

PREFECTURE DE LA MOSELLE

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS  
2009-2012



## SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	4
L'ENJEU ALCOOL.....	5
I-COMPOSITION DU GROUPE « ALCOOL ».....	5
II- ETUDES STATISTIQUES DE L'ENJEU « ALCOOL ».....	6
A- GENERALITES.....	6
B- LA SITUATION EN MOSELLE.....	6
III- ORIENTATIONS D' ACTIONS POUR LUTTER CONTRE LE FLEAU DE L'ALCOOL ET DES STUPEFIANTS.....	7
A- LES STUPEFIANTS.....	7
B- L'ALCOOL.....	7
1)- Phénomène d'alcoolisation massive des jeunes.....	7
2)- Alcool, sécurité routière et vie nocturne.....	8
3)- Alcool et risque routier professionnel.....	8
4)- Collaboration plus étroite entre les différents acteurs locaux intervenant dans la prise en charge du risque « alcool ».....	8
5)- L'intervention de l'autorité judiciaire : le Parquet.....	9
L'ENJEU VITESSE.....	11
I- COMPOSITION DU GROUPE « VITESSE ».....	11
II- ETUDES STATISTIQUES DE L'ENJEU « VITESSE ».....	12
A- GENERALITES.....	12
B- LA SITUATION EN MOSELLE.....	12
III- ORIENTATIONS D' ACTIONS POUR LUTTER CONTRE LES EXCES DE VITESSE.....	13
A- SENSIBILISATION.....	13
1)- Actions auprès des formateurs.....	14
2)- Actions auprès des collectivités territoriales.....	14
3)- Actions auprès des gestionnaires de voirie.....	14
4)- Actions auprès des auto-écoles.....	15
5)- Actions auprès des médias et du public.....	15
6)- Actions auprès des entreprises.....	15
7)- Position du Parquet.....	16
B- REPRESSION.....	16
C- ASPECT TRANSFRONTALIER DE LA MOSELLE.....	17
L'ENJEU DEUX-ROUES MOTORISEES.....	18
I- COMPOSITION DU GROUPE « DEUX-ROUES MOTORISEES ».....	18
II- ETUDES STATISTIQUES DE L'ENJEU « DEUX-ROUES MOTORISEES ».....	19
A)- GENERALITE.....	19
B)- LA SITUATION EN MOSELLE.....	19
III- ORIENTATIONS D' ACTIONS POUR LUTTER CONTRE LES ACCIDENTS IMPLIQUANT LES DEUX-ROUES MOTORISEES.....	20
A- LES MOTOS.....	20
1)- Actions sur le comportement.....	20
2)- Action de communication.....	20
3)- Actions sur les équipements.....	21
4)- Actions sur les infrastructures.....	21
5)- Actions pour une meilleure connaissance de l'enjeu.....	21
B- LES CYCLOMOTEURS.....	22
1)- Actions sur le comportement.....	22
2)- Actions de communication.....	22
3)- Actions sur les équipements.....	22

L'ENJEU « JEUNES ».....	23
I- COMPOSITION DU GROUPE « JEUNES ».....	23
II- ETUDES STATISTIQUES DE L'ENJEU « JEUNES ».....	24
III- ORIENTATIONS D'ACTION ENVERS LES JEUNES.....	24
A- LES ACTIONS EN MILIEU SCOLAIRE.....	24
B- PREPARATION AU PERMIS DE CONDUIRE ET AU BSR.....	25
C- ACTIONS DIVERSES.....	26
CONCLUSION.....	27

PS : Le DGO est disponible sur le site Internet de la Préfecture de la Moselle à l'adresse suivante :

<http://www.moselle.pref.gouv.fr>

## INTRODUCTION :

Le Document Général d'Orientations fixe les grands axes de la politique locale de sécurité routière à appliquer au cours de la période 2009-2012.

A cette fin, conformément aux directives du Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, le Document Général d'Orientations retient quatre thèmes : les jeunes, la vitesse, l'alcool et les deux-roues motorisés, qui correspondent bien aux problèmes locaux de sécurité routière.

Pour étudier ces quatre thèmes, quatre groupes techniques ont été constitués, un par thème, avec un pilote par groupe, et ces derniers doivent à partir du diagnostic local, définir des orientations d'actions concrètes.

Une réunion du comité de pilotage s'est tenue le 02 juillet 2008 pour définir la marche à suivre et lancer ces quatre groupes de travail.

Ces quatre enjeux ont été déterminés aux vues des orientations générales fixées par le Président de la République et déclinées lors du Comité Interministériel à la Sécurité Routière du 13 février 2008. Le département de la Moselle, après analyse de ses statistiques, n'a pas caractérisé d'autres enjeux.

L'objectif du Document Général d'Orientations est de servir la politique locale en définissant de manière la plus concrète possible les modalités d'action de la politique locale de sécurité routière avec pour ambition prioritaire de passer en 2012 sous la barre des 3000 morts au niveau national, ce qui équivaut à moins de 50 morts par an en Moselle.

Il paraît utile de rappeler que les grandes orientations à suivre définies par le Président de la République sont :

- diviser par deux les accidents mortels dus à une alcoolémie excessive,
- diviser par deux le nombre d'utilisateurs de deux-roues tués
- diviser par trois le nombre de jeunes tués sur les routes.

Ces objectifs se traduisent par une diminution d'environ 8% par an dans chaque département du nombre des blessés et des tués.

L'élaboration du Document Général d'Orientations doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux de partager la connaissance de l'accidentologie du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations communes et s'impliquer dans de véritables projets déclinés dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière.

**I- COMPOSITION DU GROUPE « ALCOOL ».**

Comme précisé dans la circulaire du 04 juillet 2008, le groupe de travail « alcool » est composé de :

- M. Patrick LANGINIER, Directeur - adjoint du SIRACEDPC, pilote de groupe
- Mme Nadia ATIA, substitut du parquet du TGI de Thionville
- Mme Carole KLEIN, substitut du parquet du TGI de Metz
- Major PETRY, Direction Départementale de la Sécurité Publique désigné par le Directeur
- M. LEGET , Directeur du centre de cure ambulatoire en alcoologie de Metz
- M. Sylvain BARBARESCO, directeur de la Prévention Routière de Moselle
- le Docteur Pascal PANNETIER, responsable de la CUMP rattachée au SAMU
- M. JAGER, président de la section Moselle de la ligue contre la violence routière
- M. Roland MANSUY , responsable de la section de Metz de la Croix Bleue
- Mme Marianne RIVIERE, intervenante départementale de sécurité routière (IDSR)
- Mme Isabelle IORIO , correspondante communale de sécurité routière de Hayange
- M. MINETTE, patron de discothèque
- M. HASSAN, directeur d'Auchan Semécourt
- M. Jean-Marc WEBER, DDE, Subdivision de Metz

## **II- ETUDES STATISTIQUES DE L'ENJEU « ALCOOL ».**

### **A-GENERALITES.**

**Constat 1 :** En 2006, l'alcool était le premier facteur de mortalité sur la route en France devant la vitesse avec 11,1% des accidents corporels et 28,4% des accidents mortels.

