

PREFECTURE DE LA MOSELLE

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS
2013-2017



SOMMAIRE

Introduction

L'ENJEU « alcool et stupéfiants »

- I- COMPOSITION DU GROUPE « ALCOOL et STUPEFIANTS »
- II- STATISTIQUES DE L'ENJEU
- III- ORIENTATIONS DU GROUPE DE TRAVAIL

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

Le diagnostic 2007-2011

Le contexte global est à la baisse du nombre d'accidents corporels qui passent de 975 en 2007 à 531 en 2011 (-45%), du nombre de blessés qui passent au cours de la même période de 1290 à 706 (- 45%) et du nombre de tués avec 72 tués en 2007 et 53 en 2011(- 26%) .

A noter toutefois la dégradation de ce dernier indicateur en 2012 puisque nous relevons 60 tués pour 53 en 2011.

Une analyse plus fouillée révèle que sur cette période d'étude

Au cours de cette période on a relevé **3668 accidents** corporels dont **269 mortels** qui ont fait **291 tués et 4881 blessés**.

-35,9 % des accidents corporels ont eu lieu en agglomération pour 64,1% en agglomération

-65 % des accidents ont eu lieu de jour pour 35% de nuit

-5,9% des accidents ont eu lieu sur autoroutes, 52,6% sur routes départementales,6,8% sur route nationale et 32,4% sur voirie communale.

-dans l'écrasante majorité des cas les accidents corporels ont eu lieu en conditions normales (atmosphériques, luminosité et état e la route) .

-88% des accidents corporels impliquent un VL , 20,9% un piéton et 11,3% un motard dont le deux-roues dépasse 125 cm³.

-**les piétons âgés de plus de 65 ans** ont payé un lourd tribut à la route avec 56,5% des tués

-**les jeunes de 18 à 24 ans** représentent 41,2% des tués à deux roues de moins de 50cm³ et 24,6% des tués en VL

-la majorité des motards 2 roues supérieurs à 125cm³ tués ont de 25 à 59 ans c'est à dire 85%.

Ces constats consolident les enjeux définis par le comité de pilotage du DGO , les jeunes, les motards et les piétons âgés qui devront être une cible prioritaire sans pour autant faire l'objet d'un groupe de travail spécifique.

L'alcool devenu le premier facteur d'accidents corporels fait l'objet d'un groupe de réflexion

I- COMPOSITION DU GROUPE « Alcool Stupéfiants ».

Le groupe de travail est composé de :

- M. Patrick LANGINIER, Préfecture de la Moselle, pilote de groupe
- M. Serge BILLET, Vice procureur près le TGI de METZ,
- Mme Marianne RIVIERE, IDSR spécialiste des questions de santé,
- M Sylvain BARBARESCO, Directeur de la Prévention Routière de Moselle,
- Dr Olivier POUCKET ,Psychiatre CHS de JURY
- M. Hughes MOUCHARD, CSAPA Baudelaire
- Dr Pascal PANNETIER, Responsable du pole psychiatrique du CHR de Mercy.

La spécificité de l'alcool

28% des accidents mortels de la période d'étude comportaient de l'alcool, c'est à dire une proportion constante dans un contexte d'amélioration générale. On peut noter, cependant, une nette dégradation depuis le début de l'année 2012 à cet égard puisqu'on relève sur 56 accidents mortels dans l'année et 52 dépistages d'alcoolémie réalisés 23 résultats positifs pour un taux moyen d'alcool de 1,89 g par litre de sang c'est à dire 44% .

Comme au niveau national, l'alcool demeure le premier facteur d'accidents mortels; le niveau de 30% d'accidents reste stable depuis une dizaine d'années dans un contexte général de baisse.

La Moselle se caractérise par ailleurs par une plus forte proportion de salariés non-cadres parmi les usagers responsables d'accidents corporels en état d'alcoolémie. Ainsi, de 2007 à 2011, représentent-ils 32,5% des usagers responsables avec alcool quand au niveau national on n'en recense que 24,8%.

Le contexte actuel de crise économique aiguë, notamment dans le bassin sidérurgique, semble rejaillir sur le comportement des conducteurs comme en témoigne la nette dégradation qui vient d'être évoquée.

