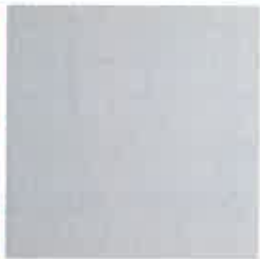




DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS 2018-2022



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Sommaire

1 - Le mot du préfet.....	5
2 - Organisation de la sécurité routière au niveau local.....	6
3 - 45 ans de sécurité routière.....	7
4 - Les caractéristiques générales du département de la Meurthe-et-Moselle.....	8
4.1. Territoire et population.....	8
4.2. Parc automobile.....	8
4.3. Réseaux routiers.....	8
4.4. Accidentalité – La Meurthe-et-Moselle en France.....	8
4.5. Classement des départements.....	9
5 - Bilan du DGO 2014-2018.....	10
6 - Le DGO 2018-2022.....	11
6.1. Objectifs.....	11
6.2. Contexte.....	11
6.3. Principe d'élaboration du D.G.O.....	12
6.4. Démarche d'élaboration.....	13
6.5. Liste des enjeux.....	14
.....	14
6.6. Liste et composition des 3 groupes de travail.....	14
.....	14
7 - Bilan et évolution de l'accidentologie 2009-2016.....	15
7.1. Évolution en France et en Meurthe-et-Moselle, de 2009 à 2016.....	15
7.2. Les trois grands facteurs d'accidents.....	16
7.3. Répartition des tués par classes d'âges (2009-2016).....	16
7.4. Répartition des tués par modes de transports (2009-2016).....	16
8 - Définition des champs d'actions.....	17
8.1. Les champs d'actions retenus.....	17
8.2. Justification des 3 champs d'actions maintenus.....	18
8.2.1 Formation, Prévention, Information.....	18
8.2.2 Infrastructure.....	18
8.2.3 Contrôle-sanction.....	18
8.3. Justification des 2 nouveaux champs d'actions.....	19
8.3.1 Vivre ensemble dans l'espace public.....	19
8.3.2 Prise de conscience de ses limites, de sa vulnérabilité.....	20
9 - Les enjeux et leurs orientations d'actions.....	21
9.1. Rappels, organisation du document.....	21
9.2. Les risques professionnels.....	22



9.3. Les « distracteurs ».....	24
9.4. L'alcool.....	26
9.5. Les stupéfiants.....	28
9.6. La vitesse.....	30
9.7. Les jeunes.....	32
9.8. Les seniors.....	34
9.9. Les deux-roues.....	36
9.10. Les piétons.....	40
10 - Suivi et évaluation du D.G.O.....	42
11 - Remerciements.....	43
12 - Glossaire.....	45
12.1. Sigles.....	45
12.2. Termes.....	46
13 - Signataires.....	47





1 - Le mot du préfet

L'implication constante de l'État, du ministère public, des collectivités locales, des assureurs, des entreprises, des gestionnaires de voiries et des associations de lutte contre l'insécurité routière ont permis en quarante-cinq ans de diviser par sept le nombre de tués sur nos routes.

On peut certes se féliciter de cet incontestable succès collectif, mais on ne peut en aucun cas s'en contenter, et ce pour au moins deux raisons :

- La route reste la première cause de mort violente en France. Cette situation est moralement et socialement inacceptable. On doit et on peut faire mieux. Les progrès réalisés ces 45 dernières années dans notre département le démontrent (1972 : 215 morts / 2017 : 33 morts).
- L'accidentalité aujourd'hui ne diminue plus, voire augmente à nouveau. En Meurthe-et-Moselle, depuis 2002, le nombre de tués chaque année oscille entre 30 et 40.

La lutte contre l'insécurité routière est donc un combat qui reste à mener. Il doit être engagé en mobilisant l'ensemble des forces vives de notre département sur la base d'un diagnostic partagé et actualisé, autour d'orientations d'actions décidées collégialement.

Cet engagement, depuis 1993, est formalisé par le DGO (Document Général d'Orientations) qui définit, au niveau de chaque département, les orientations de la politique locale de sécurité routière pour une période de quatre ans. C'est un outil de programmation mais également de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

En conséquence, afin de tenir compte de l'évolution des enjeux de notre département en matière de sécurité routière et pour donner une nouvelle impulsion à cette lutte contre l'insécurité routière en Meurthe-et-Moselle, j'ai demandé à mes services, dès mon arrivée en décembre 2017, de procéder à l'actualisation du DGO en recommandant de favoriser une large participation des acteurs locaux.

Le nouveau DGO, établi pour la période 2018-2022, est donc un outil partagé qui doit nous permettre d'agir de manière concertée à travers une démarche partenariale pour, in-fine, diminuer l'accidentalité routière en Meurthe-et-Moselle.

Le Préfet,

Éric FREYSSELINARD



2 - 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 mission, le chef de projet sécurité routière s'appuie sur :



- La coordination sécurité routière qui, avec les agents de l'unité Sécurité Routière de la Direction Départementale des Territoires, 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'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière en charge du suivi de l'accidentalité
- Un chargé de mission deux-roues motorisés (CM2RM)
- Une vingtaine d'Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR)

Le chef de projet travaille en collaboration avec :

- Le ministère public
- La Direction Départementale de la Sécurité Publique (DDSP)
- Le Groupement de Gendarmerie Départementale de Meurthe-et-Moselle (GGD54)
- La Compagnie Républicaine de Sécurité Autoroutière Lorraine Alsace (CRS ALA)

La politique de sécurité routière au niveau local est également portée par :

- Les collectivités locales (Conseil départemental, métropole, communes, gestionnaires de voiries)
- Des associations
- L'Éducation nationale
- Des services de secours et de santé
- Des entreprises
- Des assureurs
- ...



3 - 45 ans de sécurité routière

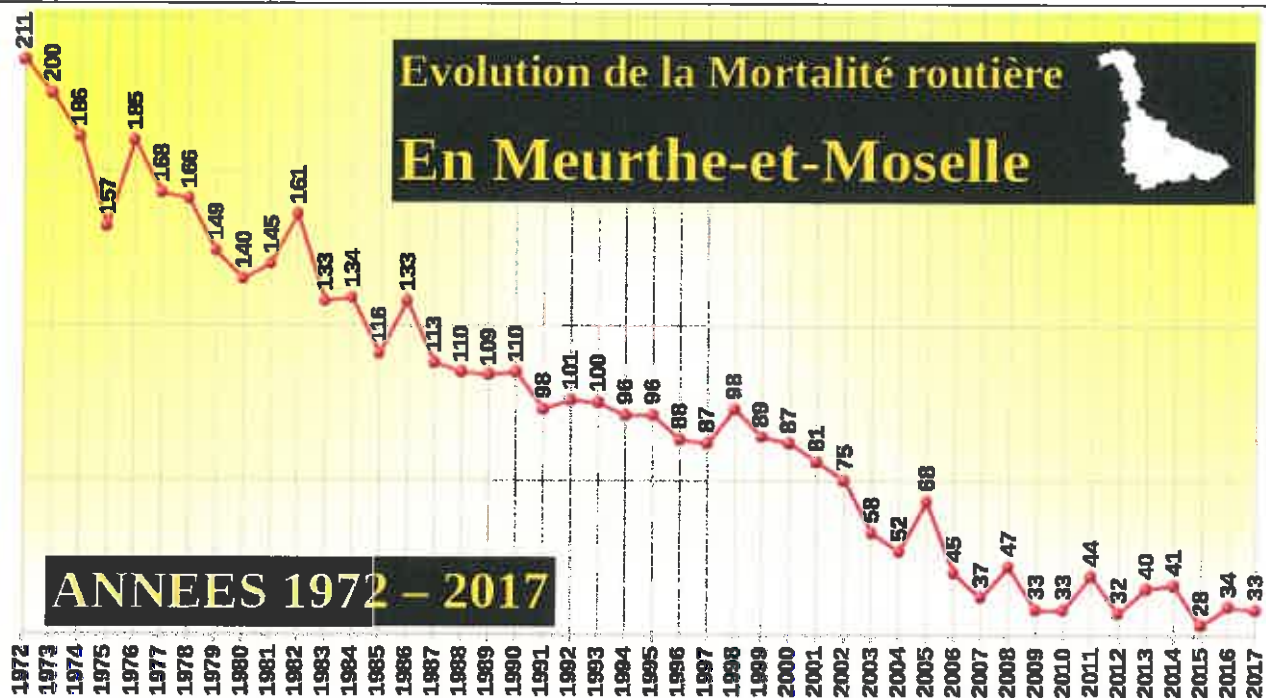


1972 est une année charnière dans l'histoire de la sécurité routière en France :

- 18 034 morts sur nos routes, la plus forte mortalité jamais atteinte,
- Une prise de conscience de l'État qui, à partir de 1973, prendra toute une série de mesures pour diminuer l'accidentalité.

Depuis 1973, l'engagement de tous les gouvernements pour lutter contre l'insécurité routière sera constant. Il permettra de réduire de manière considérable le nombre de tués en métropole :

- 1972 : 18 034 morts
- 2017 : 3 456 morts

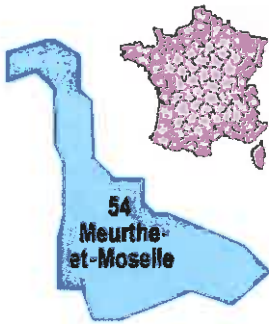


Quelques mesures phares :

- 1973 : Port de la ceinture obligatoire / Port du casque obligatoire
- 1974 : Abaissement des limitations de vitesse (90 km/h sur les routes bidirectionnelles, 110 km/h sur les voies express à 2x2 voies, 130 km/h sur les autoroutes)
- 1983 : Baisse du taux maximum d'alcool autorisé
- 1990 : Limitation de la vitesse autorisée à 50 km/h en agglomération
- 1992 : Mise en place du permis à points
- 1999 : Délit de grande vitesse
- 2003 : Déploiement des premiers radars automatiques



4 - Les caractéristiques générales du département de la Meurthe-et-Moselle



4.1. Territoire et population

- La Meurthe-et-Moselle fait partie de la région Grand Est.
- Le département a une superficie de 5 246 km².
- Il compte 732 153 habitants en 2014 dont 104 321 pour la métropole nancéienne.
- La densité moyenne est de 140 habitants/km² (104 habitants/km² pour la France)

4.2. Parc automobile

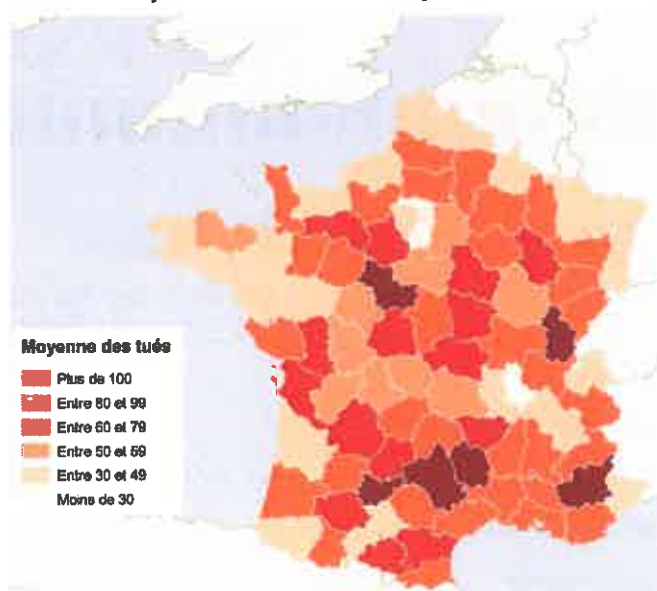
- Le parc des voitures particulières est estimé à 373 422 véhicules au 1^{er} janvier 2017. (32,5 millions de véhicules en France métropolitaine)

4.3. Réseaux routiers

- 132 km d'autoroutes non concédées
- 130 km de routes nationales
- 3 286 km de routes départementales
- 4 600 km de voies communales

4.4. Accidentalité – La Meurthe-et-Moselle en France

Moyenne des tués 2013-2017 par million d'habitants



La Meurthe-et-Moselle est classée parmi la famille des départements « multipolaires * » au même titre que le Bas-Rhin, le Haut-Rhin, la Moselle, la Marne, la Somme... Il convient donc de comparer les résultats obtenus à ceux de ces départements.

