



PREFECTURE DE LA MEUSE

SECURITE ROUTIERE

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION

2008-2012

DEPARTEMENT DE LA MEUSE

19 février 2009

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
INTRODUCTION	5
Le contexte	5
Les objectifs du D.G.O.	5
Une démarche partenariale	6
PREMIÈRE PARTIE	7
LE BILAN DU DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION POUR 2003-2007	7
1. L'évolution des accidents depuis 1997	9
1.1. En France	9
1.2. En Meuse	10
2. Les différents enjeux identifiés dans le précédent DGO	11
2.1. Les conducteurs âgés de 18 à 24 ans en Meuse	11
2.2. Les obstacles fixes	12
• Les aménagements contigus à la route : bâtiments, murs, pile de ponts.....	12
• Les équipements liés à l'infrastructure routière : glissières, signalisation verticale, parapets de pont, fossés, talus.....	14
• Les accidents entre 17H00 et 19H00.....	16
2.3. Les conducteurs âgés de 18 à 24 ans, entre minuit et 7H, les samedi et dimanche	17
2.4. Les arbres en tant qu'obstacles fixes	19
3. Le bilan des actions menées dans le cadre des PDASR de 2004 à 2008	21
3.1. La répartition des actions et des financements par partenaire	21
3.2. La répartition géographique des actions menées avec les PDASR de 2004 à 2008	26
3.3. Les enjeux intégrés dans les PDASR de 2004 à 2008	30
3.4. L'efficacité des actions PDASR 2004-2008	34
4. Conclusions du bilan du DGO 2003-2007	35
DEUXIÈME PARTIE	36

LE DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION POUR 2008-2012.....36

1. LA DÉFINITION DES NOUVEAUX ENJEUX POUR 2008-2012.....37

1.1. Etude générale tous réseaux confondus.....37

- Les accidents se déroulant en intersections.....37
- Les accidents hors intersection.....38
- La répartition temporelle des accidents.....39
- Répartition et évolution des catégories de victimes en fonction des âges et mode de circulation.....41
- Luminosité.....44
- **Conclusions partielles**.....45

1.2. Caractéristiques générales par type de réseau.....46

- Les 2x2 voies à chaussées séparées : A4 et N4.....48
- Les routes bidirectionnelles hors agglomération.....49
- Les routes en agglomération de moins de 5000 habitants.....56
- Les zones agglomérées de plus de 5000 habitants.....62
- **Conclusions partielles**.....72

1.3. Les jeunes.....73

- Répartition des victimes par tranche d'âge.....73
- Les accidents en fonction de l'âge du conducteur.....75
- Les accidents impliquant des jeunes en fonction des réseaux.....75
- Les caractéristiques des accidents impliquant au moins un conducteur âgé de 18 à 24 ans.....77
- **Conclusions partielles**.....79

1.4. Les deux-roues motorisés.....80

- Résultats par type de réseau.....80
- La répartition temporelle : les jours et les heures.....80
- Les caractéristiques des accidents impliquant au moins un deux roues motorisés 81
- Essai d'identification des conducteurs impliqués dans des accidents de deux roues : âge, origine géographique.....82
- **Conclusions partielles**.....82

1.5. La consommation d'alcool et les conduites addictives.....83

- Sur les différents types de réseaux.....83
- Les contrôles routiers d'alcoolémie.....85
- **Conclusions partielles**.....85

1.6. La vitesse.....86

- Les données exogènes de la gendarmerie nationale.....86
- Les données de la police nationale.....86
- Les données des radars fixes.....87
- **Conclusions partielles**.....92

1.7. Les sources Justice.....93

2. LA MISE EN ŒUVRE DU DGO 2008-2012.....94

<u>2.1 La mise en œuvre générale du Document général d’orientations pour la période 2008-2012.</u>	<u>94</u>
• <u>L’animation du Document général d’orientation sur la période concernée.....</u>	<u>94</u>
• <u>La communication et la médiatisation des actions de sécurité routière.....</u>	<u>95</u>
• <u>La mise en commun des ressources humaines et matérielles.....</u>	<u>96</u>
<u>2.2 La déclinaison opérationnelle des enjeux.....</u>	<u>97</u>
• <u>L’enjeu « deux-roues ».....</u>	<u>97</u>
• <u>L’enjeu « jeunes ».....</u>	<u>102</u>
• <u>L’enjeu « conduites addictives ».....</u>	<u>108</u>
• <u>L’enjeu « vitesse ».....</u>	<u>110</u>
<u>ANNEXE 1 : COMPOSITION DES GROUPES DE TRAVAIL.....</u>	<u>112</u>
<u>ANNEXE 2 : QUELQUES EXEMPLES DE FICHES ACTIONS.....</u>	<u>117</u>

INTRODUCTION

Le contexte

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et fixé en accord avec le Premier Ministre l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3000 d'ici 2012, contre plus de 4500 en 2007.

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière, réuni sous la présidence du Premier Ministre le 13 février 2008, a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les causes multiples d'accidents. Elles doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les deux roues motorisés et à faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse.

Ainsi, des mesures doivent être prises pour :

- diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool,
- diviser par trois le nombre de jeunes tués,
- diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues.

Ce nouveau défi devra se traduire concrètement, dans chaque département, par une réduction importante et continue du nombre de victimes, en moyenne voisine de 8% par an.

Chaque département doit donc définir en 2008, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations (DGO) pour les années 2008 à 2012, les orientations d'actions de la politique déclinée au niveau local pour réduire le nombre et la gravité des accidents et ainsi contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

Les objectifs du D.G.O

Le Document Général d'Orientations doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et des acteurs locaux, y compris associatifs et professionnels, de partager la connaissance de l'accidentologie locale et des enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations communes et s'impliquer dans de véritables projets départementaux déclinés dans le cadre annuel du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Sous la responsabilité du Préfet, ces différents acteurs sont chargés de définir ces enjeux et les axes prioritaires d'actions qu'ils mettront en oeuvre de 2008 à 2012, ensemble ou séparément, tout en cherchant à impliquer et fédérer un maximum de partenaires pour atteindre les objectifs nationaux ambitieux.

Ce document général d'orientation constitue donc l'outil politique privilégié de programmation de mobilisation locale pour lutter contre l'insécurité routière.

Une démarche partenariale

Sous l'autorité du Préfet, l'élaboration et la mise en œuvre pluriannuelle du Document Général d'Orientation se fondent avant tout sur une démarche partenariale, reposant sur la collaboration de tous afin d'atteindre les objectifs nationaux.

Elles supposent donc l'information régulière de l'ensemble des acteurs de l'avancement des réflexions et l'association de certains à leur élaboration, au cours de différentes phases décisionnelles bien identifiées :

- la première a permis de dresser le bilan des actions menées dans le cadre du précédent DGO,
- la deuxième a contribué à identifier des enjeux,
- enfin, la troisième entend définir des orientations d'actions à partir, notamment, des réflexions des groupes de travail qui se sont réunis en janvier 2009 à l'issue du premier comité de pilotage.

Ainsi deux comités, l'un technique plus réduit et l'autre de pilotage, ont été mis en place, conformément à la démarche proposée par la Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière.

Le Comité technique qui regroupe des représentants de la préfecture, de la Justice, des forces de l'ordre, du Conseil général et de la direction départementale de l'équipement a été installé le 18 juillet 2008 par M. Jean-Paul LACOUTURE, directeur de cabinet du Préfet de la Meuse, en sa qualité de chef de projet « Sécurité routière » dans le département. Lors de cette réunion, la démarche d'élaboration du DGO et plus particulièrement de sa partie de diagnostic territorial a été définie.

Le Comité de pilotage a une composition volontairement étendue puisqu'il est ouvert à tous les acteurs du champ de la sécurité routière, qu'ils participent activement à la lutte contre l'insécurité routière ou qu'ils puissent être des relais intéressants, et quel que soit leur degré d'investissement. L'enjeu est bien la sensibilisation et l'information de tous pour relayer la politique commune de sécurité routière.

Lors de la première réunion du Comité de pilotage du 17 décembre 2008, il a été décidé la formation de groupes de travail restreints pour réfléchir à des pistes d'actions en fonction des enjeux locaux de sécurité routière identifiés et validés. Ces quatre groupes de travail se sont retrouvés à deux reprises au mois de janvier et ont formulé des propositions plus ou moins abouties d'actions qui nourrissent le Document Général d'Orientation pour 2008-2012.

Première partie

Le bilan du Document général d'orientation pour 2003-2007

Un changement de définition est intervenu au premier janvier 2005 ce qui a nécessité de retraiter certaines données statistiques et tout au moins de les manipuler avec précaution.

La catégorie tués correspond désormais aux tués à 30 jours, celle des blessés graves aux blessés hospitalisés (au moins 24heures) et celle de blessés légers aux blessés non hospitalisés ou hospitalisés moins de 24heures.

La gravité est appréciée à partir du nombre de tués plus celui des blessés hospitalisés divisé par le nombre d'accidents.

Afin d'obtenir des données homogènes en définition en retenant la méthode de calcul de la Direction de sécurité et de la circulation routière, il faudrait ajouter 4 personnes tuées au total des tués (issus des chiffres de 2003 et 2004) pour ajuster la base des tués à 30 jours, et retirer 4 blessés graves. Le Comité technique a décidé de ne pas modifier les bases 2003 et 2004 puisque cette correction portait sur moins de 1% des victimes.

Il est par ailleurs impossible de répartir ces quatre personnes dès que l'on effectue un tri par critère (âge, conducteur, type d'accident etc.) à moins d'effectuer une règle de trois qui aboutirait nécessairement à des fractions de victimes.

Concernant les blessés, il n'existe aucune relation entre les blessés graves et hospitalisés, entre les blessés légers et les non hospitalisés. Les blessés seront donc comptabilisés de façon globale par souci de fiabilité statistique. La catégorie retenue sera souvent celle des victimes qui regroupe les tués, les blessés hospitalisés et les blessés non hospitalisés.

L'Observatoire Départemental de Sécurité Routière dispose des données pour la période 1997-2007. Celles des années 2002 à 2007 ont été complétées par les procès-verbaux des forces de police et des revues de presse.

Afin de déterminer la tendance générale sur une période suffisamment longue pour être significative, le bilan du DGO (2004-2008) a été calculé sur les années 1997 à 2007 en ne prenant en compte que la catégorie globale des victimes.

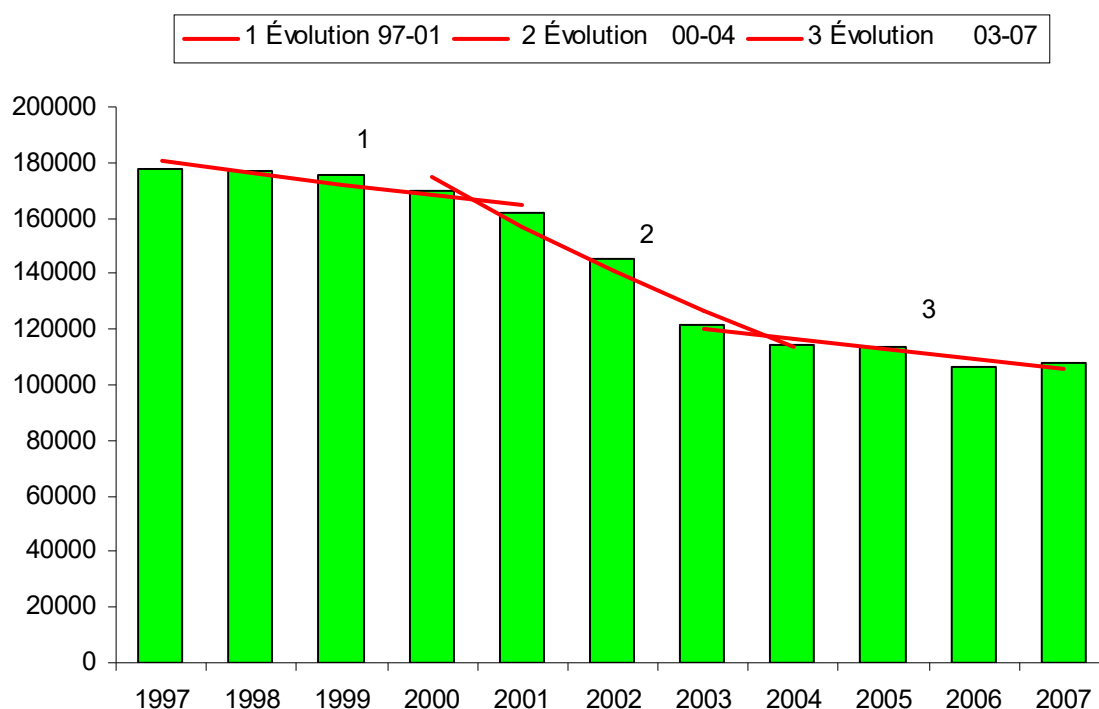
1. L'évolution des accidents depuis 1997

1.1. En France

La baisse est constante au niveau national, mais nettement plus marquée entre 2000 et 2004 comme l'illustrent le tableau et le graphique ci-dessous.

	Victimes	Accidents mortels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Accidents corporels
1997	177567	7130	7989	35716	133862	125202
1998	176972	7514	8437	33977	134558	124387
1999	175601	7185	8029	31851	135721	124524
2000	169760	6811	7643	27407	134710	121223
2001	161665	6920	7720	26192	127753	116745
2002	145081	6549	7242	24091	113748	105470
2003	121660	5168	5731	19207	96722	90220
2004	114320	4766	5593	17435	91292	85390
2005	113394	4857	5318	39811	68265	84525
2006	106834	4326	4709	40662	61463	80309
2007	107821	4265	4620	38615	64586	81272
Moyenne annuelle	142789	5954	6639	30451	105698	103570
Évolution moyenne annuelle sur 97-01	-2,3%					
Évolution moyenne annuelle sur 00-04	-10,2%					
Évolution moyenne annuelle sur 03-07	-3%					

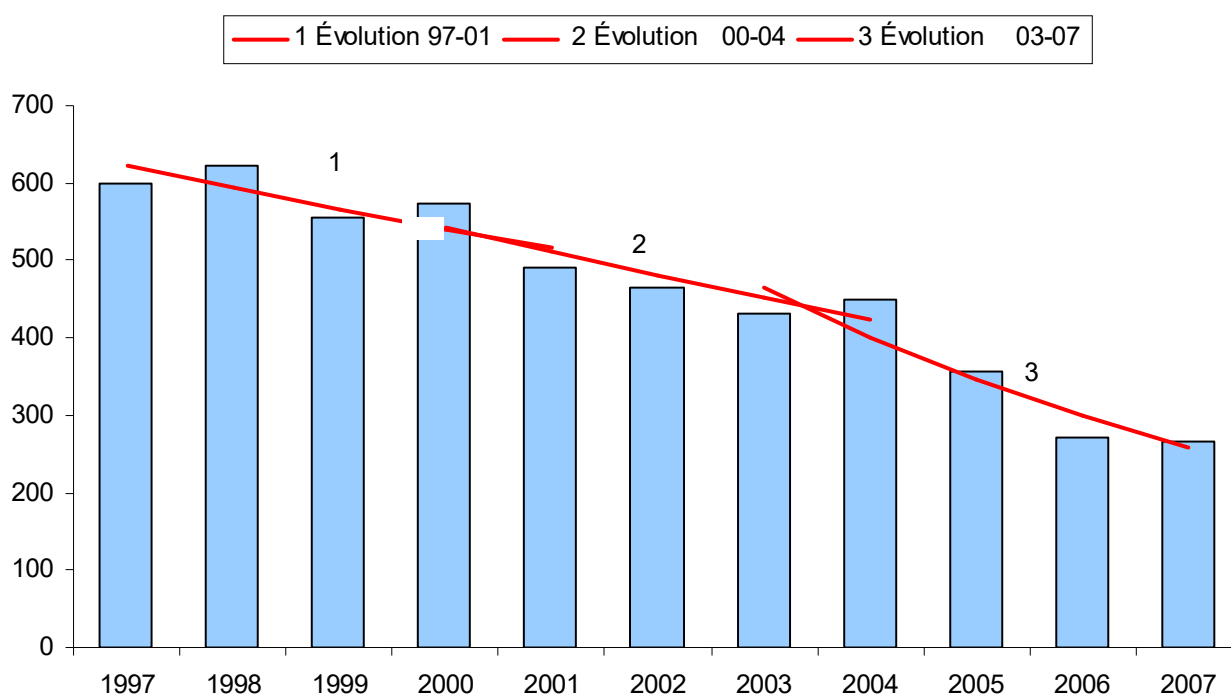
France. Courbe d'évolution du nombre des victimes. 1997 -2007



1.2. En Meuse

	Victimes	Accidents mortels	Tués	Blessés graves ou BH	Blessés légers ou BNH	Accidents corporels
1997	599	26	26	163	410	427
1998	622	43	50	161	411	439
1999	556	30	38	126	392	381
2000	574	38	47	126	401	391
2001	492	26	28	109	355	361
2002	466	35	41	103	322	323
2003	432	28	33	106	293	292
2004	449	21	21	71	357	302
2005	356	25	30	154	172	257
2006	270	13	15	146	109	205
2007	267	16	17	140	110	195
Moyenne annuelle	462	27	31	128	303	325
Évolution moyenne annuelle sur 97-01	-4,6%					
Évolution moyenne annuelle sur 00-04	-6,0%					
Évolution moyenne annuelle sur 03-07	-13,7%					

Meuse. Courbe d'évolution du nombre de victimes. Période 1997-2007



Les courbes de régression soulignent une baisse continue du nombre de victimes qui s'est accentuée entre 2004-2006 avant d'atteindre un palier en 2007.

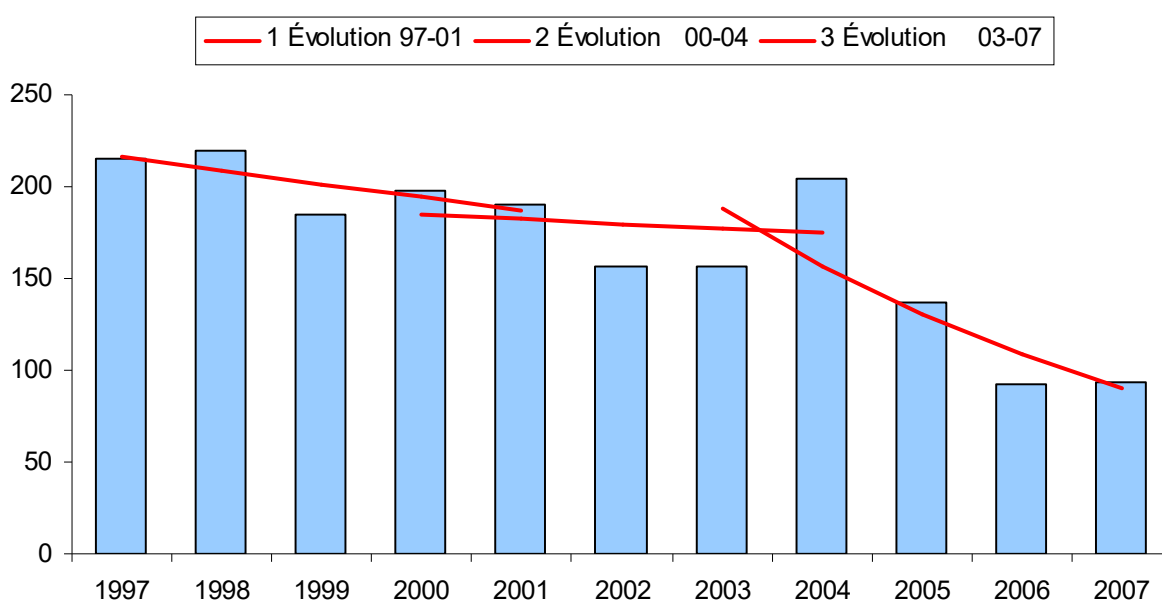
Le nombre de victime a baissé de 75 % en 11 ans en Meuse contre 38 % au niveau national.

2. Les différents enjeux identifiés dans le précédent DGO

2.1. Les conducteurs âgés de 18 à 24 ans en Meuse

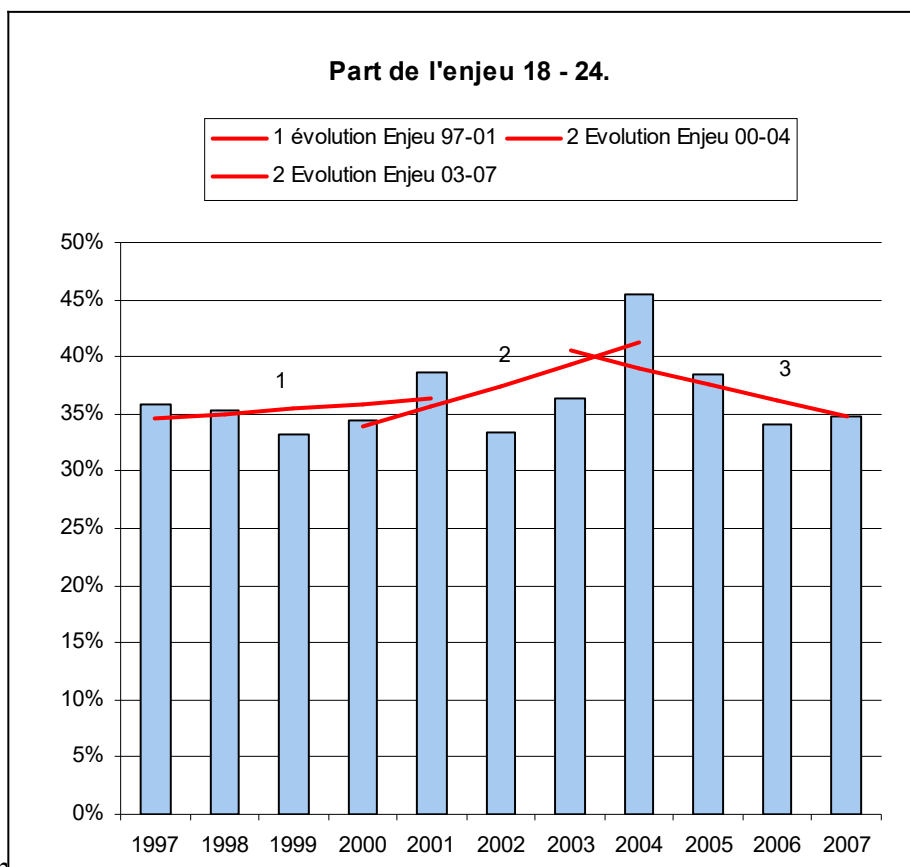
	Accidents corporels impliquant au moins un conducteur âgé de 18 à 24 ans						
	Victimes	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Accidents corporels
1997	215	8	59	8	62	145	149
1998	220	14	53	18	61	141	149
1999	185	12	40	16	32	137	130
2000	198	7	42	11	46	141	124
2001	190	10	40	11	42	137	129
2002	156	12	32	15	31	110	102
2003	157	10	40	14	36	107	99
2004	204	11	30	11	27	166	118
2005	137	13	51	17	54	66	92
2006	92	3	45	3	51	38	66
2007	93	6	40	7	46	40	61
Moyenne annuelle	168	10	43	12	44	112	111
Évolution moyenne annuelle sur 97-01	-3,5%						
Évolution moyenne annuelle sur 00-04	-1,3%						
Évolution moyenne annuelle sur 03-07	-16,8%						

Meuse. Courbe d'évolution des victimes d'accidents impliquant au moins un conducteur est âgé de 18 à 24 ans.



Depuis 2004, la baisse constatée est importante comme le montre la pente de la dernière courbe du graphique ci-dessus.

	Part de l'enjeu Meuse
1997	35,9%
1998	35,4%
1999	33,3%
2000	34,5%
2001	38,6%
2002	33,5%
2003	36,3%
2004	45,4%
2005	38,5%
2006	34,1%
2007	34,8%
Moyenne sur 11 ans	36,3%
Moyenne 97-2001	35,5%
Moyenne 2000-2004	37,5%
Moyenne 2003-2007	38,5%



La part de cet enjeu reste supérieure à 35% malgré la baisse globale du nombre de victimes et identique à ce qu'elle représentait déjà en 1997.

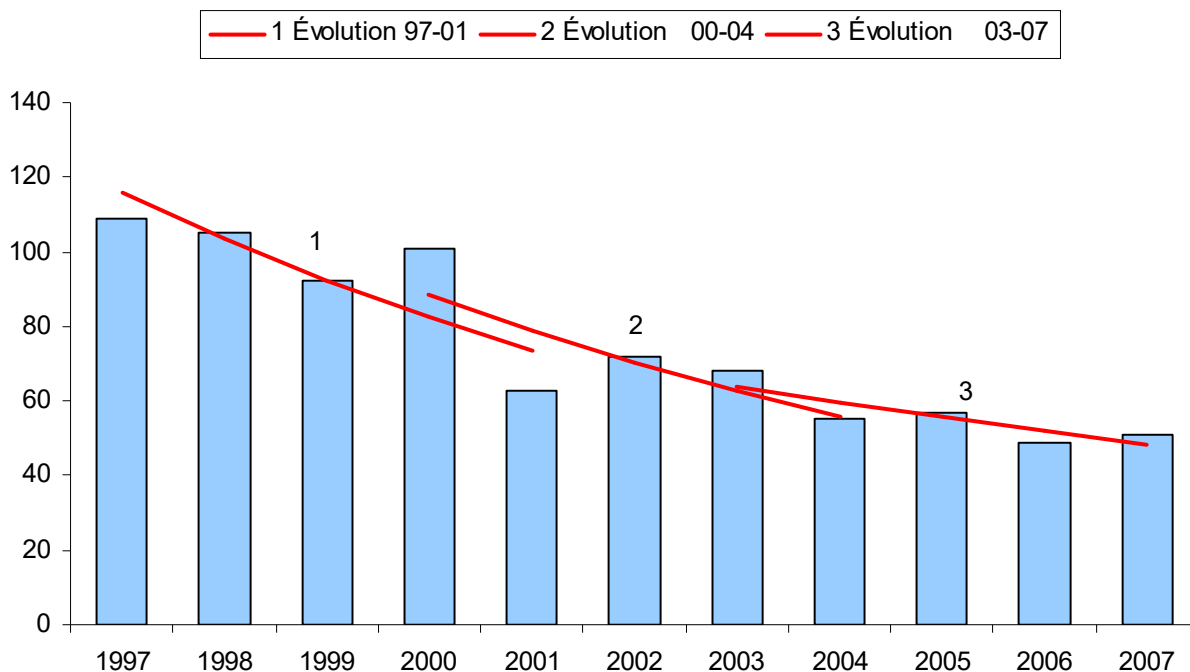
Son évolution peut être caractérisée de chaotique compte tenu des pics observés en 2001 et 2004.

2.2. Les obstacles fixes

- Les aménagements contigus à la route : bâtiments, murs, pile de ponts...

	Victimes	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Accidents corporels
1997	109	7	43	7	39	63	83
1998	105	9	36	9	36	60	79
1999	92	5	22	6	21	65	67
2000	101	13	33	18	25	58	70
2001	63	7	19	8	16	39	48
2002	72	4	22	5	21	46	55
2003	68	3	21	3	23	42	48
2004	55	6	13	6	11	38	39
2005	57	7	30	10	30	17	39
2006	49	2	28	3	36	10	34
2007	51	6	34	6	34	11	40
Moyenne annuelle	75	6	27	7	27	41	55
Évolution moyenne annuelle sur 97-01	-10,7%						
Évolution moyenne annuelle sur 00-04	-10,8%						
Évolution moyenne annuelle sur 03-07	-6,7%						

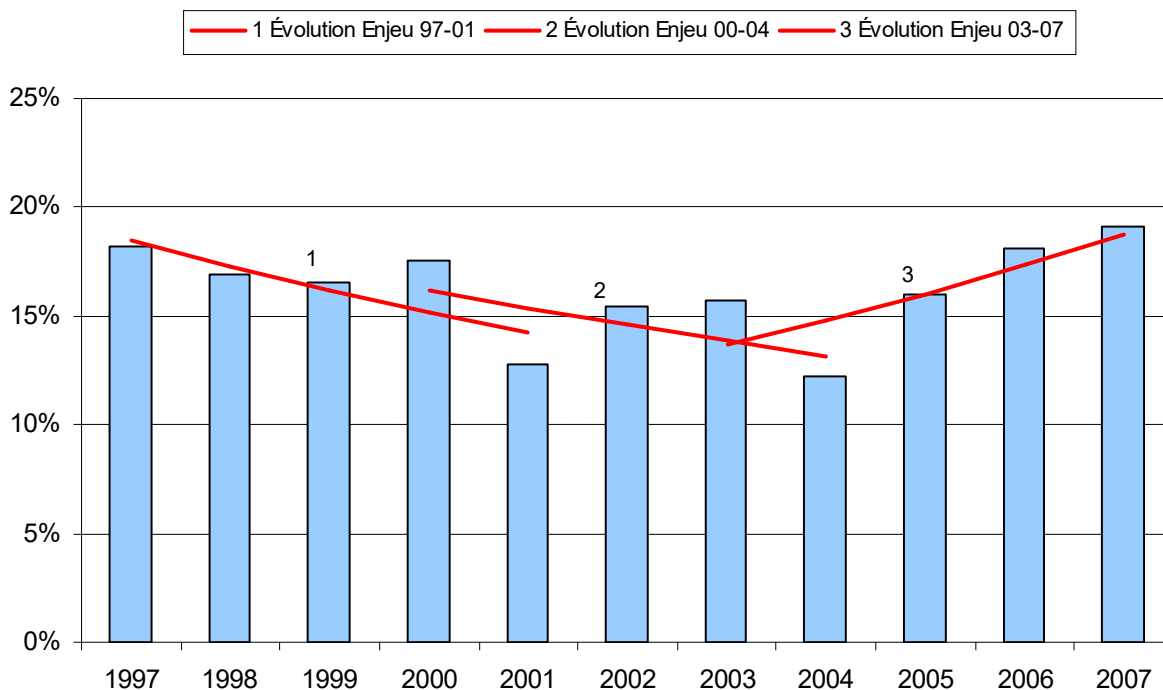
**Meuse. Courbe d'évolution du nombre de victimes contre obstacles fixes.
Aménagements contigus à la route.**



On constate une baisse régulière depuis 1997 même si une stagnation apparaît ces quatre dernières années.

La part de cet enjeu est légèrement supérieure à ce qu'elle était en 1997 ce qui confirme une évolution défavorable.

Meuse. Part de l'enjeu aménagements contigus.



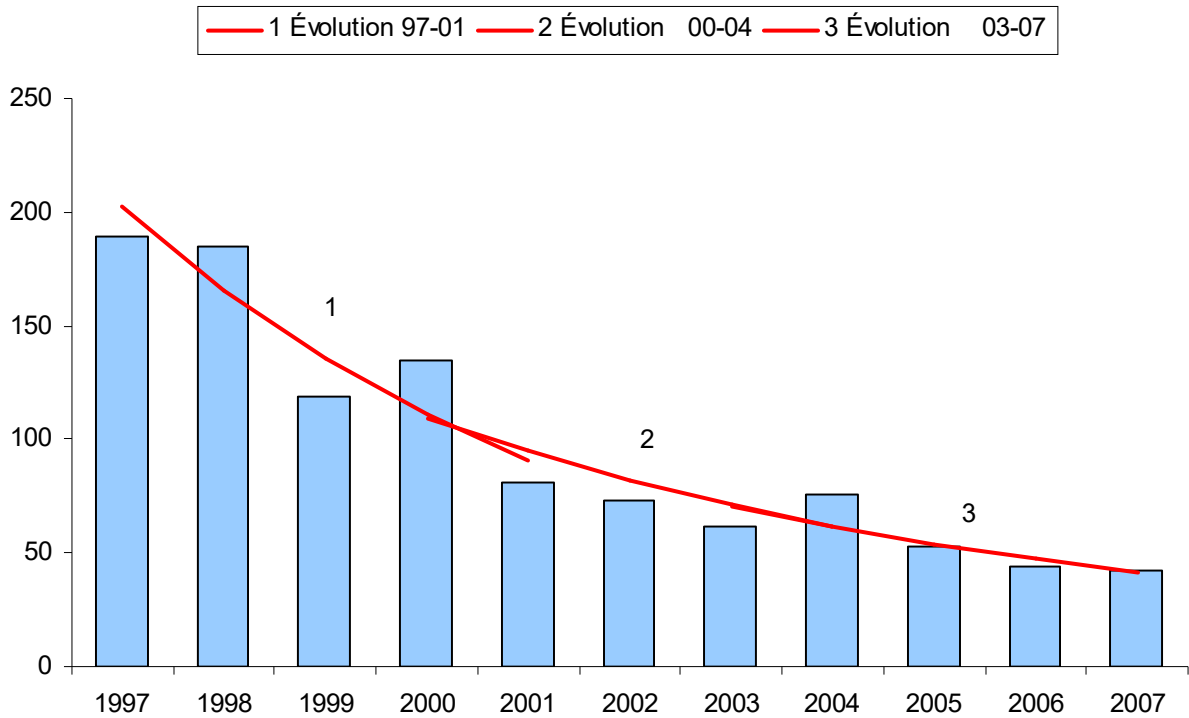
- Les équipements liés à l'infrastructure routière : glissières, signalisation verticale, parapets de pont, fossés, talus...

	Victimes	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Accidents corporels
1997	189	7	46	7	50	132	123
1998	185	11	44	14	43	128	123
1999	119	6	29	9	26	84	80
2000	135	9	30	9	30	96	85
2001	81	6	22	6	21	54	66
2002	73	8	23	10	16	47	58
2003	62	6	22	6	21	35	44
2004	76	4	12	4	9	63	47
2005	53	5	31	5	32	16	43
2006	44	4	30	4	28	12	36
2007	42	2	15	2	19	21	28
Moyenne annuelle	96	6	28	7	27	63	67
Évolution moyenne annuelle sur 97-01	-18,2%						
Évolution moyenne annuelle sur 00-04	-13,2%						
Évolution moyenne annuelle sur 03-07	-12,4%						

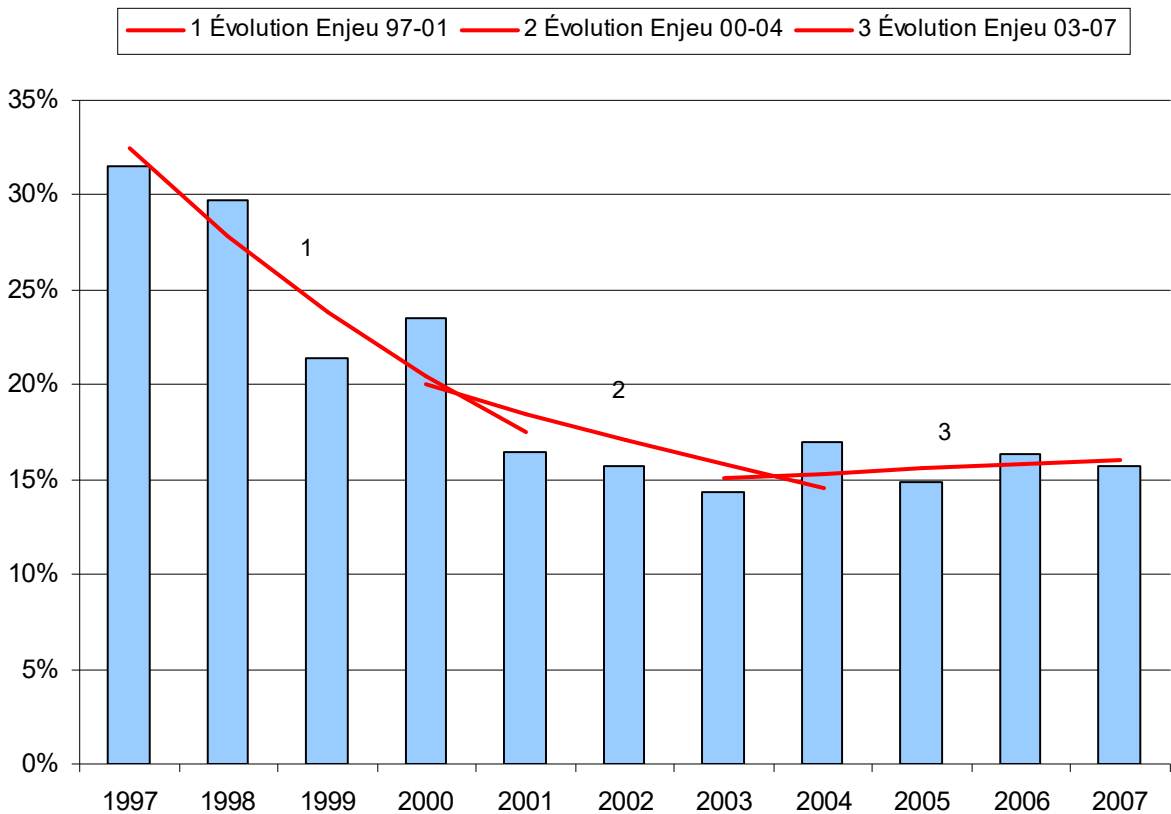
C'est le seul enjeu pour lequel on constate non seulement une baisse plus rapide du nombre de victimes (divisé par quatre) comme des accidents (divisé par deux), mais aussi dans la part de l'enjeu qui passe de 32% à 15%.

La politique de résorption des obstacles latéraux menée par les différents gestionnaires a permis une nette diminution de la gravité des accidents, aussi favorisée par les progrès techniques des constructeurs automobiles (véhicules plus sûrs se déformant plus tout en protégeant les passagers).

**Meuse. Courbe d'évolution du nombre de victimes contre obstacles fixes.
Equipements de la route.**



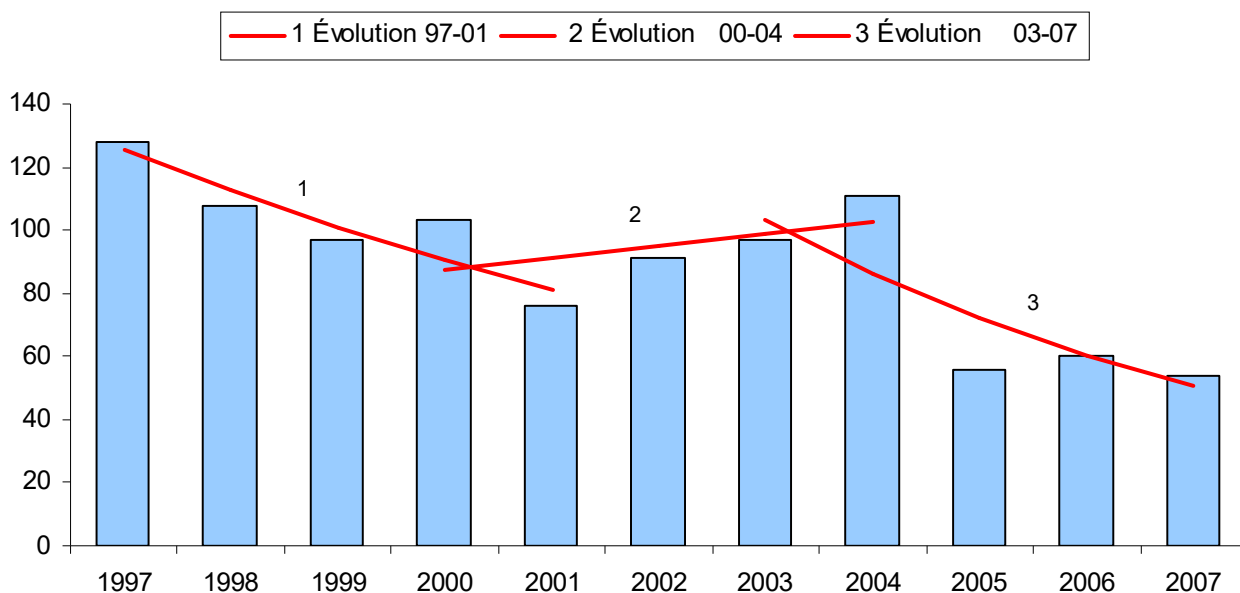
Meuse. Part de l'enjeu équipements de la route.



