

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION 2018 – 2022

55

DÉPARTEMENT DE LA MEUSE



Ce document suit le canevas de l'annexe technique qui a été réalisée sous la direction rédactionnelle conjointe de la Délégation à la sécurité routière (DSR) et de l'Observatoire national interministériel à la sécurité routière (ONISR), par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema).

Équipe de production du document

Fabienne BAVOUX
Xavier CLISSON
Karine FIEVET
Emmanuelle LOPEZ
Michel ROGIE
Patrice TIERCY

Illustrations

Toutes les données sont tirées du portail accidents, de CONCERTO, des annexes fournies par la DSR et l'ONISR pour la rédaction du DGO. Les graphes, schémas sont réalisés sur la base de ceux proposés par le Cerema dans le guide méthodologique. Les cartographies de la Meuse sont réalisées par l'unité Système d'Information Géographique du Service Connaissance et Développement des Territoires de la DDT de la Meuse.



Alexandre ROCHATTE
Préfet de la Meuse

La politique de lutte contre l'insécurité routière est une priorité du Gouvernement depuis plusieurs années.

Cette politique a indéniablement produit des résultats.

En 1972, année de la création du comité interministériel de la sécurité routière (CISR), plus de 18 000 personnes ont perdu la vie sur les routes de France.

En 2013, ce nombre est descendu à moins de 3 500. Malheureusement, depuis la tendance s'est inversée.

Le Gouvernement a réagi lors du CISR du 9 janvier 2018 en annonçant 18 mesures contre la vitesse et les conduites addictives notamment avec comme objectif de descendre en dessous de 2 000 personnes tuées sur les routes en 2020.

Conséquence immédiate de l'application des premières mesures, dont celle limitant la vitesse à 80 km/h, 2018 est l'année la moins meurtrière de l'histoire avec 196 tués de moins qu'en 2017.

Tout comme au niveau national, la Meuse a vu son nombre de tués augmenter entre 2013 et 2017. En revanche, l'année 2018 ne suit pas la tendance nationale, 18 personnes ont perdu la vie sur les routes meusiennes, soit 2 de plus qu'en 2017 et le nombre d'accidents corporels ne diminue pas.

Face à ce constat, la lutte contre l'insécurité routière sera l'une de mes priorités. Le nombre de morts et de blessés doit diminuer sur nos routes.

Le nouveau Document Général d'Orientation (DGO), élaboré en collaboration avec les différents acteurs de la sécurité routière, dont au premier chef les collectivités territoriales, fixe les axes prioritaires de la politique de sécurité routière à mettre en œuvre dans notre département pour les 4 années à venir, tant sur le volet préventif que répressif.

Cette démarche partenariale se poursuivra dans la mise en œuvre du Plan Départemental d'Action de Sécurité Routière (PDASR), déclinaison annuelle du DGO.

Je remercie l'ensemble des acteurs pour leur implication et leur engagement dans la lutte contre l'insécurité routière afin que des vies soient épargnées sur nos routes meusiennes.

Table des matières

1. Etat des lieux du département.....	9
1.1 Le contexte national.....	9
1.2 Le contexte local du département.....	9
I. Géographie.....	9
II. Population et démographie.....	12
III. Réseau routier.....	13
IV. Parc de véhicules en circulation.....	17
V. Communication (suivi de l'accidentalité).....	17
1.3 L'accidentalité 2012-2016 et comparaison avec 2007-2011.....	19
I. Accidentalité corporelle du département.....	19
II. Évolution de l'accidentalité corporelle sur 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011.....	19
III. Répartition des accidents corporels et des personnes tuées selon le mode de déplacement et selon l'âge sur la période 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011.....	21
IV. Répartition des accidents corporels et des personnes tuées selon le milieu sur la période 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011.....	24
V. Répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie sur la période 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011.....	25
VI. Communes du département comptant un grand nombre d'accidents sur la période 2012-2016.....	27
1.4 L'évaluation du DGO 2012-2017 :.....	29
I. Indicateurs de suivi des actions du DGO par enjeu.....	29
II. Utilisation des crédits affectés à chaque partenaire et acteur du DGO sur 2012 - 2017.....	33
2. Méthode utilisée pour caractériser les enjeux.....	36
2.1 L'importance de chaque enjeu.....	36
2.2 Le panorama des enjeux susceptibles d'être retenus.....	37
2.3 Les indicateurs de suivi.....	37
3. Recherche des enjeux.....	38
3.1 Le risque professionnel.....	38
3.1.1 L'importance de l'enjeu « risque professionnel ».....	38
3.1.2 Le panorama des accidents liés au risque professionnel.....	40
I. Les accidents liés aux missions.....	40
a. les chiffres de l'accidentalité.....	40
b. selon le milieu.....	41

c. selon le mode de déplacement.....	41
d. selon l'âge.....	42
II. Les accidents liés aux trajets domicile-travail.....	42
a. les chiffres de l'accidentalité.....	42
b. selon le milieu.....	43
c. selon le jour de la semaine.....	43
d. selon le mode de déplacement.....	43
3.1.3 Les indicateurs de l'enjeu « risque professionnel » à suivre au cours des années 2018-2022.....	44
3.2 Conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants).....	45
3.2.1 L'alcool.....	45
I. L'importance de l'enjeu « alcool ».....	45
II. Le panorama des accidents liés à l'alcool.....	47
a. l'analyse selon la catégorie de jour.....	47
b. l'analyse selon la luminosité.....	47
c. l'analyse selon le mode de déplacement.....	47
3.2.2 Les stupéfiants.....	49
I. L'importance de l'enjeu « stupéfiants ».....	49
II. Le panorama des accidents liés aux stupéfiants.....	51
a. l'analyse selon la catégorie de jour.....	51
b. l'analyse selon la luminosité.....	51
c. l'analyse selon le mode de déplacement.....	52
3.2.3 Les indicateurs de l'enjeu « conduite après usage de substances psychoactives » à suivre au cours des années 2018-2022.....	54
3.3 Les jeunes, divisés en 3 classes d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans).....	55
3.3.1 Les adolescents âgés de 14 à 17 ans.....	55
I. L'importance de l'enjeu « adolescents âgés de 14 à 17 ans ».....	55
II. Le panorama des accidents des adolescents âgés de 14 à 17 ans.....	56
a. l'analyse selon le milieu.....	56
b. l'analyse selon le genre.....	57
c. l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule).....	57
3.3.2 Les jeunes âgés de 18 à 24 ans.....	57
I. L'importance de l'enjeu « jeunes âgés de 18 à 24 ans ».....	58
II. Le panorama des accidents des jeunes âgés de 18 à 24 ans.....	59
a. l'analyse selon le milieu.....	59
b. l'analyse selon le genre.....	60
c. l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule).....	60
3.3.3 Les jeunes âgés de 25 à 29 ans.....	61

I. L'importance de l'enjeu «jeunes âgés de 25 à 29 ans ».....	61
II. Le panorama des accidents des jeunes âgés de 25 à 29 ans.....	62
a. l'analyse selon le milieu.....	62
b. l'analyse selon le genre.....	63
c. l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule).....	63
3.3.4 Les indicateurs de l'enjeu « jeunes ».....	64
3.4 Les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 ans et 75 ans et plus).....	65
3.4.1 Les seniors âgés de 65 à 74 ans.....	65
I. L'importance de l'enjeu « seniors âgés de 65 à 74 ans ».....	65
II. Le panorama des accidents des seniors âgés de 65 à 74 ans.....	66
a. l'analyse selon le milieu.....	66
b. l'analyse selon le genre.....	67
c. l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule).....	67
3.4.2 Les seniors âgés de 75 ans et plus.....	68
I. L'importance de l'enjeu « seniors âgés de 75 ans et plus ».....	68
II. Le panorama des accidents des seniors âgés de 75 ans et plus.....	69
a. l'analyse selon le milieu.....	69
b. l'analyse selon le genre.....	70
c. l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule).....	70
.....	70
3.4.3 Les indicateurs de l'enjeu « seniors ».....	71
3.5 La vitesse.....	72
3.5.1 Les accidents mortels dus à la vitesse.....	72
a. calcul de l'indicateur.....	73
b. comparaison.....	73
c. évolution dans le temps de la part d'accidents mortels due à la vitesse dans l'accidentalité du département de la Meuse.....	74
d. analyses complémentaires tirées des APAM.....	74
3.5.2 Les infractions liées à la vitesse.....	76
I. Les excès de vitesse mesurés par contrôle automatisé.....	77
a. collecte des données de l'infocentre.....	77
b. réalisation du bilan.....	78
3.5.3 Les indicateurs de l'enjeu « vitesse » à suivre au cours des années 2018-2022.....	79
3.6 Les deux-roues motorisés.....	80
3.6.1 L'importance de l'enjeu « deux-roues motorisés ».....	80
3.6.2 Le panorama des accidents de deux-roues motorisés.....	82
I. Les deux-roues motorisés de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm ³	82

a. les chiffres de l'accidentalité.....	82
b. selon le milieu.....	83
c. selon le type de jour.....	83
d. selon les conflits.....	84
e. selon l'âge.....	84
II. Les deux-roues motorisés de cylindrée supérieure à 125 cm ³	85
a. les chiffres de l'accidentalité.....	85
b. selon le milieu.....	85
c. selon le type de jour.....	86
d. selon les conflits.....	86
e. selon l'âge.....	87
3.6.3 Les indicateurs de l'enjeu « deux-roues motorisés » à suivre au cours des années 2018-2022.....	87
3.7 Le partage de la voirie (urbain / interurbain).....	88
3.7.1 Les piétons.....	88
I. L'importance de l'enjeu « piéton ».....	88
II. Le panorama des accidents de piétons.....	90
a. l'analyse selon le type de véhicule impliqué.....	90
b. l'analyse selon le milieu (urbain / interurbain).....	91
c. l'analyse selon l'âge et le sexe.....	92
3.7.2 Les cyclistes.....	93
I. L'importance de l'enjeu « cycliste ».....	93
II. Le panorama des accidents de cyclistes avec un tiers.....	94
a. l'analyse selon le type de véhicule impliqué.....	94
b. l'analyse selon le milieu.....	95
c. l'analyse selon l'intersection.....	95
d. l'analyse selon l'âge et le sexe.....	96
3.7.3 La qualité des infrastructures et la mobilité.....	97
3.7.4 Les indicateurs de l'enjeu « partage de la voirie » à suivre au cours des années 2018-2022.....	98
3.8 Les distracteurs.....	99
3.8.1 L'importance de l'enjeu « distracteurs ».....	99
3.8.2 Le panorama des accidents liés à l'attention perturbée.....	101
a. les chiffres de l'accidentalité.....	101
b. l'analyse selon le mode de déplacement.....	101
c. l'analyse selon le milieu.....	102
d. l'analyse selon le sexe et la classe d'âge.....	102

3.8.3 Les indicateurs de l'enjeu « distracteurs » à suivre au cours des années 2018-2022.....	103
3.9 synthèse des enjeux pour la Meuse.....	104
3.9.1 Le risque professionnel.....	104
3.9.2 Conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)	104
3.9.3 Les jeunes, divisés en 3 classes d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)...	105
3.9.4 Les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 ans et 75 ans et plus).	106
3.9.5 La vitesse.....	107
3.9.6 Les deux-roues motorisés.....	107
3.9.7 Le partage de la voirie (urbain / interurbain).....	108
3.9.8 Les distracteurs.....	110
4. Orientations d'actions.....	111
4.1 Enjeu n°1 : la vitesse.....	111
4.2 Enjeu n°2 : Alcool - stupéfiants.....	113
4.3 Enjeu n°3 : le risque routier professionnel.....	115
4.4 Enjeu n°4 : les deux roues-motorisés.....	117
4.5 Enjeu n°5 : les usagers vulnérables et le partage de la voirie.....	119
4.6 Enjeu n°6 : les seniors.....	122
4.7 Enjeu n°7 : les jeunes.....	124
4.8 Enjeu n°8 : Les distracteurs.....	126
4.9 Enjeu n°9 : Pour tous les enjeux.....	127
5. Signataires.....	129
6. Acteurs de la politique de sécurité routière en Meuse.....	130
7. Glossaire.....	133

1. Etat des lieux du département

1.1 Le contexte national

La lutte contre l'insécurité routière constitue une grande cause nationale depuis 2003. Cependant, la Délégation de la Sécurité Routière existe et œuvre depuis 40 ans. Quatre décennies pendant lesquelles le nombre de morts sur la route a été divisé par cinq, alors que le trafic routier a été multiplié par 2,5.

Malgré cette évolution favorable, de nombreux facteurs d'insécurité perdurent, pour exemple :

- ✓ l'alcool est en cause dans 1/3 des accidents mortels au niveau national ;
- ✓ l'usage de drogue est en cause dans près d'1/4 des accidents mortels au niveau national entre 2010 et 2016
- ✓ près d'un 1/3 des conducteurs reconnaissent ne pas respecter les limitations de vitesse, cause ou facteur aggravant fréquent des accidents ;
- ✓ près d'un accident corporel sur 10 est lié à l'utilisation du téléphone au volant et plus de 30 % des conducteurs déclarent lire des SMS ou les taper au volant ;
- ✓ plus de la moitié des motards chute lors des 3 premières années de conduite ;
- ✓ sur autoroute, 1 accident mortel sur 3 est dû à un endormissement au volant.

Dans ce contexte, le gouvernement a décidé de relancer l'élaboration du Document Général d'Orientations (DGO) à l'échelle de chaque département pour la sixième fois depuis 1994.

Ce document permet une analyse fine et partagée de l'accidentologie et définit pour cinq ans les axes prioritaires de la politique de sécurité routière visant à faire reculer le nombre, la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés. Il mobilise l'ensemble des acteurs locaux autour d'orientations communes.

Sous la responsabilité du Préfet de la Meuse, les orientations d'actions à mener sur le territoire sont définies et déclinées annuellement en actions de prévention et de contrôles dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Les actions du PDASR sont de trois types :

- ✓ actions pilotées par la coordination sécurité routière du département ;
- ✓ actions soutenues matériellement par la coordination sécurité routière ;
- ✓ actions soutenues financièrement par la coordination sécurité routière dans le cadre d'un appel à projets (type Label Vie).

1.2 Le contexte local du département

I. Géographie

Avec une superficie de **6 211 km²** soit 9,2 % de la superficie de la région Grand Est, le département de la Meuse, lorrain, se situe au cœur de la grande région créée en janvier 2016, bordée par les Ardennes, la Marne, la Haute-Marne, les Vosges, la Meurthe-et-Moselle et par la Belgique, au nord, pays frontalier.

Le département de la Meuse est traversée du sud au nord sur près de 259 km par le fleuve Meuse qui se jette en Hollande dans la mer du Nord. C'est ce fleuve qui a façonné au fil des millénaires le

paysage des côtes de Meuse, vergers de la Lorraine. Le canal de la Marne au Rhin traverse d'est en ouest le sud du département.

Le département est par ailleurs constitué de plusieurs pays, le pays Barrois au sud, la plaine de la Woivre au nord-est et l'Argonne au nord-ouest. Le relief est plutôt vallonné, les altitudes variant de 126 m à Remennecourt (sud-ouest) à 451 m à Vaudeville-le-Haut (sud-est).

192094 c'est le nombre pour 2013

La Meuse est un département majoritairement rural de **190 626 habitants** (année médiane 2015), soit seulement 3,4 % de la population de la région grand-est, avec 31 habitants au km². Boisé sur un tiers de sa superficie, l'agriculture est principalement axée sur la culture de céréales, l'élevage et les vergers des cotes de Meuse.

La Meuse dispose de deux dessertes ferroviaires importantes avec la Ligne Grande Vitesse Est desservant la gare Meuse TGV, reliée par navette aux villes de Bar-le-Duc, Commercy et Verdun et la ligne classique Paris/Strasbourg desservant Bar-le-Duc.

Il n'y a pas de desserte aérienne en dehors des deux petits aérodromes locaux des Hauts-de-Chée et de Sommedieue.

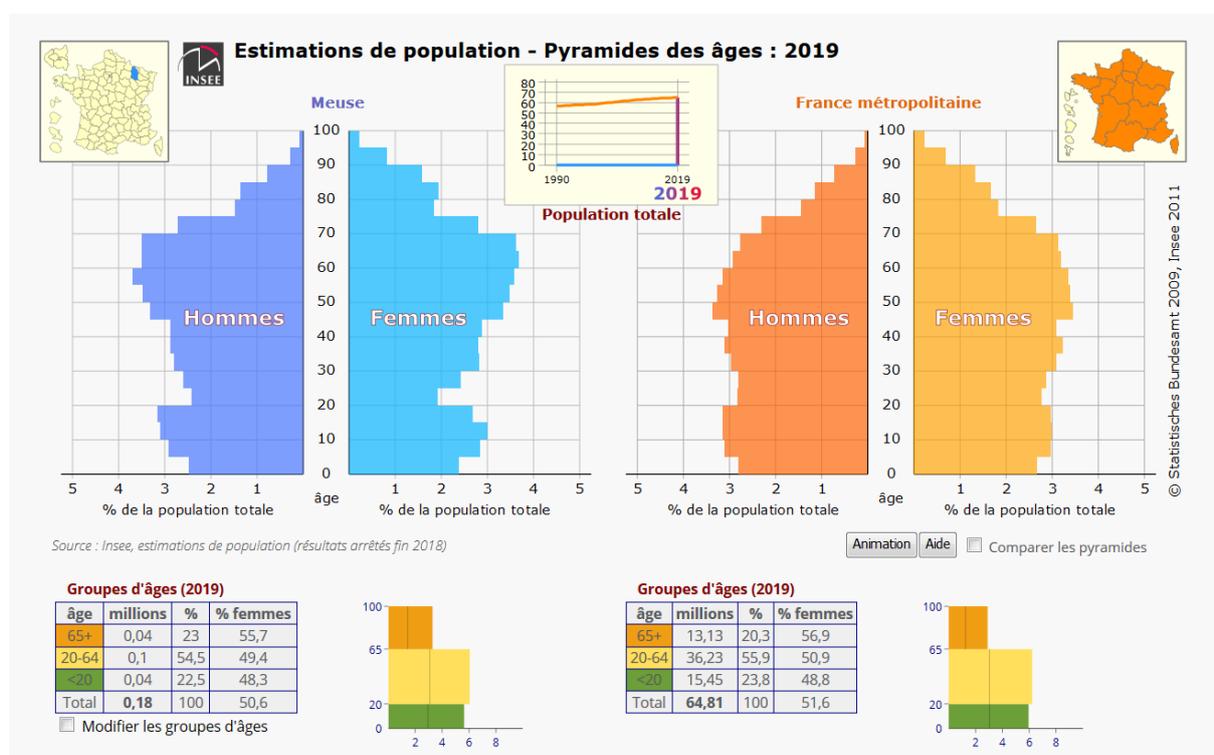


II. Population et démographie

Sur les 499 communes meusiennes (au premier janvier 2019), seules 2 villes ont une population dépassant 10 000 habitants (Bar-le-Duc avec 15 759 habitants et Verdun avec 18 327 habitants), 13 villes comptent entre 6 500 et 2 000 habitants, 12 villages entre 2 000 et 1 000 habitants, 37 villages entre 1 000 et 500 habitants. Il y a donc **437 communes (soit 87,6%) qui ont moins de 500 habitants en Meuse.**

La répartition de la population par tranche d'âge est présentée dans le tableau ci-dessous.

Tranche d'âge	Pourcentage de la population Meusienne (2019)	Pourcentage de la population française
0 – 24 ans	22,5	23,8
25 – 64 ans	54,5	55,9
>= 65 ans	23	20,3



Par rapport au niveau national, la Meuse se caractérise par :

- ✓ une représentation plus faible des jeunes **de 0 à 24 ans : 22,50 %** contre 23,80 % au niveau national,
- ✓ une représentation plus importante **des 65 ans et plus : 23,00 %** contre 20,30 % au niveau national.

Le département de la Meuse fait partie des départements français dont la population est vieillissante et ne se renouvellent pas assez pour maintenir à moyen terme le même nombre d'habitants.

III. Réseau routier

Les deux axes routiers nationaux principaux, la N4 et l'A4, sont orientés est-ouest. Ils ont une longueur respective de **60** et **59 km** en Meuse. Ils supportent un trafic de transit important. Le trafic total moyen journalier de la N4 est de 14 909 véhicules dont 35,4 % de Poids-Lourds (5 280). Celui de l'A4 est de 16 459 véhicules dont 18 % de PL (2 960). La N4 dispose de 12 échangeurs complets et un ½ échangeur, ce qui représente un linéaire de **22 km** de chaussées unidirectionnelles nationales supplémentaires.

Un axe national de **16 km**, la N 135, permet de relier la N4 depuis Ligny-en-Barrois au chef-lieu du département, Bar-le-Duc. Il supporte un trafic de 10 417 véh/j dont 10,3 % de PL (1 080).

Un seul axe nord-sud dessert la totalité du département des Vosges aux Ardennes, la D964, d'une longueur totale de 147 km.

Le linéaire du réseau routier départemental meusien est de **3 525 km**. Celui des routes communales est de 4 765 km comprenant **1 467 km** de routes revêtues et 3 298 km de routes non revêtues.

En conclusion, la Meuse a donc un linéaire de chaussées nationales de **157 km** et un linéaire de routes revêtues départementales et communales de **4 992 km**.

Les trafics routiers ont très peu évolué ces dix dernières années. Ils restent stables, voire diminuent sur les 2 axes routiers nationaux principaux.

La carte décrit page suivante le volume des trafics routiers supportés par les principales routes du département.

Les routes classées « routes à grande circulation, dites RGC » sont les itinéraires supportant le passage régulier de convois exceptionnels de troisième catégorie en transit, nombreux dans le département de la Meuse. En effet, peu de routes étant dénivelées, les convois exceptionnels rencontrent très peu de problème de gabarit (pas de problème de hauteur). Il est essentiellement constitué des anciennes routes nationales.

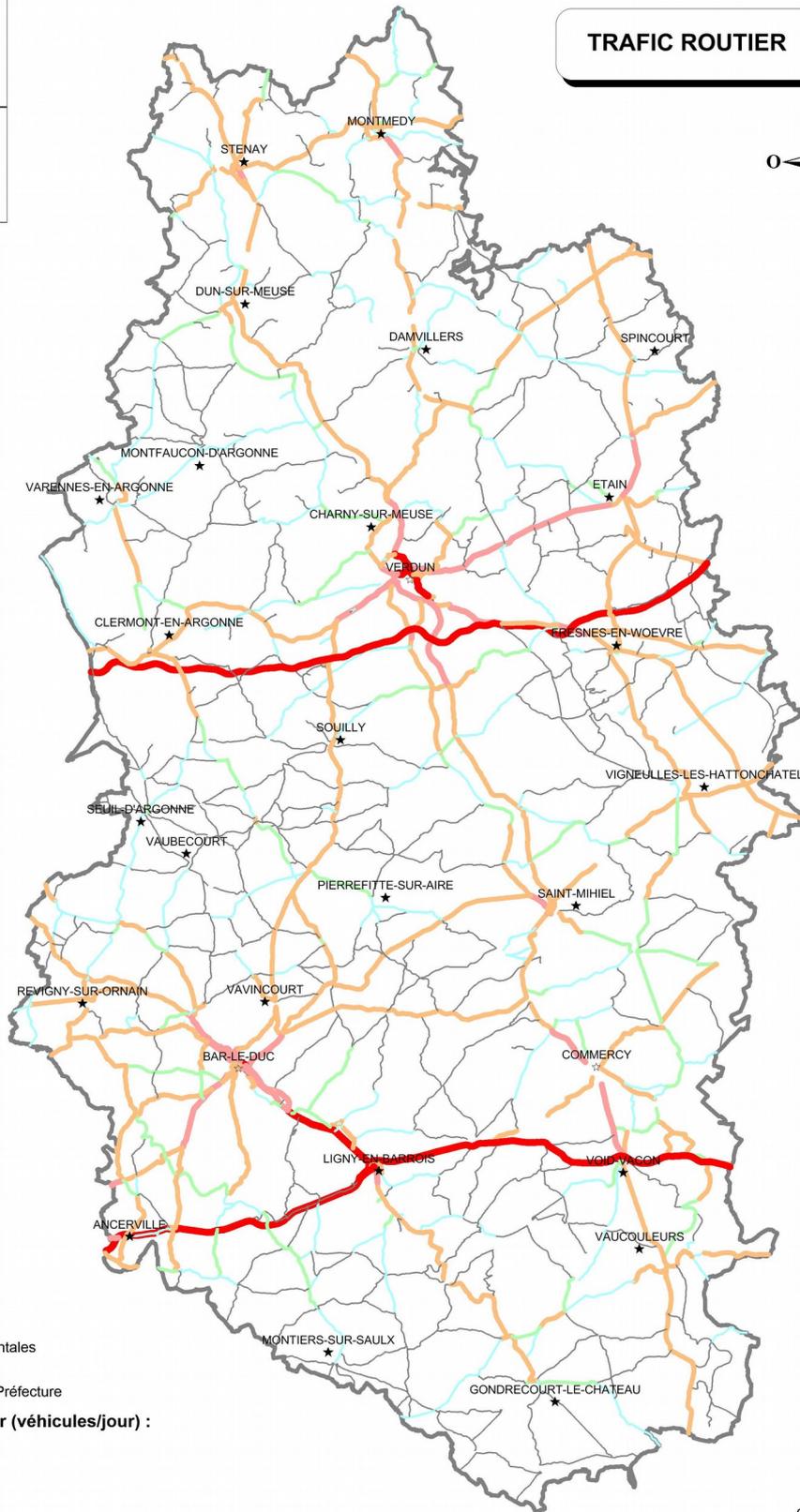
Les deux cartes placées après la carte des trafics présentent ces routes à grande circulation ainsi que les itinéraires empruntés par les convois exceptionnels.

Le réseau routier de la Meuse est donc très dense, d'une largeur moyenne inférieure à 5 mètres et très peu fréquenté en dehors de quelques grands axes.



DIRECTION
DEPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES
DE LA MEUSE

TRAFIC ROUTIER



- ▭ Limites départementales
- ★ Ville principale
- ✧ Préfecture / Sous-Préfecture

Trafic moyen journalier (véhicules/jour) :

- plus de 10 000
- de 5 000 à 10 000
- de 1 200 à 5 000
- de 800 à 1 200
- de 400 à 800
- moins de 400



Réalisation	Référentiel	Source
DDT de la Meuse / SCDT / SIG Créée le 4 octobre 2018	© IGN-BD CARTO © Édition 2013	Données DIR Est 2010 à 2016 Données CD55 2002 à 2018



DIRECTION
DEPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES
DE LA MEUSE



ARDENNES

MARNE

HAUTE MARNE

DEPARTEMENT DE LA MEUSE

Routes à Grande Circulation

Décret n° 2010-578 du 31 Mai 2010

BELGIQUE

LUXEMBOURG

MOSELLE

MEURTHE
ET
MOSELLE

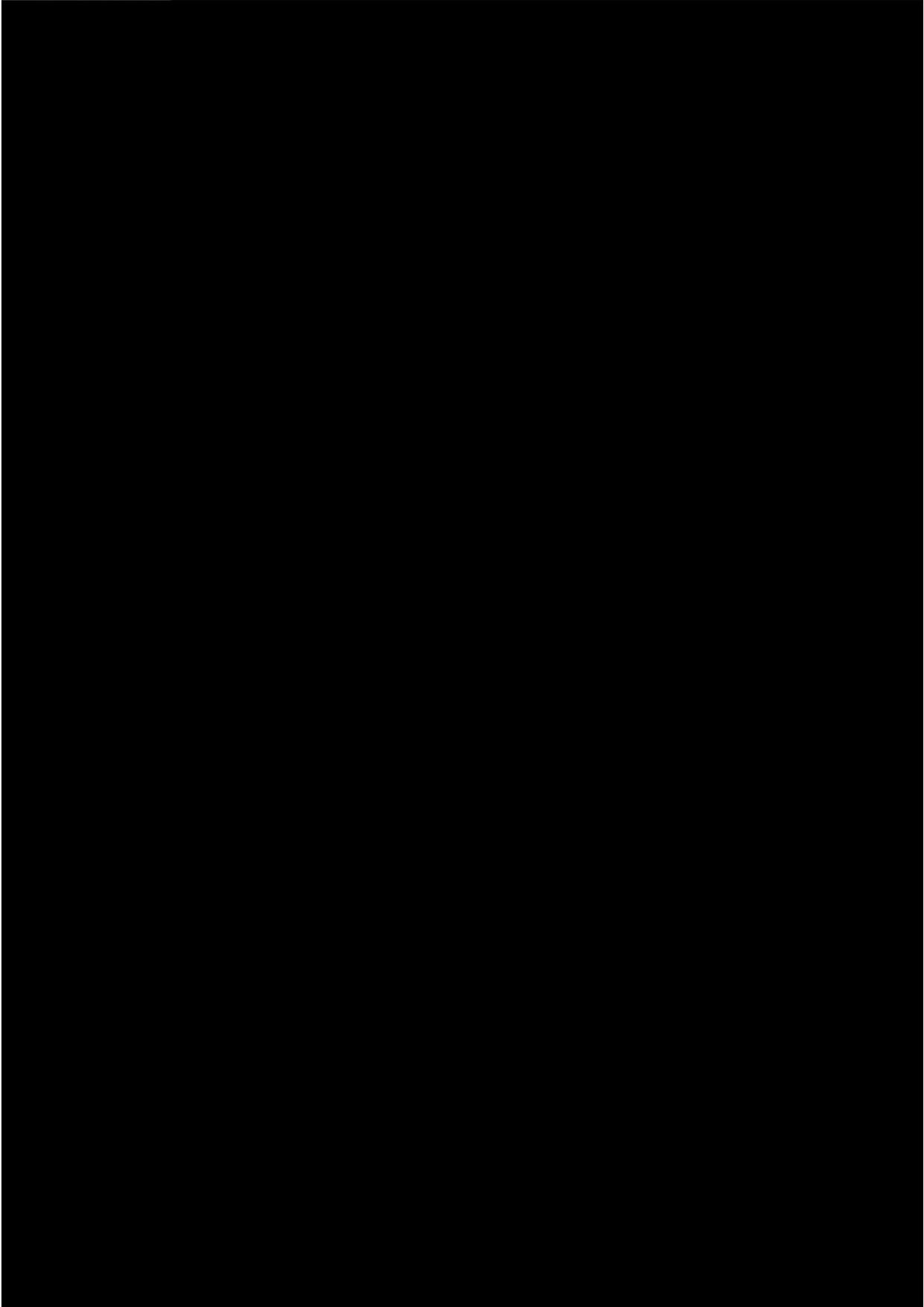
VOSGES

-  RGC depuis le 31 mai 2010
-  Communes traversées

mise à jour le 04/12/2018

DDT 55 - SCDT © IGN BDCARTO 2006 ©

0 5 10
Kilomètres

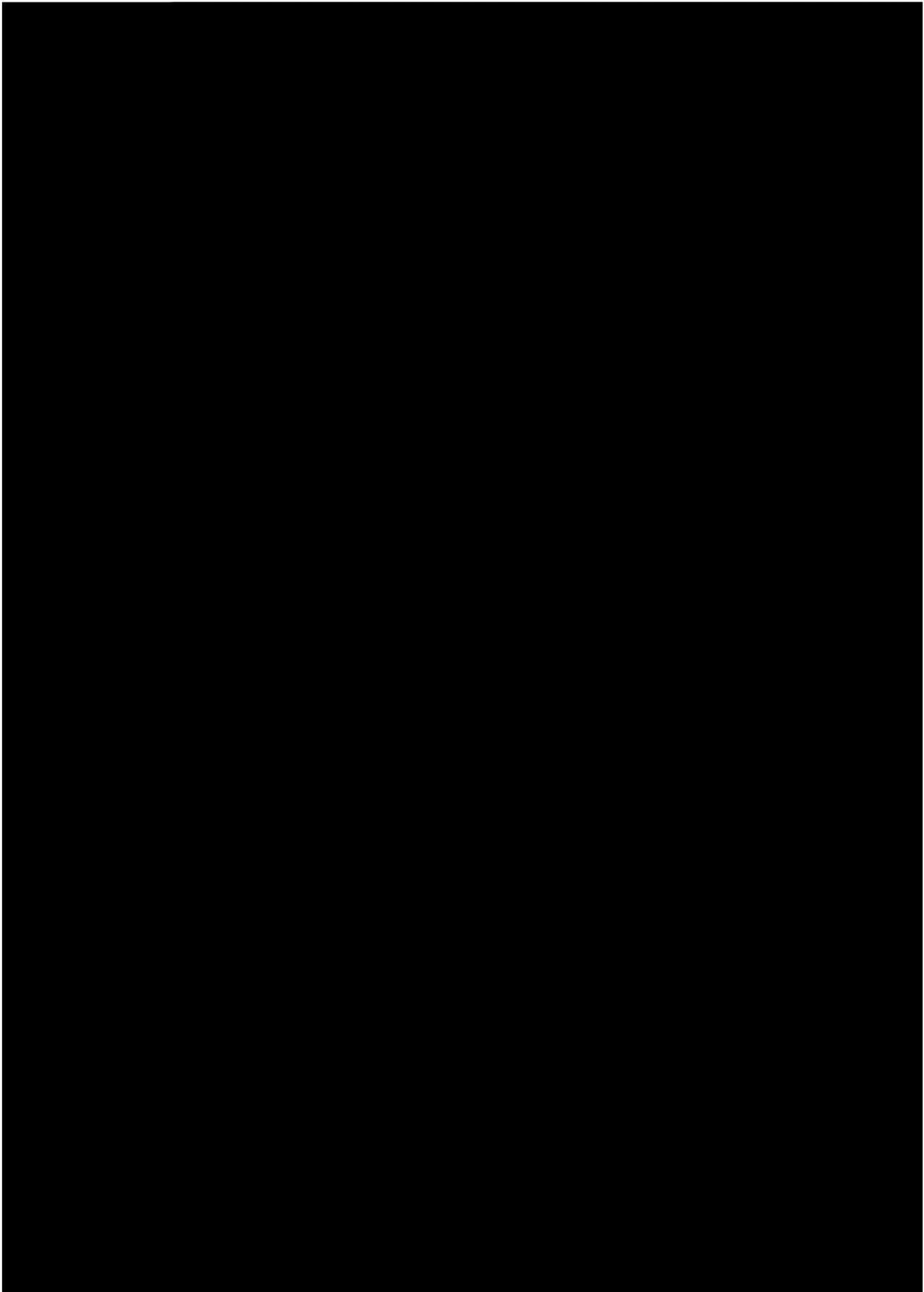


IV. Parc de véhicules en circulation

Le Parc de voiture de tourisme est d'environ **92 751 véhicules** et la densité véhicules est de **0,49 par habitant** ce qui est inférieur à la moyenne nationale. Il est plutôt vieillissant.

V. Communication (suivi de l'accidentalité)

L'Observatoire Départemental de Sécurité Routière élabore mensuellement quatre diagrammes présentant le nombre d'accidents, de tués, de blessés hospitalisés et de blessés non hospitalisés, cumulé par mois ainsi qu'une carte des accidents mortels mise à jour à chaque nouvel accident. Ces documents sont diffusables après validation de la préfecture, par la DDT, aux principaux acteurs de la sécurité routière en Meuse. La diffusion sur le site internet de la préfecture a été arrêtée en janvier 2018 par le service communication de la préfecture. Elle va être reprise à compter de mai 2019.



1.3 L'accidentalité 2012-2016 et comparaison avec 2007-2011

Les données utilisées pour caractériser les deux périodes de 5 ans sont les données **cumulées** sur les cinq années considérées, et non les moyennes.

I. Accidentalité corporelle du département

Préambule important :

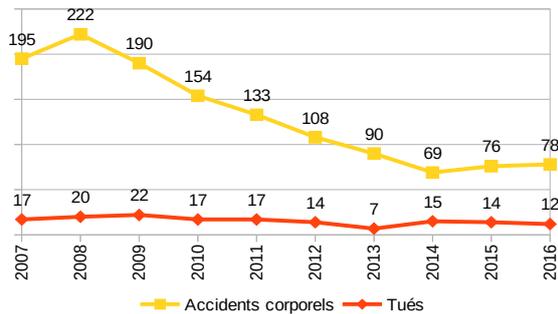
Pour pouvoir comparer les résultats de l'accidentologie en Meuse avec des départements similaires, la D.S.R a défini en 2012 neuf familles de départements homogènes sur la base de nombreuses variables telle que le nombre d'habitants, la densité de la population, la répartition du trafic selon les réseaux, les fonctions de transit assurées ou non par les grands axes, ainsi que le contexte socio-économique et le climat.

Le département de la Meuse fait partie de la **famille des départements de transition (Famille F9)**. Ils sont au nombre de 28, dont les Ardennes, l'Aube, la Haute-Marne et les Vosges pour ce qui concerne la région Grand-est.