À la lecture de la carte des tués, entre 2013 et 2017, la Meurthe-et-Moselle obtient des résultats :

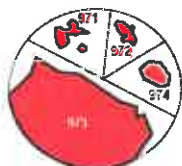
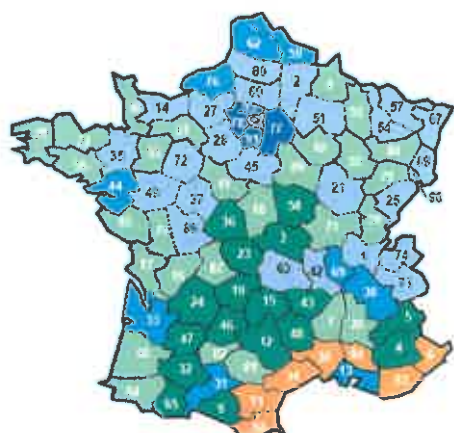
- sensiblement équivalents à ceux de ses voisins (Moselle, Bas-Rhin et Haut-Rhin)
- meilleurs que ceux d'autres départements dont les infrastructures routières et la sociologie sont équivalentes, tels que les départements bourguignons, la Marne, la Somme.

* Les départements sont classés en 9 familles selon leur profil, voir paragraphe 4.5. Le département de Meurthe-et-Moselle est classé dans la famille 8, celle des départements multipolaires.



4.5. Classement des départements

↓ LES 9 FAMILLES DE DÉPARTEMENTS SELON LEUR PROFIL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



- Paris - famille 1
- Départements de la petite couronne - famille 2
- Départements de la grande couronne - famille 3
- Départements d'outre-mer - famille 4
- Départements à métropoles - famille 5
- Départements méditerranéens - famille 6
- Départements ruraux peu denses - famille 7
- Départements multipolaires - famille 8
- Départements de transition - famille 9

- **La famille 1** est constituée du département parisien.
- **La famille 2** est constituée des trois départements de la petite couronne parisienne qui se distinguent du reste de la métropole française par leur complète urbanisation, l'intensité de la circulation sur leur réseau routier, malgré un taux d'équipement des ménages en automobiles très inférieur au reste de la France, permis par une offre de transports alternative conséquente.
- **La famille 3** accueille les départements de la grande couronne parisienne, dont la population habite essentiellement en zone urbaine et dont le réseau connaît une forte intensité de circulation incluant un trafic de transit en raison de son appartenance au bassin d'emploi de l'agglomération parisienne.
- **La famille 4** contient les départements d'outre-mer.
- **La famille 5** est caractérisée par des départements à dominante urbaine organisés autour d'une grande agglomération, accueillant une population assez dense et plutôt jeune en moyenne grâce à leurs universités et au dynamisme de leur économie.
- **La famille 6** s'étale le long du littoral méditerranéen, exception faite des Bouches-du-Rhône, où la spécificité météorologique très ensoleillée attire un tourisme saisonnier considérable dans une région à la fois côtière et montagnarde. La population résidente y est en moyenne plus âgée et recourt notablement à l'usage de la motocyclette.
- **La famille 7** se distingue du reste des départements par un territoire à dominante rurale et agricole en lien avec une faible densité de population globalement plus âgée. On y retrouve la plupart des départements les plus montagneux.
- **La famille 8** comprend des départements composés d'agglomérations de taille moyenne et entrecoupés de zones à dominante rurale. Portée par une population démographiquement assez équilibrée, son dynamisme économique et ses universités, elle bénéficie indirectement des flux de circulation importants entre la capitale et les grandes agglomérations françaises et européennes en accueillant quelques-uns des grands axes routiers.
- **La famille 9** présente des départements équilibrés en termes de territoires urbains et ruraux, dont le dynamisme économique est notamment basé sur l'industrie. Géographiquement situés le long du littoral atlantique ou à l'intérieur des terres, ils connaissent un tourisme de camping notable, mais une moindre mobilité sur leur réseau structurant du fait de leur éloignement des grands corridors de transit. Le taux d'équipement des ménages en automobiles y est le plus élevé et sa population est à peine plus âgée que la moyenne des départements de province.



5 - Bilan du DGO 2014-2018



En 2012, alors que le nombre de tués sur nos routes est proche de 4000, le gouvernement se fixe un objectif ambitieux :

- Passer sous la barre des 2 000 morts d'ici à 2020.

Les gouvernements successifs ont pris chacun des mesures de nature à favoriser un recul de l'insécurité routière :

- Réorientation de la stratégie en matière de contrôle automatisé,
- Réduction de la vitesse sur les routes bidirectionnelles depuis le 1^{er} juillet 2018,
- Renforcement des sanctions relatives à l'utilisation d'un téléphone portable et au refus de priorité,
- Expérimentation de la possibilité d'installer un éthylotest antidémarrage sur les véhicules de conducteurs sanctionnés pour avoir conduit sous l'emprise de l'alcool.

En 2017, cinq ans plus tard, le nombre de tués a été ramené en Métropole à 3 456. L'objectif fixé pour 2020 ne sera donc probablement pas atteint. Partout en France, malgré les résultats spectaculaires obtenus depuis 1972, on constate que réduire la mortalité est aujourd'hui devenu beaucoup plus difficile.

En Meurthe-et-Moselle, cette situation est attestée par les chiffres de l'accidentalité des 10 dernières années (2008-2017).

ANNEES	Accidents	Tués	BLESSES	
			TOTAL	dont Hospitalisés
2008	654	47	828	330
2009	707	33	900	300
2010	696	33	876	254
2011	712	44	906	308
2012	605	32	778	234
2013	584	40	703	197
2014	636	41	805	223
2015	703	28	846	208
2016	660	34	829	203
2017	637	33	791	219

Sur cette période de 10 années, aucune tendance nette ne se dégage .

Le DGO 2018-2022 devra initier une nouvelle dynamique pour amplifier le recul de la mortalité routière en Meurthe-et-Moselle. Cela passe par une actualisation des enjeux et des orientations d'actions.



6.1. Objectifs



Le Document Général d'Orientations constitue, après analyse des caractéristiques locales de l'accidentalité, un outil de programmation qui définit les orientations d'actions à mener au niveau du département de Meurthe-et-Moselle pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents, de blessés et de tués.

6.2. Contexte



Les gouvernements qui se sont succédé depuis le début des années 2000 ont chacun pris des mesures fortes pour réduire le nombre des tués et blessés sur nos routes :

- 26 octobre 2001 : installation du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR).
- 2 octobre 2015 : réunion d'un Conseil Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) qui décidera notamment de réformer la stratégie en matière de contrôle automatisé, de baisser le taux d'alcool maximum autorisé pour les jeunes conducteurs ...
- 9 janvier 2018 : tenue d'un CISR qui prendra une série de mesures fortes telles que :
 - la réduction de la vitesse maximum autorisée sur les routes bidirectionnelles,
 - le renforcement des sanctions en cas de non-respect de la priorité due aux usagers vulnérables, d'utilisation du téléphone,
 - la modification du contenu des stages de sensibilisation à la sécurité routière permettant de récupérer des points,
 - ...

D'une manière générale, l'implication de l'État, des collectivités locales, des gestionnaires de voiries, de la société civile est incontestable et constante.

Le contexte est donc favorable à la mobilisation des citoyens et des acteurs de la vie publique pour donner une nouvelle dynamique à la lutte contre l'insécurité routière.

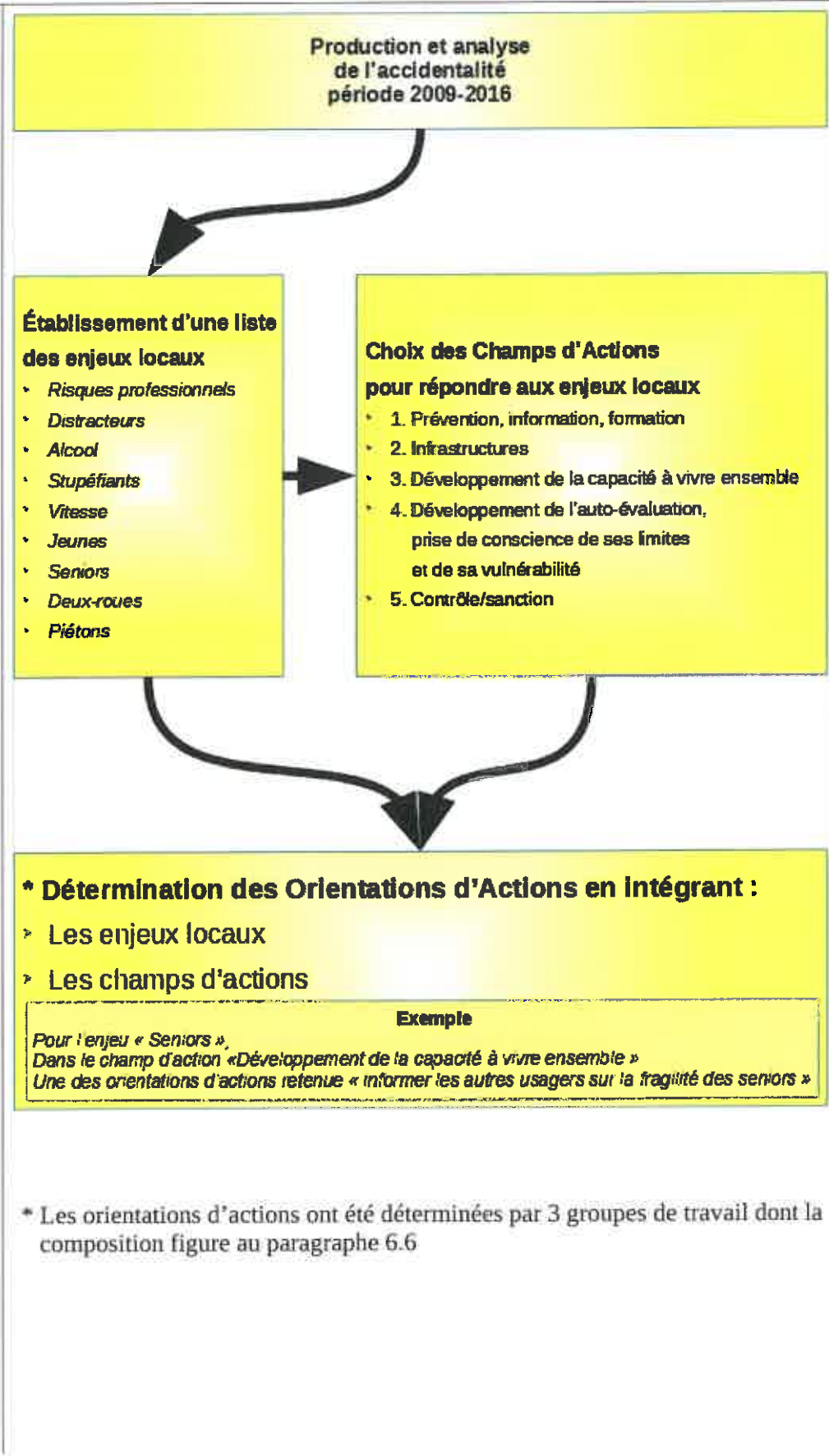
Le Premier ministre, lors de son discours du 9 janvier 2018, a rappelé que préserver la vie est un devoir. Il a exprimé sa confiance dans les mesures prises et implicitement demandé l'engagement de tous :

« ... Il est de notre devoir de prendre ces mesures. À chaque fois qu'un gouvernement a eu le courage de s'engager, les résultats ont été spectaculaires. ... Nous savons que lorsque des mesures fortes sont prises, elles ont des résultats. »

« ... Notre seul et unique objectif, je dirais même notre obsession est que plus de vies soient épargnées et sauvées chaque année sur les routes. ... C'est possible. »



6.3. Principe d'élaboration du D.G.O.



6.4. Démarche d'élaboration



Le DGO 2018-2022 est le produit d'une réflexion à laquelle ont été associés le plus largement possible les acteurs locaux de la sécurité routière. Elle s'appuie sur :

- les données de l'accidentalité de notre département,
- l'expertise des acteurs contributeurs, leur connaissance des contextes locaux.