- Les accidents entre 17H00 et 19H00

	Victimes	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Accidents corporels
1997	128	10	39	10	32	86	94
1998	108	7	22	7	19	82	81
1999	97	3	15	3	15	79	72
2000	103	3	28	3	38	62	74
2001	76	5	16	5	14	57	54
2002	91	9	27	10	25	56	63
2003	97	10	28	11	26	60	65
2004	111	5	16	5	17	89	72
2005	56	2	20	2	19	35	42
2006	60	1	26	1	25	34	46
2007	54	3	23	4	23	27	39
Moyenne annuelle	89	5	24	6	23	61	64
Évolution moyenne annuelle sur 97-01	-10,3%						
Évolution moyenne annuelle sur 00-04	4,0%						
Évolution moyenne annuelle sur 03-07	-16,4%						

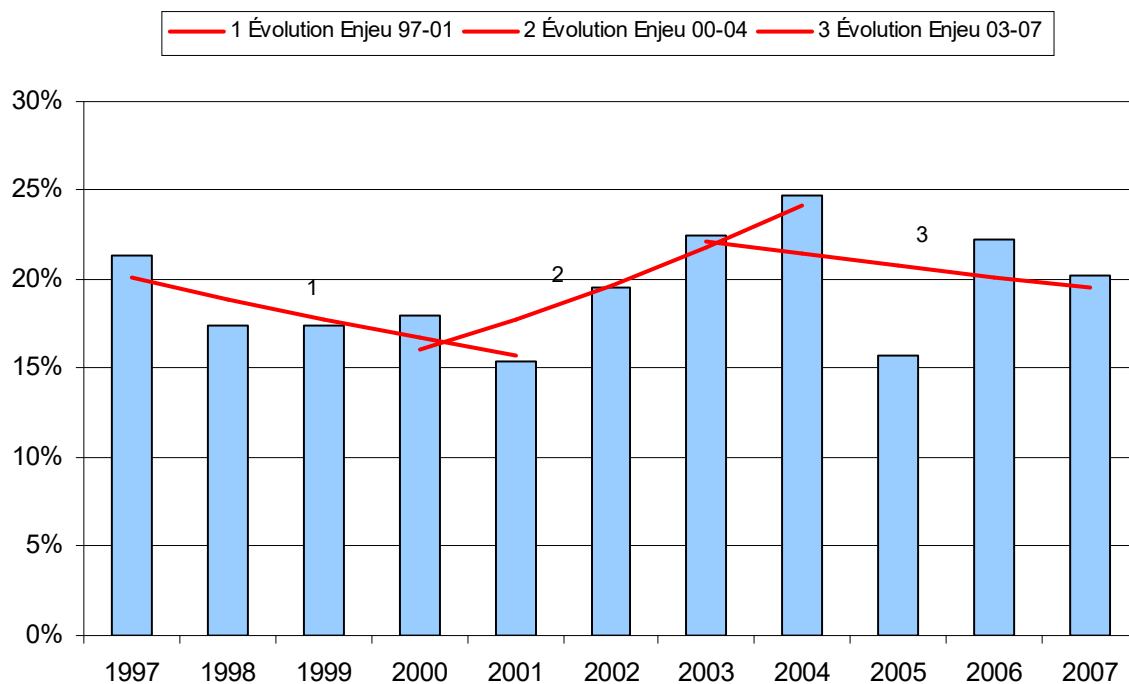
Meuse. Courbe d'évolution du nombre de victimes d'accidents entre 17h et 19h.



Le nombre de victimes a chuté de 60 % sur la période 1997-2007 mais de manière très irrégulière. Depuis trois ans, les résultats stagnent.

La part de cet enjeu est identique à ce qu'elle était en 1997.

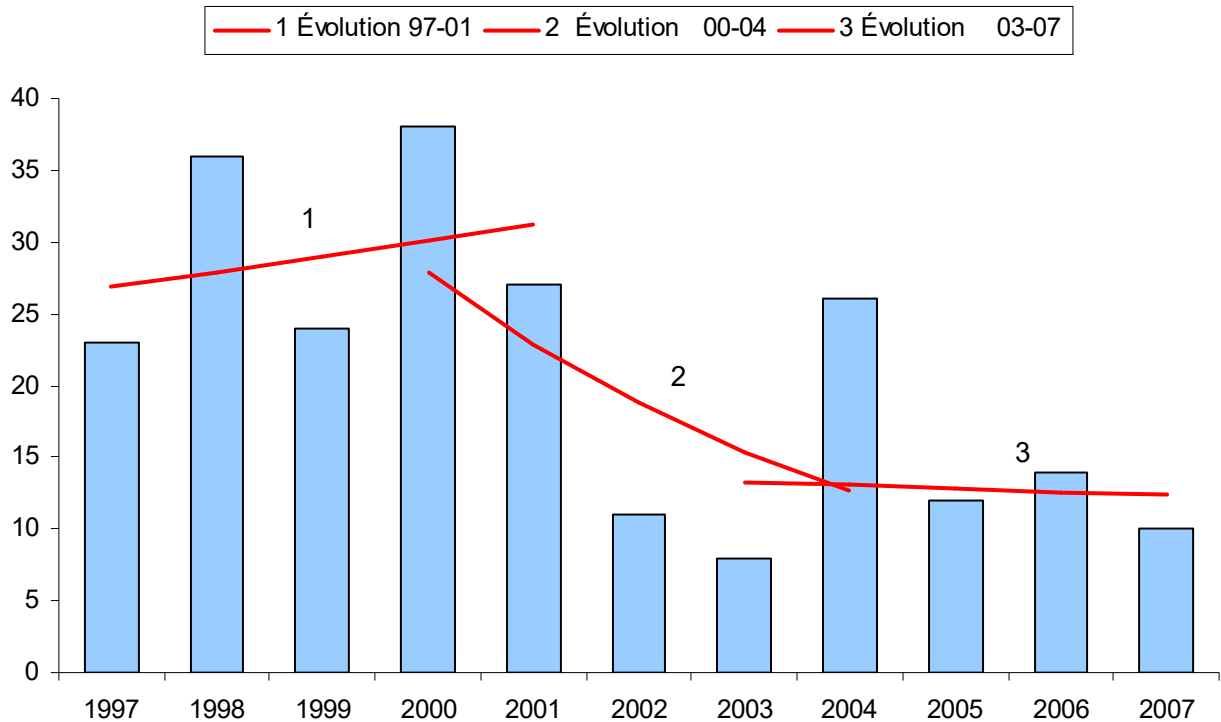
Meuse. Part de l'enjeu 17h - 19h



2.3. Les conducteurs âgés de 18 à 24 ans, entre minuit et 7H, les samedi et dimanche

Accidents corporels de 0h à 7h les samedi dimanche impliquant au moins un conducteur âgé de 18 à 24 ans							
	Victimes	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Accidents corporels
1997	23	2	8	2	10	11	12
1998	36	1	10	1	11	24	25
1999	24	0	6	0	6	18	16
2000	38	3	7	3	9	26	18
2001	27	1	6	2	7	18	20
2002	11	0	3	0	4	7	8
2003	8	1	2	4	1	3	4
2004	26	2	2	2	1	23	10
2005	12	3	4	6	4	2	6
2006	14	1	6	1	9	4	8
2007	10	1	3	1	5	4	5
Moyenne annuelle	21	1	5	2	6	13	12
Évolution moyenne annuelle sur 97-01	3,8%						
Évolution moyenne annuelle sur 00-04	-17,9%						
Évolution moyenne annuelle sur 03-07	-1,7%						

Meuse. Courbe d'évolution du nombre de victimes d'accidents entre 0h et 7h les samedi-dimanche, où un conducteur au moins est âgé de 18 à 24 ans.

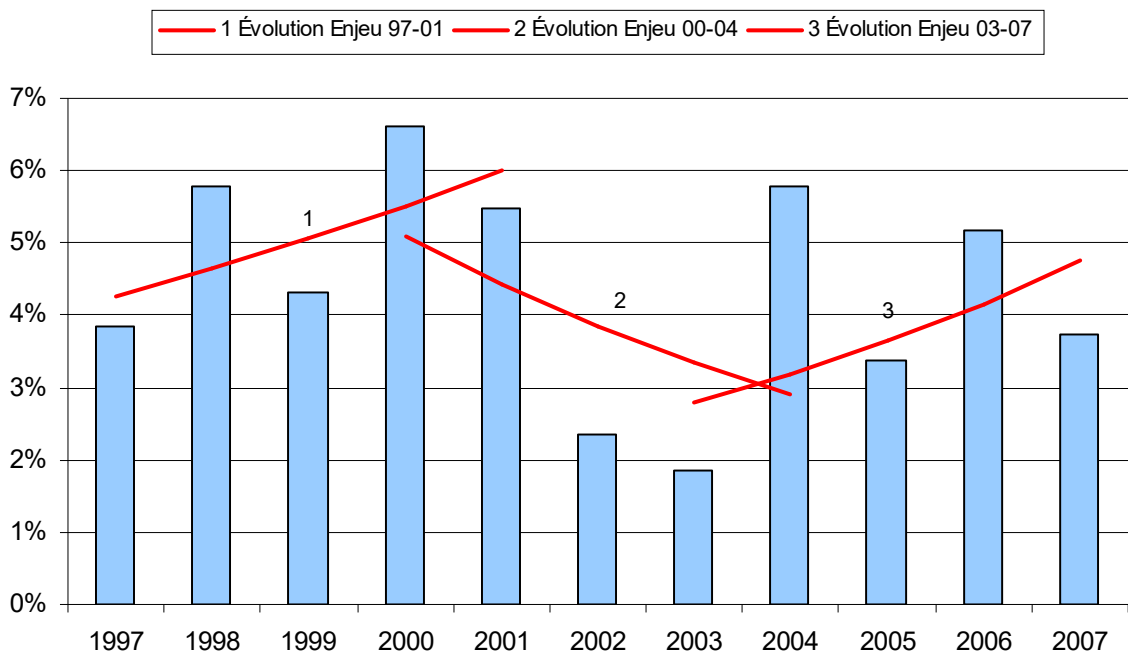


A la différence des autres enjeux, le nombre d'accidents impliquant au moins un conducteur âgé de 18 à 24 ans dans la plage horaire de minuit à 7heures du matin les week-ends est très faible (de 3 à 4 fois plus faible). Son évolution reste chaotique avec un pic en 2004 malgré une tendance qui se stabilise entre 2002 et 2007.

Il faut mentionner la signature par le Préfet de la Meuse et les discothèques du département d'une charte de bonne conduite en 2004, qui est régulièrement actualisée et reconduite sous réserve des événements pouvant se produire dans ces établissements et du respect des règles du jeu.

La part de cet enjeu tend, à nouveau à augmenter.

Meuse. Part de l'enjeu 18 - 24 de 0h à 7h les samedi-dimanche.

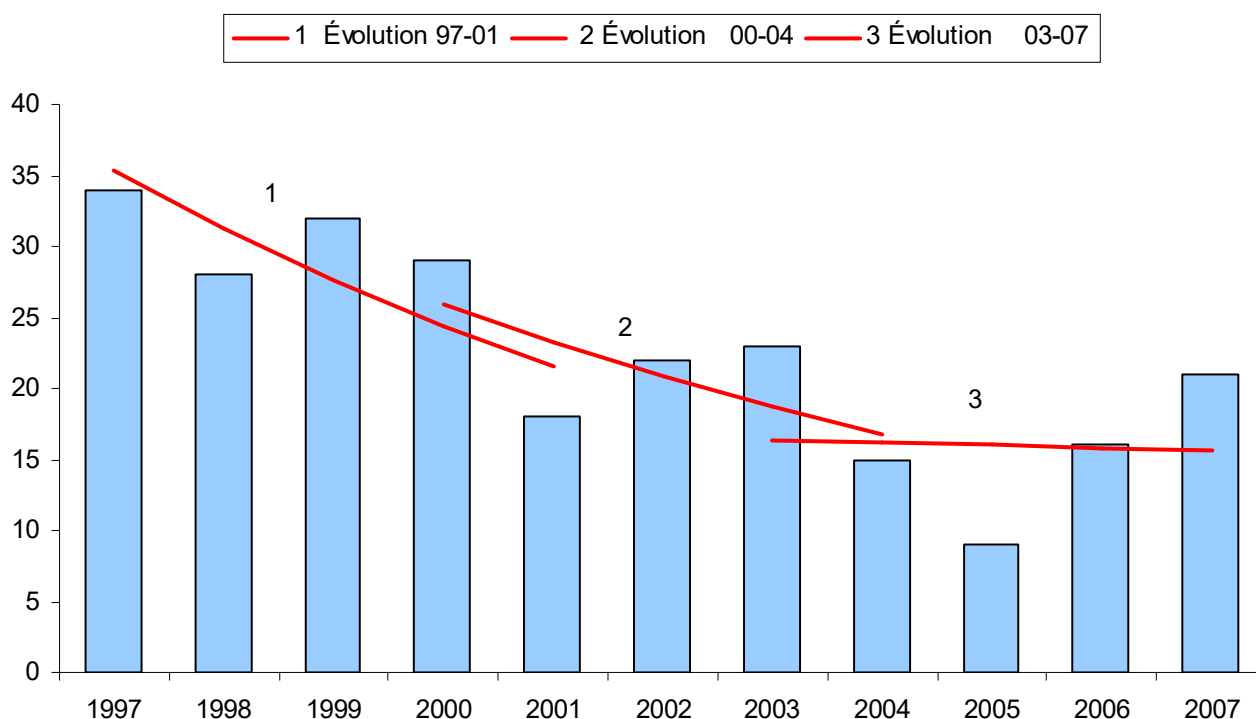


2.4. Les arbres en tant qu'obstacles fixes

Il faut tout d'abord noter que les arbres percutés ne sont pas uniquement ceux d'alignement, plantés le long des routes, mais aussi ceux des vergers, des lisières de forêts...

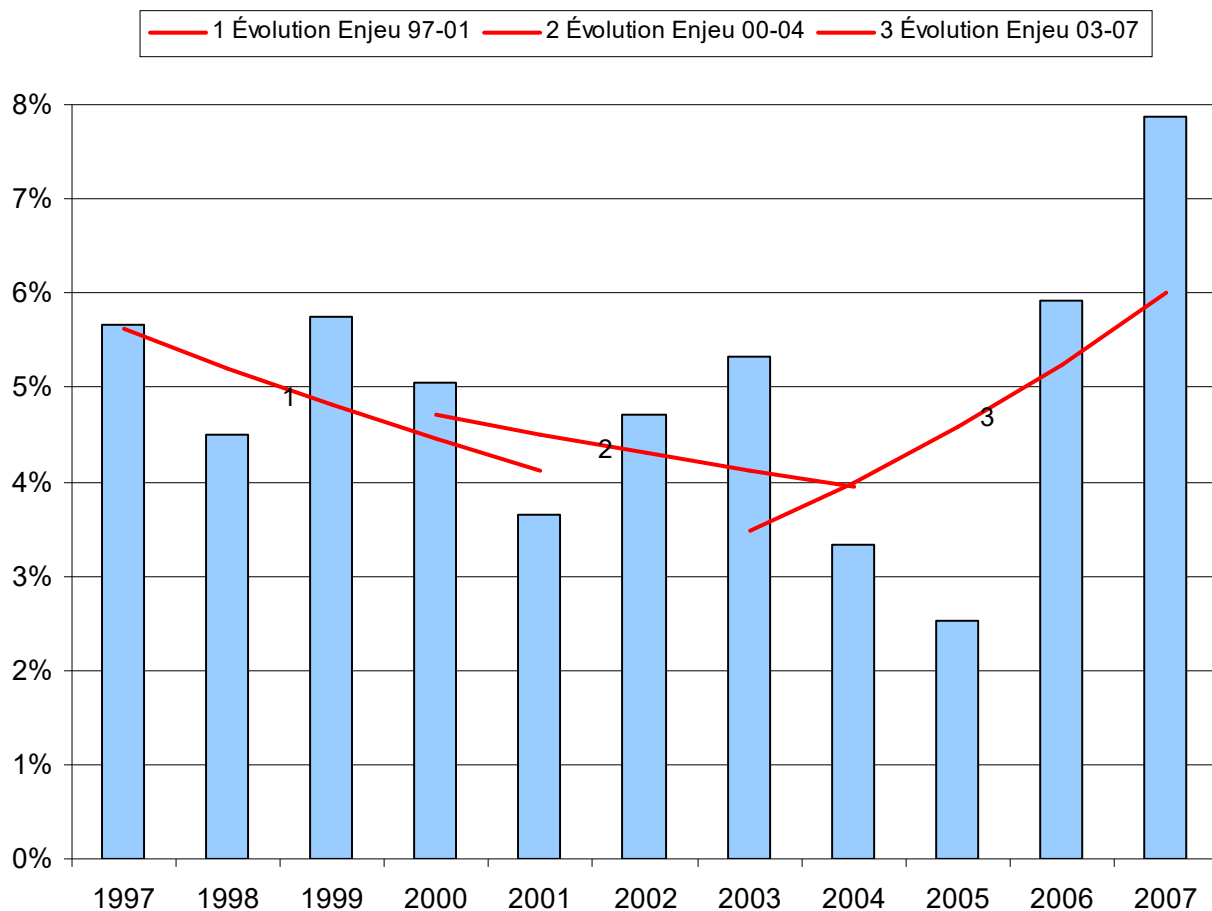
Obstacles fixes. Les arbres.							
	victimes	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Accidents corporels
1997	34	3	15	3	13	18	26
1998	28	5	13	5	11	12	21
1999	32	4	12	5	11	16	22
2000	29	6	17	6	12	11	22
2001	18	2	8	3	6	9	13
2002	22	4	10	5	8	9	15
2003	23	1	8	1	8	14	14
2004	15	3	4	3	2	10	9
2005	9	2	7	2	6	1	7
2006	16	1	13	2	14	0	13
2007	21	3	13	3	13	5	14
Moyenne annuelle	22	3	11	3	9	10	16
Évolution moyenne annuelle sur 97-01	-11,6%						
Évolution moyenne annuelle sur 00-04	-10,2%						
Évolution moyenne annuelle sur 03-07	-1,2%						

Meuse. Courbe d'évolution du nombre de victimes d'accidents contre arbres.



Le nombre des victimes d'accidents contre des arbres a diminué jusqu'en 2005. Cette tendance s'explique sans doute par la politique mise en œuvre, qu'il s'agisse de protections (avec des glissières par exemple) ou d'abattage des arbres. Toutefois, elle augmente à nouveau depuis 2006 même si le nombre de victimes et d'accidents reste peu élevé.

Meuse. Part de l'enjeu arbres.



3. Le bilan des actions menées dans le cadre des PDSAR de 2004 à 2008

Le PDASR constitue un outil de coordination des projets permettant d'afficher l'ensemble des actions menées dans le département.

Pour la période 2004 - 2008, 184 actions ont été financées par la préfecture pour un montant total de 417.783 euros.

Pour évaluer ces actions, le choix a été fait de distinguer entre les actions financées et les financements intervenant en soutien d'actions en matière de sécurité routière.

Répartition des actions et des financements PDASR 2004-2008

Nombre d'actions	139	Financement	327 191 euros
Nombre d'actions de soutien opérationnel	45	Financement (soutien opérationnel)	90 592 euros
Total	184	Total	417 783 euros

Le soutien opérationnel de la politique départementale de sécurité routière s'est inscrit dans 25% des actions et a mobilisé près de 20% des crédits du programme. Cette façon de pondérer permet de mieux saisir la spécificité d'actions qui doivent toujours être rapportées à leur objet et à leur coût global (financier, investissement des partenaires, etc.).

3.1. La répartition des actions et des financements par partenaire

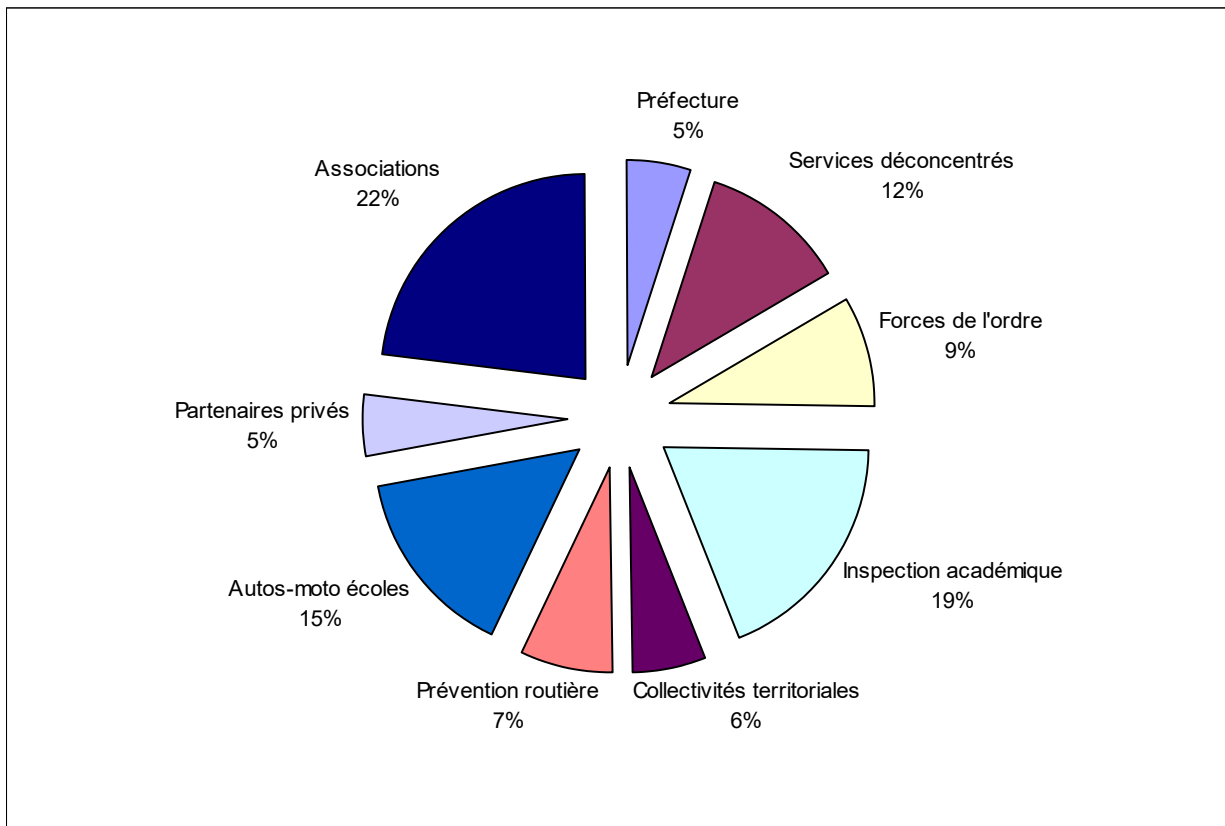
La répartition des actions et des financements par partenaire

En matière de sécurité routière, une action en elle-même n'a pas de signification si elle ne renseigne pas sur sa nature (ambition, modalités de mise en œuvre, nombre de personnes touchées, coût global, etc.). Une démarche quantitative permet toutefois de mesurer l'investissement des partenaires dans le programme.

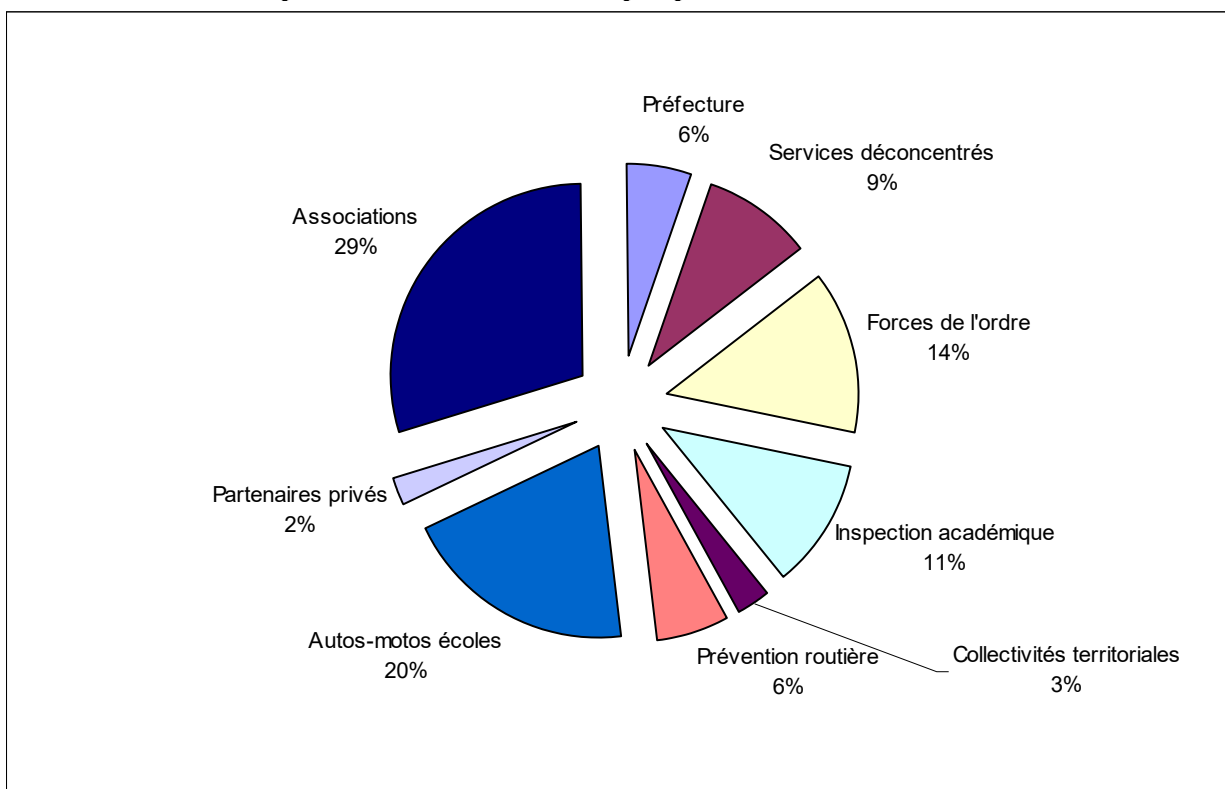
Répartition des actions et des financements par partenaire – PDASR 2004-2008

	Nombre d'actions	% d'actions du PDASR		Crédits (en euros)	% du financement PDASR
Préfecture	7	5%	Préfecture	18 111	6%
Services déconcentrés	16	12%	Services déconcentrés	29 755	9%
Forces de l'ordre	12	9%	Forces de l'ordre	44 387	14%
Inspection académique	26	19%	Inspection académique	35 905	11%
Collectivités territoriales	8	6%	Collectivités territoriales	9 015	3%
Prévention routière	10	7%	Prévention routière	20 373	6%
Auto-moto écoles	21	15%	Auto-moto écoles	64 330	20%
Secteur privé	7	5%	Secteur privé	7 555	2%

Répartition des actions par partenaire



Répartition des financements par partenaire – PDASR 2004-2008



- La Préfecture

La Préfecture de la Meuse a mené 5 % des actions PDASR 2004-2008. Ses services ont consacré la majeure partie de leur activité au soutien opérationnel des actions menées par les autres partenaires. En effet, si on considère l'ensemble du programme PDASR, on constate que plus de 70 % des actions conduites par la Préfecture ont pris forme à travers des financements soutenant la politique départementale de sécurité routière.

Répartition des actions menées par la Préfecture de la Meuse PDASR 2004-2008

	2008	2007	2006	2005	2004	Total
Actions	1	1	3	2	0	7
Actions de soutien	2	9	9	3	1	24

Cette tendance est d'autant plus significative si on la rapporte au financement des actions. Sur les 72.650 euros de crédits PDASR absorbés par la Préfecture, seuls 18.110 euros ont été consacrés aux actions. La mobilisation de près de 22 % des crédits du programme pour appuyer l'action de ses partenaires témoigne du rôle de pilotage assumé par la Préfecture du département.

Les actions menées sur la période ont connu un succès considérable. L'initiative nationale baptisée « Capitaine de soirée » a ainsi été renouvelée chaque année dans toutes les discothèques du département depuis 2005. Plus ponctuellement, la Préfecture s'est investie en 2006 dans une action d'envergure en mobilisant l'ensemble de ses services pour l'organisation d'une journée d'animation de sécurité routière au lycée Raymond Poincaré de Bar-Le-Duc. A noter la disparition progressive des enquêtes ECPA et AGIR dont l'intérêt a été jugé limitée par les principaux protagonistes pour un investissement trop significatif.

- Les services déconcentrés de l'Etat

Les services déconcentrés ont mené 12 % des actions PDASR 2004-2008. Parmi les 16 actions conduites, 11 ont été mises en place par la DDE, 2 par la DDJS et 3 par les SPIP de Verdun et Bar-Le-Duc. L'activité de ces services a pris forme à travers des actions de prévention sur les comportements à risque.

L'investissement de plus en plus significatif de la DDE est sensible. Avec 7,9% des actions du département sur la période, la DDE joue pleinement son rôle de partenaire en matière de sécurité routière. Dans le programme, elle a concentré ses actions sur un enjeu deux-roues qui intègre très souvent les jeunes du département (mallette pédagogique, fête du vélo, etc.). A ces initiatives se sont greffées de nombreuses opérations envers les jeunes meusiens (interventions dans les établissements scolaires, « Zou le Tatou », etc.) Des actions de sensibilisation et d'information ont également été conduites à destination des seniors et des élus du département.

- Les forces de l'ordre

9 % des actions PDASR 2004-2008 ont été organisées par les forces de l'ordre. Compte tenu de l'ensemble des initiatives portées par la Gendarmerie et la DDSF hors du cadre PDASR, cette part dans le programme est significative.

Sur 12 actions menées, 11 relèvent de la Gendarmerie et 1 seule de la DDSP. Cet écart trouve son origine dans la disparité en terme de couverture géographique des deux acteurs. La DDSP mène d'ailleurs de façon autonome de nombreuses actions de prévention en collaboration avec la prévention routière sans recourir aux financements PDASR.

Les forces de l'ordre sollicitent une part croissante de financements pour soutenir leurs actions de prévention et de répression (éthylotests, équipements, etc.). La DDSP s'inscrit de plus en plus dans cette logique comme en témoigne sa participation au programme en 2008.

Nombre d'actions financées intervenant en soutien d'autres opérations PDASR 2004-2008

	2008	2007	2006	2005	2004	Total
Gendarmerie	2	3	2	3	0	10
DDSP	4	0	2	1	0	7

La mobilisation des forces de l'ordre se traduit souvent dans les faits par des actions d'envergure. Ces actions visent essentiellement la prévention auprès des jeunes sur les conduites à risque notamment dans les établissements scolaires. L'enjeu deux-roues fait également l'objet d'un traitement privilégié (organisation de Rallyes motocyclistes, etc.).

NOTA : avec un coût moyen de 3700 euros, les actions menées par les forces de l'ordre se situent dans la fourchette haute du programme (2279 euros en moyenne par action). L'importance des dispositifs mis en place (Rallyes, voitures tonneaux, etc.) explique cette proportion.

- **Les collectivités territoriales**

Très peu d'actions ont été menées par les collectivités territoriales ou leurs structures depuis 2004 (6 % des actions). Sur les 27 CODECOM meusiennes, seule la CODECOM du Centre Argonne a sollicité des crédits PDASR pour impulser des actions de sensibilisation en matière de sécurité routière. Le Centre social et culturel de Revigny-sur-Ornain constitue un autre partenaire investi. A l'instar de la MJC verdunoise, la structure a mis en place des actions de sensibilisation au risque routier notamment auprès des jeunes.

La participation des structures locales au PDASR reste faible eu égard à leur rôle privilégié dans la politique de sécurité routière. Les collectivités et les communautés meusiennes préfèrent mener des actions ponctuelles en dehors du programme. Une implication plus soutenue de ces structures permettrait de tisser de nouveaux liens entre les différents acteurs pour un partenariat efficace et la mise en place d'actions concertées. L'accueil des actions menées par ces structures est d'ailleurs renforcé par leur proximité avec le territoire sur lequel elles s'implantent.

- **L'inspection académique**

Avec 19 % des actions menées, l'inspection académique s'est fortement investie dans la politique départementale de sécurité routière en sensibilisant les jeunes aux dangers de la route. Dans la mesure où les établissements scolaires font l'objet d'un renouvellement régulier, la concentration des actions sur les principaux établissements du département n'est pas problématique. Un effort en terme de suivi permettra toutefois à terme un maillage territorial plus pertinent par l'ensemble des partenaires.

NOTA : Avec un coût moyen de 1380 euros, l'inspection académique se situe dans la fourchette basse du PDASR. Des réseaux bien implantés et une collaboration soutenue avec les forces de l'ordre, le SDIS et la

prévention routière ont conduit à mutualiser les moyens pour mener des actions bénéficiant de la complémentarité d'intervention de différents acteurs.

- Les autos-motos écoles

Les autos-motos écoles du département sont des partenaires réguliers et investis (15 % des actions). Sur les 21 actions menées, 3 ont été conduites par la moto-école de Saint-Mihiel qui a notamment entrepris de renouveler pour 2008 une action de sensibilisation des jeunes aux dangers de la route.

Seules 2 des 36 auto-écoles meusiennes ont participé aux PDASR 2004-2008. Les auto-écoles Hévetia et Boursaux de Verdun ont réalisé 17 actions consacrées à la formation des jeunes dans les établissements scolaires, à la sensibilisation aux conduites à risque ou à l'initiation aux premiers secours. Après avoir reconduits 3 années consécutives (2006-2007-2008) les mêmes opérations (« Ma mob, ma liberté, ma vie », formation des jeunes au risque routier, etc.), elles ont élargi leur répertoire d'actions pour 2008 à la prévention des addictions et la formation des adultes volontaires ou des formateurs en conduite accompagnée.

- Les associations (hors prévention routière)

Les associations du département ont mené 22 % des actions PDASR 2004-2008 avec un pic d'activité en 2004 et 2005 (68 % de leurs opérations). Ces initiatives ont touché tous les publics. L'ANPER a ainsi mené 2 actions dans le monde du travail tandis que l'ADATEEP a conduit 2 actions en matière de formation aux premiers secours.

Le travail sur la sensibilisation aux conduites à risque dans la population, en particulier chez les jeunes continue à être intégré dans la majeure partie de l'activité associative du département. Dans ce cadre, le risque « alcool » a fait l'objet d'un traitement spécifique comme en témoigne l'activité de l'ANPAA 55 qui a mené 9 opérations depuis 2004.

Les associations sportives ont mené près d' 1/3 des actions des associations (31,25 %). Aux côtés d'actions ponctuelles organisées par l'UFOLEP 55 et le FC Bar-Le-Duc, l'USEP 55 s'est investie dans le programme à hauteur de 6 actions. La sensibilisation des jeunes que ce soit à la conduite des deux-roues ou aux conduites à risque a guidé l'ensemble de leurs opérations.

- La prévention routière

La prévention routière a organisé 7% des actions PDASR 2004-2008. Cette part est significative si on la rapporte à l'ensemble des actions menées par l'association en dehors du programme. Relevant de la loi de 1901, la prévention routière fait ici l'objet d'un traitement isolé rendu pertinent par la teneur de son activité. L'association a d'abord soutenu l'action « Capitaine de soirée » avant de mettre en place des opérations à destination des jeunes du département. Reconduisant chaque année des actions de prévention dans les établissements scolaires, les IDSR ont ensuite concentré leur activité sur la sensibilisation des seniors avec notamment 2 actions en 2008.

- Les partenaires privés

Les partenaires privés (5% des actions) sont peu nombreux dans le département. Seuls 2 organismes ont monté des opérations consacrées à la promotion de la sécurité routière.

Si la Mutualité Française a mis en place des actions de sensibilisation aux dangers de la route en 2005 et 2006, la MAIF a quant à elle poursuivi le même objectif avec plus de régularité (**1 action** par an depuis 2004). Après avoir sensibilisé les jeunes au respect des règles et mené des opérations dans les établissements scolaires, l'entreprise a renouvelé pour 2006-2007-2008, une action générale de prévention et de sensibilisation sur les conduites à risque.

3.2. La répartition géographique des actions menées avec les PDASR de 2004 à 2008

- Dans les zones agglomérées de plus de 5000 habitants

Répartition des actions dans les zones agglomérées de plus de 5000 habitants

	Nombre d'accidents 2003-2007	Nombre d'actions PDASR 2004-2008
Bar-Le-Duc	232	32
Verdun	177	28
Commercy	10	6
Ligny-en-Barrois	11	1
Saint-Mihiel	13	8

L'accidentologie locale témoigne de la concentration des accidents dans les deux principales zones agglomérées du département. Ces zones les plus accidentogènes sont en même temps les plus sujettes aux opérations de sensibilisation puisque sur les 94 actions PDASR 2004-2008 dont on peut déterminer la localisation, 59 ont été conduites dans les régions de Bar-Le-Duc et de Verdun.

Si peu d'actions ont été menées à Ligny-en-Barrois, Commercy et Saint-Mihiel, on constate en même temps que peu d'accidents s'y sont produits sur la période 2003-2007.