II. Évolution de l'accidentalité corporelle sur 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BL	Indemnes
2007	187	16	128	17	140	110	140
2008	221	18	118	20	128	155	141
2009	189	16	104	22	110	125	164
2010	154	17	112	17	117	65	102
2011	133	15	97	17	101	66	93
Total	884	82	559	93	596	521	640
2012	108	14	80	14	80	52	82
2013	90	7	62	7	60	51	84
2014	69	11	50	15	59	36	47
2015	76	12	65	14	70	35	68
2016	78	12	61	12	64	39	72
Total	421	56	318	62	333	213	353

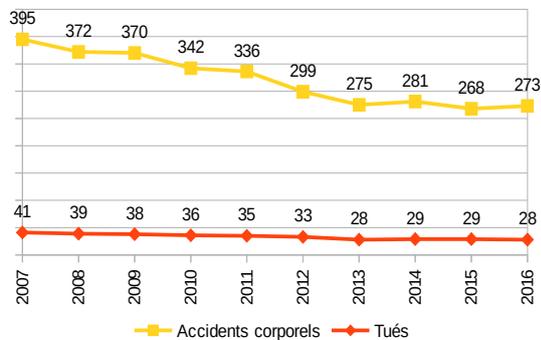
Evolution de l'accidentalité du département de la Meuse sur les deux périodes 2007-2011 et 2012-2016



Sur la période 2007-2016, le département de la Meuse enregistre une variation importante du nombre d'accidents corporels. Après une évolution constante à la baisse de 2008 (222) à 2014 (69), on constate une légère reprise les deux dernières années (78 Accidents).

Parallèlement, la tendance générale de la mortalité sur le département de la Meuse est à la baisse bien que le nombre de tués oscille selon les années (pic en 2009 avec 22 personnes tuées ; creux en 2013 avec seulement 7 personnes décédées). La moyenne annuelle est de 15 tués sur 10 ans et de 12 tués sur les années 2012-2016. L'évolution du nombre de tués est donc à la baisse.

Evolution de l'accidentalité des départements de transition sur les deux périodes 2007-2011 et 2012-2016



Par comparaison avec les départements de transition (Famille F9) le département de la Meuse présente une évolution des courbes de l'accidentalité et de la mortalité similaire mais une accidentalité et une mortalité nettement plus faible que celles de sa famille. On constate ainsi 3 fois moins d'accidents corporels soit moitié moins de tués en Meuse, en chiffres brut.

Commentaire : La tendance annuelle de l'évolution de l'accidentalité du département de la Meuse sur les périodes 2007-2011 et 2012-2016 a été déterminée à partir de l'analyse chronologique de CONCERTO.

Evolution accidentalité 2007-2011 – Département de la Meuse

Série chronologique annuelle	
Période d'étude	2007 à 2011
Méthode	régression
Modèle de croissance	Additif

$y = a + bt$ avec : $a = 230,00$
 $b = -17,60$
 Coefficient de corrélation linéaire ρ : -0,807
 Croissance linéaire annuelle L : -17,600
 Ecart-type résiduel : 23,532
 Valeur associée au test (t de Student) : 2,365
 Significativité de la pente : S

Année	Série brute	Courbe de tendance	Intervalle de confiance à 90%	
			Valeur inf	Valeur sup
2007	187	212,4	142,4	282,4
2008	222	194,8	131,7	257,9
2009	190	177,2	116,5	237,9
2010	154	159,6	96,5	222,7
2011	133	142,0	72,0	212,0
Moyenne	177			

Détermination de la tendance annuelle sur la période 2007-2011

$$\text{Tendance annuelle} = \frac{\text{Croissance linéaire annuelle}}{\text{Moyenne des accidents corporels sur 2007 - 2011}}$$

$$\text{Tendance annuelle du département} = -17,6 / 177 = -9,9 \%$$

Sur la période 2007-2011, le département de la Meuse enregistre une forte baisse annuelle de l'accidentalité corporelle avec un taux de 9,9 %. (valeur significative statistiquement))

Evolution accidentalité 2012-2016 – Département de la Meuse

Série chronologique annuelle	
Période d'étude	2012 à 2016
Méthode	régression
Modèle de croissance	Additif

$y = a + bt$ avec : a = 106,40
 b = -7,40
 Coefficient de corrélation linéaire ρ : -0,765
 Croissance linéaire annuelle L : -7,400
 Ecart-type résiduel : 11,390
 Valeur associée au test (t de Student) : 2,054
 Significativité de la pente : NS

Année	Série brute	Courbe de tendance	Intervalle de confiance à 90%	
			Valeur inf	Valeur sup
2012	108	99,0	65,1	132,9
2013	90	91,6	61,0	122,2
2014	69	84,2	54,8	113,6
2015	76	76,8	46,2	107,4
2016	78	69,4	35,5	103,3
Moyenne	84			

Détermination de la tendance annuelle sur la période 2012-2016

Tendance annuelle =
 $\frac{\text{Croissance linéaire annuelle}}{\text{Moyenne des accidents corporels sur 2012-2016}}$

Tendance annuelle du département
 $-7,4/84 = -8,8 \%$

Sur la période 2012-2016, le département de la Meuse enregistre également une baisse annuelle de l'accidentalité corporelle avec un taux de 8,8 % (valeur non significative statistique)

Commentaire : La tendance reste à la baisse mais s'est légèrement ralentie sur la période 2012-2016.

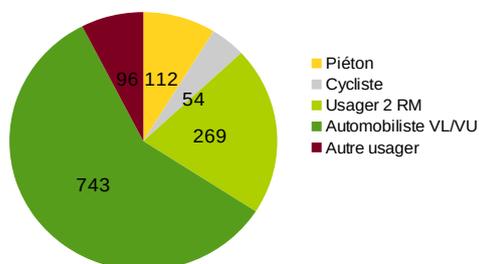
III. Répartition des accidents corporels et des personnes tuées selon le mode de déplacement et selon l'âge sur la période 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011

Analyse par mode de déplacement

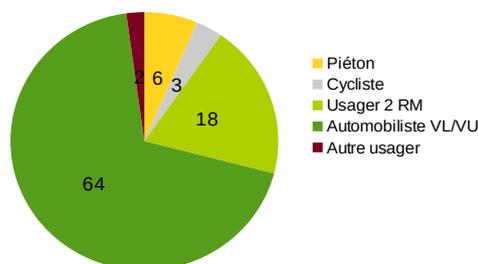
Période 2007 - 2011		Accidents impliquant au moins 1...					Ensemble
		Piéton	Cycliste	Usager 2RM (moto/cyclo)	Automobiliste (VL/VU)	Autre usager	
Département de la Meuse	Nombre d'accidents corporels	112	54	269	743	96	886
	%	13 %	6 %	30 %	84 %	11 %	> 100 % (*)
Département de la Meuse	Nombre de personnes tuées	6	3	18	64	2	93
	%	6 %	3 %	20 %	69 %	2 %	100 %

(*) 1 accident peut impliquer plusieurs usagers

Période 2007-2011 : répartition des accidents selon le mode



Période 2007-2011 : répartition des tués selon le mode

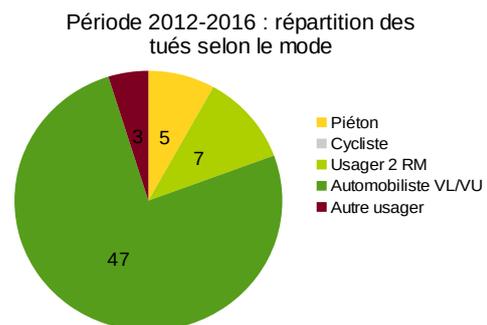
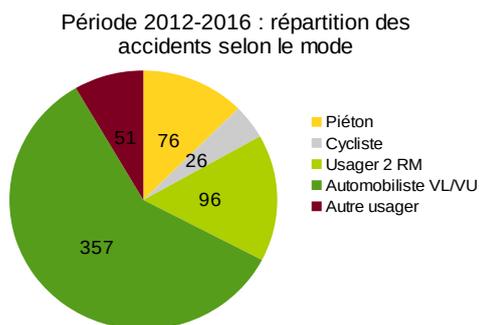


Commentaire : Sur 2007-2011, 84 % des accidents corporels en Meuse implique au moins un véhicule léger, 30 % au moins un usager 2 roues (motorisé), 13 % au moins un piéton et 6 % au moins un cycliste. Enfin, 11 % des accidents implique au moins un autre type d'usager (PL, tracteurs, quad, cars, ...).

Pour ce qui concerne les 93 tués sur 2007-2011, même si les chiffres sont faibles, **on retrouve les mêmes enjeux** avec les chauffeurs de VL (qui représentent presque les ¾ des victimes), les 2 roues-motorisés (20%) et les piétons (6%). Le classement par ordre d'importance est le même lorsque l'on considère les résultats de la France (année 2016) : les VL avec 51 % des tués, les 2RM avec 22 % et les piétons avec 16 %.

Période 2012 - 2016		Accidents impliquant au moins 1...					Ensemble
		Piéton	Cycliste	Usager 2RM (moto/cyclo)	Automobiliste (VL/VU)	Autre usager	
Département de la Meuse	Nombre d'accidents corporels	76	26	96	357	51	421
	%	18 %	6 %	23 %	85 %	12 %	> 100 % (*)
Département de la Meuse	Nombre de personnes tuées	5	0	7	47	3	62
	%	8 %	0 %	11 %	76 %	5 %	100 %

(*) un accident peut impliquer plusieurs usagers



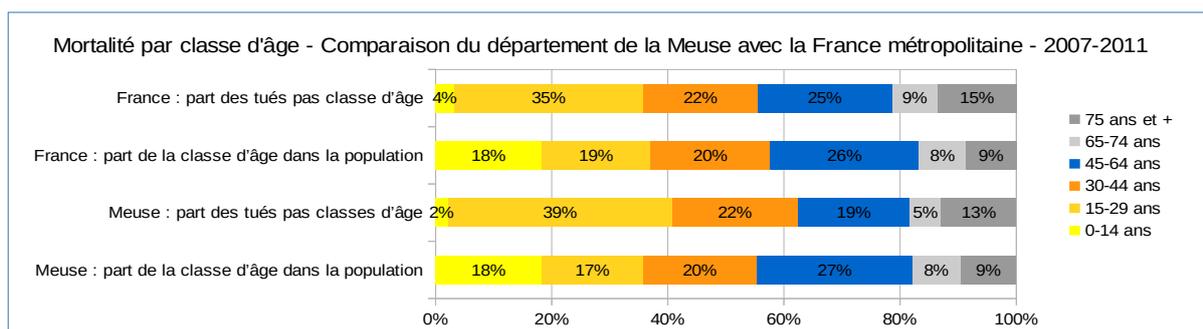
Commentaire : 85 % des accidents corporels en Meuse impliquent au moins un véhicule léger, 23 % au moins un usager 2 roues (motorisé), 18 % au moins un piéton et 6 % au moins un cycliste. Enfin, 12 % des accidents implique au moins un autre type d'usager (PL, tracteurs, quad, cars, etc.). **Les priorités d'action demeurent bien les conducteurs de VL, de deux-roues motorisés, les cyclistes et les piétons.**

Pour ce qui concerne les 62 tués sur 2012-2016, même si les chiffres sont faibles, **on retrouve les mêmes enjeux** avec les chauffeurs de VL (trois-quart des victimes), les deux-roues motorisés (11%) et les piétons (8%)

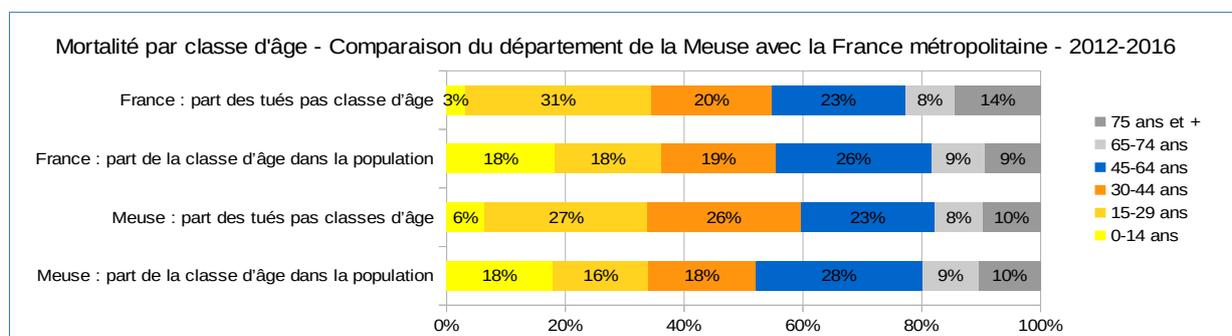
Conclusion pour les personnes impliquées dans un accident mortel : D'une période d'étude à l'autre, on note une baisse de l'enjeu 2 roues motorisées de 7 points et une hausse importante de l'enjeu piéton de 5 points.

Conclusion pour le nombre de victimes par mode de déplacement : D'une période d'étude à l'autre, on observe **une augmentation des tués en VL de 7 points**, une disparition des tués cyclistes, une très forte baisse des tués cyclomotoristes de 9 points, une légère hausse de deux points des tués piétons et une augmentation de 3 points pour la classe véhicules divers.

Analyse par classe d'âge :



Commentaire : Sur 2007-2011, par rapport à la répartition de sa population, le département de la Meuse enregistre une sur-mortalité dans les classes d'âges 15-29 ans (39 % des tués pour 17 % des effectifs), 20-44 ans (22 % des tués pour 20 % des effectifs) et des personnes âgées de plus de 75 ans (13 % des tués pour 9 % des effectifs). Cela correspond globalement à ce qui est constaté sur l'ensemble de la France métropolitaine sur cette même période.



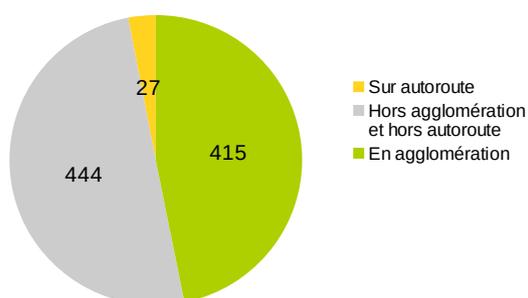
Commentaire : Sur 2012-2016, par rapport à la répartition de sa population, le département de la Meuse enregistre une **sur-mortalité dans les classes d'âges 15-29 ans (27 % des tués pour 16 % des effectifs) et 20-44 ans (26 % des tués pour 18 % des effectifs)**. Cela correspond globalement à ce qui est constaté sur l'ensemble de la France métropolitaine sur cette même période.

Conclusion : Si l'on compare les deux périodes successives 2007-2011 et 2012-2016, les enjeux par classe d'âge concernent essentiellement les 15-29 et les 30-44 ans. **Cependant, on peut souligner une baisse sensible chez les 15-29 et le transfert sur les classes suivantes des 30-44 ans et 45-64 ans.** Si l'enjeu personnes de plus de 65 ans semble stable avec 18 % des tués sur chacune des deux périodes, il faut relativiser cette donnée qui porte sur de petits nombres. Ainsi en 2017, 2 personnes de plus de 64 ans sont décédées sur les 16 tués (12,5%) et **sur 2018, on constate 8 personnes âgées de plus de 64 ans (sur 18 tués au total)**. Le pourcentage de personnes âgées de plus de 64 ans augmente de 17 % à 19 %, on note donc un vieillissement de la population.

IV. Répartition des accidents corporels et des personnes tuées selon le milieu sur la période 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011

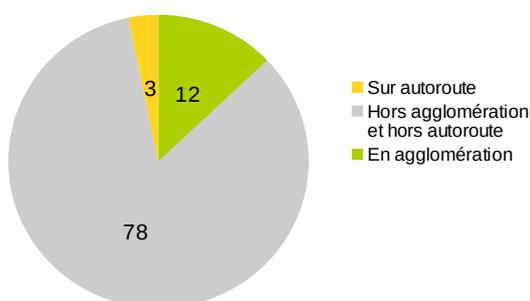
Période 2007-2011	En agglomération	Hors agglomération et hors autoroute	Sur autoroute	Total
Nbre d'accidents corporels	415	444	27	886
%	46,8 %	50,1 %	3,1 %	100 %
Nbre de personnes tuées	12	78	3	93
%	12,9 %	83,9 %	3,2 %	100 %

Période 2007-2011 : répartition des accidents selon le milieu



Sur la période 2007-2011, dans le département la Meuse, le milieu « hors agglomération et hors autoroute » représente la moitié des accidents corporels. En revanche, on note une sur-représentation de ce milieu dans la mortalité puisqu'il concentre plus de 4 tués sur 5. **Les vitesses pratiquées hors agglomération étant bien supérieures à celles en agglomération, ce constat met en lumière le facteur aggravant de la vitesse.**

Période 2007-2011 : répartition des tués selon le milieu

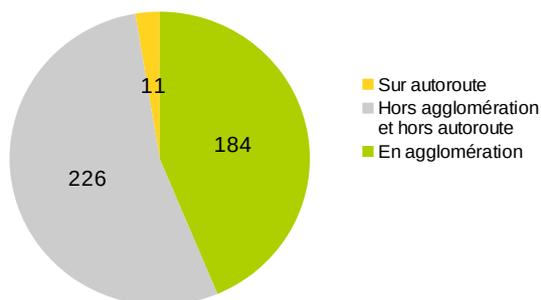


En revanche, les milieux « en agglomération » et « sur autoroute » représentent moins de 1 personne tuée sur 5 pour presque 1 accident corporel sur 2. On déplore 3 tués sur l'autoroute A4 durant la période. Les résultats en agglomération sont là encore liés aux vitesses pratiquées tandis que les résultats sur autoroutes s'expliquent par un faible linéaire en Meuse (59 km), un trafic faible pour ce type de voirie, la circulation sur chaussées séparées avec terre-plein central infranchissable et des zones de récupération importantes.

Période 2012-2016	En agglomération	Hors agglomération et hors autoroute	Sur autoroute	Total
Nbre d'accidents corporels	184	226	11	421
%	43,7 %	53,7 %	2,6 %	100 %
Nbre de personnes tuées	10	51	1	62
%	16,1 %	82,3 %	1,6 %	100,00 %

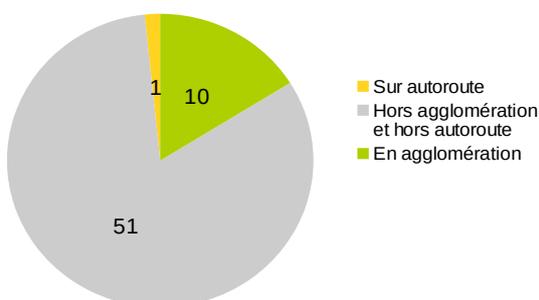
Voir représentations graphiques et commentaires ci-après.

Période 2012-2016 : répartition des accidents selon le milieu



Sur la période 2012-2016, dans le département la Meuse, le milieu « **hors agglomération et hors autoroute** » représente **54 % des accidents corporels**. Par contre, on note une sur-représentation de ce milieu dans la mortalité puisqu'il concentre plus de 4 tués sur 5, comme pour la première période.

Période 2012-2016 : répartition des tués selon le milieu



En revanche, les milieux « en agglomération » et « sur autoroute » sont sous-représentés dans la mortalité puisqu'ils représentent moins 1 personne tuée sur 5 pour presque 1 accident corporel sur 2. On déplore un seul tué sur l'autoroute A4 durant la période et proportionnellement une augmentation du nombre de tués en agglomération. On passe ainsi de 12,9 % (12 tués) à 16,1% (10 tués).

Conclusion : D'une période à l'autre, le nombre total d'accident a été plus que divisé par deux et le nombre de tués a baissé d'un tiers (-31 tués, passant de 93 à 62). On constate une légère baisse de la part « accidents hors agglomération et hors autoroute » par rapport aux accidents en agglomération notamment qui augmentent tandis que la part des accidents sur autoroute reste stable. La part des tués en agglomération a augmenté de trois points (mais le nombre total est en baisse de deux personnes).

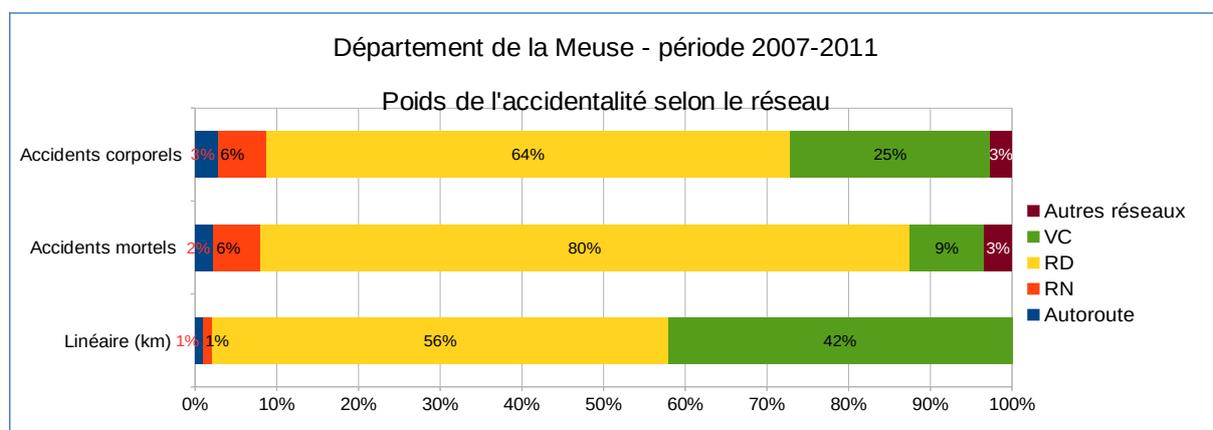
V. Répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie sur la période 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011

Cette analyse est réalisable sur la période 2007 – 2016 car seule la section de 5,5 km de la N135 située entre Bar-le-Duc et Longeville-en-Barrois a été déclassée dans le domaine public routier départemental le 15 octobre 2015. Sur cette section, seuls deux accidents sont survenus depuis le déclassement (5 blessés dont un BH).

Un des deux accidents est survenu en intersection, sur 2 catégories de voies. Il sera donc compté sur chaque catégorie de voie.

	Autoroute	RN	RD	VC	Autres réseaux
Linéaire (km)	59	77	3525	2661	NC (*)
Accidents corporels (2007-2011)	27	59	626	240	26
Densité accidents/linéaire de voie	0,46	0,77	0,18	0,09	NC (*)
Accidents mortels (2007-2011)	2	5	70	8	3
Densité tués/linéaire de voie	0,034	0,065	0,020	0,003	NC (*)

(*) Non Connu

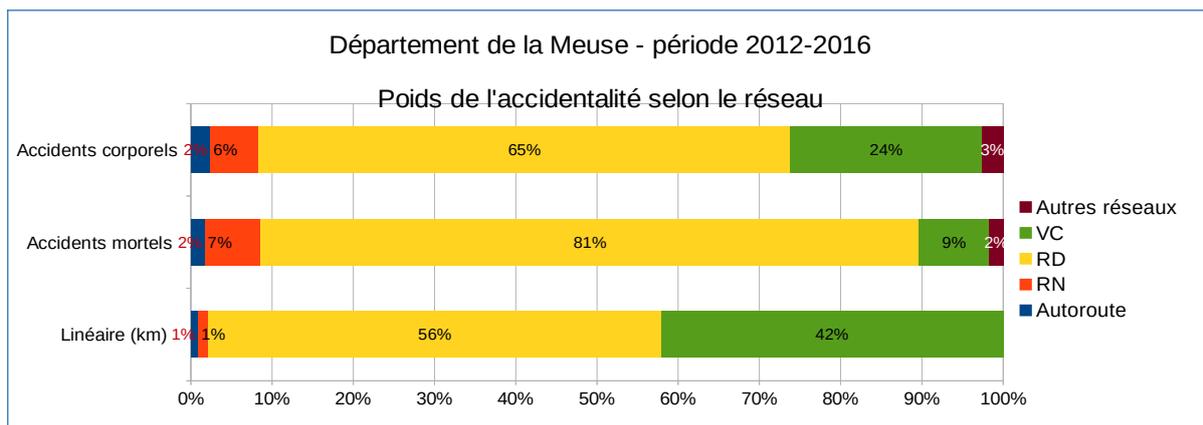


Commentaire : Le département de la Meuse enregistre le plus grand nombre d'accidents corporels sur le réseau départemental puis le réseau communal, le réseau national et enfin les autoroutes. Toutefois, la densité d'accidents corporels (nombre d'accidents corporels / kilomètre de voie) la plus importante est constatée sur le réseau national, puis le réseau autoroutier, le réseau départemental (4 fois moins) et enfin le réseau communal (8 fois moins). Ce résultat est cependant à mettre en regard du trafic bien plus important sur les réseaux structurants, de la largeur des voies etc.

Le département de la Meuse enregistre le plus grand nombre d'accidents mortels sur le réseau départemental (70), le réseau communal (8 accidents mortels, soit 9 fois moins) puis le réseau national (RN + A : 7 accidents mortels). La densité d'accidents mortels suit un tout autre classement puisque vient en tête le réseau national (hors autoroute) avec une densité de 0,065 puis l'autoroute avec 0,034 puis le réseau départemental avec 0,020 (3 fois moins que sur les RN) et les voiries communales avec 0,003.

	Autoroute	RN	RD	VC	Autres réseaux
Linéaire (km)	59	77	3525	2661	NC (*)
Accidents corporels (2012-2016)	11	27	298	107	12
Densité accidents/linéaire de voie	0,19	0,35	0,08	0,04	NC (*)
Accidents mortels (2012-2016)	1	4	47	5	1
Densité tués/linéaire de voie	0,017	0,052	0,013	0,002	NC (*)

(*) Non Connu



Commentaire : Le département de la Meuse enregistre le plus grand nombre d'accidents corporels sur le réseau départemental puis le réseau communal, le réseau national et enfin les autoroutes. Toutefois, la densité d'accidents corporels (nombre d'accidents corporels / kilomètre de voie) la plus importante est constatée sur le réseau national (0,35), puis le réseau autoroutier (moitié moins), le réseau départemental (0,08 soit 4 fois moins) et enfin le réseau communal (9 fois moins). Ce résultat est cependant à mettre en regard du trafic bien plus important sur les réseaux structurants, de la largeur des voies etc.

Le département de la Meuse enregistre le plus grand nombre d'accidents mortels sur le réseau départemental (47), puis le réseau national (RN + A) à égalité avec le réseau communal (5 accidents mortels, soit 9 fois moins). La densité d'accidents mortels suit un tout autre classement puisque vient en tête le réseau national (hors autoroute) avec une densité de 0,052 puis l'autoroute avec 0,017 puis le réseau départemental avec 0,013 (4 fois moins que sur les RN) et les voiries communales avec 0,002.

Conclusion : D'une période à l'autre, on constate une **nette baisse du nombre des accidents corporels** (978 à 444, soit 54,6%) **et une baisse du nombre d'accidents mortels** (88 à 58, soit -34%). cependant, lorsque l'on compare **les répartitions des accidents corporels et des accidents mortels par réseau**, les résultats **sont identiques pour les deux périodes à 1 % près.**

VI. Communes du département comptant un grand nombre d'accidents sur la période 2012-2016

Préambule : dans cette analyse, les accidents survenus sur l'autoroute A4 traversant le territoire communal, ainsi que les personnes tuées sur autoroute ne sont pas comptabilisées. De plus, les périmètres des deux nouvelles communautés d'agglomération (Meuse Grand Sud et Grand Verdun) n'ont pas été pris en compte tels-quels, la plupart des villages appartenant à ces deux CA sont situés en rase campagne. **Seuls les accidents survenus dans les parties agglomérées se jouant réellement sur ces deux CA ont été retenus.**

Zones agglomérées principales du département de la Meuse						
Commune	Nombre d'accidents corporels	Part des accidents corporels du dépt. (%)	Nombre d'accidents mortels	Part des accidents mortels du dépt. (%)	Nombre d'habitants	Part de la population du dépt. (%)
BAR-LE-DUC (*)	52	12,35 %	0	0,00 %	18 350	9,58 %
VERDUN (**)	56	13,30 %	0	0,00 %	24 579	12,83 %

(*) BAR-LE-DUC : 15 668, FAINS-VEEL : 2 199, SAVONNIERES-DEVANT-BAR : 483, soit 18 350 habitants.

(**) VERDUN : 18 393, BELLEVILLE-SUR-MEUSE : 3163, THIERVILLE-SUR-MEUSE : 3023, soit 24 579 habitants.

Les 10 communes (partie agglomérée) les plus accidentogènes en termes d'accidents corporels sur 2012-2016

Commune	*	Nombre d'accidents corporels	Part des accidents corporels du dépt. (%)	Nombre d'habitants	Part de la population du dépt. (%)
BAR-LE-DUC	*	49	11,64 %	15668	8,18 %
VERDUN	*	47	11,16 %	18393	9,60 %
COMMERCY		7	1,66 %	5914	3,09 %
BELLEVILLE-SUR-MEUSE	*	6	1,43 %	3163	1,65 %
SAINT-MIHIEL		5	1,19 %	4225	2,21 %
LIGNY-EN-BARROIS		3	0,71 %	4112	2,15 %
THIERVILLE-SUR-MEUSE	*	3	0,71 %	3023	1,58 %
COUSANCES-LES-FORGES		2	0,48 %	1705	0,89 %
LEROUVILLE		2	0,48 %	1471	0,77 %
NAIVES-ROSIERES		2	0,48 %	799	0,42 %

(*) Case à cocher si la commune fait partie de l'agglomération principale du département de la Meuse

Commentaire : la lecture de ce premier résultat souligne la part prépondérante du nombre d'accidents corporels pour les deux premières villes du département en termes de population. Ces deux villes concentrent aussi les trafics routiers, piétons, et de transit les plus importants. Les villes venant ensuite présentent quasiment toutes moins de 1 accident corporel par an en moyenne contre une dizaine pour Bar-le-Duc et pour Verdun.

Les 9 communes (partie agglomérée) les plus accidentogènes en termes de personnes tuées sur 2012-2016

Commune	*	Nombre de personnes tuées	Part des personnes tuées du dépt. (%)	Nombre d'habitants	Part de la population du dépt. (%)
COMMERCY	N	2	3,23 %	5914	3,09 %
CHASSEY-BEAUPRE	N	1	1,61 %	101	0,05 %
ANDERNAY	N	1	1,61 %	246	0,13 %
COUSANCES-LES-FORGES	N	1	1,61 %	1705	0,89 %
LEROUVILLE	N	1	1,61 %	1471	0,77 %
MONTFAUCON	N	1	1,61 %	326	0,17 %
LES-MONTHAIRONS	N	1	1,61 %	388	0,20 %
NAIVES-ROSIERES	N	1	1,61 %	799	0,42 %
PIERREFITTE-SUR-AIRE	N	1	1,61 %	305	0,16 %

(*) Case à cocher si la commune fait partie de l'agglomération principale du département de la Meuse

Commentaire : Sur la période 2012-2016, on trouve seulement 9 communes qui ont été le théâtre d'accidents mortels de la circulation **dans leur partie agglomérée** faisant 10 tués, pour un total de 62 tués sur 5 ans tout lieu confondus. **Les chiffres sont trop petits pour souligner une tendance ou une concentration.** Il n'y a aucun accident mortel dans les deux principales agglomérations du département sur cette période.

Synthèse de l'accidentalité corporelle du Département :

Après une forte évolution à la baisse, les résultats de l'accidentologie en Meuse stagnent, voire remontent mais restent en deçà de ceux des départements de transition. La part des VL impliqués est de 85 % des accidents corporels, 23 % pour les 2RM, 18 % pour les piétons et 6 % pour les cyclistes. On note une sur-mortalité dans les classes d'âges 15-29 ans (27 % des tués pour 16 % des effectifs) et 20-44 ans (26 % des tués pour 18 % des effectifs) et sur 2017 et 2018 une augmentation des tués de plus de 64 ans alarmante. 54 % des accidents ont lieu hors agglomération mais concentrent 78 % des tués.

La majorité des accidents corporels se situe sur le réseau départemental (298 sur 455, sur 2012-2016), de même pour les accidents mortels (47/58). Un quart des accidents corporels de la Meuse survient dans les zones agglomérées de Bar-le-Duc et Verdun. **L'accident mortel « type » : un homme entre 18 et 44 ans conduisant une voiture sur une route départementale, hors agglomération, avec une vitesse inadaptée, pouvant être fortement alcoolisé ou sous l'emprise de stupéfiants.**

1.4 L'évaluation du DGO 2012-2017 :

Préambule :

Jusqu'au 31 décembre 2014, la coordination de la Sécurité Routière en Meuse était gérée en préfecture. À compter du 1^{er} janvier 2015, sur proposition du préfet, la mission de coordination de la Sécurité Routière a été confiée à la Direction Départementale des Territoires. **Le bilan est effectué sur de l'année 2012 (début du précédent DGO) à l'année 2017 incluse.** En effet le bilan annuel 2017 est disponible à la date de la rédaction de cette partie et a donc pu être intégré.

I. Indicateurs de suivi des actions du DGO par enjeu

Un étudiant en master 2 avait été recruté par la préfecture durant 6 mois pour rédiger le DGO 2013-2017. Des indicateurs de suivi des actions ont été définis par enjeu. Aucun dispositif permettant d'aboutir à ce suivi n'a pas été organisé ni mis en œuvre et la mission de coordination a été transférée fin 2014 en Direction Départementale des Territoires. De ce fait, il n'a pas été possible de compléter les tableaux qui suivent de manière détaillée sur les 6 années considérées.

Dans son DGO 2013-2017, le département de la Meuse a retenu « 7 » enjeux pour lesquels il a décrété un certain nombre d'orientations d'actions (OA) devant être déclinées annuellement en actions PDASR.

Ces 7 enjeux sont, sans qu'il n'y ait eu de classement hiérarchique :

- les jeunes ;
- les seniors ;
- les deux-roues motorisés ;
- la vitesse ;
- le téléphone portable et les distracteurs ;
- la ceinture de sécurité ;
- l'alcool et toutes les formes d'addiction.

Pour évaluer le plan d'actions sur chacun des enjeux, le département de la Meuse avait retenu les indicateurs suivants :

- Indicateur n°1 : Part annuelle des OA de l'enjeu ayant fait l'objet d'au moins une action PDASR ;
- Indicateur n°2 : Nombre d'actions du PDASR mises en œuvre annuellement pour l'enjeu.

Seul un bilan a pu être opéré sur le dernier enjeu « l'alcool et toutes les formes d'addiction ».

Enjeu n°1 : Les jeunes

OA n°1 : Profiter des rassemblements festifs pour sensibiliser les jeunes sur les risques routiers.

OA n°2 : Informer les associations et les maires sur le dispositif « Label Vie »

OA n°3 : Créer un outil de communication pour mobiliser les chefs d'établissement sur des projets de sécurité routière.

OA n°4 : Diffuser régulièrement des messages de prévention.

OA n°5 : Communiquer sur les actions mises en place en sécurité routière pour les jeunes.

OA n°6 : Promouvoir l'apprentissage anticipé de la conduite auprès des futurs conducteurs et des parents.

OA n°7 : Renforcer les actions de sensibilisation en direction des collèges des lycées et de l'enseignement supérieur.

OA n°8 : Développer des actions spécifiques pour l'EPL AGRO de la Meuse et l'E2C Meuse.

OA n°9 : Proposer des activités de sensibilisation dans le cadre de la réforme des rythmes scolaires.

OA n°10 : Sensibiliser les jeunes en dehors des réseaux habituels via le milieu sportif, associatif et culturel.

OA n°11 : Poursuivre les actions engagées dans les écoles primaires du département sur la pratique du vélo et de l'éducation routière.

OA n°12 : Inscrire la sécurité routière au sein de la « journée Défense et Citoyenneté (J.D.C).

OA n°13 : Accentuer les contrôles routiers à la sortie des discothèques et le week-end.

Enjeu n°2 : Les seniors

OA n°1 : Développer des alternatives à la voiture, adaptées à la spécificité rurale du département (co-voiturage, transport à la demande, transport en commun).

OA n°2 : Prendre en compte les difficultés de déplacement des seniors dans l'aménagement de l'espace public.

OA n°3 : Sensibiliser les seniors sur les effets indésirables ou dangereux des médicaments sur la conduite.

OA n°4 : Développer des messages de prévention par le biais de différents canaux.

OA n°5 : Encourager les échanges intergénérationnels autour de la sécurité routière (éducation, conseils, etc.).

OA n°6 : Communiquer efficacement pour que les seniors participent en masse aux actions sans peur d'être jugés ou perdre leur permis.

OA n°7 : Accentuer les opérations de sensibilisation, aussi bien pratiques que théoriques.

OA n°8 : Expliquer aux seniors les risques liés aux effets de l'âge lors des déplacements sur le domaine routier (en tant que piéton ou automobiliste).

OA n°9 : Renseigner l'autorité préfectorale (service des permis de conduire) de l'incapacité dûment constatée de certains seniors à conduire leur véhicule.

Enjeu n°3 : Les deux-roues motorisés

OA n°1 : Donner la possibilité aux usagers de faire remonter la dangerosité de certains aménagements ou le manque de lisibilité de la signalisation.

OA n°2 : Informer régulièrement les usagers sur les infractions relevées par les forces de l'ordre.

OA n°3 : Renforcer les actions de prévention sur les équipements de sécurité (gants, blouson, etc.).

OA n°4 : Sensibiliser les plus jeunes aux différents dangers en deux-roues motorisés (vitesse, débridage, alcool, course, etc.).

OA n°5 : Poursuivre les actions de prévention engagées dans le département sur les bons comportements en deux-roues motorisés (vitesse, dépassements, etc.).

OA n°6 : Promouvoir des rencontres d'échanges entre « jeunes usagers » et « usagers confirmés » de deux-roues motorisés.

OA n°7 : Sensibiliser les autres usagers à la présence et à la vulnérabilité des deux-roues motorisés sur la route.