La méthode retenue pour l'élaboration d'un document partagé avec les acteurs locaux et déclinable sur le terrain, est la suivante :

- Réunion plénière par le préfet de l'ensemble des acteurs de la sécurité routière, permettant de :
 - mobiliser les énergies et les compétences du département sur la thématique de la sécurité routière
 - présenter le bilan de l'accidentalité des 5 dernières années (2013/2017)
 - proposer les enjeux qui guideront le travail des groupes en charge de définir les orientations stratégiques pour le DGO 2018-2022
- Constitution et animation des groupes de travail qui, sur la base des enjeux, devront définir les orientations du DGO :
 - 9 enjeux ont été retenus
 - 3 groupes de travail ont été constitués

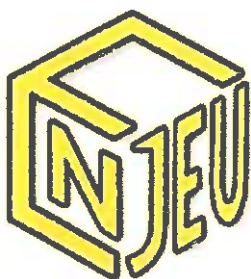
Le travail de ces groupes a permis de dégager **5 champs d'actions** :










1. Prévention, information, formation
2. Infrastructures
3. Développement de la capacité à vivre ensemble
4. Développement de l'auto-évaluation, prise de conscience de ses limites et de sa vulnérabilité
5. Contrôle/sanction

Les motifs pour lesquels ces 5 champs d'actions ont été retenus sont exposés aux paragraphes 8 et suivants.




6.5. Liste des enjeux



	Risques professionnels
	Distracteurs
	Alcool
	Stupéfiants
	Vitesse
	Jeunes
	Seniors
	Deux-roues
	Piétons

6.6. Liste et composition des 3 groupes de travail

	Risques professionnels et « distracteurs »	Prévention MAIF, Conseil départemental, ACL, association prévention routière, DDSP, GN, FFMC, EN, deux IDSR, cinq IPCSR.
	Alcool, stupéfiants, vitesse	Prévention MAIF, Conseil départemental, association des maires, ACL, IREPS, association prévention routière, DDSP, GN, CRS, FFMC, ANPAA, substitut du procureur, association croix bleue, un IDSR, deux IPCSR.
	Partage de la voirie : Jeunes, Seniors, Deux-roues, Piétons	Prévention MAIF, Conseil départemental, ACL, association prévention routière, DDSP, GN, FFMC, EN, deux IDSR, cinq IPCSR.

Lors des réunions des 3 groupes de travail :

- les participants, par sous-groupe de quatre à cinq personnes, ont répondu à des questions relatives à chacun des 9 enjeux et proposé des orientations d'actions,
- un temps a été réservé pour mettre en commun les propositions des sous-groupes et procéder à une analyse critique,
- une synthèse des propositions d'actions a été réalisée. La plupart d'entre elles a été reprise dans le DGO 2018-2022

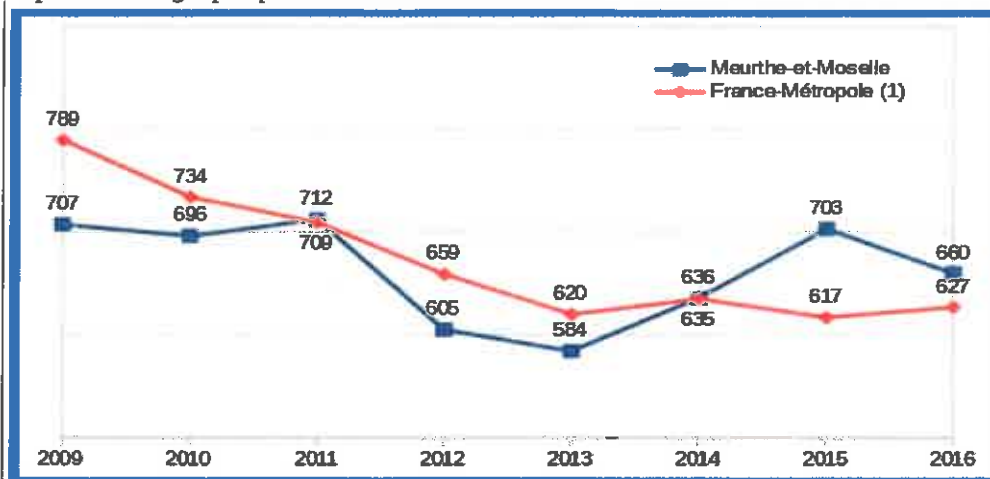
7 - Bilan et évolution de l'accidentologie 2009-2016

7.1. Évolution en France et en Meurthe-et-Moselle, de 2009 à 2016

(1) Le nombre d'accidents, tués et hospitalisés en France métropolitaine a été affecté d'un coefficient de 1,09 % qui correspond au poids démographique de la Meurthe-et-Moselle.