**Constat 2 :** Les conducteurs masculins sont très fortement sur représentés avec 91,4% des conducteurs sous l'emprise d'un état alcoolique, contre 74% seulement dans l'ensemble des accidents. Ce trait s'accroît encore dans les accidents mortels, le taux de conducteurs masculins s'élève à 93,5%.

**Constat 3 :** Dans les accidents au cours des nuits des week-ends, plus de la moitié des accidents mortels sont dus à l'alcool.

**Constat 4 :** Les accidents avec alcool concernent le plus souvent des véhicules de tourisme à hauteur de 70,2%

**Constat 5 :** La conscience du risque alcool semble plus développée chez les usagers de deux-roues motorisés puisqu'ils sont moins impliqués dans les accidents corporels comportant de l'alcool.

**Constat 6 :** Sur les 7 203 conducteurs au taux d'alcoolémie positif, un peu moins de la moitié avait entre 25 et 44 ans.

#### **Résumé de la situation :**

En résumé l'alcool au volant est d'abord un phénomène masculin, les accidents avec alcool concernent les véhicules de tourisme et surviennent fréquemment les nuits des week-ends avec des conducteurs qui en majorité ont entre 25 et 44 ans.

### **B-LA SITUATION EN MOSELLE.**

En Moselle, dans une tendance à l'augmentation des contrôles d'alcoolémie (+15,5%), les dépistages positifs augmentent encore plus (37,1%).

Sur 2 655 faits d'alcoolémie constatés, la proportion des délits par rapport aux contraventions est de 2/3, 1/3.

Du 01 janvier 2007 au 31 décembre 2008, sur 106 accidents mortels, 24 étaient liés à l'alcool, soit 22,6%, contre un taux national de 28,4%. Ces 24 accidents ont fait 28 morts.

**Constat 1 :** En Moselle, il s'agit également d'un phénomène essentiellement masculin puisque sur 28 tués dans les accidents avec alcool on recense 23 hommes pour 5 femmes et encore 4 d'entre elles étaient passagères ce qui fait 82%.

**Constat 2 :** 9 tués sur 28 ont entre 18 et 24 ans soit 32%. Ce chiffre confirme la surreprésentation de cette catégorie de la population.

Cependant, 13 tués sur 28 ont entre 25 et 65 ans à savoir 46%, confirmant ainsi que la conduite avec alcool est loin d'être un phénomène exclusivement lié aux jeunes.

**Constat 3 :** La moitié des accidents ont lieu de nuit.

**Constat 4 :** Les accidents avec alcool ont plutôt lieu à la campagne à hauteur de 86%

**Constat 5 : Le taux d'alcool moyen relevé en Moselle sur les accidents mortels au cours de cette période est de 1,6 g/l soit deux fois le taux délictuel. Ce chiffre est conforme à la moyenne nationale qui est de 1,64 g/l en 2006.**

On constate toutefois une aggravation de ce taux en 2008 comparés à ceux de 2007 avec 1,89 g/l pour 1,45 g/l.

**Constat 6 A noter que pour un tiers des accidents mortels avec alcool, le conducteur n'était pas porteur de la ceinture de sécurité**

### **III- ORIENTATIONS D' ACTIONS POUR LUTTER CONTRE LE FLEAU DE L'ALCOOL ET DES STUPEFIANTS.**

#### **A-LES STUPEFIANTS.**

**Constat :** Devant l'augmentation du phénomène de conduite sous l'influence de stupéfiants, le groupe technique a décidé d'élargir son domaine d'étude aux stupéfiants notamment chez les jeunes.

#### **Orientations d'actions :**

C'est pourquoi il s'avère utile voire nécessaire de lancer une campagne locale de sensibilisation envers les jeunes, en partenariat avec l'Education Nationale sur le thème de l'incompatibilité de la consommation de stupéfiants avec la sécurité routière décliné en trois axes :

-l'interdiction absolue de la consommation de stupéfiants,

-la durée d'élimination des substances stupéfiantes, plus importante que pour l'alcool.

#### **B-L'ALCOOL.**

##### **1)- Phénomène d'alcoolisation massive des jeunes.**

**Constat :** Le représentant de la Cellule d'Urgence Médico-Psychologique (CUMP) et les membres du SAMU constatent deux phénomènes dans l'alcoolisation des jeunes :

-une alcoolisation en groupes,

-une sur-alcoolisation dite « binge-drinking ».

De plus, ces phénomènes touchent des personnes de plus en plus jeunes. En effet, il n'est pas rare de rencontrer dans les services d'urgences des jeunes de 12 ans en état de forte alcoolisation voire en coma éthylique.

#### **Orientations d'actions :**

Pour permettre une bonne application de la loi hôpital, patients, santé et territoires, deux orientations peuvent être proposées :

-afin de faire appliquer l'interdiction de la vente d'alcool aux moins de 18 ans, des actions devront être menées auprès de tous les commerces qui vendent de l'alcool,

-ensuite, des actions de prévention devront être menées conjointement auprès des jeunes conducteurs en associant les acteurs locaux de sécurité routière et la médecine scolaire, le MILDT, les Universités , la CUMP, les Hôpitaux.

## 2)- Alcool, sécurité routière et vie nocturne.

**Constat :** Une charte « Bien Vivre la Nuit » a été signée entre la Préfecture et certains établissements de nuit. Elle préconise la consommation de boissons non-alcoolisées et prévoit de veiller à la sobriété des conducteurs potentiels au sortir des établissements. Cependant, les efforts en la matière se révèlent insuffisants. Or, ces efforts sont la contrepartie de l'octroi de l'autorisation d'ouverture tardive, de trois heures à cinq heures du matin des établissements signataires de la charte « Bien Vivre la Nuit ». **Il est rappelé que l'heure d'ouverture légale pour les établissements de nuit est 03 heures**

### **Orientations d'actions :**

La révision de la charte « Bien Vivre la Nuit » doit permettre d'y rajouter les propositions suivantes :

-la mise en place d'un éthylomètre dans les établissements de nuit (qui doit devenir obligatoire en application des décisions du CISR du 13/02/2008).

-la promotion de boissons sans alcool en les vendant à prix coûtant voire en les servant gratuitement à partir de une heure du matin.

-le service gratuit de boissons sans alcool aux personnes qui se sont engagées à être le conducteur qui ne boit pas.

-la diffusion de messages de sécurité routière à thèmes, de manière répétée tout au long de la nuit.

## 3)- Alcool et risque routier professionnel.

**Constat :** Les statistiques fournies par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière 57 révèlent une sur-représentation des ouvriers parmi les conducteurs en dépassement illégal d'alcoolémie et impliqués dans un accident corporel. Ainsi, il faut cibler prioritairement cette catégorie socio-professionnelle.

