2, permet d'obtenir un socle minimum de connaissances en matière d'éducation routière pour l'ensemble des jeunes au cours de leur scolarité.



Ce dispositif doit être associé à d'autres actions de sécurité routière en lien avec l'Éducation Nationale afin de pouvoir lancer un programme de sensibilisation sur la département.

Par ailleurs, il est important de sensibiliser les auto-écoles pour aller au-delà de l'enseignement du permis de conduire, notamment sur des situations avec des risques particuliers.

Enjeu «seniors»



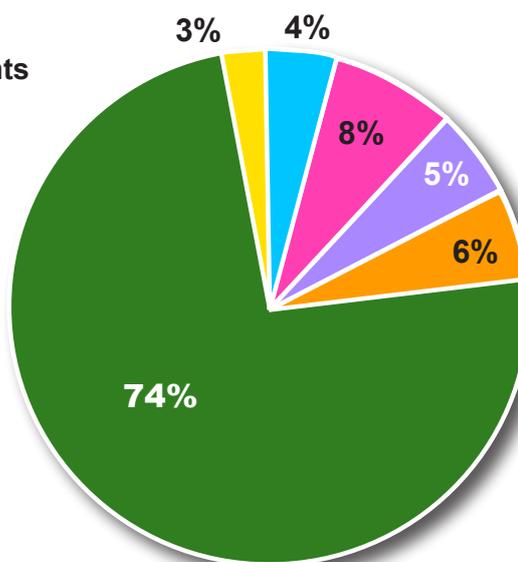


Constat des accidents sur le département de la Meurthe-et-Moselle

ACCIDENTS ET TYPE DE VÉHICULES TRANCHE +65 ans PÉRIODE 2008 - 2012

Les VL sont impliqués dans 74% des accidents concernant la tranche d'âge des +65 ans .

- vélo
- cyclo
- moto
- VL
- PL
- divers



Avec la modification du mode de déplacement de cette tranche d'âge, on constate une augmentation des personnes décédées au niveau des piétons avec pour 2012 huit personnes décédées.

ENFANTS ET SENIORS LES PERSONNES LES PLUS VULNERABLES

**PRÈS DE 50%
DES PIÉTONS
TUÉS DANS DES
ACCIDENTS
DE LA ROUTE
SONT ÂGÉS
DE 65 ANS
ET PLUS.**



Les séniors représentent les premières victimes des accidents de la route parmi les piétons. Avec l'âge, le champ de vision rétrécit, l'acuité visuelle s'affaiblit, la qualité de l'audition diminue ainsi que les réflexes. Les conséquences d'une blessure sont plus importantes pour une personne âgée tant sur le plan physique et médical que sur le plan social (dépendance, besoin d'aide à domicile...).



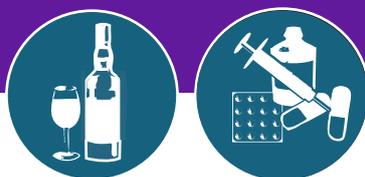
Entre 2005 et 2020, la population meurthe-et-mosellane continue de vieillir : une personne sur quatre aurait plus de 60 ans à l'horizon 2020.

Ce vieillissement, surtout pour les personnes âgées de plus de 85 ans, alimente la croissance de près de 12% du nombre de personnes potentiellement dépendantes sur la période.

En parallèle, afin d'apporter une sensibilisation pertinente, il est important de s'associer avec le monde de la santé afin de prendre en compte la diminution des réflexes, la baisse de la vue, la prise de médicaments et tout ce qui touche de près ou de loin à la personne âgée.

Source : insee

Enjeu «addictions»



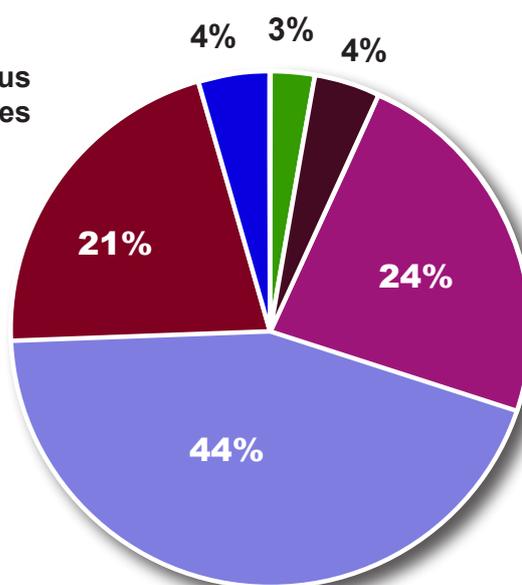


Constat de la problématique «addictions» dans le département de la Meurthe-et-Moselle