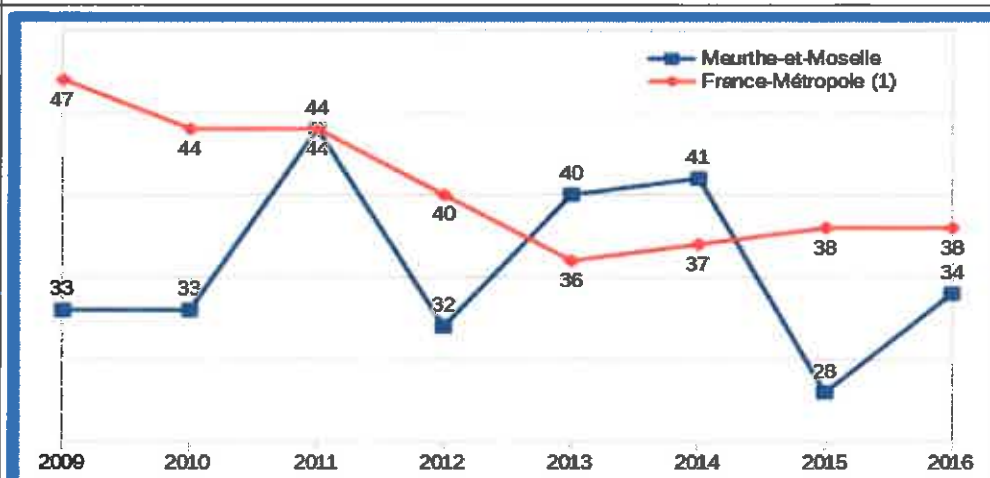
Les accidents

64 %
des accidents
EN
agglomération



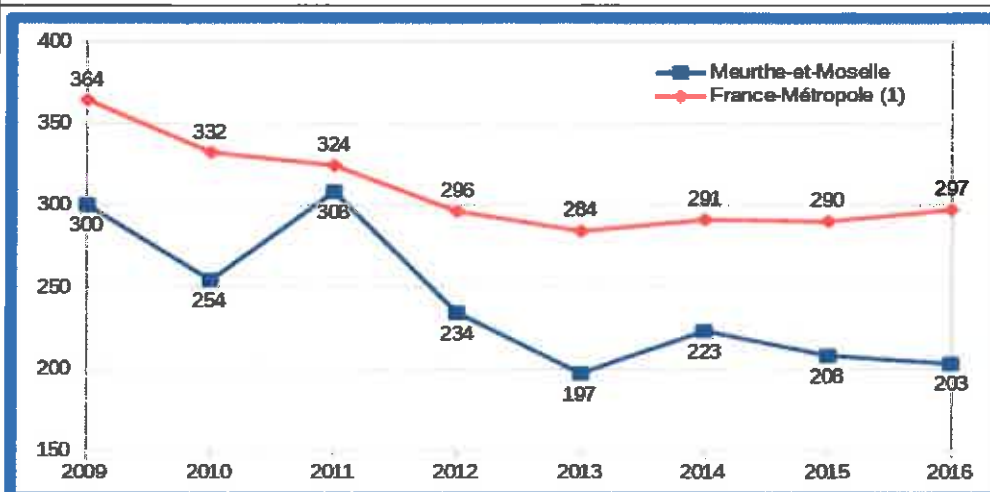
Les tués

70 %
des tués
HORS
agglomération



Les blessés hospitalisés

52 %
des hospitalisés
HORS
agglomération



7.2. Les trois grands facteurs d'accidents

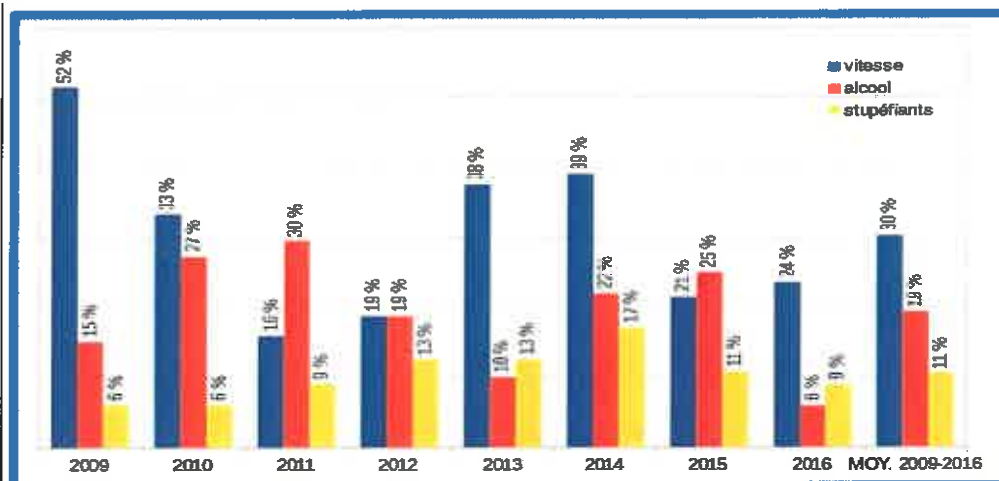
Vitesse



Alcool

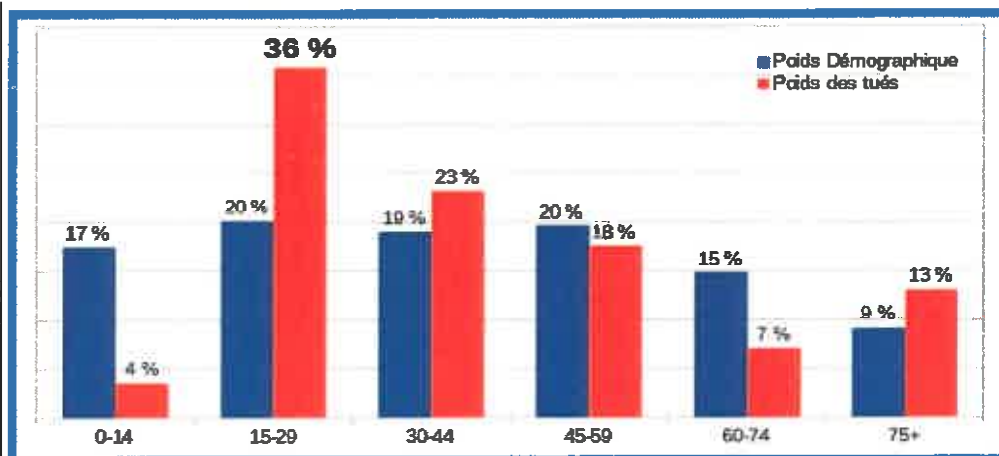
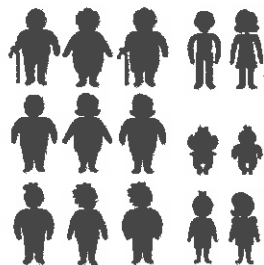


Stupéfiants



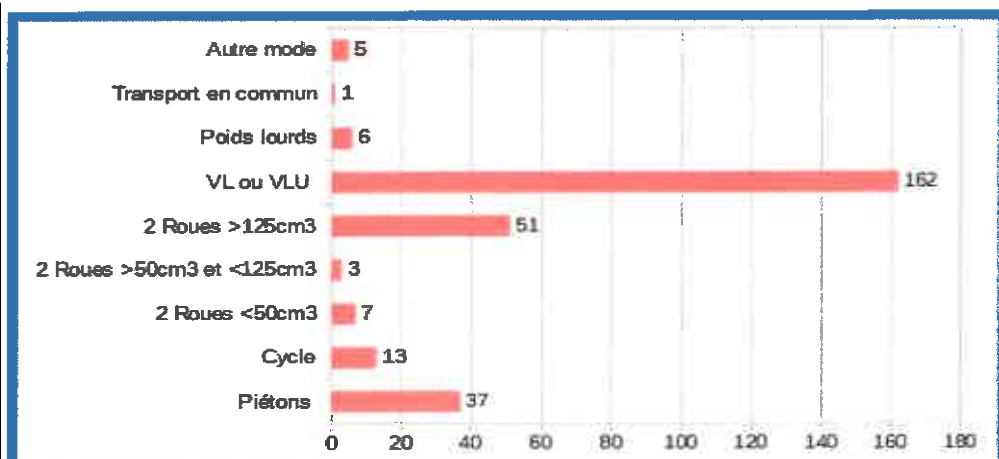
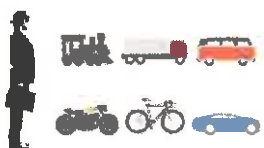
La vitesse reste le premier facteur que l'on identifie lors d'un accident mortel
Près d'1 accident sur 3 sur ces 8 dernières années

7.3. Répartition des tués par classes d'âges (2009-2016)



En Meurthe-et-Moselle, les 15-29 ans représentent 20 % de la population et 36 % des tués

7.4. Répartition des tués par modes de transports (2009-2016)



8 - Définition des champs d'actions

8.1. Les champs d'actions retenus



Les orientations du précédent DGO 2014-2018 couvraient 4 champs d'actions :

- la formation
- l'éducation
- les infrastructures
- le contrôle – sanction

Si la définition des deux derniers champs d'actions ne posait à priori aucun problème, la distinction établie entre formation et éducation paraît moins évidente, dans la mesure où beaucoup d'interventions classées sur le document dans le domaine de l'éducation relèvent, en fait, de la sensibilisation ou de l'information.

Or, traditionnellement, l'éducation se définit, en opposition à la formation, par son inscription dans le long terme et par son empreinte profonde sur le système de valeurs des individus. Des interventions ponctuelles, sans lien les unes avec les autres comme la plupart des actions de sensibilisation, ne relèvent donc pas vraiment de l'éducation.

Par ailleurs, si les actions menées jusqu'ici grâce à l'engagement de nos partenaires ont indéniablement contribué à l'amélioration de la sécurité routière pendant de longues années, la stagnation récente des résultats incite à s'interroger sur les limites des actions de sensibilisation.

Le moment ne serait-il pas venu d'être plus ambitieux et de promouvoir une politique réellement éducative en matière de sécurité routière ?

Mais, dans ce cas, quelles orientations donner à cette politique ?

L'expérience du précédent DGO a montré qu'une simple demande d'intervention dans le domaine de l'éducation, adressée aux partenaires de la sécurité routière, peut se traduire par des actions très hétérogènes dont, pour certaines, les effets restent bien en-deçà de l'ambition affichée. Il est donc nécessaire de préciser la demande.

C'est pourquoi les participants à la construction de ce nouveau DGO ont été invités à formuler des orientations d'actions qui comprennent une dimension éducative permettant de mettre en œuvre des interventions de sécurité routière favorisant :

- la capacité à vivre ensemble dans l'espace public
- la prise de conscience de ses limites, de sa vulnérabilité

Les 5 champs d'actions, pour le DGO 2018-2022, sont donc les suivants :

1. Prévention, information, formation
2. Infrastructures
3. Développement de la capacité à vivre ensemble
4. Développement de l'auto-évaluation, prise de conscience de ses limites et de sa vulnérabilité
5. Contrôle/sanction



8.2. Justification des 3 champs d'actions maintenus

8.2.1 Formation, Prévention, Information

Si la formation et l'information ne suffisent pas pour inscrire profondément dans le système de valeurs des individus des comportements sociaux tels que le respect de l'altérité, elles sont indispensables pour permettre aux citoyens d'être en capacité de choisir, de décider et donc de faire.

8.2.2 Infrastructure

Les infrastructures routières et plus largement l'espace public que chaque citoyen est appelé à utiliser pour se déplacer est bien évidemment un levier intéressant pour agir sur l'insécurité routière.

L'accident est la plupart du temps un dysfonctionnement du système homme-véhicule-infrastructure et la réduction de l'accidentalité passe en partie par l'aménagement des infrastructures existantes.

8.2.3 Contrôle-sanction

Les normes de comportements dans l'espace public permettent une utilisation partagée en garantissant un libre accès à tout un chacun, en sécurité.

Le contrôle de ces normes, par les forces de l'ordre, permet de s'assurer qu'elles sont respectées.

Les sanctions prononcées par l'administration ou le pouvoir judiciaire sont les réponses apportées en cas de transgression de ces normes.

Au même titre que l'information, l'éducation ou la prévention, le contrôle-sanction est un champ d'action indispensable.

Ces trois champs d'actions sont indispensables mais pas suffisants pour lutter contre l'insécurité routière.

C'est pourquoi deux champs d'actions relatifs aux comportements psychosociaux ont été inclus dans ce DGO 2018-2022 :

- Développement de la capacité à vivre ensemble
- Développement de l'auto-évaluation, prise de conscience de ses limites et de sa vulnérabilité

Les deux paragraphes suivants justifient ce choix.



8.3. Justification des 2 nouveaux champs d'actions

Comme expliqué précédemment, plutôt qu'un champ « éducation » au contenu peu précis et difficile à distinguer de la formation, deux orientations éducatives ont été fixées : l'une visant le développement de compétences sociales, l'autre le renforcement de la capacité d'auto-évaluation des usagers :

1. Vivre ensemble dans l'espace public
2. Prise de conscience de ses limites, de sa vulnérabilité



8.3.1 Vivre ensemble dans l'espace public

Comment développer le sentiment d'empathie, de respect, favoriser des qualités telles que la patience, la tolérance ?

Le bilan des actions entreprises dans le cadre du précédent DGO, à l'origine des interrogations sur la possibilité d'une politique éducative, est aussi à l'origine de la première impulsion donnée aux groupes de travail sollicités pour élaborer le DGO 2018-2022.

Ce bilan a en effet montré que quelques interventions dépassent déjà le niveau de la sensibilisation pour atteindre une vraie dimension éducative.

Certaines écoles, par exemple, travaillent sur le renforcement de la capacité des jeunes à résister à la pression d'un groupe ou à gérer des situations conflictuelles, dans le contexte de la circulation routière. D'autres réunissent parents et enfants autour de l'objectif commun d'assurer la sécurité aux abords de l'établissement, responsabilisant ainsi les uns et les autres.

Dans le cadre de rendez-vous pédagogiques communs à plusieurs écoles de conduite, des accompagnateurs et des jeunes en conduite accompagnée ont partagé leur expérience en voiture, mais aussi en tant que piétons, cyclistes ou conducteurs de deux-roues motorisés, découvrant des points de vue différents sur une même situation de conduite et des risques spécifiques pour chaque catégorie d'usagers.

Une évaluation qualitative de cette dernière action, par des interviews des participants plusieurs mois après la rencontre, a montré une évolution très positive de la capacité à comprendre les autres usagers et à prendre en compte les contraintes qu'ils subissent. Les rencontres entre des usagers différents par l'âge ou par le mode de déplacement constituent donc une piste prometteuse pour développer un partage harmonieux de l'espace public, à condition bien sûr qu'elles permettent la confrontation des points de vue différents dans le respect mutuel.

C'est pourquoi les groupes de travail ont été invités à réfléchir aux moyens de développer davantage d'interventions de ce type :

- Le groupe de travail « partage de la voirie » a ainsi cherché, par exemple, par quels types d'actions il était possible de faire prendre conscience, à chaque catégorie d'usagers, des contraintes et difficultés des autres.
- Le groupe de travail « alcool-stupéfiants-vitesse » a, quant à lui, été invité à chercher quels types d'actions pouvaient apprendre à se protéger pour ne pas céder à l'effet de groupe.

Leurs réponses ont été regroupées dans un champ d'actions intitulé « développement de la capacité à vivre ensemble ».





8.3.2 Prise de conscience de ses limites, de sa vulnérabilité

Comment favoriser une meilleure prise en compte du risque pour soi, pour les autres et une appréciation réaliste des conséquences de ses actes ?

La question des orientations à donner à une politique éducative en matière de sécurité routière trouve d'autres éléments de réponse dans un rapport publié par l'OCDE en 2016. Ce rapport intitulé « *Zero Road Deaths and Serious Injuries, Leading a Paradigm Shift to a Safe System* » invite à changer de point de vue quand les mesures classiques de sécurité routière atteignent leurs limites. Il a été rédigé par les experts de l'*International Transport Forum*, une organisation intergouvernementale comptant 57 pays membres.