### **Orientations d'actions :**

Une action est actuellement conduite par la sécurité routière et la Caisse Régionale d'Assurance Maladie (CRAM) sur le risque routier professionnel en entreprise. A ce sujet, un premier rendez-vous est fixé le 27 janvier 2009 avec les Petites et Moyennes Entreprises (PME) à la Chambre de Commerce et d'Industrie. Dans ce cadre, il faudrait développer un outil spécifique s'adressant aux entreprises comprenant un personnel ouvrier nombreux. Pour ce faire, un partenariat avec la CRAM ainsi que d'autres partenaires tels que la médecine du travail serait opportun afin de définir la meilleure manière d'approcher ce public.

4)- Collaboration plus étroite entre les différents acteurs locaux intervenant dans la prise en charge du risque « alcool ».

**Constat :** Le groupe national d'expertise « alcool » a notamment préconisé une collaboration plus étroite entre les différents acteurs locaux concernés par la prise en charge du risque « alcool », tels que médecins de la commission médicale du permis de conduire, Préfecture, CDPA, médecins de famille, DDASS, Procureur de la République.

Ces différents acteurs issus des mondes de la sécurité routière et de la santé publique n'ont pas l'habitude de travailler en commun. Pourtant, tous s'accordent à dire qu'une prise en charge globale des contrevenants s'avère nécessaire. En effet, les statistiques révèlent que l'alcoolisation



des conducteurs n'est pas un phénomène ponctuel lié seulement à des événements festifs mais concerne souvent des buveurs excessifs et réguliers.

#### **Orientations d'actions :**

Il serait utile de créer un groupe local de réflexion piloté par la Préfecture, avec la DDASS, le CDPA, l'ordre des médecins, la CUMP...pour étudier les dispositifs qui permettraient à ces institutions de travailler ensemble et assurer une prise en charge globale du conducteur infractionniste et buveur d'habitude excessif.

#### 5)- L'intervention de l'autorité judiciaire : le Parquet.

**Constat :** Tous s'accordent à dire qu'il faut resserrer les liens entre le pôle local de sécurité routière et les trois parquets de Moselle.

#### **Orientations d'actions :**

En accord avec la représentante du Parquet de Metz, il est prévu d'ouvrir chaque séance correctionnelle spécifique « alcool » par la diffusion commentée d'une vidéo très démonstrative. La cellule sécurité routière de la Préfecture prépare ce support. Des contacts peuvent être noués entre la police et des représentants des trois parquets pour étudier le développement de mesures alternatives à la sanction vers lesquels les moyens du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) et les autres ressources du pôle sécurité routière pourront être dirigés en priorité.

#### Ajout de Monsieur le Procureur de la République près le Tribunal de Grande Instance de METZ.

Il est à noter que le Parquet de Metz a récemment redéfini sa politique pénale, de manière à recourir de manière massive, à savoir pour les primodélinquants présentant un taux d'alcoolémie compris entre 0,40 mg/l et 0,60 mg/l, à l'obligation d'effectuer un stage de sensibilisation à la sécurité routière, sous le contrôle d'un Délégué du Procureur dans le cadre d'une mesure de composition pénale.

Cette orientation présente le double intérêt de faire prendre conscience au mis en cause des risques énormes qu'entraîne la consommation d'alcool alliée à la conduite, mais également de permettre la perte des 6 points sur le permis de conduire.

De ce fait, les deux aspects, prévention par la pédagogie et répression, sont combinés.

Le Parquet de Metz multiplie également les poursuites sous forme de défèrement devant le Procureur, du mis en cause récidiviste en matière de conduite en état alcoolique, avec placement sous contrôle judiciaire.

Une telle mesure permet d'obliger un conducteur présentant une addiction à l'alcool, à se soumettre à des soins et à des analyses concernant sa consommation d'alcool, et de lui interdire de conduire tout véhicule, le tout dans le cadre d'un contrôle judiciaire qui se maintient jusqu'à sa date de comparution devant le Tribunal Correctionnel.

Enfin, face à des conducteurs interpellés et condamnés à de multiples reprises pour des faits de conduite en état alcoolique, le recours au jugement en comparution immédiate est évidemment systématique.

## Ajout de M. Le Procureur de la République près le Tribunal de Grande Instance de SARREGUEMINES

Le parquet de SARREGUEMINES met en oeuvre depuis plusieurs années une politique pénale structurée faisant appel à la diversité des réponses judiciaires et la gradation de celles-ci.

Le partenariat ancien développé avec l'établissement départemental de la sécurité routière dans le cadre de deux conventions conclues en mars 2004 et en octobre 2005 a permis la pérennisation des stages de sensibilisation à la sécurité routière pour les infractions de conduite en état alcoolique et de conduite sous influence de stupéfiants à l'égard de primo-délinquants. Ces stages qui interviennent mensuellement ont montré toute leur efficacité dans le domaine de la prévention de la récidive, l'expérience des 4 années écoulées ayant permis de mesurer le nombre réduit de bénéficiaires de ces mesures alternatives aux poursuites qui ont fait l'objet d'une nouvelle procédure.

Le parquet de SARREGUEMINES développe des réponses judiciaires rapides en utilisant le plus souvent des procédures simplifiées (procédure d'ordonnance pénale délictuelle et de comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité) qui permettent une mise à exécution immédiate des peines prononcées au bureau de l'exécution des peines. Il est ainsi porté une attention toute particulière aux mesures restrictives du droit de conduire dont la mise à exécution est assurée en étroite coordination avec les services de la Préfecture et le paiement volontaire des amendes suivant les modalités fixées par convention signée le 28 juin 2007 avec Monsieur le Trésorier Payeur Général.

**I- COMPOSITION DU GROUPE « VITESSE ».**

Le groupe de travail « vitesse » est composé de :

- M. Ivan ROUSSIGNÉ, Préfecture de la Moselle, Bureau sécurité routière, pilote de groupe
- CDT Richard LAGARDE, Commandant de la CRS autoroutière Lorraine Alsace
- MAJ Noël REGENT, Adjoint au Commandant de la CRS autoroutière Lorraine Alsace
- M. Marc COLLARD, Conseil Général de la Moselle
- M. Sylvain BATTU, Direction Interrégionale des Routes–Est et représentant des Intervenants Départementaux de Sécurité Routière
- M. Philippe FERT, Sanef
- M. Thierry HINTZY, Caisse Régionale d'Assurance Maladie d'Alsace-Moselle
- M. Roger BOUR, Correspondant Communal de Sécurité Routière de Stiring- Wendel
- Mme Martine CAVALLIN, Correspondant Communal de Sécurité Routière de Talange
- M. Jean-Yves MARTIGNON, Fédération Française des Motards en Colère de la Moselle

## **II- ETUDES STATISTIQUES DE L'ENJEU « VITESSE ».**

### **A-GENERALITES.**

**Constat 1 : En France, des études réalisées depuis un demi-siècle ont démontré la corrélation entre la vitesse de circulation et le risque d'être tué ou blessé dans une collision.**

**Quelques chiffres** : 13 personnes en moyenne sont tuées chaque jour, dont trois des suites d'un excès de vitesse.

**Constat 2 : La vitesse provoque et aggrave les accidents** : ainsi un surcroît de 1% de la vitesse augmente de 4% en moyenne le risque d'accident mortel.