Le climat déprimé actuel semble corroboré par les services de prise en charge médico-psychologique et d'urgence. Ce climat favorise le développement des addictions qui conduisent, au-delà de la détérioration du bilan de sécurité routière, à un problème grave de santé publique.

Le groupe de travail a recherché, dans plusieurs directions, des pistes afin d'améliorer cet état de fait.

- L'intervention judiciaire:

Le Procureur de la République près le tribunal de grande instance de Metz a mis en place des procédures destinées à traiter rapidement et efficacement les délits routiers commis sous l'effet de l'alcool, en alliant sanction et prévention.

- Pour les cas les moins graves, une ordonnance pénale délictuelle est notifiée dans une salle d'audience du Tribunal par un délégué du Procureur. Elle concerne notamment les primo-délinquants présentant un taux d'alcoolémie limitée (0,40-0,60mg/l), voire des cas de conduite sous l'emprise de stupéfiants. Elle est généralement précédée d'un stage dit "de sensibilisation à la sécurité routière" d'une durée d'une journée, animé par la Prévention Routière, et ce aux frais du contrevenant. Dans tous les cas, le Délégué du Procureur fait précéder l'entretien individuel avec chaque contrevenant et le prononcé de la sanction, d'une séance d'information générale, avec projection d'un film sur la sécurité au volant.

Le retrait automatique de 6 points et la suspension du permis de conduire assortie d'une amende, s'accompagnent donc d'un recours massif aux stages de sensibilisation à la sécurité routière. Cette procédure, qui allie répression et éducation, vise à une meilleure prise en compte des risques de l'alcool au volant et de ses conséquences sur la possession du permis de conduire, trop souvent considéré comme un élément indispensable à l'exercice d'une activité professionnelle.

- Par ordre de gravité croissante, les procédures de comparution devant le Tribunal Correctionnel sur reconnaissance préalable de culpabilité (CRPC) ou de convocation par officier de police judiciaire (COPJ) devant le Tribunal Correctionnel, sont aussi utilisées. Comme dans le cas de l'ordonnance pénale, les audiences correctionnelles spécifiques à l'alcool sont précédées d'un stage et/ou de la projection d'un film relatif à la sécurité routière

Pour les situations plus graves, récidive ou situations de mise en danger de la sécurité d'autrui, le déferrement immédiat du contrevenant au Parquet est privilégié. Il est suivi:

- Soit d'une convocation par procès-verbal avec placement sous contrôle judiciaire, assorti d'une interdiction immédiate de conduire et/ou d'une saisie judiciaire de véhicule, en attente du jugement.
Cette procédure permet de prescrire des soins et une analyse de la consommation d'alcool et d'interdire la conduite de tout véhicule dans le cadre du contrôle judiciaire jusqu'à comparution devant le Tribunal Correctionnel.
peut conduire à un mandat de dépôt et /ou à la confiscation du véhicule. Dans tous les cas les peines prononcées dans ce cadre sont exécutées immédiatement.

- En l'attente de nouvelles informations, les modalités d'intervention des juges d'application des peines seront développées ultérieurement.

Cependant, dans certains cas, la persistance de comportements dangereux - multirécidivistes ou autres - démontre que les sanctions répressives et/ou à visée éducative ont leurs limites. Le groupe se propose donc d'étudier les partenariats qui pourraient être établis, avec succès, entre les organismes concernés par la sécurité routière, voire avec des intervenants extérieurs.

L'approche psychothérapique

Des contacts fructueux ont pu être noués avec le chef du pôle psychiatrique du CHR de Mercy et du CHS de Jury.

Il ressort de la discussion avec ce responsable que le constat est partagé « l'avenir est aux addictions » tous les indicateurs vont dans ce sens telle que l'addiction liée à la performance (dopage) ou celle liée au besoin de sécurité (anxiolytiques) etc..

Il s'agit avant tout d'un problème de santé publique débordant sur la sécurité routière. Les sujets sains qui s'adonnent aux différents produits stimulants finissent par devenir dépendants et l'alcool rentre dans cette catégorie susceptible de relever de la psychiatrie.

Santé publique et sécurité routière sont donc intimement liées.