S'appuyant sur l'exemple de villes et de pays précurseurs, il préconise de penser la sécurité routière, à l'instar de la sécurité ferroviaire ou aéronautique, comme un « système sûr », c'est-à-dire un système dans lequel toutes les composantes sont pensées et gérées ensemble de manière à ce qu'il n'y ait pas d'accident ou, à défaut, de manière à ce que les accidents n'entraînent ni décès ni blessure grave.

Dans un tel système, la sécurité routière est une responsabilité partagée : pouvoirs publics, gestionnaires de voirie, concepteurs de véhicules, services de secours et usagers concourent à son fonctionnement. Prenant en compte le fait que ses usagers ne sont pas infailibles, le système est conçu pour réduire le plus possible les conséquences des erreurs qu'ils peuvent commettre, mais, pour être efficace, il nécessite leur adhésion aux mesures prises pour les protéger.

Or l'exemple récent de la réduction de la limitation de vitesse à 80 km/h sur les routes à double sens de circulation montre que cette adhésion est loin d'être acquise d'avance. Elle nécessite en effet, de la part de l'utilisateur, la conscience d'avoir besoin d'être protégé, ce qui implique la conscience d'être faillible et vulnérable.

Toutefois l'auto-évaluation réaliste de ses capacités est un processus difficile. Elle est impossible à un jeune enfant, car elle met en jeu des fonctions cérébrales qui ne se développent que lentement au cours de la croissance. Pour de nombreux jeunes et adultes, la prise de recul par rapport à soi, son action, ses capacités n'est pas spontanée non plus.

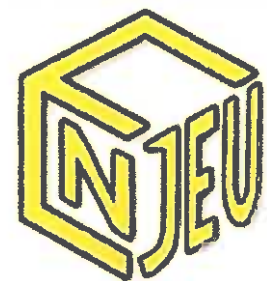
C'est pourquoi les groupes de travail ont été invités à réfléchir à l'orientation à donner aux actions de sécurité routière pour favoriser l'auto-évaluation, la prise de conscience de sa vulnérabilité et de ses limites aussi bien par les piétons que par les utilisateurs de deux-roues, par les jeunes et les seniors.

Les propositions des groupes de travail ont été regroupées dans un champ d'action intitulé « **développement de l'auto-évaluation, prise de conscience de ses limites, de sa vulnérabilité** ».



9 - Les enjeux et leurs orientations d'actions

9.1. Rappels, organisation du document



Ce chapitre pour chacun des 9 enjeux retenus, dresse la liste des orientations d'actions proposées pour améliorer la sécurité sur les routes de Meurthe-et-Moselle

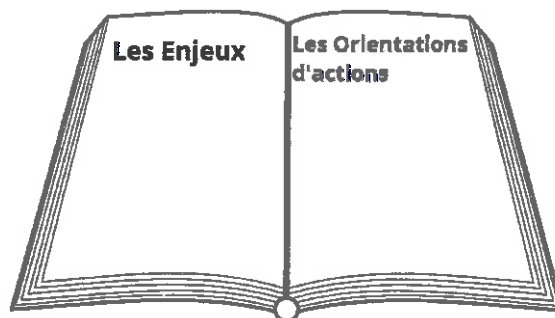
Ces orientations sont classées dans 5 champs d'actions :

1. Prévention, information, formation
2. Infrastructures
3. Développement de la capacité à vivre ensemble
4. Développement de l'auto-évaluation, prise de conscience de ses limites et de sa vulnérabilité
5. Contrôle/sanction



Afin de faciliter sa lecture, le document est structuré de la manière suivante :

- page de gauche : les enjeux illustrés avec de l'information quantitative et qualitative
- page de droite : la liste des orientations classées par champs d'actions





9.2. Les risques professionnels

Période 2009 à 2016 - En Meurthe-et-Moselle

38 %

d'accidents corporels dans lesquels au moins un des usagers effectuait un trajet domicile-travail et/ou professionnel

- 5 303 accidents corporels
- 2 011 de ces accidents impliquaient au moins un usager qui effectuait un trajet domicile-travail et/ou professionnel

18 %

de blessés hospitalisés lors d'un trajet domicile-travail et/ou professionnel

- 1 927 usagers hospitalisés
- 354 usagers hospitalisés lors d'un trajet domicile-travail et/ou professionnel

16 %

de tués lors d'un trajet domicile travail et/ou professionnel

13 % en France
Métropolitaine

- 285 tués
- 45 usagers tués lors d'un trajet domicile travail et/ou professionnel



Le risque routier en France est la première cause de mortalité liée au travail.

(Source ONISR / Bilan 2016 / Page 80)



Champs d'actions	Orientations d'actions
Prévention Information Formation	<ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir la réalisation de diagnostics de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises pour mieux cerner les problèmes. • Améliorer la connaissance des accidents de trajet « domicile-travail » et « utilisation professionnelle ». • Proposer aux chefs d'entreprise du département une charte de bonne conduite (mesure initiée en 2016 par la DSR) qui engage : <ul style="list-style-type: none"> ◦ le chef d'entreprise, ◦ ses employés • Soutenir et encourager les bonnes pratiques, faire connaître les résultats obtenus par les entreprises exemplaires.
Infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> • Sans objet
Développement de la capacité à vivre ensemble	<ul style="list-style-type: none"> • Rappeler aux services de l'État, aux gestionnaires de voirie, aux services de secours qu'ils doivent être exemplaires dans leurs comportements (vitesse, ceinture de sécurité, clignotants, courtoisie...).
Développement de l'auto-évaluation, prise de conscience de ses limites, de sa vulnérabilité	<ul style="list-style-type: none"> • Établir un contact, développer un réseau avec le monde de l'entreprise afin : <ul style="list-style-type: none"> ◦ d'agir sur le contenu des formations dispensées aux professionnels, ◦ de favoriser la réflexion sur les interactions entre organisation du travail et risque routier ainsi que sur les conséquences de ce dernier pour les résultats économiques et l'image de l'entreprise.
Contrôle-sanction	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer les contrôles sur les dépassements de PTAC. • Vérifier que les charges transportées ne constituent pas un risque supplémentaire.





9.3. Les « distracteurs »

Période 2009 à 2016 - En Meurthe-et-Moselle

Lors d'un accident corporel, établir que l'utilisateur utilisait un téléphone portable et le tenait en main, est difficile.

Nous ne disposons donc pas de données suffisamment fiables pour mesurer l'incidence de ces comportements sur l'accidentalité en Meurthe-et-Moselle.

Nous savons que :

- Entre 2014 et 2017, le nombre d'infractions relatif à la conduite avec un téléphone en main a augmenté de 45 %.
- Une étude menée en 2011 par l'IFSTTAR-INSERM ⁽¹⁾:
 - indique que l'utilisation d'un téléphone portable multiplie par 3 le risque d'accident corporel ou matériel
 - estime que l'utilisation du téléphone portable (main libre ou en main) est impliquée dans 1 accident corporel sur 10
- L'observatoire des comportements ⁽¹⁾, en 2016, a relevé l'utilisation de téléphones portables, en circulation par :
 - 3,1 % des automobilistes
 - 4,9 % des conducteurs de véhicules utilitaires
 - 4,8 % des cyclistes en agglomération

(1) Source ONISR / Bilan 2016 / Page 100

Ces gestes sources de distraction



Le téléphone n'est pas le seul distracteur. Les véhicules sont aujourd'hui dotés de nombreux outils techniques qui sont de nature à distraire l'utilisateur de la conduite de son véhicule.



Le téléphone portable, certains outils techniques des véhicules sont des facteurs d'accidents en progression.



Champs d'actions	Orientations d'actions
Prévention Information Formation	<ul style="list-style-type: none"> • Former les jeunes le plus tôt possible à la bonne utilisation du portable, au respect des codes sociaux, à la confidentialité. • Rappeler que les « distracteurs » peuvent être d'ordre cognitif, visuel, auditif, gestuel et expliquer les conséquences du manque de concentration sur la conduite. • Renforcer les connaissances sur la réglementation et les sanctions liées à leur utilisation. • Informer sur la règle d'interdiction des oreillettes, casques audio, téléphones portables qui concerne l'ensemble des conducteurs, y compris les cyclistes. • Dans le cadre de la formation au permis de conduire, inclure la gestion des « distracteurs » à l'apprentissage de l'installation au volant : j'éteins mon portable, je règle le GPS, la radio, le chauffage, le siège, les rétroviseurs...
Infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> • Sans objet
Développement de la capacité à vivre ensemble	<ul style="list-style-type: none"> • Travailler sur les valeurs positives : respect des règles, de l'autre, de soi.
Développement de l'auto-évaluation, prise de conscience de ses limites, de sa vulnérabilité	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser la réflexion sur la dépendance au téléphone portable. • Associer la liberté à la capacité à se déconnecter plutôt qu'à l'usage des « distracteurs ».
Contrôle-sanction	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer le volume des contrôles et des sanctions afin de créer une dissuasion crédible. • Élargir les contrôles à l'ensemble des usagers, en particulier aux cyclistes et aux conducteurs de deux-roues motorisés.





9.4. L'alcool

Période 2009 à 2016 - En Meurthe-et-Moselle

9 %

d'accidents où un des usagers avait un taux d'alcool supérieur à la valeur légale

- 5 303 accidents corporels
- 482 accidents où un des usagers avait un taux d'alcool supérieur à la valeur légale

15 %

de blessés hospitalisés lors d'un accident où un des usagers avait un taux d'alcool supérieur à la valeur légale

- 1 927 usagers hospitalisés
- 297 usagers hospitalisés où un des usagers avait un taux d'alcool supérieur à la valeur légale

27 %

de tués lors d'un accident où un des usagers avait un taux d'alcool supérieur à la valeur légale

- 285 tués
- 77 tués lors d'un accident où un des usagers avait un taux d'alcool supérieur à la valeur légale



Les accidents avec un conducteur alcoolisé sont nettement plus graves que les autres. En Meurthe-et-Moselle, le nombre de personnes tuées pour 100 blessées hospitalisées est de :

→ 26 pour un accident avec alcool (24 en France)

→ 12 pour un accident sans alcool (11 en France)



Champs d'actions	Orientations d'actions
Prévention Information Formation	<ul style="list-style-type: none"> • Agir avec les gérants de discothèques pour promouvoir les actions SAM. • Poursuivre le partenariat avec la MGEL pour faciliter le retour de fête en taxi. • Soutenir et encourager les actions innovantes, les nouvelles stratégies d'information et de prévention lors des soirées étudiantes, promouvoir les réunions d'étudiants sans alcool. • Mettre en place un véritable parcours d'information tout au long de la scolarité, la forme du message variant en fonction de l'âge. • Inciter à participer à des audiences au TGI (alternative à la sanction, écoliers...). • Maintenir la communication factuelle sur le nombre de tués suite à une conduite sous alcool. • Diversifier les vecteurs et les lieux de communication (Facebook, Twitter, établissements scolaires, MJC...). • Promouvoir la mise en place de distributeurs d'éthylotests à proximité des débits de boissons, dans les discothèques et au rayon alcool des supermarchés. • Informer sur le fonctionnement d'un éthylotest et sur le temps nécessaire pour éliminer l'alcool ingurgité.
Infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> • Sans objet
Développement de la capacité à vivre ensemble	<ul style="list-style-type: none"> • Développer les actions de témoignages pour favoriser la prise de conscience des conséquences sociales de la consommation d'alcool. • Favoriser les actions tendant à faire prendre conscience que la route est un espace partagé, que la loi protège la sécurité des usagers, celle de leurs proches, permettant ainsi de vivre ensemble.
Développement de l'auto-évaluation, prise de conscience de ses limites, de sa vulnérabilité	<ul style="list-style-type: none"> • Faire connaître et inciter à utiliser le matériel mis à disposition pour évaluer son alcoolémie (éthylotest, réglettes...). • Élargir la communication aux conséquences économiques et sur la santé à court et moyen terme. • Un accident de la route n'est pas virtuel. Faire réfléchir aux conséquences qui sont bien réelles : blessures, handicap, conséquences psychologiques, conséquences sur le lien social.
Contrôle-sanction	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser les alternatives à la sanction lors d'une première infraction avec mise en place de travaux d'intérêt général. • À partir de 2019, faciliter l'installation d'éthylotests antidémarrage, informer sur la nouvelle réglementation. • Améliorer le suivi des « récidivistes » (signalement, suspension de permis, trajet domicile-travail). • Renforcer l'information et le contrôle des débits de boissons, des distributeurs d'alcool au regard de la loi sur la vente aux jeunes de moins de 18 ans.