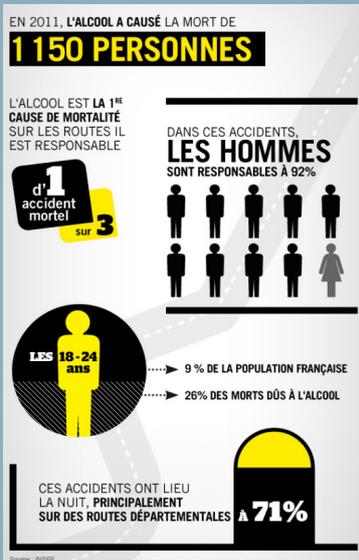
DÉPASSEMENT LÉGAL D'ALCOOLÉMIE PAR TRANCHES D'ÂGES PÉRIODE 2008 - 2012

Les 18/24 ans et les 25/44 ans sont les plus gravement touchés dans les accidents avec des taux d'alcool positifs (68%)

- 0 /14 ans
- 15 /17 ans
- 18 /24 ans
- 25 /44 ans
- 45 /64 ans
- + 65 ans



La problématique liée aux stupéfiants semble progresser. Cependant le nombre de dépistages est encore insuffisant pour avoir des statistiques fiables.



Les forces de police et de gendarmerie pratiquent des dépistages systématiques d'absorption de substances ou plantes classées comme stupéfiants sur tout conducteur impliqué :

- dans un homicide involontaire ;
- dans un accident corporel lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que la personne impliquée conduisait après avoir fait usage de produits stupéfiants.

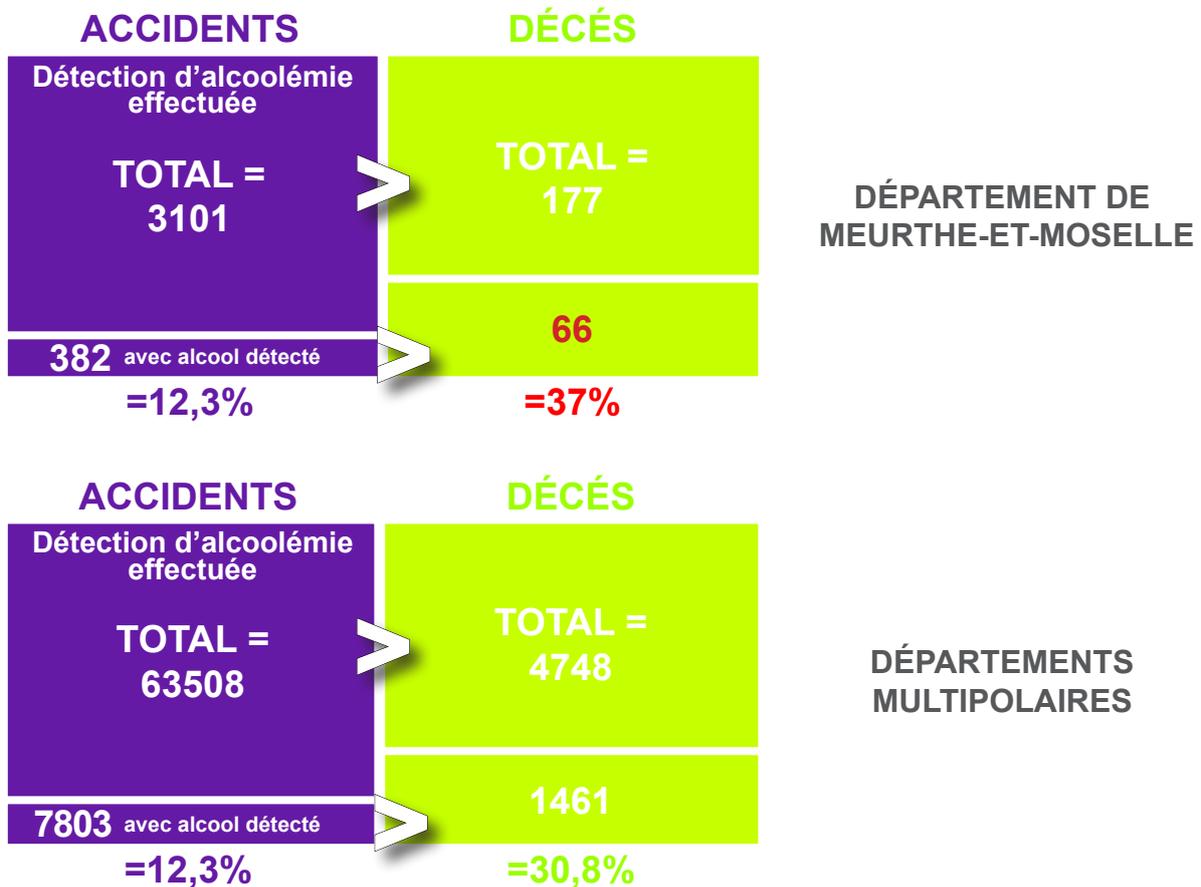
Ce dépistage peut également intervenir :