- Dans les zones agglomérées de moins de 5000 habitants

Répartition des actions dans les zones agglomérées de moins de 5000 habitants ayant connu plus de 4 accidents sur la période 2003-2007

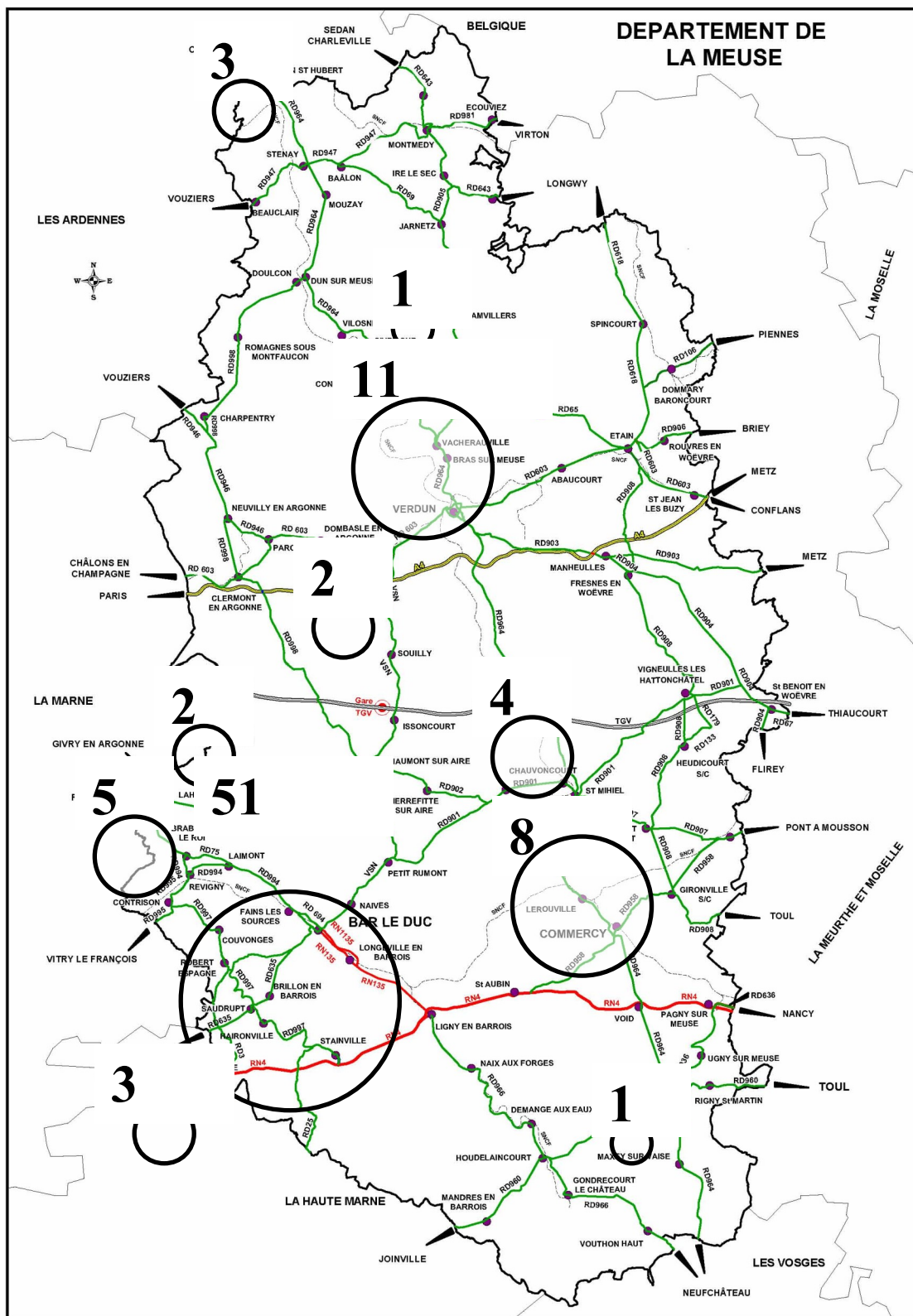
	Nombre d'accidents	Nombre d'actions PDASR 2004-2008
Ancerville	4	2
Boulogny	4	0
Etain	6	2
Longeville-en-Barrois	8	0
Montmédy	9	0
Revigny-sur-Ornain	8	4
Stenay	16	1
Vaucouleurs	8	1
Vigneulles-les-Hattonchâtel	5	1

Le maillage territorial des zones agglomérées de moins de 5000 habitants est sensiblement plus lâche. En effet, il ressort de l'analyse que le Sud meusien fait l'objet d'un traitement privilégié. Ce maillage dépend essentiellement de l'investissement des partenaires. Il donne à voir l'importance que revêt la participation des structures locales pour parfaire la sécurité routière de certaines zones. Dans ce cadre, le diagnostic de sécurité routière mené sur la commune Stenay entre octobre 2007 et juin 2008 constitue une bonne initiative.

- Les établissements scolaires

La cartographie des établissements scolaires traités dans le cadre PDASR et LABEL-VIE témoigne de la concentration des actions de prévention dans les zones agglomérées du département. Une nouvelle fois, la disparité de traitement entre le Nord et le Sud meusien est sensible.

2004	Collège Saint-Exupéry	Thierville
	Lycée Marguerite	Verdun
	Lycée H. Vogt	Commercy
	Collège "Les Cuvelles"	Vaucouleurs
	Collège Emilie du Châtelet	Vaubécourt
	Lycée Marguerite	Verdun
	Collège E. Carles	Ancerville
<i>Label-vie</i>	Collège Louis de Broglie	Ancemont
<i>Label-vie</i>	LP E. Zola	Bar-Le-Duc
<i>Label-vie</i>	Collège E. Carles	Ancerville
2005	Lycée H. Vogt (2 actions)	Commercy
	LP Ligier Richier	Bar-Le-Duc
	Collège A. Kastler	Stenay
	Lycée Marguerite	Verdun
<i>Label-vie</i>	Lycée H. Vogt (4 actions)	Commercy
<i>Label-vie</i>	Collège A. Kastler (2 actions)	Stenay
<i>Label-vie</i>	Collège Louis de Broglie	Ancemont
<i>Label-vie</i>	Collège Jean Moulin	Revigny-sur-Ornain
2006	LP E. Zola	Bar-Le-Duc
	Lycée H. Vogt	Commercy
	LP Ligier richier	Bar-Le-Duc
	Collège "Les Avrils" (2 actions)	Saint-Mihiel
	Lycée Raymond Poincaré	Bar-Le-Duc
2007	Lycée Marguerite	Verdun
	LP E. Zola (2 actions)	Bar-Le-Duc
	Lycée Fressinet	Verdun
	Collège Robert Aubry	Ligny-en-Barrois
	Collège "Les Avrils"	Saint-Mihiel
	LP Alain Fourrier	Verdun
2008	Collège J.B Lepage	Damvillers
	Lycée Marguerite	Verdun
	Collège Emilie du Châtelet	Vaubécourt
	LP E. Zola (2 actions)	Bar-Le-Duc
	LP Ligier Richier	Bar-Le-Duc
	Collège A.Theuriet	Bar-Le-Duc
	Collège E. Carles	Ancerville



Actions PDASR et LABEL-VIE 2004-2008 menées dans les établissements scolaires du département

NOTA : Cette répartition géographique revêt un caractère indicatif. En effet, la portée des actions varie selon leur nature et s'étend souvent à la population environnant les communes où elles sont organisées. Faute d'un suivi plus élaboré, les services de la Préfecture restent souvent dans l'incapacité de localiser les actions financées. Une évaluation plus soutenue permettra à terme aux actions PDASR de mieux compléter les opérations menées hors de son cadre en matière de sécurité routière.

3.3. Les enjeux intégrés dans les PDASR de 2004 à 2008

- Les enjeux du DGO 2003-2007

Le DGO 2003-2007 a fixé 4 priorités à la politique départementale de sécurité routière :

- Les obstacles fixes
- La tranche horaire 17h00-19h00
- Les conducteurs de 18 à 24 ans
- Les conducteurs de 18 à 24 ans de 0h00 à 7h00 le samedi et le dimanche

La politique de résorption des obstacles fixes a été menée essentiellement par la DDE et les services du Conseil Général, ce qui explique qu'elle n'apparaît pas dans les PDASR 2004-2008. De la même façon, la tranche horaire 17h00–19h00 constitue un enjeu tellement large qu'il enveloppe à lui seul toutes les actions menées dans le département. La part représentée par les deux enjeux restants témoigne de la mobilisation du département autour des priorités définies dans le DGO 2003-2007.

Pourcentage d'actions intégrant les enjeux DGO 2003-2007 PDASR 2004-2008

	2008	2007	2006	2005	2004	Moyenne
Conducteurs 18 - 24 ans	47%	34%	48%	39%	40%	42%
Conducteurs 18 - 24 ans de 0h00 à 7h00 le samedi et le dimanche	41%	31%	44%	35%	35%	37%

Sur la période 2004-2008, 42% des actions PDASR visant les jeunes ont intégré la sensibilisation des conducteurs de 18 à 24 ans. Dans 90% des cas, ces opérations étaient également destinées à agir sur la même tranche d'âge de 0h00 à 7h00 le samedi et le dimanche.

- Les enjeux du DGO 2008-2012

La circulaire du 15 avril 2004 relative à la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière a fixé les quatre enjeux communs à tous les départements pour l'élaboration du DGO 2008-2012 : les jeunes, la vitesse, l'alcool et les deux-roues. Ces enjeux nationaux ont déjà fait l'objet d'une intégration massive dans la politique départementale de sécurité routière pour la période 2004-2008.

Pourcentage d'actions intégrant les enjeux DGO 2008-2012 PDASR 2004-2008

	2008	2007	2006	2005	2004	Moyenne
Enjeu JEUNES	88%	90%	89%	84%	90%	88%
Enjeu ALCOOL et STUPEFIANTS	38%	28%	41%	35%	40%	36%
Enjeu DEUX ROUES	34%	34%	19%	19%	25%	26%
Enjeu VITESSE	25%	21%	22%	16%	20%	21%

L'enjeu JEUNES est sur-représenté dans les actions qui ont été menées sur la période 2004-2008. Intégré dans près de 88% des opérations du département, il constitue la priorité en matière de sécurité routière.

De la même façon, le département de la Meuse s'est saisi de la question de l'alcool et des substances psycho-actives en intégrant l'enjeu dans plus d' 1/3 de ses actions.

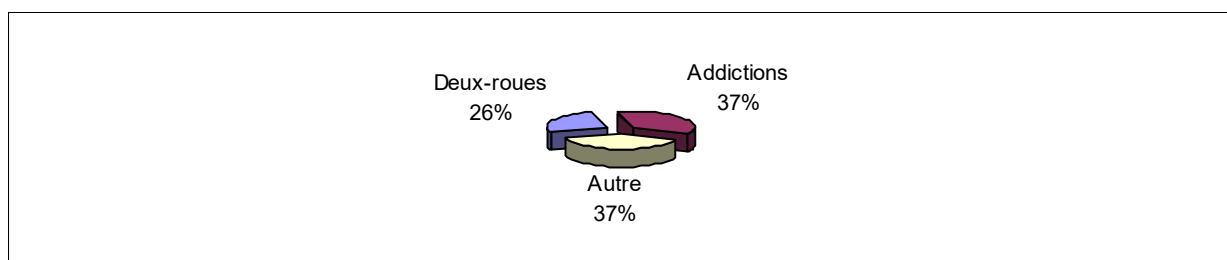
L'enjeu DEUX-ROUES est de plus en plus incorporé dans les actions PDASR. 2007 et 2008 ont d'ailleurs donné à voir de nombreuses initiatives visant notamment les jeunes du département.

Les actions concernant l'enjeu VITESSE sont plus difficiles à délimiter, ce qui explique que leur part a peu évolué sur la période considérée.

- L'enjeu JEUNES

La décomposition de l'enjeu

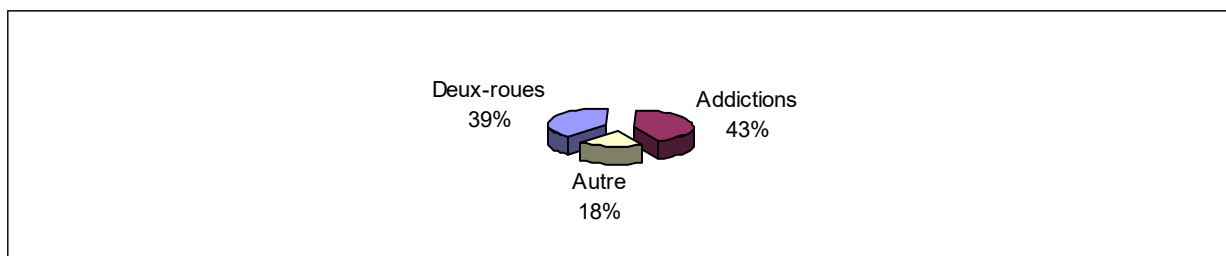
Répartition des actions PDASR 2004-2008 – Enjeu JEUNES



La politique de sécurité routière du département s'est concentrée sur les points névralgiques révélés par les analyses de l'accidentologie locale. Dans ce cadre, aux côtés d'actions de prévention générale à destination des jeunes, plus d'1/3 des actions menées ont eu pour objet la prévention liée aux addictions. L'enjeu DEUX-ROUES se distingue également par son intégration à hauteur de 26 % des actions du programme.

Cette tendance s'est confirmée dans les actions PDASR menées dans les dernières années du programme en particulier en 2008 où 39 % des actions ont intégré l'enjeu DEUX-ROUES et 43% l'enjeu ALCOOL et STUPEFIANTS.

Répartition des actions PDASR 2008 – Enjeu JEUNES



NOTA : La sensibilisation des jeunes en Meuse passe également par des actions en direction des 7 discothèques du département (Bar-Le-Duc, Ancerville, Verdun, Vigneulles-les-Hâtonchâtel, Haudainville, Val d'Ormain, Savonnières-devant-Bar). Représentant 6% des actions PDASR 2004-2008, les opérations en discothèque ont fait preuve de leur efficacité. L'actualisation régulière de la Charte signée entre les services de l'Etat et ces établissements constitue un premier pas pour la mise en place d'actions concertées au sein de ce milieu favorable au développement du risque routier.

Le Programme LABEL –VIE

Le programme LABEL – VIE complète la politique départementale de sécurité routière visant à sensibiliser les jeunes. Appel à projets appuyés par des associations, l'opération est un réel succès puisque sur la période 2004-2008, 60 actions ont été impulsées par les jeunes du département.

Tableau des actions et des financements LABEL – VIE 2004-2008

	Actions	Crédits
Label - Vie 2004	10	7 760
Label - Vie 2005	16	12 310
Label - Vie 2006	8	6 400
Label - Vie 2007	13	10 400
Label - Vie 2008	13	10 300
Total	60	47 170

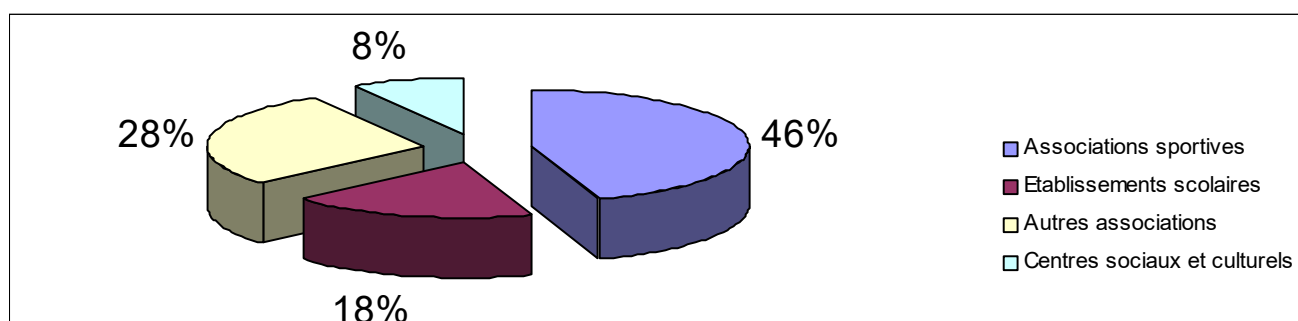
Les associations sportives ont servi de support au déploiement du programme en menant 46% des actions. Leur participation s'est d'ailleurs accrue au fil des années pour atteindre plus de 60% du programme en 2008. Peu de partenaires se sont partagés cette activité puisque seules 6 associations sportives et 2 acteurs du monde du sport (USEP et UFOLEP) ont participé. Dans ce cadre, il convient de remarquer que le monde du football meusien s'est intégré dans 17 des 27 actions menées.

De nombreuses opérations ont été montées par les jeunes avec leur établissement scolaire en 2004 et 2005. Un effort d'information des établissements engagé en étroite relation avec les services de l'inspection académique permettra à l'avenir de renouveler cette intégration du programme dans le monde scolaire.

Les autres associations (FOL, AMP, APAJH, MJC et ARIAJE) ont soutenu 28% des initiatives. Cette proportion est tirée par le haut en raison d'une forte activité de la FOL qui a mené 17 opérations entre 2004 et 2008 (3 pour l'AMP, 2 pour l'ARIAJE et 1 pour la MJC verdunoise et l'APAJH).

Les centres sociaux et culturels du département ont appuyé quant à eux 8% des actions. Ces structures au plus proche des réalités locales peuvent constituer à terme un relais privilégié du programme.

Répartition des actions par partenaire – LABEL – VIE 2004-2008



La concentration des actions LABEL–VIE dans les zones agglomérées du département est remarquable. En effet, ce sont plus de 68% des actions du programme qui ont été menées à Bar-Le-Duc (88% avec Verdun, Saint-Mihiel et Commercy réunis). Pour l'avenir, un maillage territorial plus évasé permettra d'étendre la portée du programme.

Cartographie des opérations LABEL – VIE 2004-2008

	Nombre d'actions
Bar-Le-Duc	40
Revigny-sur-Ornain	5
Commercy	4
Verdun	4
Stenay	3
Ancemont	2
Ancerville	1
Saint-Mihiel	1
Total	60

- Les enjeux SENIORS, FAMILLE et MONDE DU TRAVAIL

Eu égard à leur proportion dans la population en Meuse (26 % selon le recensement de 1999), la sensibilisation des seniors du département reste limitée. Avec 4 actions menées, cette catégorie n'a fait l'objet que de 3% des actions PDASR 2004-2008. Les 3 actions conduites en 2008 témoignent de la prise en considération de cette dimension notamment par la prévention routière.

Nombre d'actions menées à destination des seniors PDASR 2004-2008

	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Seniors	0	0	0	1	3	4

Avec une intégration des actions de promotion de la sécurité routière en famille à hauteur de 7,5%, la Meuse s'est clairement mobilisée pour mettre en place une approche inter-générationnelle du risque routier qui a fait preuve de sa pertinence en matière de sensibilisation des plus jeunes publics. Cette formation précoce permettra à terme de garantir la pérennité de la démarche DGO.

Nombre d'actions de promotion de la sécurité routière en famille PDASR 2004-2008

	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Famille	2	2	1	3	2	10

Bien qu'intégré dans les enjeux ci-dessus, le monde du travail n'a pas fait l'objet d'un traitement différencié dans le département. Avec 9 actions sur la période, il ne concerne spécifiquement que 6,8% des actions PDASR 2004-2008. La concentration de ces actions sur la période 2004-2006 doit inciter à impulser une nouvelle dynamique pour promouvoir la culture du risque routier dans le monde du travail et mettre en place des actions incitant à la prudence sur les trajets domicile-travail.

Nombre d'actions à destination du monde du travail PDASR 2004-2008

	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Monde du travail	3	3	2	0	1	9

3.4. L'efficacité des actions PDASR 2004-2008

- **Considérations générales**

Les PDASR 2004-2008 se sont clairement inscrits dans la continuité du DGO 2003-2007. Un panorama complet des actions financées tend à mettre en avant la fidélité des partenaires. Cette fidélité à son pendant en terme d'actions menées sur le terrain puisque près de 75 % des actions sont reconduites à l'identique chaque année. Dans ce cadre, le DGO 2008-2012 peut servir de guide à la mise en place d'actions d'information à destination des différentes structures susceptibles de participer au programme dans le département. Cette extension du champ PDASR donnera un nouveau souffle au programme si elle s'articule avec la qualité d'intervention et d'investissement des partenaires actuels.

La reconduction massive des actions et des partenariats n'emporte pas l'inefficacité du programme. Les chiffres de l'accidentologie locale sur la période 2003-2007 garantissent la qualité de la politique de sécurité routière menée sur la période.

Accidents de la route en Meuse 2003-2008

	Tués	Accidents	Blessés légers	Blessés graves
2003	33	292	293	106
2004	21	302	357	71
2005	30	257	172	154
2006	15	205	109	146
2007	17	195	110	140
2008	18	197	150	84

Ces données témoignent en surface d'une diminution du nombre d'accidents et de tués sur les routes du département. Si la tendance est à la baisse, la fluctuation reste importante comme en témoigne le pic de 2005. Le programme PDASR aspire surtout à restreindre la part structurelle des accidents qui reste très difficile à évaluer. La part résiduelle (« les aléas de la route ») est quant à elle extrêmement difficile à prévenir et relève sans doute d'autres mesures (réduction des limitations de vitesse, restriction des performances des véhicules, etc.).

- **Enjeu JEUNES**

Bien que 88% des actions PDASR 2004-2008 aient été concentrées sur les jeunes, la part de l'enjeu a peu évolué depuis 2005. Peu d'éléments permettent de déterminer si les opérations se sont révélées insuffisantes ou si elles ont permis au contraire d'endiguer l'hémorragie concernant cette catégorie. Dans tous les cas, compte tenu de l'exposition des jeunes aux dangers de la route, ces derniers doivent rester la priorité de la politique départementale de sécurité routière (plus de 26% des tués sur la période 2003-2007).

Implication des jeunes dans les accidents de la route meusiens sur la période 2003-2007

Enjeu JEUNES	
2004	45,4%
2005	38,5%
2006	34,1%
2007	34,8%

- Evaluation et suivi

Les actions menées dans le cadre PDASR nécessitent un suivi plus élaboré. En effet, pour le moment, seul un suivi financier et budgétaire est réalisé chaque année. Une telle démarche est bien nécessaire mais elle ne suffit pas à prendre toute la mesure des actions conduites dans le programme d'un point de vue qualitatif.

La procédure de financement devrait être complétée en aval par une évaluation formalisée des actions menées par les partenaires. A terme, il est même envisageable de conditionner le financement des actions à la production d'une fiche de suivi indiquant les modalités d'organisation de l'action, le nombre et le type de personnes touchées.

Cette procédure de suivi est nécessaire pour envisager la mise en place d'actions coordonnées inscrites dans une logique de partenariat. Un suivi plus soutenu du programme permettra d'ailleurs de mieux cibler les actions en évitant notamment les doublons ou un maillage territorial trop lâche.

4. Conclusions du bilan du DGO 2003-2007

Pour la période 2003-2007, la baisse du nombre d'accidents est plus forte en Meuse qu'en France.

Toutefois, la part des différents enjeux n'a pas connu d'évolutions significatives, à l'exception des équipements de la route dont la part a fortement diminué (de 32 à 15 %).

Les enjeux que constituaient les jeunes âgés de 18 à 24 ans, les créneaux horaires du week-end correspondant aux retours de soirée et le traitement des obstacles latéraux restent, au regard de l'analyse statistique, toujours d'actualité.

L'essentiel des actions financées dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière successifs ont surtout concerné les jeunes et le monde du travail, conformément aux enjeux définis dans le DGO 2003-2007.

Deuxième partie

Le Document général d'orientation pour 2008-2012

1. La définition des nouveaux enjeux pour 2008-2012

1.1. Etude générale tous réseaux confondus

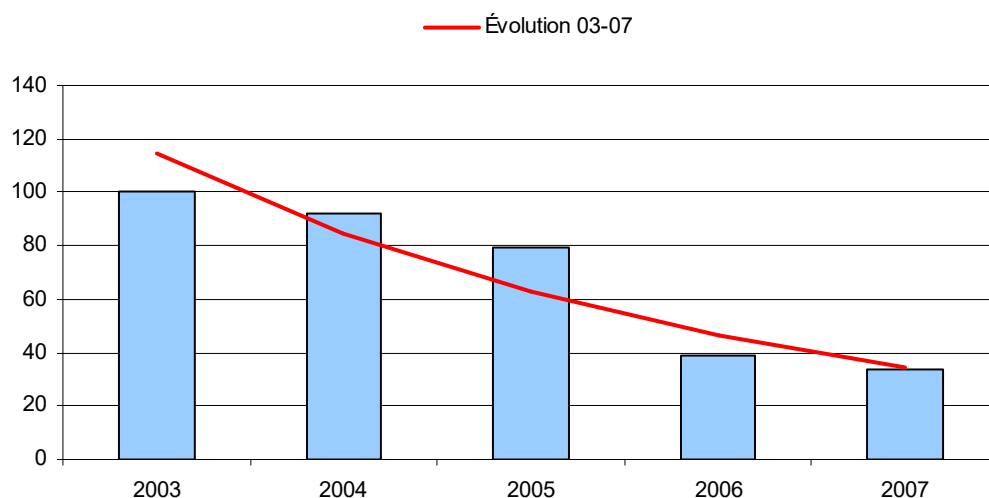
	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BNH	Indemnes
2003	292	28	107	33	106	293	228
2004	302	21	77	21	71	357	245
2005	257	25	149	30	154	172	213
2006	205	13	135	15	146	109	141
2007	195	16	128	17	140	110	140
Ensemble	1251	103	596	116	617	1041	967

- Les accidents se déroulant en intersections

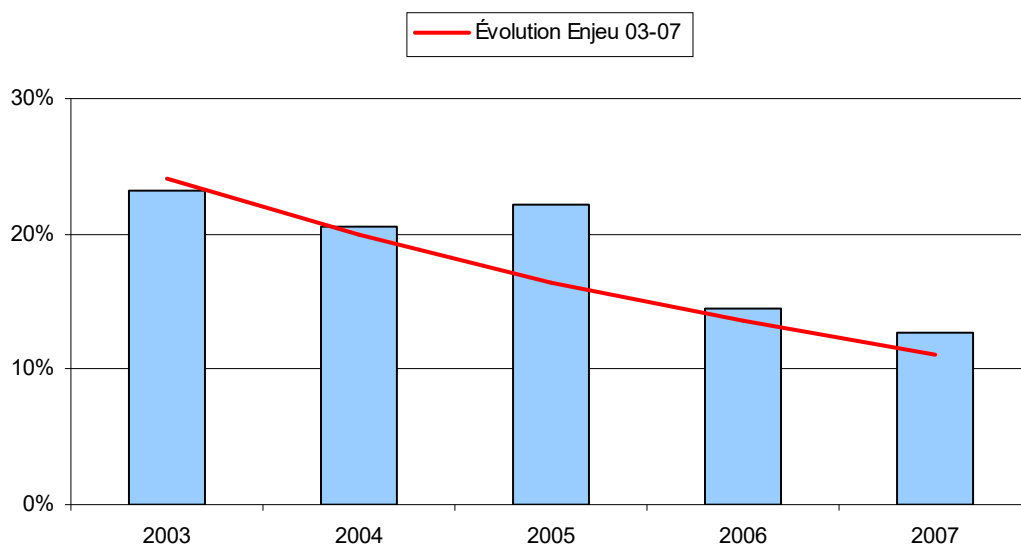
	Victimes	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Accidents corporels
2003	100	4	19	4	18	78	68
2004	92	1	15	1	15	76	63
2005	79	5	27	9	25	45	52
2006	39	0	13	0	14	25	26
2007	34	2	15	2	16	16	24
Moyenne annuelle	69	2	18	3	18	48	233
Évolution moyenne annuelle sur 03-07	-26,0%						

Le nombre et la gravité des accidents se déroulant à des intersections décroissent fortement comme l'illustrent les graphiques ci-dessous. L'évolution tendancielle constatée est donc réellement favorable ce qui s'explique notamment par la généralisation des carrefours à sens giratoires aux intersections importantes. Le travail mené sur les triangles de visibilité en carrefour et la signalisation verticale y a aussi contribué.

Victimes d'accidents en carrefour



Meuse. Part des victimes d'accidents en carrefour.



- Les accidents hors intersection

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BNH	Indemnes
2003	224	24	88	29	88	215	152
2004	239	20	62	20	56	281	172
2005	205	20	122	21	129	127	149
2006	179	13	122	15	132	84	118
2007	171	14	113	15	124	94	116
Ensemble	1018	91	507	100	529	801	707

Le nombre d'accidents hors intersection représente en moyenne 81 % des victimes. La baisse est très modérée alors que la gravité augmente sensiblement.

- La répartition temporelle des accidents
 - *La répartition annuelle*

Evolution des accidents suivant les mois					
	2003	2004	2005	2006	2007
Janvier	15	21	21	14	18
Février	16	11	17	10	12
Mars	30	27	26	9	16
Avril	14	29	20	7	10
Mai	25	27	19	22	21
Juin	29	32	45	23	21
Juillet	27	22	15	22	16
Août	33	26	26	19	14
Septembre	26	36	13	21	19
Octobre	22	25	18	14	14
Novembre	28	29	20	21	14
Décembre	27	17	17	23	20
Ensemble	292	302	257	205	195

Alors que la période estivale (de mai à septembre) présentait une densité plus importante d'accidents en 2003 et 2004, la répartition est désormais presque homogène sur l'année.

2003-2007 Les accidents par mois (tous réseaux)								
	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes				Taux de gravité accidents corporels
				Tués	BH	BNH	Indemnes	
Janvier	89	9	40	9	33	79	73	47,19
Février	66	10	30	10	28	58	54	57,58
Mars	108	11	53	11	56	82	79	62,04
Avril	80	5	34	5	35	83	65	50,00
Mai	114	9	60	10	64	82	76	64,91
Juin	150	14	78	17	75	120	124	61,33
Juillet	102	8	53	11	56	80	76	65,69
Août	118	7	47	9	57	108	110	55,93
Septembre	115	11	53	11	51	88	80	53,91
Octobre	93	6	42	7	45	96	71	55,91
Novembre	112	6	50	7	53	84	83	53,57
Décembre	104	7	56	9	64	81	76	70,19
Ensemble	1251	103	596	116	617	1041	967	

Représentant 12% de l'ensemble des accidents, le mois de juin est le plus chargé.

Les gravités moyennes mensuelles oscillent de 50 à 65% à la double exception des mois de janvier (plus bas avec 47%) et de décembre (plus haut 70%).

- *Répartition hebdomadaire*

Tous réseaux	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes				Gravité
				Tués	BH	BNH	Indemnes	
lundi	186	17	82	18	77	159	155	51,08
mardi	150	10	67	13	66	98	125	52,67
mercredi	175	12	72	13	77	151	142	51,43
jeudi	166	18	78	18	73	136	124	54,82
vendredi	221	11	114	11	118	171	172	58,37
samedi	187	13	85	13	96	183	143	58,29
dimanche	166	22	98	30	110	143	106	84,34
Ensemble	1251	103	596	116	617	1041	967	58,59

On constate une concentration des accidents les vendredis, samedis et dimanches avec une très nette différenciation des vendredis. Les dimanches se caractérisent par des accidents particulièrement graves (coefficient de gravité de 84 contre 51 à 58 pour les autres jours de la semaine). Enfin, 26% des tués le sont le dimanche et 15 % le lundi.

○ Répartition par heure

Tous réseaux	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BNH	Indemnes
00:00	15	3	6	3	5	19	8
01:00	17	2	10	2	12	14	5
02:00	20	6	12	6	10	17	12
03:00	11	3	6	6	4	9	5
04:00	16	5	11	9	11	12	16
05:00	24	2	11	2	12	16	6
06:00	24	5	12	5	10	21	13
07:00	47	3	19	3	21	40	26
08:00	46	1	22	1	25	37	36
09:00	60	6	33	6	34	35	45
10:00	49	3	21	4	22	35	38
11:00	74	6	38	6	38	64	70
12:00	82	5	32	5	31	70	62
13:00	61	5	21	6	21	57	69
14:00	67	6	31	7	31	61	52
15:00	73	3	36	3	38	59	52
16:00	82	4	37	4	41	63	67
17:00	128	11	47	11	42	140	121
18:00	112	9	52	11	53	91	109
19:00	84	4	49	5	59	56	69
20:00	61	6	39	6	43	44	34
21:00	44	5	26	5	28	28	23
22:00	27	0	12	0	12	27	12
23:00	27	0	13	0	14	26	17
Ensemble	1251	103	596	116	617	1041	967

Les accidents faisant plusieurs morts correspondent à la tranche horaire de 3 à 5 heures avec un nombre total de 8 accidents ayant conduit aux décès de 15 personnes. La gravité des accidents de cette

plage horaire est d'autant plus élevée que ces accidents sont moins nombreux qu'aux autres moments de la journée (8 accidents contre 11 et 16 sinon) : elle s'élève à 90.

Le créneau horaire de 18 heures se caractérise, quant à lui, par le plus grand nombre de victimes, toutes catégories confondues.

Entre 21h et 7h, c'est près d'un tiers des accidents mortels qui ont lieu occasionnant plus d'un tiers des tués, 20% des accidents graves et 17% des blessés légers alors même que la densité du trafic est la plus faible.

- Répartition et évolution des catégories de victimes en fonction des âges et mode de circulation
 - *Les piétons*

Parmi les piétons victimes d'accidents de la circulation, plus des deux tiers ont plus de 55 ans ou moins de 14 ans.

Victimes		< 14	14-17	18-24	25-55	>55	Total
Piétons	tué	1	1	0	0	4	6
	blessé hospitalisé	16	1	4	16	24	61
	blessé non hospitalisé	20	11	6	26	21	84

- *Les usagers de deux-roues*

Parmi les **cyclistes**, tous les tués sont âgés de plus de 25 ans et 5 sur 6 ont plus de 55 ans. A contrario, les jeunes de moins de 17 ans sont moins victimes d'accidents de vélo puisqu'il ne sont que 25 en 5 ans ce qui est particulièrement peu pour une population qui utilise plus facilement le vélo. Ils représentent néanmoins 48% des blessés hospitalisés et 38% des blessés non hospitalisés.

Victimes		< 14	14-17	18-24	25-55	>55	Total
Cyclistes	tué	0	0	0	1	5	6
	blessé hospitalisé	7	4	2	4	6	23
	blessé non hospitalisé	9	5	5	11	7	37

Les usagers de deux-roues de moins de 50 cm cube, victimes d'accident, sont majoritairement des jeunes de 14 à 17 ans qui présentent le plus lourd bilan et des jeunes de 18 à 24 ans. Ces deux classes d'âge représentent 82% des tués, 76 % des blessés hospitalisés et 81% des blessés non hospitalisés.

Victimes		< 14	14-17	18-24	25-55	>55	Total
Usagers de deux roues < 50cc	tué	0	7	3	1	1	12
	blessé hospitalisé	2	47	21	16	5	91
	blessé non hospitalisé	2	95	38	23	7	165

Parmi les usagers de motos, les jeunes de 18-24 ans sont fort présents même s'il n'y a qu'un seul tué (contre 8 pour les 25-55 ans). Ils représentent 18 blessés hospitalisés et 27 blessés non hospitalisés ce qui est proportionnellement important compte tenu de la très courte durée de cette tranche d'âge.

Victimes		< 14	14-17	18-24	25-55	>55	Total
Usagers de deux roues - motos	tué	0	0	1	8	0	9
	blessé hospitalisé	1	3	18	40	2	64
	blessé non hospitalisé	1	2	27	43	1	74
	b.n.h. âge non r.						1

o *Les conducteurs de voitures sans permis ou de quad carrossés*

Les causes principales des accidents constatés résident dans le comportement des conducteurs et la mauvaise perception par les autres usagers de ces voitures sans permis qui ressemblent de plus en plus à des voitures traditionnelles.

Il est notable que toutes les victimes sont âgées de plus de 25ans.

Victimes		< 14	14-17	18-24	25-55	>55	Total
Usagers de voiturette ou quad carrossé	tué	0	0	0	0	0	0
	blessé hospitalisé	0	0	0	0	1	1
	blessé non hospitalisé	0	0	0	4	2	6

○ *Les conducteurs de véhicules légers*

Il y a autant de morts parmi les conducteurs âgés de 18 à 24 ans que parmi les 25-55 ans (26 contre 27). En revanche, les victimes sont plus nombreuses dans cette seconde tranche d'âge puisqu'elles représentent 158 blessés hospitalisés contre 97 pour les moins de 25ans et 282 blessés non hospitalisés contre 191.

Néanmoins, l'exposition au risque routier des jeunes âgés de 18 à 24 ans reste très importante dans notre département.

Victimes		< 14	14-17	18-24	25-55	>55	Total
Usagers de VL	tué	2	4	26	27	18	77
	blessé hospitalisé	15	7	97	158	60	337
	blessé non hospitalisé	33	32	191	282	81	619
	b.n.h. âge non r.						4

○ *Les conducteurs de véhicules utilitaires*

Ils représentent 3% des victimes, en grande majorité parmi les 25-55 ans.

Victimes		< 14	14-17	18-24	25-55	>55	Total
Usagers de VU	tué	0	0	0	3	2	5
	blessé hospitalisé	0	2	2	11	2	17
	blessé non hospitalisé	1	0	9	16	2	28
	b.h. âge non r.						1

○ *Les conducteurs de poids lourds*

Aucun tué parmi les usagers de poids lourds n'est à déplorer sur les 5 dernières années. On dénombre encore 19 blessés hospitalisés et 13 blessés non hospitalisés qui appartiennent presque tous à la catégorie des 25-55 ans.

Il faut bien noter que ne sont comptés dans ces résultats statistiques que les occupants des poids lourds qui auraient été victimes d'accident, et non l'ensemble des victimes d'accidents impliquant un poids lourd.

Victimes		< 14	14-17	18-24	25-55	>55	Total
Usagers de PL	tué	0	0	0	0	0	0
	blessé hospitalisé	0	0	1	17	1	19
	blessé non hospitalisé	0	0	4	9	0	13
Victimes		< 14	14-17	18-24	25-55	>55	Total

○ *Les usagers des transports en commun*

Les accidents ont généralement lieu lorsque la chaussée est rendue glissante par la présence de verglas, de givre matinal ou encore de neige.

Usagers de TC	tué	0	0	0	0	0	0
	blessé hospitalisé	0	0	0	0	1	1
	blessé non hospitalisé	2	2	0	3	0	7
Victimes		< 14	14-17	18-24	25-55	>55	Total

○ *Les conducteurs de tracteurs agricoles*

Peu d'accidents corporels impliquent des tracteurs agricoles même si le département conserve une activité agricole importante.

Usagers de Tracteur agricole	tué	0	0	0	0	0	0
	blessé hospitalisé	0	1	0	1	0	2
	blessé non hospitalisé	0	0	0	2	0	2
Victimes		< 14	14-17	18-24	25-55	>55	Total

• Luminosité

La luminosité influe peu sur le nombre des accidents puisque 4 accidents sur 5 ont lieu par bonne luminosité. Néanmoins, elle a un impact certain sur leur gravité dans la mesure où, de nuit ou par mauvaise visibilité, le coefficient de gravité est de 77 alors qu'il n'est que de 54 dans de bonnes conditions.

- **Conclusions partielles**

La plupart des accidents se produisent hors de toute intersection et dans de bonnes conditions météorologiques. Le principal facteur explicatif semble alors être la vitesse inadaptée et le comportement du conducteur.

La répartition temporelle des accidents en Meuse a sensiblement évolué avec la disparition d'une période estivale autrefois plus dense. Le vendredi compte toujours autant d'accidents corporels suivi par le lundi et le samedi. Le dimanche apparaît comme une singularité en raison de la gravité des accidents, moitié plus importante que les autres jours de la semaine. Alors que la majorité des accidents ont lieu entre 18 et 19 heures, le créneau horaire de 3 à 5 heures du matin se démarque par la gravité des accidents, en particulier par le nombre de morts.

La typologie des victimes par mode de transport permettra d'orienter les actions :

Les deux tiers des victimes piétons ont moins de 14 ans ou plus de 55 ans,

Les victimes vélos sont peu nombreuses au regard de la pratique du vélo en Meuse,

Les usagers de 2 roues < 50 cm³ âgés de moins de 25 ans représentent les 4/5 des victimes,

Les victimes des cylindrées supérieures se répartissent essentiellement dans les deux classes d'âge 18-24 et 25-55 ans. Les premiers étant sur-représentés si l'on tient compte de la grandeur des classes d'âge (6 années et 30 années),

Les conducteurs de véhicules légers sont majoritaires parmi les victimes,

Les jeunes de 18 à 24 ans se tuent autant que les personnes âgées de 25 à 55 ans alors qu'ils sont moins nombreux,

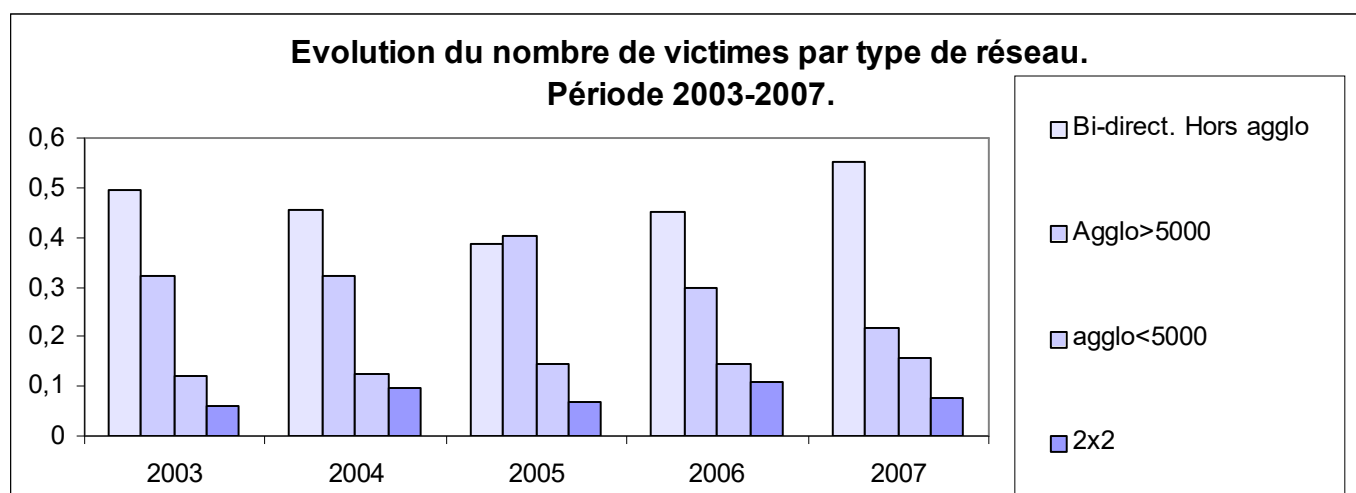
Les conducteurs de poids lourds, essentiellement présents sur deux axes dans le département, n'ont connu aucun tué en cinq ans, et seulement 19 blessés hospitalisés et 13 blessés non hospitalisés.

