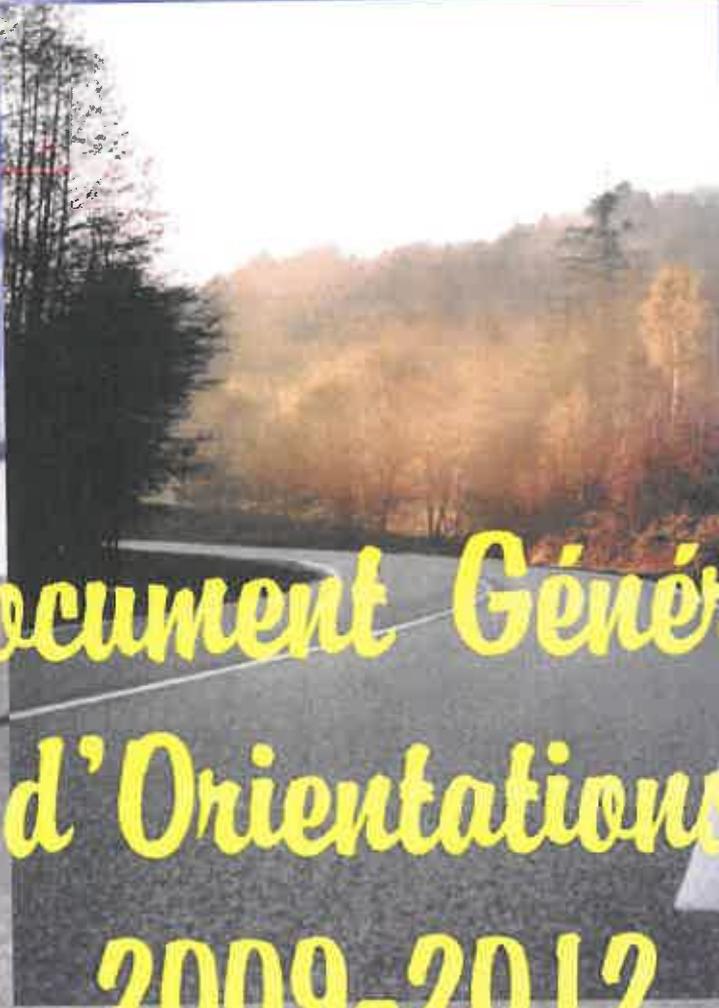
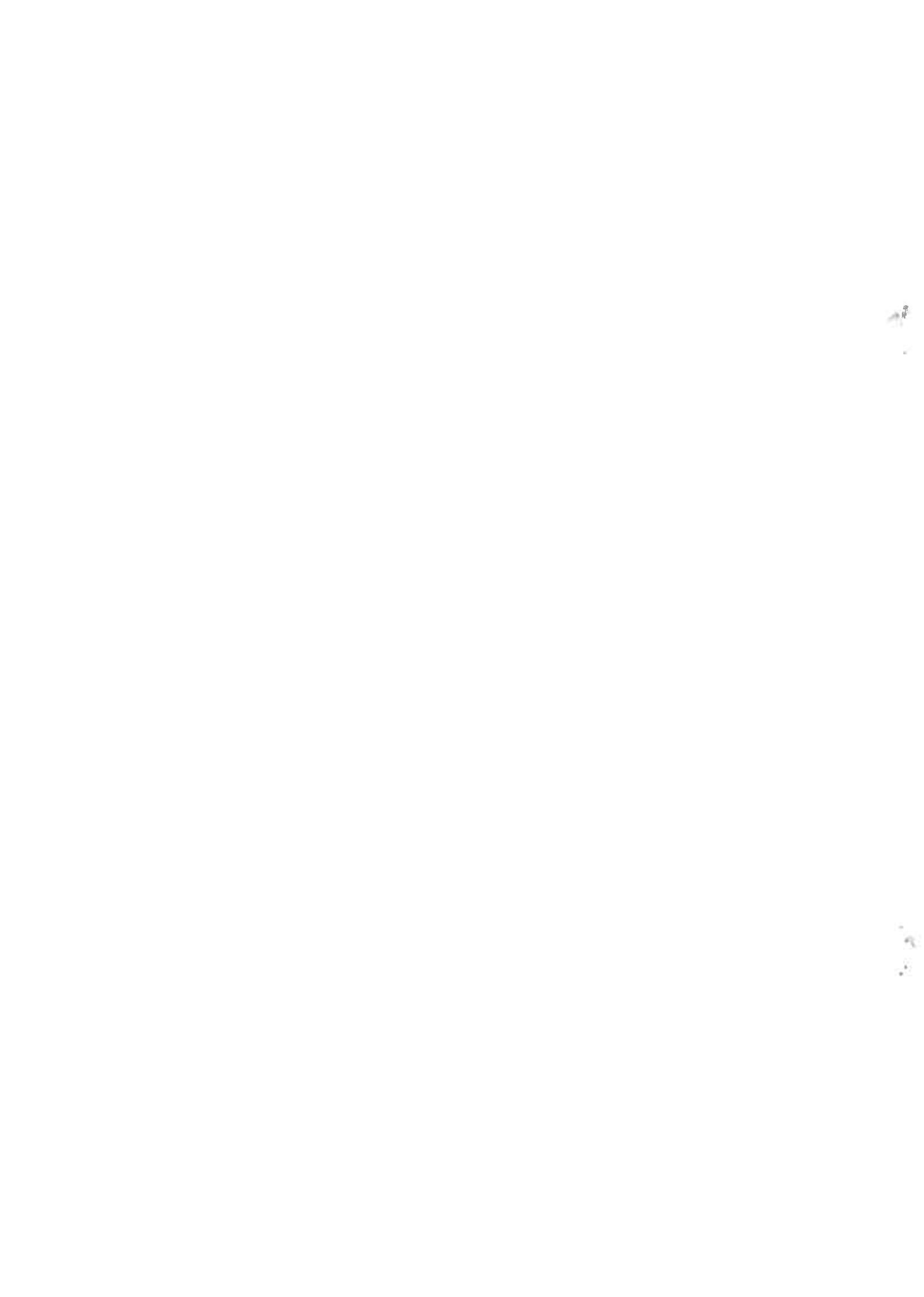


SECURITE ROUTIERE



Document Général d'Orientations 2009-2012

SECURITE ROUTIERE
TOUS RESPONSABLES



Sommaire

Préface	Page 3
1 Présentation du DGO	Page 3
2 Démarche d'élaboration du DGO	Page 5
3 L'accidentalité générale du département	Page 11
4 Les enjeux	Page 17
5 Les orientations d'actions	Page 25
6 Suivi et évaluation du DGO	Page 31
Remerciements	Page 32
Annexes	Page 35

Préface

Le Président de la République a fixé l'objectif de réduire à moins de 3000 le nombre de victimes de la route, en 2012.

Depuis 2006, l'alcool est devenu la première cause d'accident mortel, la vitesse restant impliquée dans plus de 20% des accidents mortels. Les jeunes et les motocyclistes sont et restent les publics les plus impliqués dans les accidents de la route.

Dans ce contexte, le département des Vosges, comme tous les départements, a élaboré son Document Général d'Orientations (DGO) pour les années 2009 à 2012, lequel, à partir d'une étude sur les enjeux, a identifié les orientations d'actions à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte de l'objectif fixé.

L'élaboration de ce DGO a reposé sur une démarche partenariale associant les services de l'Etat, les collectivités territoriales et les assureurs du risque professionnel (CRAM et CMSA).

Cette démarche a permis de partager le bilan de l'accidentalité et de construire ensemble, les orientations de la politique de sécurité routière à mener à l'horizon 2012.

L'Etat et ses partenaires ont ainsi manifesté leur volonté commune d'inscrire dans la durée, le recul de l'insécurité routière, en poursuivant et en développant une politique partenariale déterminée.

Le Préfet,

Dominique SORAIN

1 - Présentation du DGO

Compte tenu des publics les plus impliqués et des principaux facteurs d'accidents, l'objectif fixé par le Président de la République de réduire à moins de 3000 le nombre de victimes de la route, en 2012, se décline de la façon suivante :

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

Dans le département des Vosges, l'étude d'enjeux réalisée par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière a montré la gravité de la situation. En ce qui concerne les jeunes, les deux-roues motorisés et l'alcool, il apparaît que les données locales sont supérieures aux moyennes nationales.

En effet, pour la période 2005-2007, on enregistre, dans le département, 9,8 victimes graves pour 100 habitants jeunes alors que la moyenne est de 5,2 au niveau national. Par ailleurs, 31,1 % de tous les accidents impliquent un deux-roues motorisés, alors que la moyenne nationale est de 20,3 %. Enfin, le taux d'accident avec un conducteur positif est d'environ 14 %, alors que la moyenne nationale est de 10 %.

En outre, le département doit faire face à un enjeu particulier, les obstacles latéraux. En effet, les pourcentages d'accidents contre des arbres (14,3%), bâtiments, murs, piles de pont (13,8%), fossés, talus et parois rocheuses (22,7%) sont supérieurs aux pourcentages nationaux (respectivement 11,9%, 9,7%, 15,4%)

Il existe, enfin, potentiellement, un sixième enjeu, concernant les poids lourds, qui sera approfondi au cours de l'année 2009, dans le cadre d'une étude à conduire par le CETE de l'Est au niveau interrégional (Lorraine et Alsace). En effet, la proportion d'accidents impliquant un poids lourd (7,1%) est supérieure à la moyenne nationale (5,2%). C'est, en fait, toute la zone Nord-Est qui se situe à ce niveau.

Dans ce contexte, le DGO doit permettre à l'Etat, au Conseil Général, aux principales communes et aux assureurs du risque professionnel, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en oeuvre, ensemble ou de façon individuelle au cours des quatre prochaines années, pour faire reculer l'insécurité routière. Le DGO doit également permettre de fédérer, autour des orientations d'actions arrêtées, l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

Ils seront associés à la mise en oeuvre de ces orientations d'actions, dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière, ainsi qu'à l'évaluation et au suivi de ces plans.

Le DGO constitue ainsi l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

2 - Démarche d'élaboration du DGO

Information préalable

La démarche partenariale d'élaboration du DGO a été initiée, dès le 6 juin 2008, par une lettre d'information de M le Directeur de Cabinet, Chef de projet sécurité routière, aux membres du Pôle de compétence (Sous-Préfets de Neufchâteau et Saint-Dié-des-Vosges, Procureurs de la République, DDASS, DDTEFP, DDJS, IA, DDE, forces de l'ordre, Conseil Général, Association des maires), aux maires des principales communes (Epinal, Charmes, Gérardmer, Mirecourt, Neufchâteau, Rambervillers, Remiremont, Saint-Dié-des-Vosges, Vittel) et aux assureurs du risque professionnel (CRAM du Nord-Est et Mutualité Sociale Agricole de Lorraine).

Installation du Comité de pilotage

Le Comité de pilotage a été installé le 18 septembre 2008, sous la présidence de Mme la Directrice de Cabinet.

Au cours de cette réunion, le Comité a validé le calendrier de travail, en particulier les deux étapes décisionnelles de validation des enjeux et des orientations d'action.

Lors de cette réunion, le bilan du DGO 2004-2008 a été présenté (cf annexe n°2-1). Le précédent DGO a notamment permis de développer le partenariat avec les collectivités territoriales et de mettre en place de nouveaux outils pédagogiques au service des plus jeunes. Cependant, il a souffert de deux points faibles principaux ; d'une part, l'absence d'indicateurs et, d'autre part, un déficit de communication.

Etude des enjeux par le groupe technique

Le groupe technique s'est réuni à deux reprises, les 25 septembre et 9 octobre 2008 afin de conduire l'étude des enjeux, à partir de la déclinaison locale des quatre enjeux nationaux, les jeunes, les deux-roues motorisés, l'alcool et les substances addictives, la vitesse.

Composé de techniciens délégués par les membres du Comité de pilotage, le groupe technique s'est réuni une première fois le 25 septembre 2008, afin de partager les éléments de connaissance concernant l'accidentalité du département, notamment l'étude réalisée par l'Observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR).

Le groupe technique s'est à nouveau réuni le 9 octobre 2008, afin de finaliser l'étude des enjeux. Les quatre enjeux nationaux, jeunes, deux-roues motorisés, alcool et vitesse, ont été retenus, ceux-ci étant tout à fait caractérisés dans le département. Un cinquième enjeu a été retenu, en raison de son influence sur la gravité des accidents ; il s'agit des obstacles latéraux.

Validation des enjeux

Ces cinq enjeux ont été présentés au Comité de pilotage, le 23 octobre 2008. Le Comité a validé le choix de ces cinq enjeux.

Dans le département des Vosges, 9,8 victimes graves pour 100 habitants sont des jeunes, alors que la moyenne nationale est de 5,2.

20,62% des tous les accidents mortels impliquent un deux-roues motorisé, alors que la moyenne nationale est de 17,9%.

Le taux d'accident avec un conducteur positif est d'environ 14 %, alors que la moyenne nationale est de 10 %.

Une étude menée par l'Escadron Départemental de Sécurité Routière sur 387 accidents, dont 64 mortels, entre le 1^{er} janvier 2007 et le 30 septembre 2008, a montré que la vitesse est la cause principale de 54% des accidents et de 58% des accidents mortels.

Enfin, le pourcentage d'accidents contre des arbres (14,3%), bâtiments, murs, piles de pont (13,8%), fossés, talus et parois rocheuses (22,7%) est supérieur au pourcentage national (respectivement 11,9%, 9,7% et 15,4%).

Par ailleurs, et au vu des analyses effectuées, il a été également convenu de retenir en 2009, à l'échelon de la région lorraine, l'enjeu poids lourds. Madame la Directrice de Cabinet a demandé que cet enjeu, justifié notamment par la réouverture du tunnel routier de Sainte-Marie-aux-Mines (Tunnel Maurice Lemaire), soit également partagé avec la région Alsace. Elle a indiqué à cet égard que les deux Directions Régionales de l'Équipement, Alsace et Lorraine, travaillent déjà de concert sur la problématique de la circulation des poids lourds dans les cols vosgiens.

Enfin, le Comité de pilotage a défini la composition de chacun des groupes de travail chargés de l'approfondissement des enjeux et de l'élaboration d'orientations d'actions (cf annexe n° 2-2).