- en cas d'accident matériel de la circulation,
- lorsque le conducteur d'un véhicule est l'auteur présumé d'une infraction au code de la route punie d'une peine de suspension du permis de conduire ou qu'il s'est rendu coupable d'une infraction à la vitesse, au port de la ceinture de sécurité ou du casque.





ALCOOL ET ACCIDENTS MORTELS PÉRIODE 2008 - 2012



L'alcool est responsable de 37 % des accidents mortels.
Ce pourcentage est supérieur de 6,2 points par rapport à la moyenne des départements multipolaires.

Suite au dernier DGO, la lutte contre la conduite sous l'emprise de stupéfiants ou de l'alcool doit s'inscrire dans une démarche globale de santé publique.

Tous les moyens doivent converger vers un message commun.

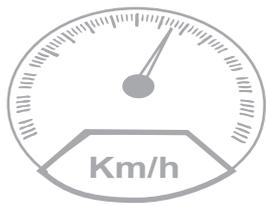
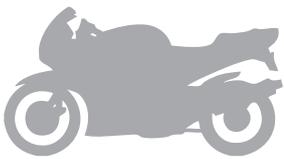
Ainsi, l'accent doit être mis sur les actions de prévention en amont, tout particulièrement dans les établissements scolaires mais aussi en impliquant et responsabilisant les parents, les élus et les organisateurs de soirées.

L'éducation par les « pairs » est le moyen le plus efficace pour atteindre les objectifs.



samco CELUI QUI CONDUIT, C'EST CELUI QUI NE BOIT PAS.





Les orientations d'actions



Les orientations retenues auront pour objectif d'améliorer la sécurité routière dans le champ des cinq enjeux définis précédemment : les deux roues, la vitesse, les jeunes, les addictions et les seniors.

Ces orientations seront déclinées annuellement en actions à travers le plan départemental des actions de sécurité routière (PDASR) et seront évaluées chaque année.



Les orientations

	PLANIFICATION	PARTENAIRES
<p>Formation</p> <ul style="list-style-type: none"> > Favoriser les stages post permis > Renforcer le rôle des chargés de mission 2RM en lien avec les associations pour avoir un discours commun <p>Éducation</p> <ul style="list-style-type: none"> > Sensibiliser et former des référents locaux pour diffuser des messages de prévention > Impliquer les établissements scolaires dans le cadre du programme ASSR > Sensibiliser les plus jeunes au respect des aménagements proposés lors des actions SR ou ASSR 1 et 2 > Impliquer les parents dans la sensibilisation > Sensibiliser au partage de la route, cohabitation entre usagers <p>Infrastructure</p> <ul style="list-style-type: none"> > Mettre en conformité les dispositifs de sécurité (écrans moto) > Développer les itinéraires cyclables et assurer une continuité <p>Contrôle-sanction</p> <ul style="list-style-type: none"> > Renforcer les contrôles sur les cyclistes (comportement, équipements...) > Mettre en place des radars en éloignement > Mettre en place des campagnes de prévention spécifiques deux-roues (équipements, homologation plaques, pots d'échappement...) 	Long terme	Auto-écoles, FFMC, ER
	Court terme	Etat
	Long terme	AMF, Etat, CL
	Moyen terme	Éducation nationale
	Moyen terme	Éducation nationale, parents, associations, assureurs
	Moyen terme	Parents
	Moyen terme	Gestionnaires de voiries (CUGN, CG, collectivités...), associations, SDIS
	Long terme	Gestionnaires de voirie
	Long terme	FO
	Moyen terme	Etat
	Moyen terme	Etat, FO, assureurs, équipementiers