9.5. Les stupéfiants

Période 2009 à 2016 - En Meurthe-et-Moselle

5 %

d'accidents où un des usagers était positif à un produit stupéfiant

- 5 303 accidents corporels
- 306 accidents où au moins un usager était positif à un produit stupéfiant.

15 %

des blessés hospitalisés lors d'un accident où un des usagers était positif à un produit stupéfiant

- 1 927 usagers hospitalisés
- 283 usagers hospitalisés où un des usagers était positif à au moins un produit stupéfiant

25 %

des tués lors d'un accident où un des usagers était positif à un produit stupéfiant

- 285 tués
- 71 tués où un des usagers était positif à au moins un produit stupéfiant



À noter

- Le nombre de tués ou blessés hospitalisés suite à un accident avec une composante « stupéfiants » est proche de celui mesuré pour l'alcool.
- La moitié des conducteurs positifs aux stupéfiants impliqués dans un accident mortel en 2016 présente également un taux d'alcool supérieur à la limite légale.



Champs d'actions	Orientations d'actions
Prévention Information Formation	<ul style="list-style-type: none"> • Agir avec les gérants de discothèques pour promouvoir les actions du style SAM connues pour la consommation d'alcool. • Soutenir et encourager les actions innovantes, les nouvelles stratégies d'information et de prévention lors des soirées étudiantes. • Mettre en place un véritable parcours d'information tout au long de la scolarité, la forme du message variant en fonction de l'âge. • Inciter à participer à des audiences au TGI (alternative à la sanction, écoliers...). • Mieux informer les professionnels sur les risques et les conséquences de l'usage de stupéfiants, développer une argumentation factuelle, moins idéologique, plus claire. • Maintenir la communication factuelle sur le nombre de tués suite à une conduite sous stupéfiants. • Rappeler que la consommation et la vente de stupéfiants sont punies par la loi. • Informer sur la durée de présence dans l'organisme des produits stupéfiants et des modalités de contrôle et sanction (pas de taux minimum légal). • Diversifier les vecteurs et les lieux de communication (Facebook, Twitter, établissements scolaires, MJC ...).
Infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> • Sans objet
Développement de la capacité à vivre ensemble	<ul style="list-style-type: none"> • Développer les actions de témoignages pour favoriser la prise de conscience des conséquences sociales de la consommation de produits illicites. • Favoriser les actions tendant à faire prendre conscience que la route est un espace partagé, que la loi protège la sécurité des usagers, celle de leurs proches, permettant ainsi de vivre ensemble.
Développement de l'auto-évaluation, prise de conscience de ses limites, de sa vulnérabilité	<ul style="list-style-type: none"> • Élargir la communication aux conséquences économiques et sur la santé à court et moyen terme. • Un accident de la route n'est pas virtuel. Faire réfléchir aux conséquences qui sont bien réelles : blessures, handicap, conséquences psychologiques, conséquences sur le lien social.
Contrôle-sanction	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser les alternatives à la sanction lors d'une première infraction avec mise en place de travaux d'intérêt général. • Améliorer le suivi des « récidivistes » (signalement, suspension de permis, trajet domicile-travail).





9.6. La vitesse

Période 2009 à 2016 - En Meurthe-et-Moselle

30 %

de tués dans des accidents impliquant un ou des usagers circulant à une vitesse excessive

En 2016, en France, 32 %

- 285 tués
- 86 tués dans des accidents impliquant un ou des usagers circulant à une vitesse excessive



Durant cette période, on constate :

- une augmentation du trafic
- une augmentation du nombre de radars
- une stagnation du nombre d'infractions
- une baisse sensible des excès de vitesse de 50 km/h ou plus

ANNEES	total infractions	< 20 km/h	>=20 et <30 km/h	>=30 et <40 km/h	>=40 et <50 km/h	>= 50 km/h
2009	334 571	314 003	15 420	3 381	1 107	659
2010	476 589	445 642	23 647	4 945	1 446	909
2011	369 942	345 070	18 852	3 952	1 243	825
2012	391 562	367 071	18 881	3 872	1 119	619
2013	261 438	244 258	13 312	2 864	671	333
2014	362 829	336 421	19 471	4 985	1 302	650
2015	315 736	298 079	13 563	2 881	740	473
2016	349 166	327 128	16 376	4 085	1 105	472



À noter

- L'implication de la vitesse dans les accidents mortels varie en fonction du type de véhicule (50 % deux-roues ; 19 % poids lourds).
- Depuis 2009, sur autoroutes et voies express, on constate une augmentation de la vitesse moyenne de 4 à 6 km/h, tandis que sur les routes bidirectionnelles et en agglomération on observe une stabilité des vitesses moyennes pratiquées (Source ONISR /bilan 2016 / Page 91).



Champs d'actions	Orientations d'actions
Prévention Information Formation	<ul style="list-style-type: none"> • Former à l'éco-conduite, à la conduite apaisée, à l'anticipation. • Inciter les entreprises à sensibiliser leur personnel aux dangers de la vitesse. • Poursuivre et développer les actions de sensibilisation dans les établissements scolaires et universitaires. • Diffuser une communication factuelle sur le nombre de tués liés à la vitesse. • Informer sur les distances d'arrêt par temps sec, sous la pluie. • Informer sur les conséquences d'un délit lié à la vitesse (perte de son permis de conduire, prison, amendes, recours assureur...).
Infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> • Construire des infrastructures routières dont la géométrie et les équipements sont cohérents avec les limitations de vitesse mises en place et la nature des espaces traversés (agglomération, campagne, zone résidentielle, école, ...). • pour l'aménagement des traversées d'agglomérations et leur mise en sécurité, favoriser la concertation, la recherche de solutions collectives et partagées entre les collectivités locales, les gestionnaires de voiries et les services de l'État.
Développement de la capacité à vivre ensemble	<ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir la conduite accompagnée qui permet la transmission de comportements vertueux. • Faire réfléchir sur : <ul style="list-style-type: none"> ◦ la vitesse qui est trop souvent perçue uniquement comme une valeur positive ◦ le fait de rouler au-delà de la vitesse autorisée, c'est nier l'autre, le mettre en danger • Valoriser les bons conducteurs (médaille DSR, incitation financière...).
Développement de l'auto-évaluation, prise de conscience de ses limites, de sa vulnérabilité	<ul style="list-style-type: none"> • Expérimenter l'effet des radars pédagogiques sur les vitesses pratiquées et favoriser leur implantation s'ils s'avèrent efficaces pour éveiller l'attention des conducteurs distraits à l'approche de zones à risque.
Contrôle-sanction	<ul style="list-style-type: none"> • Communiquer sur les nouvelles modalités de contrôle automatisé.





9.7. Les jeunes

Période 2009 à 2016 - En Meurthe-et-Moselle

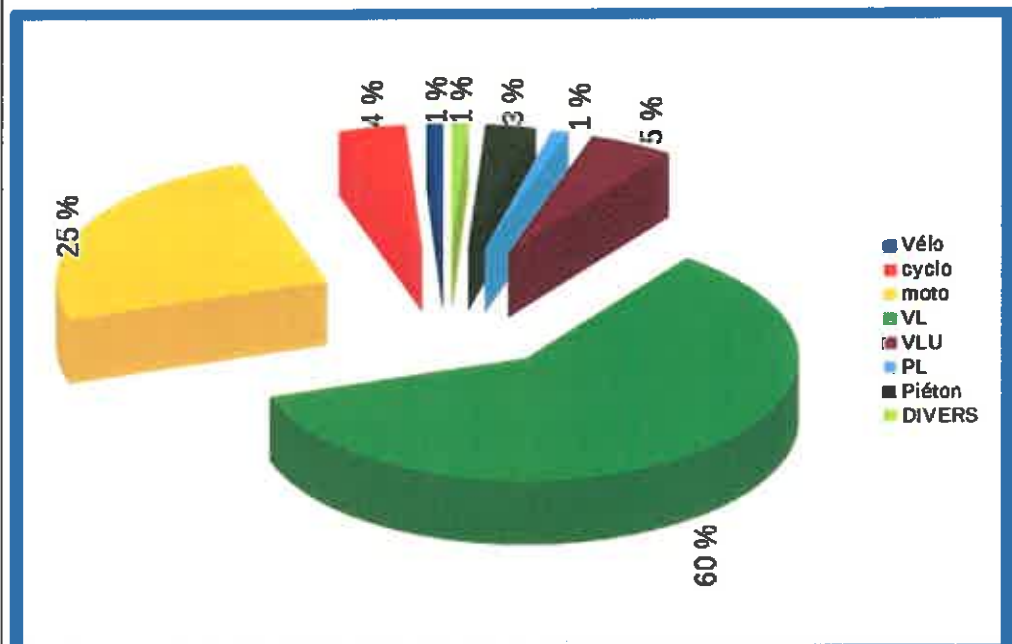
**15-29
ans**

La classe d'âge 15-29 ans est sur-représentée par rapport à son poids démographique. Elle représente :

- 20 % de la population
- 36 % des tués (102 tués sur un total de 285)

En cas d'accident mortel, dans 33 % des cas, la responsabilité du jeune est engagée.

Le diagramme ci-dessous renseigne sur la ventilation des tués par mode de transports de cette classe d'âge.



Cette ventilation est sensiblement équivalente pour les classes d'âges situées entre 30 et 60 ans.



À noter

- Pour cette classe d'âge (15-29 ans), 83 % des tués sont des hommes, 89 % des responsables présumés en cas d'accidents mortels sont des hommes.
- Pour l'ensemble de la population, 77 % des tués sont des hommes, 92 % des responsables présumés en cas d'accidents mortels sont des hommes.