**Constat 3 : Les infrastructures et la signalisation en place sont conçues pour offrir une conduite sans risque à condition de respecter les limites de vitesse autorisées.**

En effet, en dépassant les limites de vitesse, l'usager s'expose à un certain nombre de dangers : la voiture devient moins maniable, une sortie de route dans un virage devient possible pour quelques km/h de plus et donc de trop, sans compter que la consommation de carburant et le rejet de particules polluantes augmentent.

**Constat 4 : Les limitations de vitesse ont été fixées sur la base d'observations scientifiques des résistances humaines** (perception visuelle, temps de réaction, résistance aux chocs, décélération brutale) **et de lois physiques** ( distance d'arrêt, vitesse et énergie du choc). Au-delà de ces limites, la sécurité des usagers de la route est mise en danger.

**Constat 5 : En France, le dépassement des limitations de vitesse, même s'il est en recul en 2006, reste un comportement de masse.**

En effet, tous réseaux confondus, près de 40% des automobilistes et près de 50% des conducteurs de poids lourds et des motocyclistes sont concernés.

**Constat 6 : Le permis à point a eu un effet bénéfique sur la diminution des vitesses.**

### **B-LA SITUATION EN MOSELLE.**

**Constat 1** : Sur la période 2002-2006, le nombre d'accidents liés à la vitesse a diminué de 35% en Moselle, passant de 1 345 en 2002 à 875 en 2006. La part des accidents liés à la vitesse représente 24% des causes d'accidents.

**Constat 2 : Entre 2002 et 2006, 111 personnes ont perdu la vie sur les routes de Moselle dans des accidents qui impliquent une vitesse excessive, soit 27,4% des tués.**

Concernant les blessés, 7 584 personnes ont été blessées dans des **accidents liés à la vitesse, soit 24% du total des blessés.**

**Constat 3 : Entre 2002 et 2006, les catégories d'usagers les plus représentées dans les accidents mortels liés à la vitesse sont les véhicules légers et les deux roues-motorisées.**

**Constat 4 : Les 25-59 ans sont le plus souvent impliqués dans des accidents liés à la vitesse.**

La seconde classe d'âge la plus représentée est les 18-24 ans.

**Constat 5 : Ce sont les routes bidirectionnelles de Moselle qui sont les plus accidentogènes.**

En effet , 73,5% des accidents se produisent sur des routes bidirectionnelles contre 20,8% sur les routes à chaussées séparées.

**Constat 6 : l'excès de vitesse constitue l'infraction la plus répandue en Moselle avec 80,78% des infractions traitées. 86% de ces infractions correspondent à des excès de vitesse inférieurs à 20 km/h (44% en agglomération et 56% hors agglomération).**

Depuis 2002, le nombre d'infractions est en constante augmentation en raison de la continuité du non-respect des règles mais surtout de par l'augmentation des contrôles et des dispositifs de contrôle.

**Constat 7 : De l'utilité du contrôle sanction automatisé en Moselle :**

Elle a été prouvée par le bilan de l'accidentologie.

En revanche, il faut veiller à ce que les nouveaux radars fixes soient des radars à prise arrière.

Le fait que le système soit strict et sanctionne dès le premier kilomètre de dépassement au-delà d'une marge technique, fait que parmi les sanctionnés figurent des conducteurs qui sont de petits infractionnistes et qui n'ont d'ailleurs pas beaucoup d'accidents. (86% des infractions pour excès de vitesse sont inférieures à 20 km/h en Moselle).

**Aussi, s'il est indéniable que la répression doit plus que jamais être poursuivie, notamment avec la continuation du déploiement en Moselle des radars fixes de contrôle sanction automatisés, de même que les contrôles mobiles qui lui sont complémentaires, ils doivent être implantés prioritairement sur les sites où se produisent des accidents corporels et pour lesquels la vitesse est souvent en cause.**

### **III- ORIENTATIONS D' ACTIONS POUR LUTTER CONTRE LES EXCES DE VITESSE.**

#### **A-SENSIBILISATION.**

Les actions à mener doivent inciter les usagers motorisés à rouler moins vite et dans le respect des règles. Ces actions doivent développer la sécurité routière et notamment la conduite apaisée. En effet, seules les modifications de comportement permettront de diminuer les accidents et **de passer sous la barre des 3 000 tués d'ici à 2012.**

### 1)- Actions auprès des formateurs.

#### **Orientations d'actions :**

Trois types d'actions peuvent être envisagées :

-la sensibilisation des conducteurs sur le fait que contrairement aux idées reçues, le temps « gagné » avec une vitesse plus élevée est toujours surévalué. Par exemple, il s'élève à 6 minutes environ en roulant sur autoroute en continu à 150 km/h au lieu de 130 km/h pendant 100 km, hors arrêts et ralentissements (proposer la démonstration sur GPS). Ce gain vaut-il la peine de prendre des risques ?

Ces règles peuvent faire l'objet de modules de formation aux IDSR, d'information aux CCSR et lors de sensibilisations.

-la réalisation de démonstrations dynamiques auprès du public de simulations de freinage d'urgence avec choc contre un objet simulant un piéton afin de démontrer visuellement la vulnérabilité du piéton et inciter au respect du 50 km/h en agglomérations. Faire connaître également pour reproduire.

-la promotion de l'écoconduite permettant de protéger notre environnement en utilisant le carburant efficacement, la vitesse ayant, en effet, des conséquences sur la consommation de carburant, sur la pollution, sur les accidents et sur le nombre de points retirés au permis.

### 2)- Actions auprès des collectivités territoriales.

#### **Orientations d'actions concernant les infrastructures :**

Il faut :

-inciter les maîtres d'ouvrage à poursuivre ou mettre en place une politique d'aménagement à long terme de l'espace urbain, pour une cohabitation des usagers en toute sécurité et en favorisant une réduction de la vitesse par des aménagements.

-améliorer la connaissance et le suivi des vitesses pratiquées : inviter les communes à s'équiper de panneaux d'affichage des vitesses. Une participation à l'achat pourra être envisagée sur le PDASR avec une limite annuelle du nombre de subventions et fixer un montant de subvention forfaitaire.

-pour la protection des usagers vulnérables, inviter les maires et CCSR à faire correspondre les limites d'agglomérations avec la réalité de l'urbanisation au sens du Code de la Route après consultation préalable des gestionnaires de voirie. Ne pas favoriser l'étalement urbain le long des axes routiers.