Les orientations

	PLANIFICATION	PARTENAIRES
<p>Formation</p> <ul style="list-style-type: none"> > Valoriser la pratique de l'éco-conduite > Améliorer les stages de récupérations de points pour avoir une meilleure sensibilisation et éviter les récidives. > Développer un réseau de correspondants SR dans chaque commune pour diffuser les messages SR > Inciter les entreprises à réfléchir sur les pratiques de déplacement 	<p>Long terme</p> <p>Court terme</p> <p>Moyen terme</p> <p>Moyen terme</p>	<p>Administrations, auto-écoles</p> <p>ACL, Prévention Routière...</p> <p>ADM</p> <p>CARSAT, FDBTP, AFT IFTIM,...</p>
<p>Éducation</p> <ul style="list-style-type: none"> > Poursuivre les interventions en milieu scolaire (primaire, secondaire et enseignement supérieur) > Sensibiliser à la problématique vitesse des cyclos dans le secondaire 	<p>Long terme</p> <p>Long terme</p>	<p>Education nationale</p> <p>EN, FO</p>
<p>Infrastructure</p> <ul style="list-style-type: none"> > Valoriser les opérations exemplaires de l'infrastructure via les correspondants SR > Rendre compatible l'infrastructure avec les limitations proposées (zones «30», de rencontre...) 	<p>Moyen terme</p> <p>Long terme</p>	<p>CUGN, CAUE, communes</p> <p>CUGN, CAUE, communes</p>
<p>Contrôle-sanction</p> <ul style="list-style-type: none"> > Coordonner les contrôles avec les forces de l'ordre > Implication de la justice pour monter des programmes d'alternative à la sanction 	<p>Court terme</p> <p>Moyen terme</p>	<p>Forces de l'ordre</p> <p>Procureur de la République</p>



Les orientations

	PLANIFICATION	PARTENAIRES
<p>Formation</p> <ul style="list-style-type: none"> > Sensibiliser les associations d'étudiants aux risques lors des soirées > Promouvoir le « Label vie » afin de mobiliser les jeunes > Poursuivre les actions engagées par l'ER avec les auto-écoles (études) > Enseigner la pratique du vélo pour responsabiliser et adapter les comportements vertueux > Mettre à disposition des acteurs des méthodes et des ressources pour agir 	<p>Court terme</p> <p>Moyen terme</p> <p>Long terme</p> <p>Long terme</p> <p>Court terme</p>	<p>MGEL, Université Lorraine</p> <p>Coordination SR, EN</p> <p>ER, auto-écoles, DSCR</p> <p>Éducation nationale, USEP</p> <p>IREPS</p>
<p>Éducation</p> <ul style="list-style-type: none"> > Sensibiliser les jeunes sur : l'alcool, les stupéfiants, le respect, la santé > Cibler les CFA (bâtiment, agricole, automobile) et les contrats de professionnalisation > Impliquer les parents avec le continuum éducatif pour les responsabiliser 	<p>Court terme</p> <p>Moyen terme</p> <p>Moyen terme</p>	<p>Éducation nationale, infirmières scolaires, CESC, FO</p> <p>Éducation nationale, chambres de commerce, d'industrie, d'artisanat, Université de Lorraine</p> <p>Education nationale, parents d'élèves, auto-écoles</p>
<p>Transport</p> <ul style="list-style-type: none"> > Favoriser l'usage des transports en commun > Développer les actions d'évacuation des bus 	<p>Long terme</p> <p>Moyen terme</p>	<p>Autorités organisatrices des transports</p> <p>EN, ANATEEP</p>
<p>Contrôle-sanction</p> <ul style="list-style-type: none"> > Contrôler les cyclos à la sortie des établissements (débridage, équipements...) > Veiller aux sorties des rassemblements festifs 	<p>Moyen terme</p> <p>Moyen terme</p>	<p>EN, FO</p> <p>Procureur, FO</p>



Les orientations

	PLANIFICATION	PARTENAIRES
Formation > Encourager les actions de remise à niveau du Code de la route > Sensibiliser à la SR en lien avec les enjeux de santé (prendre en compte le vieillissement...)	Court terme Moyen terme	IPCSR, ACL, IDSR, Prévention Routière Coordination SR, IREPS, médecins, infirmières, partenaires SR
Transport > Favoriser l'usage des transports en commun (diminution des risques, éco-citoyen..)	Moyen terme	Autorités organisatrices des transports, villes, CCAS