OA n°8 : Maintenir un niveau de contrôle important, cohérent avec l'accidentologie et priorisé au moment des beaux jours.

Enjeu n°4 : La vitesse

OA n°1 : Installer de nouveaux radars pédagogiques dans le département.

OA n°2 : Déplacer régulièrement les radars pédagogiques sur différents sites fréquemment empruntés.

OA n°3 : Vérifier la cohérence des limitations de vitesse à la topographie locale.

OA n°4 : Développer une information et une communication ciblée vers le milieu professionnel (risque du facteur vitesse, etc.).

OA n°5 : Communiquer sur les conséquences des excès de vitesse (distances de sécurité, retrait de points, vitesse adaptée à son environnement, etc.).

OA n°6 : Promouvoir l'éco-conduite auprès des particuliers et des professionnels.

OA n°7 : Poursuivre les interventions en milieu scolaire sur la thématique de la vitesse.

OA n°8 : Sensibiliser tous les usagers au danger de la vitesse.

OA n°9 : Développer les formations vers le milieu professionnel.

OA n°10 : Maintenir des contrôles routiers réguliers.

OA n°11 : Maintenir la diversité des contrôles (radars pédagogiques, fixes, embarqués, discriminants et mobiles).

OA n°12 : Faire remonter aux forces de l'ordre les données « vitesse » des radars pédagogiques pour mettre en place des contrôles routiers ciblés.

Enjeu n°5 : Le téléphone portable et les distracteurs

OA n°1 : Renforcer la communication sur les dangers de l'utilisation du téléphone portable et des objets connectés (GPS, tablette, smartphone, montre...) au volant.

OA n°2 : Rappeler les dangers de l'utilisation du kit mains libres au volant.

OA n°3 : Sensibiliser les jeunes et le grand public aux dangers de l'utilisation du téléphone portable et des aides à la conduite (GPS, Assistants d'aide à la conduite, smartphones) au volant.

OA n°4 : Inciter les entreprises à sensibiliser leurs salariés aux risques liés à l'utilisation du téléphone portable au volant.

OA n°5 : Renforcer les contrôles (banalisés ou non) afin de relever ce type d'infractions.

OA n°6 : Mettre en place des stages de sensibilisation sur le thème du téléphone portable.

Enjeu n°6 : La ceinture de sécurité

OA n°1 : Renforcer la communication sur l'obligation du port de la ceinture de sécurité dans les autocars du département.

OA n°2 : Communiquer sur les conséquences du non-port de la ceinture de sécurité (amande, risque de décès, etc.).

OA n°3 : Informer les automobilistes sur les bonnes pratiques pour transporter un enfant en toute sécurité (siège, position dans le véhicule).

OA n°4 : Éduquer et sensibiliser les plus jeunes au port de la ceinture de sécurité.

OA n°5 : Impliquer les parents dans la sensibilisation.

OA n°6 : Mettre en place des actions de sensibilisation dans le département pour démontrer l'efficacité de la ceinture et l'utilité du bon ajustement en cas d'accident.

OA n°7 : Mettre en place des contrôles préventifs autour des écoles.

OA n°8 : Accentuer les contrôles dans les autocars du département.

Enjeu n°7 : L'alcool et toutes les formes d'addiction

Actions mises en œuvre sur 2013-2017	Nombre d'actions
OA n°1 : Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre chez les jeunes : opérations SAM dans les discothèques du département ou lors de grandes manifestations festives.	67
OA n°2 : Inciter les organisateurs de manifestations festives à communiquer systématiquement durant la soirée sur les dangers de l'alcool et des stupéfiants sur la conduite.	4
OA n°3 : Informer sur les risques liés à la conduite lors de prise de certains médicaments.	25
OA n°4 : Promouvoir l'auto-contrôle par l'éthylotest.	33
OA n°5 : Intensifier la communication sur les sanctions et risques encourus (infraction, assurance, etc.).	NR

OA n°6 : Promouvoir dans les entreprises le principe de pot sans alcool.	NR
OA n°7 : Encourager l'installation de bornes éthylotests chez les débitants de boissons.	NR
OA n°8 : Sensibiliser les jeunes aux dangers liés à l'alcool et aux stupéfiants pour la conduite et la santé.	54
OA n°9 : Impliquer et responsabiliser les parents dans la sensibilisation.	1
OA n°10 : Sensibiliser et impliquer les élus locaux, les organisateurs de soirées, les entreprises et les débitants de boissons aux méfaits de l'alcool et des stupéfiants sur la conduite.	NR
OA n°11 : Organiser des interventions en entreprises.	1
OA n°12 : Maintenir les contrôles réguliers d'alcoolémie et de stupéfiants sur l'ensemble des routes du département (avec renforcements ponctuels en fonction des périodes de l'année et des jours de la semaine).	Fait très régulièrement
OA n°13 : Mettre en place des stages spécifiques alcool pour les récidivistes.	14

II. Utilisation des crédits affectés à chaque partenaire et acteur du DGO sur 2012 - 2017

Le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) est un outil de coordination qui recense et définit l'ensemble des actions de prévention portés par une multitude de partenaires que sont les associations, les administrations, les forces de l'ordre ou le secteur privé et les collectivités territoriales.

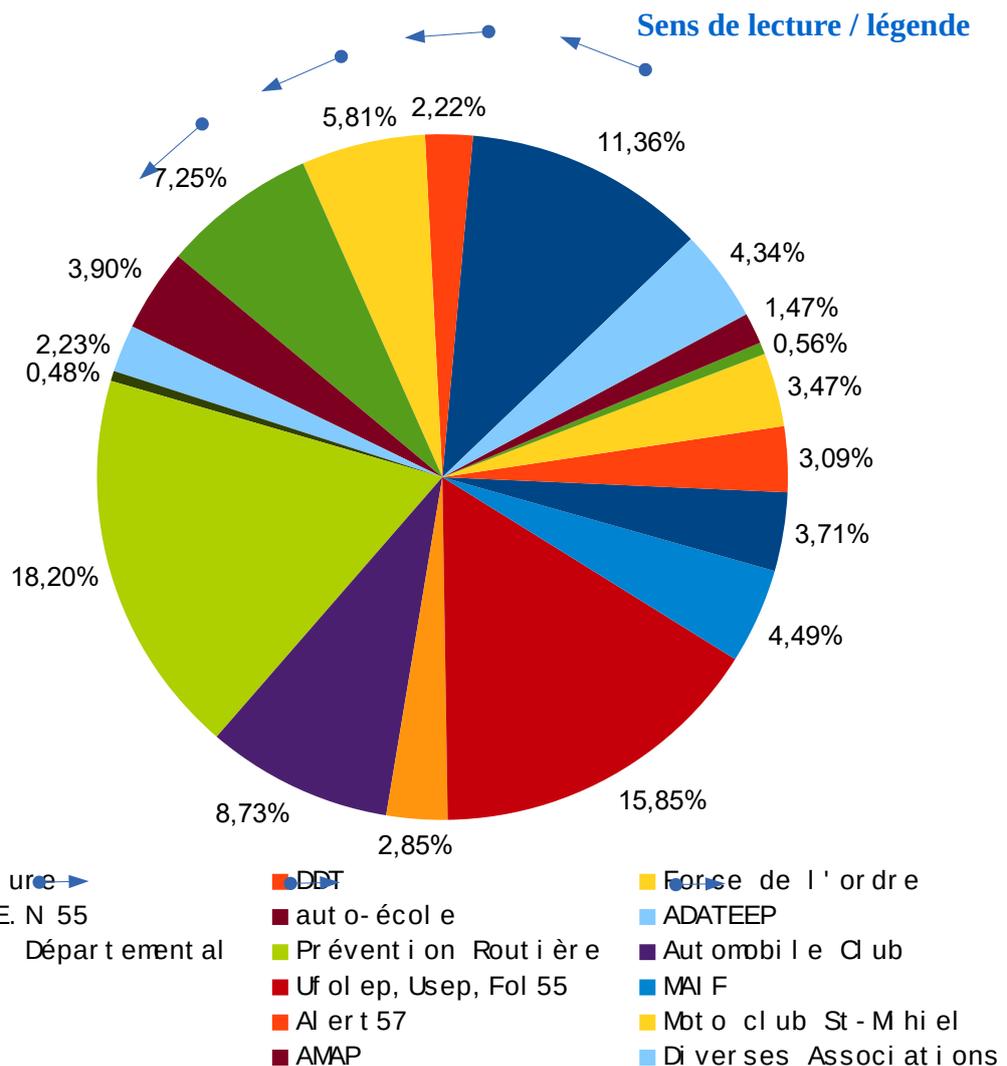
Pour la période 2012-2017, 208 actions ont été financées par la préfecture pour un montant total de 210 424 euros.

Durant cette période, la **dotation budgétaire annuelle moyenne est de 35 000 €.**

A noter que si de nombreuses actions sont conduites par les partenaires dans le cadre du PDASR beaucoup le sont aussi en dehors, notamment celles ne sollicitant pas de financement PDASR. Elles sont plus difficiles à identifier car rarement signalées au coordonnateur (cas des établissements scolaires du secondaire, collèges et lycées, des entreprises).

Les opérations « Label vie » connaissent quant à elle une stabilité sur cette même période 2012-2017 avec 1 à 2 projets par an.

Nota : *Sont uniquement recensées ici les actions bénéficiant d'un financement par le PDASR. Une action désigne alors une intervention qui a pu être diffusée une ou plusieurs fois, allant de quelques dizaines de personnes à plusieurs centaines ou milliers.*



La page suivante permet de visualiser la part financière allouée à chaque organisme, association, administration ayant bénéficié d'un financement PDASR sur les exercices 2012 à 2017.

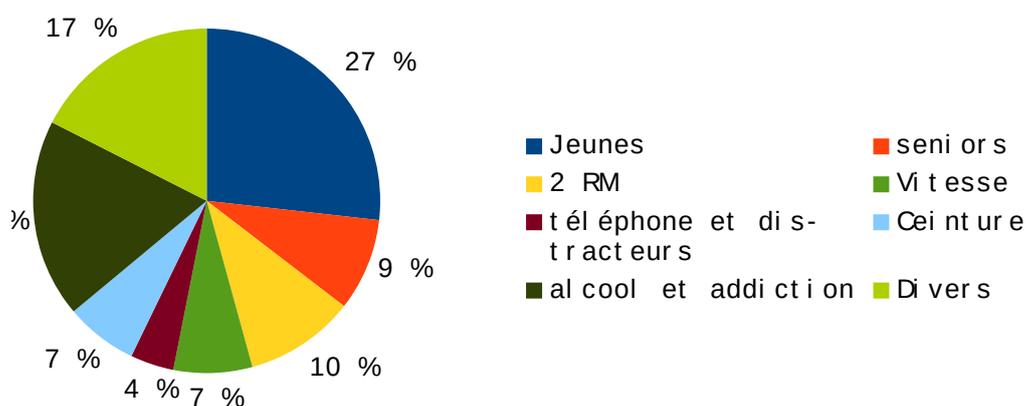
En Meuse, le nombre d'interlocuteurs est réduit mais ceci constitue un avantage certain car tous les partenaires se connaissent très bien, se complètent et se coordonnent plus aisément.

Durant toute cette période, de nombreux partenaires sont intervenus à travers des actions toutes différentes les unes des autres. Certaines actions sont conduites seules, d'autres en partenariat. Toutes ces actions participent à faire vivre la politique départementale et nationale de sécurité routière, centrée principalement sur l'éducation et la sensibilisation des scolaires de la maternelle au lycée.

répartition des actions financées par le PDASR 2012-2017.

Actions financées par enjeux identifiés dans le DGO 2012-2017	Montant
Enjeu n°1 : Les jeunes	56 362 €
Enjeu n°2 : Les seniors	18 273 €
Enjeu n°3 : Les deux roues motorisées	21 626 €
Enjeu n°4 : La vitesse	15 428 €
Enjeu n°5 : Le téléphone Portable et les distracteurs	8 532 €
Enjeu n°6 : La ceinture de sécurité	14 222 €
Enjeu n°7 : L'alcool et toutes les formes d'addiction	39 182 €
Divers (achats de matériels)	36 769 €
TOTAL 2012-2017 (*)	210 394 €

(*) On note un écart de 30 € entre la somme des dotations sur ces 6 années, soit 210 424 et le bilan détaillé, soit 0,01 %.



Il est compliqué de différencier par thèmes la répartition des actions. En effet, lorsque l'on intervient en collège, notamment, les élèves sont sensibilisés, par exemple, à la fois aux risques de la vitesse, du téléphone, du non port de la ceinture, des addictions et de l'usage du deux-roues. Dans ce cas, le montant correspondant à cette intervention est réparti selon une règle de trois sur chacune de ces actions.

L'enjeu « jeunes » correspond donc plus aux interventions dans les écoles élémentaires qui portent sur le comportement dans la rue, la visibilité, le comportement dans et autour des cars scolaires, l'équipement du vélo, l'utilisation du vélo, la signalisation verticale.

La grande majorité des sensibilisations menées en Meuse concerne les jeunes (80 à 95 %), le reste les seniors et le grand public.

2. Méthode utilisée pour caractériser les enjeux

La caractérisation des enjeux se fait en trois étapes :

- la détermination de l'importance de l'enjeu dans le département à partir de l'accidentalité et de la mortalité de la population considérée,
- la réalisation d'un panorama pour les enjeux susceptibles d'être retenus dans le cadre du DGO (importance statistique ou politique),
- la mise en place d'indicateurs de suivi de chaque enjeu.

2.1 L'importance de chaque enjeu

L'enjeu peut être :

- **absolu**, c'est-à-dire important par rapport aux autres enjeux du département,
- **relatif**, c'est-à-dire important comparativement à une référence plus large, par exemple la famille de départements de même profil, ici les départements de transition (Famille F9)
- **non significatif**, c'est à dire, sans écart significatif ou acceptable statistiquement (trop petits chiffres la plupart du temps)

Les deux qualités doivent être étudiées.

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif	
		importance	robustesse
effectif très faible en nombre ou %	non		
≥ 20 % des accidents du département	oui (attention, cela peut faire peu)		
≥ 15 personnes tuées / an dans le département (c'est-à-dire 75 personnes sur 5 ans)	oui		
écart positif > 5 points entre % du département (D) et % de la famille (F)		oui	
écart positif < 5 points entre % du département (D) et % de la famille (F)		oui	test analyse thématique significatifs (TS ou S)
		non	test analyse thématique non significatifs (NS)

NB : le test d'analyse thématique ne s'applique qu'aux accidents, il ne faut pas l'employer pour les victimes.

Les seuils proposés sont donnés à dire d'expert. Ils sont indicatifs. Il est toutefois recommandé de les utiliser, ne serait-ce que pour une homogénéisation nationale de détermination des enjeux.

2.2 Le panorama des enjeux susceptibles d'être retenus

L'objectif de ce panorama est de dresser un état des lieux de l'accidentalité départementale selon des thématiques pertinentes, sur la période 2012-2016.

Les données présentées dans les fiches enjeux (chapitre 3) sous forme de tableaux et de graphes concourent à l'établissement d'un tel panorama.

2.3 Les indicateurs de suivi

Pour chaque enjeu, il est proposé des indicateurs de suivi, répartis en deux familles :

- des indicateurs **bruts** permettant un suivi simple et régulier de l'enjeu au niveau départemental.
- des indicateurs de **référence** permettant, lorsque cela s'avère utile, de positionner le département par rapport à sa famille de départements et à la France métropolitaine.

L'intérêt de mettre en place ces indicateurs est double :

- Établis pour les périodes 2007-2011 et 2012-2016, ils permettent de situer l'importance de l'enjeu au sein de la famille à laquelle est rattaché le département, et d'observer l'évolution entre les deux périodes de 5 ans.
Il est ainsi possible d'analyser les valeurs des indicateurs calculés pour le département par rapport à celles de sa famille de rattachement.
- Ces mêmes indicateurs seront suivis annuellement à partir de 2018 afin d'observer les tendances et de renforcer les actions spécifiques à l'enjeu en cas d'évolution négative.

l'ONISR a fourni pour chaque département les indicateurs pour les périodes 2007-2011 et 2012-2016, ainsi que ceux des familles de référence.

3. Recherche des enjeux

L'utilisation par les départements d'une même famille d'indicateurs standardisés, permet d'identifier les départements qui présentent les évolutions les plus favorables sur chaque enjeu.

Les enjeux sont présentés dans l'ordre suivant sans hiérarchisation :

Enjeux impératifs imposés par la Délégation de la Sécurité Routière

- risque routier professionnel
- conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)
- les jeunes, divisés en 3 classes d'âge (14-17ans, 18-24 ans, 25-29 ans)
- les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 ans et 75 ans et +)

Enjeux supplémentaires au choix selon les résultats de l'analyse locale

- la vitesse
- les deux-roues motorisés
- le partage de la voirie (urbain / interurbain)
- les distracteurs

3.1 Le risque professionnel

Le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail. Il se décompose en deux risques distincts :

- le risque « mission », qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle,
- le risque « trajet domicile-travail », qui est un déplacement entre le domicile et le travail ou réciproquement.

En France¹ en 2016, les accidents liés à un trajet professionnel représentent 38,6 % des personnes tuées, dont le type de trajet est connu, et 43,3 % des victimes² des accidents corporels de la circulation.

3.1.1 L'importance de l'enjeu « risque professionnel »

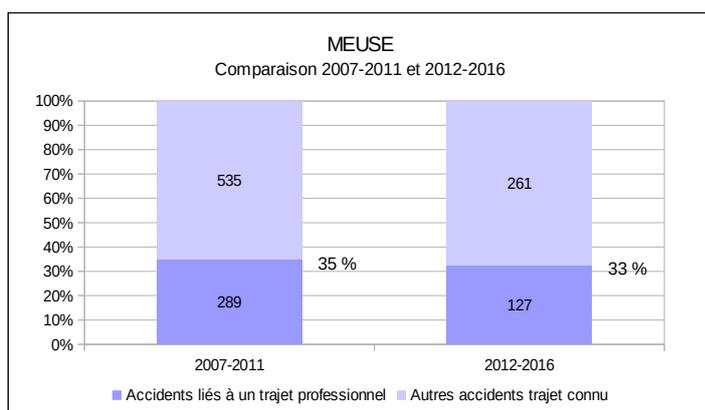
Pour déterminer l'importance chaque enjeu, la démarche décrite au chapitre 2.1. a été suivie.

L'analyse porte ici sur l'ensemble des trajets professionnels, qui comprennent les trajets dans le cadre d'une mission professionnelle et les trajets domicile-travail.

¹ Les chiffres relatifs à la France sont les chiffres France entière (métropole et DOM).

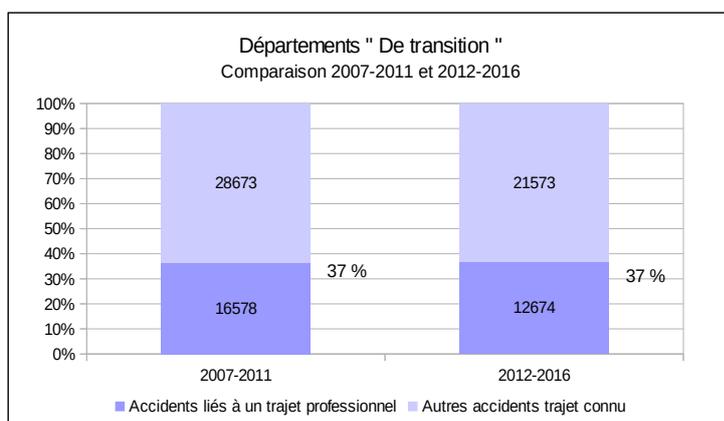
² Les victimes des accidents corporels de la circulation comprennent les personnes tuées, les blessés hospitalisés et les blessés légers.

Part des accidents routiers professionnels par rapport à l'ensemble des accidents corporels avec au moins un conducteur dont le trajet est renseigné, pour le département de la Meuse



On ne constate pas d'évolution significative d'une période d'étude à l'autre quant à la part des accidents corporels liés à un trajet professionnel. Elle est d'un tiers.

Part des accidents routiers professionnels par rapport à l'ensemble des accidents corporels avec au moins un conducteur dont le trajet est renseigné, de la famille F9 des départements de transition



Le pourcentage d'accident corporel lié à un trajet professionnel n'a pas évolué d'une période à l'autre pour les départements de la famille de référence du département de la Meuse.

Commentaire : pour le département de la Meuse, la part des accidents routiers professionnels a très légèrement diminué entre les deux périodes. On constate toutefois qu'il s'élève à 33 % en Meuse contre 37 % en moyenne dans les départements de transition. **L'enjeu au niveau local est un enjeu relatif, même si en deçà de la moyenne des départements de transition de 4 %.**

Tableau comparatif des accidents liés à un trajet professionnel, du département de la Meuse et de la famille F9 des départements de transition entre 2012 et 2016, et de la France entière en 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents corporels liés à un trajet professionnel	Nombre total d'accidents trajets connus	% d'accidents trajet professionnel
Accidents corporels	Meuse 2012-2016	127	388	32,7%
	Famille F9 2012-2016	12 674	34 247	37,0%
	France entière 2016	23 717 <i>bilan 2016</i>	Non disponible	Non disponible

Zone d'étude		Nombre de pers. tuées dans acc. lié à un trajet professionnel	Nombre total de pers. tuées trajets connus	% de tués trajet professionnel
Personnes tuées	Meuse 2012-2016	20	62	32,3%
	Famille F9 2012-2016	1 533	3 960	38,7%
	France entière 2016	463 <i>bilan 2016</i>	2 724 <i>bilan 2016</i>	17,0%

Légende : *vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif*

Commentaire : les indicateurs liés au **risque professionnel** dans le département de la Meuse sont inférieurs à ceux de sa famille de référence. Toutefois, la part élevée des accidents corporels (33%) et des tués (32 %) représente un **enjeu absolu** de sécurité routière dans le département de la Meuse. Même si les données ne sont disponibles sur la France entière que sur l'année 2016, on constate que l'on se situe au double de la moyenne nationale.

3.1.2 Le panorama des accidents liés au risque professionnel

I. Les accidents liés aux missions

Parmi les risques routiers, les accidents liés aux trajets effectués en mission sont moins nombreux que ceux liés aux trajets domicile-travail, mais sont plus meurtriers.

En France en 2016, les accidents impliquant un usager en mission représentent 23,2 % des personnes tuées et 20,9 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

a. les chiffres de l'accidentalité

Tableau comparatif des accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle, du département de la Meuse et de la famille F9 des départements de transition entre 2012 et 2016, et de la France en 2016.

Nota : les requêtes sont effectuées sur les conducteurs qui effectuent un trajet « utilisation professionnelle ».

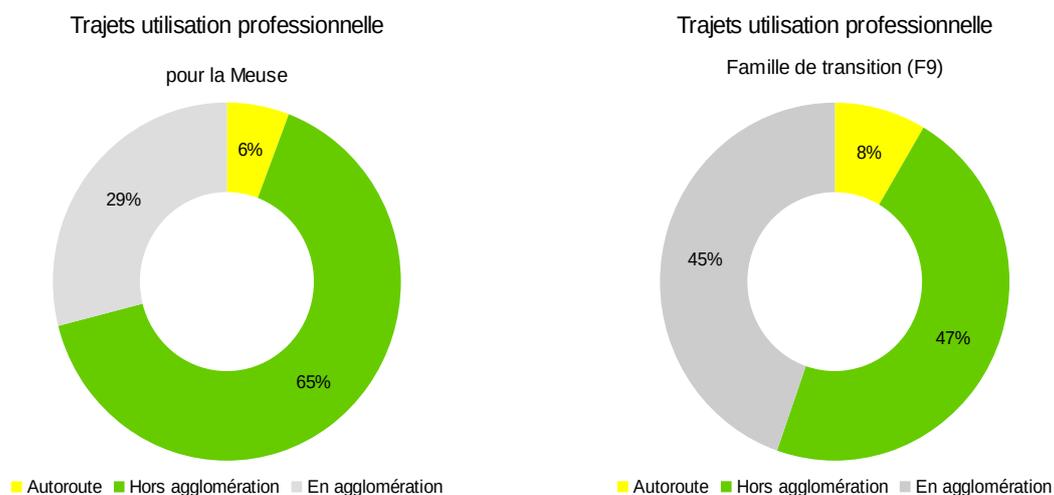
Zone d'étude		Nombre d'accidents corporels liés à un trajet « mission »	Nombre total d'accidents trajets professionnels	% d'accidents trajet mission / trajet professionnel
Accidents corporels	Meuse 2012-2016	66	127	52,0%
	Famille F9 2012-2016	5 754	12 674	45,0%
	France entière 2016	10 146 <i>bilan 2016</i>	23 717 <i>bilan 16</i>	42,8%

Zone d'étude		Nombre de personnes tuées dans acc. lié à un trajet « mission »	Nbre total de pers. tuées trajets professionnels	% de tués trajet mission / trajet professionnel
Personnes tuées	Meuse 2012-2016	16	20	80,0%
	Famille F9 2012-2016	931	1 533	60,7 %
	France entière 2016	124	463	26,8%

Commentaire : les indicateurs liés au risque pour un conducteur en mission professionnelle dans le département de la Meuse sont nettement supérieurs à ceux de sa famille de référence et plus encore au regard du résultat de la France entière (année 2016). La part élevée des accidents corporels (52%) et des tués (80 %) du total des accidents et tués liés à un **trajet mission dans le cadre d'un trajet professionnel** représente un **enjeu absolu** de sécurité routière dans le département de la Meuse. La part des tués est 3 fois supérieure aux résultats de la France entière (en nuancant le fait que l'on ne considère que l'année 2016, diffusée par la DSR, seule année communiquée).

b. selon le milieu

Répartition des accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle selon le milieu entre 2012 et 2016, dans le département de la Meuse et sa famille de référence des départements de transition



Commentaire : On constate que 2 tiers des accidents corporels de trajets « utilisation professionnelle » ont lieu en rase campagne et un petit tiers en agglomération tandis que pour les départements de la famille de référence, la répartition est plus équilibrée avec 45 % hors agglomération et 47 % hors agglomération. Cette différence importante s'explique par le faible poids de la population mais surtout par la très faible importance des zones urbanisées en Meuse.

c. selon le mode de déplacement

Tableau des accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle dans le département de la Meuse, entre 2012 et 2016

Véhicules impliqués dans les accidents liés à un trajet mission	Nombre de piétons ou de véhicules concernés	Nombre d'accidents concernés*	Nombre total de piétons ou de personnes tuées dans les véhicules concernés	Part des moyens de locomotion parmi les accidents
piéton	8	8	1	12%
vélo	1	1	0	1%
cyclomoteur	2	2	0	3%
motocyclette	10	8	0	12%
VL	60	48	12	70%
VU	18	18	1	26%
autres	12	11	1	16%
car-bus	2	2	0	3%
PL	32	29	1	42%
ensemble	137 véh	69	16	

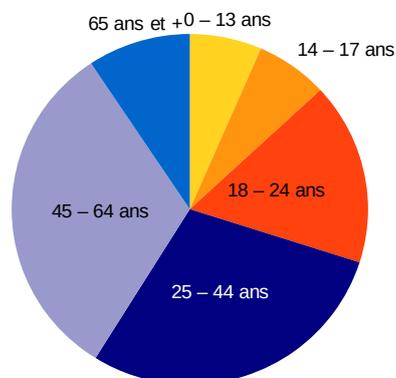
(*) Attention : le nombre total d'accidents corporels n'est pas la somme des accidents selon le moyen de locomotion, plusieurs véhicules pouvant être impliqués dans un même accident.

Commentaire : parmi les accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle, les accidents impliquant un véhicule léger, un véhicule utilitaire et un poids lourd sont des enjeux importants dans le département de la Meuse, leur part dépassant 25 % de ces accidents.

d. selon l'âge

Répartition des usagers impliqués dans les accidents corporels liés à un trajet « mission », dans le département de la Meuse, entre 2012 et 2016

Répartition par classe d'âge des usagers impliqués dans les accidents liés aux trajets "utilisation professionnelle"



Commentaire : Plus de 80 % des personnes impliquées sont des personnes ayant entre 18 et 64 ans, ce qui correspond fort logiquement à la tranche d'âge des personnes faisant partie de la « vie active ».

II. Les accidents liés aux trajets domicile-travail

a. les chiffres de l'accidentalité

Accidents et usagers concernés par un accident lié à un trajet domicile-travail en Meuse, entre 2012 et 2016

Usager	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents corporels(*)	Nombre d'accidents mortels	Nombre de personnes tuées
Conducteur	122	70	3	3
Passager(**)	18	13	1	1
Piéton	14	11	0	0
Ensemble	154	70	3	4

(*) Attention : le nombre total d'accidents corporels n'est pas la somme des accidents par type d'usager.

(**) Le nombre de passagers concernés est souvent sous-estimé, car le type de trajet n'est pas systématiquement renseigné pour ces usagers dans les BAAC.

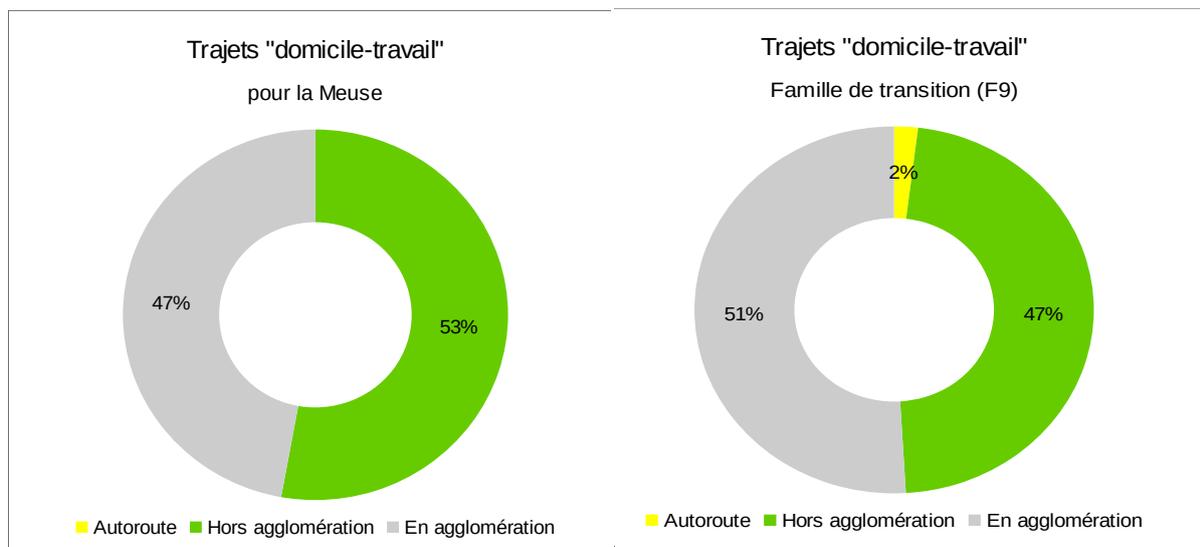
Usager	Nombre de tués	Nombre de blessés hospitalisés	Nombre de blessés non hospitalisés	Total victimes (T, BH, BNH)
Total sur 2012-2016	62	335	214	611
dont domicile travail	4	42	23	69
Pourcentage %	6,5	12,5	10,7	11,3

Commentaire : sur la période 2012-2016, les personnes tuées en Meuse sur un trajet domicile/travail représentent :

- 6,5 % des tués soit un taux 3 fois moins important que la moyenne nationale (pour 2016) qui est de 18,5 % ;
- 10,7 % des blessés non-hospitalisés ;
- 12,5 % des blessés hospitalisés ;
- 11,3 % du total des victimes.

b. selon le milieu

Répartition des accidents corporel impliquant un conducteur effectuant un trajet domicile-travail selon le milieu dans le département de la Meuse et sa famille de référence, entre 2012 et 2016



Commentaire : Les résultats des accidents de trajet « domicile-travail » en milieu urbain et en rase campagne sont inversés selon que l'on considère la Meuse et sa famille de référence. Cependant, la répartition reste assez équilibrée autour de 50 % à 3 % près.

c. selon le jour de la semaine

Accidents et usagers concernés dans un accident lié à un trajet domicile-travail selon le jour de la semaine dans le département de la Meuse.

Jour	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents corporels	Nombre d'accidents mortels	Nombre de personnes tuées
lundi	26	11	1	1
mardi	28	14	0	0
mercredi	31	12	1	2
jeudi	35	17	0	0
vendredi	19	9	1	1
samedi	8	4	0	0
dimanche	7	3	0	0
Ensemble	154	70	3	4

Commentaire : Les quatre premiers jours de la semaine sont les plus chargés en matière d'accidents domicile-travail puisqu'ils concentrent 78 % des usagers concernés et des accidents corporels. Le vendredi présente un nombre d'usagers et d'accidents corporels moins importants tandis que sur les deux jours du week-end, on ne constate que 10 % des usagers, 10 % des accidents corporels et aucun tué. Les résultats du vendredi peuvent être liés à la nouvelle répartition du temps de travail issue de la mise en place de la semaine de 35 heures : beaucoup de personnes choisissent ce jour-là comme jour de congés si elles peuvent ne travailler que 4 jours.

d. selon le mode de déplacement

Tableau des accidents corporels impliquant un conducteur lié à un trajet domicile-travail dans le département de la Meuse, entre 2012 et 2016

Véhicules impliqués	Nombre de	Nombre	Nombre total de	Part des
---------------------	-----------	--------	-----------------	----------

dans les accidents liés à un trajet domicile-travail	piétons ou de véhicules concernés	d'accidents concernés(*)	piétons ou de personnes tuées dans les véhicules concernés	moyens de locomotion parmi les accidents
piéton	13	11	0	16%
vélo	6	6	0	9%
cyclomoteur	7	7	0	10%
motocyclette	8	8	0	11%
VL	87	63	4	90%
VU	8	8	0	11%
autres	4	4	0	6%
car-bus	0	0	0	0%
PL	2	2	0	3%
ensemble	122 véhicules	70	4	

(*) Attention : le nombre total d'accidents corporels n'est pas la somme des accidents selon le moyen de locomotion, plusieurs véhicules pouvant être impliqués dans un même accident.

Commentaire : parmi les accidents corporels impliquant un conducteur en trajet domicile-travail, la part des accidents impliquant un véhicule léger est très nettement supérieure aux autres modes de déplacement (facteur 6 à 9), viennent ensuite les piétons, les motocyclettes, les VU et les vélos. Les quatre personnes décédées étaient toutes dans des véhicules légers. **L'enjeu va au-delà des seuls trajets domicile-travail car les thèmes de sensibilisation en milieu pro couvrent aussi les enjeux pour les déplacements du week-end (loisirs, courses, ...).**

3.1.3 Les indicateurs de l'enjeu « risque professionnel » à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
A - Enjeu « risque routier professionnel »	
Nombre de tués dans un accident « professionnel » (mission + trajet domicile-travail)	Brut
Part des accidents corporels « mission » parmi l'ensemble des accidents corporels « professionnels » du département	Référence
Part des accidents corporels « trajet-domicile-travail » parmi l'ensemble des accidents corporels « professionnels » du département	Référence
Part des accidents corporels « professionnels » (mission + trajet domicile-travail) parmi l'ensemble des accidents corporels du département	Référence

3.2 Conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)

On étudie successivement l'enjeu alcool, puis l'enjeu stupéfiants.

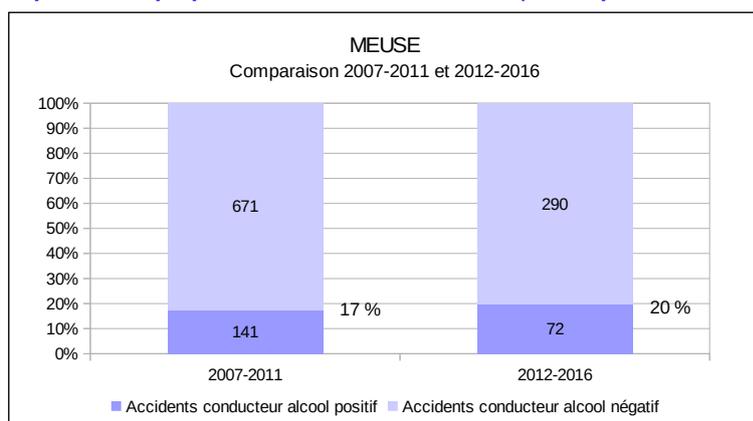
3.2.1 L'alcool

En France¹ en 2016, les accidents liés à un conducteur alcoolisé (supérieur au taux légal, 0,5 g/l de sang ou 0,2 g/l pour les permis probatoires et les chauffeurs de bus et de taxi) représentent 29,5 % des personnes tuées et 12,6 % des victimes² des accidents corporels de la circulation.

I. L'importance de l'enjeu « alcool »

Pour déterminer l'importance de l'enjeu, la démarche décrite au chapitre 2.1. a été suivie.