### 3)- Actions auprès des gestionnaires de voirie.

#### **Orientations d'actions concernant les infrastructures :**

A ce sujet, deux orientations sont envisageables :

-inviter les gestionnaires de voirie et les maires à améliorer la cohérence des limitations de vitesse. Pour ce faire, il faudra éventuellement relever de 50 à 70 km /h certaines portions de routes non-accidentogènes, lorsque l'environnement n'est pas urbain. Ceci relève de la Commission Consultative des Usagers de la Signalisation Routière.

-poursuivre l'implication de l'ensemble des gestionnaires en vue de la pertinence et de la cohérence de la signalisation (travail avec la CCUSR).

#### 4)- Actions auprès des auto-écoles.

##### **Orientations d'actions de sensibilisation :**

Trois orientations d'actions de sensibilisation peuvent être proposées :

-rappel aux conducteurs du respect de la vitesse et des distances de sécurité, lors de séances et de stages de sensibilisation pour la récupération de points ou de formations post-permis.

-réalisation dans les écoles de formation de rencontres entre jeunes conducteurs en formation et participants à des stages de sensibilisation.

-intégration dans le programme de formation de l'apprentissage anticipé de la conduite d'une troisième journée pédagogique sur le thème de la vitesse. Cette troisième journée pourrait être financée sur les crédits du PDASR.

#### 5)- Actions auprès des médias et du public.

##### **Orientations d'actions :**

Trois orientations d'actions peuvent être souhaitées :

-la sensibilisation des 14-24 ans sur les dangers de la vitesse : réaliser sur le programme « Label Vie » ou à partir du PDASR un clip vidéo et musical destiné aux jeunes lors de sensibilisations mais également mis à disposition des discothèques pour projection.

-l'implication des médias locaux pour promouvoir des vitesses adéquates. Il faudrait également présenter positivement un comportement responsable plutôt que négativement un comportement à risque.

-la diffusion régulière de messages sur l'enjeu vitesse sous forme de communiqués de presse serait souhaitable.

#### 6)- Actions auprès des entreprises.

##### **Orientations d'actions :**

Trois pistes peuvent être explorées :

-le rappel aux transporteurs de marchandises et de passagers de catégorie poids lourd du respect des vitesses et des distances de sécurité qui peuvent au contraire générer un gain financier.

-en l'absence de formation professionnelle spécifique, la sensibilisation des entreprises à l'utilisation des véhicules utilitaires légers (VUL) : vitesses, état, surcharges, utilisation d'équipements d'aide à la conduite (ABS, ESP) et à la conduite de leurs salariés.

-la sensibilisation et la formation des chefs d'entreprises des secteurs à fort taux d'accidents de mission (intérim, aide à domicile, prestataires en industrie messagerie express, ambulances, administrations...) afin de réduire l'accidentalité des salariés lors des déplacements professionnels (stress) et des trajets domicile-travail. Il faut faire prendre également conscience aux décideurs de l'importance de l'organisation des déplacements dans la prévention des risques routiers et notamment des accidents liés aux excès de vitesse. Moyens envisagés : outils d'analyse du risque routier, exercices sur piste d'éducation routière, documentation. A l'instar d'opération déjà réalisées en région Alsace, une participation au financement pourra être étudiée au titre du budget du PDASR.

## 7)- Position du Parquet.

Le parquet de Metz propose d'organiser des contrôles médiatisés des grands excès de vitesse avec interception et confiscation du véhicule des contrevenants.

Le parquet de Thionville n'est pas opposé à l'application de cette peine complémentaire, d'ailleurs préconisée par la circulaire du 16 février 2007 relative à la délinquance routière. Cette circulaire souligne la pertinence de cette mesure s'agissant des récidives de C.E.A ou de conduite sans permis de conduire.

La mise en oeuvre de cette mesure nécessite la prise en compte du respect du cadre procédural et des impératifs budgétaires en termes de frais de justice.

D'une part, l'auteur de l'infraction doit être le propriétaire du véhicule et d'autre part, l'immobilisation du véhicule constitue le préalable indispensable au prononcé de la confiscation par le tribunal.

Par ailleurs, les services des domaines, se montrent peu diligents dans la procédure d'enlèvement et de mise en vente du bien confisqué, arguant de sa faible valeur vénale, les frais de gardiennage étant à la charge de la justice tant que le véhicule n'est pas vendu.

L'évolution de la situation passe donc par l'engagement des services des domaines à procéder à la réalisation de tous les biens saisis ou confisqués dans les délais les plus rapides.

Enfin, la confiscation peut parfois s'avérer inopportune lorsqu'elle pénalise une cellule familiale n'ayant qu'un véhicule.

Ces réserves étant faites, il apparaît que cette peine complémentaire recelle des potentialités inexploitées.

## B- REPRESSION.

### **Orientations d'actions :**

une cartographie des zones d'accumulation d'accidents dues à la vitesse sera réalisée. Les contrôles devront être orientés prioritairement sur ces zones. Les gestionnaires de voirie devront intégrer dans leur réseau la facilitation des contrôles, afin que par une meilleure coopération, les forces de l'ordre puissent optimiser les contrôles.

Les contrôles de vitesses doivent pouvoir être sollicités par les collectivités territoriales. En effet, elles constatent souvent le non-respect des vitesses en et hors agglomération.

Les radars de première génération implantés en Moselle avec prise par rapprochement posent un réel problème par rapport aux motocyclettes qui représentent la seconde catégorie d'utilisateurs la plus infractionniste. Il est nécessaire d'envisager leur remplacement par des appareils de seconde génération prenant par l'arrière (éloignement).

S'agissant des actions du Parquet, il est à noter que tous les contrevenants auteurs d'excès de vitesse supérieurs à 50 km/h au-delà de la vitesse limite autorisée sont systématiquement renvoyés devant les Tribunaux de Police pour jugement, même primodélinquants.

En outre, la confiscation du véhicule utilisé pour commettre l'infraction est possible et de plus en plus fréquemment prononcée par les juridictions, à condition que le contrevenant en soit le propriétaire.



## C- ASPECT TRANSFRONTALIER DE LA MOSELLE.

De par sa situation géographique et principalement l'axe autoroutier nord-sud de l'A31, de nombreux automobilistes étrangers utilisent le réseau mosellan et y commettent des infractions. Le CSA a relevé un très important comportement infractionniste des véhicules étrangers sur réseau mosellan et notamment par les radars fixes avec un pourcentage de 59%, largement majoritaire par rapport aux véhicules immatriculés en France. Ce comportement résulte de l'impunité dont ils jouissent pour ce type de contrôle.

Le 19 mars 2008, la Commission Européenne a adopté une proposition de directive visant à faciliter la poursuite transfrontière des infractions au Code de la route. Ce texte vise à mettre fin à l'impunité des conducteurs européens commettant à l'étranger une des quatre infractions suivantes : excès de vitesse, non-respect du feu rouge, conduite en état d'ébriété ou sans ceinture de sécurité. Ces quatre infractions sont à l'origine de 75% des morts sur les routes.