Champs d'actions	Orientations d'actions
Prévention Information Formation	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier et former dans chaque établissement scolaire un référent sécurité routière en charge des actions pour les piétons, vélos et des ASSR1 et 2. • Inciter les enseignants à appliquer les lois physiques en cours d'apprentissage au contexte de la sécurité routière (masse en mouvement, décélération, cisaillement, frottement, écrasement...). • Promouvoir l'introduction du « savoir rouler » parmi les fondamentaux en fin de 6ème. • En milieu scolaire, informer sur chaque thématique (vitesse, alcool, réglementation, stupéfiants), en adaptant le message à l'âge et en diffusant une information factuelle, claire, compréhensible, sans connotation idéologique ou culturelle. • Développer, lors des actions de sensibilisation, une information sur le facteur genre dans l'accidentalité (Plus de 80 % des tués sont des hommes). • Donner de l'information factuelle quantitative et qualitative sur les accidents de la route. • Renforcer les connaissances sur la réglementation et les sanctions liées au non-respect des règles. • Diversifier les vecteurs et les lieux de communication (Facebook, Twitter, établissement scolaire, MJC...), les jeunes regardant peu la télévision.
Infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> • Adapter les infrastructures, donner de l'espace aux nouveaux modes de déplacement (gyroskates, trottinettes électriques ...).
Développement de la capacité à vivre ensemble	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser la formation ou l'apprentissage par les pairs. • Développer les actions de témoignage. • Inciter à participer à des audiences au TGI. • Rappeler que la loi protège leur sécurité, celle de leurs proches, permet de vivre ensemble. • Travailler sur les valeurs positives (respect des règles, de l'autre, de soi,). • Communiquer auprès des autres usagers sur la fragilité des enfants.
Développement de l'auto-évaluation, prise de conscience de ses limites, de sa vulnérabilité	<ul style="list-style-type: none"> • La capacité d'auto-évaluation des enfants étant limitée, impliquer plus fortement les parents pour : <ul style="list-style-type: none"> ◦ éviter les malentendus : le fait que leurs enfants reçoivent une formation de piétons à l'école, par exemple, ne signifie pas que, dès la fin de leur formation, ils n'ont plus besoin d'être accompagnés par les parents ◦ faciliter les échanges intergénérationnels, permettre aux enfants d'interpeller le comportement des adultes
Contrôle-sanction	<ul style="list-style-type: none"> • S'assurer du respect des règles de circulation aux abords des établissements accueillant des jeunes, renforcer les contrôles.





9.8. Les seniors

Période 2009 à 2016 - En Meurthe-et-Moselle

22 %

des tués ont plus de 65 ans

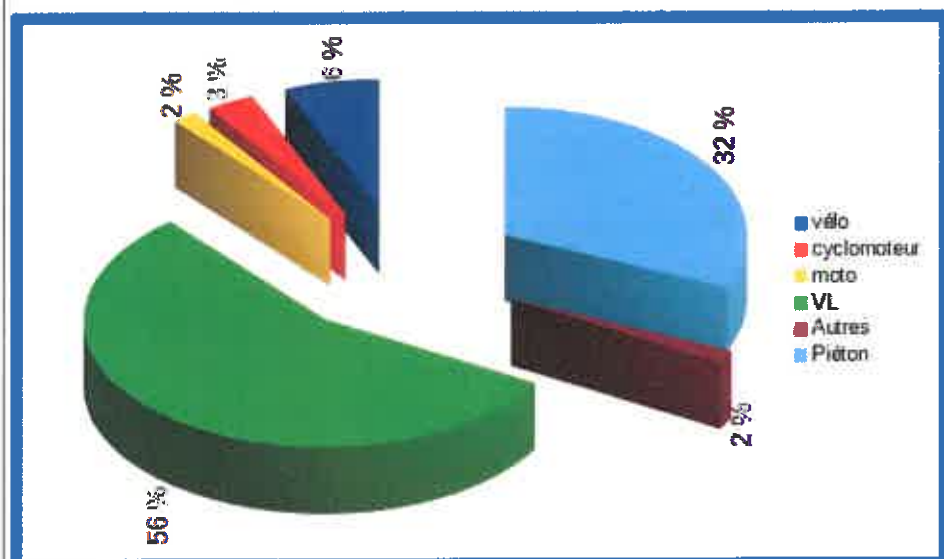
En 2016, en France, 25 %

- 285 tués
- 63 tués ont plus de 65 ans

32 %

des tués de plus de 65 ans sont des piétons

En 2016, en France, 33 %



À noter

- Lors d'un accident mortel dans lequel un automobiliste de plus de 65 ans décède, dans 50 % des cas sa responsabilité est engagée.
- Selon une étude INRETS, une part importante d'accidents impliquant des seniors se produit : en attente en intersection, sur une route secondaire et lorsqu'il s'engage sur la route principale. Les principales causes probables sont une mauvaise appréciation des distances et de la vitesse d'approche d'un véhicule.



Champs d'actions	Orientations d'actions
Prévention Information Formation	<ul style="list-style-type: none"> • Développer les actions dont les objectifs sont : <ul style="list-style-type: none"> ◦ la mise à jour des connaissances (code de la route, risques routiers, effets des médicaments...). ◦ la formation aux nouveaux outils d'aide à la conduite. • Sensibiliser les professionnels de santé aux risques routiers liés à l'âge de leurs patients. • Diffuser une information adaptée à l'âge sur : <ul style="list-style-type: none"> ◦ le fonctionnement cognitif ◦ la santé ◦ les solutions alternatives aux déplacements en automobile
Infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> • Adapter la géométrie des passages piétons en : <ul style="list-style-type: none"> ◦ réduisant la longueur des traversées par des avancées de trottoir ◦ augmentant le temps attribué pour permettre au piéton senior de traverser ◦ interdisant le stationnement à moins de 5 mètres d'un passage piéton afin de favoriser la visibilité des automobilistes et des piétons
Développement de la capacité à vivre ensemble	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibiliser les seniors à leurs responsabilités personnelles pour protéger leur sécurité et celle des autres. • Lors des actions auprès des seniors, communiquer sur l'exemplarité de leur comportement. • Informer auprès des autres usagers sur la fragilité des seniors. • Sensibiliser les plus jeunes aux contraintes des seniors (temps de réaction, durée de traversée d'un passage piétons...).
Développement de l'auto-évaluation, prise de conscience de ses limites, de sa vulnérabilité	<ul style="list-style-type: none"> • Développer les actions permettant de mesurer ses capacités physiques, motrices (pour les piétons, cyclistes, automobilistes...) afin de permettre aux seniors d'y adapter leur comportement.
Contrôle-sanction	<ul style="list-style-type: none"> • Lorsqu'un contrevenant a manifestement soit une déficience auditive ou visuelle, soit des difficultés cognitives, le renvoyer vers la commission médicale de la préfecture. • Pour les seniors faisant l'objet de sanctions, promouvoir une proposition de « stage de recyclage » en complément de ces sanctions.





9.9. Les deux-roues (Vélo, cyclomoteur, motocyclette)



Le vélo

Période 2009 à 2016 - En Meurthe-et-Moselle

5 %

des tués

- 285 tués
- 7 tués en vélo

6 %

des blessés hospitalisés

- 1 927 usagers hospitalisés
- 114 cyclistes hospitalisés



À noter

- En 2016, en France métropolitaine, 69 % des cyclistes tués ont plus de 50 ans et 41 % ont plus de 65 ans.
- En France métropolitaine :
 - Entre 2000 et 2010, la mortalité cycliste a diminué de **6 %**.
 - Entre 2010 et 2015 la mortalité cycliste a augmenté chaque année en moyenne de **1,6 %**.
 - Entre 2015 et 2016, cette mortalité a progressé de **8,7 %**.
- En France métropolitaine, 84 % des accidents ont lieu en agglomération.
- D'une manière générale, les modes de déplacements dans les grandes agglomérations évoluent. L'utilisation des bicyclettes, trottinettes et autres véhicules électriques progresse, ce qui nécessitera probablement à moyen terme de modifier la répartition des espaces entre ces véhicules et l'automobile.





Le cyclomoteur

Période 2009 à 2016 - En Meurthe-et-Moselle

10 %

des accidents

- 5 303 accidents
- 547 accidents impliquant un cyclomoteur

10 %

des blessés hospitalisés

- 1 927 usagers hospitalisés
- 201 cyclomotoristes hospitalisés

2 %

des tués

- 285 tués
- 7 tués en cyclomoteur



À noter

- En 2016, en France métropolitaine, 38 % des cyclomotoristes blessés hospitalisés ont entre 14 et 17 ans.
- L'alcool est une composante importante lors d'un accident mortel impliquant un cyclomoteur. Dans 33 % des cas, le conducteur a un taux supérieur à 0,5 g/l.
- En France métropolitaine :
 - Entre 2000 et 2010, la mortalité cyclomotoriste a diminué de **6 %**
 - Entre 2010 et 2015 la mortalité cyclomotoriste a diminué de **11 %**
- En France métropolitaine, le risque d'être tué, ramené aux kilomètres parcourus, est 24 fois supérieur pour un conducteur de cyclomoteur que pour un conducteur de voiture.
- Le non-port du casque reste un facteur de gravité. En 2016, parmi les cyclomotoristes impliqués dans un accident corporel, 8 % des passagers et 3 % des conducteurs ne portaient pas de casque.





La motocyclette

Période 2009 à 2016 - En Meurthe-et-Moselle

13 %

En 2016, en France, 23 %

des accidents

- 5 303 accidents
- 641 accidents impliquant une motocyclette

17 %

En 2016, en France, 20 %

des blessés hospitalisés

- 1 927 usagers hospitalisés
- 328 motards hospitalisés

20 %

En 2016, en France, 18 %

des tués

- 285 tués
- 56 tués motards



À noter

- Les motos représentent :
 - 1,7 % du trafic
 - 17 % des blessés hospitalisés
 - 20 % des tués
- Les motards en cas accidents corporels subissent des blessures beaucoup plus graves que les cyclomotoristes.
- La vitesse est le principal facteur qui explique cette différence de gravité.
- Les 18-34 ans sont les plus touchés, ils ne constituent que 20 % de la population mais représentent 43 % des motocyclistes tués et 42 % des blessés hospitalisés.

Période 2009-2016 Meurthe-et-Moselle	accidents	blessés	tués
Cyclomotoristes	547	201	7
Motards	641	328	56

Par rapport aux cyclomotoristes, pourcentage de motards supplémentaires	+17 %	+63 %	+700 %
---	-------	-------	--------



Champs d'actions	Orientations d'actions (<i>Partage de la voirie</i>)
Prévention Information Formation	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibiliser les parents au fait que conduire un deux-roues dans l'espace public nécessite une formation : <ul style="list-style-type: none"> ◦ à la maîtrise de l'engin, son entretien, son équipement, ◦ aux risques liés à la circulation routière, ◦ au code de la route. • Expérimenter un rendez-vous pédagogique avec les parents des adolescents qui se forment au permis « AM » pour conduire un scooter. • Sensibiliser les vendeurs de deux-roues à la sécurité de leurs clients en leur proposant de signer une charte de bonne conduite (conseils sur les équipements, sur l'entretien, sur la conduite, sur les risques liés à l'utilisation de l'engin). • Mettre en place une charte de bonne conduite (préfecture-employeurs) pour accompagner les professionnels à risques (livreurs). • Donner de l'information factuelle quantitative et qualitative sur les accidents de deux-roues. • Informer sur les sur-risques liés à l'alcool, aux stupéfiants, à la vitesse, aux distracteurs... • Renforcer les connaissances sur la réglementation et les sanctions liées au non-respect des règles du code de la route par les usagers de deux-roues afin qu'ils sachent qu'elles sont sensiblement les mêmes que pour les conducteurs d'une automobile.
Infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> • Construire des itinéraires cyclables et connecter les itinéraires existants afin d'assurer une continuité. • En agglomération modifier l'attribution des espaces entre les différents modes de déplacement en donnant plus de place aux cycles. • Continuer la mise en conformité des dispositifs de retenu (Ecran moto)
Développement de la capacité à vivre ensemble	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer et valoriser la conduite, l'allure, le comportement adapté : la vitesse c'est ringard, le respect des règles me protège, protège les autres et permet un partage sécurisé et harmonieux de l'espace public. • Communiquer avec l'ensemble des usagers sur la vulnérabilité des conducteurs de deux-roues.
Développement de l'auto-évaluation, prise de conscience de ses limites, de sa vulnérabilité	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser les actions menées par les établissements scolaires qui concourent à faire prendre conscience de leur vulnérabilité aux jeunes conduisant des deux-roues.
Contrôle-sanction	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des actions de prévention suivies d'opérations de contrôle-sanction (équipements, plaques, pots échappement, débridage, utilisation de distracteurs...).