Étude des orientations d'actions par les groupes de travail

Les membres des différents groupes de travail précités se sont réunis le 12 novembre 2008 afin de partager la connaissance des enjeux, de définir la méthode et les outils de travail, de fixer les dates de réunion pour chaque groupe. À partir de cette première réunion, les membres des groupes de travail se sont investis individuellement et collectivement dans la compréhension des enjeux.

Individuellement, les représentants des forces de l'ordre et de l'administration ont exploité les échantillons représentatifs de procès verbaux d'accidents corporels sélectionnés par l'ODSR. Les autres membres ont pris connaissance de divers documents, notamment le « livre blanc jeunes et sécurité routière » et différents travaux édités par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité, l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière des Vosges.

Collectivement, les membres des différents groupes de travail ont mis en commun leurs connaissances afin d'élaborer un diagnostic et d'en déduire des gisements de progrès et des orientations d'action. Chacun des groupes s'est réuni à deux reprises, entre le 24 novembre et le 17 décembre 2008. La première réunion a permis de poser les bases du diagnostic et des orientations d'actions. La phase intermédiaire a consisté à structurer et synthétiser ces travaux. La deuxième réunion a permis de valider, après corrections, les travaux et conclusions du groupe.

Validation des orientations d'actions

Ces conclusions, diagnostics et propositions d'orientations ont été présentés, le 15 janvier 2009, au Comité de pilotage, qui a validé les orientations d'actions proposées pour chacun des enjeux « jeunes », « deux-roues motorisés », « alcool », « vitesse » et « obstacles latéraux » (cf annexe n°2-3).

Le Comité a souhaité, par ailleurs, qu'un nouveau groupe de travail spécifique soit mis en place, pour élaborer des indicateurs pertinents et réalistes, adaptés à chaque orientation d'actions.

Composé de représentants des forces de l'ordre, de l'Association des maires, du Conseil général, de la déléguée à l'éducation routière, du coordinateur et du responsable de l'Observatoire départemental, ce groupe s'est réuni le 28 janvier 2009.

Deux catégories d'indicateurs ont été définies, d'une part, des indicateurs de suivi permettant de constituer un tableau de bord et, d'autre part, pour l'évaluation du DGO, des indicateurs stratégiques permettant de piloter la politique de sécurité routière au regard des enjeux du département.

3 - L'accidentalité générale du département

L'analyse de l'accidentalité concerne les années 2003 à 2007, les données de l'année 2008 n'étant pas encore consolidées lors de l'élaboration de ce document. Cette analyse sera donc actualisée dès réception des résultats définitifs de l'année 2008 et présenté au Comité de pilotage, lors de la réunion bilan qui sera organisée en fin d'année 2009.

31 - Présentation du département

La superficie du département est de 5 874 km². La population est de 383 000 habitants.

Le parc de voitures de tourisme est de 199 222, soit 0,52 voiture par habitant, égal à la moyenne nationale.

Le réseau routier des Vosges au 01.01.2007 se décompose de la manière suivante:

Autoroutes concédées: (SAPRR) : 55 km avec un débit de 16 7934 véh/jour,
Routes nationales : 142 km dont 95 km de 2x2 voies avec un débit moyen de 12 172 véh/jour,
Routes départementales: 3 239 km avec un débit moyen de 1 894 véh/jour.

La voirie départementale se répartit en 3 catégories.

Catégorie 1	304 km
Catégorie 2	410 km
Catégorie 3.1	1 647 km
Catégorie 3.2	877 km

La répartition du réseau routier est la suivante:

	Autoroute	RN	RD	VC
Linéaire en km	55	142	3 239	7 094
en % dans les Vosges	0,5 %	1,5%	31 %	67 %

Données pour 10.000 habitants

	Vosges		France	
	Nombre de km	Parcours (1)	Nombre de km	Parcours (1)
Autoroutes	1,4	8,9	1,8	21,8
RN	7	31	4	19,3
RD	81	56	61	35,9
Total(2)	89,4	95,856	66,8	76,9

(1) en millions de véhicules x kilomètres par an

(2) hors réseau local

Le trafic annuel sur RN et RD est sensiblement supérieur dans les Vosges au trafic enregistré sur ces catégories de voies dans l'ensemble de la France.

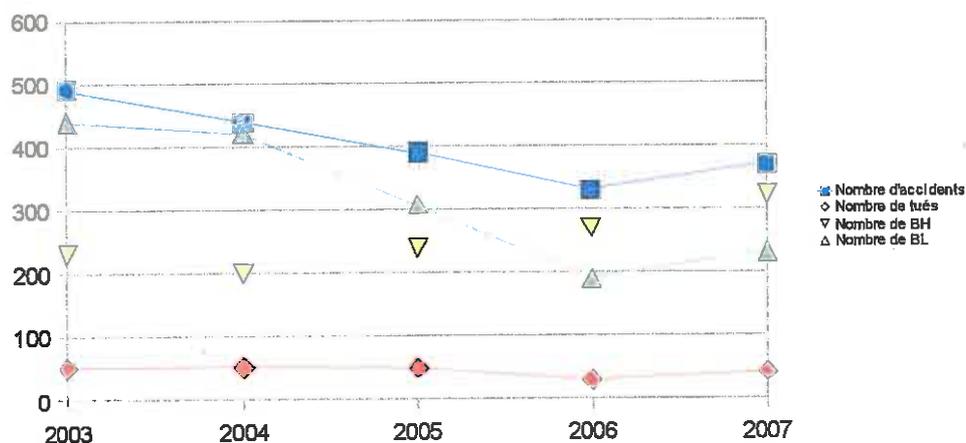
32 - Caractéristiques générales de l'accidentologie

32.1 Bilan général

	Nombre d'accidents		Nombre de tués		Nombre de Blessés hospitalisés		Nombre de Blessés Légers	
	Vosges.	France	Vosges	France	Vosges	France	Vosges	France
2003	492	90 220	52	5 731	232	19 207	441	96 722
2004	440	85 390	51	5 593	201	17 435	423	91 292
2005	392	84 525	49	5 318	240	39 811	308	68 265
2006	331	80 309	30	4 709	272	40 662	191	61 463
2007	372	81 272	43	4 620	323	38 615	233	64 586
Ensemble	2 027	421 716	225	25 971	1 268	155 730	1 596	382 328

Depuis 2005, le nombre annuel d'accidents corporels dans les Vosges est passé sous la barre des 400 et le nombre de tués sous la barre des 50.

Nota : l'augmentation du nombre de BH peut s'expliquer par le changement de définition en 2005¹.



L'accidentalité dans les Vosges, c'est en moyenne chaque semaine :

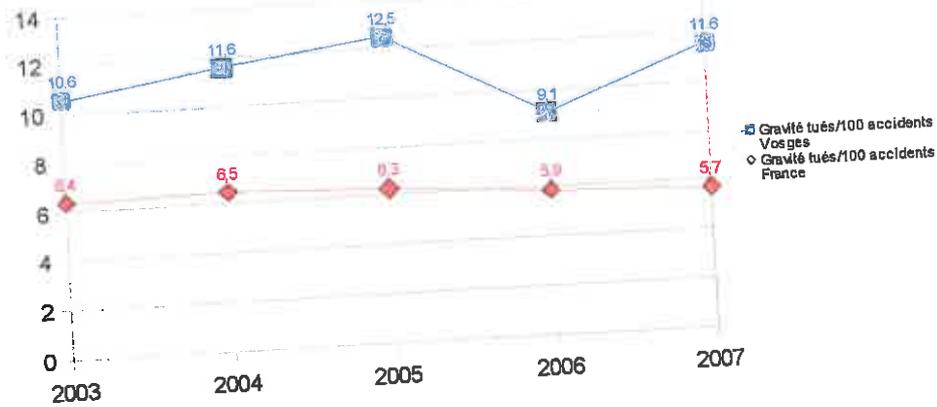
8 accidents corporels
1 tué
5 blessés hospitalisés
6 blessés légers

322 Gravité des accidents

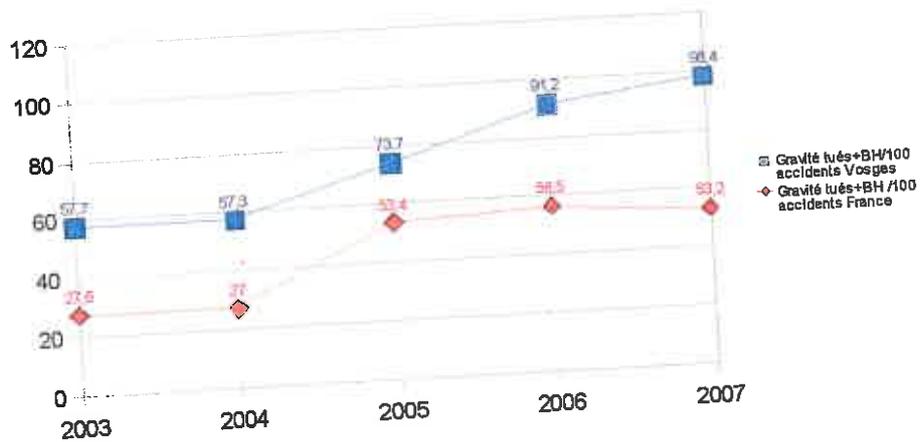
1 Blessé hospitalisé (depuis 2005) : personne hospitalisée plus de 24h
 Blessé grave (avant 2005) : personne hospitalisée plus de 6j

Concernant la gravité des accidents, l'évolution se mesure suivant deux modèles:

- La gravité mesurée par le nombre de tués pour 100 accidents (modèle DSCR):



- La gravité mesurée par le nombre de tués et de blessés hospitalisés pour 100 accidents:



Dans les deux cas, la gravité dans les Vosges est systématiquement supérieure à la gravité moyenne des accidents en France.

323 Localisation des accidents par communes

Le tableau joint en annexe n°2-3 récapitule le nombre d'accidents par communes et par type de réseaux sur le territoire des communes de plus de 5 000 habitants ou avoisinants. Le nombre d'accidents a augmenté sur le territoire des communes de Saint-Dié-des-Vosges, Gérardmer, La Bresse, Charmes et Le Val d'Ajol par rapport à la période 1997-2001, alors que l'accidentalité générale a baissé dans le département.

324 Localisation des zones d'accumulation d'accidents corporels

La carte de localisation des zones d'accumulations d'accidents (ZAA) est jointe en annexe n°3-2. La représentation cartographique des réseaux concernés ne comprend pas les voies communales.

Il apparaît 31 zones d'accumulation d'accidents (5 sur routes nationales et 26 sur routes départementales) de niveau 1 (4 accidents avec 4 victimes graves sur 850 m et sur 5 ans). Il n'y a plus de ZAA de niveau 2 (7 accidents avec 7 victimes graves sur 850 m et sur 5 ans).

325 L'indicateur d'accidentologie locale (IAL)

Mis en place en 2001, le but de l'indicateur d'accidentologie locale ou IAL est de fournir un indicateur départemental prenant en compte l'importance du trafic et sa répartition entre les différentes catégories de voies (autoroutes, rase campagne, zones urbaines). L'IAL compare les résultats d'un département à ce qu'ils seraient si ce département avait eu les mêmes taux de risque que la France entière sur ses différents réseaux.

Cinq catégories de réseaux sont distinguées:

- quatre en « rase campagne » (tout ce qui hors panneaux d'entrée et sortie d'agglomération ou en agglomération de moins de 5 000 habitants) en distinguant les autoroutes, les routes nationales, les routes départementales et le reste du réseau;
- la catégorie réseau urbain (agglomérations de plus de 5 000 habitants).

On définit l'IAL pour chaque département par la formule:

$$IAL = \frac{\text{Nombre de tués}}{\text{Nombre de tués que le département aurait eu s'il avait gardé les mêmes taux de risque que la moyenne nationale en gardant l'exposition locale}}$$

Exemple : un IAL de 1,30, tous réseaux, pour un département donné, signifie qu'il y a eu sur cinq ans 30% de tués en plus dans ce département par rapport au bilan qu'il y aurait eu si les taux de risque avaient été ceux de l'ensemble de la France.

Le tableau ci-après donne le risque départemental (tués sur cinq ans rapportés au km parcourus) suivant les différents réseaux : autoroutes; routes nationales et départementales en rase campagne ou en agglomération de moins de 5 000 habitants et en zone urbaine.

Le tableau ci-dessous ne fait apparaître que trois catégories de réseaux, en raison de la décentralisation qui ne permet pas de distinguer, pour la période 2003-2007, les routes nationales et départementales.

IAL 2003-2007		Vosges	Lorraine	France
Autoroutes	% tués	3,2	7,8	6,5
	IAL	1,45	0,91	1
Routes nationales et départementales	% tués	83,4	73,1	67,6
	IAL	1,07	1	1
Urbain	% tués	8,5	13,8	18,6
	IAL	0,83	0,79	1
Global	IAL	1,02	0,94	1

Pour les Vosges, sur les réseaux autoroutier, national et départemental, le risque est plus élevé mais il est plus faible en zone urbaine.

326 Les taux d'accidents

La carte des taux d'accidents est jointe en annexe 3-3.

Le taux d'accident représente le risque de la route. Il est défini par la formule :

$$T = \frac{N}{L \times n \times TMJA \times 365} \times 10^8$$

Où « N » est le nombre d'accidents observés pendant la période, « L » la longueur de la section en kilomètres, « n » le nombre d'années de la période considérée et « TMJA » le trafic moyen journalier sur la période.

Les taux d'accidents de référence sur routes nationales sont de 6,09 pour une route à 2 voies et de 3,07 sur une route à 2x2 voies (source Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière ou ONISR).

La RN 66 est légèrement supérieure à cette référence avec un taux de 6,41.

En ce qui concerne les routes départementales, la moyenne des taux d'accidents par classe de trafic (0-500 véh/j, 501-1000, 1001-2500, 2501-5000, 5001-7500 et > 7500) est respectivement de 18,25; 19,04; 13,37; 10,40; 10,21 et 6,03.

Une étude est en cours pour pouvoir disposer d'un référentiel lorrain sur les routes départementales suivant le trafic et le profil en travers.

327 Les densités d'accidents

La carte des densités d'accidents est jointe en annexe 3-7.