1.2. Caractéristiques générales par type de réseau

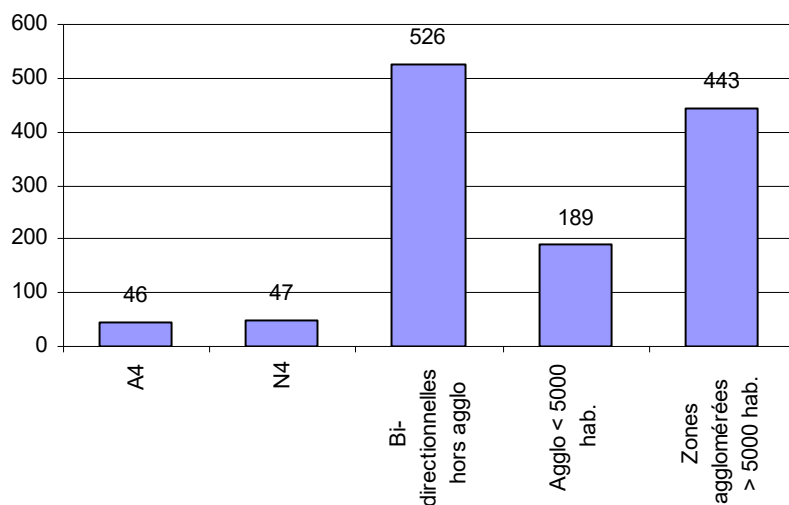
Dans l'analyse qui suit, nous avons distingué **quatre types de réseaux routiers** :

- les 2x2 voies : A4 et RN4
- les routes bidirectionnelles hors agglomération
- les routes des agglomérations de moins de 5000 habitants (notées <5000h), quel que soit le gestionnaire
- les routes des zones agglomérées d'une population supérieure à 5000 habitants (notées >5000h), quel que soit le gestionnaire. On en compte 5 dans notre département : la zone agglomérée de Verdun, Thierville et Belleville, celle de Bar-le-Duc, Fains-Veel et Savonnières devant Bar, Commercy, la zone de Ligny-en-Barrois et de Velaines et enfin celle de Saint-Mihiel, Chauvencourt et Les Paroches.

Bilan 2003-2007 par type de réseau	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes		
			Tués	BH	BNH
A4	46	30	3	34	38
N4	47	30	8	31	28
Bi-directionnelles hors agglomération	526	326	79	338	408
Agglomérations < 5000 hab.	189	106	13	109	119
Zones agglomérées > 5000 hab.	443	104	13	105	448
Ensemble	1251	596	116	617	1041



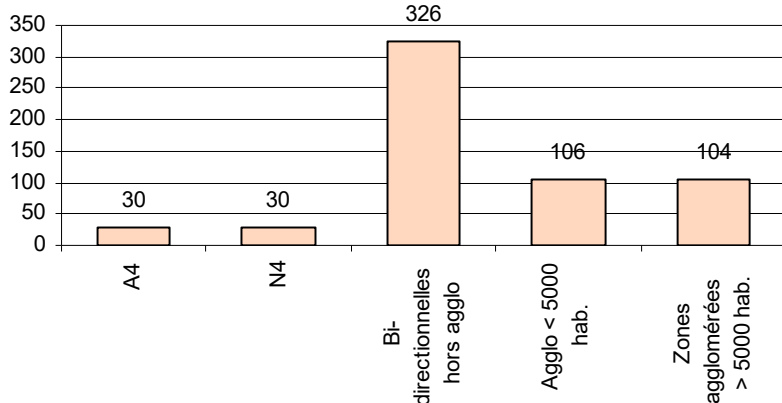
Meuse. Bilan 2003-2007 de tous les accidents par type de réseau



Ces résultats soulignent :

- la faible accidentologie sur les 2x2 voies au regard du trafic notamment.
- l'importance des accidents dans les zones fortement agglomérées pourtant peu nombreuses en Meuse.
- La faiblesse des accidents hors agglomération sur route bidirectionnelle, seulement 42%.
- Le peu d'accidents dans les communes de moins de 5000 habitants.

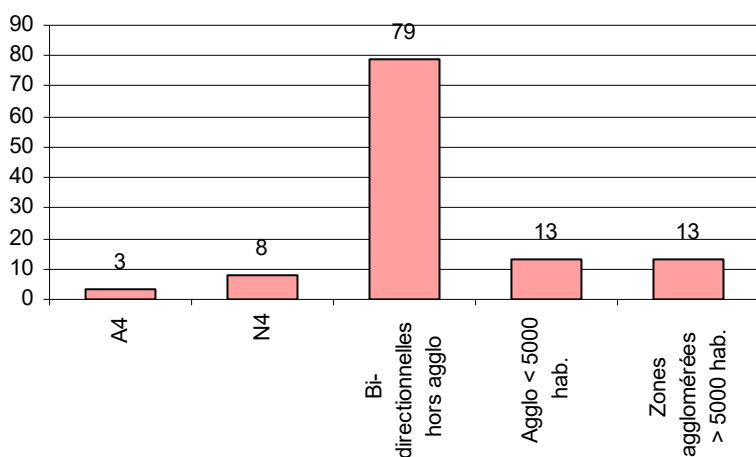
Meuse. Bilan 2003-2007 des accidents graves par type de réseau



Ces résultats soulignent que :

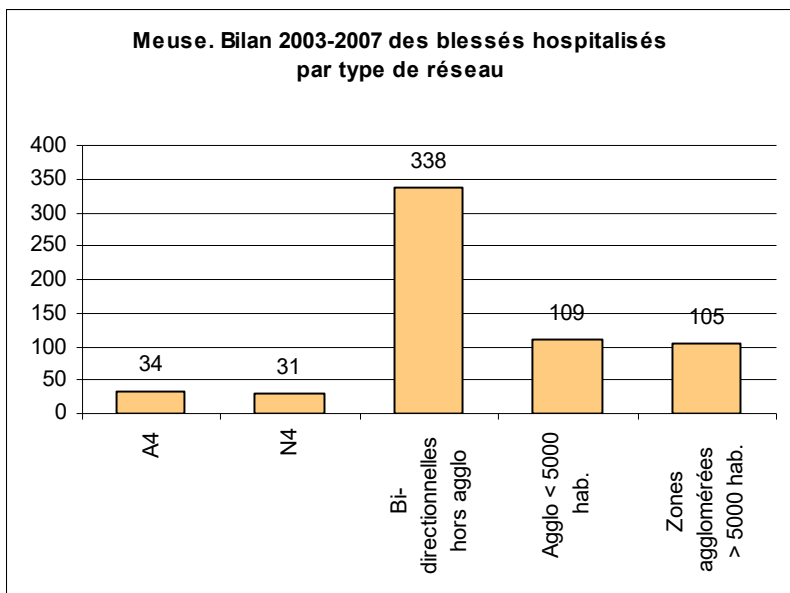
- Les 2/3 des accidents sont graves sur les 2x2 voies.
- 55% des accidents graves ont lieu sur les routes bidirectionnelles hors agglomération.
- Il y a autant d'accidents graves dans les zones fortement agglomérées que dans les villages et petites agglomérations.

Meuse. Bilan 2003-2007 des tués par type de réseau



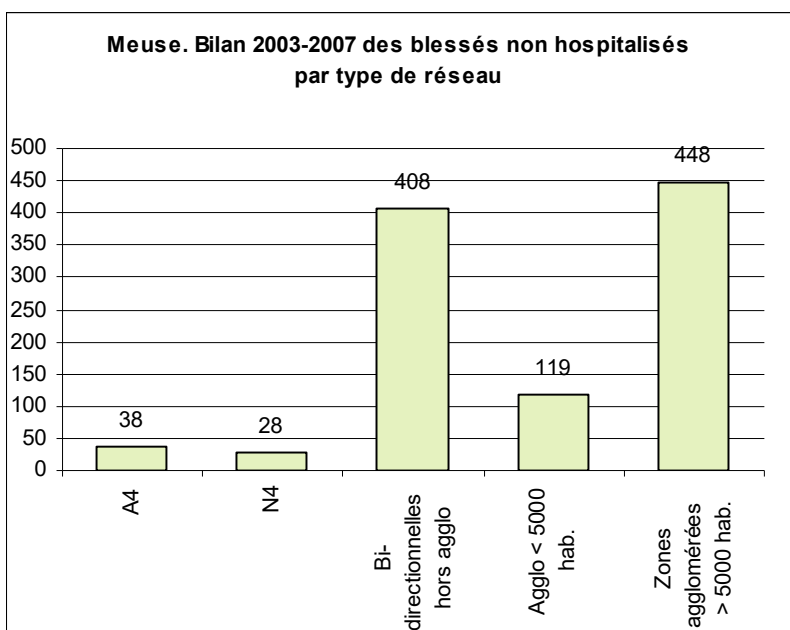
Les constats :

- 75 % des tués sont victimes d'accidents sur routes bidirectionnelles hors agglomération.
- il y a autant de tués en zone fortement agglomérée que dans les villages et petites agglomérations.
- le réseau 2x2 voies sans péage (N4) compte plus de tués que l'A4 (8 contre 3).



La répartition des blessés hospitalisés est :

- équivalente pour l'A4 et la N4,
- la même en zone fortement agglomérée que dans les villages et petites agglomérations,
- supérieure à la moitié (55 %) sur les routes bidirectionnelles hors agglomération



Constats :

- Une majorité des blessés non hospitalisés en zone agglomérée (55%),
- 4/5 en zone fortement agglomérée,
- 40% sur routes bidirectionnelles hors agglomération.

- Les 2x2 voies à chaussées séparées : A4 et N4

Ces deux routes à chaussées séparées représentent 60km en Meuse et un trafic, oscillant entre 16 500 et 20 000 véhicules par jour selon les sections. Le trafic des poids lourds est plus important sur la N4, atteignant près de 6800 véhicules par jour ouvré contre 5400 sur l'A4.

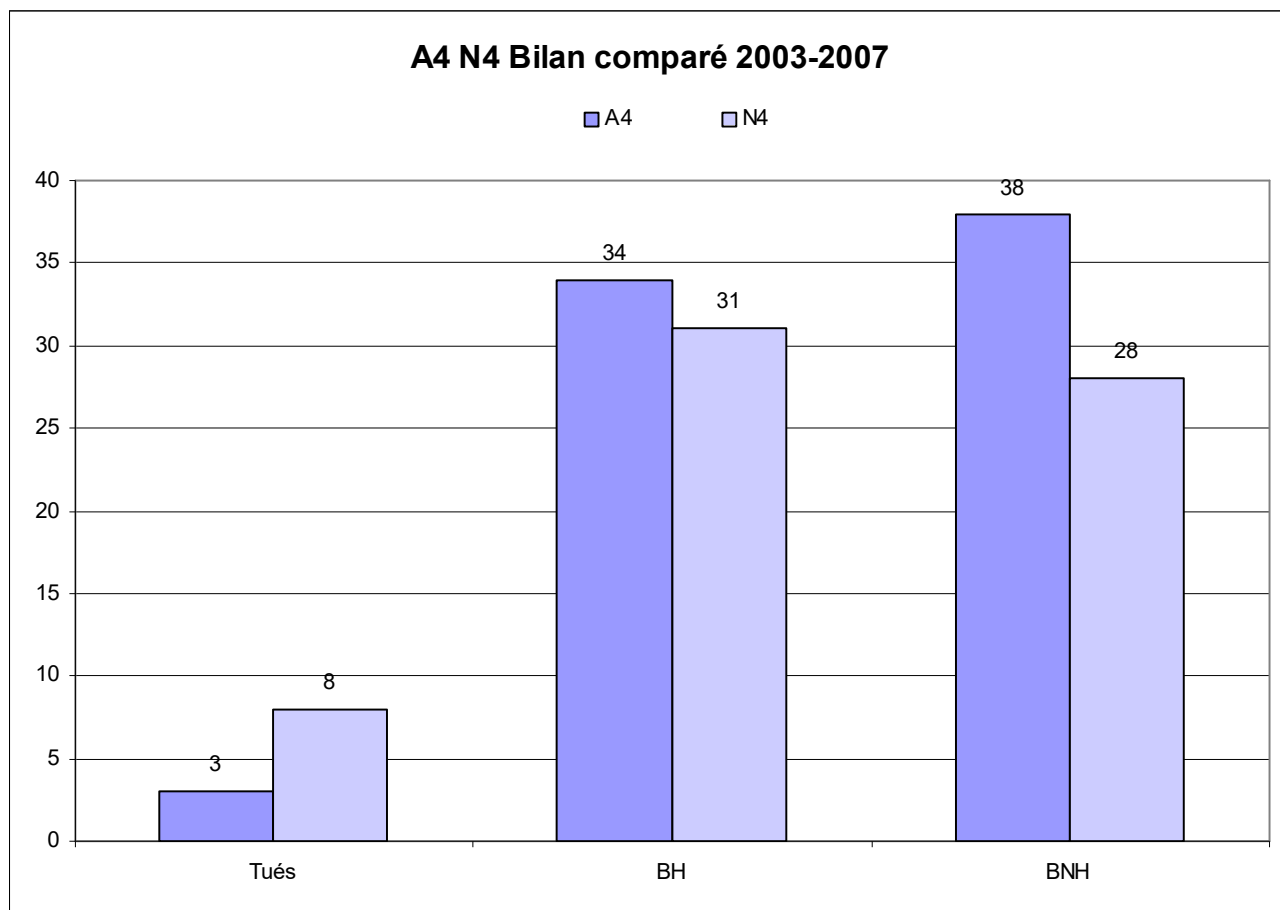
Le premier constat qui s'impose est, comme l'illustre le graphique ci-après, la similitude des résultats de l'accidentologie sur l'autoroute A4 et sur la Nationale 4. Ces deux réseaux se caractérisent par une très faible quantité d'accidents et de victimes.

Dans la grande majorité des accidents (les ¾), les conditions météorologiques sont normales tant sur l'A4 que sur la RN4. Néanmoins, la pluie est présente 1 fois sur 5 dans les accidents sur la N4 (contre 6,5% pour l'A4) et la chaussée mouillée 1 fois sur 2 sur la N4 et 1 fois sur 3 sur l'A4. Les usagers ne semblent pas suffisamment adapter leur vitesse à l'état de surface, en particulier après les averses alors même que la chaussée peut être encore détrempée.

Un quart des accidents a lieu de nuit sur l'A4, un tiers sur la N4. Ce sont les plus forts taux tous types de réseau confondus.

Le nombre des victimes est plus important sur la N4 dans la tranche d'âge 18/24 ans.

Trois fois sur quatre, le véhicule accidenté est seul ; dans un quart des cas, il implique un poids lourds sur l'A4 alors que ce n'est que dans un cinquième des accidents sur la N4.



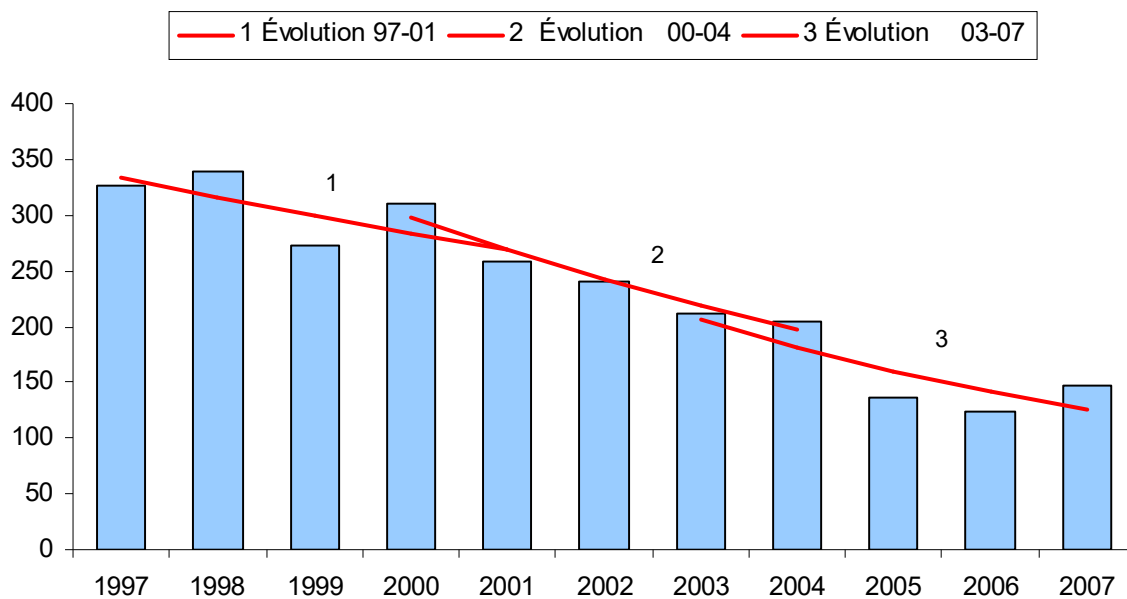
- Les routes bidirectionnelles hors agglomération

- *Les victimes*

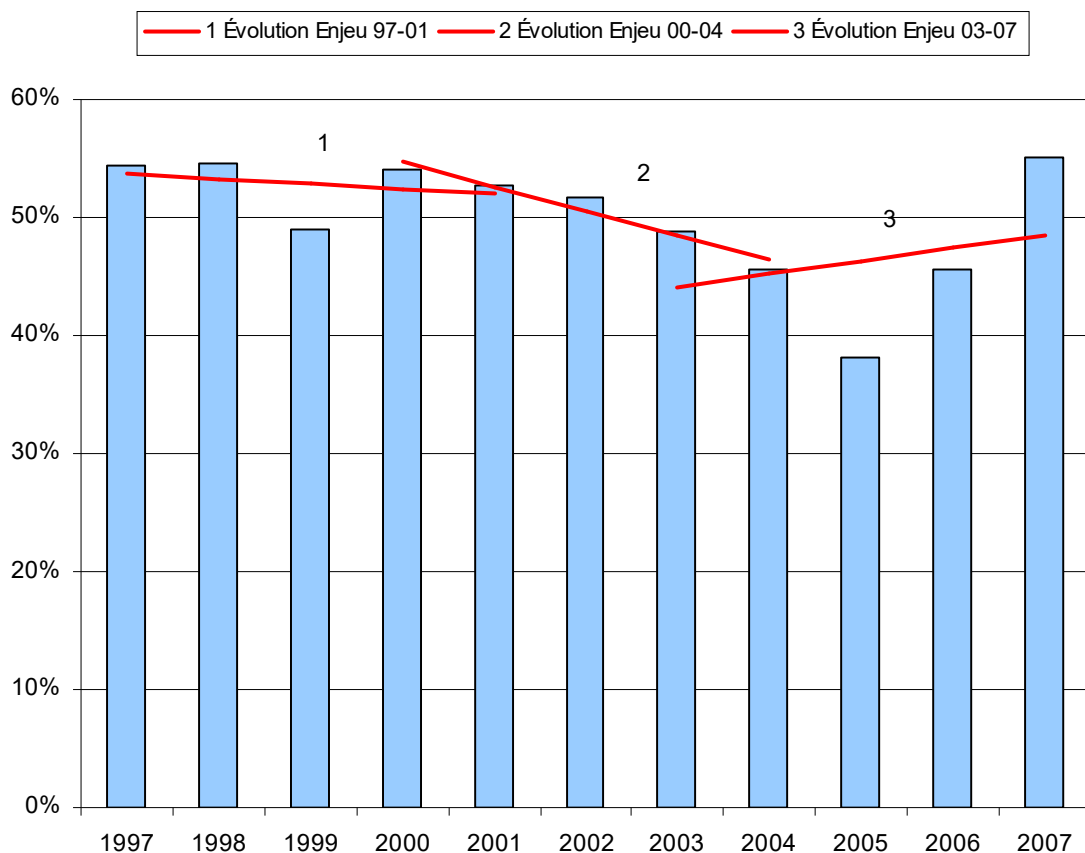
La réduction tendancielle du nombre de victimes depuis 1997 est confirmée sur les routes bidirectionnelles hors agglomération (- 10% de 1997 à 2004), malgré une légère augmentation ces trois dernières années comme l'illustre le graphique représentant la part des victimes sur les routes bidirectionnelles.

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

Courbe d'évolution du nombre de victimes sur bi-directionnelles hors agglomération

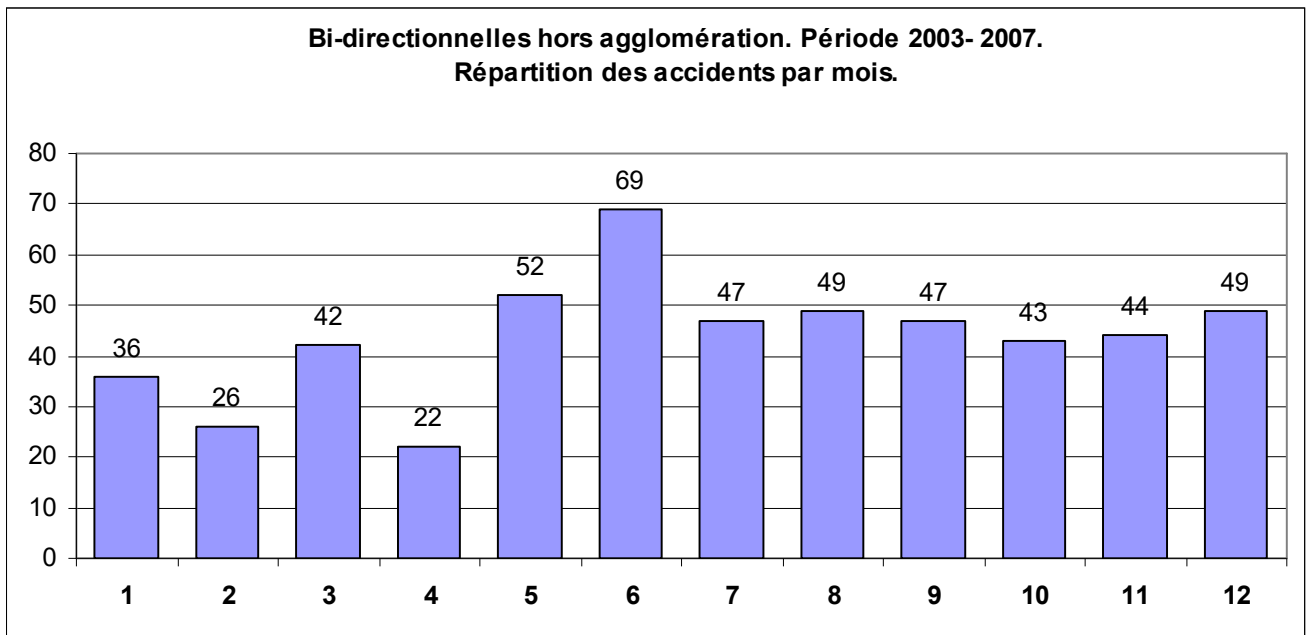


Part des victimes sur bi-directionnelles hors agglomération

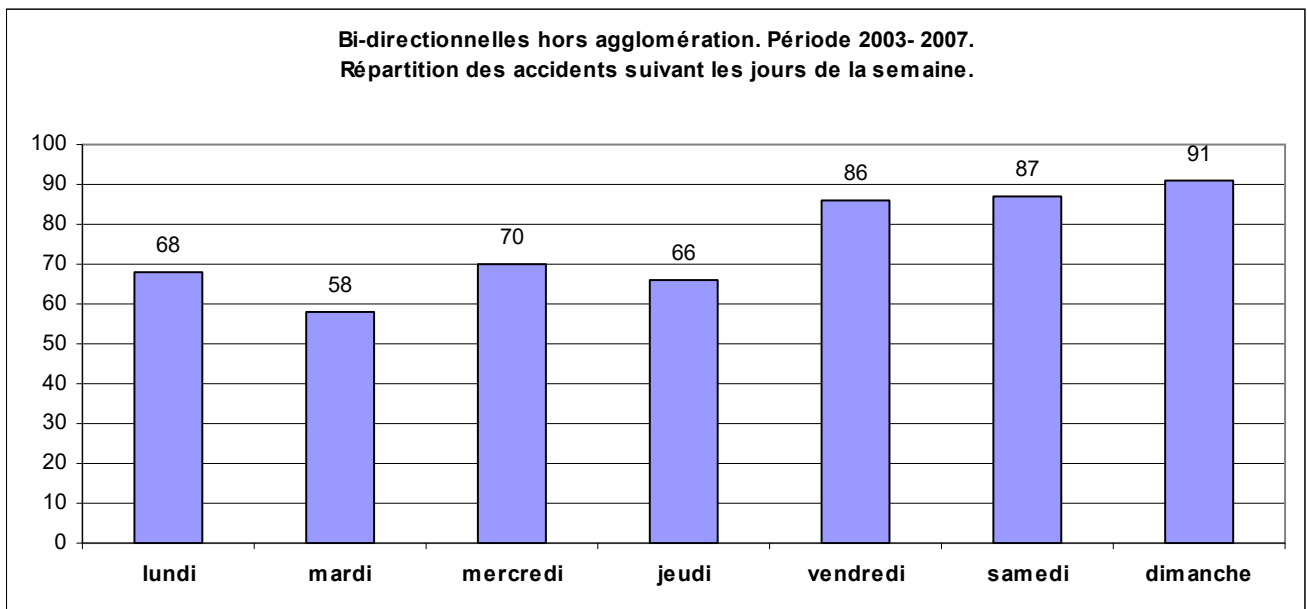


L'analyse de **la répartition des victimes dans l'année** fait apparaître une très forte densité courant juin, ce mois représentant plus de la moitié des accidents.

A contrario, les quatre premiers mois de l'année restent en dessous de la moyenne mensuelle établie.



Le nombre des victimes varie aussi en fonction du **jour de la semaine** (cf graphe ci-dessous). On constate ainsi que les vendredi, samedi et dimanche sont des jours accidentogènes dans la mesure où il y a 20% d'accidents en plus par rapport à la moyenne quotidienne établie.

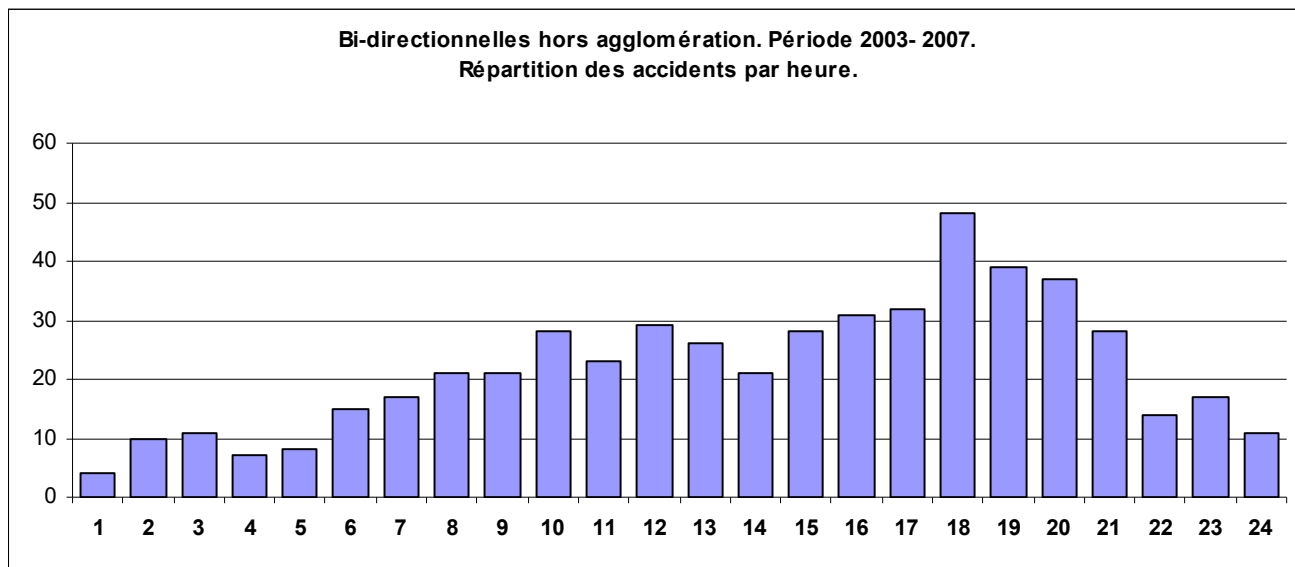


La répartition des accidents et leur gravité dépendent enfin du **moment de la journée**.

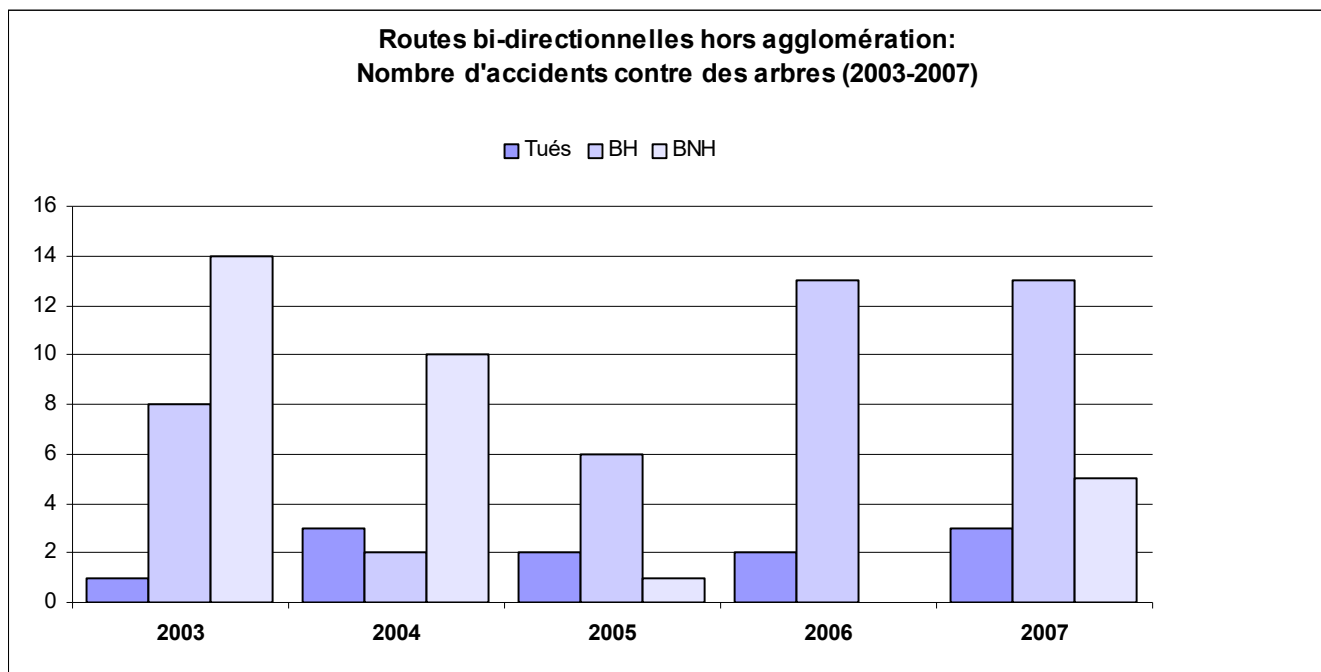
Ainsi la majorité des accidents (90%) ont lieu entre 6h et 23h et génère 80% des tués, 90% des blessés hospitalisés et 88% des blessés non hospitalisés. Compte tenu du trafic quasi nul sur les routes bidirectionnelles meusiennes entre 23h et 5h, le pourcentage des tués (20% contre 10% des accidents) met en valeur la gravité des accidents qui se produisent pendant ce créneau horaire.

Le créneau horaire 17h-19h comporte le plus grand nombre d'accidents : 23% des accidents, 27% des accidents mortels, 28% des tués, 24,5% des blessés hospitalisés et 24% des blessés non hospitalisés.

Les fortes densités constatées des vendredi, samedi et dimanche se concentrent sur la tranche horaire de 14h à 23h et entre minuit et 7h le dimanche matin (25 accidents constatés contre une moyenne de 11 les autres jours)



- Les accidents liés à des arbres sur les routes bidirectionnelles hors agglomération



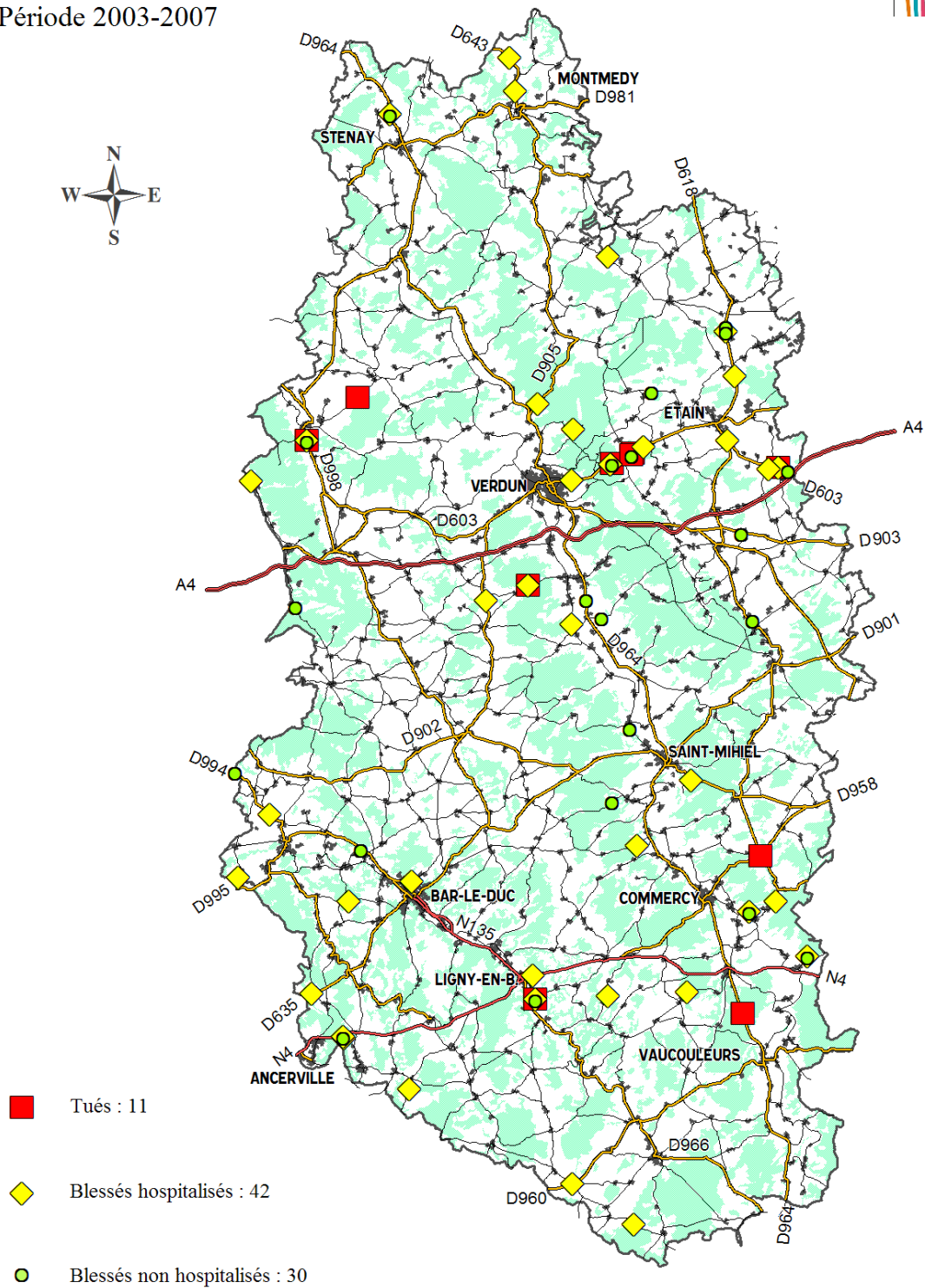
On dénombre 56 accidents contre des arbres ce qui représente les 2/3 des accidents contre des obstacles fixes et des aménagements périphériques. Il est néanmoins difficile de déterminer précisément s'il s'agit d'arbres d'alignement ou encore quelle est leur distance par rapport au bord de la chaussée.

La cartographie de ces accidents permet d'identifier certains des axes majeurs du département, toujours agrémentés d'arbres d'alignement.

Département de la Meuse

Accidents contre arbres sur routes bi-directionnelles hors agglomération

Période 2003-2007



○ *Les accidents contre des obstacles fixes liés à l'infrastructure routière*

Les $\frac{3}{4}$ des accidents contre des fossés ou des parois rocheuses entraînent 90% des morts, 70% des blessés hospitalisés et 80% des blessés non hospitalisés, comptabilisés au titre des victimes d'accidents contre des obstacles fixes liés à l'infrastructure routière.

Seuls 5 accidents corporels contre des glissières sont à déplorer en 5 ans. Les dispositifs métalliques sont heurtés plus souvent mais, en absorbant une partie de l'énergie du choc, ils contribuent souvent à limiter les blessures.

○ *Les accidents contre des obstacles mobiles*

Dans 92% des cas, il s'agit d'un autre véhicule, dans 3% des cas, c'est un animal (12 animaux sauvages, 3 domestiques) et dans 2% des cas, un piéton.

Un seul accident contre un train a été signalé à hauteur d'un passage à niveau non gardé et sans barrière.

Il est impossible de démontrer par l'étude statistique l'impact de la faune sur la survenue d'accidents et sur leur gravité.

○ *L'influence de la luminosité*

Les accidents sur routes bidirectionnelles hors agglomération ont lieu majoritairement en plein jour ou avec éclairage public (ce qui est rare hors agglomération en Meuse). Ainsi 3 personnes sur 5 sont victimes d'un accident mortel en plein jour alors que 2 sur 3 sont des blessés hospitalisés et 7 sur 10 des blessés non hospitalisés.

La gravité est légèrement supérieure la nuit (gravité de 95 la nuit contre 76 le jour).

○ *Les accidents liés à des intersections*

Voici quelques chiffres à retenir :

- 86% des accidents ont lieu hors intersection (91% de tués, 89% de blessés hospitalisés, 80% blessés non hospitalisés),
- 6% des accidents ont lieu dans les carrefours en T (pas de tués),
- 5% des accidents ont lieu dans les carrefours en X (6% de tués, 3% de blessés hospitalisés, 7% de blessés non hospitalisés),
- Un seul accident corporel dans un carrefour à sens giratoire.