D'ici à trois ans, ces infractions devraient faire l'objet de poursuites transfrontières grâce à un échange entre les Etats des données issues des fichiers nationaux. La proposition de directive concerne uniquement des sanctions pécuniaires et prévoit d'instituer un modèle multilingue d'avis de contravention. Il n'inclut pas de retrait de points du permis de conduire ou de retrait du permis en cas d'infraction.

Seule une coopération européenne peut être réellement efficace face à ces comportements délibérément infractionnistes ; toutefois, il est possible d'étudier un partenariat de communication avec les services de Sécurité Routière des pays frontaliers (Luxembourg, Allemagne) ainsi qu'avec les services hollandais et belges afin d'inciter au respect des règles par leurs ressortissants sur le territoire français.

C'est pourquoi le renforcement des mesures d'interception des étrangers contrevenants. doit être poursuivi.

Cette impunité des conducteurs non résidents compromet la sécurité routière, mais « elle crée aussi un sentiment d'injustice qui limite l'acceptation des contrôles policiers par le public ».

Un accord bilatéral sur les sanctions routières transfrontalières a été signé le 13 octobre 2008 avec la Belgique. Cet accord viendra s'ajouter à ceux déjà en vigueur entre la France et l'Allemagne, le Luxembourg et la Suisse. Des accords similaires sont discutés avec l'Italie et l'Espagne.

**I-COMPOSITION DU GROUPE « DEUX ROUES MOTORISEES ».**

Le groupe de travail « deux roues motorisées » est composé de :

- M. David ROGER, DDE 57, ODSR 57, M.MOTO 57, pilote de groupe
- M. Jean-Luc GASSERT, Fédération Française des Motards en Colère (FFMC), coordonnateur en Moselle
- M. Alain DIESCH, FFMC
- M. Alain ROESCH, Adjoint au Commandant de l'Escadron Départemental de Sécurité Routière
- M. Jacques TRON, Adjoint au Maire, CCSR ville de Metz
- M. Jean-Claude KREMER, Services Techniques, Adjoint Etudes et Travaux, CCSR ville de Metz
- M. Christian GNIADEK, DDE 57, Inspecteur du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière
- Jean-Marie KRUMMENACKER, DDE 57, Chef de pôle sécurité routière à la subdivision de Sarrebourg
- M. Roger MARINACCI, Intervenant Départemental de Sécurité Routière, Directeur d'auto-école
- M. Christian JAMOT, Association Départementale de Protection Civile, Secouriste
- Mme Francine CEZARD, MACIF, Assureur
- M. Robert TERRAK, Education Nationale, Adjoint à l'Inspecteur de l'Education Nationale, circonscription de Hayange
- M. Mathieu LANOUZIERE, Moto-Expert, Concessionnaire moto à Woippy
- M. Julien TOURSCHER, Scoot-Expert, Concessionnaire scooter à Metz
- M. Vincent MORANO, Département de la Moselle, Adjoint au chef du Service Viabilité Trafic Information
- M. Christian GAUDIOSO, Association Nationale pour la Promotion de l'Education Routière (ANPER), Formateur

## **II- ETUDES STATISTIQUES DE L'ENJEU « DEUX ROUES MOTORISEES ».**

### **A- GENERALITE.**

**Constat :** Au niveau national, malgré une légère tendance à la baisse , la part des tués motos en France ne fait que s'accroître, contrairement aux usagers tués des autres véhicules.

### **B- LA SITUATION EN MOSELLE.**

**Constat 1 :** Sur 2002-2006, en Moselle, les accidents impliquant au moins un deux- roues motorisées sont au nombre de 1453 (610 pour les motos, 860 pour les cyclos), soit 27% des 5333 accidents de la période. (moto : 11,5% ; cyclo : 16%).

Ces 1453 accidents ont causé 73 tués (17% des tués entre 2002 et 2006 : moto : 12%, cyclo : 5,5%) et 1653 blessés (23% du total des blessés de la période ; moto : 9,5%, cyclo : 14%).

**Constat 2 :** Sur 2002-2006, dans les accidents avec deux-roues motorisées en Moselle, une baisse moyenne de 29% du nombre d'accidents et de 22% du nombre de blessés est constatée. Les tendances de ces deux courbes sont à la baisse. Pendant la même période, en Moselle, les accidents, tués et blessés ont respectivement baissé de 35%, 38% et 36%. (en France : 24%, 35% et 26%).

**Constat 3 :** Le nombre de tués dans les accidents avec deux-roues motorisées a baissé de 37% en moyenne entre 1997 et 2006 (32% entre 1998 et 2007) et le nombre de blessés de 42%.

**Constat 4 :** Les parts d'accidents et de blessés pour les deux-roues motorisées sont en augmentation respectivement de 3,3 points et 4,8 points par rapport à l'ensemble des accidents et blessés de la période 1997-2006. Malgré une tendance en légère hausse, l'évolution de la part des tués dans les accidents avec deux roues motorisées entre 1997 et 2006 reste stable : cette part s'établit en moyenne à 17,5% sur les dix années.

### III- ORIENTATIONS D' ACTIONS POUR LUTTER CONTRE LES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES DEUX-ROUES MOTORISEES.

#### A-LES MOTOS.

##### 1)- Actions sur le comportement.

#### **Orientations d'actions :**

- **diffuser une plaquette d'information à tous les nouveaux détenteurs du permis A**, afin de leur rappeler par exemple l'utilité d'un équipement complet en moto.

- **incitation financière à la participation à des formations post-permis A et B selon l'âge du conducteur, son expérience, son nombre d'accidents matériels** : Les partenaires sont les assureurs et les organismes de formation. L'incitation passerait par des réductions de tarif. A noter, l'entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2009 d'une formation obligatoire pour la conduite d'une 125cm<sup>3</sup> pour les titulaires du permis de conduire b depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007.

- **sensibiliser à la sécurité routière en moto dans les milieux scolaires en rapport avec les métiers des transports et de la conduite en général (lycées professionnels, CFA...)**. Des partenaires peuvent être l'Education Nationale ou des intervenants extérieurs qualifiés de motards eux-mêmes (forces de l'ordre, association de motard comme la FFMC via leur commission Education Routière Jeunesse Deux Roues Motorisées : E.R.J.2 R.M.).

- **sensibilisation des futurs automobilistes pendant la formation initiale du permis B ou les automobilistes voulant récupérer des points à :**

-la prise en compte du motard dans la circulation,

-aux dangers particuliers tels que une visibilité moindre, une accélération plus importante, la possibilité de se faufiler de par le faible encombrement, aux situations à risques (carrefours en tourne à gauche ou autres...) et aux angles morts ou masqués. Des partenaires pourraient être les auto-écoles essentiellement.

-**organisation de stages d'audit de conduite pour les motards et adapter l'éco-conduite à la moto**. Les auto-écoles et les assureurs pourraient encore être des partenaires.

- **sensibilisation à la sécurité routière dans les motoclubs**, en rappelant les risques de la conduite en groupe, les distances de sécurité...