La densité d'accidents représente le risque lié à la route. Elle est définie par la formule :

$$D = \frac{N}{L \times n}$$

Où « N » est le nombre d'accidents observés pendant la période, « L » la longueur de la section en kilomètres et « n » le nombre d'années de la période considérée.

Les densités d'accidents de référence sur routes nationales sont de 0,18 pour une route à 2 voies et de 0,26 pour une route à 2x2 voies (source ONISR).

La RN 66 est légèrement supérieure à cette référence avec une densité de 0,21.

En ce qui concerne les routes départementales, une étude est en cours, par l'ODSR, pour définir une densité de référence par classes de routes départementales.

Cette étude sera élargie aux autres départements lorrains par le biais des ODSR.

328 Synthèse

Au cours de la période 2003-2007, les accidents sont en baisse de 39,6% (- 1330), les tués de 33% (- 112) et les blessés de 40% (- 1936) par rapport à la période 1998-2002.

Toutefois, chaque semaine, en moyenne, 8 accidents corporels se produisent, entraînant 1 tué, 5 blessés hospitalisés et 6 blessés légers.

En outre, la gravité des accidents est nettement supérieure à la gravité moyenne des accidents en France.

4 - Les enjeux

Les enjeux du département se définissent comme les cibles présentant un nombre d'accidents absolu et/ou relatif caractérisant un dysfonctionnement.

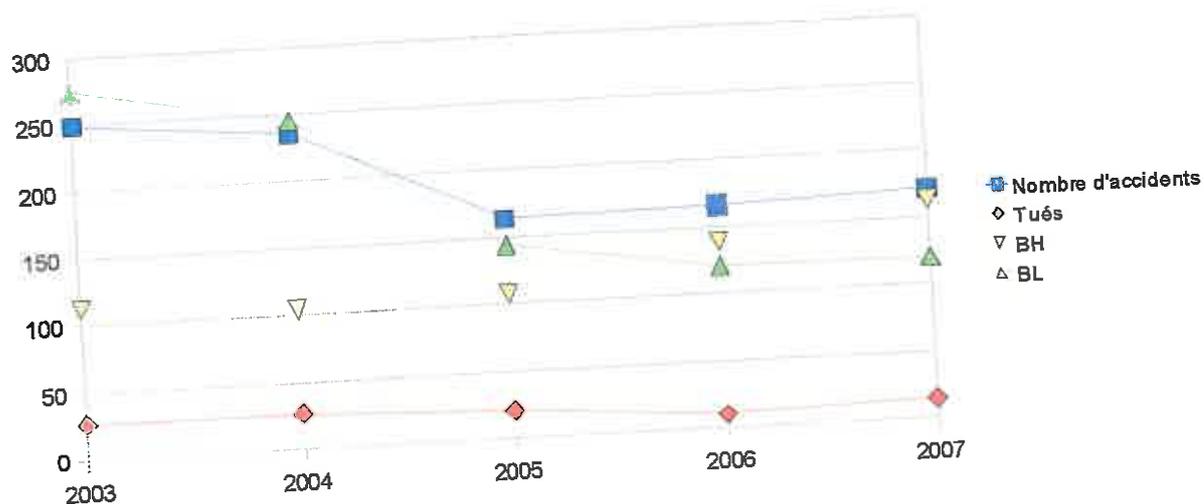
Les enjeux du département des Vosges, validés par le Comité de pilotage, comprennent les quatre enjeux retenus au niveau national relatifs à l'alcool, à la vitesse, aux jeunes et aux deux roues motorisés, auxquels s'ajoutent les obstacles latéraux.

Un sixième enjeu relatif aux poids lourds sera pris en compte au cours de l'année 2009.

Les jeunes

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes		
				Tués	BH	BL
2003	249	23	114	27	113	274
2004	235	21	102	27	105	245
2005	164	16	95	21	108	144
2006	166	10	105	10	139	121
2007	171	14	127	15	163	120
Ensemble	985	84	543	100	628	904

Nota : l'augmentation du nombre de BH peut s'expliquer en partie par le changement de définition en 2005



Le nombre d'accident impliquant un conducteur ou un piéton de 15-24 ans est en augmentation depuis 2005.

Le nombre des tués dans la classe d'âge 15-24 ans représente 44% du nombre total des tués, alors que les 15-24 ans ne représentent que 12% de la population des Vosges.

Pour la période 2005-2007, 9,8 victimes graves pour 100 habitants jeunes alors que la moyenne est de 5,2 au niveau national.

Le ratio (VG jeune/pop jeune)/(VG total/pop total) est de 3,93 pour les Vosges alors qu'il est de 2,38 au niveau national.

Enjeu national, les jeunes constituent donc également un enjeu pour le département des Vosges.

Le groupe de travail « jeunes » a relevé également les deux points suivants :

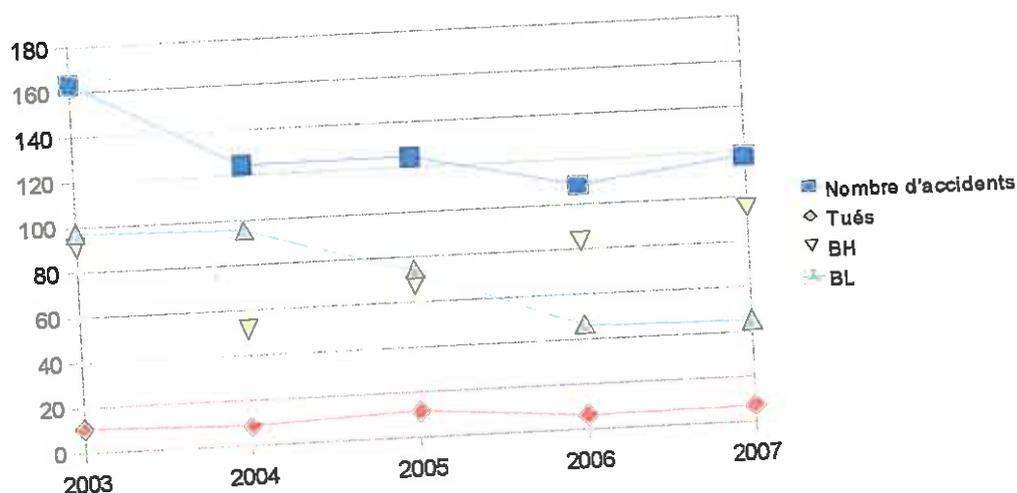
- les principaux facteurs de risque sont liés d'une part à l'inexpérience (48% des jeunes conducteurs impliqués ont moins d'un an de permis) et d'autre part, au non respect des règles concernant la vitesse, l'alcool et les stupéfiants.
- les actions de prévention ont atteint leurs limites, dans la mesure où elles sont, à ce jour, insuffisamment ciblées. Il faut donc, en particulier, viser les jeunes qui ont une certaine autonomie financière et les jeunes qui sont dépendants de leurs parents

L'objectif national est de diviser par trois le nombre de jeunes tués sur la période 2009-2012.

L'enjeu, pour atteindre cet objectif, est de réduire la prise de risque en renforçant le respect des règles.

Les deux-roues motorisés

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Tués	BH	BL
2003	163	10	93	10	91	97
2004	124	6	53	8	51	95
2005	124	11	74	11	67	74
2006	108	6	78	6	83	46
2007	118	7	89	7	95	45
Ensemble	637	40	387	42	387	357



31,1 % de tous les accidents impliquent un deux-roues motorisé alors que la moyenne nationale est de 20,3 %.

20,62 % de tous les accidents mortels impliquent un deux-roues motorisé alors qu'au niveau national ce pourcentage est de 17,9 %.

Après une baisse entre 2003 et 2004, le nombre d'accidents ne diminue plus et le nombre de blessés hospitalisés augmente depuis 2004.

Enjeu national, les deux-roues motorisés constituent donc également un enjeu pour le département des Vosges.

Le groupe de travail « deux-roues motorisés » a relevé, au regard des statistiques de l'année 2008, que les motocyclistes sont responsables dans 77% des cas d'accidents. Cette responsabilité peut s'expliquer par l'inexpérience et la méconnaissance des règles

L'objectif national est de diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux-roues motorisés sur la période 2009-2012.

L'enjeu, pour atteindre cet objectif, est de développer une pratique apaisée et responsable.

L'alcool

Les accidents corporels et mortels sont classés en trois catégories:

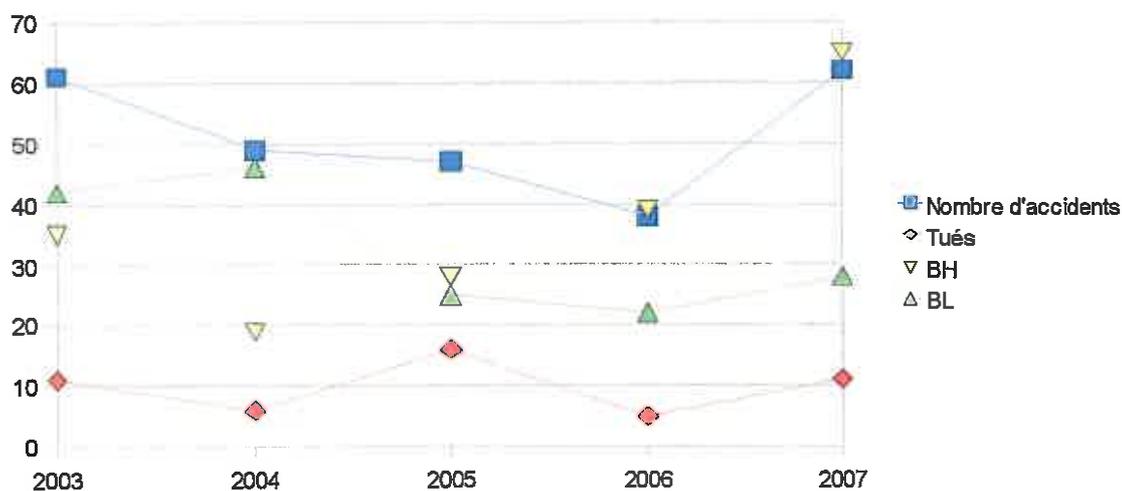
- les accidents avec alcool,
- les accidents sans alcool,
- les accidents à alcoolémie indéterminée ou inconnue.

Pour les Vosges, sur un total de 2 207 accidents la répartition est la suivante:

- accidents avec alcool: 257 (13%);
- accidents sans alcool: 1 633 (81%);
- accidents à alcoolémie indéterminée ou inconnue: 137 (7%).

L'évolution des accidents avec alcool est la suivante:

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes		
				Tués	BH	BL
2003	61	11	39	11	35	42
2004	49	6	22	6	19	46
2005	47	14	33	16	28	25
2006	38	5	30	5	39	22
2007	62	8	52	11	65	28
Ensemble	257	44	176	49	186	163



En 2007, le nombre d'accidents avec alcool a atteint celui de 2003 alors que pour l'ensemble des accidents corporels il a baissé de 24%.

Le nombre de blessés hospitalisés est en augmentation depuis 2004.

Avec 44 accidents mortels avec un conducteur positif sur un total de 153 avec alcool connu, le taux est d'environ 29 %, égal à la moyenne nationale.

Cependant, avec 257 accidents corporels avec un conducteur positif sur un total de 1 912 avec alcool connu, le taux est d'environ 14 % alors que la moyenne nationale est de 10 %.

En 2007, le nombre d'accidents avec alcool est comparable à celui de 2003 alors que pour tous les accidents il a baissé de 24%. Le nombre de blessés hospitalisés est en augmentation depuis 2004.

L'indicateur de gravité est de 19 pour les accidents avec alcool alors qu'il est de 11 pour l'ensemble des accidents.

Concernant les contrôles, en 2007, sur les 66 355 dépistages de l'alcoolémie réalisés par les forces de l'ordre dans les Vosges, 1 714 se sont avérés positifs, soit un taux de positivité de 2,6%. Ce chiffre est inférieur à la moyenne nationale qui est de 3,2%.

En 2006, sur 73 574 dépistages, seuls 1 370 étaient positifs soit 1,9% de taux de positivité.

Cette évolution est le fait de contrôles plus ciblés.

Le groupe de travail « alcool et substances addictives » a relevé également des taux d'alcoolisation élevés, de l'ordre de 1,5g/l, de la part de jeunes adultes 18-30 ans sans emploi.

Enjeu national, l'alcool est donc également un enjeu pour le département des Vosges. Le Comité de pilotage l'a par ailleurs étendu aux « substances addictives ».

L'objectif national est de diviser par deux le nombre d'accidents mortels avec alcool au cours de la période 2009-2012.

L'enjeu, pour atteindre cet objectif, est d'inciter les conducteurs à ne pas prendre la route après avoir consommé de l'alcool et/ou d'autres substances addictives

La vitesse

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

Pour examiner cet enjeu, le groupe technique a recherché des données exogènes.

Les données sur les infractions constatées pour excès de vitesse sont de 23 pour un million de kilomètres pour les Vosges et de 35 au plan national. Cette donnée est à prendre avec précaution car cela dépend du nombre d'équipements de contrôle et de la stratégie de contrôle (prévention ou répression).

Une donnée plus fiable est l'étude menée par l'Escadron Départemental de Sécurité Routière sur 387 accidents dont 64 mortels entre le 1^{er} janvier 2007 et le 30 septembre 2008. Cette étude a montré que la vitesse est la cause principale de 54% des accidents et de 58% des accidents mortels.

Cette étude est à rapprocher de la gravité des accidents dans les Vosges.

En effet, la gravité des accidents (nombre de tués pour 100 accidents corporels) dans les Vosges est systématiquement supérieure à la gravité moyenne des accidents en France. Pour la période 2003-2007, la gravité des accidents est de 11 pour les Vosges, alors qu'elle est de 6 au niveau national.

La vitesse apparaît ainsi comme la principale cause de la gravité des accidents.

Enjeu national, la vitesse constitue également un enjeu pour le département des Vosges au regard de son impact sur la gravité des accidents.

L'enjeu, pour atteindre cet objectif, est d'assurer le respect des limitations de vitesse, en veillant à la pertinence de celles-ci.

Les obstacles latéraux

Les obstacles fixes ne sont pas à l'origine des accidents mais sont des facteurs aggravants.