9.10. Les piétons

Période 2009 à 2016 - En Meurthe-et-Moselle

22 %

En 2016, en France, 19 %

des accidents

- 5 303 accidents corporels
- 1 175 accidents impliquant un piéton

17 %

En 2016, en France, 16 %

des blessés hospitalisés

- 1 927 usagers hospitalisés
- 339 piétons hospitalisés

13 %

En 2016, en France, 16 %

des tués

- 285 tués
- 37 tués piétons



À noter

- En Meurthe-et-Moselle, sur la période 2014-2017, une hausse importante du nombre de tués piétons :
 - 2014 : 2 piétons tués pour 41 morts au total
 - 2015 : 4 piétons tués pour 28 morts au total
 - 2016 : 7 piétons tués pour 34 morts au total
 - 2017 : 11 piétons tués pour 33 morts au total
- En Meurthe-et-Moselle, l'accidentalité des piétons et la gravité des blessures sont en lien avec l'âge :
 - 22 % des accidents impliquent un piéton
 - 33 % des piétons hospitalisés ont plus de 65 ans
 - 54 % des piétons tués ont plus de 65 ans



Champs d'actions	Orientations d'actions (Le partage de la route)
Prévention Information Formation	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer les connaissances des usagers en termes de sécurité routière (réglementation, accidentalité, risques...). • Développer les itinéraires dédiés et encadrés (pedibus, vélobus).
Les infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> • Inciter les gestionnaires de voirie à : <ul style="list-style-type: none"> ◦ favoriser un ré-équilibre entre les différents usagers de l'espace public, ◦ sécuriser les points de rencontre entre les différents usagers, ◦ aux passages piétons, adapter la durée du feu vert à la marche des plus lents (seniors, poussettes, enfants...), ◦ renforcer la pertinence et la lisibilité des infrastructures (par exemple, éviter une pléthore de panneaux pas toujours compréhensibles). • Promouvoir les mesures préconisées par le gouvernement : <ul style="list-style-type: none"> ◦ augmenter la visibilité des piétons, notamment en interdisant le stationnement aux abords immédiats des passages piétons, ◦ renforcer la sécurité des piétons mal-voyants en généralisant des équipements sonores ou tactiles.
Développement de la capacité à vivre ensemble	<ul style="list-style-type: none"> • Développer des formations qui concernent plusieurs catégories d'usagers (piétons, seniors, jeunes, deux-roues) afin de : <ul style="list-style-type: none"> ◦ ne pas segmenter les problématiques, ◦ favoriser la compréhension des contraintes et la prise en compte de la vulnérabilité des uns et des autres, ◦ générer de l'empathie, de la tolérance au sein d'un espace public partagé.
Développement de l'auto-évaluation, prise de conscience de ses limites, de sa vulnérabilité	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser les actions visant la prise de conscience des répercussions environnementales du transport pour inciter, notamment les nouvelles générations, à utiliser des moyens de déplacement moins invasifs, moins énergivores, plus propres, plus silencieux, moins consommateurs d'espace (vélo, transport en commun, covoiturage, marche...).
Contrôle-sanction	<ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir les mesures préconisées par le gouvernement : vidéo-verbalisation, en particulier pour le non-respect de la priorité due aux piétons. • Communiquer sur le renforcement des sanctions, notamment en qui concerne l'utilisation des téléphones portables. • Sanctionner plus régulièrement les comportements délictueux afin de renforcer la crédibilité des messages de prévention et de l'action des forces de l'ordre.



Plan
Départemental
d' **A**ctions
et de **S**écurité
Routière

Chaque année, les orientations d'actions définies dans le DGO sont déclinées dans un Plan Départemental d'Actions et de Sécurité Routière (PDASR).

Le PDASR, à travers un appel à projets diffusé en fin d'année, permet, d'une part, de mobiliser les acteurs locaux qui luttent contre l'insécurité routière et d'autre part, de les accompagner en attribuant à certains projets une subvention.

Toutes les demandes sont étudiées en début d'année lors d'un comité de sélection. Ce comité est 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.

Chaque projet retenu fera l'objet d'un arrêté préfectoral de subvention précisant le montant alloué pour conduire l'action proposée.



11 - Remerciements



La préfecture de la Meurthe-et-Moselle adresse ses remerciements aux membres des groupes de travail qui se sont impliqués dans l'élaboration du présent DGO.

STRUCTURE	RÉFÉRENT DÉSIGNÉ
DDSP	M. SCHUR Fabrice
	M. SOMMIER Denis
GENDARMERIE NATIONALE	M. BUTTERLIN Jean-Marc
	Mme NAUDIN Sylvie
CRS	M. JEAN Cyrille
Prévention MAIF	Mme PENNERAT Nadine
	M. FRIOT Michel
	M. RICHY Louis
Prévention routière	M. FREIDINGER Daniel
Automobile Club Lorrain	M. THOMARDEL Philippe
ADM	M. CAILLOUX René – maire d'Arnaville
ANPAA	Mme BOULEAU Vanessa
Croix bleue	M. GRIFFATON Bernard
FFMC 54	M. WALTZ Bernard
Conseil départemental	M. GUILMART Didier
DSDEN	Mme REMY Annabelle
	M. MAISAK Laurent
IREPS de LORRAINE	Mme PRATH Stéphanie
TGI de NANCY	Mme LOUIS Amélie
DIR EST	M. MAHLE Alain
IDSR	Mme CHAUFURNIER Brigitte
	M. COLLOT Charles



STRUCTURE	RÉFÉRENT DÉSIGNÉ
	M. GRAILLOT Laurent
	Mme LENOIR Stéphanie
	M. DELLA TORRE André
DDT	M. VINCENT Jean-Michel (<i>Chargé de mission deux-roues motorisés</i>)
	M. DUPONT Arnaud
	M. NISSE Alexandre
	M. CORDIER Jacques-Alain
	M. BRIFFAUT Max
	Mme HÄHN Françoise
	M. JOLY Michel
	Mme SIEFFER Nicole
	M. COEUR Thierry
	M. DURUFLE Laurent
	Mme SCHONI Christelle



12 - Glossaire

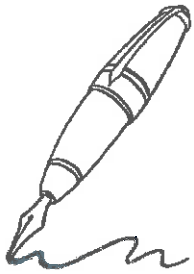
12.1. Sigles	DÉFINITION
ACL	Automobile Club Lorrain
ADM	Association Départementale des Maires
AFDM	Association pour la Formation Des Motards
AMF	Association des Maires de France
ANATEEP	Association Nationale des Transports Éducatifs de l'Enseignement Public
ANPAA	Association Nationale de Prévention de l'Alcoolémie et des Addictions
ASSR	Attestation Scolaire de Sécurité Routière
BPDJ	Brigade de Prévention de la Délinquance Juvenile
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
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
IFSTTAR	Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux
INRETS	Institut National de REcherche sur les Transports et leur Sécurité
INSERM	Institut National de la Santé Et de la Recherche Médicale
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	Mutuelle Sociale Agricole
PR	Prévention Routière
SAM	Sans Accident Mortel
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SICOM	Service Interministériel de la Communication
SPIP	Service Pénitentiaire d'Insertion et de Probation



12.2. Termes	DÉFINITIONS
Accident corporel	Un accident corporel (mortel ou non mortel) de la circulation routière : - Survient sur une voie ouverte à la circulation publique - Implique au moins un véhicule routier - Implique au moins une victime (blessée ou tuée)
Blessé hospitalisé	Victime admise comme patient dans un hôpital plus de 24 heures.
Blessé léger	Victime ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisée ou admise comme patient à l'hôpital moins de 24 heures.
Tué	Victime décédée sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.
Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation (BAAC)	Fiche établie par les forces de l'ordre dans laquelle les données générales de l'accident corporel sont codifiées.
CONCERTO	Logiciel permettant une analyse de l'accidentologie. Concerto est utilisé pour des exploitations, des études.
Document Général d'Orientations (DGO)	Document de référence de la politique locale de sécurité routière.
Intervenant Départemental de Sécurité Routière (IDSR)	Ce sont des personnes volontaires et bénévoles afin d'organiser ou d'aider à la réalisation d'actions de prévention. Elles sont nommées par le Préfet sous forme d'arrêté. Ces bénévoles réalisent des actions relevant du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).
Plan Départemental d'Actions de Sécurité routière (PDASR)	Le PDASR, qui doit suivre les pistes du DGO, est décidé chaque année par le préfet. Le plan permet de synthétiser la totalité des actions menées en matière de sécurité routière dans le département. Le PDASR est un moyen de concertation et de coordination des projets entre les différents acteurs. Il assure la cohérence des actions mises en place au niveau local. Il détermine également les actions de sécurité routière à l'échelle du département.



13 - Signataires



Le préfet de Meurthe-et-Moselle

Pour le préfet, le sous-préfet
directeur de cabinets



Morgan TANGUY
Éric FREYSSSELINARD




RÉPUBLIQUE FRANÇAISE


PREFET
DE MEURTHE-ET-MOSELLE

Le président du Conseil
Départemental


po D. Guilmet




Mathieu KLEIN




Le président de la métropole du
Grand Nancy




André ROSSINOT



La présidente de l'association des
maires



Rose-Marie FALQUE



La directrice académique des
services de l'Éducation Nationale

po Pierre Alain CHIFFRE



Emmanuelle COMPAGNON




Le président de la
PRÉVENTION MAIF




Christian FIX



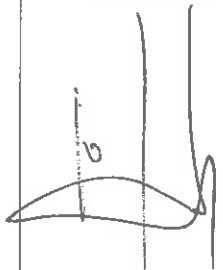











Le directeur de l'association
PRÉVENTION ROUTIÈRE




Daniel FREIDINGER



<p>Le directeur de la CARSAT NORD-EST</p>  <p>Emmanuel GOUAULT</p> 	<p>Le président de l'association Automobile Club Lorrain</p>  <p>Thierry MARCHAL</p> 	<p>La présidente de l'IREPS LORRAINE</p> <p><i>P/O Marie PERSEANI Directrice</i></p>  <p>Jeanne MEYER</p> 
---	---	--

<p>Le coordinateur de la FPMC 54</p>  <p>Bernard WALTZ</p> 	<p>La directrice Grand Est de l'ANPAA</p> <p><i>P/O Hugo PETIT-JAKUB</i></p>  <p>Delphine LEBRUN</p> 	<p>Le directeur général de la MGEL 54</p> <p><i>P/O Vincent RONDIN</i></p>  <p>Cédric CHEVALIER</p> 
--	--	---

En préfecture de Meurthe-et-Moselle,
signature du Document Général d'Orientations 2018-2022
le mardi 11 décembre 2018





**PARTAGER LA ROUTE, C'EST SE METTRE
A CHAQUE INSTANT A LA PLACE DES AUTRES**

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