##### 2)- Action de communication.

#### **Orientation d'action :**

-**Des campagnes locales ciblées d'information-sensibilisation sur le risque deux roues motorisées à l'attention des motards et/ou automobilistes s'avèreraient nécessaires**. L'activité moto étant saisonnière, ces campagnes locales pourraient commencer dès le printemps et être répétées en été. Elles consisteraient à rappeler des règles de base et de bon sens sur le comportement, les situations à risque, l'entretien du véhicule, l'équipement...Les propos seraient illustrés par les chiffres de l'accidentologie moto (locale et nationale). En plus des médias locaux incontournables, les partenaires pourraient être des associations, des motocistes, des équipementiers moto (pour diffusion des messages), des clubs moto... Des rappels de ces campagnes pourraient se faire pendant des événements ponctuels relatifs à des rassemblements motards (salons et expositions moto, courses de côtes, montées impossibles, bourses motos,

shows mécaniques, journées de perfectionnement sur circuit...) avec le relais des associations organisatrices.

### 3)- Actions sur les équipements.

#### **Orientations d'actions :**

**-Il serait souhaitable de promouvoir l'achat et l'utilisation d'équipements de sécurité homologués tant pour le motard que pour la moto :** cette action de communication pourrait passer par une charte de bonne conduite entre équipementiers motos et Etat (à l'image de ce qui existe pour les discothèques). Elle insisterait sur la nécessité pour le motard d'être visible et détectable (éléments réfléchissants sur les vêtements) en plus d'être protégé (promouvoir les nouveaux équipements d'aspect « non motard » mais avec un fort degré de protection : exemple en est des jeans doublés kevlar ou d'autres matériaux comparativement à un jean traditionnel). L'action permettrait aussi de rappeler la nécessité d'avoir un véhicule entretenu (usure des pneus, pression, suspensions...) et homologué (clignotants « gouttes d'eau », plaques minéralogiques miniatures, rétroviseurs inadaptés...).

### 4)- Actions sur les infrastructures.

#### **Orientations d'actions :**

**Deux axes peuvent être envisagés :**

**-Inciter les gestionnaires (DIR Est, Conseil Général) à avoir un référent « motard ».**

**-Sensibiliser les collectivités territoriales (via notamment les CCSR) et notamment les communes à la problématique des obstacles fixes, à l'importance de la lisibilité-visibilité en intersection et plus généralement à la prise en compte du motard.**

### 5)- Actions pour une meilleure connaissance de l'enjeu.

#### **Orientations d'actions :**

**-Améliorer la connaissance des accidents moto localement :**

Mieux connaître les caractéristiques d'accidents de motos par lecture et analyse fine des PV, par un meilleur remplissage des données BAAC, en particulier certaines variables (localisation précise, type de véhicule au niveau mines (code CNIT), nature d'infraction précise, date des permis, type de trajet, CSP de l'usager, responsabilités supposées et correspondances avec la désignation du véhicule, facteurs liés aux usagers...).

Garantir l'exhaustivité, la qualité et la fiabilité des données.

Informatisation et obtention par l'ODSR des PV (étudier une procédure permettant de rendre le PV informatisé anonyme).

**-Mener une étude régionale sur les accidents deux roues motorisées.**

## B-LES CYCLOMOTEURS.

### 1)- Actions sur le comportement.

#### **Orientations d'actions :**

##### **-Proposer une formation initiale renforcée ou post-BSR.**

Une partie de la formation associerait les parents. Les partenaires de ces actions pourraient être des auto-écoles, l'Association Nationale pour la Promotion de l'Education Routière (A.N.P.E.R.) , l'Inspection Académique, des assureurs avec conventionnement par l'Etat, le CG 57 ou des communes importantes.

Une labellisation officielle pourrait être étudiée.

##### **-Sensibiliser à la sécurité routière en cyclo dans les milieux scolaires (collèges, CFA...). A**

partir de la troisième , avant l'obtention de l'ASSR2, en créant un véritable projet pédagogique impliquant des professeurs, des partenaires extérieurs, des assureurs, des auto-écoles et qui se traduirait tout au long de l'année par des apports théoriques et à la fin de l'année par une sorte de rallye de sécurité routière : mise en pratique des apports reçus et évaluations par rapport au maniement du véhicule et à la conduite en circulation, avec un prix à la clé. Des partenaires pourraient être l'Education Nationale, des intervenants extérieurs qualifiés, motards eux-mêmes (forces de l'ordre, association de motards comme la FFMC via leur commission Education Routière Jeunesse Deux Roues Motorisées : E.R.J.2 R.M.) et les parents d'élèves.

##### **-Sensibiliser les futurs automobilistes pendant la formation initiale du permis B ou les automobilistes voulant récupérer des points.**

### 2)- Actions de communication.

#### **Orientation d'action :**

**-Diffusion d'une plaquette d'information à tous les nouveaux détenteurs du BSR.** Cette plaquette ferait un point complet sur les risques en cyclo, les équipements fortement conseillés et leur utilité (notamment les gants, équipements peu cher mais capital en cas de chute), le risque de débridage, les règles de bonne conduite. Les partenaires pourraient être des associations telles la Prévention Routière, des motocistes, équipementiers...

### 3)-Actions sur les équipements.

#### **Orientation d'action :**

**-Promouvoir l'achat et l'utilisation d'équipements de sécurité homologués tant pour le cyclomotoriste que pour son véhicule.**

**I- COMPOSITION DU GROUPE « JEUNES ».**

Le groupe de travail « jeunes » est composé de :

- M. Alain HURARD, Inspection d' Académie 57, pilote de groupe
- M. Amar ARAB, Direction Départementale de l'Equipement (DDE)
- Mme Frédérique BRONES, Principale de l'Education Nationale
- M. Thierry HINTZY, CRAMAM
- Mme Gilda ISABEY, MGEN
- M. Jean-Claude KREMER, Ville de Metz
- M. Jean-Marie KRUMMENACKER, DDE
- M. Jean-Claude NOEL, CG 57
- M. Pierre NUNGE, MGEN
- Mme Anne-Marie RIO, DDE
- Mme Caroline SIMO-KAPTOUOM, DDE

## **II- ETUDES STATISTIQUES DE L'ENJEU « JEUNES ».**

La période de référence utilisée est 2002-2006.

Le nombre total d'accidents en Moselle est de 5 333, dont 372 accidents mortels (7%).

Victimes : 7 506, dont tués : 408 et blessés (hospitalisés et non hospitalisés) : 7 098.

**Constat 1 : les jeunes de 14 à 24 ans sont présents dans la moitié des accidents corporels recensés (2 686 accidents sur 5333 accidents)**

- Sur 212 tués 118 sont des jeunes

- sur 1002 blessés hospitalisés 653 sont des jeunes

**nette sur-représentation des jeunes dans l'accidentologie en Moselle comme au plan national**

**Constat 2 :** La principale cause d'accident reste la vitesse avec 530 accidents, contre 166 pour l'alcool.

**Constat 3 :** Les conducteurs inexpérimentés ont plus d'accidents que les autres mais les accidents les plus graves touchent les conducteurs avec déjà quelques années de permis (+de 2 ans).