Part des accidents liés à l'alcool parmi les accidents corporels (taux connus pour tous les conducteurs et piétons impliqués dans un même accident) du département de la Meuse

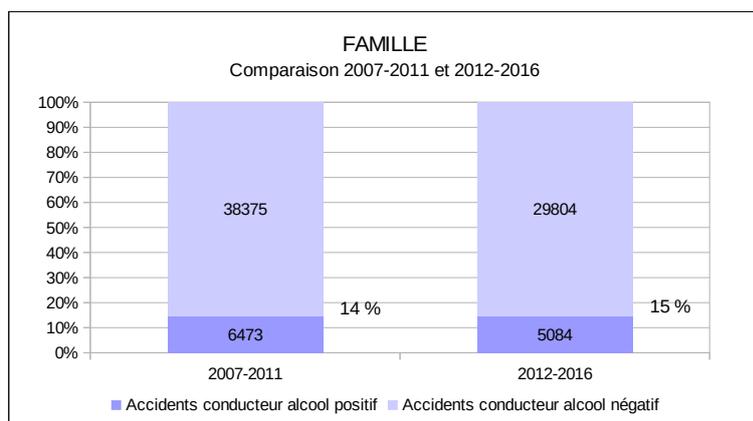


Commentaire : Bien que d'une période à l'autre le nombre d'accidents corporels en Meuse pour lesquels le taux d'alcool est connu pour chacun des conducteurs et piétons (d'un même accident) ait été divisé par deux (72 contre 141), **on constate une augmentation de 17 à 20 % du nombre de conducteurs avec alcool positif**. Ce résultat est à mettre en corrélation avec les résultats des dépistages effectués régulièrement par les forces de l'ordre de la Meuse : **l'alcool est un enjeu absolu (>=20%)**

¹ Les chiffres relatifs à la France sont les chiffres France entière (métropole et DOM).

² Les victimes des accidents corporels de la circulation comprennent les personnes tuées, les blessés hospitalisés et les blessés légers.

Part des accidents lié à l'alcool parmi les accidents corporels (taux connus) de la famille de référence des départements de transition, entre 2012 et 2016



Commentaire : La baisse d'une période à l'autre du nombre d'accidents corporels pour les départements de la famille de transition pour lesquels le taux d'alcool est connu est beaucoup moins importante que celle constatée en Meuse puisqu'elle n'est que de 20 % (contre 51 %). On constate dans ces départements une légère augmentation de 14 à 15 % du nombre de conducteurs avec alcool positif. La Meuse présente un taux supérieur d'un tiers à celui des départements de référence. **L'enjeu alcool est donc un enjeu très important.**

Tableau comparatif des accidents liés à l'alcool du conducteur, sans tenir compte de l'alcoolémie éventuelle du piéton, du département de la Meuse et de la famille de référence des départements de transition entre 2012 et 2016, et de la France en 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre d'accidents, tous conducteurs au taux connu	% alcool / taux connu
Accidents corporels	Meuse 2012-2016	72	386	18,7%
	Famille F9 2012-2016	5 084	34 888	14,6%
	France entière 2016	4 979	46 357	11,0%

Commentaire : En Meuse, parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels avec alcool (nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé par rapport au nombre d'accidents dont tous les conducteurs ont un taux connu) est supérieur de 4,1 points à celui de la famille de référence et de 7,7 points à celui de la France. Cette différence est statistiquement **très significative**.

Zone d'étude		Nombre de pers. tuées, accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre de pers. tuées, accidents tous conducteurs au taux connu	% alcool / taux connu
Personnes tuées	Meuse 2012-2016	20	55	36,4%
	Famille F9 2012-2016	1 061	3 466	30,6%
	France entière 2016	819	2 822	29,0%

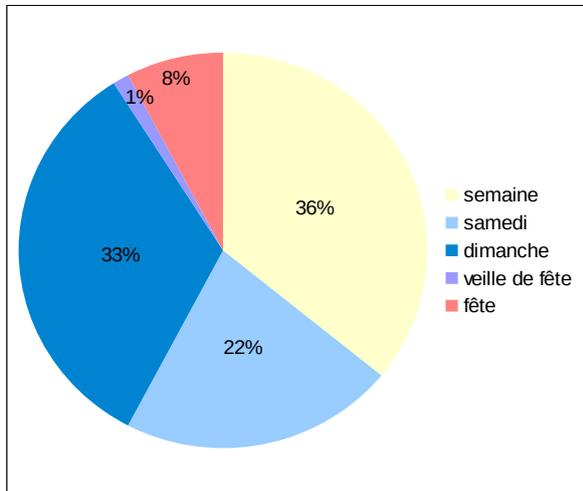
Légende : *vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif*

Commentaire : En Meuse, pour les accidents mortels où le taux d'alcool des conducteurs est connu, 36,4 % des usagers sont tués dans un accident impliquant un conducteur en alcoolémie positive. Ce taux est supérieur à celui de la famille de référence de 6 points celui de la France de presque 7,5 points. **L'alcool est un enjeu absolu et prioritaire** de sécurité routière dans le département de la Meuse.

II. Le panorama des accidents liés à l'alcool

a. l'analyse selon la catégorie de jour

Répartition des accidents liés à l'alcool selon la catégorie de jour entre 2012 et 2016

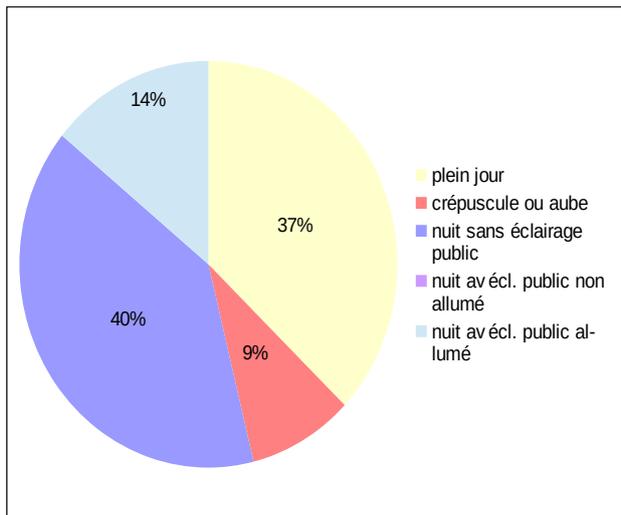


Commentaire : Seul un tiers (36%) des accidents liés à l'alcool se déroule en dehors des jours de fête, des veilles de fête, des samedi et des dimanche. **64 % des accidents liés à l'alcool sont donc concentrés sur moins de 30 % des jours de l'année.**

Il faut donc concentrer les contrôles sur les samedi, dimanche, jours de fête et veilles de fête.

b. l'analyse selon la luminosité

Répartition des accidents liés à l'alcool selon la luminosité entre 2012 et 2016



Commentaire : la moitié des accidents a lieu de nuit ou de nuit avec éclairage public éteint. **63 % des accidents liés à l'alcool se déroulent de nuit ou au crépuscule ou à l'aube.** De plus, la nuit, le trafic bien plus faible que le jour.

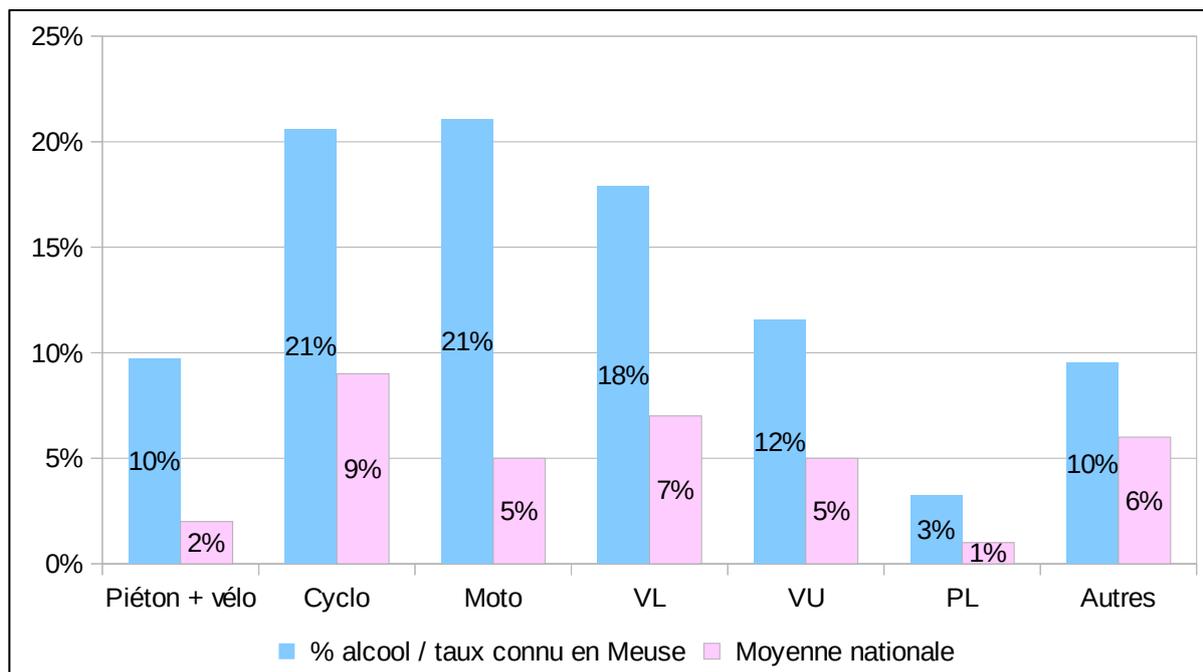
Ces données confirment que l'alcool est un facteur encore plus aggravant lorsque l'on circule la nuit.

c. l'analyse selon le mode de déplacement

	Piéton + vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL	Autres
alcool négatif	65	27	45	317	23	30	19
alcool positif	7	7	12	69	3	1	2
total	72	34	57	386	26	31	21
% alcool / taux connu en Meuse	10%	21%	21%	18%	12%	3%	10%
Moyenne nationale	2%	9%	5%	7%	5%	1%	6%

Dans cette analyse, les piétons alcoolisés impliqués dans les accidents corporels sont pris en compte.

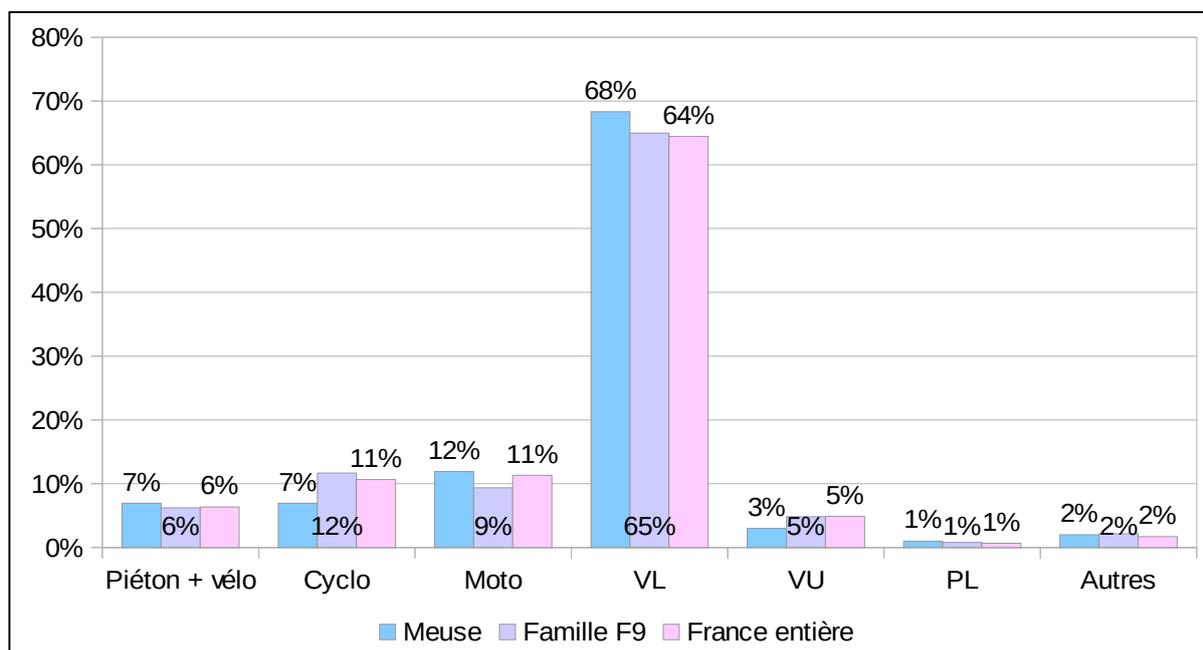
Parts des conducteurs ou piétons alcoolisés selon le mode de déplacement dans le département de la Meuse et comparaison avec la moyenne nationale sur la période 2012-2016



Commentaire : 10 % des piétons contrôlés présentent un taux positif, de même 21 % des cyclistes, 21 % des motocyclistes etc. Les taux constatés en Meuse sont très nettement supérieurs à ceux constatés au niveau national : le facteur multiplicatif varie de 2 à 5 selon le mode de déplacement. Cependant, ces contrôles n’étant pas systématiques, notamment pour les piétons, il est difficile d’en tirer une conclusion. Tous les piétons impliqués devraient être contrôlés, de même pour les conducteurs.

Nota : Quand ce contrôle n’est pas effectué, il est souvent mentionné « sans objet (passager) », classification inappropriée puisque le piéton n’est pas un passager.

Répartitions des conducteurs et piétons alcoolisés (taux connus) selon le mode de déplacement dans le département de la Meuse, de la famille de référence des départements de transition et en France (métropole + DOM) sur la période 2012-2016



Commentaire : Ce graphe souligne une certaine homogénéité de répartition selon les parts de chaque mode de déplacement dans le département de la Meuse, la famille de référence des départements de transition et le niveau national. Pour être interprété correctement, il faudrait rapporter ces résultats au nombre de véhicules de chaque catégorie et à leur trafic, éléments dont on ne peut disposer. **Si la part des chauffeurs de VL et VU est nettement prépondérante avec 71 % du total des contrôles positifs, la part des 2 roues motorisés au regard du parc local, peu important, semble très conséquente avec 19 %.** Celle des piétons et cyclistes est plus modeste mais doit aussi être prise en compte dans le cadre des campagnes de prévention.

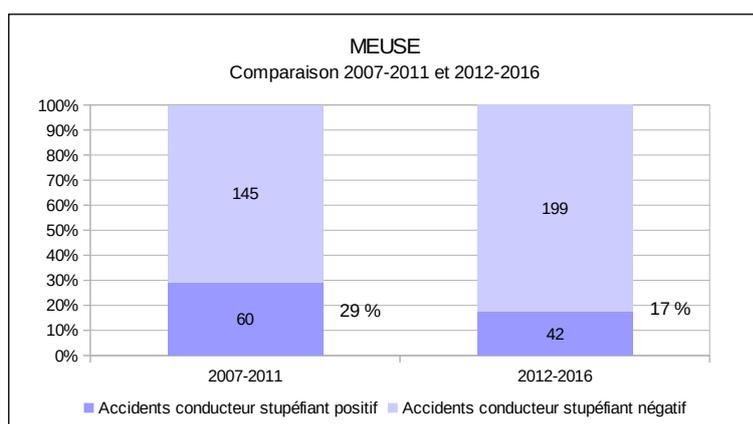
3.2.2 Les stupéfiants

En France¹ en 2016, les accidents impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants génèrent 22,3 % des personnes tuées et 12,9 % des victimes² des accidents corporels de la circulation.

I. L'importance de l'enjeu « stupéfiants »

Pour déterminer l'importance de l'enjeu, la démarche décrite au chapitre 2.1. a été suivie.

Part des accidents liés aux stupéfiants par rapport aux accidents corporels (stupéfiant connu) du département de la Meuse.

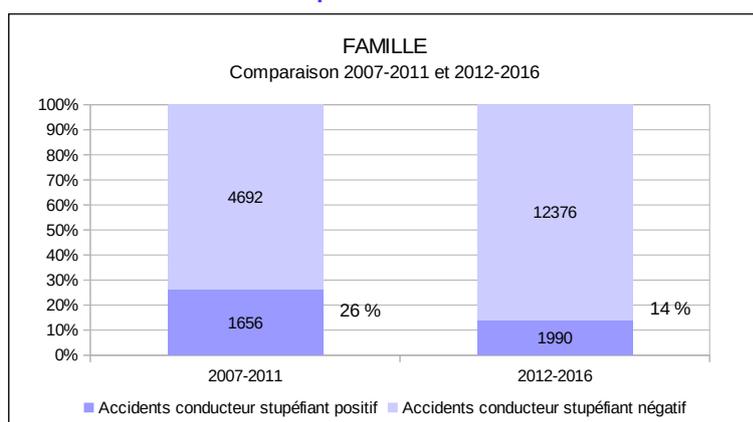


Commentaire : La part du nombre de conducteurs dépistés positifs à l'usage des stupéfiants sur l'ensemble des conducteurs dépistés est passé de 29 % à 17 %. Toutefois, après une phase d'expérimentation, l'arrêté du 13 décembre 2015 a rendu systématique la recherche d'usage de stupéfiant pour les conducteurs. Auparavant, les recherches étaient partielles et ciblées (205 sur 2007-2011) tandis qu'elles sont systématiques depuis fin 2015. On constate juste une augmentation mécanique du nombre de conducteurs contrôlés (241 sur 2012-2016) alors que le nombre global d'accidents corporels a été divisé par deux. On ne peut pas en déduire que la présence de stupéfiants est en baisse, l'assiette des contrôles ayant été modifiée.

¹ Les chiffres relatifs à la France sont les chiffres France entière (métropole et DOM).

² Les victimes des accidents corporels de la circulation comprennent les personnes tuées, les blessés hospitalisés et les blessés légers.

Part des accidents lié aux stupéfiants par rapport aux accidents corporels (stupéfiant connu) de la famille de référence des départements de transition



Commentaire : on constate la même évolution à la baisse au niveau national du pourcentage d'accidents dans lesquels un conducteur est dépisté positif aux stupéfiants tout en notant que l'on augmente le nombre de dépistage de + 126 %, ce qui explique, comme pour la Meuse, la baisse du pourcentage de personnes dépistées positives aux stupéfiants. Par contre, on constate que le taux de la Meuse est de trois points supérieur à celui de sa famille de référence. **L'usage des stupéfiants est une problématique importante et préoccupante en Meuse.**

Tableau comparatif des accidents liés aux stupéfiants connus du département de la Meuse et de la famille de référence des départements de transition entre 2012 et 2016, et de la France en 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre d'accidents, tous conducteurs stupéfiant connu	% stupéfiant / stup. connu
Accidents corporels	Meuse 2012-2016	42	241	17,4%
	Famille F9 2012-2016	1 990	14366	13,9%
	France entière 2016	2 035	19 440	10,5%

Zone d'étude		Nombre de pers. tuées, accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre de pers. tuées, accidents tous conducteurs stupéfiant connu	% stupéfiant / stup. connu
Personnes tuées	Meuse 2012-2016	11	52	21,2%
	Famille F9 2012-2016	576	2 818	20,4%
	France entière 2016	488	2 256	21,6%

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

Commentaire : Le résultat des tests de stupéfiants n'est pas renseigné dans le BAAC pour l'intégralité des conducteurs. Ainsi, pour le département de la Meuse seuls 241 accidents ont fait l'objet d'une recherche de présence de stupéfiants (dont 41 se sont révélés positifs) sur les 421 accidents de la période 2012-2016, Soit 57 % des accidents. Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels avec stupéfiant (17,4%) (qui correspond au nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant par rapport au nombre d'accidents dont tous les conducteurs ont un taux connu) est plus élevé que la famille de référence (13,9%) et encore plus élevé que celui de la France entière (10,5%).

Cette différence est statistiquement très significative.

Le pourcentage de personnes tuées avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant est similaire en Meuse au taux constaté dans la famille de référence et sur la France entière : **21 % des tués pour l'ensemble des accidents pour lesquels tous les conducteurs ont été dépistés.**

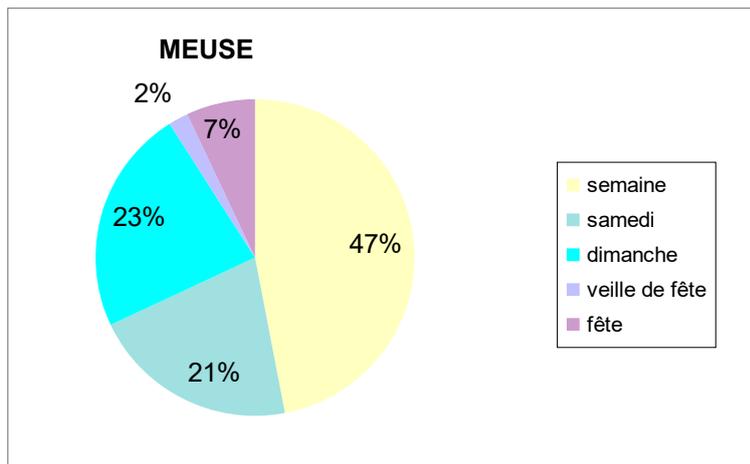
Les stupéfiants sont un enjeu majeur de sécurité routière dans le département de la Meuse

Note : Même si on se trouve en présence de petits nombres (11 tués), la part de cet enjeu croît depuis que l'on effectue systématiquement les recherches.

II. Le panorama des accidents liés aux stupéfiants

a. l'analyse selon la catégorie de jour

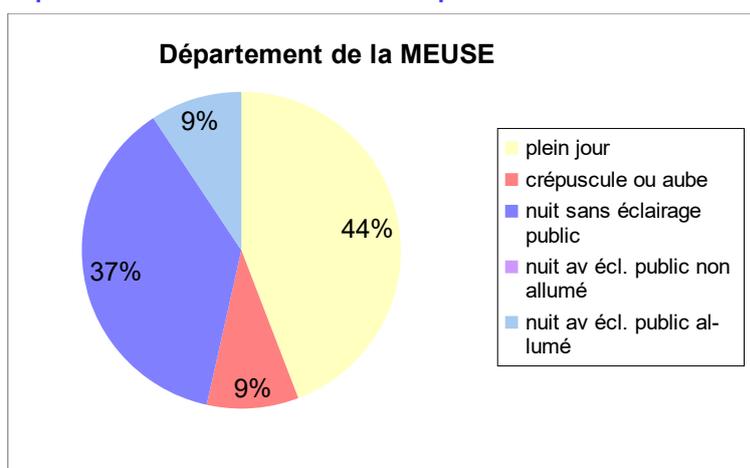
Répartition des accidents liés aux stupéfiants connus selon la catégorie de jour entre 2012 et 2016



Commentaire : La moitié des accidents liés aux stupéfiants se déroule en semaine, le reste les week-ends et jours fériés qui ne représentent que 30 % ds jours de l'année. La prise de stupéfiants semble plus importante ces jours-là, combinée souvent à l'alcool, les effets sont décuplés sur les conducteurs. Les traces de stupéfiants pouvant rester plusieurs jours et semaines, il n'est pas possible d'établir une conclusion contrairement à la prise d'alcool pour laquelle le taux décroît rapidement et régulièrement.

b. l'analyse selon la luminosité

Répartition des accidents liés aux stupéfiants connus selon la luminosité entre 2012 et 2016



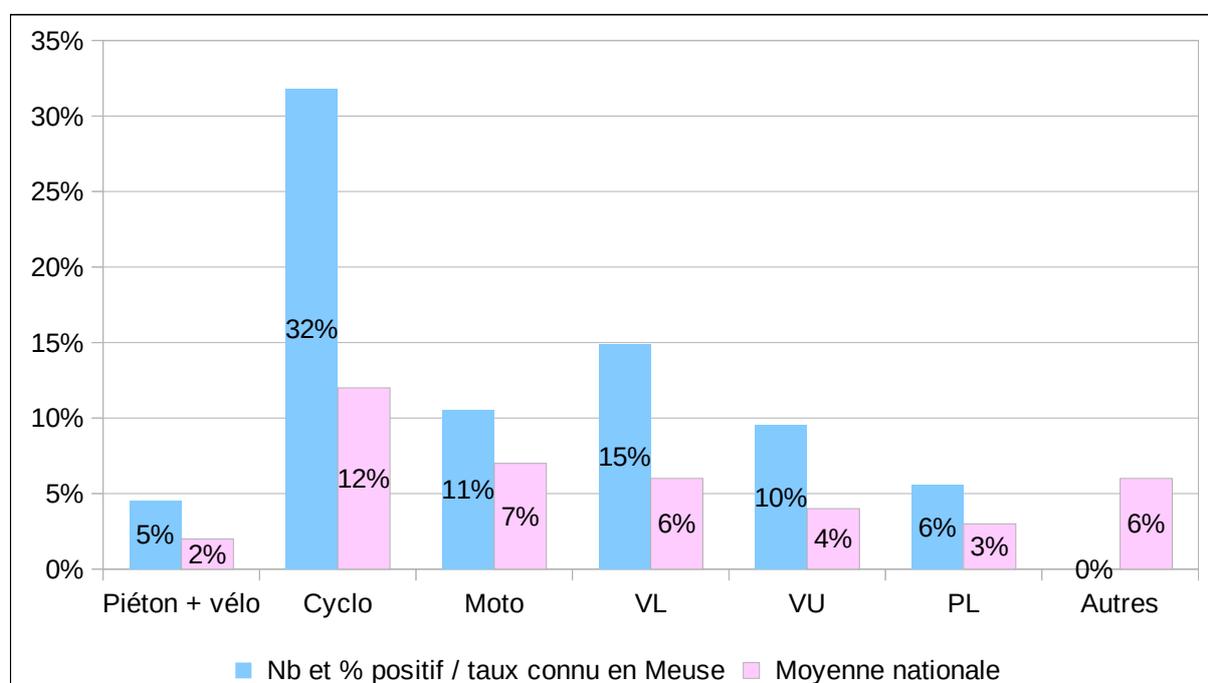
Commentaire : Seuls 44 % des accidents liés aux stupéfiants se déroulent de jour, période durant laquelle le trafic routier est de loin le plus important. Le nombre d'accidents liés aux stupéfiants constatés de nuit est d'autant plus important, avec des trafics très faibles, voire quasiment nuls sur la plupart des axes meusiens. Cela corrobore le fait que la vision est fortement altérée lorsque l'on est sous l'emprise de stupéfiants.

c. l'analyse selon le mode de déplacement

Dans cette analyse, les piétons sous l'emprise de stupéfiants impliqués dans les accidents corporels sont pris en compte.

Parts des conducteurs ou piétons sous l'emprise d'un stupéfiant (recherche effectuée) selon le mode de déplacement dans le département de la Meuse, et comparaison avec la moyenne nationale sur la période 2012-2016

Période 2012-2016	Piéton + vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL	Autres
stupéfiant positif	1	7	4	28	2	1	0
total	22	22	38	188	21	18	14
Nb et % positif / taux connu en Meuse	5%	32%	11%	15%	10%	6%	0%
Moyenne nationale	2%	12%	7%	6%	4%	3%	6%



Commentaire : le tableau présente le nombre de personnes contrôlés selon le mode de déplacement ainsi que le nombre de personnes contrôlées avec une détection de stupéfiants. On notera que 13 % des personnes contrôlées (43 sur 323) ont fait usage de stupéfiants.

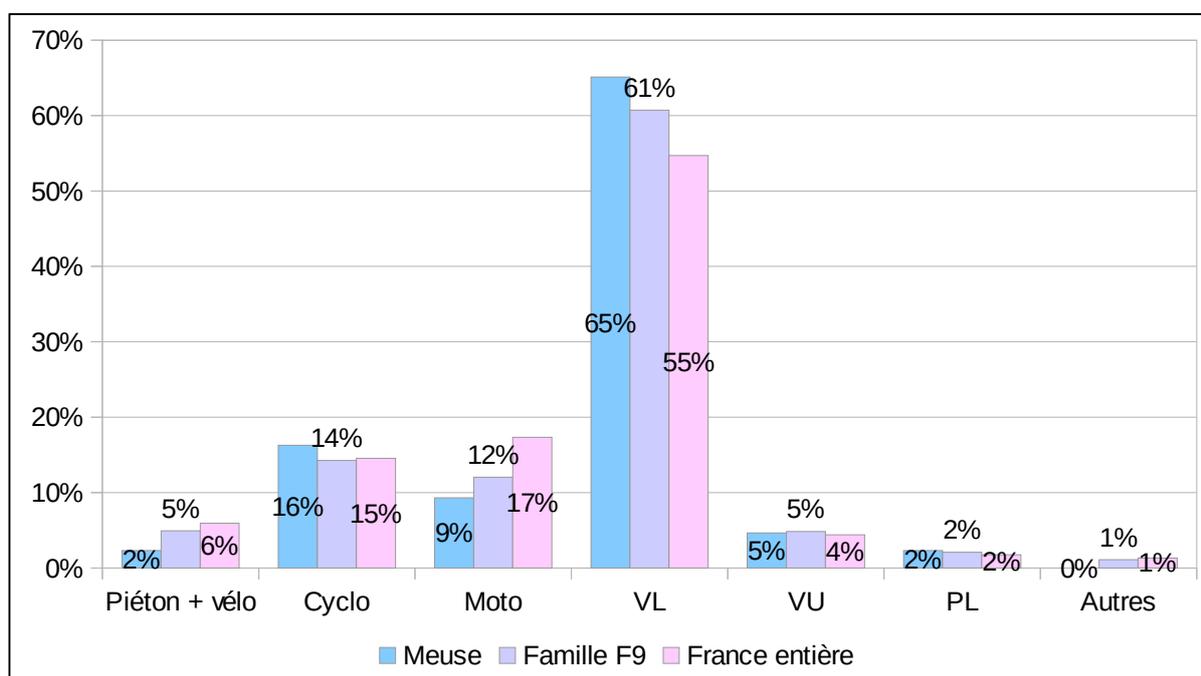
Le graphe qui suit souligne l'écart significatif avec la moyenne nationale. Il faut cependant souligner que le pourcentage de contrôle au niveau national n'est peut-être pas aussi important que pour la Meuse qui est le théâtre de peu d'accidents corporels chaque année (moins d'une centaine).

Par contre, même si l'on travaille ici avec des données quantitativement faibles, on note qu'un tiers des conducteurs de cyclo contrôlés ont consommés des stupéfiants et un sixième des conducteurs de véhicules légers contrôlés impliqués dans un accident corporel.

La lutte contre la consommation des « stupéfiants » est un enjeu absolu.

Répartition des conducteurs et piétons sous l'emprise d'un stupéfiant selon le mode de déplacement dans le département de la Meuse, la famille de référence des départements de transition et en France (métropole + DOM) sur la période 2012-2016

stupéfiants	Piéton + vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL	Autres	Total
Meuse	2,33%	16,28%	9,30%	65,12%	4,65%	2,33%	0,00%	100,00%
Famille F9	4,93%	14,28%	12,05%	60,72%	4,84%	2,09%	1,09%	100,00%
France entière	5,93%	14,56%	17,33%	54,71%	4,41%	1,75%	1,31%	100,00%
Meuse	1	7	4	28	2	1	0	43
Famille F9	104	301	254	1280	102	44	23	2108
France entière	626	1536	1829	5773	465	185	138	10552



Commentaire : ce graphe permet de visualiser la répartition des personnes pour lesquelles ont été détecté des stupéfiants selon les modes de transport dans le département. **En Meuse, 70 % de l'ensemble des personnes ayant fait usage de stupéfiants sont des conducteurs de VL ou de VU et 26 % de 2 roues motorisés.** Ces conducteurs occupent une part prépondérante mais comparable aux données de la famille de référence et aux moyennes nationales.

3.2.3 Les indicateurs de l'enjeu « conduite après usage de substances psychoactives » à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
B - Enjeu « conduite après usage de substances psychoactives »	
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé	Brut
Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » positifs à l'alcool selon le mode de déplacement	Référence
Part des accidents corporels avec un conducteur alcoolisé parmi l'ensemble des accidents corporels avec taux d'alcool connu	Référence
Part des conducteurs alcoolisés non ceinturés parmi les conducteurs alcoolisés avec port de la ceinture connu	Référence
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiant	Brut
Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » positifs aux stupéfiants selon le mode de déplacement	Référence
Part des accidents corporels avec présence de stupéfiant parmi l'ensemble des accidents corporels avec présence de stupéfiants connue.	Référence

3.3 Les jeunes, divisés en 3 classes d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)

On étudiera successivement les trois classes d'âge : les adolescents âgés de 14 à 17 ans (C1), les jeunes âgés de 18 à 24 ans (C2), et enfin les jeunes âgés de 25 à 29 ans (C3).

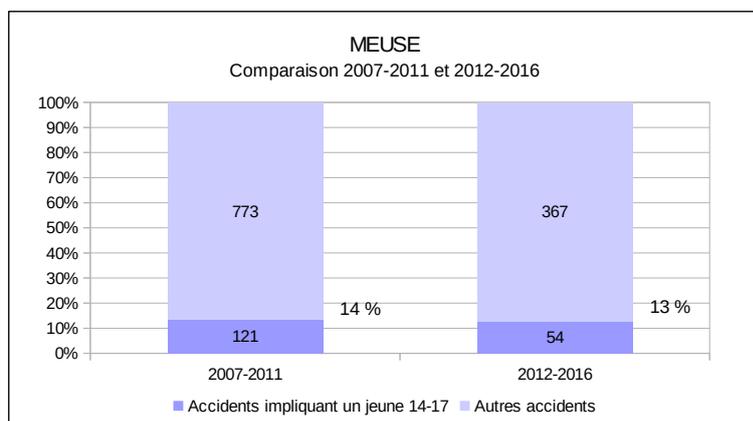
3.3.1 Les adolescents âgés de 14 à 17 ans

En France¹ en 2016, les adolescents (14-17 ans) représentent 3,3 % des personnes tuées et 6,5 % des victimes² des accidents.

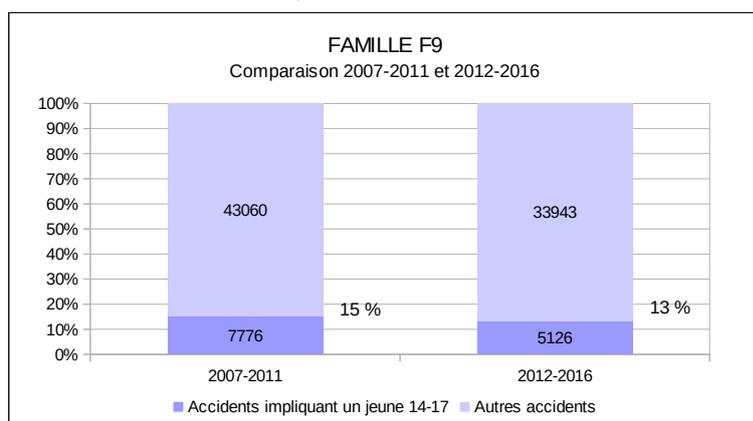
I. L'importance de l'enjeu « adolescents âgés de 14 à 17 ans »

Pour déterminer l'importance d'un enjeu, il convient de suivre la démarche décrite au chapitre 2.1.

Part des accidents impliquant des jeunes de 14-17 ans par rapport aux accidents corporels du département de la Meuse



Part des accidents impliquant des jeunes de 14-17 ans de la Meuse par rapport aux accidents corporels de la famille de transition, F9



Commentaire : Malgré la baisse importante du nombre d'accidents (de 53%), la part des accidents impliquant un jeune de 14-17 ans en Meuse reste constante sur les deux périodes considérées. Elle se situe au même niveau que la part constatée dans la famille de référence, à savoir 13 %. Par contre le nombre d'accidents corporels au sein de la famille de référence n'a baissé que de 23 %.

¹ Les chiffres relatifs à la France sont les chiffres France entière (métropole et DOM).

² Les victimes des accidents corporels de la circulation comprennent les personnes tuées, les blessés hospitalisés et les blessés légers.

Tableau comparatif des accidents impliquant un jeune de 14-17 ans du département de la Meuse, de la famille de référence des départements de transition F9 entre 2012 et 2016 et de la France métropolitaine en 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un usager de 14-17 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 14-17 ans
Accidents corporels	Meuse 2012-2016	54	421	12,8%
	Famille F9 2012-2016	5 126	39 069	13,1%
	France 2016	5 187	59 432	8,7%
Période 2012-2016		Nombre de personnes tuées de 14-17 ans	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées de 14-17 ans
Personnes tuées	Meuse 2012-2016	1	62	1,6%
	Famille F9 2012-2016	155	4 110	5,4%
	France 2016	122	3 655	3,3%

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

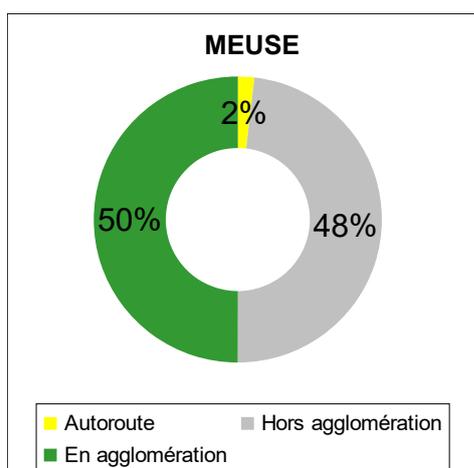
Commentaire : parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels impliquant un adolescent âgé de 14 à 17 ans est le même en Meuse et dans la famille de référence. Il est moitié plus élevé que celui constaté pour la France en 2016. Cette différence n'est cependant pas statistiquement significative. Pour ce qui concerne les tués, on constate un seul tué en Meuse dans cette tranche d'âge sur 2012-2016, soit deux fois moins que la moyenne nationale et trois fois moins que la moyenne de la famille de référence.

L'enjeu « adolescent âgés de 14 à 17 ans » est un enjeu relatif de sécurité routière dans le département de la Meuse. Les actions de prévention doivent être maintenues, renouvelées à tout âge afin d'ancrer une culture sécurité routière dès le plus jeune âge.