Les orientations

	PLANIFICATION	PARTENAIRES
<p>Formation</p> <ul style="list-style-type: none"> > Promouvoir le principe du pot sans alcool > Promouvoir le principe du conducteur sobre (SAM) > Responsabiliser les organisateurs de fêtes (rappel à la loi..) > Promouvoir la mise en place de bornes éthylo-tests 	<p>Moyen terme</p> <p>Long terme</p> <p>Moyen terme</p> <p>Long terme</p>	<p>Administrations, entreprises</p> <p>MGEL, ANPAA, Prévention routière, Prévention MAIF</p> <p>Université lorraine, MGEL, ANPAA</p> <p>AMF, établissements de nuit</p>
<p>Éducation</p> <ul style="list-style-type: none"> > Sensibiliser et former des référents locaux sur l'alcool, les stupéfiants, la santé (étudiants, associations, élus...) > Impliquer et responsabiliser les parents sur les pratiques des jeunes 	<p>Long terme</p> <p>Long terme</p>	<p>ANPAA, BPDJ, CG, SPIP, MILDT, ADM</p> <p>BPDJ, FRAD</p>
<p>Transport</p> <ul style="list-style-type: none"> > Favoriser l'usage des transports en commun 	<p>Long terme</p>	<p>Autorités organisatrices des transports, CUGN</p>
<p>Contrôle-sanction</p> <ul style="list-style-type: none"> > Renforcer les contrôles > Informer sur les différents contrôles 	<p>Court terme</p> <p>Court terme</p>	<p>FO</p> <p>SICOM, FO</p>



Suivi et évaluation du D.G.O

Chaque année, l'élaboration du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) se fera en cohérence avec les orientations qui ont été définies dans le DGO 2013-2017.

Un appel à projets sera diffusé en fin d'année et reprendra les enjeux et orientations d'actions qui ont été établis avec l'ensemble des partenaires.

Les projets qui ont été déposés l'année «n-1» et qui voudront être reconduit l'année «n» devront avoir été évalués par les porteurs du projet afin de connaître l'impact de l'action et de vérifier si les objectifs fixés par le D.G.O ont été atteints.

Tous les projets seront étudiés lors d'un comité de sélection en début d'année. Ce comité sera constitué du chef de projet sécurité routière, du coordinateur sécurité routière, du procureur de la république, du service départemental de l'éducation nationale, des forces de l'ordre (gendarmerie, police, crs), du service départemental d'incendie et de secours, de l'association des maires, d'un représentant des IDSR et du responsable de la MILDT.

Les projets qui auront été retenus se verront attribuer un arrêté de subvention.

Avant de relancer un PDASR, un comité de pilotage se réunira pour faire un bilan de l'année écoulée et proposera, si besoin, de nouvelles orientations.

Remerciements

Nos chaleureux remerciements vont vers tous les membres des groupes de travail, pour leur mobilisation et leur forte collaboration, qui ont permis l'élaboration de ce document.

M. FAGOT Sébastien	DDT - Coordinateur
Mme JURION Astrid	DDT - ODSR
M. PARISSÉ Gilles	DDT - CM2RM
M. REBOUCHÉ Patrice	DDT
Mm SIEFFER Nicole	DDT - Déléguée à l'Éducation routière
Cne BARION Charles	CRS ALA
Major BASTIEN Jean-Marie	CRS ALA
Ltn DUCOUDARD Jean-Michel	Gendarmerie de Meurthe-et-Moselle
Adj chef SCHMITT Francis	BPDJ
Adj WEINGARTNER Pierre	BPDJ
Cdt THILL Claude	Police Nationale Nancy
Major BARBIER Christophe	Police Nationale Nancy
M. Laurent Graillet	Police Nationale Nancy (FRAD)
Major MOUROT Joël	SDIS
Mme OSBERY Aline	IREPS Lorraine
Mme DODANE Christine	DSDEN
M. HURARD Alain	Rectorat
M. SAINT REMY Nicolas	USEP
M. GUILMART Didier	CG 54
M. GELLENONCOURT Laurent	CG 54
M. GAIRE Pascal	CUGN
Mme KNEPPERT Mylène	ADM
Mme ADLOFF Laurence	MSA Lorraine
M. HORY Denis	IDSR (enjeu jeunes)
Mme CHAUFOURNIER Brigitte	IDSR (enjeu addictions)
M. COLLOT Charles	IDSR (enjeu seniors)
M. THOMARDEL Philippe	A.C.L.
M. WOLF Pascal	FFMC/AFDM
M. BELLUSSI Benoît	MACIF Prévention
M. BLANCHOMET Pierre	MACIF Prévention
M. FERRY Jean-Luc	ANPAA 54
Mme MONNIER Eléonore	ANPAA 54
Mme GONZALES Émilie	MGEL
Mme JOURDAN Lucie	MGEL
M. DUFOUR Michel	Prévention MAIF
M. IUNG Claude	Prévention Routière