Comme le montre le tableau figurant en annexe 3-5, le pourcentage d'accidents contre « Arbre » (14,3%), « Bâtiment, mur, pile de pont » (13,8%) et « Fossé, talus, paroi rocheuse » (22,7%) est supérieur au pourcentage national (respectivement 11,9%, 9,7% et 15,4%).

Au total, 79 personnes se sont tuées contre un obstacle fixe, ce qui représente 35% du nombre des tués.

**Les obstacles fixes constituent donc un enjeu pour le département des Vosges.
L'objectif est de réduire la gravité des accidents en limitant l'impact de ces obstacles.**

L'enjeu est de faire en sorte que la route pardonne, en agglomération comme hors agglomération, en limitant l'effet aggravant des obstacles latéraux.

Les poids lourds

Au vu des analyses effectuées, il a également été convenu de retenir en 2009, à l'échelon de la région lorraine, l'enjeu poids lourds.

En effet, la part des accidents avec poids lourds est plus importante dans les Vosges que la moyenne nationale, mais elle est égale à la moyenne de celle du Nord-Est.

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	BH	Blessés Légers	Total des blessés
2003	37	10	17	14	10	36	46
2004	32	6	18	7	14	27	41
2005	22	5	14	8	10	14	24
2006	26	4	20	4	30	16	46
2007	26	9	21	9	18	15	25
Ensemble	143	34	90	42	82	108	182
Total des accidents Vosges	2027	194	1171	225	1268	1596	2864
% Vosges	7.1	17.5	7.7	18.7	6.5	6.8	6.4
% France	5.2	13.4	6.9	13.4	5.9	4.6	5.0
% Nord- Est(1)	7		7.7				

(1) Alsace, Lorraine et Champagne-Ardennes

Pour comprendre cette « sur accidentalité » des PL, une étude de sécurité est actuellement menée par le CETE de l'Est pour le compte de la Direction Régionale de l'Équipement de Lorraine sur les 4 départements lorrains.

5 - Les orientations d'actions

Les orientations d'actions constituent les axes prioritaires de la politique à mener au cours des quatre années à venir pour atteindre les objectifs définis pour chacun des enjeux du département.

Ces orientations se déclinent en quatre volets : l'information, la formation, l'éducation (changement durable des comportements) et le contrôle – sanction.

1 Enjeu « jeunes »

L'enjeu est de réduire la prise de risque en renforçant le respect des règles.

11 Information

- Impliquer les parents et les employeurs, par le biais des fédérations de parents d'élèves d'une part, et des fédérations professionnelles d'autre part.
- Développer les actions "SAM – celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas", non seulement dans les établissements de nuit mais aussi, en partenariat avec l'Association des maires (locations de salles communales) et les éducateurs de rue, dans les soirées privées
- Promouvoir l'Apprentissage Anticipé de la Conduite en direction non seulement des jeunes, mais aussi de leurs parents

12 Formation

- Recruter et former de jeunes Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) et valoriser leur engagement, en lien avec les assureurs
- Développer la capacité d'intervention des IDSR en milieu scolaire
- Rendre les actions de sensibilisation plus attractives, notamment en favorisant le passage de la théorie à la pratique (par exemple, découverte du quad)

13 Education

- Mobiliser les nouvelles ressources pédagogiques (simulateurs, mallette vélo, module deux-roues motorisés, "sauve qui veut")
- Développer, en partenariat avec les auto écoles, la prise de conscience des facteurs d'accidents (mutualiser la mallette pédagogique réalisée en Meurthe et Moselle)
- Parfaire la formation en agissant sur les comportements et les attitudes

14 Contrôle – sanction

- Privilégier les contrôles en interception et une certaine forme de dialogue permettant d'expliquer l'infraction
- Cibler les contrôles
- Poursuivre, à l'égard des mineurs, la politique de peines complémentaires sous la forme de stages de sensibilisation à la sécurité routière

2 Enjeu « deux-roues motorisés »

L'enjeu est de développer une pratique apaisée et responsable.

41 Infrastructure

- Développer le partenariat avec l'Association des maires pour la prise en compte des deux-roues motorisés dans l'aménagement
- Organiser, en partenariat avec les gestionnaires de voirie, un système de réponse rapide en cas de découverte ou signalement d'un danger particulier (hydrocarbures, gravillons ...)

42 Information

- Impliquer les parents et les employeurs
- Promouvoir les déplacements en groupe et l'échange d'expérience
- Poursuivre les actions “calmos” dans le massif vosgien
- Promouvoir l'équipement du conducteur

43 Formation

- Développer la formation complémentaire “agir-collège” afin d'enrichir la formation en milieu scolaire
- Poursuivre les actions de perfectionnement sur circuit

44 Education

- Mobiliser les ressources pédagogiques disponibles (simulateurs, module deux-roues motorisés, “sauve qui veut”) pour enrichir et renforcer la préparation de l'ASSR
- Développer le partenariat avec les auto écoles pour renforcer le nombre d'heures de conduite en circulation et promouvoir la notion de “partage de la route”. Toutefois, le renforcement du nombre d'heures de conduite en circulation ne doit pas se traduire par une augmentation du coût de la formation

45 Contrôle – sanction

- Développer le contrôle des cyclomoteurs aux abords des établissements scolaires
- Porter une attention particulière aux équipements

3 Enjeu « alcool et substances addictives »

L'enjeu est d'inciter les conducteurs à ne pas prendre la route après avoir consommé de l'alcool et/ou d'autres substances addictives.

21 Information

- Poursuivre et développer les actions “SAM celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas”, non seulement dans les établissements de nuit mais aussi dans les soirées privées, en partenariat avec l'Association des maires (locations de salles communales)
- Promouvoir l'auto contrôle de l'alcoolémie
- Développer l'information en milieu professionnel, en lien avec la CRAM et la MSA
- Développer l'information en milieu extra-professionnel en ciblant les publics à risque
- Renforcer la connaissance des publics à risque en s'appuyant sur le réseau des associations de prévention

22 Formation

- Poursuivre et renforcer le partenariat avec le Parquet et le SPIP pour la mise en oeuvre de Travaux d'Intérêt Général pour certains délinquants routiers
- Développer la capacité d'intervention des IDSR en milieu scolaire
- Recruter et former de jeunes Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) plus à même de porter le message auprès d'un public jeune

23 Education

- Développer le partenariat avec les auto écoles pour renforcer l'information concernant les risques et sanctions liés à l'alcool, tant en AAC qu'en formation traditionnelle

24 Contrôle – sanction

- Cibler les contrôles en fonction des modes de consommation
- Mise en oeuvre de stages spécifiques “alcool” (décision du juge)
- Assurer le suivi et l'accompagnement des “malades”
- Autant que possible, soustraire l'utilisateur au risque (anti démarrage électronique)

4 Enjeu « vitesse »

L'enjeu est d'assurer le respect des limitations de vitesse, en veillant à la pertinence de la signalisation.

31 Infrastructure

- Favoriser l'Inspection de sécurité routière des itinéraires (visite d'un itinéraire par un binôme d'inspecteurs qui doivent noter tous les éléments susceptibles de générer de l'insécurité routière), à commencer par le réseau national, ces inspections pouvant être étendues ensuite au réseau départemental
- Penser les aménagements urbains, notamment les rétrécissements de chaussée en tenant compte des contraintes imposées aux poids lourds et aux engins agricoles. Toutefois, la prise en compte de ces contraintes ne doit pas aboutir à favoriser une augmentation de la vitesse
- Veiller au nettoyage de la chaussée rendue glissante par la boue
- Veiller à l'accompagnement des véhicules agricoles hors gabarit et informer la MSA des accidents concernant ces véhicules

32 Information

- Mettre en place, à des fins pédagogiques, des appareils mobiles d'affichage de la vitesse
- Veiller à la pertinence de la signalisation (limitations de vitesse et limites d'agglomérations)
- Mettre en oeuvre le partenariat avec l'Association des maires pour sensibiliser les élus aux enjeux des limites d'agglomérations et des constructions isolées
- Promouvoir l'éco conduite
- Mettre en place un observatoire des vitesses, pour l'information des acteurs et l'évaluation des actions
- Promouvoir la Commission consultative des usagers
- Sensibiliser les piétons, notamment jeunes et seniors, aux risques liés à la traversée de la chaussée

33 Formation

- Mettre en place des formations post-permis dans les services de l'Etat, les entreprises et les collectivités

34 Education

- Renforcer, en partenariat avec les auto écoles, l'apprentissage des distances de sécurité

35 Contrôle – sanction

- Contrôler l'adaptation de la vitesse (appréciation des forces de l'ordre), les distances de sécurité et le respect des temps de conduite
- Intégrer au plan de contrôles routiers la localisation des radars “pédagogiques”
- Mettre en place des stages spécifiques “vitesse” (décision du juge)

5 Enjeu « obstacles latéraux »

L'enjeu est de faire en sorte que la route pardonne, en agglomération comme hors agglomération, en limitant l'effet aggravant des obstacles latéraux.

51 Infrastructure

- Mobiliser les crédits nécessaires pour permettre aux gestionnaires de voie de recenser et traiter les obstacles dans le cadre d'un programme pluriannuel
- Mettre en place des zones de récupération ou un revêtement adapté dans les zones sensibles
- Construire un partenariat avec les concessionnaires EDF et France Télécom pour veiller à la bonne implantation des équipements
- Créer, en lien avec les forces de l'ordre, un système d'information permettant d'identifier les zones sensibles, où se produisent de fréquentes sorties de route

52 Information

- Sensibiliser les élus locaux dans le cadre de la formation des correspondants sécurité routière
- Mettre en place, pour les élus, un module spécifique "obstacles latéraux"

53 Formation

- Former, en partenariat avec le CNFPT, les agents au traitement des obstacles et à la signalisation temporaire

54 Education

- Mettre en place des formations post-permis, en lien avec les assureurs, en vue de l'apprentissage des manœuvres de freinage d'urgence, évitement et récupération

6 - Suivi et évaluation du DGO

Le suivi et l'évaluation du DGO seront réalisés dans le prolongement de la démarche partenariale initiée pour son élaboration.

C'est ainsi que le Comité de pilotage se réunira à la fin de l'année 2009, et à la fin de chaque année, jusqu'en 2012, afin de faire le point de l'accidentalité et le bilan des actions, pour chaque enjeu et chaque orientation d'actions.

Pour ce faire, le Comité de pilotage disposera d'indicateurs de suivi pour chaque orientation et d'indicateurs stratégiques pour chaque enjeu. Ces indicateurs seront finalisés après avoir vérifié leur pertinence et la facilité de les renseigner, en établissant les indicateurs de référence (année 2008 ou période 2004-2008).

La mise en place de ces outils répond aussi à un point faible constaté dans le bilan du précédent DGO, à savoir l'absence d'indicateur.

Ce bilan annuel permettra d'éventuels ajustements de la politique de sécurité routière, afin d'atteindre les objectifs fixés.

En ce qui concerne la déclinaison annuelle du DGO en Plan Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR), de nouveaux groupes de travail seront mobilisés, afin de contribuer à l'élaboration de ces plans. C'est ainsi qu'au regard des partenariats nécessaires pour mettre en oeuvre les orientations du DGO, dès cette année 2009, les groupes de travail suivants seront constitués : « auto-écoles », « collectivités territoriales », « fédérations de parents d'élèves », « fédérations professionnelles », « personnes en difficulté », « contrôle-sanction ».

Un cahier des charges, comprenant les objectifs à atteindre, les orientations à suivre et les indicateurs à renseigner, sera élaboré pour chaque enjeu. Ces éléments seront repris dans la convention d'aide financière attribuant à un porteur de projet un financement pour la réalisation d'une action comprise dans l'une des orientations du DGO.

Remerciements

Le Préfet des Vosges remercie pour leur implication et leur contribution au DGO, les personnes suivantes :

Membres du Comité de pilotage :

- Monsieur le Député – Maire d'Epinal
- Monsieur le Président du Conseil Général des Vosges
- Monsieur le Président de l'Association des maires des Vosges
- Monsieur le maire de Charmes
- Monsieur le maire de Gérardmer
- Madame le maire de Mirecourt
- Monsieur le maire de Neufchâteau
- Monsieur le maire de Remiremont
- Monsieur le maire de Rambervillers
- Monsieur le maire de Saint-Dié-des-Vosges
- Monsieur le maire de Vittel

- Monsieur le Procureur de la République d'Epinal
- Monsieur le Sous-Préfet de Neufchâteau
- Monsieur le Sous-Préfet de Saint-Dié-des-Vosges
- Madame la Directrice Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales
- Monsieur le Directeur Départemental de la Jeunesse et des Sports
- Monsieur le Directeur Départemental du Travail de l'Emploi et de la Formation Professionnelle
- Monsieur le Directeur Départemental de l'Équipement et de l'Agriculture
- Madame la Directrice des services départementaux de l'Éducation Nationale
- Monsieur le Lieutenant-Colonel commandant le Groupement de Gendarmerie
- Monsieur le Directeur Départemental de la Sécurité Publique

- Monsieur le Directeur CRAM Nord-Est
- Monsieur le Directeur CMSA Lorraine

Membres du groupe technique

- M Jacques GUIDAT (DIR Est – M Moto)
- Capitaine CASTIES (EDSR)
- M Noël VULVERT (DDSP)
- M Sébastien CLAUDE (Conseil Général)
- M Jean DEMARD (Association des maires des Vosges)
- M Jacky DAVAL (MSA)

- M Frédéric LORANGE (CRAM Nord-Est)
- M Alain DELAURENT (ville de Charmes)
- Mme Myriam STOURBE (ville de Neufchâteau)
- M René ROUSSEL (ville de Remiremont)
- M Philippe VERON (ville de Rambervillers)
- M Jean-Pierre RICHARD (ville de Vittel)
- M Michel GASSE (DDEA – SATSR)
- M Alain HABERT (DDEA – SATSR)
- M Hubert PIERROT (DDEA – SATSR)

Membres des groupes de travail

- Groupe « jeunes »
 - M Jean DEMARD (Association des maires des Vosges)
 - Capitaine CASTIES (EDSR)
 - M Noël VULVERT (DDSP)
 - M Jacky DAVAL (MSA)
 - Mlle Anne-Valérie LABLANCHE (Parquet)
 - M Sébastien CLAUDE (Conseil Général)
 - Mme Stéphanie LEHERLE-TASAN, Déléguée à l'éducation routière
 - M Alain DELAURENT (Ville de Charmes)
 - M Jean-Pierre RICHARD (Ville de Vittel)
 - Mme Claudine GEORGES (Auto-école MGF)
 - M Laurent TRAUT (CFAI Thaon)
 - Mme Maryse GUERY (Inspection académique)
 - M Alain HABERT (DDEA – SATSR)
 - M Hubert PIERROT (DDEA – SATSR)