II. Le panorama des accidents des adolescents âgés de 14 à 17 ans

a. l'analyse selon le milieu

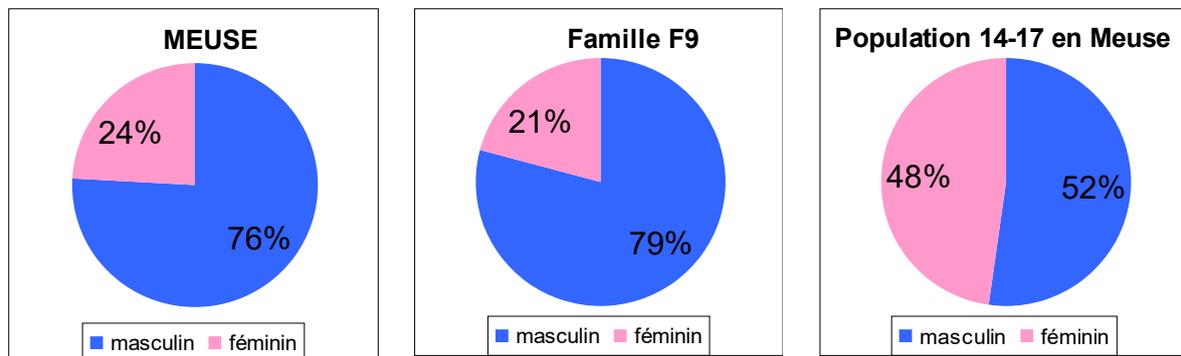
Répartition des accidents des 14-17 ans selon le milieu entre 2012 et 2016 en Meuse



Commentaire : Très peu de jeunes de 14-17 ans sont impliqués dans les accidents sur autoroute. Par contre on constate une répartition très équilibrée en et hors agglomération. Les adolescents étant par définition soit passager de véhicules motorisés (VL, VU, motocyclettes), soit piétons, cyclistes ou au guidon d'un cyclomoteur, voire d'une motocyclette (permis A1 pour les jeunes de 16 ans révolus).

b. l'analyse selon le genre

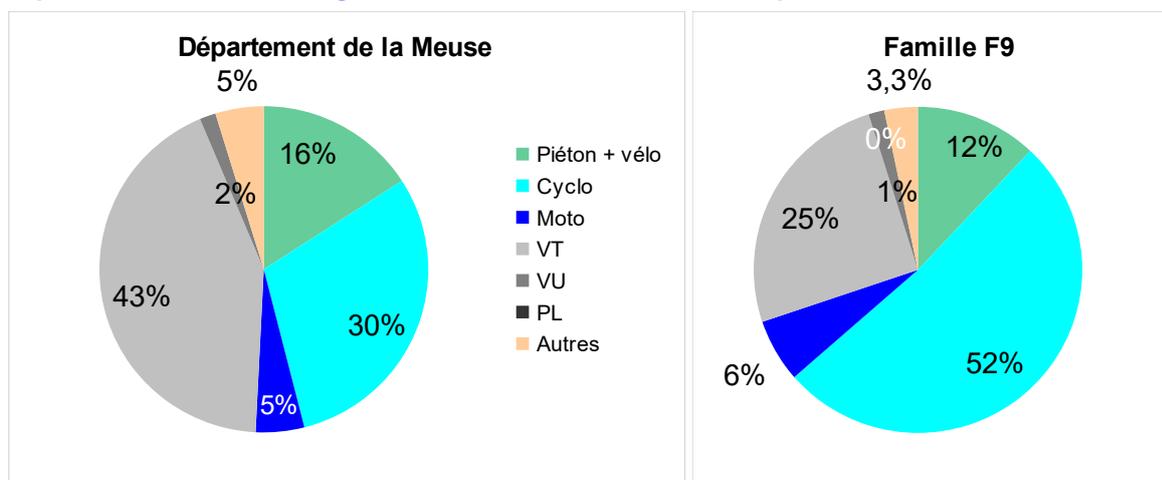
Répartition des conducteurs et piétons de 14-17 ans impliqués dans un accident corporel selon le genre entre 2012 et 2016



Commentaire : Que ce soit en Meuse ou dans les départements de transition, les trois quarts des victimes piétons ou conducteur sont des hommes. Par rapport au poids de cette tranche d'âge dans la population meusienne, les femmes sont moitié-moins impliquées. **Les jeunes adolescents de 14 à 17 ans, masculins, constituent un enjeu absolu.**

c. l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

Répartition du nombre d'usagers de 14-17 ans selon le mode de déplacement entre 2012 et 2016



Commentaire : Les données accidents par mode de déplacement des jeunes meusiens de 14-17 ans sont similaires avec celles des départements de transition (famille F9) pour les motos et légèrement supérieure pour les piétons et vélos (+ 4 points). Par contre, on constate un écart de presque 20 points pour le cyclo et la voiture particulière. Les jeunes sont obligés, en Meuse, de se déplacer en voiture compte tenu de l'absence d'aménagements cyclables et des distances à parcourir.

3.3.2 Les jeunes âgés de 18 à 24 ans

En France en 2016, les jeunes adultes (18-24 ans) représentent 17,3 % des personnes tuées et 19,0 % des victimes des accidents.

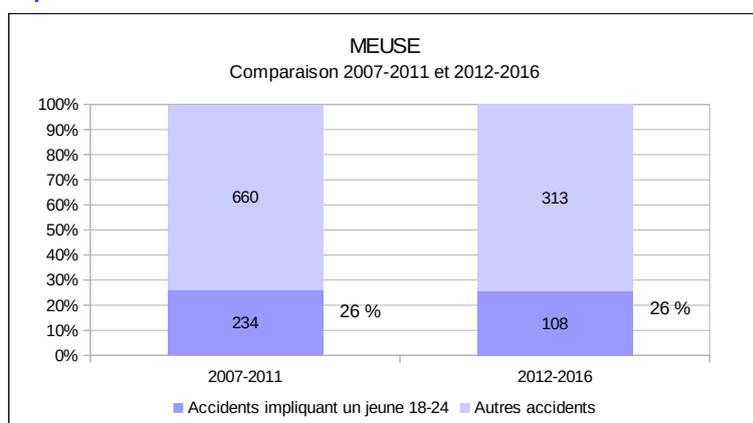
Données de comparaison concernant la France :

Accidents corporels	Nombre d'accidents avec un usager de 18-24 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 18-24 ans
France entière 2016	18 755	59 432	31,6%

Personnes tuées	Nombre de personnes tuées de 18-24 ans	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées de 18-24 ans
France entière 2016	633	3 655	17,3%

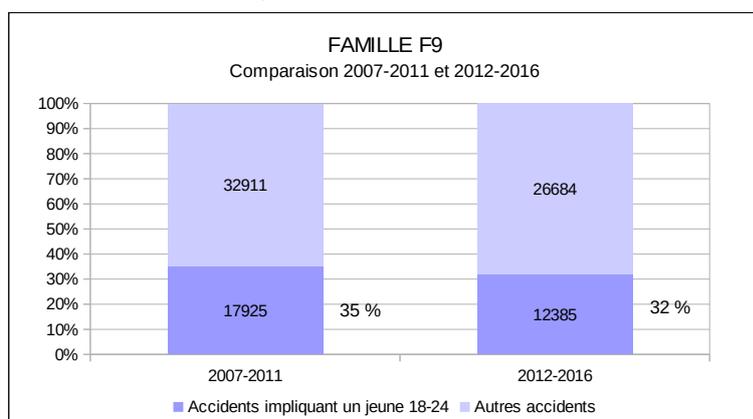
I. L'importance de l'enjeu « jeunes âgés de 18 à 24 ans »

Part des accidents impliquant des jeunes de 18-24 ans par rapport aux accidents corporels du département de la Meuse



Commentaire : Le pourcentage de jeunes de 18-24 ans impliqués reste constant depuis dix ans, égal à 26 % des accidents corporels survenus en Meuse, malgré une baisse de 53 % du nombre d'accidents d'une période d'étude à l'autre. On ne constate donc pas d'amélioration relative même si l'on a 53 % de victime en moins.

Part des accidents impliquant des jeunes de 18-24 ans en Meuse par rapport aux accidents corporels de la famille de transition, F9



Commentaire : Au sein de la famille de transition, la baisse globale des accidents est de 25 % d'une période à l'autre (contre 53 % en Meuse). Malgré une légère baisse du pourcentage, de 35 % à 32 %, des jeunes de 18-24 ans victimes des accidents, les résultats de la Meuse sont plus favorable (26%), ce qui peut s'expliquer à travers une analyse du poids de la population des 18-24 ans au sein du département dont la moyenne d'âge augmente régulièrement.

Tableau comparatif des accidents impliquant un jeune de 18-24 ans du département de la Meuse, des départements de transition, famille F9 entre 2012 et 2016, et de la France métropolitaine en 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un usager de 18-24 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 18-24 ans
Accidents corporels	Meuse 2012-2016	108	421	25,7%
	Famille F9 2012-2016	12 385	39 069	31,7%
	France 2016	18 755	59 432	31,6%

Période 2012-2016		Nombre de personnes tuées de 18-24 ans	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées de 18-24 ans
Personnes tuées	Meuse 2012-2016	13	62	21,0%
	Famille F9 2012-2016	755	4 110	18,4%
	France 2016	633	3 655	17,3%

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

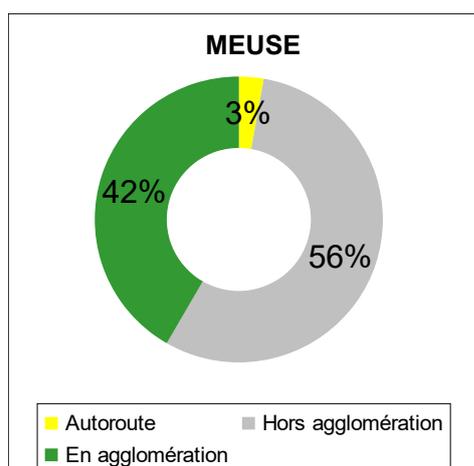
Commentaire : parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels impliquant un adolescent âgé de 18 à 24 ans est plus élevé dans les départements de transition et la France qu'en Meuse. Cependant, le pourcentage de personnes tuées en Meuse appartenant à cette même tranche d'âge est supérieur à ceux de la famille de transition et de la France. Il y a donc moins d'accidents impliquant des jeunes de 18-24 ans mais ils sont plus graves. Cette différence est statistiquement significative.

L'enjeu « adolescent âgés de 18 à 24 ans » est un enjeu absolu de sécurité routière dans le département de la Meuse.

II. Le panorama des accidents des jeunes âgés de 18 à 24 ans

a. l'analyse selon le milieu

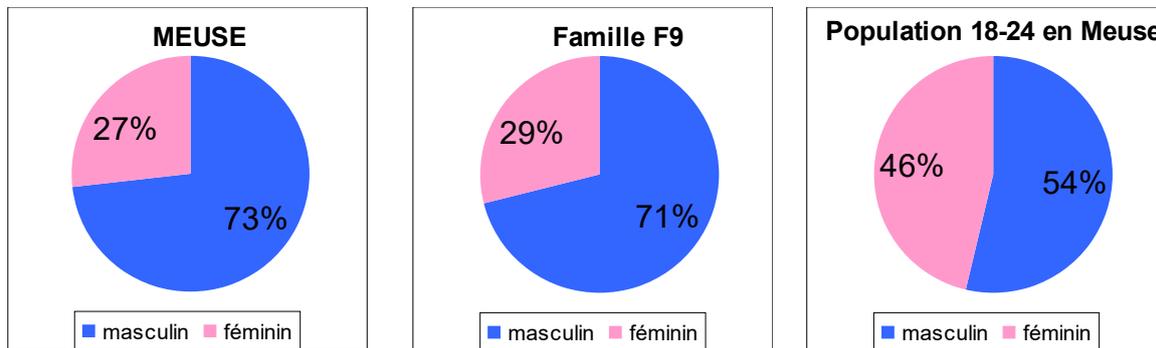
Répartition des accidents des 18-24 ans selon le milieu entre 2012 et 2016 en Meuse



Commentaire : Très peu de jeunes de 18-24 ans sont impliqués dans les accidents sur autoroute. La répartition est beaucoup moins équilibrée que pour les jeunes de 14-17 ans pour les accidents hors et en agglomération. Les jeunes adultes sont alors pour la plupart jeunes conducteurs ou conducteurs récents. Ils sont plus impliqués dans les accidents hors agglomération, là où les vitesses de référence sont supérieures et où l'absence d'expérience peut amener à un mauvais réflexe. On constate une différence 14 points.

b. l'analyse selon le genre

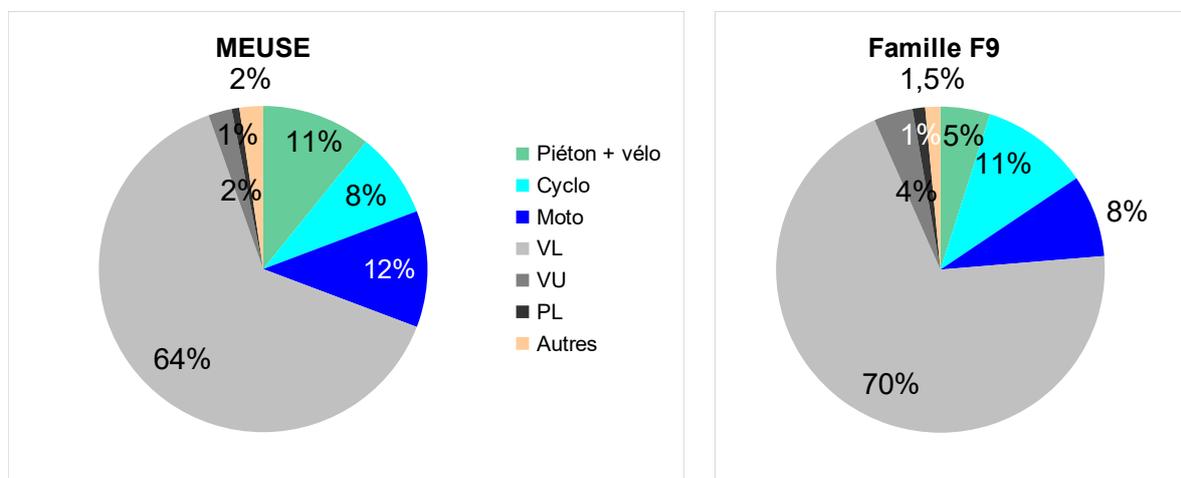
Répartition des conducteurs et piétons de 18-24 ans impliqués dans un accident corporel selon le genre entre 2012 et 2016



Commentaire : Le pourcentage de femmes conductrices ou piétons de 18-24 ans impliquées dans les accidents est quasiment le même que pour la tranche d'âge 14-17 ans, soit 27 % au lieu de 24 %. Là encore, ce sont les hommes qui constituent un enjeu fort puisqu'ils représentent 73 % des impliqués. Par rapport au poids de cette tranche d'âge dans la population meusienne, les femmes sont nettement moins impliquées que les hommes. Les résultats de la Meuse sont similaires à ceux des départements de transition.

c. l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

Répartition du nombre d'usagers de 18-24 ans selon le mode de déplacement entre 2012 et 2016



Commentaire : Les résultats sont similaires pour la Meuse et les départements de transition (famille F9) lorsque l'on considère les pourcentages des **deux roues motorisés (cyclo+moto)**. Par contre, on constate que 11 % des usagers 18-24 ans se déplaçaient en Meuse à pied ou à vélo contre 5 % dans les départements de transition. Il s'agit ici d'**un enjeu relatif mais important** dans un département rural comme celui de la Meuse.

Nota bene : L'analyse des APAM montre que les 18-24 ans représentent 26,8 % des responsables d'accidents mortels.

3.3.3 Les jeunes âgés de 25 à 29 ans

En France en 2016, les jeunes âgés de 25 à 29 ans représentent 8,9 % des personnes tuées et 11,4 % des victimes des accidents.

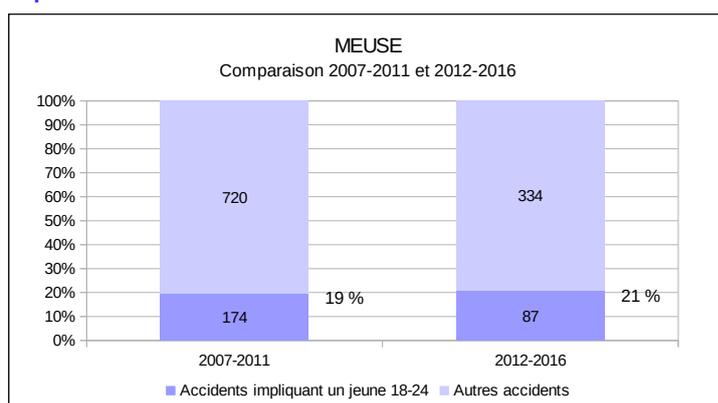
Données de comparaison :

Accidents corporels	Nombre d'accidents avec un usager de 25-29 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 25-29 ans
France entière 2016	13 581	59 432	22,9%

Personnes tuées	Nombre de personnes tuées de 25-29 ans	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées de 25-29 ans
France entière 2016	324	3 655	8,9%

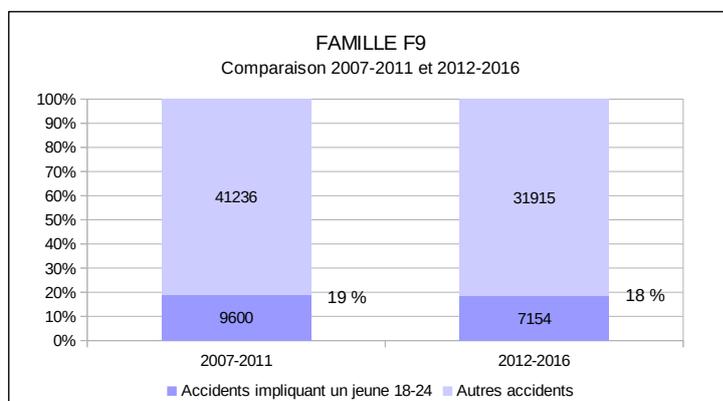
I. L'importance de l'enjeu «jeunes âgés de 25 à 29 ans »

Part des accidents impliquant des jeunes de 25-29 ans par rapport aux accidents corporels du département de la Meuse



Commentaires : La part des jeunes de 25-29 ans impliqués augmente entre les deux périodes de 2 points, ce qui est peu. Toutefois, le nombre d'accidents ayant baissé de 53 %, cela ne l'a pas été au bénéfice de cette classe d'âge qui est loin de représenter 21 % de la population de la Meuse.

Part des accidents impliquant des jeunes de 25-29 ans par rapport aux accidents corporels des départements de transition, famille F9



Commentaire : On constate au contraire, pour les départements de transition une évolution légèrement favorable (-1 point) d'une période à l'autre et un taux inférieur de 3 points à celui de la Meuse confirmant une évolution défavorable.

Tableau comparatif des accidents impliquant un jeune de 25-29 ans du département de la Meuse, des départements de transition, famille F9 entre 2012 et 2016, et de la France métropolitaine en 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un usager de 25-29 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 25-29 ans
Accidents corporels	Meuse 2012-2016	87	421	20,7%
	Famille F9 2012-2016	7 154	39 069	18,3%
	France 2016	13 581	59 432	22,9%

Période 2012-2016		Nombre de personnes tuées de 25-29 ans	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées de 25-29 ans
Personnes tuées	Meuse 2012-2016	3	62	4,38 %
	Famille F9 2012-2016	394	4 110	9,6%
	France 2016	324	3 655	8,9%

Légende : *vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif*

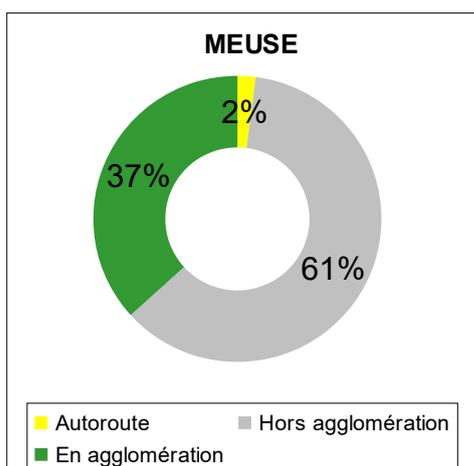
Commentaire : parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels impliquant un adolescent âgé de 18 à 24 ans est plus élevé en Meuse que dans les départements de transition mais moins élevé qu'en France. Cette différence n'est pas statistiquement significative. Compte-tenu du nombre d'accidents (87) avec usagers de 25-29 ans impliqués en Meuse. La proportion de jeunes tués dans cette tranche d'âge en Meuse est deux fois moins importante que pour les départements de transition ou la France.

L'enjeu « adolescent âgés de 25 à 29 ans » est un enjeu relatif de sécurité routière dans le département de la Meuse.

II. Le panorama des accidents des jeunes âgés de 25 à 29 ans

a. l'analyse selon le milieu

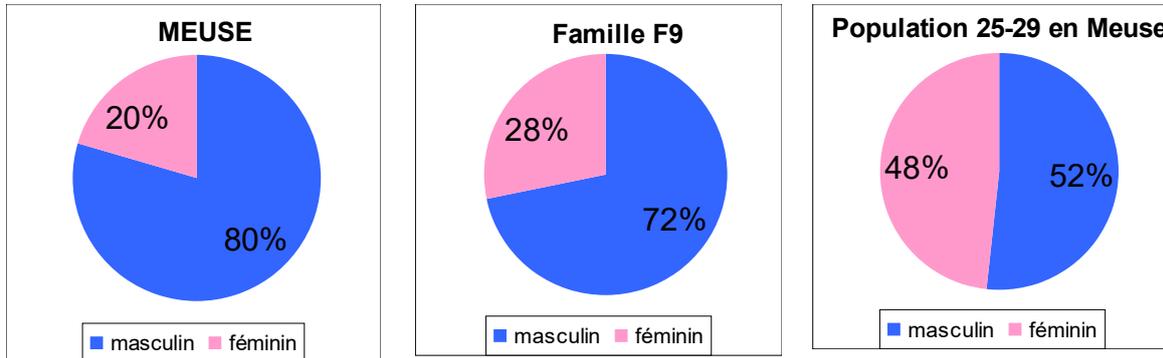
Répartition des accidents des 25 -29 ans selon le milieu entre 2012 et 2016 en Meuse



Commentaire : La part des accidents corporels survenant hors agglomération continue de croître avec les classes d'âge puisque l'on est passé de 48 % pour les 14-17 ans à 56 % pour les 18-24 ans puis 61 % pour les 25-29 ans.

b. l'analyse selon le genre

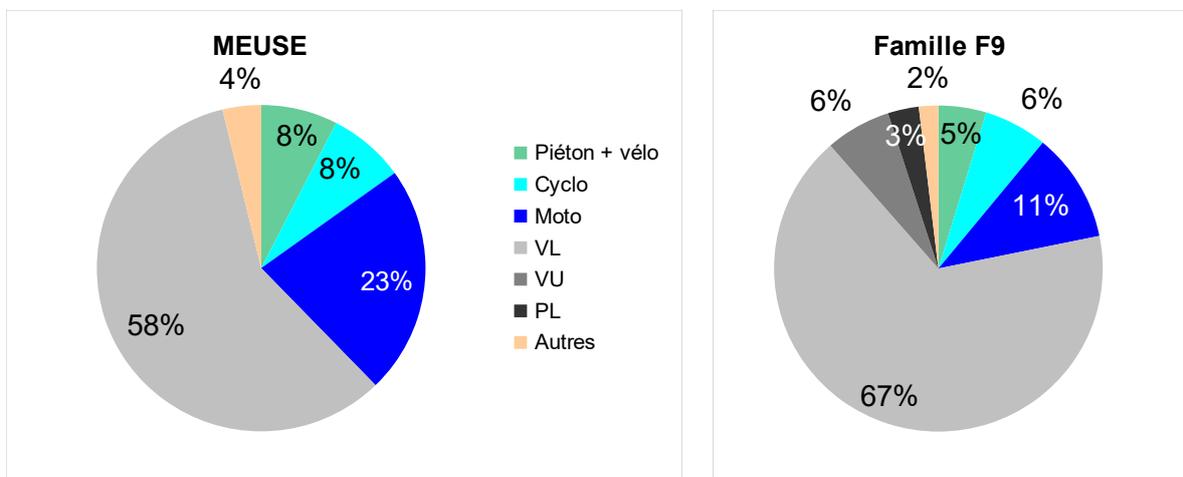
Répartition des conducteurs et piétons de 25-29ans impliqués dans un accident corporel selon le genre entre 2012 et 2016



Commentaire : Le nombre (80 %) d'hommes conducteurs ou piétons impliqués en Meuse dans des accidents corporels présente un écart important avec celui des départements de transition (famille F9) qui est de 72 %. Par rapport au poids de cette tranche d'âge dans la population meusienne, les femmes sont nettement moins impliquées. **Les hommes conducteurs ou piétons** sont un enjeu manifestement très important quelle que soit la tranche d'âge. **L'enjeu peut être qualifié à juste titre d'absolu.**

c. l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

Répartition du nombre d'usagers de 25-29 ans selon le mode de déplacement entre 2012 et 2016



Commentaire : Le pourcentage d'usagers 25-29 ans se déplaçant en moto (23%), victimes d'un accident corporel est le double en Meuse de celui constaté dans les départements de transitions (11%). Si l'on ajoute les piétons, les vélos et les cyclos, on constate que cela représente 39 % des usagers en Meuse âgés de 25-29 ans pour 22 % des usagers dans les départements de transition.

Dans cette classe d'âge, les usagers vulnérables représentent un enjeu absolu.

3.3.4 Les indicateurs de l'enjeu « jeunes »

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
C - Enjeu « jeunes »	
Nombre de tués par classe d'âges (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)	Brut
Part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département	Référence
Nombre d'accidents impliquant un jeune par classe d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)	Brut
Part des accidents par classe d'âge rapportée à l'accidentalité du département	Référence
Répartition des impliqués (« tous usagers », « piétons + conducteurs cyclistes ») dans les accidents corporels selon le mode de déplacement	Référence
Répartition des impliqués (« tous usagers », « piétons + conducteurs cyclistes ») dans les accidents corporels selon le milieu (en agglo / hors agglo hors autoroute / sur autoroute)	Référence
Répartition des impliqués (« piétons + cyclistes », « autres conducteurs ») dans les accidents corporels par sexe	Référence

3.4 Les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 ans et 75 ans et plus)

On étudiera successivement les deux classes d'âge : les seniors âgés de 65 à 74 ans (D1), puis les seniors âgés de 75 ans et plus (D2).

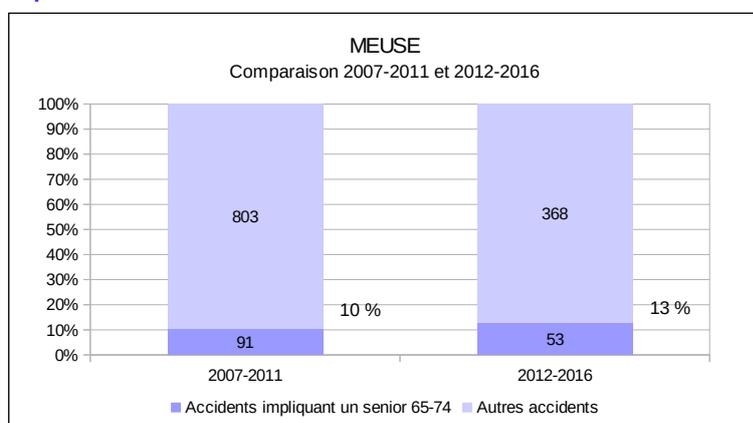
3.4.1 Les seniors âgés de 65 à 74 ans

En France¹ en 2016, les seniors âgés de 65 à 74 ans représentent 9,1 % des personnes tuées et 5,4 % des victimes² des accidents.

I. L'importance de l'enjeu « seniors âgés de 65 à 74 ans »

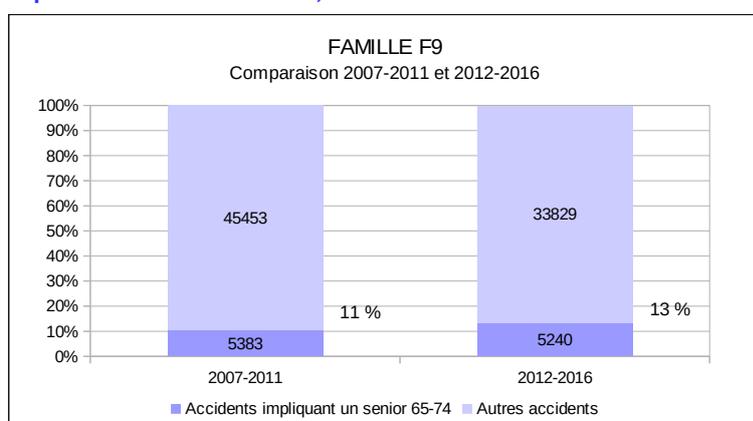
Pour déterminer l'importance d'un enjeu, il convient de suivre la démarche décrite au chapitre 2.1.

Part des accidents impliquant un senior de 65-74 ans par rapport aux accidents corporels du département de la Meuse



Commentaire : La part des personnes seniors de 65-74 ans impliquées dans les accidents corporels augmente d'une période à l'autre et les résultats des années 2017 et 2018 confirment l'importance de cette évolution (au moins au niveau des tués).

Part des accidents impliquant un senior de 65-74 ans par rapport aux accidents corporels des départements de transition, famille F9



Commentaire : On constate la même évolution pour les départements de transition. L'enjeu seniors progresse.

¹ Les chiffres relatifs à la France sont les chiffres France entière (métropole et DOM).

² Les victimes des accidents corporels de la circulation comprennent les personnes tuées, les blessés hospitalisés et les blessés légers.

Tableau comparatif des accidents impliquant un senior de 65-74 ans du département de la Meuse, des départements de transition, famille F9 entre 2012 et 2016, et de la France métropolitaine en 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un usager de 65-74 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 65-74 ans
Accidents corporels	Meuse 2012-2016	53	421	12,6%
	Famille F9 2012-2016	5 240	39 069	13,4%
	France entière 2016	6 619	59 432	11,1%

Zone d'étude		Nombre de seniors tués de 65-74 ans	Nombre total de personnes tuées	% de seniors tués de 65-74 ans
Personnes tuées	Meuse 2012-2016	5	62	8,1%
	Famille F9 2012-2016	361	4 110	8,8%
	France entière 2016	324	3 655	8,9%

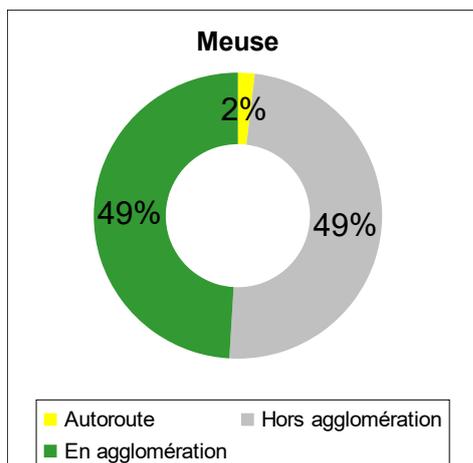
Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

Commentaire : Les résultats de la Meuse, des départements de transition et de la France sont similaires. On peut le qualifier de non significatif si l'on considère le pourcentage d'accidents ou le nombre de tués mais l'augmentation régulière de cette classe d'âge dans les résultats ainsi que les résultats en 2018 (2 tués sur 18 soit 11 %) en Meuse incite à remonter le classement au niveau d'enjeu relatif, voire absolu.

II. Le panorama des accidents des seniors âgés de 65 à 74 ans

a. l'analyse selon le milieu

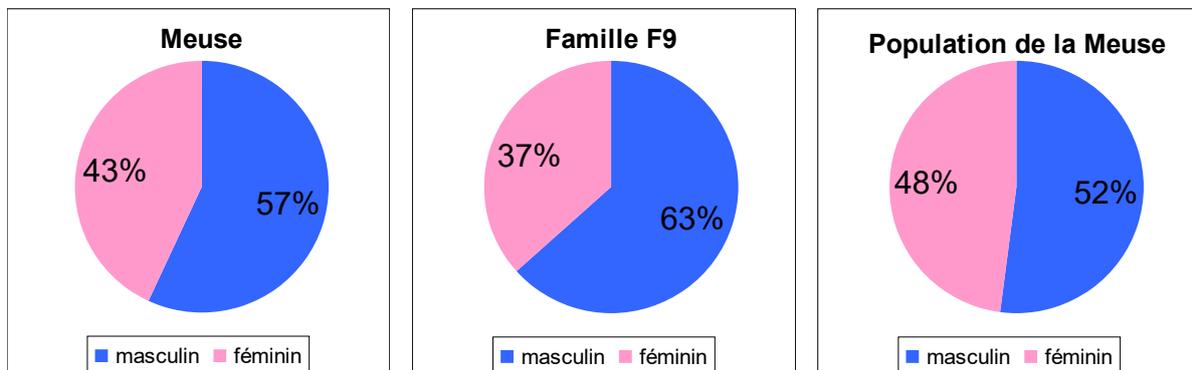
Répartition des accidents impliquant un senior âgé de 65 à 74 ans selon le milieu entre 2012 et 2016 en Meuse



Commentaire : il y a autant d'accidents en agglomération qu'en dehors des agglomérations impliquant des seniors de 65-74 ans. En effet, ces derniers sont plus vulnérables et se déplacent plus à pied.

b. l'analyse selon le genre

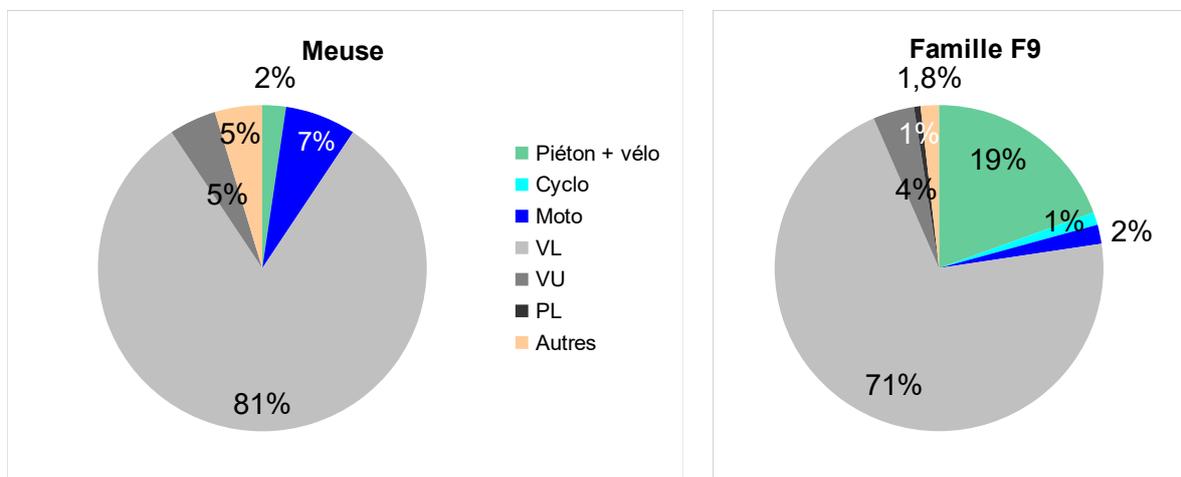
Répartition des seniors âgés de 65 à 74 ans impliqués dans un accident corporel selon le genre entre 2012 et 2016



Commentaire : Le pourcentage de femmes seniors de 65-74 ans victimes d'accidents corporels en Meuse est nettement plus important que celui constaté dans les départements de transition (6 points d'écart). C'est la première tranche d'âge de cette étude pour laquelle on constate un tel pourcentage. Malgré cela, au regard du poids de la population (48 % de femmes en Meuse pour les 65-74 ans), les hommes restent encore et toujours les plus vulnérables.

c. l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

Part du nombre d'utilisateurs impliqués âgés de 65 à 74 ans selon le mode de déplacement entre 2012 et 2016



Commentaire : les résultats constatés en Meuse soulignent l'importance de la part des déplacements en voiture puisque l'on se situe 10 points au-dessus de ceux des départements de transition (famille F9). L'enjeu piéton/vélo semble très faible (2%) au regard de celui constaté dans la famille de transition (19%). Par contre, on constate plus de victimes en moto, en véhicules utilitaires et autres véhicules (17 % en tout contre 7,8%).

3.4.2 Les seniors âgés de 75 ans et plus

En France en 2016, les seniors âgés de 75 ans et plus représentent 15,7 % des personnes tuées et 5,2 % des victimes des accidents.