Les accidents sont moins graves lorsqu'ils surviennent à une intersection. Le niveau de gravité varie en fonction de la forme de l'intersection (plus grave dans les intersections en T qu'en X).

○ *Les routes bidirectionnelles hors agglomération les plus concernées par les accidents corporels*

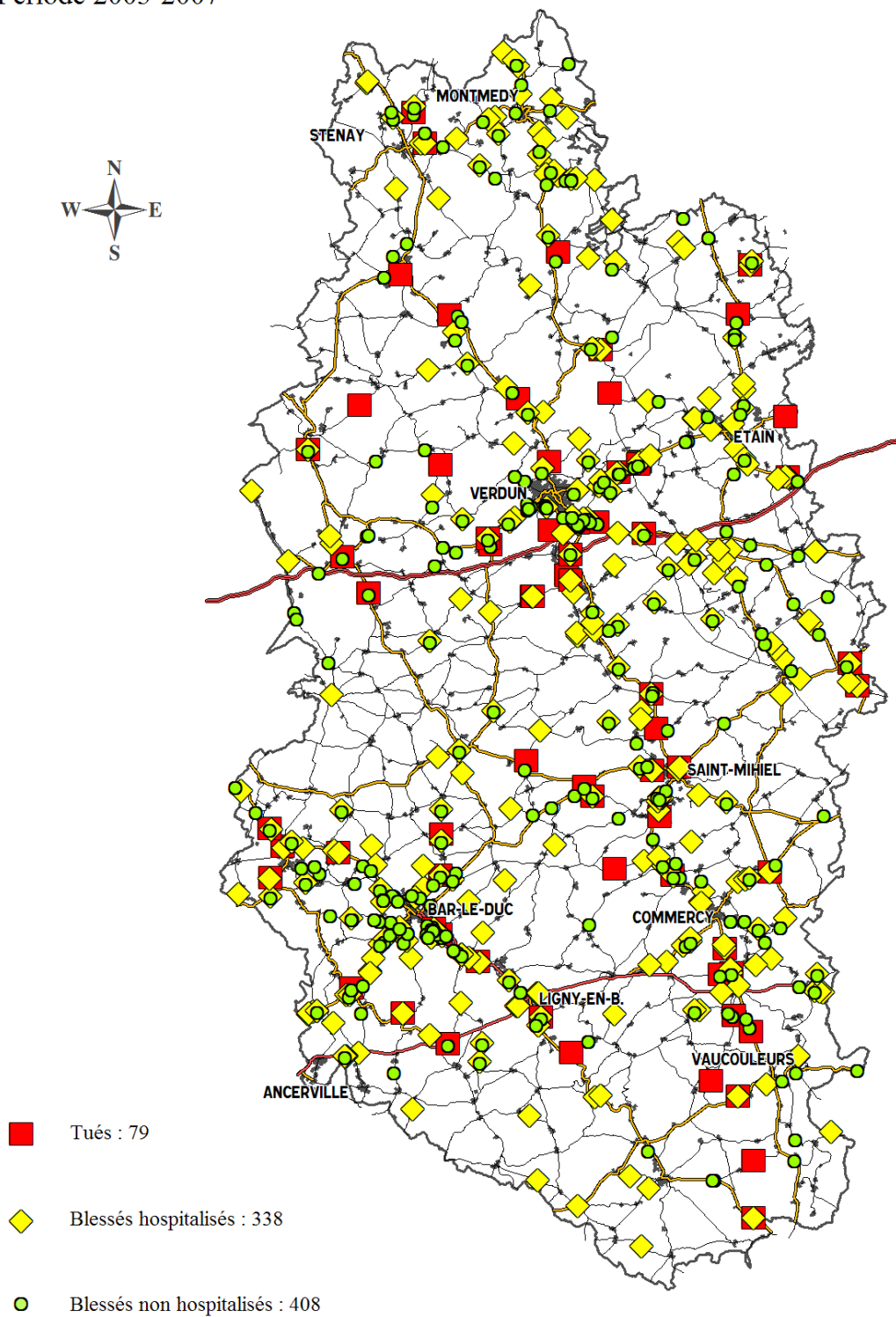
Ce sont les grands axes du département :

- la D603 (ex N3), avec 35 accidents, 7 tués, 18 blessés hospitalisés et 39 blessés non hospitalisés,
- deux sections de la D 964 : PR 53 à 88 avec 20 accidents, 4 tués, 16 blessés hospitalisés et 9 blessés non hospitalisés ; et PR 88 à 146 avec 14 accidents, 4 tués, 12 blessés hospitalisés et 8 blessés non hospitalisés,
- puis la N135 avec 23 accidents, 3 tués, 20 blessés hospitalisés et 26 blessés non hospitalisés,
- la D 903, et enfin les D 643 et 635.

Département de la Meuse

Accidents sur routes bi-directionnelles hors agglomération

Période 2003-2007



○ *Les piétons sur les routes bidirectionnelles hors agglomération*

Pour 10 des 11 accidents impliquant un piéton, le choc a lieu entre le piéton et un véhicule léger ou utilitaire. Le onzième accident est lié à un poids lourd.

Il ne faut pas oublier que le piéton est totalement invisible de nuit, sur ces routes.

○ *L'origine géographique du conducteur impliqué dans un accident*

Quelques chiffres :

- 75% sont originaires de Meuse,
- 15% des 6 départements limitrophes (y compris le 57),
- 14 viennent d'un autre pays dont 6 de Belgique.

○ *Les caractéristiques physiques de la chaussée*

Contrairement aux routes avec chaussées séparées, la proportion de victime est la même quel que soit **l'état de la chaussée**. Cette caractéristique n'a que peu d'impact sur les accidents puisque :

- 67% des accidents surviennent par temps sec,
- 24% sur chaussée mouillée (pluie, neige, verglas, flaque),

Le tracé des routes peut aussi avoir une influence sur les accidents et leur gravité même si, pour les 2/3 des accidents observés le tracé était rectiligne.

Au total, seul un accident sur huit a lieu lorsque la chaussée est mouillée et le tracé en courbe.

• Les routes en agglomération de moins de 5000 habitants

On compte, dans le département meusien, 488 communes de moins de 5000 habitants ou ne faisant pas partie d'une zone agglomérée de plus de 5000 habitants. Elles représentent 97,6 % des communes.

Agglomérations inférieures à 5000 hab. Période 2003 - 2007							
Nombre d'accidents par année.							
Agglo <5000	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BNH	Indemnes
2003	41	4	17	4	14	35	35
2004	42	5	15	5	12	39	36
2005	44	1	23	1	24	26	44
2006	32	1	26	1	26	12	24
2007	30	2	25	2	33	7	26
Ensemble	189	13	106	13	109	119	165

Les chiffres restent stables de 2003 à 2005 avant qu'une baisse ne s'amorce en 2006 de 25% par rapport à 2005.

On constate une diminution du nombre des tués, une forte augmentation de celui des blessés hospitalisés et une forte baisse des blessés non hospitalisés à partir de 2005: les nouvelles définitions des victimes peuvent expliquer ces évolutions.

- *Les communes de moins de 5000 habitants ayant enregistré plus de 3 accidents sur la période*

Agglomérations de moins de 5000 habitants : Nombre d'accidents par agglomération (2003-2007)							
Agglo <5000	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BNH	Indemnes
ANCERVILLE	4	0	3	0	3	1	4
BOULIGNY	4	0	4	0	4	0	3
ETAIN	6	1	4	1	3	5	8
LONGEVILLE-EN-B	8	0	0	0	0	8	2
MONTMEDY	9	2	4	2	2	5	7
REVIGNY / O.	8	0	4	0	4	4	11
STENAY	16	0	8	0	8	10	14
VAUCOULEURS	8	0	5	0	5	3	7
VIGNEULLES-LES-H	5	0	3	0	4	3	7
somme des 9 communes	68	3	35	3	33	39	63
toutes communes < 5000h	189	13	106	13	109	119	165

Toutes ces communes sont traversées par des axes routiers majeurs de la Meuse.

Pour certaines, comme Etain, Longeville en Barrois, ou Vaucouleurs, des déviations d'agglomération ont été inaugurées ces dernières années ce qui devrait améliorer les résultats en matière d'accidentologie.

A Stenay, un diagnostic en matière de sécurité routière a été mené d'octobre 2007 à juin 2008. Présenté en conseil municipal le 9 octobre 2008, il devrait permettre d'améliorer progressivement la sécurité des usagers de la route traversant cette commune.

Les chiffres constatés restent toutefois faibles.

- *La répartition temporelle : les mois, les jours, les heures*

La répartition dans l'année des accidents fait apparaître une plus forte concentration des accidents durant la période estivale (de juin à août, de 21 à 23 accidents) et au printemps (de mars à mai, de 17 à 19 accidents par mois).

En revanche, la gravité est plus forte en décembre avec un coefficient de 138 contre une moyenne annuelle de 58. Ce coefficient avoisine les 69 en juin, novembre et septembre.

En fonction **des jours de la semaine**, le nombre et la gravité des accidents varient. Ils sont plus nombreux le vendredi (36) et le samedi (34) contre un nombre presque constant d'accidents les autres jours (entre 20 et 26).

Néanmoins force est de reconnaître qu'il y a peu d'accidents mortels le week-end : un seul tué sur les 13 constatés alors que 5 victimes décédaient un lundi.

Agglomérations de moins de 5000 habitants : Nombre d'accidents en fonction des jours de la semaine (2003-2007)							
Agglo <5000	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BNH	Indemnes
lundi	24	5	15	5	12	12	17
mardi	20	1	14	1	13	8	13
mercredi	23	2	10	2	10	17	25
jeudi	26	2	13	2	13	20	18
vendredi	36	2	25	2	27	19	34
samedi	34	1	15	1	19	26	38
dimanche	26	0	14	0	15	17	20
Ensemble	189	13	106	13	109	119	165

En ce qui concerne la répartition des accidents dans la journée, on peut dresser les constats suivants :

- 2 des 13 tués sont morts entre 21h et 9h du matin (contre 7 sur 13 dans les zone agglomérées de plus de 5000 habitants),
- 87% des accidents ont lieu entre 9h et 22h ce qui correspond aussi à 85% des tués, 89% des blessés hospitalisés et 83% des blessés non hospitalisés,
- 30% des accidents et des blessés hospitalisés ont lieu de 16h à 19h,
- Deux autres légères concentrations de 15h à 20h le vendredi et de 11h à 20h le samedi,
- Seulement 6 accidents pour le créneau horaire minuit 6h le samedi et le dimanche.

o *Luminosité et conditions atmosphériques*

La luminosité peut avoir un impact sur le nombre et la gravité des accidents. Ainsi la gravité des accidents est plus élevée lorsque la route est éclairée que de jour, avec des gravités respectives de 88 et 63.

Néanmoins 7 accidents sur 10 se produisent en plein jour alors qu'il n'y en a que 2 sur 10 la nuit avec éclairage public. Le dixième a lieu au crépuscule ou dans des zones sans éclairage public.

Les conditions atmosphériques sont normales dans 8 accidents sur 10. La chaussée est mouillée ou humide dans 11% des accidents qui se révèlent deux fois plus graves puisque la gravité est de 110 contre 58 par temps sec.

o *Les accidents liés à des intersections*

La grande majorité des accidents (81 %) se produit hors intersection. On dénombre alors 10 tués sur 15, 94 blessés hospitalisés sur 119, et 133 blessés non hospitalisés sur 165. Ces accidents sont moins graves qu'hors intersection (gravité de 67 contre 52).

Les autres accidents graves ont lieu aux carrefours en T et en X.

Les trois quarts des accidents dans les agglomérations de moins de 5000 habitants se déroulent donc, a priori, dans de bonnes conditions visuelles et hors conflit, là encore, l'attention des conducteurs et le comportement sont les premières causes de cette accidentologie.

○ *Les accidents liés à la présence d'obstacles*

En ce qui concerne les accidents liés à la présence d'obstacles fixes et d'aménagements périphériques, les chiffres suivants sont à mentionner :

- 50 véhicules heurtent de tels obstacles : 21 chocs se produisent contre un bâtiment, un mur ou une pile de pont, et 14 contre un véhicule en stationnement ;
- les accidents sont plus graves quand ils mettent en cause des véhicules en stationnement.

Pour les accidents liés à la présence d'obstacles fixes sur l'infrastructure routière, le nombre est très faible. Il n'y a que deux accidents contre des parapets, un contre des glissières faisant un tué et un blessé hospitalisé et enfin 7 contre des fossés, talus ou parois.

Les accidents contre des obstacles mobiles se répartissent ainsi :

- 162 accidents contre des véhicules,
- 38 accidents contre des piétons.

La gravité est moindre pour les chocs contre des piétons.

○ *Les accidents par type de conflits*

Agglomérations de moins de 5000 habitants : Nombre d'accidents par type de conflit (2003-2007)											
Agglo < 5000	vélo	2 roues motorisés < 50cc	2 roues motorisés > 50cc	VL	VU	PL	T. C	engin spécial	tracteur agricole	Piétons	Un seul véhicule
2 roues motorisés < 50 cc	1	2	1	31	1	0	0	0	1	7	17
VL	16	31	10	20	1	6	1	1	0	29	63

Les véhicules légers sont quasiment toujours impliqués. On dénombre tout de même un nombre important d'accidents corporels n'impliquant qu'un seul véhicule ce qui souligne la responsabilité individuelle des conducteurs.

- *Les victimes piétons par type de véhicule mis en cause*

Agglomérations de moins de 5000 habitants : Nombre de victimes piétons par type de véhicule mis en cause (2003-2007)				
Agglo <5000	indemne	tué	blessé hospitalisé	blessé non hospitalisé
cyclomoteur	1	0	4	4
voiturette / quad à moteur car	0	0	0	1
VL	0	2	27	7
VU	0	0	1	0
Ensemble	1	2	32	12

- *L'origine géographique et l'âge des conducteurs impliqués dans des accidents*

La très grande majorité des conducteurs impliqués dans des accidents sont des Meusiens (8/10). 14% des conducteurs sont originaires des départements limitrophes

Agglomérations de moins de 5000 habitants : Nombre d'accidents par tranche d'âge des conducteurs (2003-2007).								
Agglo <5000 âge du conducteur	Nombre de conduct. concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre total de victimes dans les accidents concernés			
					Tués	BH	BNH	Indemnes
< 14	11	11	0	6	0	6	5	11
14-17	39	38	0	20	0	22	29	38
18-24	63	58	4	27	4	28	40	60
25-55	126	107	7	62	7	65	60	107
> 55	45	42	5	26	5	29	26	45
Age non renseigné	1	1	0	0	0	0	1	0
Ensemble	285	189	13	106	13	109	119	165

22 % des conducteurs sont âgés de 18 à 24 ans. Ils sont à l'origine de 30 % des tués, 25 % des blessés hospitalisés et de 33 % des blessés non hospitalisés.

Il faut aussi noter qu'il y a d'avantage de conducteurs âgés de 14 à 17 ans impliqués que dans les agglomérations de plus de 5000 habitants puisqu'ils sont 13%. Ils font 20 % des blessés hospitalisés et 24 % des blessés non hospitalisés.

On constate donc que pour 30 % des tués, 45 % des blessés hospitalisés et 57 % des blessés non hospitalisés, les conducteurs impliqués ont entre 14 et 24 ans.

○ *Le port des équipements de sécurité*

On remarque que 13% des blessés hospitalisés suite à un accident de deux-roues ou de quad ne portaient par leur **casque**, sachant que pour 1 victime il y a incertitude sur le port du casque.

Utilisation du casque. Usagers de 2 roues motorisés, quad et bicyclette.					
<5000 port du casque	non renseigné	indemne	tué	blessé hospitalisé	blessé non hospitalisé
non renseigné	0	0	0	6	4
oui	0	13	3	24	43
non	0	0	0	5	3
non déterminable	0	0	0	1	0
Ensemble	0	13	3	36	50

Plus de 50% des victimes des accidents mortels ne portaient pas leur **ceinture de sécurité** comme 15% des blessés hospitalisés et 10% des blessés non hospitalisés. Il faut rajouter une incertitude pour 13 autres victimes.

Utilisation de la ceinture.					
<5000 Utilisation ceinture	non renseigné	indemne	tué	blessé hospitalisé	blessé non hospitalisé
non renseigné	0	4	0	0	0
oui	0	127	4	27	43
non	0	5	4	5	5
non déterminable	0	9	0	3	1
Ensemble	0	145	8	35	49

- Les zones agglomérées de plus de 5000 habitants

Plus du tiers des accidents (33,5%) ont lieu dans des zones agglomérées de plus de 5000 habitants. Ils représentent en termes de victimes 12,5% des tués, 17% des blessés hospitalisés et 43% des blessés non hospitalisés.

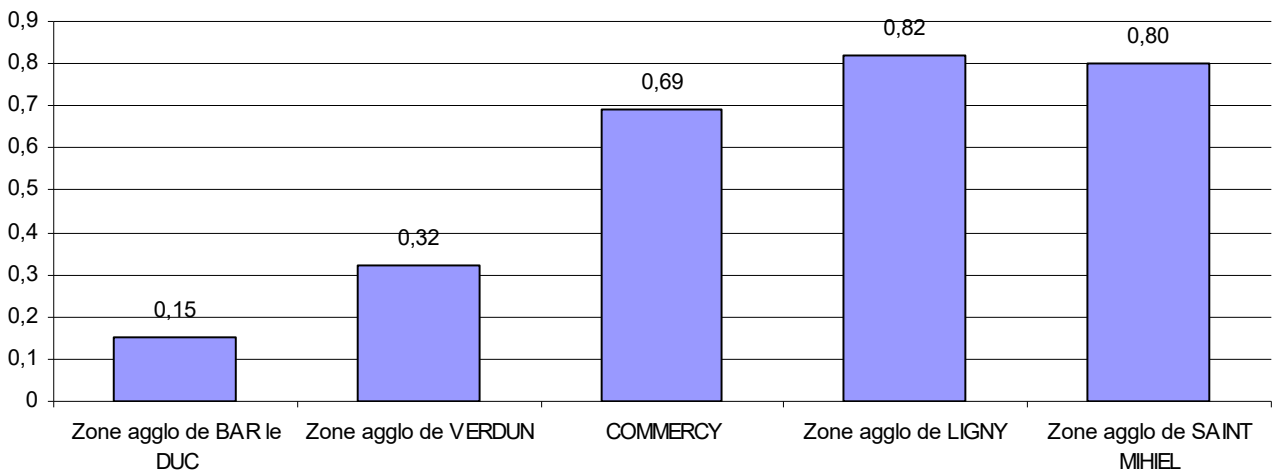
Zones agglomérées de plus de 5000 habitants : Evolution des accidents (2003-2007)							
Zone aggro >5000	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BNH	Indemnes
2003	106	1	14	1	14	124	95
2004	112	0	8	0	9	136	98
2005	105	7	46	10	46	88	86
2006	66	1	20	1	21	58	61
2007	54	1	16	1	15	42	49
Ensemble	443	10	104	13	105	448	389

- *Les cinq zones agglomérées de plus de 5000 habitants*

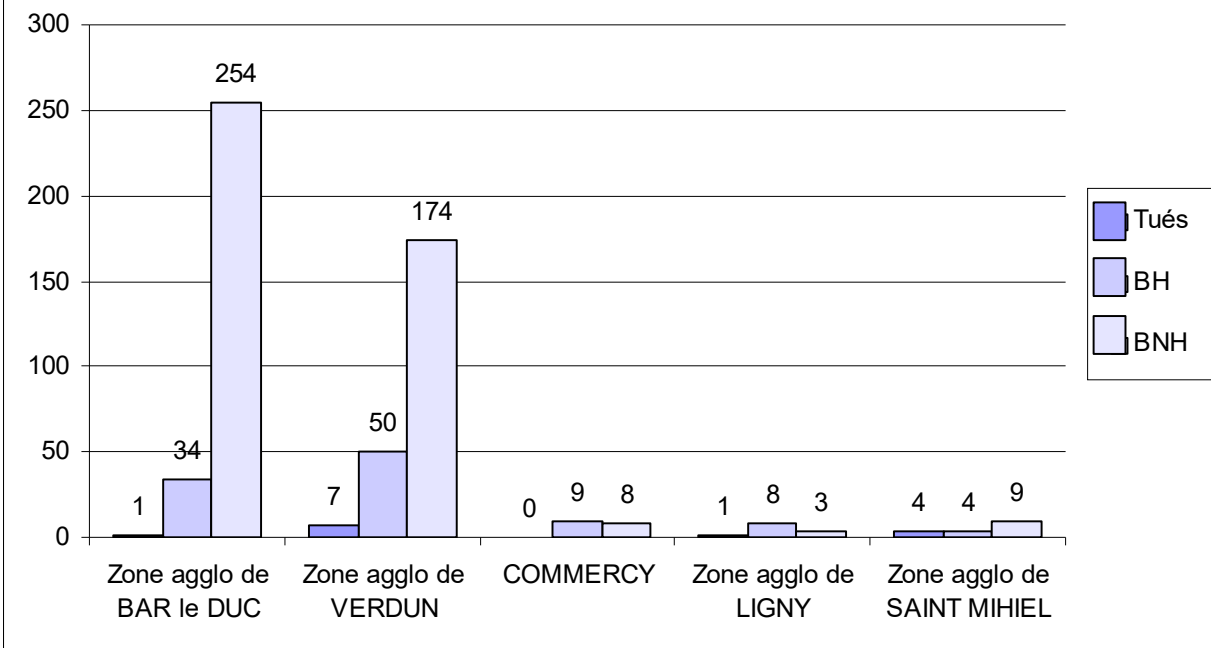
Tant les accidents que les victimes se concentrent dans les deux principales zones agglomérées de la Meuse, autour de Bar-le-Duc et Verdun. Elles représentent 92 % des accidents, 8 tués sur 13 sachant que l'accident mortel qui s'est déroulé dans Saint Mihiel a généré à lui seul 4 des 5 autres tués des zones agglomérées de plus de 5000 habitants, 80 % des blessés hospitalisés et 95 % des blessés non hospitalisés.

L'examen de la gravité des accidents fait apparaître une moindre gravité des accidents survenus à Bar-le-Duc ou à Verdun que dans les autres zones agglomérées sachant que cette appréciation mérite d'être nuancée au regard du faible nombre d'accidents ayant entraîné des dommages corporels dans ces zones agglomérées.

**Zones agglomérées de plus de 5000 habitants:
Evolution de la gravité des accidents (2003-2007)**



**Zones agglomérées de plus de 5000 habitants
Répartition des victimes (2003-2007)**



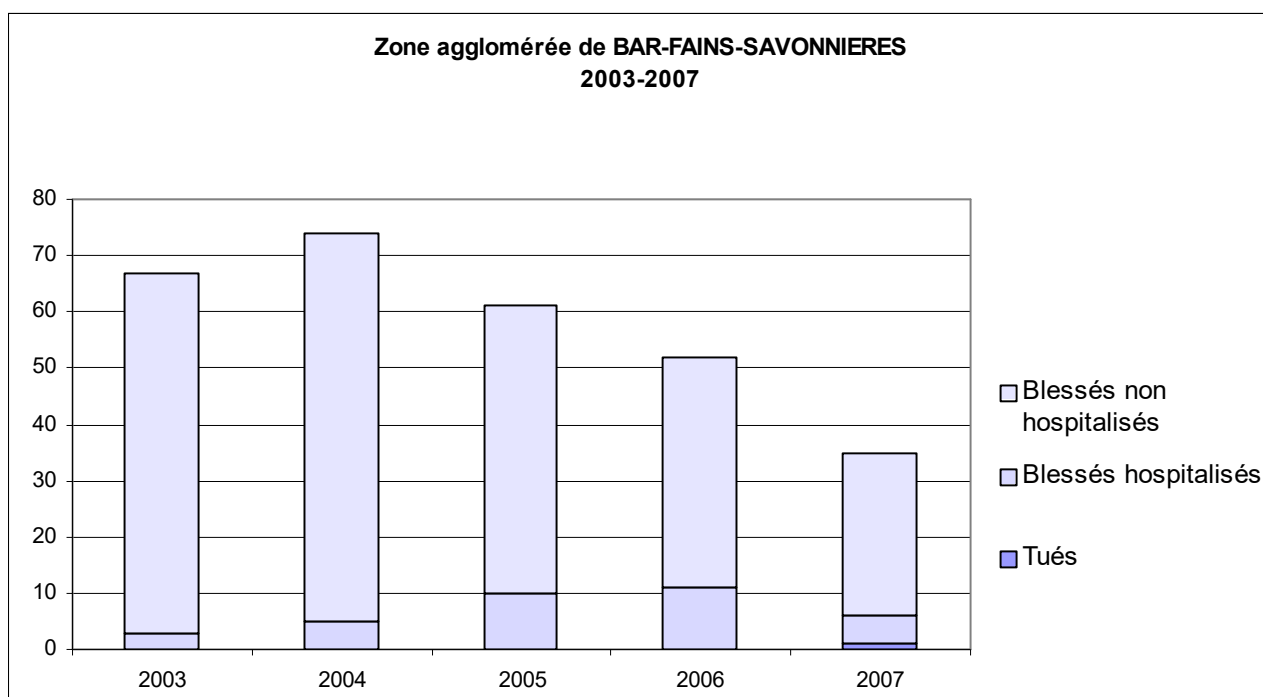
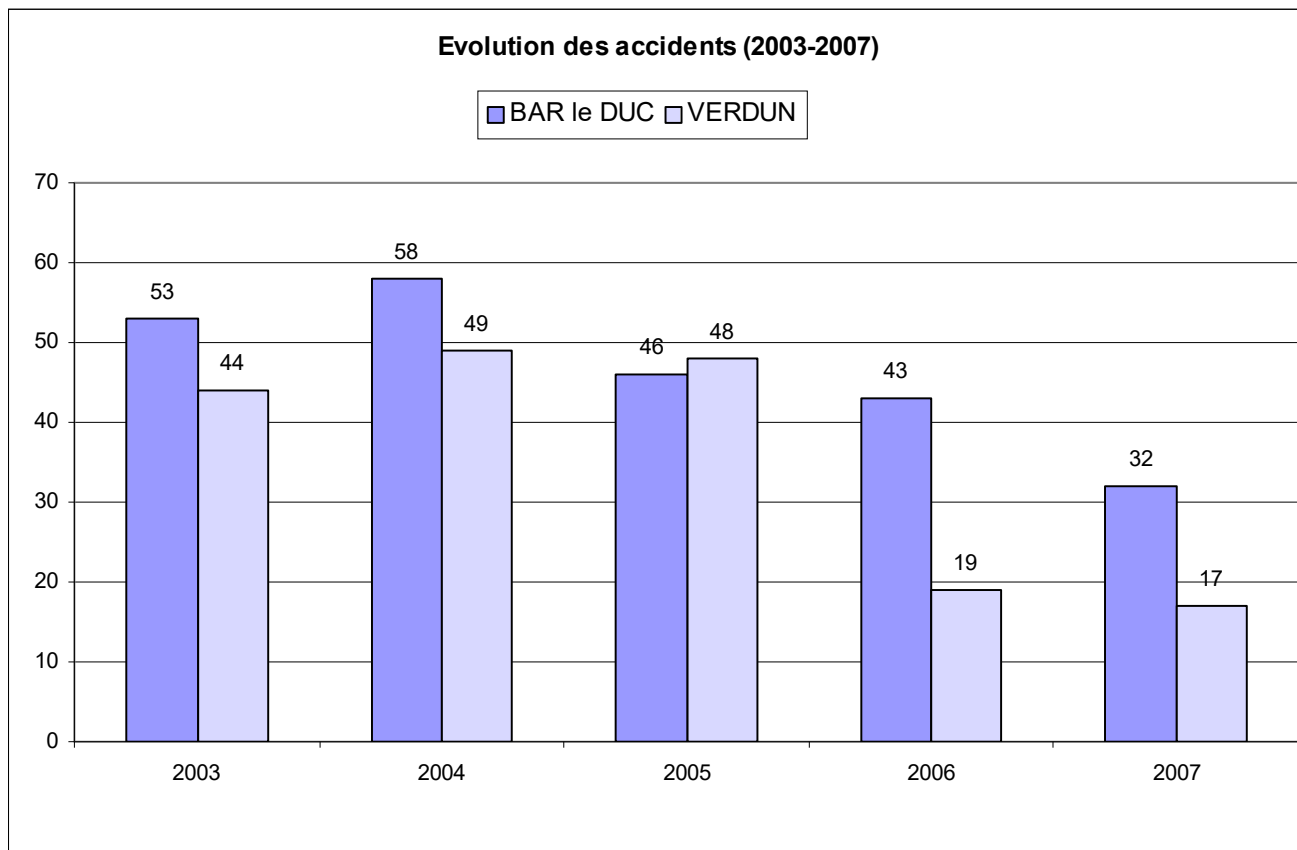
○ *Les zones de Bar-le-Duc et Verdun*

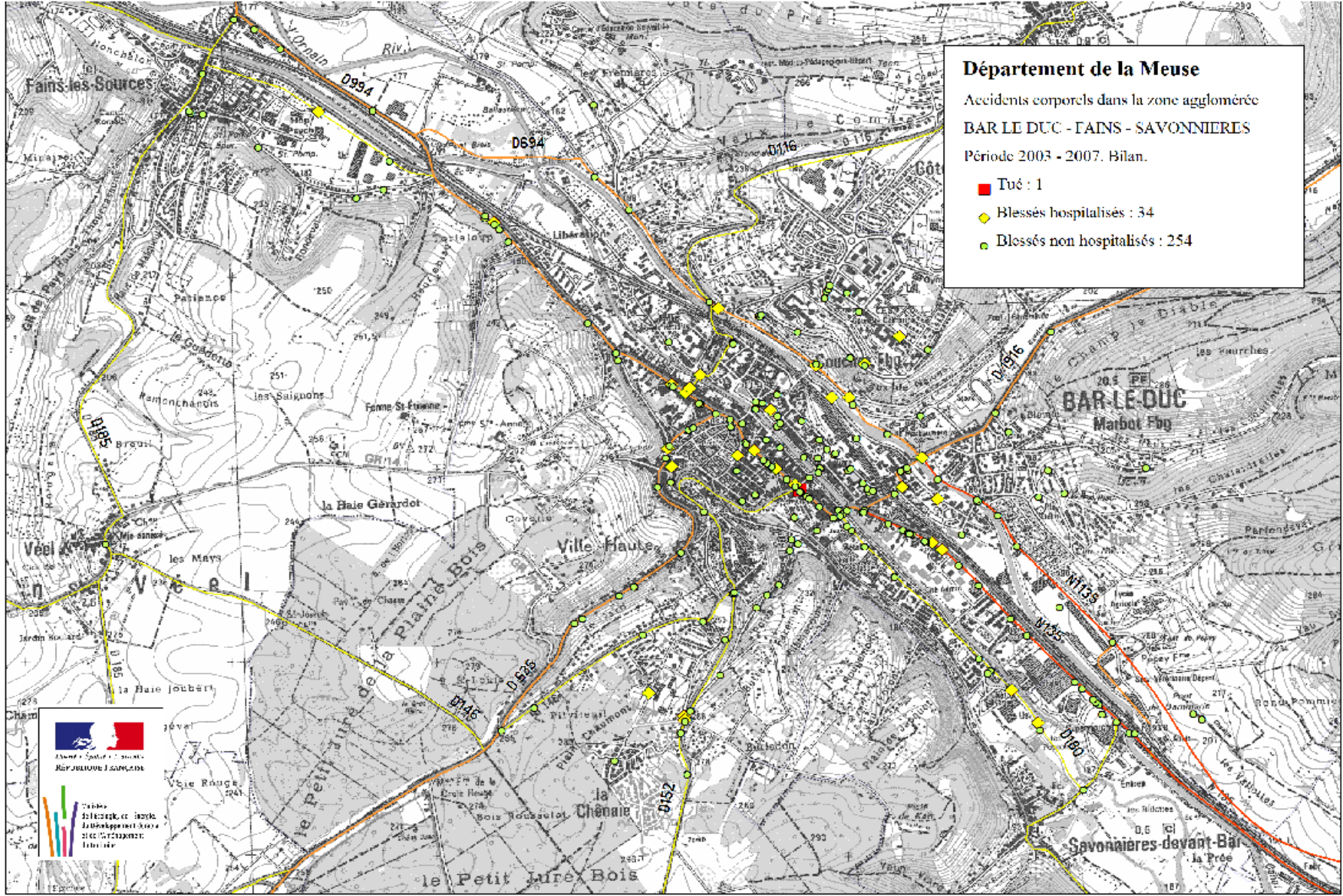
Le nombre d'accidents corporels enregistrés sur les trois autres zones agglomérées du département meusien est tellement faible que seules les zones de Bar-le-Duc et Verdun ont fait l'objet d'une analyse plus fine.

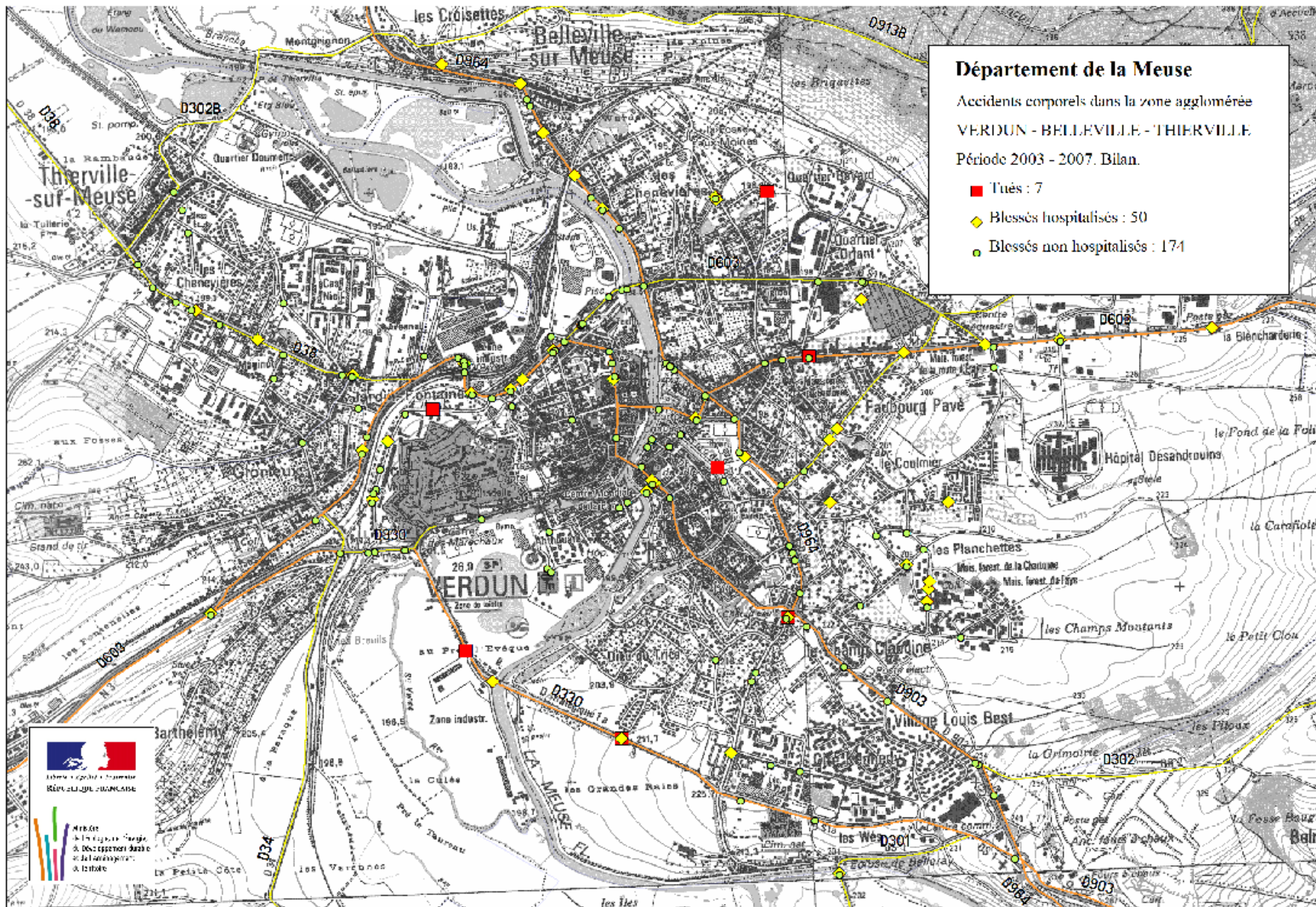
Il faut néanmoins revenir sur des difficultés statistiques rencontrées dans la mesure où les évolutions comparées des deux zones faisaient apparaître de très grandes différences. Celles-ci étaient en réalité dues à des modalités divergentes de prise en compte des accidents entre les deux brigades de

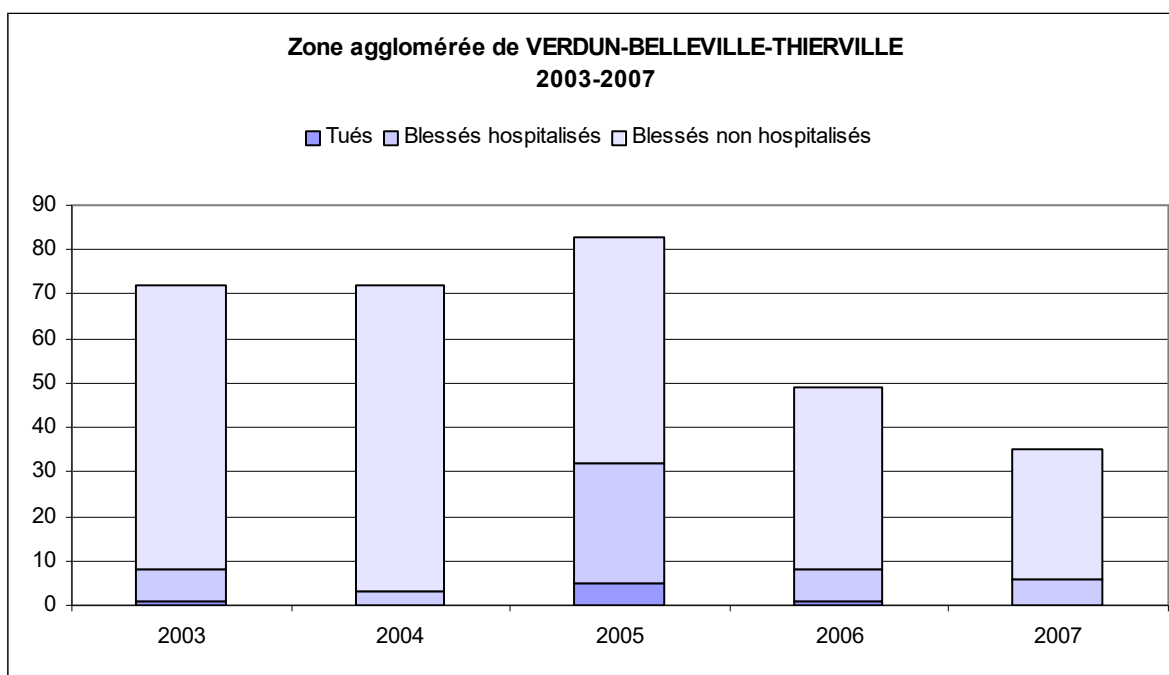
police du département. Sur Verdun, seuls les accidents importants donnaient lieu à une fiche BAAC et à un procès verbal alors que tout accident corporel était signalé et comptabilisé à Bar-le-Duc.

Après homogénéisation des méthodes, on note pourtant un nombre plus élevé de tués sur la zone de Verdun, y compris en agglomération. La gravité des accidents y est donc sensiblement plus importante.