Glossaire

ACL :	Automobile Club Lorrain
ADM :	Association Départementale des Maires
AFDM :	Association pour la Formation Des Motards
AMF :	Association des Maires de France
ANATEEP :	Association Nationale pour les Transports Éducatifs de l'Enseignement Public
ANPAA :	Association Nationale de Prévention de l'Alcoolémie et des Addictions
ASSR :	Attestation Scolaire de Sécurité Routière
BPDJ :	Brigade de Prévention de la Délinquance Juvénile
CARSAT :	Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail
CAUE :	Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement
CCAS :	Centre Communal d'Action Sociale
CG :	Conseil Général
CUGN :	Communauté Urbaine du Grand Nancy
DSDEN :	Direction des Services Départementaux de l'Éducation Nationale
EN :	Éducation Nationale
FDBTP :	Fédération Départementale du Bâtiment et des Travaux Publics
FFMC :	Fédération Française des Motards en Colère
FO :	Forces de l'Ordre
FRAD :	Formateur Relais Anti-Drogue
IPCSR :	Inspecteur du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière
IREPS :	Instance Régionale d'Éducation et de Promotion de la Santé
MACIF :	Mutuelle Assurance des Commerçants et Industriels de France
MAIF :	Mutuelle d'Assurance des Instituteurs de France
MGEL :	Mutuelle Générale des Étudiants de L'est
MILDT :	Mission Interministérielle de Lutte contre la Drogue et la Toxicomanie
MSA :	Mutualité Sociale Agricole
PR :	Prévention Routière
SDIS :	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SICOM :	Service Interministériel de la Communication
SPIP :	Service Pénitentiaire d'Insertion et de Probation

Accident corporel :

Un accident corporel (mortel ou non mortel) de la circulation routière :

- implique au moins une victime,
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule routier.

Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation (BAAC) :

Fiche établie par les forces de l'ordre recensant, à des fins statistiques, les caractéristiques détaillées des accidents corporels constatés.

Blessé hospitalisé :

Victime admise comme patient dans un hôpital plus de 24 heures.

Blessé léger :

Victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisées ou admises comme patients à l'hôpital moins de 24 heures.

CONCERTO :

Logiciel permettant une analyse de l'accidentologie (indicateurs de sécurité, tableaux croisés, cartes géographiques thématiques...)

Document Général d'Orientations (DGO) :

Outil politique de programmation et de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

Intervenant Départemental de Sécurité Routière (IDSR) :

Il est nommé par le Préfet et reçoit, à ce titre, un arrêté de nomination. Il réalise des actions de prévention proposées par la Préfecture et les collectivités territoriales en fonction des enjeux du DGO et promeut, à ce titre, la politique locale de sécurité routière.

Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) :

Le PDASR constitue la déclinaison, en termes d'actions, des enjeux nationaux et locaux définis dans le DGO.

Tué :

Victime décédée sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.

Les signataires

Le document général d'orientation (DGO) 2014-2018 est signé
le 26 février 2014, en préfecture de Meurthe-et-Moselle.

Le préfet
de Meurthe-et-Moselle



M. Raphaël BARTOLT

Le président du
CG 54



M. Michel DINET

Le président de la
CUGN



M. André ROSSINOT

La présidente de
l'ADM de Meurthe-et-Moselle



Mme. Rose-Marie FALQUE

La directrice de la
CARSAT NORD-EST



Mme. Anne-Frédérique
SIMS-LAGADEC

Le président de la
FDBTP 54



M. Daniel CERUTTI

Le président de
l'ACL



M. Daniel DENNINGER

La présidente de
l'IREPS LORRAINE



Dr. Jeanne MEYER

Le président de
l'ANPAA 54



Prof. François PAILLE

Le directeur général de la
MGEL 54



M. Gérard REY

Le coordonnateur départemental
de la FFMC 54



M. François VUITTON

Le président de
l'ANATEEP 54



M. Jean-Pierre BALBERDE

Le directeur de la
PR 54



M. Daniel FREIDINGER

La responsable service
prévention de la
MACIF PREVENTION



Mme. Elisabeth
CHICHE-RIVIERE

Le président de la
MAIF PREVENTION 54



M. Michel FRIOT

Le directeur de la santé et
des territoires de la
MSA LORRAINE



M. Jean-louis DEUTSCHER



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