- Groupe « deux-roues motorisés »
 - M Jean DEMARD (Association des maires des Vosges)
 - M Jacky DAVAL (MSA)
 - Capitaine CASTIES (EDSR)
 - M VULVERT (DDSP)
 - M Sébastien CLAUDE (Conseil Général)
 - M Frédéric LORANGE (CRAM Nord-Est)
 - Mme Stéphanie LEHERLE-TASAN, Déléguée à l'éducation routière
 - M Jacques GUIDAT (M Moto 88)
 - Mme Anne MOLLAR (FFMC 88)
 - M Luc DESTAINVILLE (Moto club des images)
 - Mme Maryse GUERY (Inspection académique)
 - M Alain HABERT (DDEA – SATSR)
 - M Hubert PIERROT (DDEA – SATSR)

- Groupe « alcool et substances addictives »
 - M Jean DEMARD (Association des maires des Vosges)
 - M Jean-Marie GERARD (Alcool écoute)
 - Mme Danièle DELON (Fédération Industrie Hôtelière)
 - M Jacky DAVAL (MSA)
 - Capitaine CASTIES (EDSR)
 - M VULVERT (DDSP)
 - M Alain HABERT (DDEA – SATSR)
 - M Hubert PIERROT (DDEA – SATSR)

- Groupe « vitesse »
 - M Jean DEMARD (Association des maires des Vosges)
 - M Jacky DAVAL (MSA)
 - M Frédéric LORANGE (CRAM Nord-Est)
 - Capitaine CASTIES (EDSR)
 - M VULVERT (DDSP)
 - M Sébastien CLAUDE (Conseil Général)
 - Mme Stéphanie LEHERLE-TASAN, Déléguée à l'éducation routière
 - M Eric MIGNON(FNTR)
 - M Alain HABERT (DDEA – SATSR)
 - M Hubert PIERROT (DDEA – SATSR)

- Groupe « obstacles latéraux »
 - M Jean DEMARD (Association des maires des Vosges)
 - M Sébastien CLAUDE (Conseil Général)
 - Mme Stéphanie LEHERLE-TASAN, Déléguée à l'éducation routière
 - M Jacques GUIDAT (M Moto 88)
 - Mme Anne MOLLAR (FFMC 88)
 - M Luc DESTAINVILLE (Moto club des images)
 - M Alain HABERT (DDEA – SATSR)
 - M Hubert PIERROT (DDEA – SATSR)

Annexes

Bilan du DGO 2004-2008	2-1
Compte rendu COPIL du 23 octobre 2008	2-2
Relevé de décisions COPIL du 15 janvier 2009	2-3
Tableau des accidents par communes	3-1
Carte des zones d'accumulation d'accidents	3-2
Carte des taux d'accidents	3-3
Carte des densités d'accidents	3-4
Tableau des obstacles	3-5

Bilan du Document Général d'Orientations 2004-2008

1 – L'élaboration du Document Général d'Orientations (DGO)

A la suite des Assises départementales de la Sécurité routière, qui se sont tenues le 22 octobre 2003 à Epinal et ont permis notamment de présenter les enjeux fondamentaux du département, la Directrice de Cabinet a constitué un Comité de pilotage associant les Procureurs de la République, le Président du Conseil Général, le Président de l'Association des Maires, les représentants des différents services de l'Etat, le chargé de mission sécurité routière, ainsi que les partenaires associatifs habituels et d'autres qui, sans participer directement jusqu'alors à la politique locale, avaient pour l'avenir une contribution à apporter.

Le Comité précité s'est réuni une première fois le 26 novembre 2003. Il a décidé de retenir trois enjeux : les jeunes, l'alcool et les obstacles latéraux. En effet, la surmortalité des jeunes et la prépondérance des accidents liés à l'alcool et aux obstacles demeuraient des tendances lourdes contre lesquelles il convenait de mettre en œuvre des moyens adaptés.

A l'issue des travaux des groupes, la Directrice de Cabinet a réuni à nouveau le Comité de pilotage, le 24 février 2004, afin de synthétiser les contributions de chacun et valider les orientations prioritaires de lutte contre l'insécurité routière pour la période 2004-2008, étant précisé que les Plans Départementaux de Sécurité Routière devaient décliner chaque année ces orientations. Bien évidemment, le choix des enjeux qui a été opéré n'était pas exclusif et laissait la voie ouverte, dans le cadre des PDASR successifs, à des actions relevant d'autres thèmes.

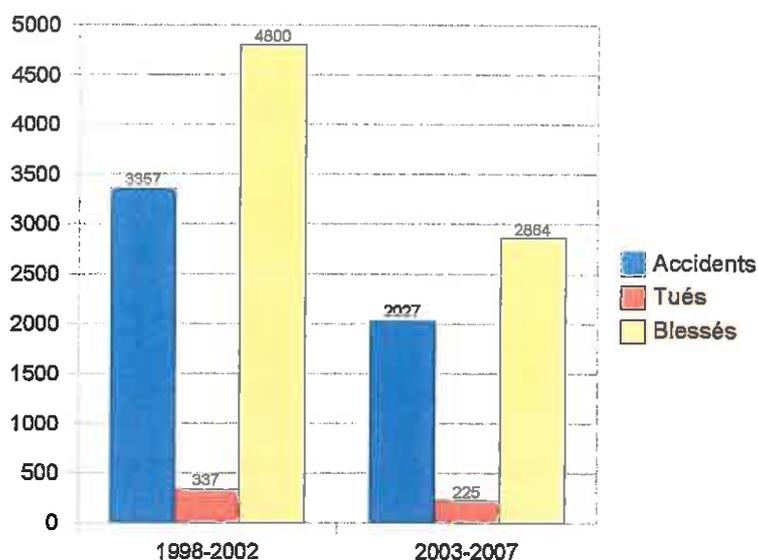
Le document final a été cosigné par le Préfet des Vosges, Jacques REILLER et le Président du Conseil Général des Vosges, Christian PONCELET, le 27 juin 2004.

2 – L'évolution générale de l'accidentalité

La période 2004-2006 se caractérise par une baisse sensible et continue des trois indicateurs, accidents, tués et blessés, de 2004 à 2006. Au contraire, en 2007, les indicateurs se sont à nouveau orientés à la hausse, sans toutefois atteindre les niveaux de l'année 2005, sauf en ce qui concerne les blessés.

Années	Accidents	Tués	Blessés
2004	432	50	606
2005	370	49	490
2006	297	30	403
2007	360	43	515

Globalement, au cours de la période 2003-2007, les accidents sont en baisse de 39,6% (- 1330), les tués de 33% (- 112) et les blessés de 40% (- 1936) par rapport à la période 1998-2002.



3 – La mise en oeuvre des orientations

Le DGO a été élaboré à partir de trois enjeux, les jeunes, l'alcool et les obstacles latéraux. L'actualisation du DGO, en 2006, a mis en évidence un quatrième enjeu, les deux-roues motorisés, validé par le Pôle de compétence le 24 janvier 2007.

31 – Lutter contre la surmortalité des jeunes

Le DGO comportait les orientations suivantes :

- Renforcer l'apprentissage de certaines situations de conduite
- Créer un support pédagogique sous la forme d'un dépliant
- Mutualiser les moyens des auto écoles
- Renforcer la connaissance des situations à risque
- Soutenir les actions de promotion de la conduite accompagnée
- Prendre spécifiquement en compte le risque moto, approfondir cet enjeu et renforcer l'apprentissage des situations de conduite à risque
- Développer le thème de la prise de risque
- Renforcer la sensibilisation aux situations de conduite à risque
- Insister sur le comportement et l'équipement du conducteur
- Développer la communication en direction des jeunes
- Favoriser et développer les initiatives venant des jeunes en mobilisant les associations de jeunes et les associations sportives
- Développer la culture sécurité routière dans le cadre de la réactivation du Conseil départemental de la Jeunesse.
- Faire largement connaître les dispositifs « Envie d'agir » et « Label vie »
- Favoriser l'articulation entre la sécurité routière et la politique de la ville, les activités des centres de vacances et de loisirs, les contrats éducatifs locaux
- Développer la prévention en entreprise en intégrant un volet « jeunes » dans les

Plans de Prévention des Risques Routiers

Toutes ces orientations n'ont pas été réalisées, notamment la création d'un dépliant et la mise en commun des moyens des établissements d'enseignement pour le renforcement de l'apprentissage de certaines situations de conduite. Il en est de même de l'articulation entre la sécurité routière et la politique de la ville, les activités des centres de vacances et de loisirs, les contrats éducatifs locaux.

D'autres orientations n'ont pas été suffisamment développées, comme la mobilisation des associations de jeunes ou la promotion des dispositifs "envie d'agir" et "Label vie".

En revanche, la communication en direction des jeunes a été fortement développée par le biais, d'une part, d'actions de sensibilisation et, d'autre part, d'actions pédagogiques.

Dans le domaine de la sensibilisation, trois actions fortes ont été mises en oeuvre, en partenariat avec différentes collectivités territoriales : la caravane de la sécurité routière, le village de la sécurité routière et les olympiades de la sécurité routière.

La **caravane de la sécurité routière** était une opération itinérante destinée, dans le cadre de la semaine nationale de la sécurité routière, à faire connaître aux vosgiens, et tout particulièrement aux jeunes, les enjeux spécifiques de leur département, c'est-à-dire les jeunes, l'alcool et les obstacles latéraux.

Cette opération s'est déroulée du 14 au 21 octobre 2005. Elle a permis de couvrir l'ensemble du département et de créer une véritable synergie entre les acteurs locaux et une centaine de partenaires.

Les villes d'Epinal, Neufchâteau, Charmes, Rambervillers, Saint-Dié-des-Vosges, Remiremont et Vittel ont accueilli et animé les sept étapes de la caravane.

Le principe de l'opération consistait, pour chaque étape, à présenter d'une part un socle commun, composé d'un ensemble d'ateliers (sécurité dans et hors de l'autocar, les deux roues motorisés, le « tétras blanc », moyens de secours, aménagements routiers et obstacles latéraux, moyens de contrôles routiers, contrôles techniques des véhicules, risques liés à l'alcool, jeunes conducteurs), et d'autre part, des animations spécifiques concernant l'alcool les drogues et médicaments (conférences dans les collèges et lycées, démonstration de conduite sous l'effet de l'alcool), les piétons (travaux réalisés par les enfants sur le thème des droits et devoirs des piétons, « tétras blanc », démonstration d'un accident de « roller »), la vitesse, la ceinture et les obstacles latéraux (« clic ! je te protège », voiture tonneau, lâcher d'une voiture du haut d'une grue pour simuler un choc à 50 km/h), les jeunes « A » (conduite d'un véhicule auto-école sur circuit, « palmes » du jeune conducteur méritant), les deux-roues motorisés (tour de piste avec des pilotes de haut niveau, initiation au cyclomoteur, démonstrations de « casque-choc »), les bicyclettes (gymkhana, animations diverses sur la sécurité des cyclistes, en lien notamment avec la visibilité, démonstration d'un accident de VTT), les transports scolaires (exercices d'évacuation).

Le bilan de l'opération, présenté le 25 octobre 2005 à l'occasion du Forum des Initiatives Locales, a permis de mettre en évidence l'ampleur de la participation, environ 6000 jeunes, et la volonté des collectivités territoriales de poursuivre et renforcer la lutte contre l'insécurité routière.

L'**opération « village de la sécurité routière »** a été renouvelée chaque année, depuis l'année 2004. Réalisée en partenariat avec la ville d'Epinal et le Conseil Général des Vosges, associée au Rallye Alsace-Vosges, cette opération se déroule au mois de mai, en centre ville.

Le « village » est organisé selon un circuit thématique et pédagogique, particulièrement adapté aux jeunes visiteurs, avec le concours d'Intervenants Départementaux de Sécurité Routière

Ce circuit comprend les ateliers suivants : deux roues motorisés, gestes de premiers secours et désincarcération, ceinture de sécurité, promotion de la conduite accompagnée (avec initiation à la conduite par la Gendarmerie Nationale), vitesse, alcool, drogues et médicaments.

Le circuit « Kart Tour » permet de renforcer l'attractivité du village, pour les jeunes de 14 à 18 ans.

Un écran géant permet de présenter, en alternance avec les images du rallye, les campagnes de communication nationales.

Les **Olympiades de la sécurité routière** ont consisté à mettre en concurrence des équipes composées de trois écoliers ((1 CE2, 1 CM1, 1 CM2), trois collégiens ((1 5^{ème}, 1 4^{ème}, 1 3^{ème}) et trois lycéens ((1 seconde, 1 première et 1 terminale), préalablement sélectionnées par les communes participantes, dans le cadre d'épreuves pratiques et théoriques adaptées à chaque niveau et concernant la culture de la sécurité routière.

A l'initiative de la ville de Charmes, en partenariat avec l'Association des maires des Vosges, l'Inspection académique et les forces de l'ordre, la première édition s'est déroulée dans cette ville le samedi 30 juin 2007. Inscrite au Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière dans le cadre du programme « agir pour la sécurité routière », cette opération a réuni 26 équipes, soit 234 jeunes issus des 16 communes participantes.

La seconde édition, le 28 mai 2008 à Comimont, a mobilisé autant de collectivités et 22 équipes, soit 198 jeunes. Par ailleurs, cette opération a bénéficié d'une excellente couverture médiatique, avec, notamment, un reportage sur France 3 Lorraine.

La ville de Remiremont, qui a remporté cette seconde édition, a d'ores et déjà fait connaître son intention d'accueillir et d'organiser l'édition 2009.

Les actions pédagogiques, développées en partenariat avec le réseau des polices municipales dans le prolongement de l'opération "caravane de la sécurité routière", sont au nombre de trois : "**clic, je te protège**", "**tétras blanc**" et "**gymkhana pédagogique**".