○ *La répartition temporelle (mois, jours, heures)*

La ventilation annuelle des accidents dans les zones agglomérées de plus de 5000 habitants montre que le mois de juin est le plus dense (49 accidents), suivi des mois d'août, de septembre et de novembre. La gravité est supérieure pour les mois compris de décembre à mai.

Les accidents sont plus nombreux le vendredi (80), le lundi (79) puis le mercredi (68). Le week-end reste plus favorable avec seulement 54 accidents le samedi et 37 le dimanche. Si les accidents sont moins nombreux le week-end, ils s'avèrent plus meurtriers (8 tués sur les 13 enregistrés). Le coefficient de gravité est aussi défavorable puisqu'il est de 57 le dimanche mais de 15 le samedi ou encore de 26 le lundi.

La moitié des tués (7) sont des victimes d'accidents ayant eu lieu la nuit, entre 21h et 8h. Toutefois, les accidents surviennent plus fréquemment sur les créneaux horaires de 11h à 12h et de 16h à 19h avec un total de 183 accidents en 4 heures. Le nombre maximum de blessés ou de tués est atteint entre 17 et 19h, créneau qui concentre à lui seul 25% des accidents alors qu'il correspond à 12,5 % de la journée !

○ *Luminosité et conditions atmosphériques*

La très grande majorité des accidents (91%) ont lieu en plein jour ou dans des zones bénéficiant d'un éclairage public atténué. Ils ont pour conséquence 84% des tués, 84% des blessés hospitalisés et 92 % des blessés non hospitalisés. Seuls les 6% des accidents se produisent dans de mauvaises conditions de luminosité, au crépuscule ou à l'aube, ou encore la nuit (2%).

Néanmoins la gravité des accidents est supérieure la nuit, même avec éclairage, ce qui sous-entend que les vitesses sont probablement plus élevées alors que le trafic est moins dense.

Dans 80 % des accidents qui représentent 70 % des tués, 80 % des blessés hospitalisés et 80 % des blessés non hospitalisés, **les conditions atmosphériques sont normales.**

17 % des accidents ont lieu par temps de pluie modérée ou temps nuageux. Cela confirme l'hypothèse selon laquelle les automobilistes ralentissent insuffisamment quand la chaussée est simplement humide.

Lorsque les conditions météorologiques sont nettement dégradées (fortes pluies ou grêle), on ne dénombre que 8 accidents ce qui laisse penser que les automobilistes font preuve de prudence dans de pareilles circonstances.

- *Les accidents aux intersections*

Quelques chiffres à retenir :

- 28 % des accidents ont lieu en intersection dont 6 % en giratoire,
- La gravité est deux fois plus faible pour les accidents liés au carrefour avec sens giratoire que pour les intersections en croix qui nécessitent le franchissement direct de la voie opposée.

- *Les accidents liés à des obstacles*

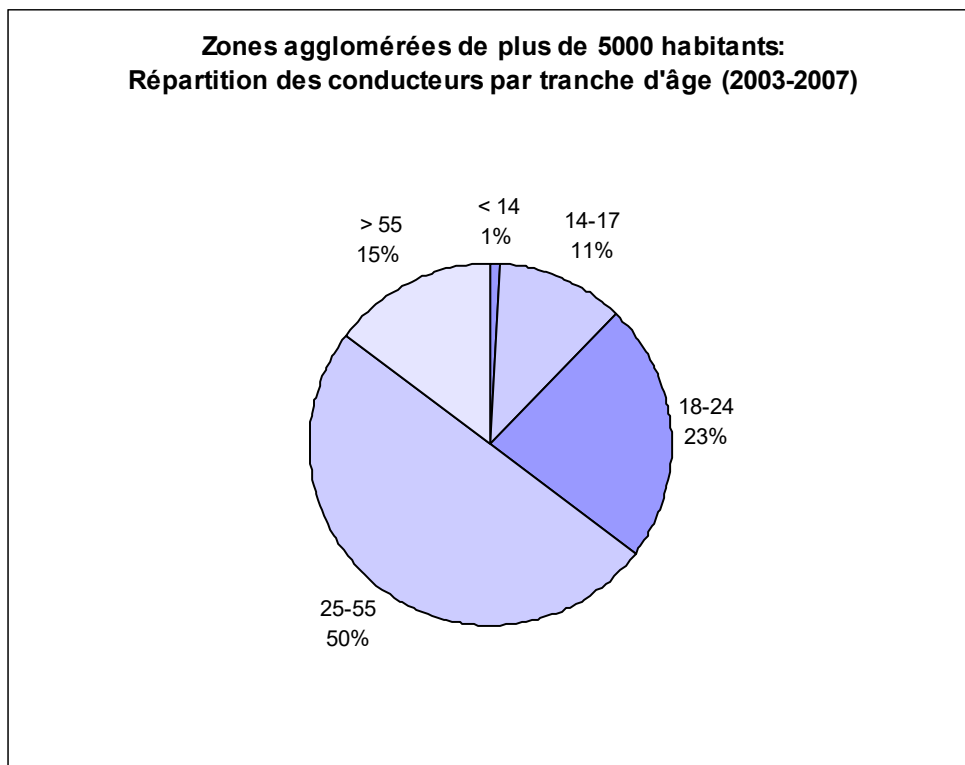
Il y a eu 60 accidents contre des obstacles durs ou fixes dont 12 contre des voitures en stationnement. Ces derniers s'avèrent moins graves dans la mesure où le véhicule en stationnement se déplace et absorbe en partie la violence du choc.

Très peu d'accidents sont à mettre en rapport avec la présence d'obstacles fixes liés à l'infrastructure routière : 3 contre des glissières et 6 contre des fossés ou des talus.

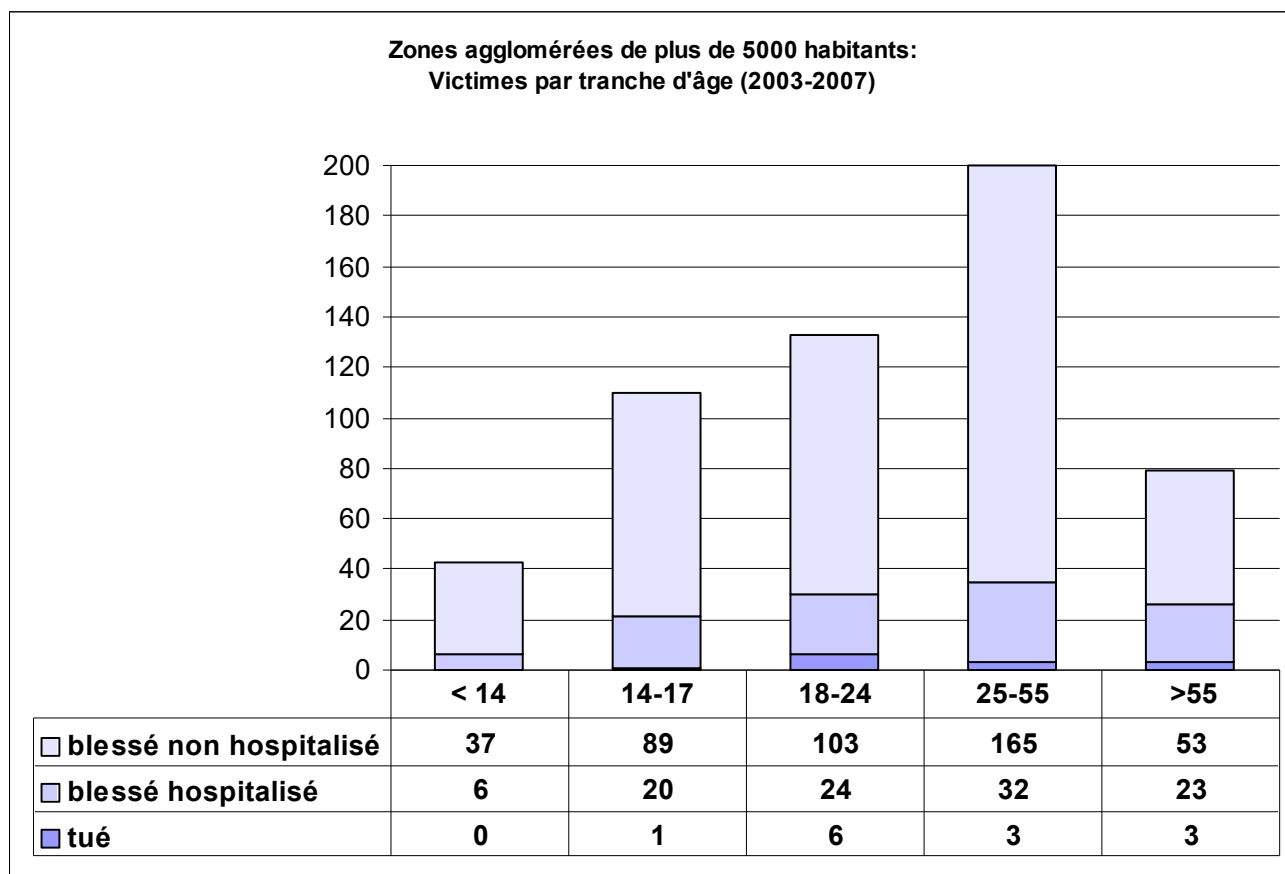
En ce qui concerne les accidents liés à des obstacles mobiles, ont été impliqués 518 véhicules et 93 piétons. Très rarement, le véhicule mobile est un piéton (3 fois sur 20) même si ces accidents représentent plus de la moitié des tués, le tiers des blessés hospitalisés et le cinquième des blessés non hospitalisés ce qui s'explique par la fragilité évidente du piéton, quelles que soient la vitesse et la violence du choc.

- *La répartition des conducteurs et des victimes par tranche d'âge*

Les conducteurs âgés de 18 à 24 ans représentent 23% des conducteurs impliqués dans des accidents pour un poids démographique trois fois inférieur.



On constate aussi une sur-représentation des jeunes âgés de 14 à 17 ans puis de 18 à 24 ans parmi les victimes des accidents enregistrés dans les zones agglomérées de plus de 5 000 habitants puisqu'il y a autant de blessés hospitalisés ayant moins de 25 ans que plus de 25 ans.



○ *L'origine géographique des conducteurs impliqués*

Quelques chiffres à retenir :

- 88% des conducteurs impliqués dans de tels accidents sont originaires de la Meuse,
- 100% des conducteurs tués sont Meusiens,
- 93% des conducteurs blessés hospitalisés sont originaires de la Meuse,
- 95% des conducteurs blessés non hospitalisés sont originaires de la Meuse,
- Seuls 9 accidents sur 726 concernent des étrangers et 7% des conducteurs issus des départements limitrophes.

La proportion des victimes meusiennes dans les agglomérations de plus de 5000 habitants est donc plus forte que pour tous les autres réseaux confondus.

- Nombre d'accident par type de véhicule et par zone agglomérée

Zones agglomérées de plus de 5000 habitants : Evolution des accidents par type de véhicule et par zone agglomérée (2003-2007)										
	vélo	2 roues mot. < 50cc	voiturette / quad carr.	2 roues mot. > 50cc	VL	VU	PL	T. C	autre	Piéton
Bar-le-Duc Fains-Veel Savonnières dt Bar	12	77	2	29	172	19	5	3	1	41
Verdun Belleville Thierville	16	44	2	19	161	3	8	0	2	42
Saint Mihiel Chauvencourt Les Paroches	1	3	0	0	9	0	0	0	0	2
Commercy	2	5	0	1	7	0	1	0	0	5
Ligny en Barrois Velaines	1	4	0	2	8	1	0	0	0	3
Ensemble	32	133	4	51	357	23	14	3	3	93

Les zones de Bar-le-Duc et Verdun comptabilisent la quasi-totalité des accidents constatés en zone agglomérée de plus de 5000 habitants selon le type de véhicule, notamment 90 % des accidents impliquant des piétons.

Les accidents de 2 roues motorisés semblent plus fréquents sur Bar-le-Duc que sur Verdun, mais cette divergence nécessiterait des études plus approfondies compte tenu de la baisse soudaine du nombre de constats d'accidents à Verdun en 2006 et 2007.

Zones agglomérées de plus de 5000 habitants : Les victimes piétons par type de véhicule (2003-2007)				
	indemne	tué	blessé hospitalisé	blessé non hospitalisé
bicyclette	0	0	0	1
cyclo	1	0	2	3
moto	0	0	0	2
VL	0	2	18	57
VU	0	0	1	3
PL	0	0	1	1
T. en com.	0	1	0	0
Ensemble	1	3	22	67

○ Les accidents par type de conflit, y compris avec piétons

Zones agglomérées de plus de 5000 habitants : Nombre d'accidents par type de conflit (2003-2007)											
Zones aggro >5000	vélo	2 r. m. < 50cc	voiturette / quad. carrossé	2 r.m. > 50 cc	VL	VU	PL	T.C	autre	Piétons	Véhic. seul
vélo	0	1	0	3	23	1	0	0	0	1	4
cyclo	1	6	0	1	80	7	0	0	1	7	31
voiturette / quad à moteur car	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1
scooter (anc.codif)	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
moto (anc.codif)	3	1	0	0	30	0	1	0	1	1	9
VL	23	85	3	32	87	6	10	2	1	76	113
VU	1	7	0	1	6	3	0	0	0	4	6
PL	0	1	0	1	10	0	0	0	0	2	3
T.C	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	1
scooter <= 50 cm3	0	1	0	0	5	0	1	0	0	0	2
moto >50 et <=125 cm3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
moto > 125 cm3	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1
autre	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0
Piétons	1	7	0	2	76	4	2	1	0	0	0
Un seul véhicule	4	33	1	12	113	6	3	1	0	0	0
Ensemble	32	133	4	51	357	23	14	3	3	93	174

- **Conclusions partielles**

L'analyse par type de réseau a permis, en dissociant les zones agglomérées de plus de 5000 habitants des autres, de mettre en exergue les zones de Bar-le-Duc et Verdun, notamment pour ce qui concerne le nombre de blessés non hospitalisés (les 4/5 des victimes constatées en agglomération).

Un accident tous les 10 jours a lieu dans les agglomérations de moins de 5000 habitants. En revanche, Par contre, le nombre de tués et de blessés hospitalisés est similaire que l'on soit dans l'ensemble des zones agglomérées de plus de 5000 habitants ou dans l'ensemble des communes de moins de 5000 habitants.

Les deux réseaux meusiens à chaussées séparées restent peu concernés par les accidents corporels.

Les routes bidirectionnelles hors agglomération sont le théâtre de 42 % des accidents corporels, de 55% des accidents graves, faisant 75 % des tués, 55 % des blessés hospitalisés et 40 % des blessés non hospitalisés. Ces chiffres sont certes supérieurs aux moyennes nationales, mais dans un contexte de rase campagne prépondérant sur le réseau meusien, et donc de vitesse nécessairement plus élevées qu'en agglomération, il est logique que la gravité soit plus forte.

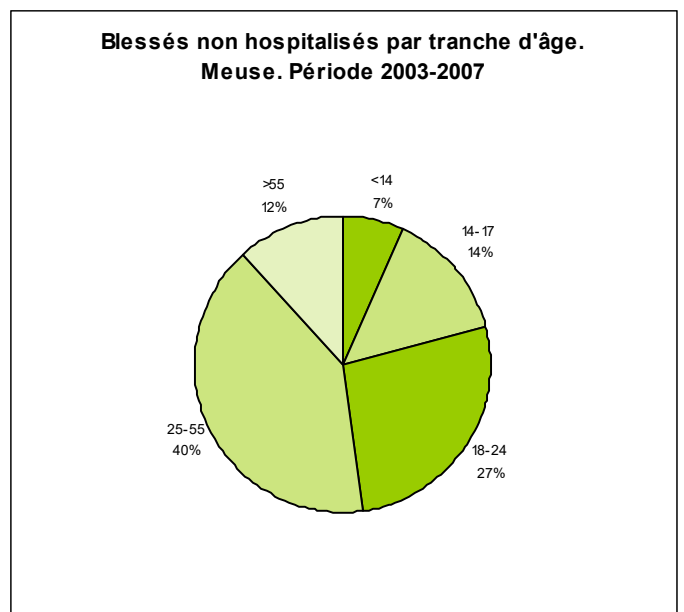
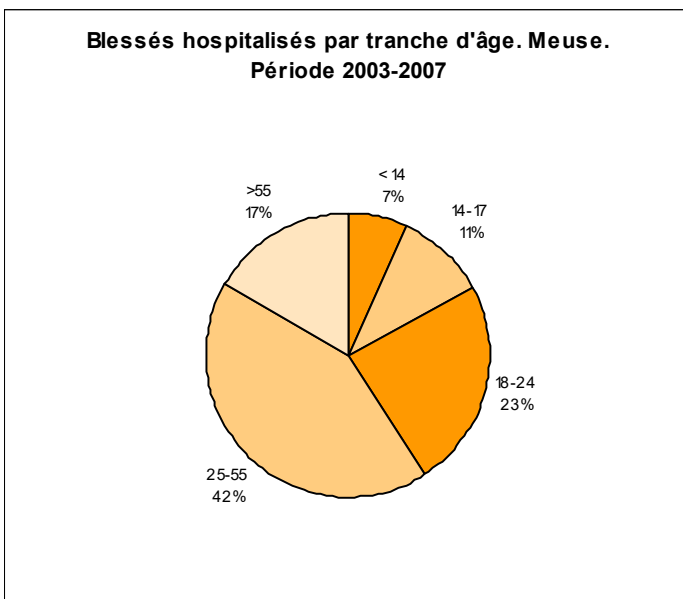
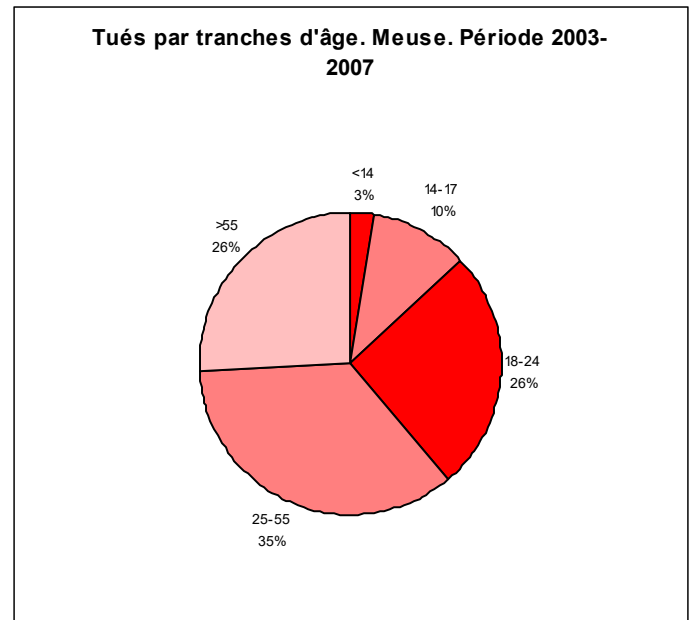
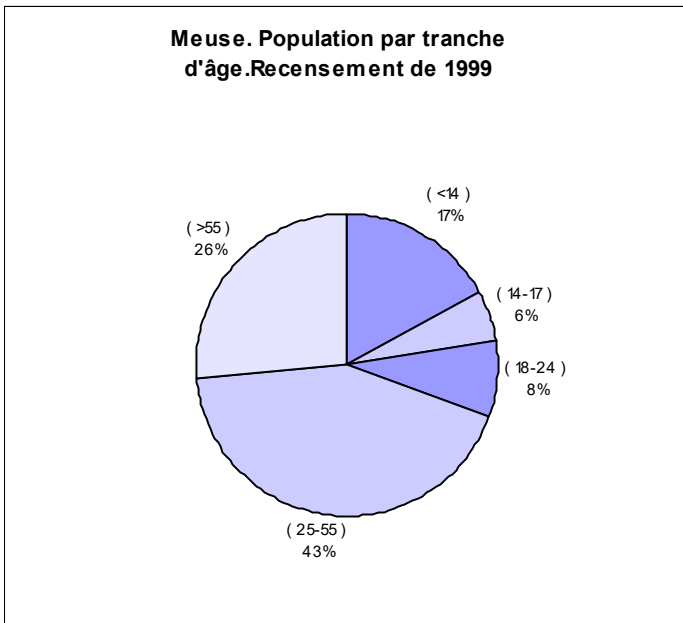
Il n'y a pas de section accidentogène en tant que tel.

1.3. Les jeunes

La répartition de la population meusienne par tranche d'âge est la suivante, au dernier recensement complet de 1999.

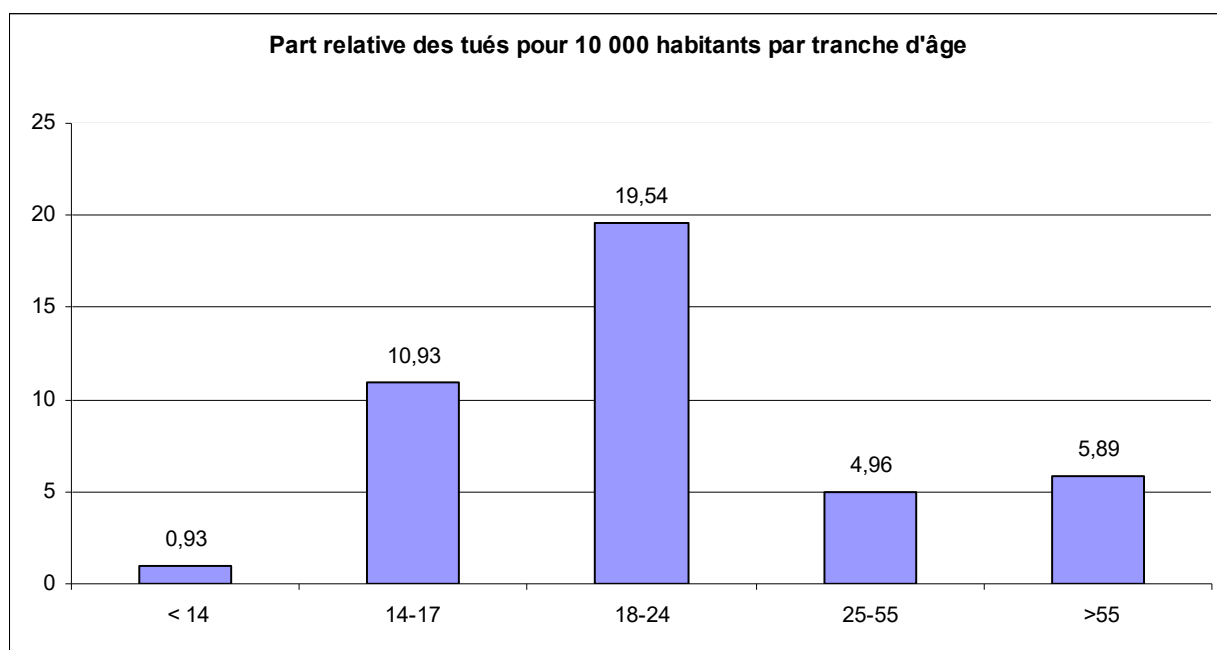
<14	32 408	17%
14-17	10 978	6%
18-24	15 357	8%
25-55	82 626	43%
>55	50 892	26%
Total	192 261	100,00%

- Répartition des victimes par tranche d'âge

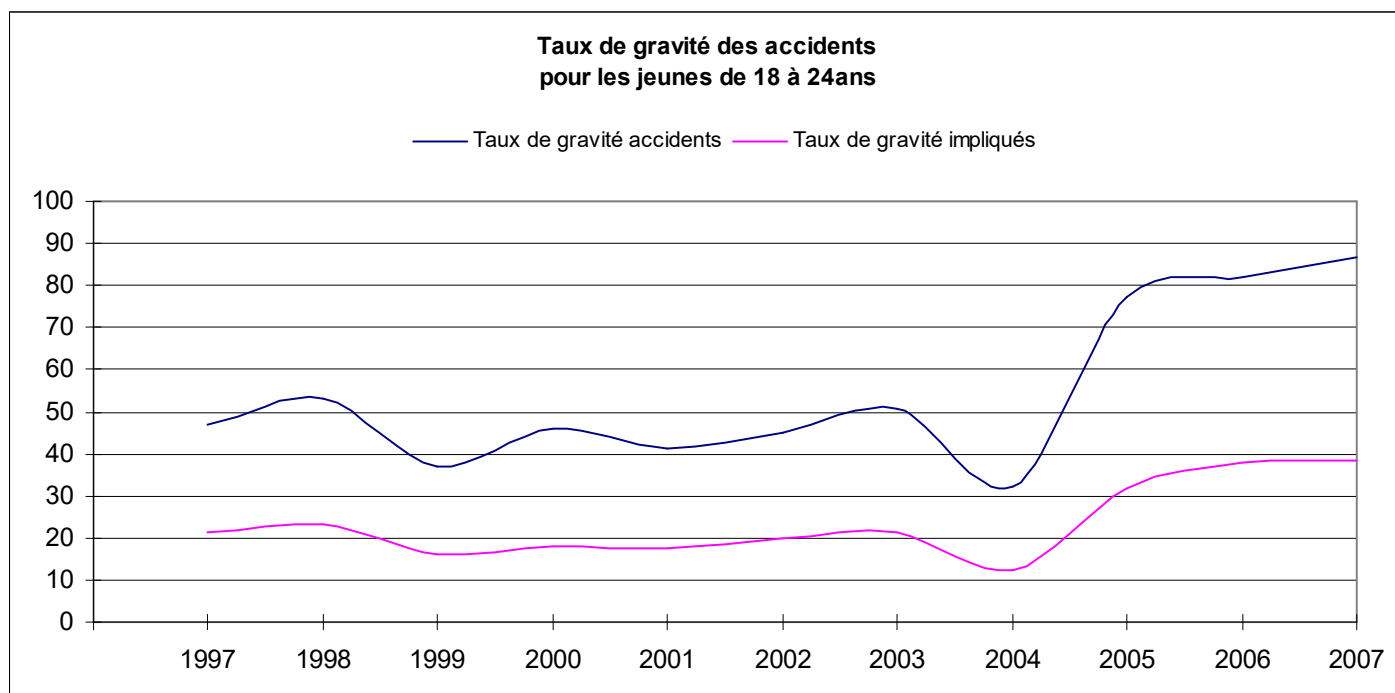


Plusieurs constats méritent d'être dressés à la lecture des graphiques précédents :

- la sur-représentation des jeunes âgés de 14 à 17 ans parmi les victimes : ils sont presque deux fois plus présents dans la part des victimes que dans le recensement ;
- l'hyper représentation des 18-24 ans qui constituent 3,2 fois plus de victimes par rapport à leur poids démographique dans le département ;
- Pour toutes les autres tranches d'âge, la proportion de victimes est nettement inférieure à leur poids démographique.



L'évolution de la gravité des accidents pour les jeunes âgés de 18 à 24 ans est préoccupante puisqu'elle augmente régulièrement sur la période considérée.



- Les accidents en fonction de l'âge du conducteur

Age du conducteur Tous réseaux	Nombre de conduct. concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre total de victimes dans les accidents concernés			
					Tués	BH	BNH	Indemnes
0 < 14	19	19	0	9	0	9	10	19
14-17	158	154	8	66	9	62	135	128
18-24	475	436	43	206	52	214	417	360
25-55	992	799	63	359	71	379	684	711
>55	267	249	26	123	30	128	212	247
Age n.r. ou fuite véh.	8	8	0	3	0	3	5	0
Ensemble	1919	1251	103	596	116	617	1041	967

Sur la période retenue, les jeunes conducteurs sont impliqués dans des accidents qui ont fait 52 tués (48 %), 214 blessés hospitalisés (35 %) et 417 blessés non hospitalisés (40 %) alors qu'ils ne représentent que 8 % de la population totale du département.

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

Au-delà de 55ans, les conducteurs impliqués sont moins nombreux et les accidents moins graves.

Il est aussi possible d'établir une cartographie des accidents impliquant des jeunes. Ainsi,

- sur la N4, les victimes sont plutôt jeunes 21 à 35 ans,
- sur l'A4, les victimes sont un peu plus âgées 22 à 55 ans,
- sur les routes bidirectionnelles, hors agglomération, dès 16 ans, on constate des victimes, la tranche 18/24 ans étant très fortement représentée,
- dans les zones agglomérées de plus de 5000 habitants, on constate un décalage de la tranche d'âge vers les 14/16 ans, ce qui correspond à l'utilisation du cyclomoteur (< 50cm³), ainsi que, dans les zones agglomérées de moins de 5000 habitants même si c'est dans une moindre mesure.

- Les accidents impliquant des jeunes en fonction des réseaux

- *En agglomération et hors agglomération*

Le nombre d'accidents impliquant au moins un conducteur âgé de 18 à 24 ans représente :

- 28% des accidents dans les agglomérations de moins de 5000 habitants, ayant fait 31% de tués, 40% de blessés hospitalisés et 20% de blessés non hospitalisés ;
- 72 % des accidents dans les agglomérations de moins de 5000 habitants avec 69% de tués, 60% de blessés hospitalisés et 80% blessés hospitalisés.

Les accidents sont par conséquent 2,5 fois plus nombreux dans les zones agglomérées que dans les petites communes où ils restent plus graves. La vitesse pratiquée dans ces petites agglomérations en est sans doute un facteur explicatif.

L'analyse par agglomération fait apparaître les tendances suivantes :

- Stenay a connu 7 accidents impliquant au moins un conducteur âgé de 18 à 24 ans, en 5 ans, faisant deux blessés hospitalisés et 5 blessés non hospitalisés ;
- la plupart des agglomérations n'ont connu qu'un accident impliquant au moins un conducteur âgé de 18 à 24 ans sur cette même période ;
- Saint Mihiel est un cas particulier puisqu'un seul accident a fait 4 morts dans cette tranche d'âge ;
- A Verdun, on dénombre 55 accidents ayant fait 4 tués, 20 blessés hospitalisés et 55 blessés non hospitalisés pour une gravité de 44 ;
- A Bar-le-Duc, c'est 71 accidents que l'on déplore mais sans mort, avec 13 blessés hospitalisés et 101 blessés non hospitalisés pour une gravité de 16.

En ce qui concerne les accidents hors agglomération impliquant au moins un conducteur âgé de moins de 25ans, les chiffres sont les suivants :

- pour les 2x2 voies à chaussées séparées, il y a eu 6 accidents ayant occasionné 3 tués, 16 blessés hospitalisés et 24 blessés non hospitalisés pour une gravité de 73 ;
- pour les routes bidirectionnelles, il y a eu 204 accidents ayant provoqué 36 tués, 129 blessés hospitalisés et 194 blessés non hospitalisés ce qui représente une gravité de 81.

La répartition est néanmoins diffuse de sorte que seules 5 routes bidirectionnelle ont été le lieu de plus de 6 accidents corporels de 2003 à 2007 impliquant au moins un conducteur âgé de 18 à 24 ans. On retrouve la RD964, la RD603, la RD635 et la Voie Sacrée Nationale, la RN135, qui compte parmi les axes les plus fréquentés de la Meuse. Mais, même en pondérant ces résultats par le trafic ou la longueur du réseau, les chiffres restent trop petits pour en tirer une conclusion statistiquement exploitable.

Nombre d'accidents impliquant au moins 1 conducteur âgé de 18 à 24 ans, sur les routes à chaussées séparées (2003-2007)							
18 - 24 X 2 voies	2 Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre total de victimes dans les accidents concernés			
				Tués	BH	BNH	Indemnes
A 4	9	0	5	0	6	10	10
RN 4	17	3	10	3	10	14	11
Ensemble	26	3	15	3	16	24	21

On constate par contre qu'il y a 2 fois plus d'accidents et de victimes sur la RN4 que sur l'A4, ce qui peut s'expliquer par l'obligation du péage, et donc de la tendance à l'évitement de l'A4 par la RD603.

- Les caractéristiques des accidents impliquant au moins un conducteur âgé de 18 à 24 ans
 - *La répartition temporelle : les heures et les jours de la semaine*

Dans les agglomérations de moins de 5000 habitants, 43% des accidents impliquant au moins un jeune de 18 à 24 ans se concentrent sur les vendredis et samedis alors que dans les agglomérations de plus de 5000 habitants, c'est le lundi qui se singularise par un nombre plus élevé d'accidents (30 contre 21 en moyenne sur les autres jours de la semaine).

Sur les routes bidirectionnelles hors agglomération, les vendredi (de 14h à 22h), samedi (de 18h à 23h) et dimanche (de 3h à 7h) correspondent à des périodes denses en accidents.

On retrouve ces trois jours de la fin de semaine sur les 2x2 voies à chaussées séparées puisque 16 accidents sur 26 sont à déplorer.

- *La luminosité*

Quelle que soit la taille des agglomérations, la gravité des accidents impliquant au moins un conducteur âgé de 18 à 24 ans est deux fois plus forte lorsque l'on circule la nuit, et ce malgré la présence de l'éclairage public. La quasi-totalité des tués sont victimes d'accidents en plein jour ou de nuit avec un éclairage public.

La plupart des agglomérations meusiennes n'étant plus éclairée après 22H00, on pourrait en déduire que l'absence de bonne visibilité ne génère pas de problème particulier et encouragerait les conducteurs à faire montre de prudence en adoptant une vitesse plus adaptée.

Sur les routes bidirectionnelles hors agglomération, on constate les résultats suivants :

- 64% des accidents en plein jour ou avec éclairage public allumé pour 58% des tués, 61% des blessés hospitalisés et 63% des blessés non hospitalisés ;
- 26% des accidents la nuit sans éclairage public pour 30% des tués, 27% des blessés hospitalisés et 29% des blessés non hospitalisés ;
- 10% des accidents au crépuscule ou à l'aube pour 11% des tués, 11% des blessés hospitalisés et 8% des blessés non hospitalisés.

La luminosité n'a donc que peu d'impact.

Sur les 2 x 2 voies à chaussées séparées, la nuit peut être un facteur légèrement aggravant même si les chiffres constatés statistiquement restent très faibles : 50% des accidents ayant lieu en plein jour et 35% la nuit sans éclairage public.

- *L'alcoolémie*

Les réflexions consacrées aux conduites addictives seront développées ultérieurement. On peut néanmoins préciser que lorsque la conduite se fait en état d'ivresse, le seuil légal est largement dépassé puisque, dans **90% des cas, l'infraction relève du délit.**

Les jeunes de moins de 25 ans représentent 40% des conducteurs conduisant en état d'ébriété.

- *Les types de véhicules impliqués*

Dans les agglomérations de moins de 5000 habitants, la répartition des véhicules utilisés par les conducteurs âgés de 18 à 24 ans et impliqués dans des accidents est la suivante :

- 58% de véhicule léger ;
- 30 % de 2 roues motorisés ;
- 12% de piétons

Dans les agglomérations de plus de 5000 habitants, cette répartition varie sensiblement :

- 61% de véhicules légers qui provoquent 8 tués, 25 blessés hospitalisés et 118 blessés non hospitalisés ;
- 27% de 2 roues motorisés avec un tué, 17 blessés hospitalisés et 46 blessés non hospitalisés ;
- 8% de piétons ;
- 3% de bicyclettes.

Sur routes bidirectionnelles hors agglomération, on retrouve davantage de véhicules légers (80%) contre 13% de deux roues motorisés. La différence est encore plus nette sur les routes à chaussées séparées puisque l'on ne déplore aucun accident de deux roues et que l'on voit apparaître des conducteurs de poids lourds âgés de moins de 25 ans impliqués dans des accidents (4 sur la période concernée).

- *Le port des équipements de sécurité par les jeunes de 18 à 24 ans*

En agglomération, deux jeunes sortis indemnes d'un accident et 3 blessés non hospitalisés ne portaient pas leur ceinture de sécurité.

Hors agglomération, les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous :

ceinture 18-24 hors aggro	non renseigné	indemne	tué	blessé hospitalisé	blessé non hospitalisé
non renseigné	0	0	0	4	1
oui	0	77	13	54	99
non	0	0	3	10	6
non déterminable	0	6	3	6	6
Ensemble	0	83	19	74	112

Peu de victimes (9 au total) ne portaient pas leur casque, mais ce phénomène semble plus important hors agglomération.

- **Conclusions partielles**

La simple comparaison des poids relatifs de chaque tranche de la population avec celui des victimes suffit à faire ressortir les jeunes de moins de 25 ans comme un enjeu fort pour la Meuse.

Sur les routes bidirectionnelles hors agglomération, les trois créneaux horaires les plus denses sont les vendredi (14h/22h), les samedi (18h à 23h) et les dimanche (3h/7h). Les conducteurs âgés de 18 à 24 ans sont impliqués dans 39% des accidents faisant 46% des tués, 38 % des blessés hospitalisés et 47% des blessés non hospitalisés.

La nuit, en zone éclairée, la gravité des accidents est deux fois plus forte que le jour ce qui laisse à penser que les jeunes ont tendance à rouler plus vite.

1.4. Les deux-roues motorisés

- Résultats par type de réseau

28 % des accidents se déroulent en agglomération de moins de 5000 habitants contre 72 % dans les autres zones agglomérées de plus de 5000 habitants qui ne représentent que 12 communes. Il y a donc une véritable concentration des accidents de deux roues motorisés dans les principales agglomérations de la Meuse.

En revanche, la gravité est plus importante dans les petites agglomérations avec un coefficient de 43 (contre 29) qui correspond à un total de 3 tués, de 32 blessés hospitalisés et de 51 blessés non hospitalisés.

2 roues motorisés : Les routes bidirectionnelles hors agglomération (2003-2007)							
Routes bidirectionnelles Hors agglomération	Nombre d'accidents 2 roues motorisés	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BNH	Indemnes
2003	30	4	19	4	18	14	21
2004	23	2	12	2	11	12	17
2005	19	3	16	4	16	7	12
2006	21	2	19	2	18	5	7
2007	23	3	19	3	16	11	7
Ensemble	116	14	85	15	79	49	64

Le nombre de tués et de blessés hospitalisés est stable sur la période concernée. La gravité moyenne est de 81, soit le double de celle constatée dans les agglomérations de moins de 5000 habitants et le triple de celle constatée dans les zones agglomérées de plus de 5000 habitants.

Les cinq accidents de deux roues motorisés sur les routes à chaussées séparées n'ont fait qu'un tué et 4 blessés hospitalisés.

- La répartition temporelle : les jours et les heures

Un quart des accidents ont lieu le samedi entre 10h et 21h, dans les agglomérations de moins de 5000 habitants, et presque tous de jour. Le dimanche est dans la moyenne (15 % des accidents)

Un cinquième des 183 accidents survient le lundi de 7h à 24h, dans les zones agglomérées de plus de 5000 habitants avec un créneau particulièrement sensible de 17h à 19h.

Les deux cinquièmes des 116 accidents ont lieu le week-end sur routes bidirectionnelles hors agglomération, notamment entre 13h et 22h ce qui est sans doute lié à la pratique de loisir de cet engin motorisé.

- Les caractéristiques des accidents impliquant au moins un deux roues motorisés
 - *La luminosité*

La très grande majorité des accidents se produit en plein jour ou avec un bon éclairage public.

Ainsi un seul accident en 5 ans est à déplorer dans une agglomération de moins de 5000 habitants de nuit et sans éclairage public allumé alors que 11% des accidents ont lieu dans des zones éclairées, faisant un tué et 4 blessés hospitalisés.

Dans les zones agglomérées de plus de 5000 habitants, 20% des accidents surviennent de nuit avec un éclairage public. Sachant que l'éclairage public cesse généralement après 22h, on peut s'interroger sur la nécessité de le prolonger toute la nuit pour améliorer la sécurité routière.

Sur les routes bidirectionnelles hors agglomération, on constate 3 accidents sur 4 en plein jour (4/5 T, 3/4 BH, 4/5 BNH), un quart des accidents a lieu la nuit sans éclairage ou au crépuscule (1/5 T, 1/4 BH, 1/5 BNH). Les accidents de jour génèrent proportionnellement plus de victimes que ceux de nuit.