Le responsable du pôle psychiatrique est favorable à la mise en place d'un partenariat entre le réseau psychiatrique, l'autorité judiciaire et les acteurs de la sécurité routière.

Il est confiant dans la possibilité d'obtenir des résultats en la matière puisque le type de prise en charge envisagée est d'ores et déjà testée pour les toxicomanes.

Le public ciblé sont les conducteurs alcoolisés, jeunes et récidivistes voire multirécidivistes

Un premier angle d'attaque pourrait être la menace d'inscription au volet b2 du casier judiciaire qui est susceptible de ruiner l'avenir du contrevenant.

Cette mesure reste indépendante d'une prise en charge psychiatrique aiguë qui reste une décision strictement médicale.

La répression seule est vouée à l'échec et doit être accompagnée de mesures spécifiques et propositions de soins car il est clair que l'adhésion de l'intéressé est indispensable. Il s'agit d'un contrat.

Les propositions de soins doivent être établies par des équipes pluridisciplinaires justice, secteur psychiatrique, ARS et acteurs de la sécurité routière et comporter un suivi formalisé.

Des contacts ont été noués avec le CSAPA de Moselle, le CHR Mercy-Thionville et le CHS de Jury.

La proposition peut inclure une hospitalisation de jour accompagnée d'une mutualisation de moyens.

Les modalités pratiques de cette prise en charge psychiatrique spécifique feront l'objet d'un suivi et d'une évaluation.

Il paraît enfin utile de préciser que parmi les mesures alternatives à mobiliser, le brancardage en milieu hospitalier de victimes de la route doit prendre une bonne place.

Une première proposition serait l'obligation faite par le juge de l'application des peines (jap) d'intégrer des groupes de parole menées par le SPIP avec un psychologue à l'instar des expériences menées en matière de violences conjugales.

Le représentant du procureur établit le lien entre le juge d'application des peines et le secteur psychologique.

Le public cible est constitué des multirécidivistes qu'il faut considérer comme des malades chroniques nécessitant une prise en charge médicale adaptée (altération neurologique forte liée à la consommation d'alcool)

De nouvelles molécules très prometteuses permettent d'envisager des résultats positifs en s'appuyant sur des médecins spécialisés.

Le groupe de travail préconise que le SPIP soit chargé de déterminer les individus les plus préoccupants pour apporter ensuite une réponse adaptée à chaque cas.

La pluridisciplinarité est nécessaire, ainsi le médecin psychologue sera en rapport avec le juge d'application des peines pour élaborer une solution individualisée.

Une rencontre de tous les intervenants (jap,parquet, csapa et membres du groupe de travail DGO) est programmée à court terme.

Un groupe de suivi sera ensuite constitué.

L'ENJEU JEUNES

Le groupe de travail « jeunes » est composé de :

- M. Ivan ROUSSIGNÉ, Préfecture de la Moselle, pilote de groupe
- M. Thierry FIOLETTI, Préfecture de la Moselle,
- Mme Stéphanie SCHUTZ, Police nationale – CDSF,
- Adjudant-chef Jean-Marie CHASSARD, Gendarmerie nationale, BPDJ,
- Adjudant Carol SASSELLA, Gendarmerie nationale, BPDJ,
- M. Thierry TRESSE, Inspecteur du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière,
- M. Alain HURARD, Education nationale, DSDEN,
- Mme Béatrice ARRIAT, Conseil Général de la Moselle,
- Mme Delphine PIERON, Conseil Général de la Moselle,
- M. Roger FEITH, Intervenant Départemental de Sécurité Routière,

- M. Jacky LAIR, Intervenant Départemental de Sécurité Routière,
- M. Yann MANEYROL, directeur Centaure Grand Est,
- M. Sylvain BARBARESCO, Directeur Prévention routière,
- M. Thierry MARING, Président Association Alert57,
- Mme Stéphanie MARING, Directrice Association Alert57,
- Mme Gilda ISABEY, Présidente Prévention MAIF
- M. Patrick RIPPLINGER, CARSAT Alsace-Moselle,

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

La période de référence utilisée est 2007-2011.

Le nombre total d'accidents en Moselle est de 3.668, qui ont fait 291 tués et 4.881 blessés dont 1.969 hospitalisés.