Il s'agit d'opérations tout à fait adaptées aux jeunes enfants en tant que piétons ou passagers, et susceptibles d'enrichir le continuum éducatif au niveau de l'enseignement primaire. En effet, le « tétras » permet de sensibiliser les enfants aux précautions à prendre pour traverser la route. « Clic, je te protège » leur montre la nécessité de la ceinture de sécurité. Avec le "gymkhana pédagogique", les enfants évoluent sur une piste d'apprentissage qui leur permet d'acquérir les habiletés fondamentales pour circuler à bicyclette.

32 – Réduire le nombre d'accidents liés à l'alcool

Le DGO comportait les orientations suivantes :

- Développer la « culture » de l' éthylo-test pour rompre avec l'auto-évaluation de la capacité à conduire
- Mieux prendre en charge les conducteurs à risque et la « multi-dépendance »
- Associer les experts du CCAA aux stages de récupération de points
- Développer le travail en réseau, notamment en matière d'information et de communication
- Mobiliser les exploitants de bars
- Promouvoir et soutenir les actions initiées par les jeunes dans le domaine de la lutte contre l'alcool,
- Développer la prévention en entreprise
- Développer le partenariat avec l'industrie hôtelière des Vosges
- Exercer une vigilance particulière sur les discothèques et autres débits de boissons

Si la prise en charge des conducteurs à risque et l'intervention des experts des CCAA n'ont pas été développés ou concrétisés, deux actions fortes ont été conduites en ce qui concerne la

culture de l'auto évaluation et le développement du partenariat.

La culture de l'auto évaluation a été favorisée grâce à l'approvisionnement du centre de ressources en alcootests, plusieurs milliers chaque années, qui ont été largement diffusés à l'occasion des fêtes de fin d'année, de manifestations grand public et de soirées privées.

Quant au développement du partenariat, il s'agit des actions réalisées en collaboration avec la Fédération de l'Industrie Hôtelière (FIH) des Vosges, le Comité Départemental d'Education pour la Santé (CODES) et l'Association Nationales de Prévention en Alcoologie et Addictologie (ANPAA). L'élargissement des horaires d'ouverture des discothèques et dancing, en 2004, ne s'est pas accompagné de la signature de la charte de bonne conduite proposée par la profession. En effet, à cette époque, la signature d'une charte nationale semblait imminente.

En 2007, à l'initiative de la Préfecture, les actions suivantes ont été réalisées ;

- 16 mai 2007 : envoi d'une lettre de sensibilisation aux professionnels de l'industrie hôtelière, cosignée par le Préfet et le Président de la FIH, sur les enjeux liés à l'alcool et aux stupéfiants en matière de sécurité routière et de violences aux personnes
- 26 septembre 2007 : envoi d'une lettre d'invitation aux professionnels de l'industrie hôtelière, également cosignée, en vue de l'action du 17 octobre, dans le cadre de la semaine de la sécurité routière
- Action d'informations et d'échanges sur les risques liés à la consommation excessive d'alcool, le mercredi 17 octobre 2007

Dans le cadre du PDASR 2007, le CODES, en collaboration avec l'Association Prévention Routière, a réalisé une action de sensibilisation "grand public" à la foire de Poussay. L'ANPAA a mené, en 2007, l'action précitée en direction des professionnels de l'industrie hôtelière et mis en place, en 2008, l'opération "élixir de printemps" qui prolonge et renforce les liens avec les débits de boissons.

En ce qui concerne les discothèques, la clientèle de ces établissements a fait l'objet d'une vigilance particulière de la part des forces de l'ordre. Dans le même temps, différentes actions de prévention de type "SAM – Capitaine de soirée", ont été conduites dans ces établissements, notamment au "Sphinx", la plus vaste discothèque de la région, avec la participation de nombreux IDSR.

33 – Réduire le nombre d'accidents liés aux obstacles latéraux

Le DGO comportait les orientations suivantes :

- Apprendre aux conducteurs à réagir efficacement lorsque le véhicule empiète sur le bas-côté,
- Agir sur l'infrastructure, notamment en rase campagne (RN, RD, VC) afin de permettre une circulation sécurisée dans la limite des vitesses autorisées
- Traiter les obstacles situés en zone de risque, en commençant par ceux qui sont les plus proches des rives de la chaussée et sur les routes les plus circulées.

Dans ce domaine non plus, le volet "formation" n'a pas été développé. En revanche, la résorption des obstacles latéraux a commencé par l'actualisation du recensement entrepris en 2004 (exploitation par le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement des photos numériques du réseau national). Ce recensement s'est terminé en 2005, pour ce qui concerne les routes nationales.

Le traitement des obstacles a été engagé selon les deux axes suivants :

- aménagements de sécurité d'initiative locale (traitement des obstacles et pose de barrettes sur marquage de rives sur la RN 59, modelage d'un talus, modification d'un

ouvrage d'assainissement, création d'un point d'arrêt et création d'un BAU sur la RN 57, pose de glissières sur la RN 420). Ce programme se poursuit pour les têtes d'aqueduc et les arbres

- mise en œuvre de dispositifs de retenue adaptés au motocyclistes.

En ce qui concerne le programme de Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes, aucun itinéraire n'a été retenu pour le département des Vosges.

Pour le réseau départemental, il s'agit d'un travail quotidien, réalisé selon une logique d'itinéraire. Le Conseil Général rencontre des difficultés à propos de la suppression de plantations en bord de routes.

34 - Réduire le nombre d'accidents impliquant un deux-roues motorisé

Le DGO 2004-2008 ne comportait pas d'orientation spécifique pour les deux-roues-motorisés en général. Toutefois, dans le cadre de l'enjeu "jeunes", les deux orientations suivantes s'appliquaient aux deux-roues motorisés :

- prendre spécifiquement en compte le risque moto, approfondir cet enjeu et renforcer l'apprentissage des situations de conduite à risque
- Insister sur le comportement et l'équipement du conducteur

A la suite de l'actualisation du DGO, une table ronde "deux-roues motorisés" s'est tenue le 5 mars 2007. L'une des propositions issues de cette table ronde consistait "*compte tenu de la multiplicité des modalités d'intervention dans les collèges (IDSR, associations, Gendarmerie, Police)*" à créer "*un groupe de travail en vue d'uniformiser le langage et les supports pour aboutir à un ou plusieurs modules communs*".

Ce groupe de travail s'est réuni à deux reprises, les 20 juin 2007 et 14 avril 2008, en vue de la mise au point d'un support de formation qui est à ce jour en voie de finalisation.

Parmi les actions conduites au cours des années 2004 à 2008, trois actions principales se distinguent au regard de leur impact et de leur caractère novateur :

- rallye "moto sécurité", organisé par l'Escadron Départemental de Sécurité Routière le 17 septembre 2005, avec la participation de l'escadron acrobatique de la Garde républicaine,
- stages de "conduite rapide en milieu sécurisé" mis en place à l'initiative de la Fédération Française des Motards en Colère des Vosges,
- acquisition d'un simulateur de conduite deux-roues et formation d'une quinzaine de personnes, notamment des IDSR, à l'utilisation de cet outil pédagogique

4 – Synthèse

D'un point de vue technique, la démarche DGO s'est appuyée sur l'étude d'enjeux réalisée par la Direction Départementale de l'Équipement (Cellule Départementale d'Exploitation et de Sécurité) et sur le travail d'approfondissement des enjeux effectué, à partir des PV d'accident, par trois groupes de travail ad hoc.

Cette démarche a abouti à des orientations d'actions partagées avec le Conseil Général des Vosges, cosignataire du document final, notamment dans le domaine de l'infrastructure. Ces orientations ont été déclinées par les PDASR 2005, 2006, 2007 et 2008, les projets d'action étrangers aux enjeux du département étant systématiquement écartés.

La mise en œuvre de ces orientations a permis un recul sensible de l'accidentalité qui

se traduit notamment par 8 vies épargnées par rapport à l'année 2003 qui avait elle-même été marquée par un recul historique du nombre de tués.

L'un des faits marquants de ces quatre années réside dans le développement du partenariat avec les collectivités territoriales.

Toutefois, diverses orientations n'ont pas été suivies, notamment dans le domaine de la formation du conducteur.

Enfin, le DGO 2004-2008 présente globalement deux points faibles. Ils concernent, d'une part, l'absence d'indicateurs et, d'autre part, le déficit de communication.

Annexe 2-2

Comité de pilotage du Document Général d'Orientations

Compte-rendu de la réunion du 23 octobre 2008 à 10 h 00

Sous la présidence de Madame Stéphanie MØRK, Directrice de Cabinet, chef de projet « Sécurité Routière » et en présence des membres figurant en annexe, le Comité de pilotage du Document Général d'Orientations (DGO) a examiné successivement les points suivants.

1) ↵ Bilan de l'accidentalité 2003-2007

Alain HABERT, responsable de l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière (ODSR) présente, sous la forme d'un diaporama, le bilan de l'accidentalité au cours de la période 2003-2007.

Par rapport à la période 1998-2002, les accidents sont en baisse de 39,6%, les tués de 33% et les blessés de 40%. Cette évolution peut être, au moins partiellement, imputée à la mise en place des radars automatisés.

Depuis 2005, le nombre d'accidents est passé sous la barre des 400 et le nombre des tués sous la barre des 50 par an.

L'accidentalité dans les Vosges représente, en moyenne, chaque semaine : 8 accidents corporels, 1 tué, 5 blessés hospitalisés, 6 blessés légers.

2) ↵ Caractérisation des enjeux

Alain HABERT présente, sous la forme d'un diaporama, la synthèse de l'étude d'enjeux. Celle-ci sera envoyée par courrier électronique aux membres du Comité de pilotage.

L'analyse de cette étude confirme le choix de retenir pour le département les enjeux nationaux, à savoir :

- l'alcool
- les jeunes
- les deux-roues motorisés
- la vitesse

Un cinquième enjeu, propre au département, est retenu. Il s'agit des obstacles latéraux.

Par ailleurs, et au vu des analyses effectuées, il a également été convenu de retenir en 2009, à l'échelon de la région lorraine, l'enjeu poids lourds.

Madame MØRK souligne à cet égard son souhait que cet enjeu, justifié notamment par la réouverture du tunnel routier de Sainte-Marie-aux-Mines (Tunnel Maurice Lemaire), soit également retenu par la région Alsace. Elle indique à cet égard que les deux Directions Régionales de l'Équipement, Alsace et Lorraine, travaillent déjà de concert sur cette problématique.

21 – Alcool

257 accidents avec un conducteur positif sur un total de 1 912. Le taux est d'environ 14 %, alors que la moyenne nationale est de 10 %.

En 2007, le nombre d'accidents avec alcool est comparable à celui de 2003 alors que pour tous les accidents il a baissé de 24%. Le nombre de blessés hospitalisés est en augmentation depuis 2004.

L'indicateur de gravité est de 19 pour les accidents avec alcool alors qu'il est de 11 pour l'ensemble des accidents.

22 – Jeunes

Le nombre des tués dans la classe d'âge 15-24 ans représente 44% du nombre total des tués, alors que les 15-24 ans ne représentent que 12% de la population des Vosges.

Le nombre d'accidents impliquant un conducteur ou un piéton de 15-24 ans ne baisse plus et le nombre de blessés hospitalisés augmente.

Pour la période 2005-2007, 9,8 victimes graves pour 100 habitants jeunes alors que la moyenne est de 5,2 au niveau national.

Le ratio (VG jeune/pop jeune)/(VG total/pop total) est de 3,93 pour les Vosges alors qu'il est de 2,38 au niveau national.

23 – Deux-roues motorisés

31,1 % de tous les accidents impliquent un deux-roues motorisés, alors que la moyenne nationale est de 20,3 %.

20,62 % de tous les accidents mortels impliquent un deux-roues motorisés alors qu'au niveau national ce pourcentage est de 17,9 %.

Après une baisse entre 2003 et 2004, le nombre d'accidents ne diminue plus et le nombre de blessés hospitalisés augmente depuis 2004.

24 – Vitesse

Une étude menée par l'Escadron Départemental de Sécurité Routière sur 387 accidents, dont 64 mortels, entre le 1^{er} janvier 2007 et le 30 septembre 2008, a montré que la vitesse est la cause principale de 54% des accidents et de 58% des accidents mortels.

Cette étude est à rapprocher de la gravité des accidents dans les Vosges qui est peut être due à des vitesses élevées.

25 – Obstacles latéraux

Le pourcentage d'accidents contre des arbres, bâtiments, murs, piles de pont, fossés, talus et parois rocheuses est supérieur au pourcentage national :

Obstacle fixe	% Vosges	% France
Arbre	14,3	11,9
Bâtiment, mur, pile de pont	13,8	9,7
Fossé, talus, paroi rocheuse	22,7	15,4

L'objectif général, à l'horizon 2012, est de réduire de 33% le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes, et donc de réduire à moins de 28 le nombre de tués en 2012.

Ainsi, les objectifs par enjeux sont les suivants ;

- alcool : diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool et donc réduire à 4 le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool en 2012
- jeunes : diviser par deux le nombre de tués et donc réduire à 7 le nombre de jeunes 15-24 ans tués en 2012
- deux-roues motorisés : diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation d'un deux-roues motorisé
- vitesse : pas d'objectif chiffré

4) ↪ Définition des groupes de travail

Hubert PIERROT, Chargé de mission animation et coordination sécurité routière, présente les groupes de travail dont la composition avait été pré définie au sein du Groupe technique. Les caractères en italique indiquent les compléments demandés par le Comité de pilotage.

41 - Groupe de travail « alcool et substances addictives»

Observatoire Départemental de la Sécurité Routière
Coordinateur sécurité routière
Association des maires
Association Nationale de Prévention de l'Alcoologie et des Addictologies
Comité Départemental d'Education pour la Santé
Association d'aide aux personnes dépendantes
Fédération de l'Industrie Hôtelière (gérant de discothèque)
Mutualité Sociale Agricole
Médecin du travail MSA
Escadron Départemental de Sécurité Routière
Direction Départementale de la Sécurité Publique
Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports

42 - Groupe de travail « vitesse »

Observatoire Départemental de la Sécurité Routière
Coordinateur sécurité routière
Association des maires
Escadron Départemental de Sécurité Routière
Direction Départementale de la Sécurité Publique
Justice
Conseil Général
Caisse Régionale d'Assurance Maladie
Mutualité Sociale Agricole
Fédération Nationale du Transport Routier
Expert automobile
Déléguée à l'éducation routière

Ce groupe de travail intégrera la problématique des délimitations d'agglomérations, afin de répondre à la question soulevée à cet égard par le représentant du Conseil Général.