- *Les types de conflits*

Force est de constater l'omniprésence des accidents entre un deux roues motorisé et un véhicule léger avec un total de 40 accidents dans les petites communes et de 110 accidents dans les zones agglomérées de plus de 5000 habitants entre 2003 et 2007.

Sur les routes bidirectionnelles hors agglomération, la proportion d'accident de deux roues seul augmente sensiblement ce qui conduit à s'interroger sur les pratiques des conducteurs (maîtrise de l'engin, vitesse choisie...)

- *Les deux-roues impliqués*

En agglomération, les accidents impliquent pour 75% des cyclomoteurs ou des vélos et pour 25% des motos.

Cette répartition est à égalité entre moto et cyclomoteurs sur les routes bidirectionnelles hors agglomération.

Les victimes sont plus nombreuses pour les cyclomoteurs, sans doute parce que les conducteurs sont plus jeunes et donc moins expérimentés.

- *Le port du casque*

On constate 12 défauts de port du casque en agglomération faisant 5 blessés hospitalisés et 7 blessés non hospitalisés contre 10 hors agglomération sur des routes bidirectionnelles (avec 6 blessés hospitalisés, 4 blessés non hospitalisés).

- Essai d'identification des conducteurs impliqués dans des accidents de deux roues : âge, origine géographique...
 - *L'âge des conducteurs*

La première remarque qui s'impose est celle de la jeunesse des conducteurs de deux roues impliqués dans des accidents.

Dans les zones agglomérées, les jeunes de 14 à 26 ans représentent 70% des conducteurs impliqués avec une prédominance des jeunes âgés de moins de 18 ans (78 conducteurs sur 191). Cette tranche d'âge est aussi celle qui fait le plus de victimes hospitalisées.

Sur les routes bidirectionnelles hors agglomération, 20% des conducteurs de deux roues concernés ont 16 ou 17 ans comme 6 des 15 tués ; 28% ont entre 18 et 24 ans comme 30% des blessés hospitalisés.

- *L'origine géographique des conducteurs par type de réseau*

Pour les agglomérations :

- de moins de 5000 habitants : 83% de Meusiens, 13% de conducteurs issus des départements limitrophes et de Belgique ; les Meusiens représentent aussi la quasi-totalité des victimes graves (32 sur 35) ;
- de plus de 5000 habitants : 95% de Meusiens, 3% venant des départements limitrophes ; 50 victimes graves sur 54 sont originaires de notre département.

Sur les routes bidirectionnelles hors agglomération :

- 85% des conducteurs sont des Meusiens comme 13 tués sur 15, 64 blessés hospitalisés sur 79 et 45 blessés non hospitalisés sur 49.
- 9% des conducteurs viennent des départements voisins avec 1 tué, 10 blessés hospitalisés et 2 blessés non hospitalisés.

- **Conclusions partielles**

Les accidents de deux roues surviennent le plus souvent dans de bonnes conditions météorologiques et de luminosité. Les accidents qui ont lieu le jour génèrent proportionnellement plus de victimes que ceux de nuit.

Malgré un trafic moins important, 2 accidents sur 5 ont lieu le week-end sur des routes en pleine campagne ce qui souligne la vulnérabilité des conducteurs de deux roues, y compris dans une pratique de détente.

Près de 48 % des conducteurs de deux roues impliqués dans un accident sont âgés de 14 à 24 ans alors qu'ils ne représentent que 14 % de la population totale du département.

75% des accidents en agglomération se déroulent dans les grandes zones agglomérées de la Meuse, sur une douzaine de communes.

1.5. La consommation d'alcool et les conduites addictives

La consommation d'alcool est une donnée généralement bien renseignée dans les fiches établies par les forces de l'ordre lors des accidents avec une distinction entre l'infraction et le délit.

On peut trouver plusieurs types de commentaires :

- situation en infraction
- situation en délit
- non, ce qui signifie alcotest négatif
- non défini ce qui signifie prise de sang en dessous du seuil d'infraction

- Sur les différents types de réseaux
 - *Les 2x2 voies à chaussées séparées*

Il y a très peu de dépassements du seuil légal d'alcool constatés lors des accidents corporels : à peine une infraction et un délit sur l'A4 et 3 délits sur la N4.

A4 (2003-2007) Dépassement du taux d'alcoolémie				N4 (2003-2007) Dépassement du taux d'alcoolémie.				
A4	18-24	25-55	>55	N4	14-17	18-24	25-55	>55
non	9	40	11	non défini	1	3	3	1
situation en infraction	0	1	0	non	0	14	30	9
situation en délit	0	1	0	situation en délit	0	0	3	0
Ensemble	9	42	11	Ensemble	1	17	36	10

- *Les routes bidirectionnelles*

Les routes Bidirectionnelles hors agglomération : Conducteurs et piétons, Dépassement du taux d'alcoolémie (2003-2007)					
Bidirectionnelles hors agglo	< 14	14-17	18-24	25-55	> 55
non défini	0	7	25	28	7
non	2	25	178	368	90
situation en infraction	0	0	3	3	0
situation en délit	0	5	14	33	1
Ensemble	2	37	220	432	98

Ces premiers résultats soulignent la part prépondérante des délits lorsque les conducteurs sont dépistés positifs à l'alcool dans les accidents corporels : 53 délits contre 6 infractions, soit 9 cas sur 10.

La part des jeunes conducteurs représente 36 % des conducteurs en situation de délit alors qu'il ne s'agit que des conducteurs de 14 à 24 ans. Plus précisément, les 18-24 ans correspondent à 40% des conducteurs circulant sous état alcoolique et relevant d'une infraction.

--

Dépassement du taux d'alcoolémie : les conducteurs âgés de 18 à 24 ans (2003-2007)								
18 – 24ans sur routes bidirectionnelles	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre total de victimes dans les accidents concernés			
					Tués	BH	BNH	Indemnes
non défini	25	25	9	22	10	21	10	14
non	178	166	20	93	25	97	175	127
situation en infraction	3	3	0	3	0	4	1	1
situation en délit	13	13	3	10	3	9	9	6
Ensemble	219	204	30	126	36	129	194	146

o Dans les zones agglomérées

Lorsqu'un état alcoolique est détecté dans les agglomérations de moins de 5000 habitants, il s'agit dans 90% des cas d'un délit avec toujours une surreprésentation des jeunes de moins de 25 ans.

Agglomérations de moins de 5000 habitants : Dépassement du taux d'alcoolémie par tranche d'âge.					
Agglo <5000	< 14	14-17	18-24	25-55	>55
non défini	5	1	5	9	3
non	19	39	54	119	53
situation en infraction	0	0	1	1	0
situation en délit	0	0	6	9	1
Ensemble	24	40	66	138	57

Agglomérations de moins de 5000 habitants : Dépassement du taux d'alcoolémie par les conducteurs âgés de 18 à 24 ans								
18 - 24 Agglo < 5000	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre total de victimes dans les accidents concernés			
					Tués	BH	BNH	Indemnes
non défini	4	4	0	1	0	1	4	1
non	53	49	2	22	2	23	33	58
situation en infraction	1	1	1	1	1	1	0	0
situation en délit	5	5	1	3	1	3	4	2
Ensemble	63	58	4	27	4	28	40	60

Dans les zones agglomérées de plus de 5000 habitants, 90% des situations correspondent à des constats de délit. Lorsqu'il y a présence d'alcool, son taux est très important, en particulier à Bar-le-Duc et à Verdun.

Zones agglomérées de plus de 5000 habitants : Dépassement du taux d'alcoolémie des conducteurs et piétons par tranche d'âge					
Zones aggro >5000	< 14	14-17	18-24	25-55	>55
non défini	10	4	8	17	10
non	4	80	150	337	128
situation en infraction	0	1	1	1	0
situation en délit	0	1	11	25	1
Ensemble	14	86	170	380	139

- Les contrôles routiers d'alcoolémie

Telles sont les données statistiques fournies par les forces de l'ordre du département en matière de dépistage de la consommation d'alcool lors des contrôles routiers :

Résultats des contrôles d'alcoolémie par la gendarmerie		
Année	dépistage	positif
2003	90 317	1 058
2004	101 029	978
2005	91 037	1 059
2006	73 870	1 188
2007	73 801	981
moyenne	86 011	1 053
Total	430 054	5 264

- **Conclusions partielles**

Lors des contrôles effectués par les forces de gendarmerie, 12 personnes sur 1000 présentent un dépistage positif à l'alcool.

La consommation couplée d'alcool et substances illicites se traduit généralement par des accidents plus graves.

La conduite sous état alcoolique concerne surtout les jeunes mais aussi certaines catégories de salariés.

1.6. La vitesse

Cette donnée n'est quasiment jamais connue : elle nécessite des expertises techniques poussées.

La vitesse est un facteur particulièrement aggravant des accidents qu'elle soit supérieure à la vitesse autorisée ou qu'elle soit inadaptée aux circonstances (conditions météorologiques, fatigue, densité du trafic...)

- Les données exogènes de la gendarmerie nationale

Chaque unité (COB ou BMO) est désormais dotée d'au moins un appareil ce qui n'était pas le cas entre 2003 et 2007.

De plus, les appareils ont fortement évolué vers une simplification d'utilisation.

Le temps consacré aux contrôles de vitesse, hors CSA, varie de 20 000 à 23 000 heures selon les années. De 22 à 26 heures par semaine sont consacrées au CSA (voiture) sachant qu'il y avait un véhicule en 2005, 3 en 2007 et 4 en 2008.

Les CSA ont eu pour résultats :

- 336 clichés en 2004 (15 derniers jours de décembre)
- 1999 clichés en 2005
- 5444 clichés en 2006
- 9558 clichés en 2007

Même si les données fournies ne précisent pas quelles sont les tranches de dépassement les plus présentes et quelles sont les évolutions générales, on peut supposer en observant les résultats des Contrôles Sanctions Automatisés ceux des radars mobiles de la police nationale que les excès de grande et très grande vitesse sont désormais très rares (de l'ordre de 1,5 pour mille).

- Les données de la police nationale

résultats contrôle de vitesse Police Nationale						
Année	<20km/h	entre 20 et 30	entre 30 et 40	entre 40 et 50	>50 km/h	total
2005	1141	19	1	1	0	1162
2006	4712	114	22	9	2	4859
2007	4002	99	7	7	0	4115
2008	1290	24	3	0	0	1317
Moyenne	2 786	64	8	4	1	2 863
Total	11145	256	33	17	2	11453

- Les données des radars fixes

Il y a au 30 octobre 2008 en Meuse cinq radars fixes :

- A4 : sur la commune d'Haudainville, vitesse limitée à 130 km/h
- N4 : sens Paris → Nancy, commune de Saint Aubin, vitesse limitée à 110 km/h
- D635 : sens Saint-Dizier → Bar le Duc, commune de Comble en Barrois, vitesse limitée à 90 km/h
- D635 : sens Saint-Dizier → Bar le Duc, commune de Bar le Duc, vitesse limitée à 50 km/h
- D 330 : sens Metz → Paris, commune de Verdun, vitesse limitée à 90 km/h

Les résultats des CSA communiqués ci-après permettent d'avoir une vision globale pour la période 2003-2008, radar par radar, et année par année.

Répartition des infractions sur l'année 2005

Edité le : 28/11/2008

Rappel des paramètres : 2005; 3085 - LES SOUHESMES RAMPONT; 472 - COMBLES EN BARROIS; 497 - ST AUBIN SUR AIRE; 6603 - VERDUN;
871 - BAR LE DUC

ET	Site	Code postal ET ou ST	Dpt MIF	VLA	< 20 Kmh	Entre 20 et 30 Kmh	Entre 30 et 40 Kmh	Entre 40 et 50 Kmh	> 50 Kmh	Total
Total pour la période :					3196	172	50	21	10	3449
472	COMBLES EN BARROIS	55000	Meuse	90 Kmh	740	64	16	12	8	840
871	BAR LE DUC	55000	Meuse	50 Kmh	2456	108	34	9	2	2609

Répartition des infractions sur l'année 2006

Edité le : 28/11/2008

Rappel des paramètres : 2006; 3085 - LES SOUHESMES RAMPONT; 472 - COMBLES EN BARROIS; 497 - ST AUBIN SUR AIRE; 6603 - VERDUN;
871 - BAR LE DUC

ET	Site	Code postal ET ou ST	Dpt MIF	VLA	< 20 Kmh	Entre 20 et 30 Kmh	Entre 30 et 40 Kmh	Entre 40 et 50 Kmh	> 50 Kmh	Total
Total pour la période :					45522	4143	1325	453	231	51674
472	COMBLES EN BARROIS	55000	Meuse	90 Kmh	445	34	19	7	15	520
497	ST AUBIN SUR AIRE	55500	Meuse	110 Kmh	8455	742	200	67	47	9511
497	ST AUBIN SUR AIRE	55500	Meuse	90 Kmh	16756	1818	640	228	113	19555
871	BAR LE DUC	55000	Meuse	50 Kmh	2045	140	50	16	12	2263
3085	LES SOUHESMES RAMPONT	55220	Meuse	130 Kmh	17821	1409	416	135	44	19825

Répartition des infractions sur l'année 2007

Edité le : 28/11/2008

Rappel des paramètres : 2007; 3085 - LES SOUHESMES RAMPONT; 472 - COMBLES EN BARROIS; 497 - ST AUBIN SUR AIRE; 6603 - VERDUN; 871 - BAR LE DUC

ET	Site	Code postal ET ou ST	Dpt MIF	VLA	< 20 Kmh	Entre 20 et 30 Kmh	Entre 30 et 40 Kmh	Entre 40 et 50 Kmh	> 50 Kmh	Total
Total pour la période :					32221	2527	752	283	217	36000
472	COMBLES EN BARROIS	55000	Meuse	90 Kmh	262	31	24	8	30	355
497	ST AUBIN SUR AIRE	55500	Meuse	110 Kmh	13090	1084	327	127	109	14737
497	ST AUBIN SUR AIRE	55500	Meuse	90 Kmh	0	0	0	0	0	0
871	BAR LE DUC	55000	Meuse	50 Kmh	1704	126	41	14	18	1903
3085	LES SOUHESMES RAMPONT	55220	Meuse	130 Kmh	16343	1260	355	130	54	18142
6603	VERDUN	55100	Meuse	90 Kmh	822	26	5	4	6	863

Répartition des infractions sur les onze premiers mois de l'année 2008

Edité le : 28/11/2008

Rappel des paramètres : 2008; 3085 - LES SOUHESMES RAMPONT; 472 - COMBLES EN BARROIS; 497 - ST AUBIN SUR AIRE; 6603 - VERDUN; 871 - BAR LE DUC

ET	Site	Code postal ET ou ST	Dpt MIF	VLA	< 20 Kmh	Entre 20 et 30 Kmh	Entre 30 et 40 Kmh	Entre 40 et 50 Kmh	> 50 Kmh	Total
Total pour la période :					22689	1779	514	221	150	25353
472	COMBLES EN BARROIS	55000	Meuse	90 Kmh	327	39	28	26	23	443
497	ST AUBIN SUR AIRE	55500	Meuse	110 Kmh	7321	621	182	93	74	8291
497	ST AUBIN SUR AIRE	55500	Meuse	90 Kmh	0	0	0	0	0	0
871	BAR LE DUC	55000	Meuse	50 Kmh	1290	104	31	10	10	1445
3085	LES SOUHESMES RAMPONT	55220	Meuse	130 Kmh	12585	990	270	89	41	13975
6603	VERDUN	55100	Meuse	90 Kmh	1166	25	3	3	2	1199

Répartition des infractions sur 2003-novembre 2008

Edité le : 28/11/2008

Rappel des paramètres : 2008; 2007; 2006; 2005; 2004; 2003; 3085 - LES SOUHESMES RAMPONT; 472 - COMBLES EN BARROIS; 497 - ST AUBIN SUR AIRE; 6603 - VERDUN; 871 - BAR LE DUC

ET	Site	Code postal ET ou ST	Dpt MIF	VLA	< 20 Kmh	Entre 20 et 30 Kmh	Entre 30 et 40 Kmh	Entre 40 et 50 Kmh	> 50 Kmh	Total
Total pour la période :					103628	8621	2641	978	608	116476
472	COMBLES EN BARROIS	55000	Meuse	90 Kmh	1774	168	87	53	76	2158
497	ST AUBIN SUR AIRE	55500	Meuse	110 Kmh	28866	2447	709	287	230	32539
497	ST AUBIN SUR AIRE	55500	Meuse	90 Kmh	16756	1818	640	228	113	19555
871	BAR LE DUC	55000	Meuse	50 Kmh	7495	478	156	49	42	8220
3085	LES SOUHESMES RAMPONT	55220	Meuse	130 Kmh	46749	3659	1041	354	139	51942
6603	VERDUN	55100	Meuse	90 Kmh	1988	51	8	7	8	2062

- **Conclusions partielles**

Les résultats soulignent l'indiscipline des usagers quant au respect des vitesses. Ainsi, parmi les 116 476 usagers pris en infraction par les radars fixes de la Meuse, depuis leur mise en service, 89% dépassent de moins de 20km/h la vitesse légale, 7,5 % la dépassent de 20 à 30 km/h, 2,2 % de 30 à 40 km/h, 0,8 % de 40 à 50 km/h et 0,5 % de plus de 50 km/h.

Peu vandalisés en Meuse, les radars donnent une photographie assez bonne du comportement permanent des usagers.

Les contrôles routiers mobiles renforcent certainement efficacement cette recherche du respect des limitations de vitesse qui s'estomperait sans aucun doute dès la suspension des contrôles.

1.7. Les sources Justice

Nombre de procédures enregistrées au parquet de Bar le Duc									
Code	Libellé	2003	2004	2005	2006	2007	au 15.09.2008	Total	moyenne
A51	Accident circulation blessures + alcool	10	8	5	3	2	6	34	6
A52	Accident circulation avec blessure	102	94	81	80	81	67	505	89
I21	Conduite Alcool - conduite Stupéfiants	351	338	342	377	407	375	2190	391
I11	Défaut de PC	37	37	40	30	34	36	214	38
I12	Conduite malgré suspension PC ou annulation	16	15	32	33	23	33	152	28
I25	Vitesse + 50 Km/h	80	83	57	61	76	71	428	76
	Total général	596	575	557	584	623	588	3523	628

Il faut utiliser avec précaution les données de la Justice dans la mesure où ne sont conservées que les infractions les plus significatives pour qualifier les accidents les plus graves. Néanmoins elles permettent de dresser un panorama rapide mais utile des infractions principales et de leurs évolutions.

A ce titre, la conduite sous état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants reste l'infraction la plus fréquente en Meuse.

2. La mise en œuvre du DGO 2008-2012

2.1 La mise en œuvre générale du Document général d'orientations pour la période 2008-2012

A l'aune du bilan du précédent Document Général d'Orientation et de celui des actions menées dans le cadre annuel des plans départementaux de sécurité routière de 2004 à 2008, certains enseignements méritent d'être explicités et retenus pour la mise en œuvre globale du Document Général d'orientation pour les quatre prochaines années.

- L'animation du Document général d'orientation sur la période concernée

Ce document pluriannuel doit s'articuler au mieux avec les plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) qui sont annuels et avec l'évolution des enjeux ou tout au moins de leurs principales caractéristiques. La plupart des acteurs de la sécurité routière ont, en effet, insisté sur l'importance de conserver un mode d'action souple et réactif, qui permette une véritable coordination et une concertation permanente sur les thèmes prioritaires pour 4 ans. Le besoin d'une animation plus dynamique et d'un suivi plus rigoureux du DGO et des actions menées dans le cadre des PDASR ont également été évoqués.

C'est pourquoi les modalités d'animation du DGO pour 2008-2012 pourraient être les suivantes :

- Réunir le comité de pilotage au moins trois fois dans l'année à la Préfecture :
 - en janvier pour repréciser les enjeux annuels et vérifier leur conformité avec le DGO ainsi que pour définir les actions prioritaires à mener dans le cadre du PDASR. Une réflexion particulière pourrait être menée sur la répartition de ces actions dans le temps et le territoire départemental ;
 - en avril pour préparer la période estivale, encore trop noire en terme de sécurité routière ;
 - et une dernière en septembre pour réfléchir non seulement aux actions spécifiques à la période hivernale et à ses dangers (verglas, neige, et fêtes de fin d'année) mais aussi aux actions dans la sphère scolaire.
- Mieux articuler le DGO et le PDASR en mettant en place un système de suivi plus rigoureux des actions menées dans le cadre des PDASR :
 - Prévenir en amont la Préfecture, en particulier la coordinatrice sécurité routière, de l'organisation d'un événement Sécurité routière pour favoriser sa médiatisation ;
 - Communiquer des renseignements sur les actions de sécurité routière non financées par les crédits PDASR, mais s'inscrivant dans ce cadre ;
 - Renseigner des indicateurs quantitatifs et qualitatifs une fois que l'opération a eu lieu en précisant notamment le nombre de personnes concernées et les communiquer à la Préfecture (coordinatrice Sécurité routière)
 - Réfléchir à la conditionnalité des financements accordés dans le cadre du PDASR
- Définir un calendrier annuel des actions de sécurité routière, concerté et partagé par tous les acteurs, afin de répartir au mieux dans le temps et l'espace les différentes opérations. Ce calendrier pourrait être mis en ligne sur le site Internet de la Préfecture et actualisé par la coordinatrice sécurité routière.

Il s'agit de redonner toute sa place à la Préfecture, en particulier aux services du cabinet du Préfet de la Meuse, dans la coordination et l'animation des actions de sécurité routière sans qu'elle devienne un donneur d'ordre. L'enjeu se définit davantage en terme de lisibilité pour l'ensemble des acteurs et de la population du département et de visibilité médiatique des actions de sécurité routière.

- La communication et la médiatisation des actions de sécurité routière

Les réunions des groupes de travail ont permis de mettre en évidence la richesse et l'importance des actions de sécurité routière déjà menées dans le département de la Meuse. Néanmoins, les mauvais résultats de l'année 2008 et la difficulté à toucher certains publics, pourtant particulièrement vulnérables, comme l'attention soutenue du gouvernement, des élus locaux et des médias sur l'insécurité routière rappellent la nécessité de médiatiser et de communiquer sur toutes les actions de sécurité routière, d'une seule voix pour éviter la dilution des messages dans un éparpillement des acteurs et des opérations.

Le service de la communication de la Préfecture, aussi chargé de la communication interministérielle, devra être le point de passage obligé de la médiatisation des opérations de sécurité routière, y compris celles menées par l'Education nationale. Il ne s'agit pas d'obliger les acteurs institutionnels à communiquer obligatoirement, mais de mettre à leur disposition les moyens de la Préfecture pour les aider et ainsi renforcer la visibilité de leurs actions.

Cette médiatisation pourrait aussi avoir pour support le site Internet de la Préfecture, avec la création d'une section entièrement consacrée à la sécurité routière.

Enfin, certains supports évoqués lors des réunions des groupes de travail qui pourraient utilement servir pour tous les enjeux identifiés dans le DGO. La constitution d'une boîte à trucs et astuces de communication permettrait par conséquent de redonner une cohérence dans la communication aux actions de sécurité routière, déclinées par enjeu identifié dans le DGO. S'il était sans doute plus opérationnel de travailler sur des enjeux restreints, la lutte contre l'insécurité routière est transversale ; les problématiques comme les messages ou encore les modalités d'actions peuvent être partagées.

Ainsi en est-il des outils de communication suivants :

- création et utilisation de sets de tables pour servir de support à des messages divers de sensibilisation à la sécurité routière ;
- création et utilisation des sacs de supermarché ou encore des intercalaires entre clients ;
- utilisation de la galerie marchande d'Auchan et de son parking pour organiser quelques journées consacrées à la Sécurité routière dans l'année à condition qu'elles rassemblent une large palette d'acteurs (mise à disposition à titre gratuit par le directeur d'Auchan) ;
- recours au sensationnel et aux images chocs pour toucher les populations, notamment par l'exposition de véhicules accidentés ;
- recours aux bulletins de paie pour joindre des courriers relatifs à la sécurité routière afin de toucher le public des adultes ;
- étudier la création d'un personnage virtuel qui pourrait servir de relais aux messages de sécurité routière, par exemple à travers des réseaux comme facebook

- La mise en commun des ressources humaines et matérielles

Des lacunes dans la connaissance des acteurs de la sécurité routière et de leurs spécificités se sont clairement fait jour lors des réunions des groupes de travail et du comité de pilotage. Si certains acteurs collaborent étroitement et efficacement en échangeant informations et supports de manifestations, d'autres ont découvert qu'ils n'étaient pas seuls dans la lutte contre l'insécurité routière.

Un travail de recensement des acteurs, des actions menées et des supports existants devra donc être entrepris rapidement. Il pourra être confié aux services du cabinet de la Préfecture. L'enjeu serait d'établir un annuaire de la sécurité routière, régulièrement actualisé, pour permettre à tous de trouver le bon interlocuteur en s'appuyant sur l'exemple de l'annuaire RESAM. Ce répertoire pourrait être accessible sur le site internet de la Préfecture et distribué, en format papier, à toute personne qui en ferait la demande, en particulier les chefs d'établissement après accord de l'Inspection académique.

Ce répertoire devra aussi comporter une section consacrée aux actions déjà menées et aux supports de communication et de sensibilisation existants en précisant leur localisation et leurs conditions de prêt afin de parvenir à une mutualisation des moyens et de nourrir les réflexions.

2.2 La déclinaison opérationnelle des enjeux

- L'enjeu « deux-roues »

Le premier axe d'action concerne la formation :

OBJECTIFS	ACTIONS	INDICATEURS
Apprendre à se déplacer à vélo en groupe sur route et dans la rue dans le respect et le partage des espaces publics	<ul style="list-style-type: none"> • Développer, pérenniser les actions du type Meuse à Vélo (1 400 enfants inscrits pour 2009) qui est une action permettant une vraie immersion dans la pratique après une phase théorique dans la cour de l'école. • Utilisation des pistes de prévention routière dans les écoles primaires et collèges • Stand vélo (piste, power point, équipements...) lors de la manifestation sport en famille 	
Apprendre à utiliser un cyclomoteur virtuel	<ul style="list-style-type: none"> • Prôner l'utilisation de simulateur de conduite cyclomoteur et moto dans des conditions encadrées (un formateur, pas de spectateurs) 	
Sensibiliser durant une heure de manière systématique tous les nouveaux conducteurs (de tout véhicule) lors de leur cycle d'apprentissage en auto-école	<ul style="list-style-type: none"> • Imposer une formation d'une heure dans le cadre des formation en auto école sur la base d'un support à monter avec tous les professionnels et acteurs. (accidentologie, facteurs d'accidents, comportement...) • Distribuer systématiquement un dépliant aux candidats via les IPCSR lors du passage du permis. 	
Faire connaître la trajectoire de sécurité aux conducteurs de deux-roues motorisés	<ul style="list-style-type: none"> • Incitation à l'enseignement de cette notion dans les auto-écoles 	

Le deuxième axe concerne l'information :

OBJECTIFS	ACTIONS	INDICATEURS
Préparation et importance du BSR	<ul style="list-style-type: none"> • Action interne dans tous les collèges • Disposer de supports concernant le BSR • Rappeler dans les collèges et lycées mais aussi auprès des parents, qu'il faut avoir l'A.S.S.R et le BSR pour pouvoir passer le permis. 	
Parvenir à sensibiliser les adhérents aux clubs de deux-roues motorisés meusiens	<ul style="list-style-type: none"> • Dans le cadre des déclarations ou demandes d'autorisation de manifestations présentées par des clubs de motards en préfecture ou sous-préfecture, leur proposer une prestation de sensibilisation à la sécurité routière (qui peut être assurée par les forces de l'ordre par exemple). L'objectif est de se rendre dans les associations de motards pour les sensibiliser au sein même de leurs clubs. • participer aux concentrations (Mécrin et Clermont en Argonne) en cherchant à valoriser la Sécurité Routière 	
Communiquer aux médias tous les résultats hebdomadaires, mensuels	<ul style="list-style-type: none"> • Diffusion par la préfecture de tableaux de bords de résultats de contrôles issus des réunions hebdomadaires afin de montrer que les forces de l'ordre sont présentes partout : on applique la loi, l'objectif est avant tout la sécurité des usagers et le respect de la règle. • Mise en ligne des lieux des contrôles radar 	
Communiquer les thèmes des campagnes nationales en amont de la programmation des actions pour être synchrone sur ces thèmes	<ul style="list-style-type: none"> • Connaître les enjeux de communication nationale à l'avance et les diffuser à tous les acteurs (rôle de la préfecture) afin d'organiser les actions du PDASR en fonction de ces calendriers et supports. 	
Sensibiliser les acheteurs de deux-roues motorisés, parents et adolescents aux dangers de la conduite de ces véhicules	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation, diffusion de plaquettes, affiches et dépliants chez les concessionnaires meusiens • Rappeler que même s'il ne faut légalement que quelques heures de conduite pour piloter une 125 cm³ si on a déjà le permis B, cela n'est pas forcément suffisant, notamment si la 125 cm³ est une sportive. 	
Acquérir de bons réflexes et comportements à vélo	<ul style="list-style-type: none"> • Diffusion de la mallette pédagogique « de la ville au cent pièges à la ville sans pièges » dans toutes les écoles et collèges meusiens 	

Sensibiliser les jeunes des CFA et des lycées agricoles aux dangers des deux-roues motorisés	<ul style="list-style-type: none"> • Cette action montée par l'I.A. serait multi-thèmes 	
Sensibiliser les lycéens aux dangers de la conduite des deux-roues motorisés	<ul style="list-style-type: none"> • Conférence multi-thèmes de la Sécurité Routière, à la carte • Action forum sécurité durant la semaine de SR dans un établissement 	
Sensibiliser les jeunes des centres de vacances et de loisirs à la pratique de la bicyclette	<ul style="list-style-type: none"> • Action, formation avec les centres de loisir et les centres sociaux 	
Sensibiliser tous les adhérents de tous les clubs, vélo, deux roues motorisés, roller,	<ul style="list-style-type: none"> • Action sous forme d'une plaquette qui serait diffusée avec la licence • Action de sensibilisation à travers un stand, une piste vélo, des power point au sein du club, à la demande (notamment WE du vélo et sport en famille) 	
Responsabilisation des assureurs	<ul style="list-style-type: none"> • Communication d'une plaquette à tous les souscripteurs d'une assurance deux-roues 	

Le troisième relève d'actions plus structurelles sur les infrastructures :

OBJECTIFS	ACTIONS	INDICATEURS
Respect de la loi, contrôles et interceptions en toute sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Création de parkings le long des axes les plus importants en associant les forces de l'ordre 	
Diminution du nombre d'obstacles latéraux, de masques visuels sur les routes meusiennes	<ul style="list-style-type: none"> • Supprimer les masques de visibilité (en et hors agglomération) : inciter les gestionnaires et détenteurs du pouvoir de police via une plaquette reprenant des situations meusiennes (bien traitées ou à traiter) et demander aux gestionnaires importants et villes importantes d'établir un programme (identification exhaustive). • Réflexion autour des modes de déplacement alternatif rendu parfois impossibles du fait de certains aménagements (terre plein central sur certaines voies en agglomération ne permettant plus de doubler les cyclistes et deux roues motorisés) • Enfouissement des extrémités de glissières : programmation pluriannuelle des gestionnaires • Examiner la pertinence de la signalisation et ôter, démonter tout ce qui est inutile • Examiner la pertinence de la présence de dispositifs de retenue qui pourraient être démontés puisque devenus inutiles (les arbres qu'ils protégeaient ayant été abattus par exemple). • S'assurer que les écrans motocyclistes sont bien installés sur les sections de glissières existantes conformément aux textes en vigueur. • Reprise des têtes d'aqueducs et accès riverains par itinéraire afin de résorber le nombre d'obstacles latéraux vis une programmation pluriannuelle. 	

Enfin, le dernier axe d'actions correspond à un volet plus répressif, qui doit faire partie intégrante des opérations de sécurité routière.

OBJECTIFS	ACTIONS	INDICATEURS
Sensibiliser les auteurs d'infractions de petits excès de vitesse in situ	<ul style="list-style-type: none"> Proposer aux usagers interceptés en excès de petite vitesse de suivre une séance d'un quart d'heure à une demi heure de sensibilisation à l'insécurité routière en lieu et place du retrait d'un point et d'une amende de 90 euros. Le support et le contenu seraient à définir. Les forces de l'ordre assureraient les interceptions, en sécurité, et d'autres acteurs la partie sensibilisation, en invitant les médias. 	
Au guidon, pas d'alcool, pas de drogue	<ul style="list-style-type: none"> Renforcer les contrôles alcool - drogue des deux-roues (nouveaux tests comportementaux, puis salivaires en 2009) 	

- L'enjeu « jeunes »

Le premier axe d'action concerne la formation :

OBJECTIFS	ACTIONS	INDICATEURS
Valider les supports de formation et d'informations, institutionnels ou faits maison	<ul style="list-style-type: none"> • Il existe des dizaines de supports. Il faut sans cesse veiller à ce qu'ils soient toujours d'actualité : le code de la route évolue, les chiffres de la sécurité routière aussi. Il faut donc un petit comité de lecture qui valide régulièrement, en relisant et visionnant chaque année tous les supports utilisés. • Le centre social de Marbot est prêt à tester ces supports auprès des jeunes. 	
Créer un outil pédagogique avec modules par thème	<ul style="list-style-type: none"> • Vélo, rollers, mini moto, piétons, passagers de voitures etc., tous ces thèmes doivent être abordés au cours de l'enfance et de l'adolescence. L'idéal serait de disposer d'un outil par module approchant toutes ces facettes dans lequel chaque enseignant ou intervenant pourrait puiser. Certains modules peuvent être repris tels quels, d'autres doivent être créés ou modifiés. 	
Module sécurité routière pour les post bac	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibiliser les milieux étudiants post-bac de la Meuse, via leurs écoles, même si il n'y en a pas beaucoup (école d'infirmière, IUFM, BTS...) 	
Sensibiliser durant une heure de manière systématique tous les nouveaux conducteurs (de tout véhicule) lors de leur cycle d'apprentissage en auto-école	<ul style="list-style-type: none"> • Imposer une formation d'une heure dans le cadre des formations en auto école sur la base d'un support à monter avec tous les professionnels et acteurs. (accidentologie, facteurs d'accidents, comportement...) • Distribuer systématiquement un dépliant aux candidats via les IPCSR lors du passage du permis. 	

Le deuxième axe concerne l'information :

OBJECTIFS	ACTIONS	INDICATEURS
Connaître et coordonner les acteurs	<ul style="list-style-type: none"> Réaliser une coordination globale de tous les acteurs, disposer d'un document de référence des acteurs, avec adresses, numéros de téléphones, courriels, « leur spécialité », les moyens techniques, les outils et supports pédagogiques, constituer une programmation pluriannuelle. 	
Relancer les projets label vie	<ul style="list-style-type: none"> Ce dispositif doit être connu de toutes les structures d'enseignement (référent sécurité routière) et d'encadrement. <p>Créer une base de données listant les projets déjà réalisés, les interlocuteurs, le descriptif de chaque projet.</p>	
Communiquer toutes les statistiques afin que les professeurs et intervenants puissent s'appuyer sur des chiffres précis, locaux, montrer les évolutions à court, moyen et long terme	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en ligne sur le site de la préfecture les statistiques issues des bilans mensuels de la sécurité routière (Tué, blessés, accidents, contrôles de vitesse, alcoolémie, stupéfiants etc.) 	
Sensibiliser aussi les jeunes durant les vacances, les loisirs, en dehors de l'école	<ul style="list-style-type: none"> Sensibiliser les jeunes à travers les centres socioculturels, les Maisons des jeunes et de la culture, le réseau information jeunesse (UFOLEP, DDJS etc.). Ces organismes, dédiés principalement aux jeunes, adolescents et jeunes adultes pourraient aussi via la mise en ligne des acteurs et de leur qualité identifier les personnes ressources lorsqu'ils veulent monter un projet relatif à la sécurité routière. 	
Mobiliser les assureurs	<ul style="list-style-type: none"> Inciter fortement les assureurs pour que ceux-ci sensibilisent les jeunes qui souscrivent une nouvelle assurance, aux responsabilités juridiques et à tous les grands volets de la sécurité routière. Développer pour ce faire une plaquette préfectorale unique, support de base. 	
Préparation et importance du BSR	<ul style="list-style-type: none"> Action interne dans tous les collèges Disposer de supports concernant le BSR Rappeler dans les collèges et lycées mais aussi auprès des parents qu'il faut avoir l'A.S.S.R et le BSR pour passer le permis. 	
Promotion de la conduite accompagnée	<ul style="list-style-type: none"> dès la 3^{ème} en classe de seconde (via les Inspecteurs du permis de conduire et les écoles de conduite, information en classe ou en regroupant dans une salle de réunion...distribution de brochures aux parents) 	

Les actions spécifiques à mener dans des écoles primaires :

OBJECTIFS	ACTIONS	INDICATEURS
Etre piéton quand on est jeune	<ul style="list-style-type: none"> • Permis piétons : diplôme en fin d'intervention, classes de CE2 (1000 enfants), support d'un assureur, diffusion gendarmerie, utilisation par les enseignants. • Organisation de rallye piétons : initiative des écoles de Saint Mihiel et d'autres communes, partenariat prévention MAIF. 	
Avoir un siège auto adapté et savoir mettre sa ceinture	<ul style="list-style-type: none"> • Zoo le tatou, classes de grande section à CE2 (2000 enfants), support Prévention Routière. Participation DDE 	
Savoir circuler à vélo, sur route et dans la rue, seul ou en groupe	<ul style="list-style-type: none"> • La Meuse à vélo : apprendre à circuler sur les routes et dans les rues en groupe de 5 à 6 personnes. Entraînement dans la cour, puis le village, puis sur un itinéraire entre deux écoles. Casque obligatoire, équipement obligatoire des vélos, chasuble. CE2 à CM2 (1450 enfants inscrits pour 2009). Organisation USEP et Inspection académique participation DDE. • Pistes vélos de la Prévention Routière : 2 pistes amovibles avec panneaux, feux, vélos, permettant d'initier les enfants des écoles primaires au respect du code de la route. (1500 enfants), animation forces de l'ordre • Deux lots de cônes et panneaux à disposition des enseignants à l'Inspection d'Académie pour créer des parcours vélos. 	
Prendre conscience des conséquences des accidents et du rôle des secours	<ul style="list-style-type: none"> • Visite de centres de secours du SDIS avec reconstitution d'accident : animé par le SDISS (1000 élèves) 	

Les actions spécifiques à mener dans des collèges

OBJECTIFS	ACTIONS	INDICATEURS
Sensibilisation des toutes les classes d'un même niveau dans la même journée	<ul style="list-style-type: none"> • Forum SR dans un collège ou un lycée une fois par an lors de la semaine de sécurité routière avec voiture tonneau, voiture simulant un choc à 8 km/h avec ceinture, relais anti-drogue, SDISS, SAMU... • Forum SR au collège Prévert : une journée par an dédiée à tous les élèves de troisième. Atelier DDE, police nationale, SDISS, SAMU, témoignage d'une victime, intervention du procureur. 	
Promotion de la conduite accompagnée	<ul style="list-style-type: none"> • 10 de conduite : une fois par an sur un collège, les élèves de troisième conduisent sur un circuit fermé. Partenariat avec l'auto école Helvetia 	
Avoir un référent sécurité routière par établissement	<ul style="list-style-type: none"> • Clé d'entrée pour toutes les actions, il cherche à développer la SR mais aussi à valoriser ce qui est fait tout en bénéficiant de l'expérience des autres référents 	
Savoir conduire un vélo	<ul style="list-style-type: none"> • Collège de Damvillers : écol'o'vélo. Tous les élèves viennent à vélo le matin puis abordent tout au long de la journée les thèmes de l'écologie, du développement durable, du vélo, de la sécurité routière. • Mallette comportement à vélo réalisée dans le cadre d'un partenariat lorrain (4 DDE, 4 IA, rectorat, UFOLEP, DRE) et diffusée en février 2009 dans chaque établissement scolaire primaire et collège comprenant quatre modules : <ul style="list-style-type: none"> ○ Comportement : guide pédagogique, exercices, film tourné en Meuse ○ Equipement : guide pédagogique, exercices, diaporama équipement ○ Signalisation : guide pédagogique, exercices, diaporama signalisation ○ Facteurs d'accidents : guide pédagogique, rapport d'enquête, exercices 	
Savoir conduire un cyclomoteur	<ul style="list-style-type: none"> • Utilisation du simulateur de conduite en partenariat avec le CDDP et la Prévention MAIF. 	