**Constat 4 :** Seuls 22% des jeunes impliqués dans l'accident ne portaient pas leur équipement de sécurité (ceinture, casque...).

**Constat 5 :** les conducteurs de 15 à 25 ans représentent en 2007 44% des conducteurs non assurés impliqués dans un accident de la circulation

## **III- ORIENTATIONS D' ACTIONS ENVERS LES JEUNES.**

### **A- LES ACTIONS EN MILIEU SCOLAIRE.**

**Orientations d'actions :**

**- Mise en place une formation cohérente aux ASSR en collège.**

La passation de l'ASSR semble, aujourd'hui, relever plus d'une forme de bachotage que d'une réelle démarche formative.

Il convient d'initier un travail d'équipe d'établissement, pluridisciplinaire, afin de donner du sens à la notion de sécurité routière. La plupart des disciplines scolaires sont, en effet, des supports potentiels d'éducation à la sécurité routière :

- Il convient de traiter, par exemple, des facteurs de la vitesse ou des notions de résistance en mathématiques ou en physique.

- Les différents aspects de la santé et notamment les conduites addictives peuvent être traitées en sciences biologiques.

- Le traitement de l'information par le corps en mouvement est un des objectifs de l'Education Physique et Sportive.

- La formation du citoyen à travers le partage de l'espace routier peut être un objet d'apprentissage de l'éducation civique.



Le dénominateur commun de tous ces projets d'établissement doit être le développement du sens de la responsabilité des jeunes.

Ces projets peuvent être réalisés avec des partenaires extérieurs, spécialistes des questions relatives à la sécurité routière et porteurs de ressources documentaires.

Il est indispensable de prendre en compte les différents paramètres impliqués dans la réflexion sur la sécurité routière (vitesse, alcool, deux roues motorisées...).

Les intervenants extérieurs ne doivent pas se substituer aux enseignants mais agir de concert avec eux dans une collaboration partagée.

**- Nommer un référent « Sécurité Routière » dans chaque établissement scolaire et centre de formation d'apprentis**, dont le rôle serait de favoriser la communication des informations sur le sujet et la coordination des enseignants impliqués dans la formation des élèves à l'ASSR.

**- Développer la collaboration entre les établissements scolaires et les parents d'élèves pour une plus grande efficacité de l'éducation des jeunes.**

Un travail entre les parents d'élèves, les responsables d'établissements, les transporteurs et les collectivités sur la gestion des environnements des établissements scolaires peut être envisagé. Il faut développer le rôle des correspondants communaux de sécurité routière.

**Développer la communication vers les jeunes sur le thème de la sécurité routière.** Pour cela, il faudrait doter chaque élève de collège d'une adresse de courrier électronique, à l'instar de ce qui existe déjà au niveau des lycées. Les élèves pourraient être, ainsi, directement destinataires des informations relatives à la sécurité.

**Réaliser une éducation à la sécurité dans les transports scolaires** : exercice d'évacuation de bus au moins une fois par an dans les établissements scolaires (cela implique la participation des collectivités locales).

**-Proposer un projet d'Olympiades de la sécurité** doté de prix pour motiver les éventuels participants (public scolaire, associations...).

**Utiliser les simulateurs de conduite au sein des Etablissements Publics Locaux d'Enseignement (EPL)**

**-Des actions sont à développer au niveau de l'Université.**

#### B- PREPARATION AU PERMIS DE CONDUIRE ET AU BSR.

**-Il convient d'envisager une participation à la formation au permis de conduire de la part des missions locales dans le cadre de l'insertion des jeunes.**

**-Cette préparation au permis de conduire et au BSR passe par l'éducation des apprentis.**

Exemple de l'Alsace où certains apprentis bénéficient de la conduite accompagnée de la part de leur tuteur en entreprise.

La formation à la conduite se réalise dans le véhicule professionnel.

Ce projet implique la mise en place d'une formation préalable des tuteurs.

Un rapprochement avec la CCI est nécessaire.

**-Il faut aussi combler le vide entre la passation des ASSR et le BSR** : exemple sur Metz, proposition d'animations dans le cadre des « animations estivales ». Cela implique de recruter des professionnels pour animer les groupes et mettre en œuvre une piste d'essai.

**-Une prise en charge de formations à la sécurité routière de la part de l' ANPE ou des sociétés d'INTERIM est proposée.** Une charte est en cours de réalisation en Alsace.

## C- ACTIONS DIVERSES.

**-Initier la réflexion sur l'éducation à la sécurité routière dans le cadre des CLSPD.**

**Recenser régulièrement les actions départementales pour communication=>** lien entre les différents sites internet : préfecture- sécurité routière. Il faudrait développer un portail sécurité routière.

**Relancer le programme Label-Vie.**

**Proposer une aide pour résoudre les problèmes que rencontrent les petites communes dans la mise en place d'actions de sécurité routière à l'attention des jeunes.**

Le groupe suggère enfin que des **réunions régulières** soient organisées, en comité restreint, afin de suivre les actions proposées et d'en faire une évaluation.

## CONCLUSION :

Voici restitué ici le travail des différents groupes créés pour réfléchir et définir des orientations d'actions relatives aux quatre enjeux retenus que sont l'alcool, la vitesse, les deux-roues motorisés et les jeunes.

Il revient à présent à chaque pilote de groupe de prendre en charge les orientations d'actions proposées, en réunissant les groupes en tant que de besoin pour évaluer leur degré de réalisation et surtout les prendre en charge, si besoin jusqu'à 2012.

Si au cours de la période couverte par le DGO, l'analyse de l'accidentalité locale devait révéler des caractéristiques nouvelles non prises en compte, il appartiendra au responsable d'enjeu de réunir le comité de pilotage en vue de mettre en œuvre une éventuelle redéfinition des orientations d'actions.

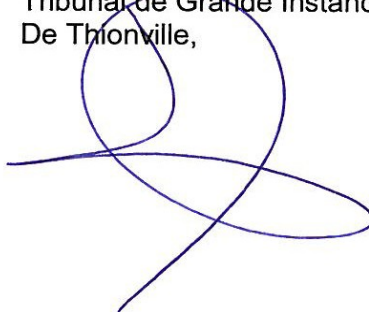
L'objectif ultime étant de faire vivre ce Document Général d' Orientations, qui sera mis en ligne sur le site Internet de la Préfecture de la Moselle.

Fait à Metz, le 2 mars 2009,

Le Procureur près le  
Tribunal de Grande Instance  
De Metz,

  
**Rémy HEITZ**  
Procureur de la République

Le Procureur près le  
Tribunal de Grande Instance  
De Thionville,



Le Procureur près le  
Tribunal de Grande Instance  
De Sarreguemines,



Le Président du Conseil Général



Le Préfet