43 - Groupe de travail « jeunes »

Observatoire Départemental de la Sécurité Routière
Coordinateur sécurité routière
Inspection académique
Escadron Départemental de Sécurité Routière
Direction Départementale de la Sécurité Publique
Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports
Conseil général
Association des maires
Ville de Charmes
Mutualité Sociale Agricole
Centre de Formation d'Apprentis
Auto école
Déléguée à l'éducation routière
Parents d'Elèves de l'Enseignement Public
Association intervenant en politique de la ville
Un jeune IDSR
Un membre d'un Conseil des jeunes

44 - Groupe de travail « deux-roues motorisés »

Observatoire Départemental de la Sécurité Routière
Coordinateur sécurité routière
M Moto
Association des maires
Fédération Française des Motards en Colère
Escadron Départemental de Sécurité Routière
Direction Départementale de la Sécurité Publique
Association intervenant en politique de la ville
Conseil général
Déléguée à l'éducation routière
Parents d'Elèves de l'Enseignement Public
Caisse Régionale d'Assurance Maladie
Moto club des Images
Motociste
Inspection académique

45 - Groupe de travail « obstacles latéraux »

Observatoire Départemental de la Sécurité Routière
Coordinateur sécurité routière
Association des maires
Conseil général
Direction Inter régionale des Routes Est
M Moto
Fédération Française des Motards en Colère
Déléguée à l'éducation routière

5) ↪ Calendrier de travail

Installation du Comité de pilotage	Jeudi 18 septembre 2008
Etude d'enjeux en groupe technique	Jeudi 25 septembre et jeudi 9 octobre 2008
Validation des enjeux par le Comité de pilotage	Jeudi 23 octobre 2008
Compréhension des enjeux (groupes de travail)	1 mois
Orientations d'actions (groupes de travail)	1 mois
Validation des orientations par le Comité de pilotage	15 janvier 2009
Rédaction du DGO	3 semaines
Validation du document final par le Comité de pilotage	5 février 2009

En conclusion, Madame MØRK remercie les participants, rappelle les enjeux validés ce jour et les échéances de travail.

La prochaine réunion du Comité de pilotage se tiendra le jeudi 15 janvier 2009 à 10 h à la Préfecture, salle Foch.

Epinal, le 12 novembre 2008

La Présidente de séance,

Stéphanie MØRK

direction
départementale
de l'Équipement
et de l'Agriculture
des Vosges

Comité de pilotage du Document Général d'Orientations Relevé de décisions de la réunion du 15 janvier 2009 à 10 h 00

Sous la présidence de Madame Stéphanie MØRK, Chef de projet « Sécurité Routière » et en présence des membres figurant en annexe, le Comité de pilotage du Document Général d'Orientations (DGO) a examiné successivement les orientations d'action proposées par les groupes de travail, les modalités de validation du document final, de signature, de communication, de suivi et d'évaluation.

En préambule, Madame MØRK rappelle les étapes de la démarche partenariale qui a été suivie jusqu'alors et les objectifs de la présente réunion.

Elle précise que le bilan provisoire de l'année 2008 s'inscrit dans un mouvement de recul sensible du nombre d'accidents et de blessés, soit respectivement, -17% et - 28%. Avec 5 vies épargnées en 2008, la baisse du nombre de tués n'apparaît pas suffisamment significative.

1) ↪ Validation des orientations d'actions

M PIERROT présente, pour chaque enjeu, les propositions d'orientations élaborées par les groupes de travail, ces propositions étant réparties en cinq chapitres : l'infrastructure, l'information, la formation, l'éducation (changement durable des comportements) et le contrôle – sanction.

Finalement, après la présentation du diaporama et les échanges qui ont suivi, les orientations d'actions retenues sont les suivantes :

11 Enjeu « jeunes »

L' enjeu est de réduire la prise de risque en renforçant le respect des règles.

111 Information

- Impliquer les parents et les employeurs, par le biais des fédérations de parents d'élèves d'une part, et des fédérations professionnelles d'autre part.
- Développer les actions "SAM – celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas", non seulement dans les établissements de nuit mais aussi, en partenariat avec l'Association des maires (locations de salles communales) et les éducateurs de rue, dans les soirées privées
- Promouvoir l'Apprentissage Anticipé de la Conduite en direction non seulement des jeunes, mais aussi de leurs parents

112 Formation

- Recruter et former de jeunes Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) et valoriser leur engagement, en lien avec les assureurs
- Développer la capacité d'intervention des IDSR en milieu scolaire
- Rendre les actions de sensibilisation plus attractives, notamment en favorisant le passage de la théorie à la pratique (par exemple, découverte du quad)

113 Education

- Mobiliser les nouvelles ressources pédagogiques (simulateurs, mallette vélo, module deux-roues motorisés, "sauve qui veut")
- Développer, en partenariat avec les auto écoles, la prise de conscience des facteurs d'accidents (mutualiser la mallette pédagogique réalisée en Meurthe et Moselle)
- Parfaire la formation en agissant sur les comportements et les attitudes

114 Contrôle – sanction

- Privilégier les contrôles en interception et une certaine forme de dialogue permettant d'expliquer l'infraction
- Cibler les contrôles
- Poursuivre, à l'égard des mineurs, la politique de peines complémentaires sous la forme de stages de sensibilisation à la sécurité routière

12 Enjeu « alcool et substances addictives »

L'enjeu est d'inciter les conducteurs à ne pas prendre la route après avoir consommé de l'alcool et/ou d'autres substances addictives.

121 Information

- Poursuivre et développer les actions "SAM celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas", non seulement dans les établissements de nuit mais aussi dans les soirées privées, en partenariat avec l'Association des maires (locations de salles communales)
- Promouvoir l'auto contrôle de l'alcoolémie
- Développer l'information en milieu professionnel, en lien avec la CRAM et la MSA
- Développer l'information en milieu extra-professionnel en ciblant les publics à risque
- Renforcer la connaissance des publics à risque en s'appuyant sur le réseau des associations de prévention

122 Formation

- Poursuivre et renforcer le partenariat avec le Parquet et le SPIP pour la mise en oeuvre de Travaux d'Intérêt Général pour certains délinquants routiers
- Développer la capacité d'intervention des IDSR en milieu scolaire
- Recruter et former de jeunes Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) plus à même de porter le message auprès d'un public jeune

123 Education

- Développer le partenariat avec les auto écoles pour renforcer l'information concernant les risques et sanctions liés à l'alcool, tant en AAC qu'en formation traditionnelle

124 Contrôle – sanction

- Cibler les contrôles en fonction des modes de consommation
- Mise en oeuvre de stages spécifiques "alcool" (décision du juge)
- Assurer le suivi et l'accompagnement des "malades"
- Autant que possible, soustraire l'utilisateur au risque (anti démarrage électronique)

13 Enjeu « vitesse »

L'enjeu est d'assurer le respect des limitations de vitesse, en veillant à la pertinence de la signalisation.

131 Infrastructure

- Favoriser, en concertation avec le Conseil Général, l'Inspection de sécurité routière des itinéraires, afin de corriger les éléments susceptibles de générer de l'insécurité routière
- Penser les aménagements urbains, notamment les rétrécissements de chaussée en tenant compte des contraintes imposées aux poids lourds et aux engins agricoles
- Veiller au nettoyage de la chaussée rendue glissante par la boue
- Veiller à l'accompagnement des véhicules agricoles hors gabarit et informer la MSA des accidents concernant ces véhicules

132 Information

- Mettre en place, à des fins pédagogiques, des appareils mobiles d'affichage de la vitesse
- Veiller à la pertinence de la signalisation (limitations de vitesse et limites d'agglomérations)
- Mettre en oeuvre le partenariat avec l'Association des maires pour sensibiliser les élus aux enjeux des limites d'agglomérations et des constructions isolées
- Promouvoir l'éco conduite
- Mettre en place un observatoire des vitesses, pour l'information des acteurs et l'évaluation des actions
- Promouvoir la Commission consultative des usagers
- Sensibiliser les piétons, notamment jeunes et seniors, aux risques liés à la traversée de la chaussée

133 Formation

- Mettre en place des formations post-permis dans les services de l'Etat, les entreprises et les collectivités

134 Education

- Renforcer, en partenariat avec les auto écoles, l'apprentissage des distances de sécurité

135 Contrôle – sanction

- Contrôler l'adaptation de la vitesse (appréciation des forces de l'ordre), les distances de sécurité et le respect des temps de conduite
- Intégrer au plan de contrôles routiers la localisation des radars "pédagogiques"
- Mettre en place des stages spécifiques "vitesse" (décision du juge)

14 Enjeu « deux-roues motorisés »

L'enjeu est de développer une pratique apaisée et responsable.

141 Infrastructure

- Développer le partenariat avec l'Association des maires pour la prise en compte des deux-roues motorisés dans l'aménagement
- Organiser, en partenariat avec les gestionnaires de voirie, un système de réponse rapide en cas de découverte ou signalement d'un danger particulier (hydrocarbures, gravillons ...)

142 Information

- Impliquer les parents et les employeurs
- Promouvoir les déplacements en groupe et l'échange d'expérience
- Poursuivre les actions "calmos" dans le massif vosgien
- Promouvoir l'équipement du conducteur

143 Formation

- Développer la formation complémentaire "agir-collège" afin d'enrichir la formation en milieu scolaire
- Poursuivre les actions de perfectionnement sur circuit

144 Education

- Mobiliser les ressources pédagogiques disponibles (simulateurs, module deux-roues motorisés, "sauvé qui veut") pour enrichir et renforcer la préparation de l'ASSR
- Développer le partenariat avec les auto écoles pour renforcer le nombre d'heures de conduite en circulation et promouvoir la notion de "partage de la route"

145 Contrôle – sanction

- Développer le contrôle des cyclomoteurs aux abords des établissements scolaires
- Porter une attention particulière aux équipements

15 Enjeu « obstacles latéraux »

L'enjeu est de faire en sorte que la route pardonne, en agglomération comme hors agglomération, en limitant l'effet aggravant des obstacles latéraux.

151 Infrastructure

- Mobiliser les crédits nécessaires pour permettre aux gestionnaires de voie de recenser et traiter les obstacles dans le cadre d'un programme pluri annuel par itinéraire
- Mettre en place des zones de récupération ou un revêtement adapté dans les zones sensibles
- Construire un partenariat avec les concessionnaires EDF et France Télécom pour veiller à la bonne implantation des équipements
- Créer, en lien avec les forces de l'ordre, un système d'information permettant d'identifier les zones sensibles, où se produisent de fréquentes sorties de route

152 Information

- Sensibiliser les élus locaux dans le cadre de la formation des correspondants sécurité routière
- Mettre en place, pour les élus, un module spécifique "obstacles latéraux"

153 Formation

- Former, en partenariat avec le CNFPT, les agents au traitement des obstacles et à la signalisation temporaire

154 Education

- Mettre en place des formations post-permis, en lien avec les assureurs, en vue de l'apprentissage des manoeuvres de freinage d'urgence, évitement et récupération

Le Comité a validé l'ensemble de ces propositions, sous réserve des précisions suivantes :

- pour l'enjeu « vitesse », la prise en compte des contraintes imposées aux poids lourds et aux engins agricoles dans les aménagements urbains ne doit pas aboutir à favoriser une augmentation de la vitesse
- pour l'enjeu « deux-roues motorisés », le renforcement du nombre d'heures de conduite en circulation ne doit pas se traduire par une augmentation du coût de la formation

2) Définition des modalités de validation du document final

Dans la perspective de la signature du DGO au cours de la deuxième quinzaine de février, le projet de DGO sera soumis, pour avis, aux membres du Comité de pilotage par voie électronique.

3) ↵ Définition des modalités de signature, de communication, de suivi et d'évaluation

Les médias seront conviés à la signature du DGO par le Préfet, en présence du Président du Conseil Général, des maires des communes d'Epinal, Charmes, Gérardmer, Mirecourt, Neufchâteau, Rambervillers, Remiremont, Saint-Dié-des-Vosges, Vittel, de l'Ingénieur-conseil régional pour la CRAM du Nord-Est et du Directeur de la Mutualité Sociale Agricole.

Le document sera mis en ligne sur le site de la Préfecture et un lien sera créé vers le site de chacun des membres du Comité de pilotage.

En ce qui concerne les modalités de suivi et d'évaluation, M Luc LAVAUX propose de créer un groupe de travail spécifique. Il s'agit en effet, au-delà de l'objectif fixé par le Président de la République, d'élaborer des indicateurs pertinents et réalistes adaptés à chaque orientation d'action.