Constat 1 : les jeunes de 14 à 24 ans sont impliqués dans la moitié des accidents corporels recensés (1.868 accidents sur 3.675 accidents)

-sur 291 tués, 72 sont des jeunes de 14 à 24 ans, soit 25%,

-sur 1.969 blessés hospitalisés, 646 sont des jeunes de 14 à 24 ans, soit 33%.

Il est toujours constaté une nette sur-représentation des jeunes dans l'accidentologie en Moselle comme au plan national.

Constat 2 : Les 18-24 ans sont particulièrement impliqués chez les tués en VL (40) et cyclomoteurs (7) ainsi que parmi les blessés en VL (666) et motocyclettes >= 50cm³ (128) et scooters (168).

Constat 3 : Les conducteurs inexpérimentés ont plus d'accidents que les autres. Dans une étude réalisée en Moselle sur la période de référence sur l'accidentalité selon l'ancienneté dans le permis, il est constaté il faut 6 années d'ancienneté pour diviser le nombre d'accidents et de victimes par 3.

Constat 4 : Sur les 2.332 accidents où les conducteurs de VL sont responsables, les 18-20 ans représentent 13% (304/2.332) des conducteurs impliqués, 10% dans les accidents mortels (18/175) et 13,5% pour les accidents graves et non mortels. Les 21-24 ans sont présents à 20% (465/2.332) dans les accidents, dont 18% (31/175) des accidents mortels et 19% (183/978) des accidents graves et non mortels.

Constat 5 : Parmi les 428 accidents impliquant des conducteurs et/ou piétons alcoolisés, la tranche des 18-24 ans est la plus importante avec 7 piétons impliqués, 13 cyclomotoristes, 7 motocyclistes et 91 conducteurs de VL.

Constat 6 : Les 14-17 ans sont majoritairement représentés parmi les blessés en cyclomoteur (287) et sont en seconde position pour les tués (6) pour cette catégorie d'usagers.

Constat 7 : Les 6-13 ans sont fortement représentés parmi les blessés piétons avec 134 blessés.

Constat 8 : Les accidents impliquant les 18-24 ans sont répartis sur toute la Moselle mais sont nettement plus comptabilisés sur le sillon mosellan et ses grandes agglomérations ainsi que sur le secteur de Forbach.

Constat 9 : Sur 2011 et 2012, sur les 106 Auteurs Présumés d'Accidents Mortels, les 18-24 ans sont représentés à hauteur de 23% (24/106) alors qu'ils ne représentent que 9% de la population mosellane.

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.

- Poursuivre les actions information / formation auprès des jeunes (primaire, collège, lycée, université) en collaboration avec les établissements scolaires, les centres de loisirs ou le ministère de la Justice (primo-délinquants). Le public lycéen devra être particulièrement recherché.

- Confronter les jeunes usagers à l'expérience des victimes par la diffusion de vidéos ou le témoignage physique de responsable ou victime d'accident.

- 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).

B- LES ACTIONS HORS MILIEU SCOLAIRE.

-Dans le cadre de la charte Label nuit, poursuivre les actions de sensibilisation sur les dangers de l'alcool et des drogues dans les lieux festifs. Poursuivre également l'information des personnels des établissements de nuit sur ces dangers.

- Inciter et promouvoir à l'engagement sur des projets de sécurité routière grâce au programme Label-Vie.

- En partenariat avec le ministère de la Défense, sensibiliser les jeunes au risque routier lors des Journées de Défense Citoyenneté.

C- ACTIONS DIVERSES.

- Elaborer un document recensant les différents organismes intervenant en sécurité routière sur le département de la Moselle. Ce document est destiné aux organisateurs d'actions dans les établissements ainsi qu'aux Correspondants Communaux de Sécurité Routière pour le montage d'actions.

- 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.