Données de comparaison concernant la France :

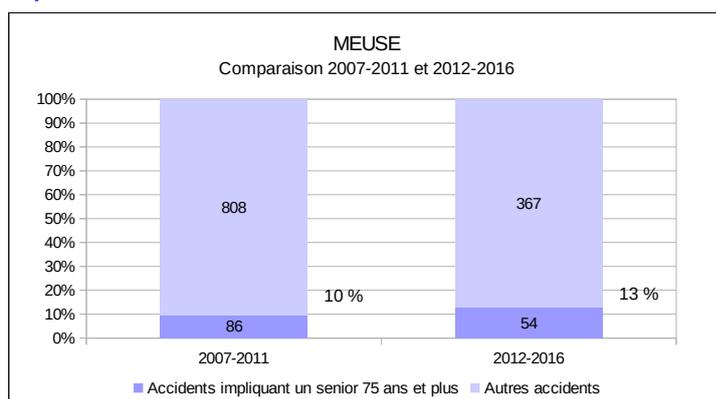
Accidents corporels	Nombre d'accidents avec un usager de 75 ans et +	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 75 ans et +
France entière 2016	5 244	59 432	8,8%

Personnes tuées	Nombre de seniors tués de 75 ans et +	Nombre total de personnes tuées	% de seniors tués de 75 ans et +
France entière 2016	574	3 655	15,7%

I. L'importance de l'enjeu « seniors âgés de 75 ans et plus »

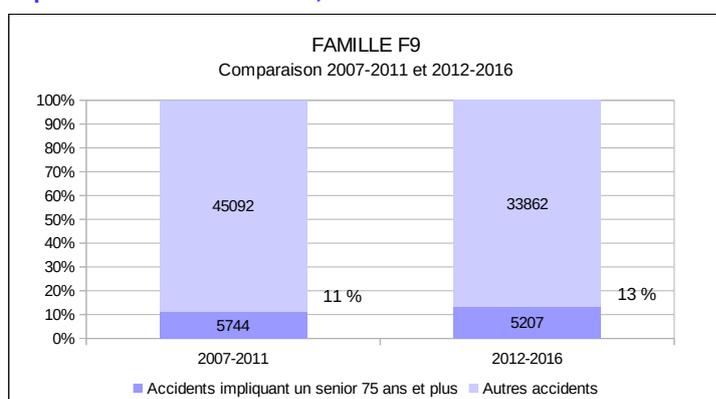
Pour déterminer l'importance d'un enjeu, il convient de suivre la démarche décrite au chapitre 2.1.

Part des accidents impliquant un senior de 75 ans et plus par rapport aux accidents corporels du département de la Meuse



Commentaire : le nombre d'accidents a diminué de 53 % entre les deux périodes tandis que le part des seniors de 75 ans et plus impliqués dans mes accidents de la Meuse a augmenté de 3 % passant de 10 à 13 %.

Part des accidents impliquant un senior de 75 ans et plus par rapport aux accidents corporels des départements de transition, famille F9



Commentaire : On constate la même évolution dans les départements de transition avec un passage de 11 à 13 % de la part des seniors de 75 ans et plus.

Tableau comparatif des accidents impliquant un senior de 75 ans et plus du département de la Meuse, des départements de transition, famille F9 entre 2012 et 2016, et de la France métropolitaine en 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un usager de 75 ans et plus	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 75 ans et plus
Accidents corporels	Meuse 2012-2016	54	421	12,8%
	Famille F9 2012-2016	5 207	39 069	13,3%
	France entière 2016	5 244	59 432	8,8%

Zone d'étude		Nombre de seniors tués de 75 ans et plus	Nombre total de personnes tuées	% de seniors tués de 75 ans et plus
Personnes tuées	Meuse 2012-2016	6	62	9,7%
	Famille F9 2012-2016	655	4 110	15,9%
	France entière 2016	574	3 655	15,7%

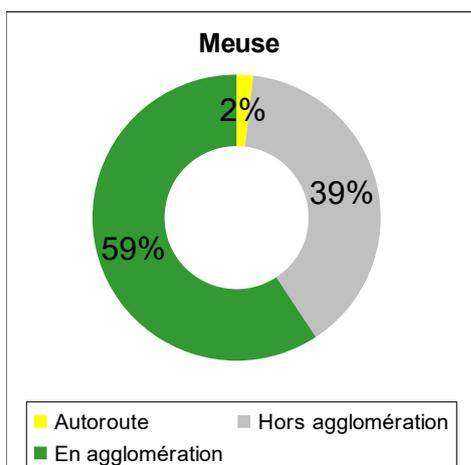
Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

Commentaire : les pourcentages d'accidents avec un usager de 75 ans et plus sont similaires pour la Meuse et les départements de transition (famille F9) mais sensiblement supérieurs (+4%) à ceux de la France métropolitaine. Par contre, le pourcentage de seniors tués de 75 ans et plus en Meuse est nettement inférieur (-6%) à ceux des départements de transition (famille F9) et de la France entière. **Les années 2017 et 2018 sont très mauvaises avec respectivement 2 tués sur 16 (12,5%) et 6 tués sur 18 (33 %). Les personnes de 75 ans et plus sont un enjeu absolu.**

II. Le panorama des accidents des seniors âgés de 75 ans et plus

a. l'analyse selon le milieu

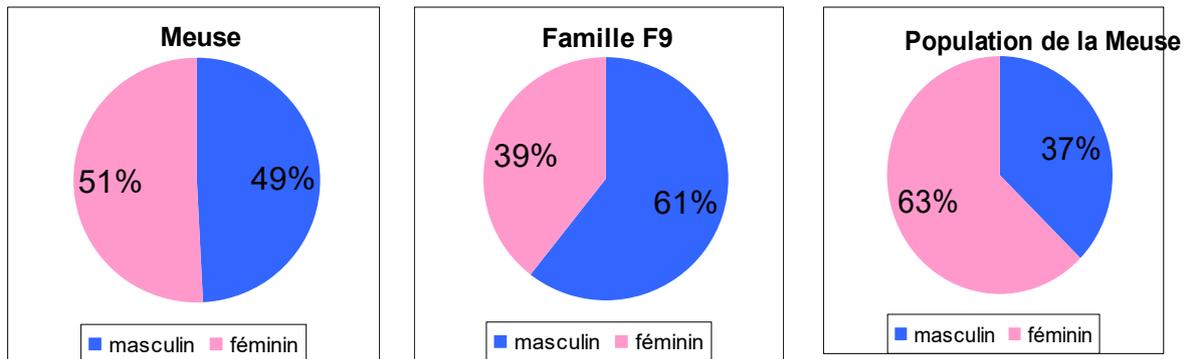
Répartition des accidents impliquant un senior âgé de 75 ans et plus selon le milieu entre 2012 et 2016 dans le départements de la Meuse



Commentaire : Les seniors de 75 ans et plus sont nettement plus victimes d'accidents dans les agglomérations qu'en dehors de ces dernières (59 % contre 41%). Elles se déplacent en effet souvent à pieds ou à vélo et sont donc très vulnérables au moindre choc.

b. l'analyse selon le genre

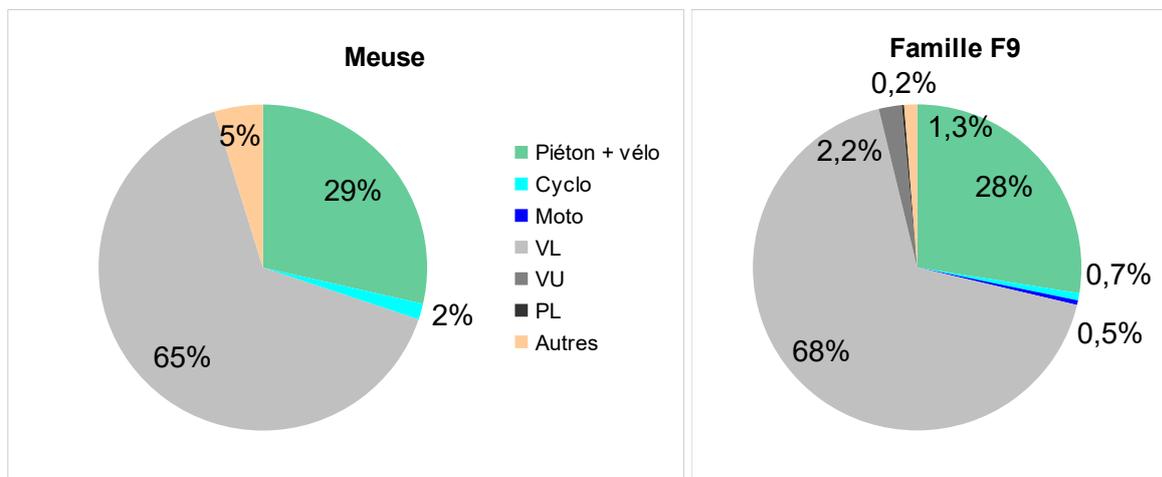
Répartition des seniors âgés de 75 ans et plus impliqués dans un accident corporel selon le genre entre 2012 et 2016



Commentaire : le pourcentage de femmes impliquées dans les accidents corporels augmente avec les tranches d'âge. Lorsque l'on analyse les accidents, ces femmes sont le plus souvent victimes de l'accident et non à l'origine de l'accident lui-même. On note que le pourcentage des hommes impliqués dans cette tranche d'âge est supérieur à son poids démographique. **Les hommes sont un enjeu absolu, quelle que soit la tranche d'âge.**

c. l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

Part du nombre d'utilisateurs impliqués âgés de 75 ans et plus selon le mode de déplacement entre 2012 et 2016



Commentaire : les résultats constatés en Meuse sont très proches de ceux constatés dans les départements de transition (Famille F9). Ils se cantonnent avec une écrasante majorité à trois modes de déplacement : le VL pour les 2/3 et piétons + vélo pour 29 %.

Nota bene : l'analyse des APAM montre que les plus de 64 ans représentent 16,9 % des responsables d'accidents mortels.

3.4.3 Les indicateurs de l'enjeu « seniors »

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
D - Enjeu « seniors »	
Nombre de tués par classes d'âges (65-74 ans, 75 ans et plus)	Brut
Part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département	Référence
Nombre d'accidents impliquant un senior par classe d'âge (65-74 ans, 75 ans et plus)	Brut
Part des accidents par classe d'âge rapportée à l'accidentalité du département	Référence
Répartition des impliqués (« tous usagers », « piétons + conducteurs cyclistes ») dans les accidents corporels selon le mode de déplacement	Référence
Répartition des impliqués (conducteurs + piétons) dans les accidents corporels selon le milieu (en agglo / hors agglo hors autoroute / sur autoroute)	Référence

3.5 La vitesse

L'enjeu « Vitesse » est de caractère facultatif. De ce fait, il est important de déterminer si la vitesse est un enjeu réel pour la Meuse, ou non.

La DSR précise que cet enjeu ne peut pas être étudié à partir du fichier national des accidents (BAAC). Il doit faire l'objet d'exploitations spécifiques du fichier des auteurs présumés d'accidents mortels, APAM⁽¹⁾, du fichier des infractions constatées par les forces de l'ordre⁽²⁾ et du fichier des infractions de l'infocentre ICARE (CA = contrôle automatisé), ainsi que des fichiers de données résultant de l'observation locale des vitesses quand elle existe. **Il n'existe pas en Meuse d'observatoire local des vitesses.**

Le fichier des APAM et les données infractions vitesse sont deux axes indispensables pour apprécier l'enjeu vitesse dans un département. Ils seront, cependant, insuffisants en l'absence d'observation locale des vitesses. La vitesse restant un véritable enjeu pour la plupart des départements, plusieurs d'entre eux travaillent déjà à la mise en place d'un observatoire des vitesses.

Les données locales relatives à la vitesse sont hétérogènes selon les départements : si elles existent, elles ne se présentent pas toujours de la même manière. Chaque département devra donc adapter son analyse aux données dont il dispose. **Le fichier très parcellaire des données des vitesses du conseil départemental de la Meuse n'est pas exploitable, les mesures étant effectuées très ponctuellement dans le temps (une semaine maximum pour une section).**

En France métropolitaine, en 2016, la vitesse excessive ou inadaptée est la première cause d'accidents mortels selon les forces de l'ordre (citée dans 31 % des cas comme cause principale ou secondaire)¹.

⁽¹⁾ Le fichier APAM (auteurs présumés des accidents mortels) existe depuis 2011. On utilisera la cause « vitesse excessive ou inadaptée » (et « vitesse » avant août 2014). L'indicateur sera le **nombre d'accidents mortels ayant pour cause « vitesse excessive ou inadaptée »**.

Nota : la DDT ne gérant les remontées APAM que depuis 2015, il a été demandé à la DSR l'accès aux données antérieures, remontées par la préfecture depuis 2011.

⁽²⁾ Le fichier des infractions constatées par les forces de l'ordre hors CA est accessible, comme le fichier des APAM, sur le site « Accidentalité routière » du ministère de l'Intérieur : <http://accidentologie.dsic.minint.fr>, onglet « Activité des forces de l'ordre ».

3.5.1 Les accidents mortels dus à la vitesse

Source : fichiers des auteurs présumés d'accidents mortels (APAM)

Il s'agit ici d'étudier le nombre d'accidents mortels dus à la vitesse pour le département, sur la période 2011-2016, à partir des données du fichier APAM, selon les axes suivants : la proportion de ces accidents dans l'accidentalité du département de la Meuse, la comparaison avec les départements de transition (Famille F9), l'analyse de l'évolution sur la période étudiée.

La nomenclature du fichier des APAM a évolué en août 2014 :

- avant cette date, il n'y avait que 5 catégories de causes d'accident (vitesse, alcool, stupéfiants, priorité et refus de priorité, causes indéterminées),
- depuis, il y a 16 catégories de causes, dont vitesse excessive ou inadaptée.

¹ Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points - Bilan statistique de l'année 2016, ONISR, 2017.

Les données des deux catégories « vitesse » et « vitesse excessive ou inadaptée » sont collectées selon l'année étudiée.

a. calcul de l'indicateur

On utilise le nombre d'accidents mortels ayant comme cause d'accident la vitesse dans le fichier APAM.

Année	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents mortels dus à la vitesse	Proportion d'accidents mortels dus à la vitesse
2011	15	1	6,7%
2012	14	1	7,1%
2013	7	0	0,0%
2014	11	1	9,1%
2015	12	6	50,0%
2016	12	5	41,7%

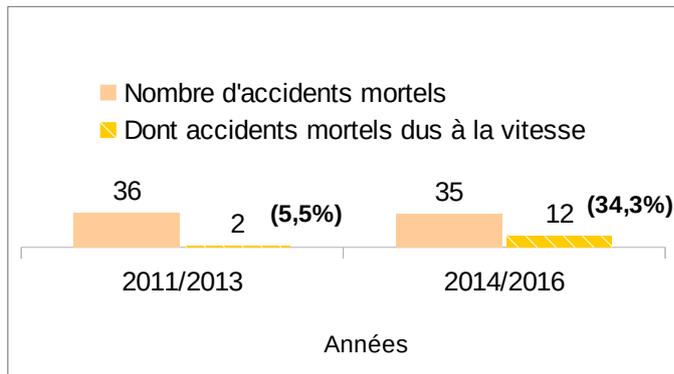
Commentaire : le nombre de personnes tuées chaque année est faible en Meuse sur ces 6 années, avec en moyenne un décès par mois. La proportion d'accidents mortels dus à la vitesse avant août 2014 est proche de zéro (2 accidents mortels sur 36 voire 7 sur 47). Par contre, avec la refonte des catégories de fautes, on constate sur 2015 et 2016 que **la moitié des accidents ont, parmi les causes de ces accidents le facteur une vitesse excessive ou inadaptée. La vitesse donc bien un enjeu absolu.**

b. comparaison

Année	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents mortels dus à la vitesse	Proportion d'accidents mortels dus à la vitesse
MEUSE 2015-2016	24	11	45,8%
Famille F9 2015-2016	1440	432	30,0%

Commentaire : Seules les années 2015/2016 ont pu être exploitées pour la comparaison avec la famille de référence. On note que le facteur vitesse excessive ou inadaptée est plus important en Meuse que dans les départements de transition (Famille F9). On peut souligner les très petits nombres concernant la Meuse (24 et 11) qui aboutissent à des statistiques non significatives.

c. évolution dans le temps de la part d'accidents mortels due à la vitesse dans l'accidentalité du département de la Meuse



Commentaire : la proportion a nettement augmenté entre 2011/2013 et 2014/2016, sachant de plus qu'en 2014, les nouvelles définitions des causes n'est rentrée en vigueur qu'en août. Si l'on considère uniquement 2015/2016, on observe un taux de 46 % pour la vitesse (et non 34,3%).

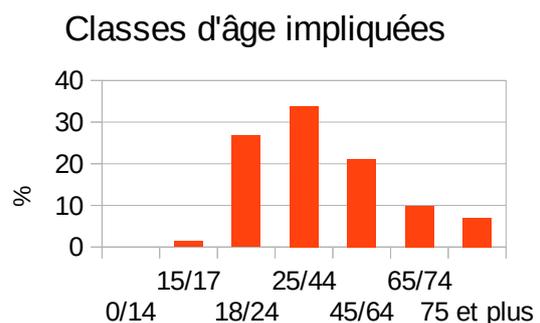
d. analyses complémentaires tirées des APAM

Sur les périodes 2007-2011 et 2012-2016, seules les années 2011-2016 existent. Comme elles ne concernent uniquement 71 accidents mortels, ayant générés 79 morts, il a été fait le choix de les grouper afin d'analyser ces données APAM (Auteur Présumés d'Accidents Mortels) dans leur ensemble. La plupart des champs sont déjà analysés dans le reste du document, sur des périodes complètes (le sexe, la localisation, la catégorie de voie, la vitesse maximale autorisée, le type de véhicule). Ne sont donc ici traité que les trois thèmes suivants :

- l'âge des responsables d'accidents mortels ;
- le créneau horaire de l'accident ;
- le type de trajet.

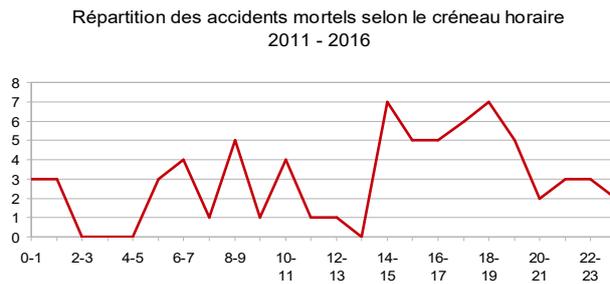
l'âge des responsables d'accidents mortels :

	Nombre	Proportion
0-14 ans	0	0,0%
15-17 ans	1	1,4%
18-24 ans	19	26,8%
25-44 ans	24	33,8%
45-64 ans	15	21,1%
65-74 ans	7	9,9%
75 ans et plus	5	7,0%
Total	71	100,0%



Commentaire : la totalité (70/71) des responsables des accidents mortels sont fort logiquement majeurs. On constate une proportion importante (26,8%) de personnes responsables dans la tranche d'âge 18-24 ans, correspondant aux jeunes conducteurs. Les plus de 64 ans représentent 16,9 % des responsables d'accidents mortels.

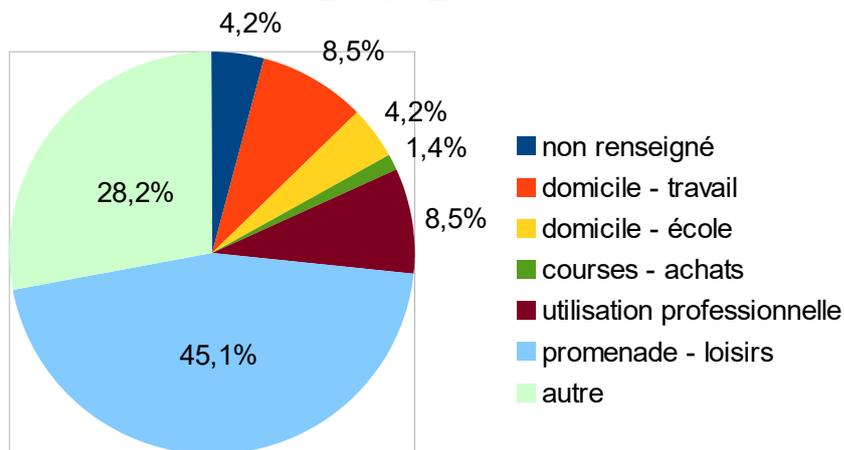
le créneau horaire de l'accident :



Commentaire : aucun accident mortel n'est constaté entre 2h00 et 5h00 du matin. Les accidents mortels sont plus nombreux entre 14h00 et 20h00

le type de trajet

Répartition des accidents mortels selon le type de trajet
2011 - 2016



Commentaire :

Ce graphe est difficile à interpréter puisque les APAM ne précisent pas le type de trajet pour 34,4 % des accidents mortels. On peut tout de même constater qu'une majorité des conducteurs responsables d'accidents mortels a lieu dans le cadre d'une utilisation privée du véhicule (50,7%) et qu'au moins 17 % des accidents se font dans le cadre de déplacements professionnels (domicile travail ou mission).

3.5.2 Les infractions liées à la vitesse

Pour isoler la part des infractions liées à la vitesse, on utilise pour les années à étudier les données d'infractions suivantes :

- le nombre d'infractions hors Contrôle Automatisé¹ (hors CA), qui sont les excès de vitesse hors CA relevés par les forces de l'ordre,
- le nombre d'infractions CA² (radars fixes et mobiles), qui sont les infractions liées à la vitesse mesurée par les radars connectés au centre national de traitement des infractions routières (CNT).

Le ratio « Nombre d'infractions Vitesse / Nombre total des 4 principales infractions » est calculé pour chaque année étudiée. Les quatre principales infractions concernent l'alcool, les stupéfiants, la vitesse et le non-respect du feu rouge.

Pour effectuer des comparaisons, ont été fournies par l'ONISR les données suivantes pour l'année 2016 uniquement :

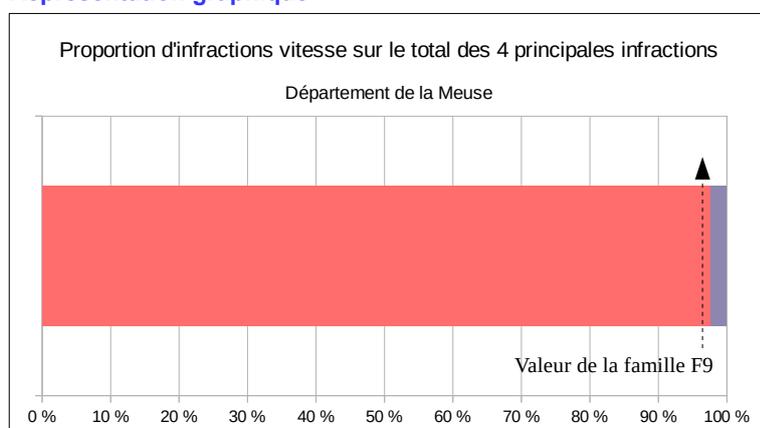
- le nombre d'infractions par département, et le nombre d'infractions par département rapportées à un million d'habitants de ce département
- le nombre d'infractions par famille de départements, et le nombre d'infractions par familles de départements rapportées à un million d'habitants

Tableau des infractions Vitesse sur l'année 2016 (seule année disponible) du département de la Meuse et des départements de transition (Famille F9)

Nb d'infractions Vitesse du département de la Meuse (CA et hors CA)	Nb total des 4 principales infractions du département de la Meuse	% pour le département de la Meuse	% pour la famille F9
75 517	77 293	98 %	96 %

Commentaire : une écrasante majorité des **infractions constatées** se détache **en matière de vitesse (98%)**, légèrement supérieure aux résultats des départements de transition (Famille F9).

Représentation graphique



Légende :

■ part des infractions « vitesse » parmi l'ensemble des 4 infractions principales

Commentaire : la proportion d'infractions vitesse relevées pour le département de la Meuse est légèrement supérieure à celle des départements de référence.

¹ Site « Accidentalité routière », onglet « Activité des forces de l'ordre »

² ICARE : infocentre de l'ANTAI – ACO (avis de contravention)

I. Les excès de vitesse mesurés par contrôle automatisé

a. collecte des données de l'infocentre

Chaque ODSR a un correspondant infocentre en son sein ; les informations récoltées se présentent ainsi :

Version 1.0

Infractions Vitesse par nature d'infraction, VLA et type de route - cumul par ET

Édité le :
 Période : Du 01/01/2016 au 31/12/2016
 Département d'infraction :
 Type d'équipement : Vitesse Fixe; Vitesse Mobile; Vitesse Embarqué; Vitesse Moyenne; Vitesse Discriminant; Vitesse Chantier
 Zone :
 N° équipement : 00110; 00591; 00592; 00749; 04491; 06609; 12441

N°ET	Commune infraction	Nb DIF	DIF ventilés par nature d'infraction								DIF ventilés par VLA						DIF ventilés par type de route											
			< 20 km/h	>=20 et <30 km/h	> 30 et <40 km/h	> 40 et <50 km/h	>=50 km/h	<=30 km/h	>30 et <=50 km/h	>50 et <=70 km/h	>70 et <=90 km/h	>90 et <=110 km/h	>110 km/h	AU	AG	RE	RN	RD	CC / OA / RS / VS	Autres routes								
12441	Commune 1	2108	2071	33	3	0	0	1	0	0	0	0	0	1246	862	0	0	2108	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Total ETD	2108	2071	33	3	0	0	1	0	0	0	0	0	1246	862	0	0	2108	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00110	Commune 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00591	Commune 3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00592	Commune 4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00749	Commune 5	9260	7524	1066	455	142	73	0	0	0	0	0	9260	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04491	Commune 1	7664	7354	228	62	12	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04491	Commune 6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06609	Commune 7	65512	62613	1876	489	259	275	0	0	65512	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Total ETF	82436	77491	3170	1006	413	356	0	65512	9260	7664	0	16924	0	65512	0	65512	0	65512	0	65512	0						
	Total général	84544	79562	3203	1009	413	357	0	65512	10506	8526	0	16924	0	65512	0	65512	0	65512	0	65512	0						

b. réalisation du bilan

Un bilan des radars selon la VMA contrôlée (Vitesse Maximales Autorisées) par les radars fixes installés dans le département.

La distinction est réalisée entre les types de dispositifs de contrôle automatisé (CA vitesse fixe, CA vitesse mobile, CA embarqué).

Les radars fixes du département de la Meuse hors agglomération (CA vitesse radars fixes) :

Période 2007-2011 : 11 radars fixes

nbre radars	VLA (km/h)	< 20 km/h	>=20 et <40 km/h	>=40 km/h
5	50	93,43 %	5,89 %	0,67 %
3	90	88,52 %	7,38 %	4,10 %
2	110	91,35 %	7,46 %	1,19 %
1	130	90,51 %	8,49 %	1,00 %

Commentaire : A la fin de cette période, 11 radars étaient en service. Les résultats de ces radars ont été cumulés par VMA (Vitesse Maximales Autorisées).

On constate que quelle que soit la VMA, les pourcentages d'infractions relevées sont similaires excepté pour les radars situés en zone limitée à 90 km/h où un peu plus de 4 % des infractions concernent des vitesses supérieures ou égales à 40 km/h (vitesse retenue). **Le pourcentage d'infractions au-delà de 20 km/h est important puisque compris entre 6,57 et 11,58.**

Période 2012-2016 : 14 radars fixes

nbre radars	VLA (km/h)	< 20 km/h	>=20 et <40 km/h	>=40 km/h
7	50	95,71 %	4,02 %	0,27 %
3	90	91,50 %	6,20 %	2,30 %
3	110	98,00 %	1,87 %	0,13 %
1	130	91,24 %	7,87 %	0,89 %

Commentaire : A la fin de cette période, 14 radars étaient en service. Les résultats de ces radars ont été cumulés par VMA (Vitesse Maximales Autorisées).

On constate une nette amélioration des résultats avec une concentration dans la première tranche des vitesses de moins de 20 km/h, quelle que soit la VMA (amélioration de 0,7 à 6,65 points). **Le pourcentage d'infractions au-delà de 20 km/h a baissé mais reste important puisque compris entre 4,29 et 8,76.**

On retrouve un pourcentage important d'excès de vitesse supérieurs à 20 km/h pour les radars dont la VMA est 90 km/h avec 8,50 % mais aussi sur l'autoroute A4 avec 8,76 %.

Les radars mobiles du département de la Meuse :

nombre de contrôles	période	< 20 km/h	>=20 et <40 km/h	>=40 km/h
399	2012-2016	94,00 %	5,73 %	0,27 %

Commentaire : Les radars mobiles n'existaient sur la période 2007-2011. Les résultats sont comparables aux résultats constatés avec les radars fixes. **Le pourcentage d'infractions au-delà de 20 km/h est de 6 %.**

Les radars embarqués du département de la Meuse :

nombre de contrôles	période	< 20 km/h	>=20 et <40 km/h	>=40 km/h
480	2007-2011	94,70 %	4,89 %	0,40 %
427	2012-2016	94,37 %	5,20 %	0,42 %

Les résultats sont stables d'une période à l'autre et comparables aux résultats constatés avec les radars fixes. **Le pourcentage d'infractions au-delà de 20 km/h varie 5,29 à 5,62 %.**

3.5.3 Les indicateurs de l'enjeu « vitesse » à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
G - Enjeu « vitesse »	
Part d'accidents mortels dus à la vitesse parmi l'ensemble des accidents mortels (donnée utilisée = APAM)	Référence
Part des infractions de vitesse parmi l'ensemble des infractions	Référence

3.6 Les deux-roues motorisés

Cet enjeu est de caractère facultatif. De ce fait, il est important de savoir si les deux-roues motorisés sont un enjeu réel pour la Meuse, ou non.

Pour cet enjeu, en raison d'effectifs peu importants de deux-roues motorisés dans l'accidentalité de la Meuse, les types d'engins et les âges sont regroupés chacun en 2 catégories seulement.

En ce qui concerne les véhicules, la classification usuelle distingue les cyclomoteurs des motocyclettes (seuil de la cylindrée à 50 cm³). Ici, le seuil retenu pour la cylindrée est différent et est fixé à 125 cm³. En conséquence, seules deux catégories sont étudiées, sans distinguer les cyclomoteurs, les motocyclettes et les scooters :

- les 2RM de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm³ (engins légers)
- les 2RM de cylindrée supérieure à 125 cm³ (engins lourds)

Pour les âges, on s'intéresse uniquement à deux classes d'âge :

- les usagers de moins de 50 ans
- les usagers de 50 ans et plus

En France¹ en 2016, les usagers de 2RM représentent 21,9 % des personnes tuées et 27,3 % des victimes² des accidents corporels de la circulation.

Définition des catégories de véhicules concernés dans le fichier BAAC :

- Cyclomoteurs
- Scooters ≤ 50 cm³
- Scooters > 50 cm³ et ≤ 125 cm³
- Scooters > 125 cm³
- Motocyclettes > 50 cm³ et ≤ 125 cm³
- Motocyclettes > 125 cm³

Pour la période 2007-2011, on complétera avec les anciennes codifications de scooters, motocyclettes et side-cars, encore utilisées après 2006 malgré leur abandon.

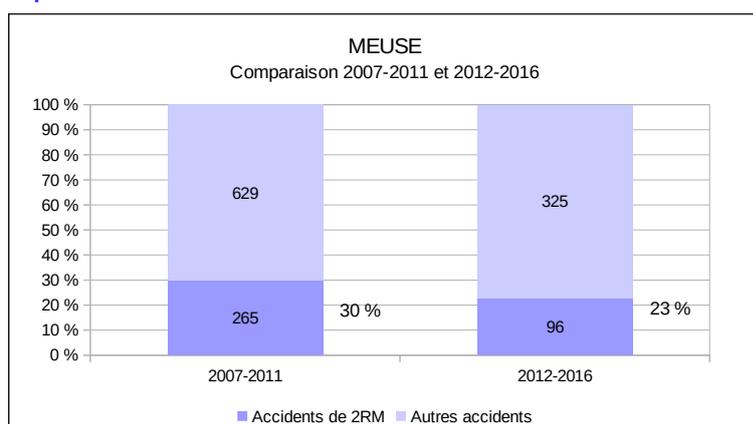
3.6.1 L'importance de l'enjeu « deux-roues motorisés »

Entre 2012 et 2016, dans le département de la Meuse, 421 accidents ont eu lieu, dans lesquels 62 usagers ont été tués. Parmi ces accidents, on a dénombré 96 accidents de deux-roues motorisés dans lesquels 7 personnes sont décédées, la totalité des tués étaient des usagers de 2RM.

¹ Les chiffres relatifs à la France sont les chiffres France entière (métropole et DOM).

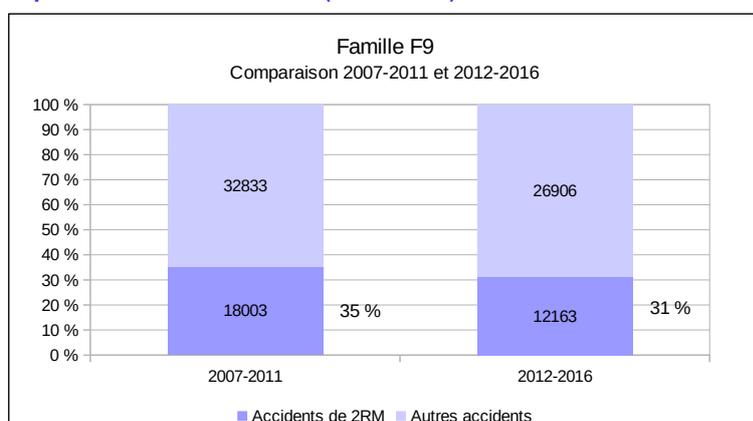
² Les victimes des accidents corporels de la circulation comprennent les personnes tuées, les blessés hospitalisés et les blessés légers.

Part des accidents de deux-roues motorisés par rapport à l'ensemble des accidents corporels du département de la Meuse



Commentaire : La part des accidents corporels de deux-roues motorisés a diminué sensiblement d'une période d'étude à l'autre, passant de 30 à 23 %.

Part des accidents de deux-roues motorisés par rapport à l'ensemble des accidents corporels des départements de transition (Famille F9)



Commentaire : On constate une légère baisse (4 points) d'une période à l'autre pour les départements de transition (Famille F9). Sur la période 2012-2016 la part des accidents de 2RM en Meuse est nettement inférieure, de 8 points par rapport aux départements de transition .

Tableau comparatif des accidents de 2RM du département de la Meuse et de la famille F9 entre 2012 et 2016 et de la France en 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents de 2RM	Nombre total d'accidents	% d'accidents de 2RM
Accidents corporels	Meuse 2012-2016	96	421	22,8%
	Famille F9 2012-2016	12 163	39 069	31,1%
	France entière 2016	20 958	59 432	35,3%

Zone d'étude		Nombre d'usagers 2RM tués	Nombre total de tués	% de tués usagers de 2RM
Tués	Meuse 2012-2016	7	62	11,3%
	Famille F9 2012-2016	784	4110	19,1%
	France entière 2016	800	3655	21,9%

Légende : *vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif*

Commentaire : les parts élevées des accidents de 2RM ($\geq 20\%$ des accidents du département) et des tués en font **un enjeu absolu de sécurité routière** dans le département de la Meuse même s'ils ne représentent que 11 % des tués (7 tués). Les taux d'accidents et de tués de 2RM en Meuse sont beaucoup moins importants que ceux des départements de transition (Famille F9) ou de la France entière.

3.6.2 Le panorama des accidents de deux-roues motorisés

Le panorama est dressé selon la cylindrée des deux-roues motorisés. On étudiera séparément les engins légers jusqu'à 125 cm³, et les engins lourds de plus de 125 cm³.