En conclusion, Madame MØRK remercie les participants et précise qu'au-delà de la signature du DGO, la démarche partenariale se poursuivra dans le cadre de l'évaluation des Plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

Epinal, le 28 janvier 2009

La Présidente de séance,

Stéphanie MØRK

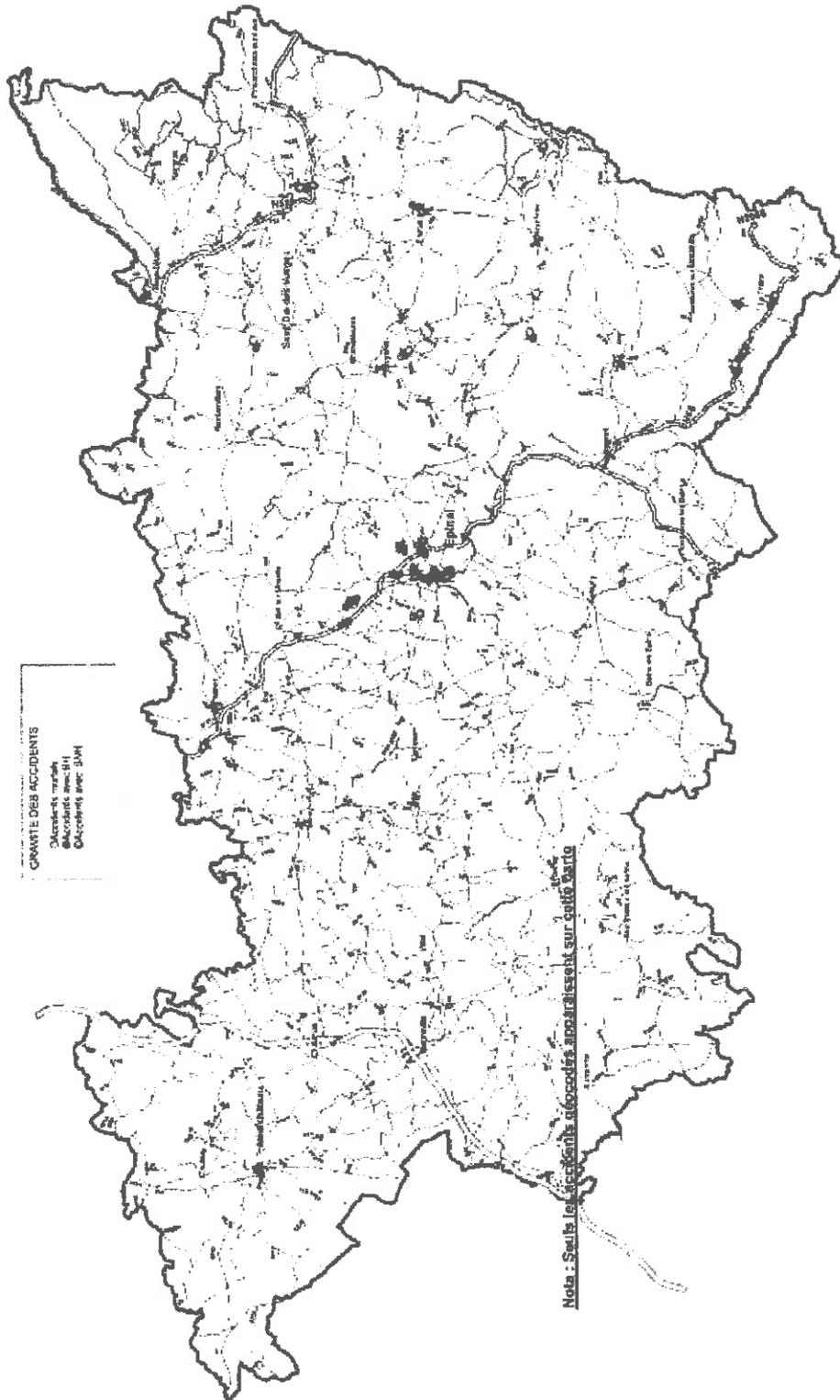
Annexe 3-1

Réseau	Nombre		Nombre de victimes			Nbre accidents 1997-2001
	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	
EPINAL	292	2	2	96	312	565
	RN	9	0	0	11	8
	RD	125	0	0	45	128
	VC	156	2	2	40	174
	Autr	2	0	0	0	2
SAINT-DIE-DES-VOGES	182	3	3	68	164	175
	RN	16	2	2	6	13
	RD	57	1	1	22	56
	VC	106	0	0	39	93
	Autr	3	0	0	1	2
GERARDMER	42	8	10	35	31	37
	RD	27	5	7	25	24
	VC	12	3	3	8	6
	Autr	3	0	0	2	1
REMIREMONT	24	5	5	18	8	26
	RN	4	3	3	5	2
	RD	8	1	1	4	3
	VC	12	1	1	9	3
GOLBEY	74	5	5	15	78	131
	RD	43	3	3	6	53
	VC	29	2	2	8	24
	Autr	2	0	0	1	1
NEUFCHATEAU	31	1	1	20	18	32
	RN	1	0	0	1	0
	RD	25	0	0	15	18
	VC	5	1	1	4	0
THAON-LES-VOGES	29	2	2	22	12	42
	RN	6	0	0	9	3
	RD	14	2	2	10	2
	VC	5	0	0	2	3
	Autr	3	0	0	0	4
MIRECOURT	11	1	1	6	12	32
	RD	10	1	1	4	12
	VC	1	0	0	2	0
RAON-L'ETAPE	21	2	3	13	21	22
	RN	3	1	2	2	3
	RD	16	1	1	10	17
	VC	2	0	0	1	1
VITTEL	19	4	6	11	12	21
	RD	16	3	5	10	11
	VC	3	1	1	1	1
RAMBERVILLERS	18	0	0	3	19	31
	RD	12	0	0	2	14
	VC	4	0	0	0	4
	Autr	2	0	0	1	1
LA BRESSE	24	4	4	12	16	20
	RD	22	4	4	11	14
	VC	2	0	0	1	2
CHARMES	26	2	2	12	14	21
	RN	4	1	1	1	2
	RD	16	1	1	7	10
	VC	4	0	0	3	1
	Autr	2	0	0	1	1
LE VAL-D'AJOL	15	2	2	10	6	6
	RN	2	0	0	0	2
	RD	9	1	1	8	3
	VC	4	1	1	2	1

Annexe 3-2

ZONES D'ACCUMULATION D'ACCIDENTS 2003-2007

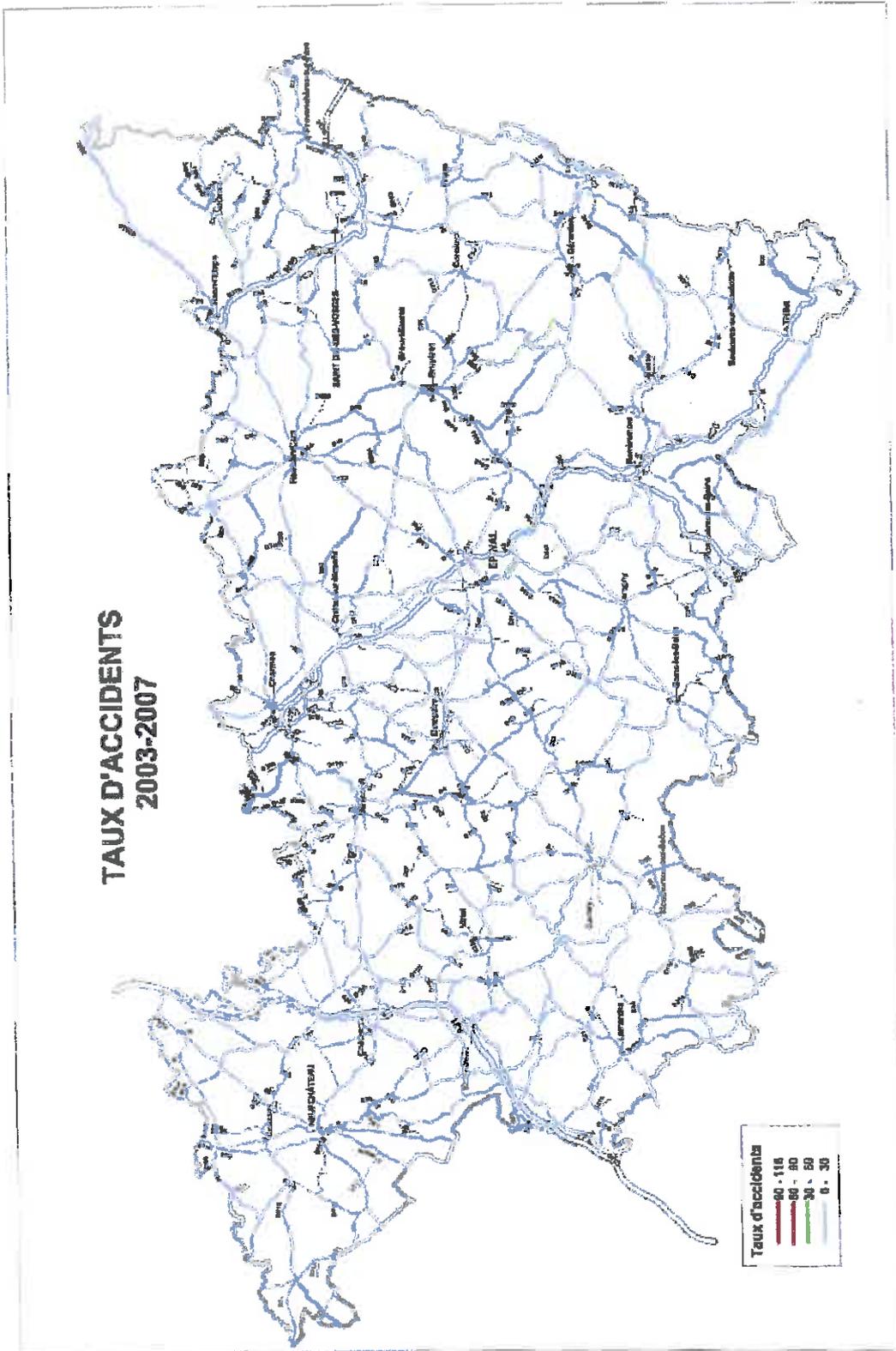
(Méthode OSCR - 4 Accidents + 4 Victimes Graves sur une longueur de 850 m)



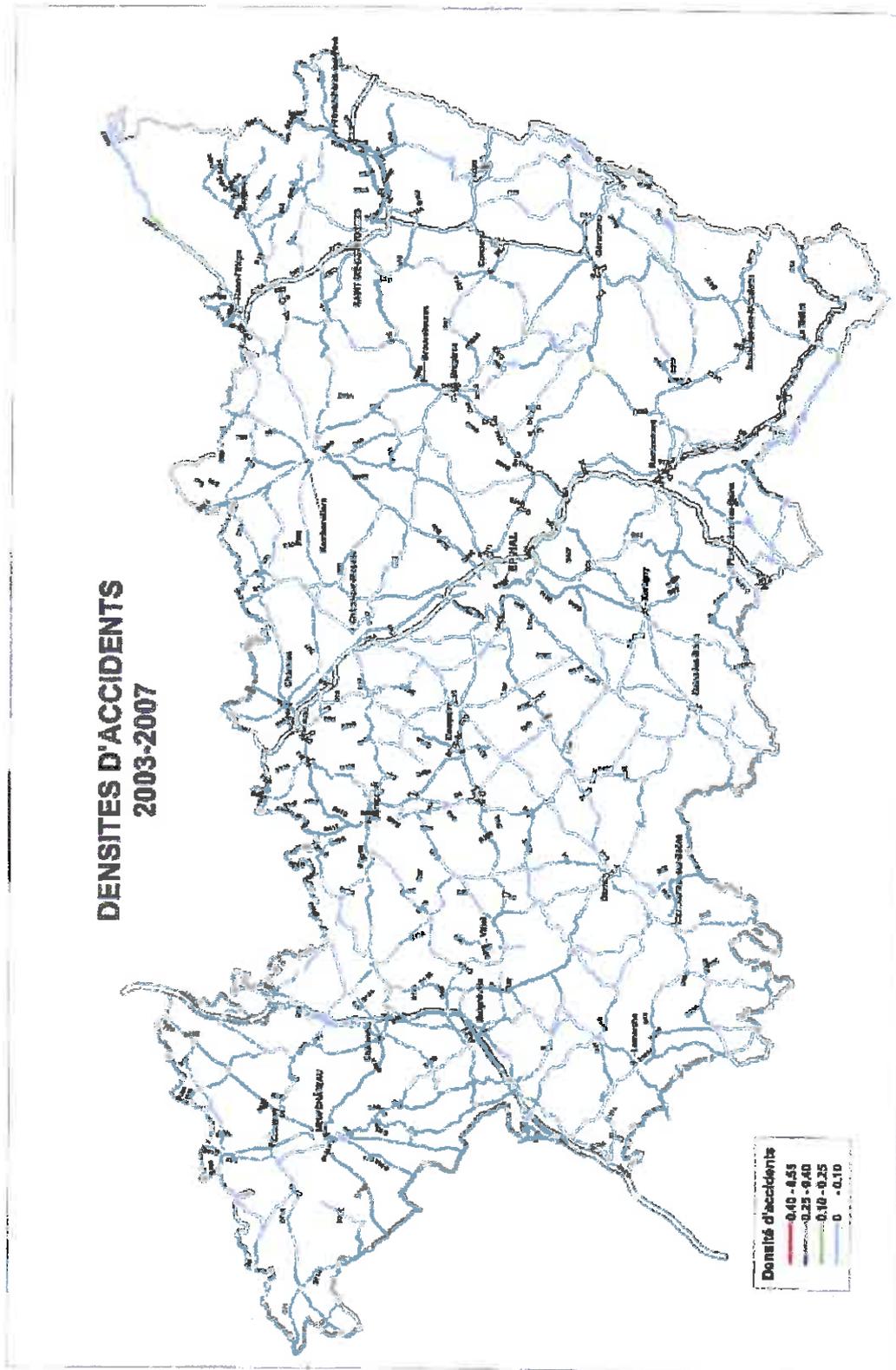
GIRONDE DES ACCIDENTS
● Accidents mortels
■ Accidents avec 3-4
▲ Accidents avec 2-3

Note : Seuls les accidents recensés apparaissent sur cette carte.

Annexe 3-3



Annexe 3-4



Annexe 3-5

Obstacle fixe	Nombre de véhicules	% Vosges	Ig(*)	Tués	BH	BL	% France
Véhicule en stationnement	39	6.5	8.1	3	12	22	
Arbre	86	14.3	24.4	21	73	44	11,9
Glissière métallique	50	8.3	14.9	7	28	35	
Glissière béton	17	2.8	5.9	1	11	16	
Autre glissière	5	0.8	20.0	1	2	1	
Bâtiment, mur, pile de pont	83	13.8	14.8	12	46	60	9,7
Support signalisation verticale ou poste appel urgence	4	0.7	50.0	2	2	0	
Poteau	49	8.1	8.2	4	40	26	
Mobilier urbain	6	1.0	0.0	0	0	3	
Parapet	6	1.0	0.0	0	4	2	
Îlot, refuge, borne haute	2	0.3	0.0	0	0	4	
Bordure de trottoir	21	3.5	4.8	1	11	12	
Fossé, talus, paroi rocheuse	137	22.7	16.9	23	85	81	15,4
Autre obstacle fixe sur chaussée	32	5.3	3.4	1	5	19	
Autre obstacle fixe sur trottoir ou accotement	18	3.0	0.0	0	6	15	
Sortie de chaussée	48	8.0	6.3	3	30	30	
Autre	0	0.0	0.0	0	0	0	
Total	603	100.0	7.1	79	355	370	

Tous les chiffres concernent les véhicules ayant heurté l'obstacle

(*) Indicateur de gravité