L'ENJEU DEUX-ROUES MOTORISEES

1) composition du groupe

le groupe est composé de :

- David ROGER, préfecture, référent moto, animateur du groupe
- Didier WATRIN , DDT de la Moselle
- Alain ROESCH, EDSR
- Alexandra WOLLMANN IDSR
- Jean-Claude KREMER, VILLE DE METZ
- Thierry TRESSE , lpcsr
- Mario CAMIOLO , moto-école, président de l'ANPER
- Christian GAUDIOSO , moniteur de moto-école
- Claude GOEPP , DDSP/FMU
- Fabien BACHER Gendarmerie
- Philippe BOIN , FFMC

analyse des accidents concernant les cyclos(<50cm3) de 2007 à 2011

En Moselle entre 2007 et 2011 on recense 551 (15%), 19 tués (6,5%) et 13,3% des blessés. Ces chiffres font ressortir une certaine stabilité par rapport à la période antérieure de 2002 à 2006 et même une tendance à la baisse en matière d'accidents et de blessés suivant ainsi la tendance générale.

Dans les 24 départements comparables dits multipolaires les tués représentent 7% des tués et 17,4% des accidents situant la Moselle à un bon niveau.

Les propositions

Interventions en collèges (classes de 4^e et 3^e) avec apports théoriques et pratiques

- préalable repérage préalable des besoins des collèges à réaliser en lien avec l'éducation nationale (désignation d'un référent par établissement)
- intervenants :IDSR spécialisés 2RM , IPCR, Moto-Ecole éventuellement FFMC , EDSR
- cible : jeunes désireux d'obtenir le BSR
- coût :restreint, location nécessaire des cyclos pour pratique (moto-école ou association spécifique)
- lieu : dans l'établissement si place suffisante, sinon piste de moto-écoles ou centre d'examen tel que Pouilly pour la région messine.

Formation post BSR

- intervenants : moto-écoles
- cible : jeunes cyclomotoristes
- coût : variable selon devis auto-école et participation PDASR
- lieu : structure de la moto-école
- modalités de mise en œuvre restent à définir.

Sensibilisation à la sécurité routière des 2RM en auto ou moto-écoles

- Intervenants : auto et moto écoles volontaires, IDSR spécialisés et IPCSR
- cible : tout public suivant une formation au permis de conduire afin de viser les futurs conducteurs de 2RM mais également les autres conducteurs.
- coût : moyen humains des auto-écoles.
- lieu : structure de l'auto-école.

Communication sur la sécurité routière des2RM aux nouveaux titulaires du BSR

Intervenants : moto-écoles

Objectif : diffusion d'informations générales

Commentaire : trouver un support de communication pertinent pour les nouveaux cyclomotoristes. Un partenariat avec des concessionnaires 2RM pourrait être recherché, pour inciter au port d'équipements de sécurité par exemple.

Analyse des accidents avec motos (+ de 50cm3) de 2007 à 2011

526 accidents c'est à dire 14,3% de l'ensemble, 48 tués soit 16,4% du total . Pour les départements du même type (multipolaires) ces mêmes chiffres sont respectivement de 15,1% et 17,3% situant le département légèrement en dessous de la moyenne. Il paraît important de rappeler qu'au niveau national ces deux données sont plus élevées avec 22,8 % des accidents et 19,9% des tués

les propositions

Journée dite de remise en selle

Partenaires intervenants : EDSR, moto-école, IPCSR

Cible : motard ayant moins de 5 ans d'expérience

Coût : restreint

Lieu : centre d'examen du permis de conduire de Pouilly

Commentaire : à développer plusieurs sessions

Formation post-permis

Partenaire intervenant : auto-école Mario

Cible : motards à faible expérience

Coût : la participation du PDASR pour alléger la charge du participant est envisagée

Lieu : structure de l'auto école

Sensibilisation SR du 2RM en moto-école

- Intervenants : auto et moto écoles volontaires, IDSR spécialisés et IPCSR

cible : tout public suivant une formation au permis de conduire afin de viser les futurs conducteurs de 2RM mais également les autres conducteurs.

- coût : moyen humains des auto-écoles.

- lieu : structure de l'auto-école.

Communication sur la sécurité routière des 2RM aux nouveaux titulaires du permis moto

Intervenants : moto-écoles

Objectif : diffusion d'informations générales

Commentaire : trouver un support de communication pertinent pour les nouveaux cyclomotoristes.

Un partenariat avec des concessionnaires 2RM pourrait être recherché, pour inciter au port d'équipements de sécurité par exemple.