I. Les deux-roues motorisés de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm³

Les véhicules à sélectionner dans Concerto pour étudier cette catégorie sont :

- => cyclomoteurs
- => scooters ≤ 50 cm³
- => scooters > 50 cm³ et ≤ 125 cm³
- => motocyclettes > 50 cm³ et ≤ 125 cm³

a. les chiffres de l'accidentalité

Les accidents liés aux 2RM ≤ 125 cm³ dans le département de la Meuse et la famille F9 entre 2012 et 2016, et en France en 2016

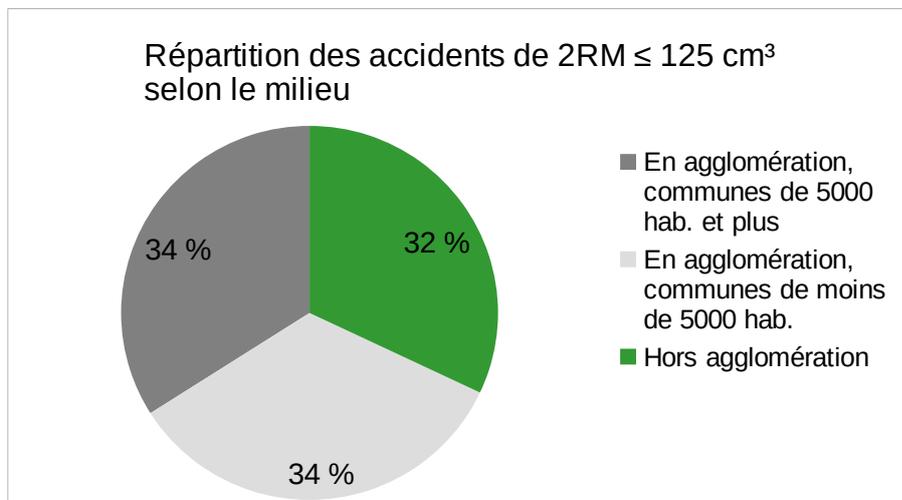
2RM ≤ 125 cm ³	Zone d'étude	Nombre d'accidents avec un 2RM ≤ 125 cm ³	Nombre total d'accidents de 2RM	%
Accidents corporels	Meuse 2012-2016	47	96	49%
	Famille F9 2012-2016	7 585	12 163	62%
	France entière 2016	11 543	20 958	55%

2RM ≤ 125 cm ³	Zone d'étude	Nombre d'usagers de 2RM ≤ 125 cm ³ tués	Nombre total de tués en 2RM	%
Tués	Meuse 2012-2016	1	7	14%
	Famille F9 2012-2016	262	784	33%
	France entière 2016	247	800	31%

Commentaire : la part des 2RM de petite cylindrée (49%) dans les accidents corporels se déroulant en Meuse est nettement inférieure à celle des départements de transition (Famille F9) et de la France entière, tant en termes d'accidentalité et qu'en en termes de mortalité (un seul décès en 5 ans). **Les 2RM de petite cylindrée sont un enjeu relatif.**

b. selon le milieu

Répartition des accidents impliquant un 2RM $\leq 125 \text{ cm}^3$ selon le milieu, dans le département de la Meuse entre 2012 et 2016



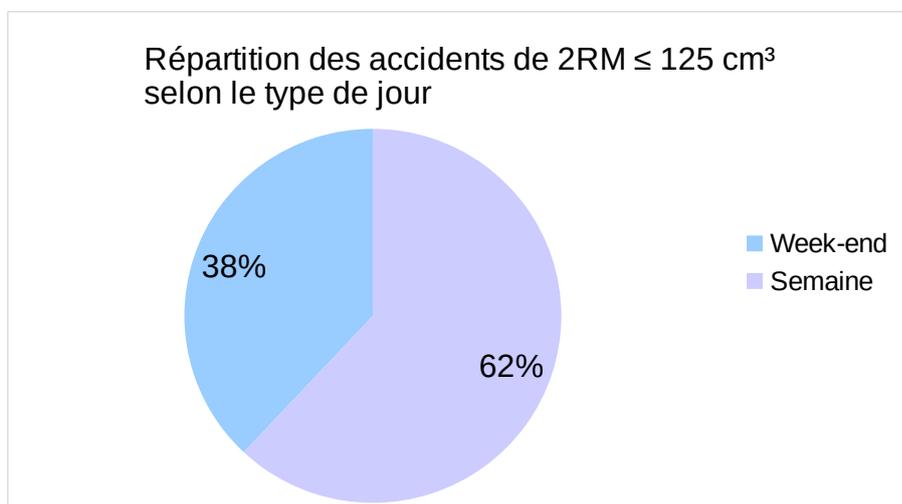
Commentaire : la répartition est homogène par milieu (1/3 chacun). On note toutefois une prépondérance des accidents en milieu urbain. A nouveau, on constate que les trois agglomérations les plus importantes de la Meuse concentre un tiers des accidents de 2RM $\leq 125 \text{ cm}^3$.

c. selon le type de jour

La catégorie « semaine » correspond aux jours ouvrés, hors veilles de fêtes et fêtes.

La catégorie « week-end » comprend les samedis, dimanches, veilles de fête et fêtes.

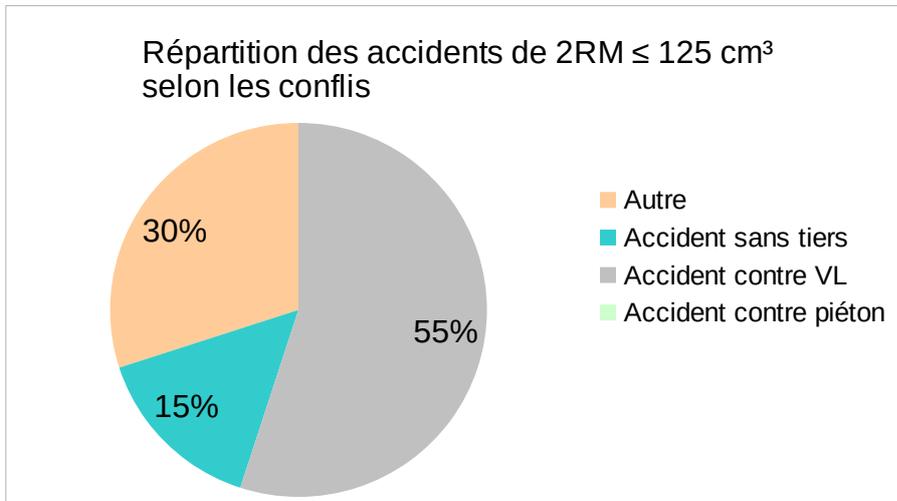
Répartition des accidents impliquant un 2RM $\leq 125 \text{ cm}^3$ selon le type de jour, dans le département de la Meuse entre 2012 et 2016



Commentaire : les samedis, dimanches, veilles de fête et fêtes représentent plus de 28 % des jours de l'année. Ils représentent 38 % des accidents : ces jours sont donc sur-représentés dans l'accidentalité des 2RM de moins de 125 cm^3 .

d. selon les conflits

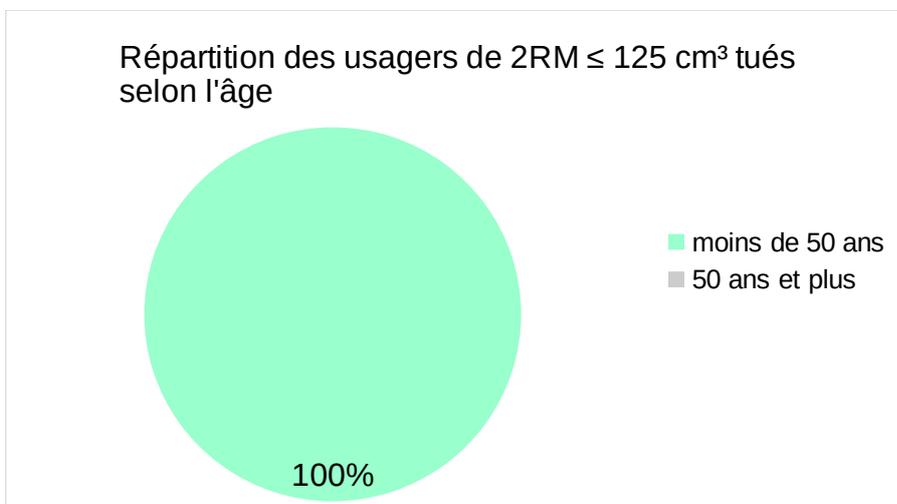
Répartition des accidents impliquant un 2RM $\leq 125 \text{ cm}^3$ selon le conflit, dans le département de la Meuse entre 2012 et 2016



Commentaire : Les chocs contre VL (55 %) représentent un peu plus de la moitié des accidents de 2RM légers. 15 % des accidents se déroulent sans tiers. On note aucun heurt de piétons.

e. selon l'âge

Répartition des personnes tuées chez les usagers de 2RM $\leq 125 \text{ cm}^3$ selon l'âge, dans le département de la Meuse entre 2012 et 2016



Commentaire : Il y a un seul tué chez les usagers de 2RM de moins de cm^3 . Il a moins de 50 ans.

II. Les deux-roues motorisés de cylindrée supérieure à 125 cm³

Les véhicules sélectionnés dans Concerto pour étudier cette catégorie sont :

=> scooter > 125 cm³

=> motocyclette > 125 cm³

On y adjoint les anciennes catégories scooters, motocyclettes et side-cars pour l'étude de la période 2007-2011.

a. les chiffres de l'accidentalité

Les accidents liés aux 2RM de plus de 125 cm³ dans le département de la Meuse et la famille F9 entre 2012 et 2016, et en France en 2016

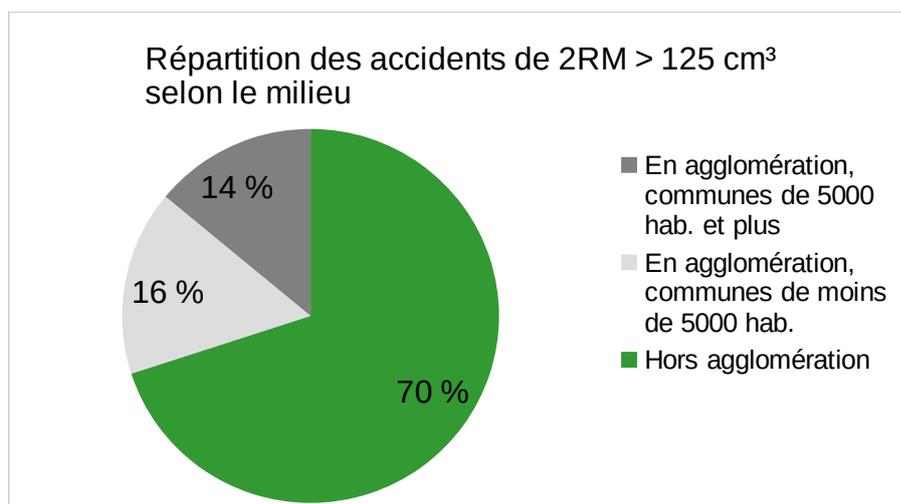
2RM > 125 cm ³	Zone d'étude	Nombre d'accidents avec un 2RM >125 cm ³	Nombre total d'accidents de 2RM	%
Accidents corporels	Meuse 2012-2016	49	96	51%
	Famille F9 2012-2016	4 638	12 163	38%
	France entière 2016	9 624	20 958	46%

2RM > 125 cm ³	Zone d'étude	Nombre d'usagers de 2RM > 125 cm ³ tués	Nombre total de tués en 2RM	%
Tués	Meuse 2012-2016	6	7	86%
	Famille F9 2012-2016	522	784	67%
	France entière 2016	553	800	69%

Commentaire : la part des 2RM de plus de 125 cm³ en Meuse est nettement supérieure à celle des départements de transition (Famille F9), en termes d'accidentalité et en termes de mortalité. A noter toutefois que l'on considère ici aussi des données très petites (6 tués sur 5 ans)

b. selon le milieu

Répartition des accidents impliquant un 2RM de plus de 125 cm³ selon le milieu, dans le département de la Meuse entre 2012 et 2016

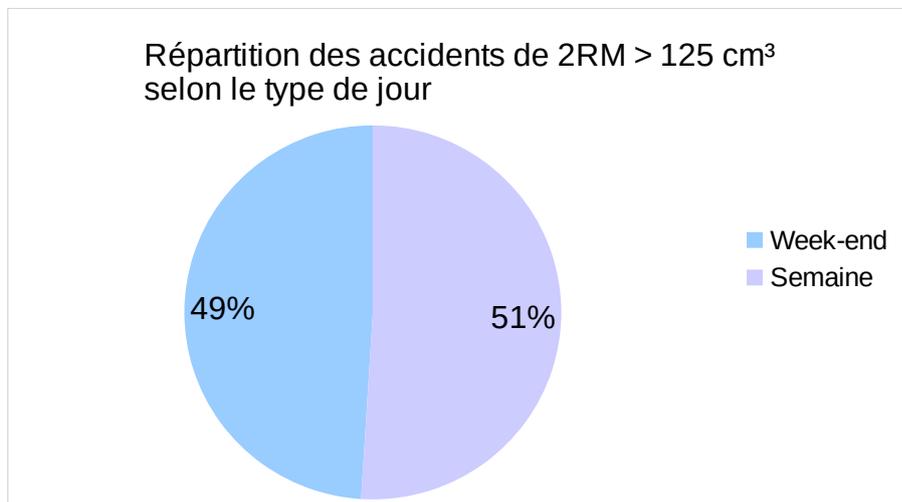


Commentaire : la part de l'accidentalité des 2RM de plus de 125 cm³ hors agglomération est plus de deux fois supérieure à celle des moins de 125 cm³ (70 contre 32%). Les pourcentages sont quasiment identiques que l'on se trouve dans les petites agglomérations ou les agglomérations de plus de 5 000 habitants.

c. selon le type de jour

La catégorie « semaine » correspond aux jours ouvrés, hors veilles de fêtes et fêtes.
La catégorie « week-end » comprend les samedis, dimanches, veilles de fête et fêtes.

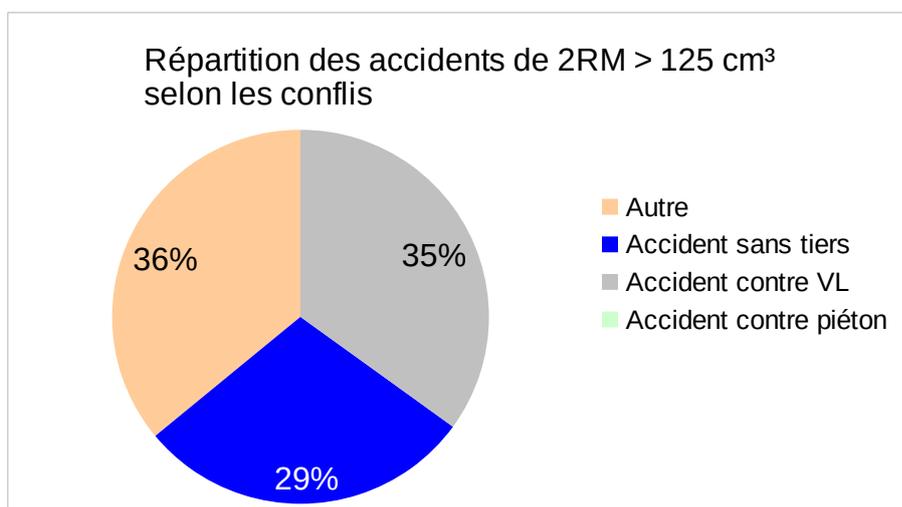
Répartition des accidents impliquant un 2RM >125 cm³ selon le type de jour, dans le département de la Meuse entre 2012 et 2016



Commentaire : l'effet week-end (samedi, dimanches, veilles de fête et fêtes) est plus marqué pour les 2RM de plus de 125 cm³ (49%) que pour les plus petites cylindrées (38%).

d. selon les conflits

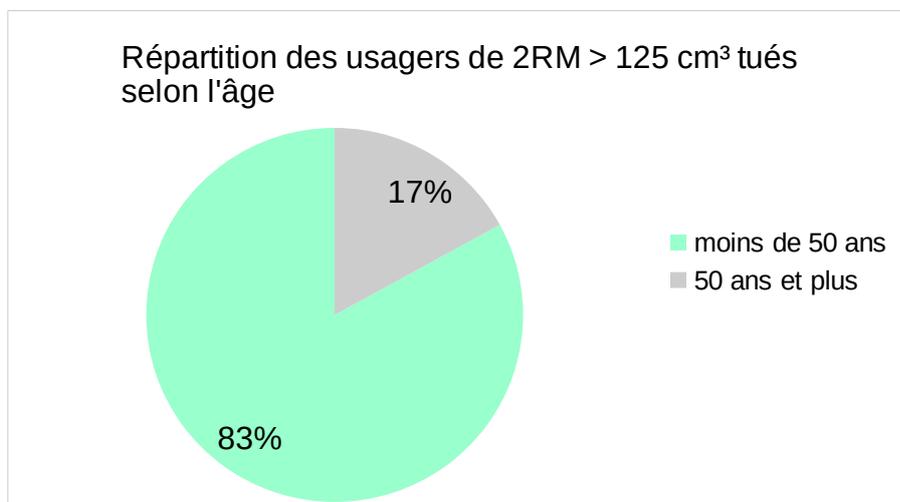
Répartition des accidents impliquant un 2RM de plus de 125 cm³ selon le conflit, dans le département de la Meuse entre 2012 et 2016



Commentaire : la répartition est différente de celle des 2RM de moins de 125 cm³. Ainsi les accidents contre VL ne représentent qu'un tiers (35%) des accidents des 2RM de plus de 125 cm³ contre plus de la moitié (55%) pour l'autre catégorie. De même, le nombre d'accidents sans tiers est le double de celui des 2RM de moins de 125 cm³. (29 % contre 15%).

e. selon l'âge

Répartition des personnes tuées chez les usagers de 2RM de plus de 125 cm³ selon l'âge, dans le département de la Meuse entre 2012 et 2016



Commentaire : le nombre de tués est de 6 pour les 2RM de plus de 125 cm³. Cinq d'entre eux avaient moins de 50 ans. On ne peut conclure statistiquement mais la quasi totalité des tués a moins de 50 ans.

3.6.3 Les indicateurs de l'enjeu « deux-roues motorisés » à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
F - Enjeu « deux-roues motorisés »	
Nombre d'accidents corporels de 2RM du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ³ , 125 cm ³ et plus)	Brut
Part des accidents corporels impliquant un 2RM parmi l'ensemble des accidents corporels du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ³ , 125 cm ³ et plus)	Référence
Nombre d'usagers de 2RM tués du département par classe d'âge (tous usagers, 0-49 ans, 50 ans et plus)	Brut
Part des tués en 2RM parmi les tués du département par classe d'âge	Référence
Nombre d'usagers de 2RM tués du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ³ , 125 cm ³ et plus)	Brut
Part des tués en 2RM parmi les tués du département parmi l'ensemble des accidents corporels du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ³ , 125 cm ³ et plus)	Référence

3.7 Le partage de la voirie (urbain / interurbain)

L'enjeu partage de la voirie est de caractère facultatif. De ce fait, il est important de savoir si le partage de la voirie est un enjeu réel pour la Meuse, ou non.

Le partage de la voirie concerne la cohabitation des modes actifs avec le reste de la circulation. On s'intéressera donc aux conflits concernant soit les piétons, y compris en rollers ou trottinette, soit les cyclistes, **en dehors des autoroutes**, milieu non concerné par le partage de la voirie avec les piétons et les cyclistes.

Pour les piétons, tout accident résulte d'un conflit. On regardera la proportion d'accidents impliquant un piéton au sein du département, et au sein de la famille du département.

Pour les cyclistes, on ne s'intéressera pas aux accidents sans tiers, car ils ne résultent pas d'un conflit. On regardera donc **la proportion d'accidents de bicyclette contre un autre protagoniste**, au sein du département, et au sein de la famille du département.

Dans les deux cas, le milieu urbain ou interurbain et la qualité de l'infrastructure jouent un rôle important. **On s'intéressera en conséquence au milieu (en dehors des autoroutes) en distinguant pour le milieu urbain les communes de moins de 5 000 habitants et les autres.**

En complément, les départements sont incités à faire un diagnostic qualitatif de leurs infrastructures, en termes d'accueil des modes actifs, d'analyser l'évolution entre 2007-2011 et 2012-2016, et de croiser ces informations avec les données de mobilité lorsqu'elles existent.

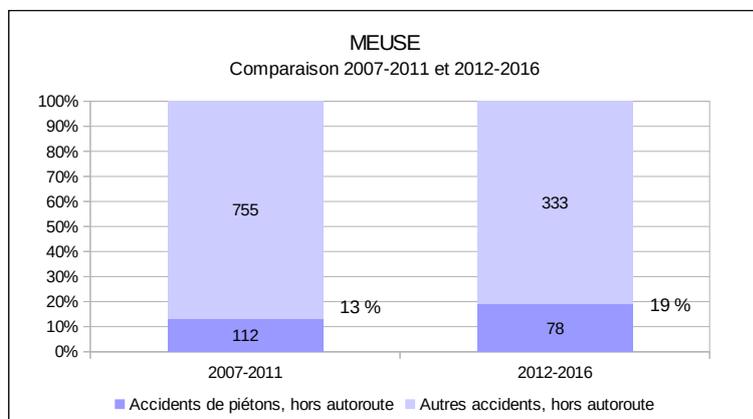
3.7.1 Les piétons

En France¹ en 2016, hors milieu autoroutier, les piétons représentent 16,3 % des personnes tuées et 16,4 % des victimes² des accidents corporels de la circulation.

I. L'importance de l'enjeu « piéton »

On comptabilise ici tous les piétons, y compris en rollers ou trottinette, en excluant les accidents impliquant des piétons sur autoroute, car ils ne concernent pas l'enjeu « partage de la voirie ».

Part des accidents de piétons survenus hors autoroute, par rapport aux accidents corporels du département de la Meuse

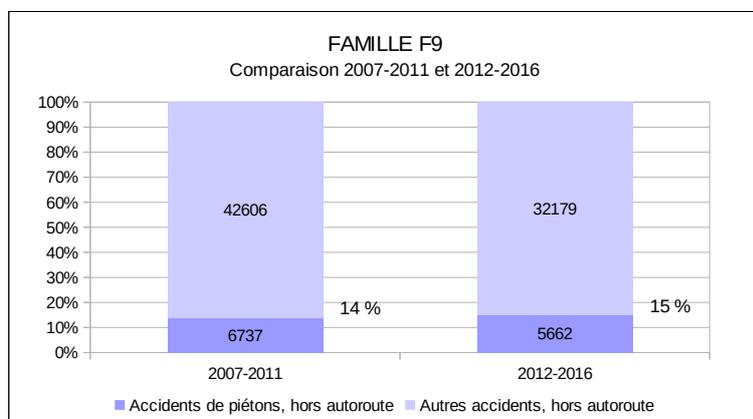


¹ Les chiffres relatifs à la France sont les chiffres France entière (métropole et DOM).

² Les victimes des accidents corporels de la circulation comprennent les personnes tuées, les blessés hospitalisés et les blessés légers.

Commentaire : l'augmentation de 50 % du pourcentage de victimes piétons d'une période d'étude à l'autre est importante en passant de 13 à 19 %.

Part des accidents de piétons survenus hors autoroute par rapport aux accidents corporels des départements de transition, famille F9



Commentaire : L'augmentation constatée d'une période à l'autre pour les départements de transition est moins importante puisqu'elle est uniquement de 1 point, contre 6 pour la Meuse. Le pourcentage d'accidents de piétons dans les départements de transition est cependant inférieur à celui de la Meuse de 4 points (15 % contre 19%).

Tableau comparatif des accidents impliquant un piéton, hors autoroute, du département de la Meuse et des départements de transition, famille F9 entre 2012 et 2016, et de la France en 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un piéton, hors autoroute	Nombre total d'accidents, hors autoroute	% d'accidents avec un piéton
Accidents corporels	Meuse 2012-2016	78	411	19,0%
	Famille F9 2012-2016	5 662	37 841	15,0%
	France entière 2016	10 696	56 295	19,00%

Zone d'étude		Nombre de piétons tués, hors autoroute	Nombre total de tués, hors autoroute	% de tués piétons
Tués	Meuse 2012-2016	5	61	8,2%
	Famille F9 2012-2016	464	3 936	11,8%
	France entière 2016	553	3 385	16,3%

Légende : *vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif*

Commentaire : les accidents corporels impliquant un piéton sont un enjeu relatif. Le département de la Meuse compte 19% d'accidents de piétons (1 % en deçà des 20 % pour lesquels il serait un enjeu absolu). C'est le même taux que celui constaté en France entière, ce qui souligne un peu plus l'importance de cet enjeu car cet enjeu est d'habitude plus présent dans les grandes agglomérations. On constate d'ailleurs qu'il est 4 points au dessus des résultats de la famille des départements de transition.

Pour les tués piétons (1 par an en moyenne en Meuse), la situation est quelque peu différente : les résultats de la Meuse sont moitié-moins important que ceux des départements de transition et surtout, deux fois moins importants que ceux de la France entière

II. Le panorama des accidents de piétons

a. l'analyse selon le type de véhicule impliqué

Répartition des accidents de piéton selon le véhicule impliqué, dans le département de la Meuse entre 2012 et 2016

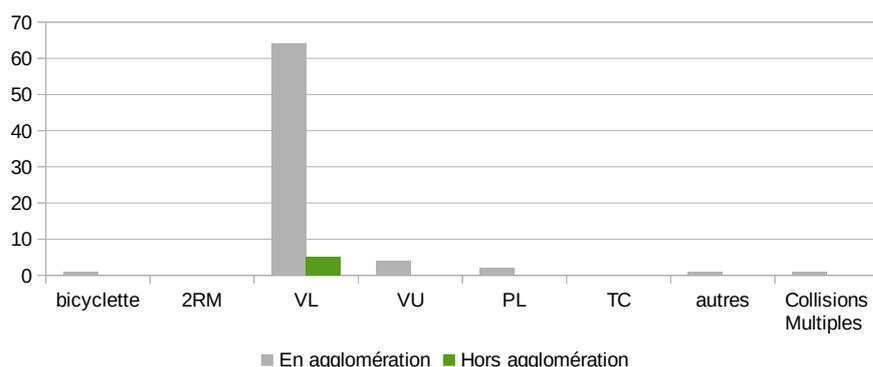
	Antagoniste	Nombre d'accidents de piétons	%
Accidents avec un véhicule seul	bicyclette	1	1,3%
	deux-roues motorisés	0	0,0%
	véhicule léger	69	88,4%
	véhicule utilitaire	4	5,1%
	poids lourd	2	2,6%
	transport en commun	0	0,0%
	autres	1	1,3%
Accidents avec au moins deux véhicules	Collisions multiples	1	1,3%
	total	78	100 %

Commentaire : une écrasante majorité des collisions avec piétons implique les véhicule léger (73 sur 78 en comptant les véhicule utilitaires, soit **93,5 %**)

Représentation graphique, en distinguant le milieu

Répartitions des accidents corporels de piétons par milieu

selon le type de collision



Commentaires : Seul 5 accidents impliquant une victime piétons sont situés hors agglomération. L'enjeu est fort logiquement concentré sur les sections de routes situées en agglomération.

b. l'analyse selon le milieu (urbain / interurbain)

Répartition des accidents de piétons selon le milieu, hors autoroute, dans le département de la Meuse entre 2012 et 2016

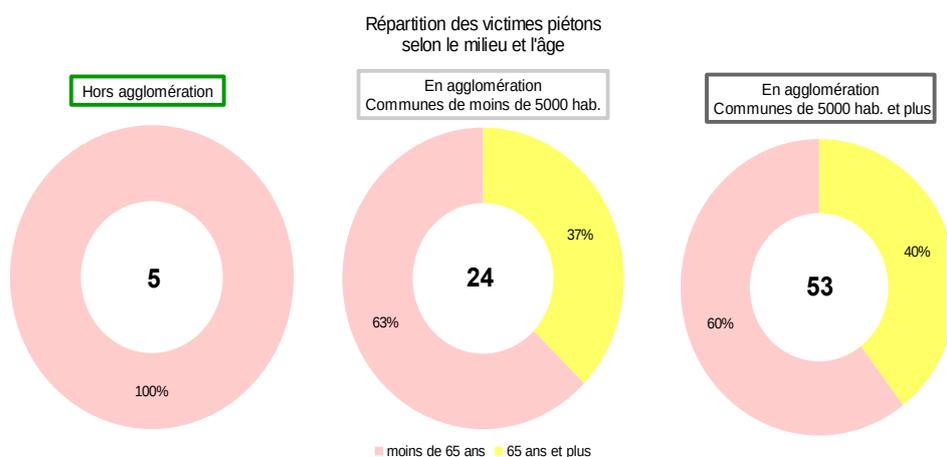
Période 2012-2016	Nombre d'accidents de piétons	%
hors agglomération et hors autoroute	5	6,4%
en agglomération, communes de moins de 5000 hab.	21	26,9%
en agglomération, communes de 5000 hab. et plus	52	66,7%
total	78	100%

Commentaire : les deux tiers des accidents impliquant des piétons ont lieu en agglomération, dans des communes de plus de 5000 habitants, sachant que seules 3 communes ont plus de 5000 habitants en Meuse. **Il faut donc concentrer les efforts et les actions de prévention et de contrôle sur les communes de Bar-le-Duc, Commercy et Verdun.**

Répartition des victimes piétons selon le milieu et l'âge, hors autoroute, dans le département la Meuse entre 2012 et 2016

Période 2012-2016	Hors agglomération et hors autoroute		En agglomération, communes de moins de 5000 hab.		En agglomération, communes de 5000 hab. et plus	
Nombre d'accidents de piétons de moins de 65 ans	5	100 %	15	63 %	32	60 %
Nombre d'accidents de piétons de 65 ans et plus	0	0 %	9	37 %	21	40 %
total	5	100 %	24	100 %	53	100 %

Représentation graphique des victimes piétons, selon le milieu, en distinguant les piétons seniors



Commentaire : même s'il n'est pas possible de conclure pour les milieux ruraux et urbains peu dense en raison des petits effectifs de ces catégories, on constate des résultats similaires à ceux présentés en zone urbaine dense (communes de plus de 5000 habitants), **les accidents de piétons seniors représentent près de deux cinquièmes des accidents de piétons.**

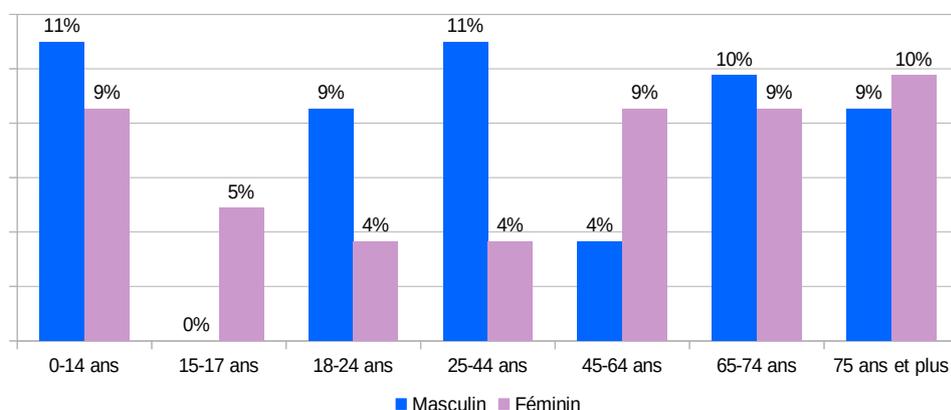
c. l'analyse selon l'âge et le sexe

Répartition des victimes piétons selon l'âge et le sexe, dans le département de la Meuse entre 2012 et 2016

Nombre des victimes piétons selon la classe d'âge et le sexe	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et plus	Total	%
Masculin	9	0	7	9	3	8	7	43	52%
Féminin	7	4	3	3	7	7	8	39	48%
Ensemble	16	4	10	12	10	15	15	82	100%

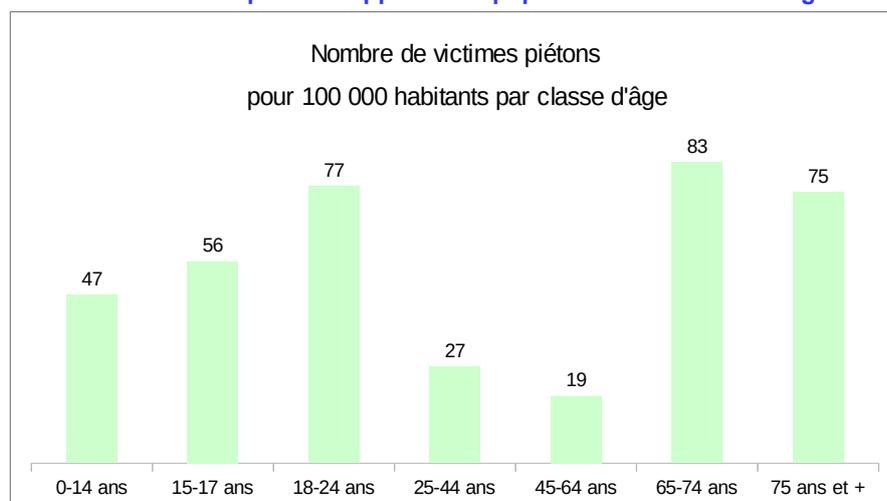
Représentation graphique

Répartition des victimes piétons selon la classe d'âge et le sexe



Commentaire : il y a globalement un peu de différence entre femmes et hommes, on note un léger déséquilibre pour les hommes (52 % contre 48 %). Toutefois, on observe de fortes différences selon la classe d'âge : les hommes sont plus touchés que les femmes entre 0 et 14 ans (enfants et adolescents) et entre 18 et 44 ans et entre 65 et 74 ans pour les autres classes d'âge, c'est l'inverse.

Nombre de victimes piétons rapporté à la population de la classe d'âge



Commentaire : Les classes d'âge victimes piétons les plus sur-représentées sont les 65/74 ans, les 18-24 ans et les 75 ans et +.

3.7.2 Les cyclistes

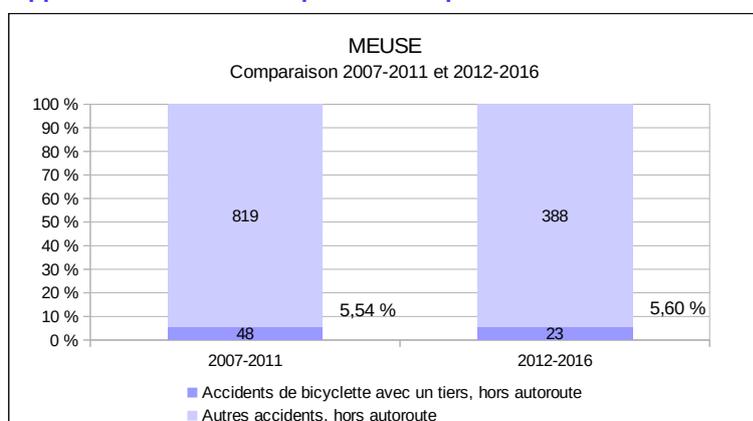
En France¹ en 2016, hors milieu autoroutier, dans les accidents avec un véhicule tiers, les cyclistes représentent 4,4 % des personnes tuées et 5,5 % des victimes² des accidents corporels de la circulation.

I. L'importance de l'enjeu « cycliste »

Pour déterminer l'importance d'un enjeu, il convient de suivre la démarche décrite au chapitre 2.1.

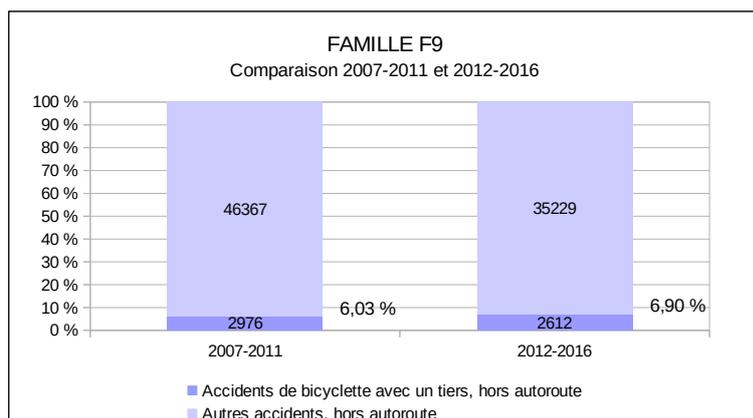
Les accidents entre les piétons et les cyclistes ayant été abordés au chapitre précédent, on s'intéressera le plus souvent dans cette partie aux seuls accidents de cyclistes avec un véhicule tiers. Les accidents sur autoroute ne sont pas pris en compte, car ils ne concernent pas l'enjeu « partage de la voirie ».

Part des accidents de cyclistes dans un accident avec tiers, hors piétons, survenu hors autoroute, par rapport aux accidents corporels du département de la Meuse



Commentaire : D'une période à l'autre, la part accidents de cyclistes avec un tiers, hors piéton et hors autoroute reste constante et faible avec 5,6 % des accidents.(23 en tout sur 2012-2016)

Part des accidents de cyclistes dans un accident avec tiers, hors piétons, survenu hors autoroute, par rapport aux accidents corporels des départements de transition, famille F9



Commentaire : D'une période à l'autre, la part accidents de cyclistes avec un tiers, hors piéton et hors autoroute reste elle aussi constante pour les départements de transition et très voisine de celle de la Meuse avec 6,90 % contre 5,6 %.

¹ Les chiffres relatifs à la France sont les chiffres France entière (métropole et DOM).

² Les victimes des accidents corporels de la circulation comprennent les personnes tuées, les blessés hospitalisés et les blessés légers.

Tableau comparatif des accidents impliquant un cycliste dans un accident avec véhicule tiers, hors piétons, hors autoroute, du département de la Meuse et des départements de transition (famille F9) entre 2012 et 2016, et de la France en 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents entre un cycliste et un véhicule tiers, hors autoroute	Nombre total d'accidents, hors autoroute	% d'accidents avec un cycliste
Accidents corporels	Meuse 2012-2016	23	411	5,5%
	Famille F9 2012-2016	2612	37 841	6,9%
	France entière 2016	3 904	53 655	7,3%

Zone d'étude		Nombre de cyclistes tués dans un acc. avec véhicule tiers, hors autoroute	Nombre total de tués, hors autoroute	% de tués cyclistes
Tués	Meuse 2012-2016	0	61	0,0%
	Famille F9 2012-2016	159	3 936	4,0%
	France entière 2016	148	3 384	4,4%

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

Commentaire : les accidents de bicyclette ne sont pas un enjeu en Meuse. Il faut cependant maintenir les actions de prévention et d'apprentissage car le vélo est utilisé par la plupart des enfants, du fait de la ruralité de la Meuse.