Les actions spécifiques à mener dans des lycées

OBJECTIFS	ACTIONS	INDICATEURS
Sensibilisation transversale à la SR	<ul style="list-style-type: none"> • Actions internes de sensibilisation souvent initiées par les infirmières de santé scolaire 	
Avoir un référent sécurité routière par établissement	<ul style="list-style-type: none"> • Clé d'entrée pour toutes les actions, il cherche à développer la SR mais aussi valoriser ce qui est fait tout en bénéficiant de l'expérience des autres référents 	
Permettre aux adolescents de rencontrer une personne anciennement addictive	<ul style="list-style-type: none"> • Intervention d'une personne anciennement addictive (alcool et drogues) dans les lycées professionnels. 	
Sensibiliser les jeunes qui sont dans des structures différentes des lycées traditionnels	<ul style="list-style-type: none"> • CFA • Lycée agricole • Maison familiale 	

Le troisième relève d'actions plus structurelles sur les infrastructures et les transports en commun :

OBJECTIFS	ACTIONS	INDICATEURS
Evacuer un car dans le calme et la rapidité	<ul style="list-style-type: none"> • S'assurer que les exercices d'évacuation de cars sont bien réalisés pour tous les élèves chaque année (maternelle à la terminale). Un seul exercice dans la vie d'un élève ne suffit pas. Partenaire : ANATEP-Inspection Académique. 	
Améliorer les arrêts des cars	<ul style="list-style-type: none"> • Au fur et à mesure de leur reprise (norme accessibilité, reprise des trottoirs), chercher à placer l'arrêt de car de la manière la plus judicieuse par rapport à la sécurité, l'accessibilité, la disponibilité de place, la possibilité de s'abriter etc. 	

Enfin, le dernier axe d'actions correspond à un volet plus répressif, qui doit faire partie intégrante des opérations de sécurité routière

OBJECTIFS	ACTIONS	INDICATEURS
Sorties de discothèque	<ul style="list-style-type: none"> • Lors de contrôles à la sortie des discothèques (alcool/drogue), associer des jeunes qui ont déjà été pris afin de les faire témoigner. Présence du procureur, du Préfet. 	
Prévenir les addictions dans les collèges et les lycées	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle général à la descente des cars ou à l'entrée des établissements (recherche de drogue ou d'alcool) sur initiative du procureur. 	

- L'enjeu « conduites addictives »

Le premier axe concerne l'information en direction non seulement des personnes susceptibles d'avoir des conduites addictives ou des comportements à risque (alcool, drogues, médicaments...) mais aussi des responsables (parents, pouvoirs publics, employeurs...).

OBJECTIFS	ACTIONS	INDICATEURS
Prévenir les risques en milieu festif	<ul style="list-style-type: none"> • Opération Festifree : proposer des animations autour des cocktails de fruits dans les discothèques (portée par le Codes). • Opération Capitaine de Soirée • Opération Last Night DJ save my life : complémentaire à l'opération Capitaine de soirée, celle-ci reposerait sur une information et une sensibilisation des clients des discothèques par les DJ • Sensibiliser les maires aux problèmes de sécurité routière et de consommation d'alcool lorsqu'ils prêtent des salles communales 	
Prévenir la vente d'alcool aux mineurs	<ul style="list-style-type: none"> • Généraliser ou tout au moins poursuivre l'expérience menée avec succès à Auchan : formation des hôtesse de caisse au refus de vente d'alcool aux jeunes mineurs • Insister sur les dégâts de la bière, en direction des jeunes notamment 	
Sensibiliser aux dangers liés à la consommation de drogues et d'alcool, associée à l'exercice de la conduite	<ul style="list-style-type: none"> • Dépoussiérer le contenu des stages de sensibilisation organisés aux TGI • Sensibiliser les milieux professionnels • Sensibiliser les parents et adultes via leur milieu professionnel : distribution d'informations sur les produits, les dangers et les structures existantes. • Sensibiliser les militaires : via des sets de tables, des conférences avec des professionnels de santé 	
Sensibiliser aux risques médicamenteux	<ul style="list-style-type: none"> • Développer des actions en direction des maisons de retraite et des salariés 	

Le deuxième axe concerne la répression et les sanctions.

OBJECTIFS	ACTIONS	INDICATEURS
Développer les contrôles à la sortie des discothèques et autres lieux festifs	<ul style="list-style-type: none">• Ne pas oublier les salles communales	
Mieux détecter la consommation de drogues, en particulier du cannabis	<ul style="list-style-type: none">• Davantage recourir aux kits salivaires et urinaires lors des contrôles de sécurité routière	

- L'enjeu « vitesse »

Cet enjeu ne doit pas s'entendre exclusivement comme la lutte contre des grandes vitesses. Il s'agit aussi de sensibiliser les différents publics à la nécessité d'adapter leur vitesse aux conditions météorologiques et de circulation comme à leur état de fatigue. Trop d'accidents restent de la seule responsabilité du conducteur et de son imprudence.

Le premier axe d'actions concerne l'information et la formation.

OBJECTIFS	ACTIONS	INDICATEURS
Réduire le risque en milieu professionnel	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en évidence la fréquence des accidents de la route sur les trajets domicile/travail ou lors des trajets professionnels • Développer les réflexions sur l'éco-conduite : source d'économies substantielles pour les entreprises et première étape vers une sécurisation des comportements au volant • Conférences d'information organisées par les forces de police ou l'association de prévention routière • Utiliser le relais de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat • Associer l'Inspection du travail 	
Sensibiliser les conducteurs de poids lourds au thème de la vitesse adaptée	<ul style="list-style-type: none"> • Intégrer cette problématique aux stages de sensibilisation et de récupération de points 	
Toucher les personnes âgées	<ul style="list-style-type: none"> • Etendre à l'ensemble du département les stages qui ont déjà été mis en place dans le Nord meusien : les sensibiliser à adopter une vitesse pas trop lente 	
Mieux partager la route	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibiliser l'ensemble des conducteurs à l'inertie des poids lourds : <ul style="list-style-type: none"> ○ Reprendre les campagnes déjà menées au niveau national sur la route comme espace partagé entre différentes catégories d'utilisateurs ; ○ Mener des actions avec les compagnies d'assurance ; ○ Mixer les publics de conducteurs lors des stages de récupération de points ○ Des campagnes de communication sur la RN4 	

Le deuxième axe porte sur les infrastructures.

OBJECTIFS	ACTIONS	INDICATEURS
Mieux informer	<ul style="list-style-type: none"> • Multiplier les indicateurs de vitesse pour dissuader les conducteurs de rouler trop vite • Améliorer la signalisation des ronds points la nuit et les adapter à la taille des poids lourds • Améliorer la présignalisation et faire des rappels des limites de vitesse sur la RN135 ; éventuellement installer un indicateur de vitesse fixe ou mobile 	
Lutter contre les masques visuels	<ul style="list-style-type: none"> • Fournir des conseils aux maires sur les dangers des masques visuels 	
Améliorer l'état de la RN4	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer le revêtement, notamment au niveau de La Houquette, car chaussée glissante • Reprendre les joints de dilatation de ponts mal alignés comme à Ligny-en-Barrois 	

Le dernier axe concerne les sanctions et les opérations de contrôle.

OBJECTIFS	ACTIONS	INDICATEURS
Mieux informer et sensibiliser	<ul style="list-style-type: none"> • Associer les municipalités lors des opérations de contrôle par la mise à disposition de salles pour des conférences de sécurité routière : en alternative ou en complément d'une contravention pour les petits excès de vitesse • 	
Lutter contre les masques visuels	<ul style="list-style-type: none"> • Fournir des conseils aux maires sur les dangers des masques visuels 	

ANNEXE 1 : COMPOSITION DES GROUPES DE TRAVAIL

Groupe de travail « Deux roues »

Organisme	Civilité	Nom
DDE / SRDT	Monsieur	CLISSON xavier
DDE Madame MOTO	Madame	CHEVAL Agnès
DDE Monsieur Vélo	Monsieur	GUILLAUME Jean-Marie
DDJS	Monsieur	LECLER Gilles
FFC Fédération Française de Cyclisme	Monsieur le Président du Comité départemental	LOUIS Pascal
FFC Fédération Française de Cyclotourisme	Monsieur le Président du Comité départemental	ZANON CLAUDE
FFM Fédération Française de Motocyclisme	Monsieur le Président du Comité départemental	ROSSI Mario
GENDARMERIE / EDSR	Capitaine	PETIT Pascal
SAMU	Docteur	FREMONT Bruno
USEP / UFOLEP	Monsieur	PERRIN Didier

Groupe de travail « Jeunes »

Organisme	Civilité	Nom
ASSM	Monsieur le Président	MILLET
Aut-école Helvetia	Monsieur	JEANNEL Yannick
Auto-école	Madame	BOURSAUX Françoise-Marie
Centre social Marbot Libération	Monsieur	MESUT Kara
Centre social Marbot Libération	Monsieur	ZEIEN Alexandre
Conseil Départemental de la Jeunesse et de la Vie associative	Monsieur	BRIAT Alexis
DDE / SRDT	Monsieur	CLISSON xavier
DDJS	Monsieur	LECLER Gilles
FOL	Monsieur	CHAOMLEFFEL Christophe
FOL	Monsieur	PERRIN Didier
Inspection Académique	Monsieur	STEIL Patrick
Prévention routière	Monsieur	DI FORTI Giovanni
Santé en milieu scolaire	Monsieur le Docteur	MENOUX
Transport scolaire/ Rapides de la Meuse		HAVARD Carol

Groupe de travail « addictions »

Organisme	Civilité	Nom
DDSP	Monsieur	AUBERT Nicolas
TGI	Monsieur le Substitut du Procureur	LE CLAIR Yves
IA	Docteur	MENOUX
Centre de médecine préventive	Docteur	HELFENSTEIN Michel
Mairie de bar-le-duc	Monsieur	AYI Jean
Mairie de Verdun	Mademoiselle	RENAUD Marie-Laure
Auchan	Monsieur le Directeur	DELEPIERE Eric
DMD	Colonel	ARGIENTIERI
CMA 55	Monsieur le Trésorier	POIROT André
CFA du Bâtiment	Monsieur	MARTIN Benoît
CFA Louis Prioux	Monsieur	AUVRELE Philippe
Rédacteur magazine CMA 55	Monsieur	MESSENET Arnaud
Représentant MAIF	Monsieur	BASTIEN Pascal
Représentant USEP	Monsieur	PERRIN Didier
Organisateur de soirées	Monsieur	KNAP Fabrice
PL	Monsieur	HENRION Pascal
ANPA 55	Madame	GIANNINI Corinne
Codes 55	Madame	LAURENT Palmira
ASSM	Monsieur	MILLET jean-Pierre
Samu	Docteur	FREMONT Bruno
Centr'aid	Docteur	GUIRLET Dominique
DDASS	Docteur Madame	PACHTCHENKO Lydie RAULIN Claudine

Groupe de travail « Vitesse »

Organisme	Civilité	Nom
Gendarmerie / EDSR	Capitaine	PETIT Pascal
TGI Bar le Duc	Monsieur le Substitut du Procureur	LE CLAIR Yves
Prévention routière	Monsieur	DI FORTI Giovanni
DDSP	Monsieur	THOMASSIN Bruno
Rédacteur magazine CMA 55	Monsieur	MESSENET Arnaud
Conseil Général Gestionnaire d'infrastructure	Monsieur	HACQUIN Ludovic
Professionnel de santé ou des secours/ ASSM	Monsieur le Président	MILLET
Professionnel du véhicule	Monsieur	DEGY Jean-Claude
Représentant d'assureurs ou risque professionnel	Monsieur	BASTIEN Pascal
Représentant du transport routier	Monsieur	HENRION Pascal

ANNEXE 2 : QUELQUES EXEMPLES DE FICHES ACTIONS

Intitulé de l'action	Prévention des conduites addictives pour les Jeunes Apprenti(e)s CFA LOUIS PRIOUX	
Descriptif de l'action	Coordination des outils de prévention. Cellule d'écoute Théâtre forum Formation des Equipes d'Animateurs	
Public visé	Tranche d'âge 16/25 ans	Nombre 200
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)	Aucun	
Porteur de l'action (pilotage)	ANPAA-ANIT-CFA-CONSEIL REGIONAL	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	ANPAA-ANIT et Animateurs du CFA	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	Environ 2 x /mois	
Etat d'avancement de l'action	Supports existants Mise en place en décembre 2008	Supports à créer Mise en place dans l'année scolaire 2008/2009
Indicateur de suivi		

Intitulé de l'action	ACTIONS POUR LES 2 ROUES MOTORISES.	
Descriptif de l'action	<p>2007 : 2 journées pour les motards de la Meuse. Actions nommées « Ma vie sur 2 roues » - 145 personnes. Visite du Centre National de Formation à la Sécurité Routière de Fontainebleau avec moniteurs moto-école – 55 personnes. 2008 : Rallye moto – 80 personnes.</p>	
Public visé	Tranche d'âge De 7 à 77 ans	Nombre 280.
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)	5000 à 6000 € par action.	
Porteur de l'action (pilotage)	GENDARMERIE NATIONALE EDSR	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	DDE « Mme moto ». MAIF assurances. Inspection d'académie.	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	Il faut envisager une action annuelle. Créer une action type « moto d'or » pour apprendre la maniabilité aux motards.	
Etat d'avancement de l'action	Supports existants Néant.	Supports à créer Piste maniabilité à créer.
Indicateur de suivi	Néant	

Intitulé de l'action	10 DE CONDUITE	
Descriptif de l'action	Afin de découvrir l'environnement automobile, chaque élève de 3ème pratique la conduite d'un véhicule à double commande sous la responsabilité d'un gendarme moniteur. Il participe également à un module de sensibilisation afin de mieux comprendre les enjeux de prévention au risque routier.	
Public visé	Tranche d'âge 16 ANS	Nombre 140
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)	NEANT.	
Porteur de l'action (pilotage)	GENDARMERIE NATIONALE EDSR	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	GROUPAMA – RENAULT – INSPECTION D'ACADEMIE	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	Annuelle.	
Etat d'avancement de l'action	Supports existants GROUPAMA – RENAULT	Supports à créer NEANT
Indicateur de suivi	NEANT	

Intitulé de l'action	ACTION CLUB SPORTIF"dépliant"	
Descriptif de l'action	Sensibiliser les sportifs à la SR en distribuant avec les licences annuelles un dépliant rappelant un certain nombre de points de SR en fonction du sport pratiqué (vélo, moto...)	
Public visé	Tranche d'âge	Nombre
	Tous les adhérents	
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)		
Porteur de l'action (pilotage)		
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)		
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)		
Etat d'avancement de l'action	Supports existants	Supports à créer
Indicateur de suivi		

Intitulé de l'action	Sensibilisation sur les comportements addictifs dans les services de l'armée	
Descriptif de l'action	Réalisation set de plateaux	
Public visé	Tranche d'âge tous	Nombre 1000 ?
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)	A définir	
Porteur de l'action (pilotage)	Délégation militaire, en complément des actions centralisées menées par les armées	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	Comité départemental d'éducation pour la santé, pour la réalisation du support	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	Distribution unique dans chaque régiment à l'occasion de la campagne annuelle de prévention routière militaire	
Etat d'avancement de l'action	Supports existants	Supports à créer oui
Indicateur de suivi	Retour d'expérience des régiments	

Intitulé de l'action	ACTION A.S.C.E.E.55	
Descriptif de l'action	Action de SR réalisée annuellement par l'ODSR de la Meuse auprès de ses agents adhérents « au comité d'entreprise ». EN 2008, elle portait sur le vélo.	
Public visé	Tranche d'âge Enfants et parents de l'ASCEE	Nombre Public potentiel de plusieurs centaines de personnes
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)		
Porteur de l'action (pilotage)	ODSR	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	ODSR + PR	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	annuel	
Etat d'avancement de l'action	Supports existants Piste PR, power-points.	Supports à créer
Indicateur de suivi		

Intitulé de l'action	ACTION AUTO ECOLE "dépliant"	
Descriptif de l'action	Chaque candidat à un permis se verrait remettre par l'inspecteur des permis de conduire et de Sécurité Routière un dépliant rappelant les grandes lignes de la SR.	
Public visé	Tranche d'âge Jeunes conducteurs	Nombre Voir nombre de dossier annuel avec la préfecture
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)		
Porteur de l'action (pilotage)	IPCSR	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	Auto-écoles meusiennes	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	Chaque passage de permis	
Etat d'avancement de l'action	Supports existants	Supports à créer
Indicateur de suivi		

Intitulé de l'action	ACTION C.F.A	
Descriptif de l'action	Proposer des actions de prévention dans les CFA de la Meuse	
Public visé	Tranche d'âge	Nombre
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)		
Porteur de l'action (pilotage)	Inspection d'Académie	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)		
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)		
Etat d'avancement de l'action	Supports existants	Supports à créer
Indicateur de suivi		

Intitulé de l'action	COLLEGE DAMVILLERS écol'o'vélo	
Descriptif de l'action	Action d'une journée (préparée durant des semaines) portant sur la pratique du vélo (tous les élèves viennent à vélo ce jour là), sur la sécurité routière et sur le développement durable.	
Public visé	Tranche d'âge 11 à 14 ans	Nombre 140 élèves
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)		
Porteur de l'action (pilotage)	Principal du collège de Damvillers	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	DDE + ?	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	annuel	
Etat d'avancement de l'action	Supports existants	Supports à créer
Indicateur de suivi		

Intitulé de l'action	COLLEGE CLERMONT EN ARGONNE	
Descriptif de l'action	Nouveau pour 2009	
Public visé	Tranche d'âge	Nombre
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)		
Porteur de l'action (pilotage)	Principal du collège qui a assisté au colloque DRE de novembre 2008	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	DDE +	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)		
Etat d'avancement de l'action	Supports existants	Supports à créer
Indicateur de suivi		

Intitulé de l'action	COLLOQUE REGIONAL	
Descriptif de l'action	Existe depuis trois ans. Thème non défini à ce jour	
Public visé	Tranche d'âge	Nombre
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)		
Porteur de l'action (pilotage)	Direction Régionale de l'Équipement	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	4 ODSR, tous les partenaires classique en fonction du thème.	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	annuel	
Etat d'avancement de l'action	Supports existants	Supports à créer
Indicateur de suivi		

Intitulé de l'action	Information aux correspondants Envie d'Agir	
Descriptif de l'action	<p>A l'occasion d'un regroupement des référents Envie d'Agir du département de la Meuse, une information sur la sécurité routière sera donnée afin d'expliquer les projets label vie, la sécurité routière et ses actions et ainsi donner des pistes de réflexion dans ce domaine.</p> <p>* Le dispositif Envie d'Agir est un dispositif financier et de conseils pour promouvoir l'initiative des jeunes.</p>	
Public visé	Tranche d'âge 18-24 ans	Nombre 20 référents
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)	0 €	
Porteur de l'action (pilotage)	DDJS	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	Le pilote intervient	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	Intervention unique	
Etat d'avancement de l'action	Supports existants Utilisation des différents supports de communication	Supports à créer Boîte à outils, "organigramme" et coordonnées des intervenants dans le domaine de la sécurité routière
Indicateur de suivi	Retour de projets label vie innovants et d'initiatives sur le thème de la sécurité routière	

Intitulé de l'action	Fête du sport en famille	
Descriptif de l'action	<p>A l'occasion de la fête du sport en famille, qui se déroulera à Commercy le 26 ou 27 septembre 2009, événement qui se déroule dans chaque département à la même date, la DDJS en partenariat avec la DDE, proposera une animation autour du vélo, par le biais de circuits techniques, d'une piste de sécurité routière ainsi que d'une intervention et d'un diaporama sur le vélo.</p> <p>L'idée étant de ne pas réserver cette opération aux seuls enfants mais également aux parents afin de mieux comprendre les messages de sécurité routière et d'être eux-mêmes acteurs de la sécurité de leurs enfants</p> <p>+ diffusion de l'information</p>	
Public visé	Tranche d'âge Enfants+adultes	Nombre 150 voir +
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)	1000 €	
Porteur de l'action (pilotage)	DDJS	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	Le pilote intervient + DDE	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	Intervention annuelle	
Etat d'avancement de l'action 10%	Supports existants PowerPoint, vélos + piste sécurité routière + documents à donner	Supports à créer Quelques panneaux
Indicateur de suivi	Nombre d'enfants et de parents, participation au PowerPoint	

Intitulé de l'action	CONFERENCES DIVERSES DANS ENTREPRISES ET STRUCTURES DIVERSES.	
Descriptif de l'action	Conférences et interventions sur le thème de la sécurité routière.	
Public visé	Tranche d'âge 20 à 65 ans	Nombre Environ 500.
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)	NEANT	
Porteur de l'action (pilotage)	GENDARMERIE NATIONALE E.D.S.R	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	NEANT	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	A la demande.	
Etat d'avancement de l'action	Supports existants EDSR.	Supports à créer NEANT
Indicateur de suivi	NEANT	

Intitulé de l'action	EVACUATION DE BUS	
Descriptif de l'action	Apprendre aux passagers à évacuer un bus, rapidement, dans les meilleures conditions de sécurité.	
Public visé	Tranche d'âge De 6 à 18 ans	Nombre environ 160.
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)	NEANT	
Porteur de l'action (pilotage)	GENDARMERIE NATIONALE EDSR	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	Inspection d'académie. Représentant ANATEEP (association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public).	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	1 lors semaine d'action pour lutter contre les accidents de transports scolaires. 1 dans les établissements de Meuse (exemple ADAPEIM année 2008)	
Etat d'avancement de l'action	Supports existants Néant	Supports à créer Néant
Indicateur de suivi	Néant	

Intitulé de l'action	ACTION LYCEE AGRICOLE	
Descriptif de l'action	Proposer des actions de prévention dans les Lycées agricoles de la Meuse	
Public visé	Tranche d'âge	Nombre
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)		
Porteur de l'action (pilotage)	Inspection d'Académie	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)		
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)		
Etat d'avancement de l'action	Supports existants	Supports à créer
Indicateur de suivi		

Intitulé de l'action	MALLETTTE REGIONALE	
Descriptif de l'action	Elaboration d'une mallette pédagogique à destination de toutes les écoles de la Meuse (collèges et primaires) portant sur les comportements à vélo (réalisation d'un film, support DVD, power point, exercices, équipement du vélo, dépliants récapitulatif...)	
Public visé	Tranche d'âge 10 à 15 ans	Nombre Plusieurs milliers d'élèves
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)	Pris en charge en 2008. Reprographie en cours.	
Porteur de l'action (pilotage)	4 ODSR des 4 DDE lorraine	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	4 IA et rectorat pour la rédaction.	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	Mallette pouvant être utilisée tout au long de l'année.	
Etat d'avancement de l'action	Supports existants Quasiment finalisé.	Supports à créer
Indicateur de suivi		

Intitulé de l'action	MEUSE A VELO	
Descriptif de l'action	Apprendre aux jeunes meusiens à se déplacer à vélo en groupe et en sécurité.	
Public visé	Tranche d'âge CE2 à CM2	Nombre 1450 inscrits en 2009
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)		
Porteur de l'action (pilotage)	USEP	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	IA, DDE	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	Mai et juin 2009	
Etat d'avancement de l'action	Supports existants Oui, DDE et USEP	Supports à créer
Indicateur de suivi		

Intitulé de l'action	PERMIS PIETON.	
Descriptif de l'action	Le principe de cette action repose sur une formation dispensée dans les écoles, pour des enfants âgés de 8 et 9 ans. Elle permettra de leur inculquer le réflexe de la responsabilité individuelle pour se prémunir des accidents piétons dès leur leur premier âge.	
Public visé	Tranche d'âge 8 - 9 ans.	Nombre 800.
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)	Néant.	
Porteur de l'action (pilotage)	GENDARMERIE NATIONALE EDSR	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	GENDARMERIE NATIONALE – EDSR et COMPAGNIES. GENERALI ASSURANCES.	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	1 trimestre par an.	
Etat d'avancement de l'action	Supports existants Gendarmerie - Générali.	Supports à créer Néant.
Indicateur de suivi	Néant.	

Intitulé de l'action	OPERATION PETIT BUS "PIETON"	
Descriptif de l'action	Venir une journée à pieds à l'école	
Public visé	Tranche d'âge	Nombre
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)		
Porteur de l'action (pilotage)	USEP	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	Ville de Bar le Duc Le pays barrois Meuse Nature environnement Bus est DDE	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	Le premier avril 2009	
Etat d'avancement de l'action	Supports existants	Supports à créer
Indicateur de suivi		

Intitulé de l'action	PISTE PREVENTION ROUTIERE	
Descriptif de l'action	Installation d'une piste routière avec maniabilité cycles. Questionnaires basiques sur connaissances du code de la route et circulation à deux roues.	
Public visé	Tranche d'âge 08 – 11 ans	Nombre 80 à 90 établissements scolaires – environ 3500 élèves.
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)	Prix du repas des intervenants.	
Porteur de l'action (pilotage)	GENDARMERIE NATIONALE EDSR	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	Inspection d'académie. Prévention routière.	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	1 action annuelle par arrondissement.	
Etat d'avancement de l'action	Supports existants Prévention piste routière	Supports à créer Néant
Indicateur de suivi	Néant	

Intitulé de l'action	REMISE A NIVEAU PLUS DE 10 ANS DE PERMIS	
Descriptif de l'action	Destiné aux personnes ayant plus de dix ans de permis, parents ou grands parents : port de la ceinture, comment emprunter un giratoire, nouveaux panneaux de signalisation etc.	
Public visé	Tranche d'âge Sans limite	Nombre 30 à 40 par séance
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)	0	
Porteur de l'action (pilotage)	ODSR	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	IPCSR	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	4 fois par an, à la demande	
Etat d'avancement de l'action	Supports existants Oui, power points ODSR	Supports à créer
Indicateur de suivi		

Intitulé de l'action	Valise pédagogique Accueils Collectifs de Mineurs (centres de loisirs)	
Descriptif de l'action	<p>A l'aide des documents existants, mettre en place une "valise" spécialement destinée aux ACM, avec des conseils et rappels sur les déplacements, bus, vélo, piétons et avec des jeux pédagogiques sur une thématique sécurité routière.</p> <p>Cela ne doit pas être ce que les enfants font à l'école, mais une adaptation de ce qu'ils doivent savoir sur le terrain et en pratique.</p> <p>Le travail de la FOL est à considérer</p>	
Public visé	Tranche d'âge Enfants- 8-12 ans	Nombre 500 voir +
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)	A déterminer mais en version électronique les frais seront limités	
Porteur de l'action (pilotage)	DDJS	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	Le pilote intervient	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	Intervention unique	
Etat d'avancement de l'action 10%	Supports existants A voir listing	Supports à créer Valise + jeux
Indicateur de suivi	Nombre d'enfants, demande des animateurs	

Intitulé de l'action	PREVENTION AU BENEFICE DES JEUNES.	
Descriptif de l'action	Conférences sécurité routière et FRAD (amphi et stand). Voiture tonneau. Voiture auto-choc. Simulateur de conduite.	
Public visé	Tranche d'âge De 11 à 16 ans	Nombre environ 300.
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)	8000 €	
Porteur de l'action (pilotage)	GENDARMERIE NATIONALE - EDSR	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	Inspection d'académie. MAIF. Prévention routière.	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	1 action pendant la semaine de sécurité routière (octobre de chaque année)	
Etat d'avancement de l'action	Supports existants Gendarmerie	Supports à créer Néant
Indicateur de suivi	Néant	

Intitulé de l'action	Sensibilisation des conducteurs (groupe de travail vitesse)	
Descriptif de l'action	Possibilité de participer aux stages de sensibilisation VL, PL. Possibilité de fournir une semi remorque pour servir support de publicité sécurité routière. Possibilité de la transporter.	
Public visé	Tranche d'âge	Nombre
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)		
Porteur de l'action (pilotage)		
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	Garage Henrion à Maulan	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	Action mensuelle	
Etat d'avancement de l'action	Supports existants	Supports à créer
Indicateur de suivi		

Intitulé de l'action	SPORT EN FAMILLE	
Descriptif de l'action	Faire découvrir le sport à tous les membres de la famille durant un WE en parlant aussi de SR (vélo, rollers, mini moto)	
Public visé	Tranche d'âge	Nombre
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)		
Porteur de l'action (pilotage)	DDJS	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	DDE	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	Un WE par a en juin	
Etat d'avancement de l'action	Supports existants	Supports à créer
Indicateur de suivi		

Intitulé de l'action	TOUS A VELO	
Descriptif de l'action	<p>Journée nationale de la promotion de l'utilisation de la bicyclette.</p> <p>Tous déplacements : utilitaires, de loisirs ,sportifs, en familles</p> <p>Différents ateliers sont proposés : circuit sur route ; circuit maniabilité, Education routière</p>	
Public visé	Tranche d'âge Tout public de 6 à 70 ans	Nombre illimité
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)	P.D.A.S.R	
Porteur de l'action (pilotage)	<p>Club vélo</p> <p>Association sportive</p>	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	<p>Jeunesse et sport</p> <p>DDE O.D.S.R.</p> <p>Prévention Routière</p>	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	Annuelle en septembre	
Etat d'avancement de l'action	<p>Supports existants</p> <p>Piste prévention routière (pratique)</p> <p>Diaporama concernant la Réglementation sur le vélo(théorique)</p>	Supports à créer
Indicateur de suivi		

Intitulé de l'action	Sensibilisation des conducteurs (groupe de travail conduites addictives)	
Descriptif de l'action	Mise à disposition d'un véhicule accidenté pour action sur le site de l'enseigne Auchan ou pour tout autre besoin	
Public visé	Tranche d'âge	Nombre
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)		
Porteur de l'action (pilotage)		
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	Garage Henrion à Maulan	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	Action mensuelle	
Etat d'avancement de l'action	Supports existants	Supports à créer
Indicateur de suivi		

Intitulé de l'action	PORT DE CEINTURE DE SECURITE « zou le tatou »	
Descriptif de l'action	Promotion du port de la ceinture de sécurité par rapport à la taille des enfants. Utilisation du siège adapté aux enfants en fonction de leur taille.	
Public visé	Tranche d'âge Classes maternelle et primaire G.S CP CE1 CE2 5 9ANS	Nombre 2000 enfants
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)	Financé par la prévention routière	
Porteur de l'action (pilotage)	Prévention routière	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	DDE (O.D.S.R.) POLICE GENDARMERIE	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	Mensuelle	
Etat d'avancement de l'action	Supports existants Support théorique : diaporama concernant les types de sièges et vidéo comment mettre correctement la ceinture Démonstration pratique : 2 sièges voitures équipés de ceintures à enrouleur. 2 toises. En fin de séance sont distribués aux enfants 1 CD (chanson et histoire autour du port de la ceinture) + 1 petit livre-jeux illustré et une petite toise	Supports à créer
Indicateur de suivi	Calendrier établi suivant les circonscriptions d'écoles du département de la Meuse	

Intitulé de l'action	Soirée festive sans alcool	
Descriptif de l'action	<p><u>Objectif</u> : Limiter la consommation d'alcool en soirée répond donc à un triple enjeu. En prouvant aux jeunes qu'il est possible de faire la fête et de s'amuser sans alcool, on contribue à casser l'image sociale associée à l'alcool : boire n'est pas une nécessité, on peut s'intégrer et créer des liens sans.</p> <p>Cela permet également d'éviter directement un certain nombre de risques liés à l'absorption excessive d'alcool. Premier d'entre eux, sans doute le plus connu et reconnu des étudiants : les accidents de la route au retour de soirée. Un tiers des 15-24 ans tués sur les routes décèdent dans les nuits de vendredi à dimanche, réputées les plus festives de la semaine. Mais la liste des dérives éthyliques ne s'arrête pas là : bien que plus rarement évoqués, les violences, viols, rapports sexuels non protégés, malaises et comas dus à une consommation excessive constituent des risques réels.</p> <p>Enfin, éviter que les jeunes ne s'habituent à ces consommations hors normes permet d'éviter des soucis de santé futurs : en matière d'absorption d'alcool, le corps fonctionne comme une caisse enregistreuse, n'oubliant aucun affront. Cela contribue également à fermer la porte à des addictions potentielles.</p> <p><u>Déroulement de l'action</u> : cette dernière sera mise en place courant septembre 2009. dans le cadre de son élaboration, un groupe de travail composé de professionnels mis à disposition par les différents partenaires du projet à partir de janvier 2009. Ces derniers se réuniront une fois par mois afin de mener à bien les différentes étapes nécessaires à la conception et au bon déroulement de l'action. Ce groupe de travail sera amené à se réunir une dernière fois après la soirée dans le but d'évaluer l'impact de cette mission de prévention sur le public.</p>	
Public visé	Tranche d'âge Jeunes adultes 15/25 ans	Nombre 200
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)	11 250 € (GRSP, CUCS et MILDT)	
Porteur de l'action (pilotage)	CIAS du Centre Ornain	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	CIAS et CODES 55 : coordination Association Meusienne de prévention, Prévention routière, CRI-PA, Centre de planification, ANPAA 55, Centr'aids ...	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	Une soirée chaque année	
Etat d'avancement de l'action	Supports existants Comité de pilotage	Supports à créer Supports de communication
Indicateur de suivi	Tableaux de bord, satisfaction.	

Intitulé de l'action	<u>Réduire le risque routier en milieu professionnel</u>	
Descriptif de l'action	Proposer différentes actions visant à réduire la fréquence et la qualité des accidents de la route auxquels sont exposés les salariés lors des missions et des trajets domicile/travail (cause la plus importante des accidents mortels du travail).	
Public visé	Les salariés conducteurs Tranche d'âge A partir de 18 ans	de véhicules Nombre A déterminer
Budget éventuel approximatif (préciser si aucun)	Aucun	
Porteur de l'action (pilotage)	Chambre des Métiers et de l'Artisanat et Association Prévention Routière Formation	
Partenaires et intervenants pressentis (préciser si le pilote intervient lui aussi)	Idem	
Périodicité (intervention unique, action mensuelle, trimestrielle, annuelle, ...)	Une conférence à l'initiative des porteurs de l'action est en cours d'élaboration vers un public de responsables de structures professionnelles. A cette occasion le catalogue des formations « PREVENTOP » proposé par le Centre National de la Prévention Routière Formation sera explicité notamment par un intervenant à l'origine de la création du panel de formations.	
Etat d'avancement de l'action	Supports existants Actions en cours . Délais de	Supports à créer Finalisation indéterminée à ce jour
Indicateur de suivi	Liste des entreprises ou artisans ayant souscrit. Dates des mises en place des actions. Des couvertures médiatiques des différentes phases sont proposées.	

Prévention Routière

Eléments concernant les axes d'intervention et les actions de la Prévention Routière et de la Prévention Routière Formation, menées soit en déclinaison des « commandes » du Centre National soit d'initiative locale ou d'appui à des structures professionnelles ou associatives. Il s'agit d'actions menées tout au long de l'année ou ponctuellement en fonction d'évènements locaux.

- **stages de sensibilisation à la sécurité routière** : 22 stages de 2 jours (-payants : coût 250 Euros/stagiaire) organisés à Bar le Duc et Verdun pour un total en 2008 de 415 conducteurs. Il s'agit de stages pour reconstitution volontaire de 4 points, en permis probatoire, en alternative aux poursuites, en peine complémentaire et composition pénale. En 2009, de l'ordre de 25 stages devraient pouvoir être organisés.

A titre informatif et après contact pris avec les animateurs des stages, il apparaît quasiment impossible d'intégrer une intervention « externe » notamment de M. HENRION puisque les stages sont encadrés et font l'objet d'un cahier des charges strict édictés par les pouvoirs publics et les autorités judiciaires. De même, une présence et intervention de la presse ne peut être envisagée (souci de confidentialité et de respect d'anonymat).

- **séances d'information du TGI de Bar le Duc sur les conduites addictives** (alcool et cannabis prioritairement) : 36 séances en 2008, 38 prévues en 2009. Le public concerné sont les conducteurs délinquants, poursuivis devant la juridiction pénales avant les notifications d'ordonnances pénales et les comparutions en audience, pour les infractions de conduite sous l'empire d'un alcoolique.

- **stages d'évaluation et de perfectionnement des conducteurs expérimentés** (post-permis) : en 2008 , 3 pour un public « seniors » de 68 personnes avec remise à niveau du code de la route et pratique avec des moniteurs d'auto-école.

- **Pistes d'éducation routière (cyclistes et piétons) à destination des écoliers du primaire** (CE1, CM1, CM2) : cours théoriques et épreuves pratiques pour près de 4000 élèves dont 532 élèves de Bar le Duc. Il s'agit là d'actions menées par les forces de l'ordre : police/gendarmerie en fonction des ressorts territoriaux, à fort retentissement et très appréciées. Les supports pédagogiques et les matériels pour les pistes sont fournis par l'Association. Action reconduite en 2009 dans les mêmes conditions. Par ailleurs, à la demande de l'hypermarché CORA de Verdun, et dans le cadre d'une opération « quinzaine des enfants », une équipe de policiers de bar le Duc, comme les années précédentes, participera en septembre, à la mise en place et à l'animation d'une piste routière : public attendu : de l'ordre de 70 enfants.

- **Action de formation aux risques de la conduite du cyclomoteur menées auprès de collégiens et lycéens**

- **Campagne : « capitaine de soirée »** : en 2008, 500 capitaines de soirées désignés dans 6 discothèques et soirées étudiantes. Le 21.03.2008, une intervention sera menée lors d'une soirée privée organisée au Hall des brasseries de bar le Duc (discothèque géante) où de l'ordre de 2000 jeunes sont attendues. Compte-tenu de la nature de cette soirée festive et du public attendu, l'association devrait mettre à disposition des organisateurs un kit Capitaine de Soirée (gadgets) et des affiches sur pied sur les thèmes : alcool, drogues et médicaments ; même si les alcools ne seront pas proposés à la consommation , il devrait toutefois être proposé outre les boissons hygiéniques, de la bière.

- **Campagne « Zou le Tatou » à destination du public des classes maternelles et CE1)** sur le port de la ceinture de sécurité : poursuite des formations pratiques sur les sièges auto équipés de ceintures et de dispositifs adaptés à la taille et au poids des enfants, actions menées par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière de la DDE. Là encore les matériels et les supports pédagogiques sont fournis par l'Association. Pour l'année 2009 : de l'ordre de 2000 écoliers devraient se voir dispensé cette formation.

L'association est tout à fait disposée à fournir sans exclusive et gracieusement, moult supports pédagogiques (affiches, dépliants, brochures, CD , DVD), des éthylotests et des réglettes d'alcoolémie, soit à titre de fournisseur ou en accompagnement d'actions auxquelles elle participe.