II. Le panorama des accidents de cyclistes avec un tiers

a. l'analyse selon le type de véhicule impliqué

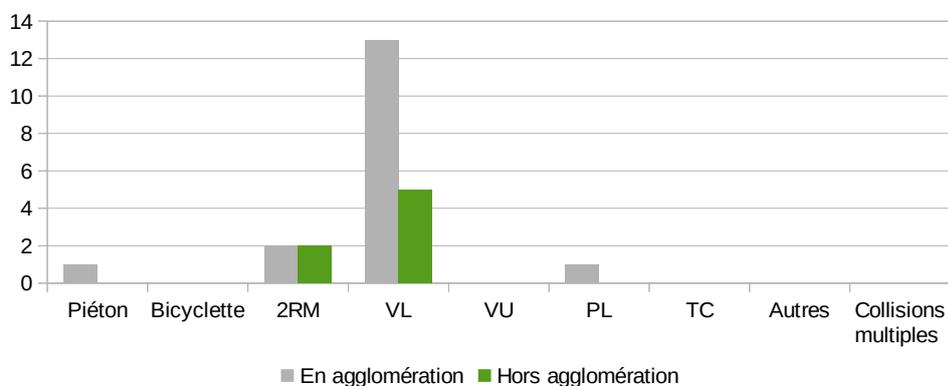
Répartition des accidents impliquant un cycliste, hors autoroute, selon l'antagoniste, dans le département de la Meuse entre 2012 et 2016

	Antagoniste	Nombre d'accidents de cyclistes avec tiers	%
Accidents de bicyclette avec un véhicule tiers ou avec un piéton seul	piéton	1	4,17 %
	bicyclette	0	0,00 %
	deux-roues motorisés	4	16,66 %
	véhicule léger	18	75,00 %
	véhicule utilitaire	0	0,00 %
	poids lourd	1	4,17 %
	transport en commun	0	0,00 %
	autres	0	0,00 %
Accidents de bicyclette avec au moins deux véhicules tiers	Collisions multiples	0	0,00 %
	total	24	100 %

Commentaire : dans cette analyse, les piétons ont été réintégrés pour avoir une meilleure vision de la répartition des accidents avec tiers. La part des accidents de cyclistes contre véhicule léger est de 75 % et celle des deux-roues motorisés 17 %. On note un seul accident impliquant un poids lourd et un piéton. On a moins de 5 accidents corporels par an impliquant un cycliste.

Représentation graphique, en distinguant le milieu

Répartitions des accidents corporels de cyclistes par milieu
selon le type de collision



Commentaire : on se déplace à vélo le plus généralement en agglomération en Meuse, du fait de l'absence d'infrastructures adaptées ou dédiées. De ce fait, seuls 7 accidents sur 24 se déroulent hors agglomération, soit un peu moins d'un tiers.

b. l'analyse selon le milieu

Répartition des accidents impliquant une bicyclette et au moins un véhicule tiers, hors piétons, selon le milieu, hors autoroute, dans le département de la Meuse entre 2012 et 2016

Période 2012-2016	Nombre d'accidents de cyclistes avec tiers	%
hors agglomération	7	30,5 %
en agglomération, communes de moins de 5000 hab.	6	26,1 %
en agglomération, communes de 5000 hab. et plus	10	43,4 %
total	23	100 %

Commentaire : les accidents impliquant une bicyclette et un tiers, hors piétons, surviennent très majoritairement en agglomération (2/3), dans les 3 communes de plus de 5000 habitants (43 %).

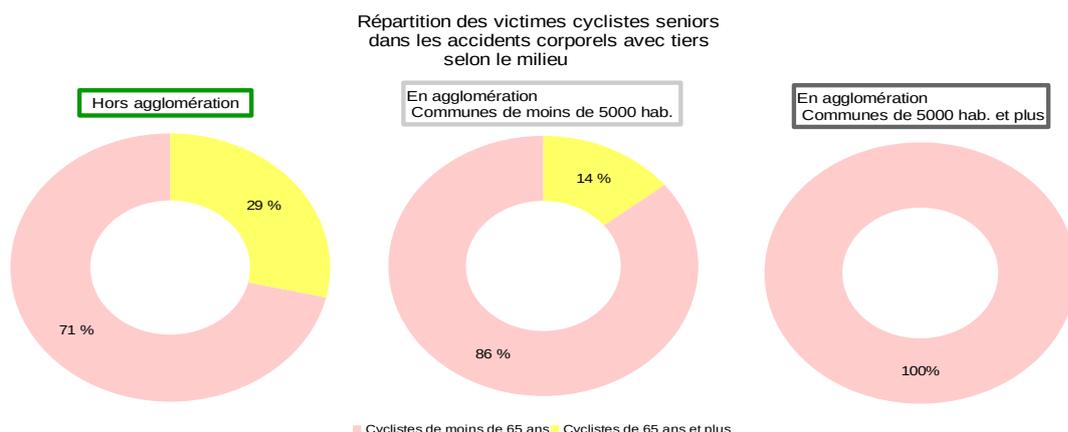
c. l'analyse selon l'intersection

Répartition des accidents impliquant une bicyclette et un tiers selon l'intersection, dans le département de la Meuse entre 2012 et 2016

Période 2012-2016	Nombre d'accidents de cyclistes avec tiers	%
En intersection	9	37,5 %
Hors intersection	15	62,5 %
total	24	100 %

Commentaire : les accidents de bicyclette se déroulent plus souvent hors intersection qu'en intersection. Les cyclistes sont souvent renversés en section courante lors d'un dépassement.

Représentation graphique, en distinguant le milieu



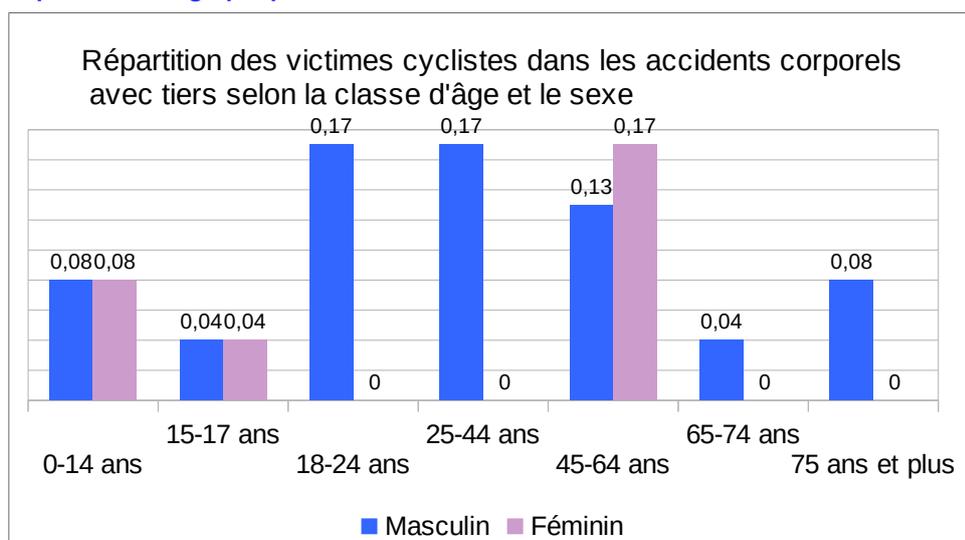
Commentaire : Un tiers des accidents corporels hors agglomération impliquant des cyclistes concerne les plus de 65 ans et 14 % dans les communes de moins de 5000 habitants. Aucun dans les agglomérations de plus 5000 habitants. On constate, en l'absence d'aménagements spécifiques dans les grandes agglomérations, très peu de déplacements à vélo tandis que dans les villages, ce mode de déplacement est plus souvent utilisé (enfants comme adultes ou personnes âgées).

d. l'analyse selon l'âge et le sexe

Répartition des victimes cyclistes dans un accident corporel avec tiers selon l'âge et le sexe, dans le département de la Meuse entre 2012 et 2016

Nombre de victimes cyclistes dans les accidents corporels avec tiers selon la classe d'âge et le sexe	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et plus	Total
Masculin	2	1	4	4	3	1	2	17
Féminin	2	1	0	0	4	0	0	7
Ensemble	4	2	4	4	7	1	2	24

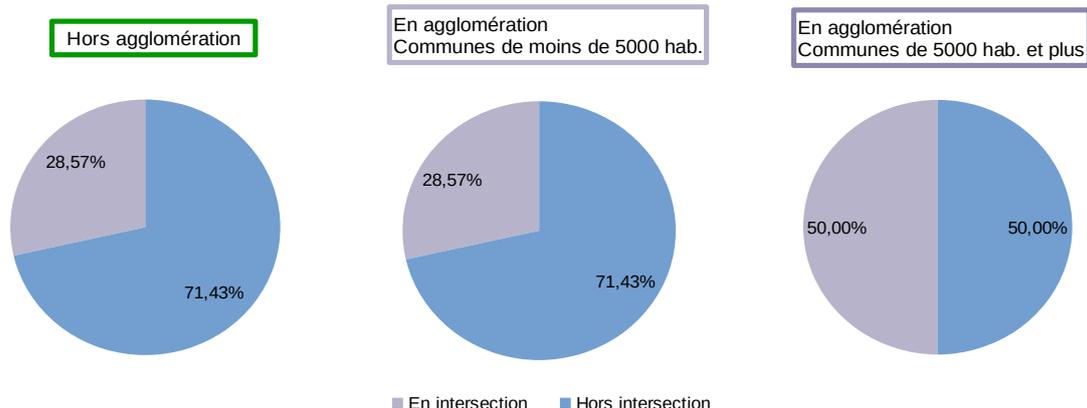
Représentation graphique



Commentaire : il y a davantage de cyclistes hommes (2/3) que de cyclistes femmes (1/3) victimes d'accidents corporels, en général et quasiment quelle que soit la classe d'âge considérée. On note cependant que les chiffres considérés sont ici très faibles. On ne peut en tirer une conclusion d'un point de vue statistique.

Représentation graphique, selon le milieu, en intersection

Répartition des accidents de bicyclettes selon l'intersection



Commentaire : la proportion d'accidents de bicyclettes en intersection (1/3) est la même en rase campagne que dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants. Par contre, en agglomération de plus de 5 000 habitants (Bar-le-Duc, Commercy et Verdun), il y a autant d'accidents de bicyclettes en intersection qu'en dehors.

3.7.3 La qualité des infrastructures et la mobilité

Les principaux gestionnaires de voirie ont été sollicités afin de connaître les longueurs de réseau cyclable : **bandes cyclables, pistes cyclables et voies vertes**, données agglomérées ci-après

AMENAGEMENTS POUR CYCLISTES

Commune	Voie	Type	Côté droit Linéaire (m)	Côté gauche Linéaire (m)	Total voie (m)	Total type (m)	Total commune ou CD55 (m)
BAR-LE-DUC	Avenue du 8 mai 1945 (N1135)	Piste		890	890	3220	14045
	Avenue Robert Schmann (D694)	Piste		500	500		
	Boulevard Pierre Marizier	Piste	730		730		
	Place Sainte-Catherine	Piste	170	170	340		
	Boulevard des Ardennes	Piste	370	390	760	10825	
	Avenue de la Libération (D994)	Bande	395	440	835		
	Rue Ernest Bradfer (D935)	Bande	1110	760	1870		
	N1135	Bande	4060	4060	8120		
FAINS-VEEL	D694	Bande	700	700	1400	1400	1400
VERDUN	Avenue du Mort Homme (D603)	Piste	420	590	1010	6285	9065
	Rue du Colonel Driant (D603)	Piste		160	160		
	Rue des Frères Boulhaut	Piste	280		280		
	Avenue Maréchal de Lattre de Tassigny	Piste	100	200	300		
	Avenue de Troyon (D964)	Piste		490	490		
	Avenue des Eparges (D964)	Piste	600		600		
	Avenue de Metz (D903)	Piste	670	675	1345		
	Rue Jean Galtier Boissière	Piste	640	360	1000		
	Rue André Pezard	Piste	100	130	230		
	Rue Jean Paché	Piste	350	520	870		
	Rue du Général Seré de Rivière	Bande	570	570	1140	2780	
	Rue Charlemagne	Bande	200	180	380		
	Quai de la République	Bande	270		270		
	Rue Beaurepaire	Bande	100		100		
	Rue Mazel	Bande	220		220		
	Rue Saint- Paul	Bande	250		250		
	Avenue Garibaldi	Bande	60	60	120		
	Rue Saint- Pierre	Bande	150	150	300		
ETAIN	Avenue du Général De Gaulle (D603)	Piste		650	650		650
ETAIN/WARQ	Avenue du 8ème BCP et route de Metz	Piste		1720	1720	1720	1720
LIGNY-EN-BARROIS	Route de Ligny (N135)	Bande	1030	1100	2130	3280	3280
	Boulevard Raymond Poincaré	Bande	410		410		
	Avenue Louis Dodin	Bande	370	370	740		
COMMERCY	Rue du Docteur Edmond Morelle	Piste	170		170	170	170
VOIE VERTE CD55	Haudainville à Samogneux	Piste	26000			65000	65000
	Saint-Amand à Veel	Piste	33000				
	Commercy à Lerouville	Piste	6000				
Total général					Bande	18285	95330
					Piste	77045	

Ce recensement n'est pas exhaustif mais prend en compte les principaux aménagements réalisés à ce jour. Le Département de la Meuse gère **65 kilomètres de voies vertes**. Il existe environ **10 kilomètres de pistes cyclables** et **18 kilomètres de bandes cyclables**, ce qui est très faible au regard des **4992 kilomètres de voiries départementales et communales** et des **157 kilomètres de chaussées nationales**.

Quelques aménagements sont programmés dans les villes de Bar-le-Duc et Verdun dans les années à venir.

3.7.4 Les indicateurs de l'enjeu « partage de la voirie » à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
E - Enjeu « partage de la voirie »	
Nombre d'accidents de piétons hors autoroute, en général, et selon le milieu	Brut
Nombre de piétons tués hors autoroute	Brut
Part des accidents de piétons hors autoroute parmi les accidents du département, en général, et selon le milieu (en agglomération de moins de 5000 hab., en agglomération de 5000 hab. et plus ou hors agglomération)	Référence
Nombre d'accidents de cyclistes avec véhicule tiers hors autoroute, en général, et selon le milieu	Brut
Nombre de cyclistes tués hors autoroute	Brut
Part des accidents de cyclistes avec véhicule tiers hors autoroute parmi les accidents du département, en général, et selon le milieu (en agglomération de moins de 5000 hab., en agglomération de 5000 hab. et plus ou hors agglomération)	Référence
Linéaire de pistes cyclables (à fournir par les gestionnaires de réseaux)	Brut
Linéaires de bandes cyclables (à fournir par les gestionnaires de réseaux)	Brut
Mobilité : part du vélo dans les modes déplacement de l'agglomération principale (si EMD disponible)	Brut

3.8 Les distracteurs

Cet enjeu est de caractère facultatif. De ce fait, il est important de déterminer si les distracteurs sont un enjeu réel pour la Meuse, ou non.

La conduite nécessite une prise d'information permanente du conducteur et une forte concentration pour pouvoir réagir au plus vite et prendre les bonnes décisions. Pourtant, l'attention du conducteur est ponctuellement détournée vers d'autres tâches, réduisant sa capacité de détection des événements de la circulation et de réaction aux incidents.

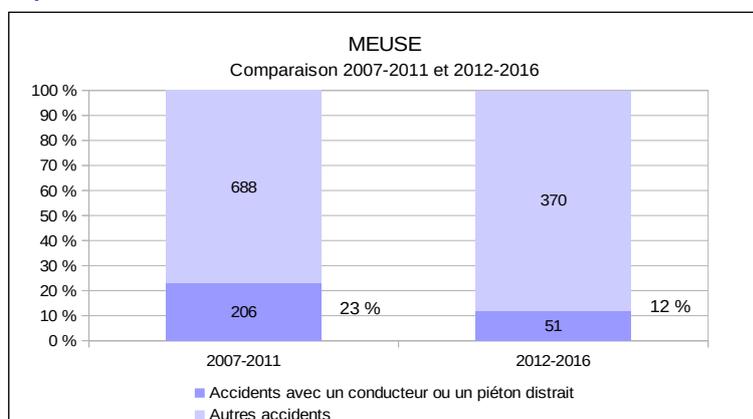
En France¹ en 2016, les accidents avec un conducteur ou un piéton distrait représentent 8,7 % des personnes tuées, et 9,5 % des victimes² des accidents corporels de la circulation.

On utilise ici :

- la cause « téléphone et distracteurs technologiques » (et « téléphone » avant août 2014) dans le fichier APAM (auteurs présumés des accidents mortels) qui existe depuis 2011. **Le nombre d'accidents mortels ayant pour cause « Téléphone et distracteurs technologiques »** y est disponible.
- Le bilan annuel des infractions de l'ONISR qui est accessible en ligne ici : <http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere/comportements-des-usagers/infractions-et-permis> . Il s'agit ici de regarder le nombre **d'infractions** pour « usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation ». **Le nombre de contraventions** y figure. Attention, ce chiffre dépend du nombre de contrôles routiers réalisés par les forces de l'ordre.
- Le baromètre Axa Prévention du comportement des Français au volant indique le taux d'utilisation déclarée. Les données disponibles sont régionales ou nationale : <https://www.axaprevention.fr/prendre-la-route/etudes-barometres/barometre-comportement-francais-volant-2016> .Ce baromètre indique le taux de conducteurs qui passent des appels au volant, consultent ou envoient des SMS au volant ou déclarent utiliser le smartphone au volant pour au moins un usage (appels, SMS, mails, GPS, etc.).

3.8.1 L'importance de l'enjeu « distracteurs »

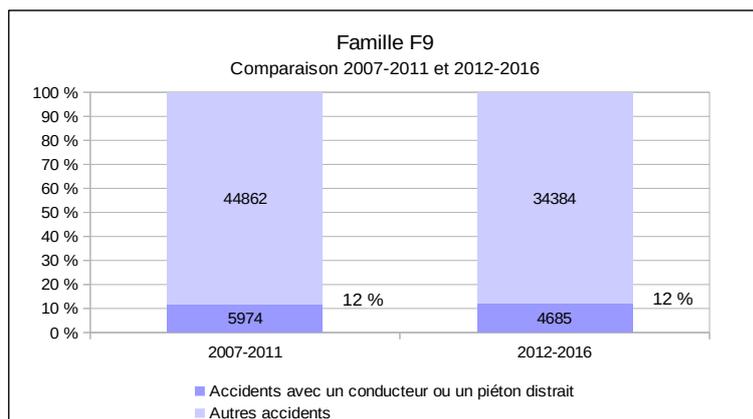
Part des accidents avec un conducteur ou un piéton distrait dans les accidents corporels du département de la Meuse



¹ Les chiffres relatifs à la France sont les chiffres France entière (métropole et DOM).

² Les victimes des accidents corporels de la circulation comprennent les personnes tuées, les blessés hospitalisés et les blessés légers.

Part des accidents avec un conducteur ou un piéton distrait dans les accidents corporels de la famille F9



Commentaire : ce facteur « distrait » n'est pas facilement identifiable contrairement à d'autres facteurs (âge, sexe, lieux, jour/nuit etc.). Les parts d'accidents impliquant un conducteur ou un piéton distrait parmi l'ensemble des accidents du département de la Meuse et ceux des départements de transition sont égales à 12 % sur 2012-2016. Par contre, on note une évolution à la baisse pour la Meuse d'une période sur l'autre puisque l'on passe de 23 % à 12 %.

Tableau comparatif des accidents impliquant un conducteur ou un piéton distrait du département de la Meuse et des départements de transition (famille F9) entre 2012 et 2016, et de la France en 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec conducteur ou piéton distrait	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec conducteur ou piéton distrait
Accidents corporels	Meuse 2012-2016	51	421	12,1%
	Famille F9 2012-2016	4685	39 069	12,0%
	France entière 2016	5 625	59 432	9,5%

Zone d'étude		Nombre de tués avec conducteur ou piéton distrait	Nombre total de tués	% de tués avec conducteur ou piéton distrait
Tués	Meuse 2012-2016	0	62	0,0%
	Famille F9 2012-2016	378	4 110	9,2%
	France entière 2016	319	3 655	8,7%

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

Commentaire : Le tableau montre que le pourcentage d'accidents avec conducteur ou piéton distrait est quasiment le même pour la Meuse, les départements de transition et la France (légèrement inférieure). D'un point de vue statistique, « les distracteurs » ne sont pas un enjeu dans le département de la Meuse tel que défini par la méthodologie. **Ce facteur « distracteur » étant compliqué à établir et compte tenu de l'utilisation immodérée des automobilistes au volant, il ne paraît pas opportun d'écarter cette thématique des actions de prévention.**

3.8.2 Le panorama des accidents liés à l'attention perturbée

a. les chiffres de l'accidentalité

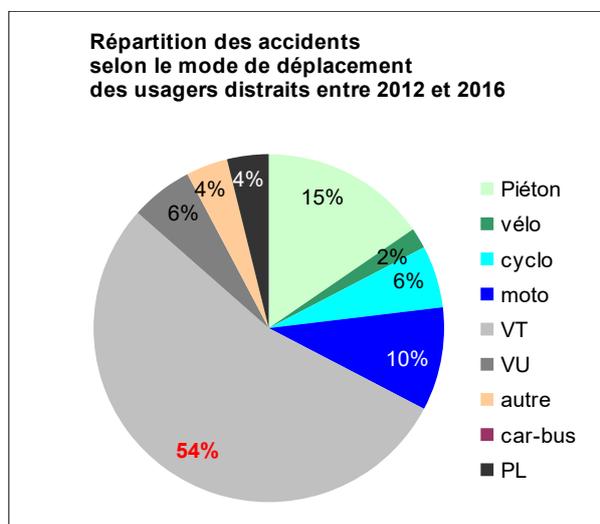
Les accidents impliquant un conducteur ou un piéton distrait dans le département de la Meuse entre 2012 et 2016

Département de la Meuse	Nombre d'accidents corporels	Nombre d'accidents mortels	Nombre de tués
2012	8	0	0
2013	17	0	0
2014	8	0	0
2015	12	0	0
2016	6	0	0
Ensemble	51	0	0

Commentaire : aucun accident mortel n'est relevé sur cette période. Par contre, on a pu démontrer qu'un accident mortel survenu en 2018 avait pour origine directe la rédaction de SMS au volant par sa conductrice. On peut aussi noter que 51 accidents sur cette période ne représentent peut-être que 12 % des accidents mais que cela donne presque un accident par mois.

b. l'analyse selon le mode de déplacement

Diagramme des accidents selon le mode de déplacement de l'utilisateur distrait dans le département de la Meuse



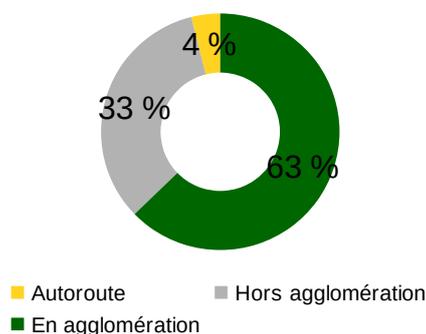
Commentaire : un peu plus de la moitié des usagers distraits sont des conducteurs de véhicule de tourisme, un tiers sont des usagers vulnérables avec une proportion importante de piétons (1 sur 6) et de moto (1/10). Une fois encore, on travaille ici avec de très petits nombres (51 accidents répartis sur 8 modes de déplacement).

c. l'analyse selon le milieu

Tableau et diagramme de la répartition des accidents impliquant un usager distrait selon le milieu dans le département de la Meuse entre 2012 et 2016

Attention perturbée Milieu	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de tués
autoroute	2	0	0
hors agglomération	17	0	0
en agglomération	32	0	0
ensemble	51	0	0

Proportion des accidents lié
à une attention perturbée selon le milieu



Commentaire : près de deux tiers des accidents du département de la Meuse impliquant un conducteur ou un piéton à l'attention perturbée ont lieu sur les routes en agglomération entre 2012 et 2016.

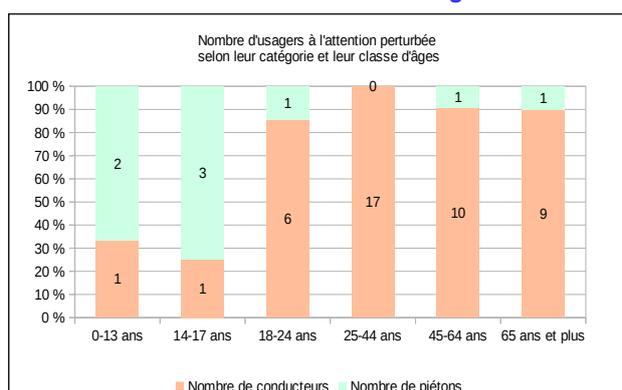
d. l'analyse selon le sexe et la classe d'âge

Tableau des accidents selon le sexe de l'utilisateur distrait dans le département de la Meuse entre 2012 et 2016

Selon le sexe	Nombre d'utilisateurs concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre de personnes tuées	Répartition des utilisateurs H/F
masculin	29	29	0	0	55,77 %
féminin	23	22	0	0	44,23 %
ensemble	52	51	0	0	

Commentaire : le tableau ci-dessus montre que parmi les utilisateurs distraits impliqués dans les accidents du département de la Meuse entre 2012 et 2016, les hommes sont un peu plus distraits que les femmes.

Nombre d'usagers à l'attention perturbée impliqués dans les accidents corporels du département de la Meuse entre 2012 et 2016 selon la catégorie et la classe d'âge de l'utilisateur



Commentaire : les usagers piétons les plus concernés sont les mineurs (très petits chiffres). Pour les majeurs, ce sont quasiment tous des conducteurs (42 sur 45, soit 93%).

3.8.3 Les indicateurs de l'enjeu « distracteurs » à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
H - Enjeu « distracteurs »	
Nombre de tués dans un accident avec au moins un impliqué (conducteur + piéton) avec « attention perturbée »	Brut
Répartition des impliqués avec « attention perturbée » (conducteur + piéton) dans les accidents corporels selon le mode de déplacement	Référence
Nombre des accidents impliquant un conducteur ou un piéton avec « attention perturbée »	Brut
Part des accidents corporels avec au moins un impliqué avec « attention perturbée » (conducteur + piéton) parmi l'ensemble des accidents corporels du département	Référence

3.9 synthèse des enjeux pour la Meuse

3.9.1 Le risque professionnel

Le **risque professionnel** représente un **enjeu absolu** de sécurité routière en Meuse avec 33 % des accidents corporels et 32 % des tués.

Parmi cette thématique, 52 % des accidents corporels et 80 % des tués (16 sur 20) le sont dans le cadre d'un **trajet mission**, ce qui représente aussi un **enjeu absolu**. Les 2/3 des accidents corporels des trajets mission ont lieu en rase campagne. Cette différence importante s'explique par le faible poids de la population et donc par la très faible importance des zones urbanisées en Meuse.

Les parts par moyen de locomotion parmi les accidents avec un conducteur en **mission professionnelle** les plus importantes sont celles **des véhicules légers 70 %**, **des poids-lourds 42 %** et **des véhicules utilitaires 26 %**.

Les 4 personnes tuées en Meuse sur 2012-2016 dans un trajet **domicile/travail, toutes en véhicules légers**, représentent 6,5 % des tués (4 / 62) soit un taux 3 fois moins important que la moyenne nationale (pour 2016) qui est de 18,5 %. Ils représentent 10,7 % des blessés non-hospitalisés, 12,5 % des blessés hospitalisés et 11,3 % du total des victimes. La moitié se déroule en rase campagne. Parmi les accidents corporels impliquant un conducteur en trajet **domicile-travail**, la part des accidents impliquant un **véhicule léger** est très nettement supérieure aux autres modes de déplacement (90 %), viennent ensuite les piétons (16%), les motocyclettes (11%), les VU (11%) et les vélos (10%).

3.9.2 Conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)

Alcool :

On constate une augmentation de 17 à 20 % du nombre de conducteurs accidentés dépistés avec alcool positif entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016. **La Meuse présente un taux supérieur d'un tiers à celui des départements de référence**. Il est supérieur de 4,1 points à celui de la famille de référence et de 7,7 points à celui de la France. Cette différence est statistiquement **très significative et souligne l'enjeu absolu de cet enjeu**.

En Meuse, pour les accidents mortels où le taux d'alcool des conducteurs est connu, 36,4 % des usagers sont tués dans un accident impliquant un conducteur en alcoolémie positive. Ce taux est supérieur à celui de la famille de référence de 6 points celui de la France de presque 7,5 points. Seul un tiers (36%) des accidents liés à l'alcool se déroule en dehors des jours de fête, des veilles de fête, des samedi et des dimanche. **64 % des accidents liés à l'alcool sont concentrés sur moins de 30 % des jours de l'année**.

La part selon le mode de déplacement est nettement prépondérante pour les **chauffeurs de VL et VU avec 71 %**, la part des **2 roues motorisés** au regard du parc local, peu important, semble très conséquente avec **19 %**. Celle des piétons et cyclistes est plus modeste mais doit aussi être prise en compte dans le cadre des campagnes de prévention, d'autant que le dépistage sur les piétons n'est pas systématique. chauffeurs

Substances psychoactives :

attention aux mauvaises interprétations : la part du nombre de conducteurs dépistés positifs à l'usage des stupéfiants sur l'ensemble des conducteurs dépistés est passé de 29 % à 17 % en Meuse entre 2007-2011 et 2012-2016. Toutefois, après une phase d'expérimentation, l'arrêté du 13

décembre 2015 a rendu systématique la recherche d'usage de stupéfiant pour les conducteurs. Auparavant, les recherches étaient partielles et ciblées (205 tests sur 2007-2011) tandis qu'elles sont systématiques depuis fin 2015. On a une augmentation mécanique du nombre de conducteurs contrôlés (241 sur 2012-2016) alors que le nombre global d'accidents corporels a été diminué de 53 %. On ne peut pas en déduire que la présence de stupéfiants est en baisse, l'assiette des contrôles ayant été modifiée. Le même phénomène est constaté au niveau national.

Par contre, le taux de la Meuse est de trois points supérieur à celui de sa famille de référence.

Le résultat des tests de stupéfiants n'est pas renseigné pour l'intégralité des conducteurs dans les fiches BAAC. Ainsi, pour le département de la Meuse seuls 241 accidents ont fait l'objet d'une recherche de présence de stupéfiants (dont 41 se sont révélés positifs) sur les 421 accidents de la période 2012-2016, Soit 57 % des accidents. Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels avec stupéfiant (17,4%) (qui correspond au nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant par rapport au nombre d'accidents dont tous les conducteurs ont un taux connu) est plus élevé que la famille de référence (13,9%) et encore plus élevé que celui de la France entière (10,5%).

Cette différence est **statistiquement très significative**.

Les conducteurs sous l'emprise de stupéfiants provoquent le décès de 21 % des tués sur l'ensemble des accidents pour lesquels tous les conducteurs ont été dépistés.

La moitié des accidents liés aux stupéfiants se déroule en semaine, le reste les week-ends et jours fériés qui ne représentent que 30 % ds jours de l'année. La prise de stupéfiants semble plus importante ces jours-là, combinée souvent à l'alcool, les effets sont décuplés sur les conducteurs. Les traces de stupéfiants pouvant rester plusieurs jours et semaines, il n'est pas possible d'établir une conclusion contrairement à la prise d'alcool pour laquelle le taux décroît rapidement et régulièrement.

Seuls 44 % des accidents liés aux stupéfiants se déroulent de jour, période durant laquelle le trafic routier est de loin le plus important. Le nombre d'accidents liés aux stupéfiants constatés de nuit est d'autant plus important, avec des trafics très faibles, voire quasiment nuls sur la plupart des axes meusiens.

Même si l'on travaille ici avec des données quantitativement faibles, on note qu'**un tiers des conducteurs de cyclo contrôlés ont consommés des stupéfiants ainsi qu'un sixième des conducteurs de véhicules légers contrôlés impliqués dans un accident corporel.**

En Meuse, 70 % de l'ensemble des personnes ayant fait usage de stupéfiants sont des conducteurs de VL ou de VU et 26 % de 2 roues motorisés. Ces conducteurs occupent une part prépondérante mais comparable aux données de la famille de référence et aux moyennes nationales.

La lutte contre la consommation des « stupéfiants » est un enjeu important, à la fois de sécurité routière et de santé publique mais aussi de sécurité publique.

3.9.3 Les jeunes, divisés en 3 classes d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)

Les 14-17 ans :

La part des accidents reste constante, égale à celle de la famille de référence, soit 13 %. Un seul tué dans cette tranche d'âge sur 2012-2016, deux fois moins que la moyenne nationale et trois fois moins que la moyenne de la famille de référence. **L'enjeu « adolescent âgés de 14 à 17 ans » est un enjeu relatif.** La moitié des accidents se déroulent en agglomération. **Les 3/4 des conducteurs ou piétons impliqués de 14 à 17 ans sont des hommes.**

En Meuse, seule la moitié des victimes 14-17 ans sont des usagers vulnérables (piétons, vélo, 2 roues motorisés) contre les 3/4 dans les départements de transition. Les jeunes sont obligés, en Meuse, de se déplacer en voiture compte tenu des distances à parcourir et de l'absence d'aménagements cyclables. Les actions de prévention doivent être maintenues, renouvelées à tout âge afin d'ancrer une culture sécurité routière dès le plus jeune âge.

Les 18-24 :

La part des accidents reste constante, égale 26 %, en dessous de 6 points de la part constatée dans la famille de référence. Les pourcentages sont inférieurs à ceux des départements de référence et de la France, mais les accidents sont plus graves (13 morts sur 62). **L'enjeu « adolescent âgés de 18 à 24 ans » est un enjeu absolu.** 60 % des accidents ont lieu hors agglomération (certains sont forcément jeunes conducteurs).

Les 3/4 des conducteurs ou piétons impliqués de 18 à 24 ans sont des hommes. Les 2/3 en VL, 1/3 sont des usagers vulnérables.

Les 25-29 :

La part accidents avec jeunes de 25-29 ans impliqués augmente de 19 à 21 % entre les deux périodes. **Les 25-29 constituent un enjeu absolu.** Cette classe d'âge qui est loin de représenter 21 % de la population de la Meuse. 61 % de ces accidents se déroulent hors agglomération. **Les 4/5 des conducteurs ou piétons impliqués de 25 à 29 ans sont des hommes.**

Le pourcentage d'usagers 25-29 ans se déplaçant en moto (23%), victimes d'un accident corporel est le double en Meuse de celui constaté dans les départements de transitions (11%). 39 % sont des usagers vulnérables contre 22 % dans les départements de transition.

Conclusion :

Les jeunes hommes sont un enjeu absolu dans toutes les classes d'âge entre 14 et 29 ans. De même les usagers vulnérables. La classe d'âge 18-24 ans représente 20 % de tous les tués à elle-seule.

3.9.4 Les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 ans et 75 ans et plus)

Les 65-74 ans :

La part des 65-74 ans impliquées dans les accidents corporels augmente d'une période à l'autre. Les résultats (tués, seuls disponibles) de l'année 2018 confirment cette évolution (2 tués sur 18). On note la même évolution pour les départements de transition et la France.

Il y a autant d'accidents en agglomération qu'en dehors des agglomérations impliquant des seniors de 65-74 ans. En effet, ces derniers sont plus vulnérables et se déplacent plus à pied.

L'augmentation régulière de la part de cette classe d'âge dans les résultats en Meuse nécessite de classer cet enjeu en **enjeu absolu.**

La part des déplacements en voiture est supérieure de 10 points à celle des départements de transition. A contrario, l'enjeu piéton/vélo semble très faible (2%) au regard de celui constaté dans la famille de transition (19%).

Les 75 ans et + :

La part des 75 ans et plus impliqués dans les accidents corporels est passée de 10 à 13 %, résultats équivalents à ceux de la famille de transition mais sensiblement supérieures (+ 4 points) à ceux de la France. Jusque fin 2016, le pourcentage de 75 ans et plus tués (9,7 %) était nettement inférieur (-6 points) à ceux des départements de transition et de la France entière. Mais **les années 2017 et 2018 sont très mauvaises avec respectivement 2 tués sur 16 (12,5%) et surtout 6 tués sur 18 (33 %).**

Les seniors de 75 ans et plus sont nettement plus victimes d'accidents dans les agglomérations qu'en dehors de ces dernières (59 % contre 41%). Elles se déplacent en effet souvent à pied ou à vélo et sont donc très vulnérables au moindre choc.

Le pourcentage de femmes impliquées dans les accidents corporels augmente avec les tranches d'âge. Lorsque l'on analyse les accidents, ces femmes sont le plus souvent victimes de l'accident et non à l'origine de l'accident lui-même. On note que le pourcentage des hommes impliqués dans cette tranche d'âge reste cependant supérieur à son poids démographique. **Les hommes sont un enjeu absolu, quelle que soit la tranche d'âge.**

Trois modes déplacement sont utilisés par les personnes de 65 ans et plus : les VL pour les 2/3 et les piétons + le vélo pour 29 %.

Nota : Si l'on compare les deux périodes successives 2007-2011 et 2012-2016, les enjeux par classe d'âge concernent essentiellement les 15-29 et les 30-44 ans. Cependant, on peut souligner une baisse sensible chez les 15-29 et le transfert sur les classes suivantes des 30-44 ans et 45-64 ans. Si l'enjeu personnes de plus de 65 ans semble stable avec 18 % des tués sur chacune des deux périodes, il faut relativiser cette donnée qui porte sur de petits nombres. **Ainsi en 2017, 2 personnes de plus de 64 ans sont décédées sur les 16 tués (12,5%) et sur 2018, on constate 8 personnes âgées de plus de 64 ans (sur 18 tués au total).** La population est aussi vieillissante puisque l'on passe 17 % à 19 % de plus de 64 ans.

3.9.5 La vitesse

Le nombre total de personnes tuées chaque année est faible en Meuse sur ces 6 années, avec en moyenne un décès par mois. Sur 2015 et 2016 **quasiment la moitié des accidents ont, parmi les causes de ces accidents mortels une vitesse excessive ou inadaptée.**

On note que le facteur vitesse excessive ou inadaptée est plus important en Meuse (45,8%) que dans les départements de transition (30%). On peut souligner les très petits nombres concernant la Meuse (24 et 11) qui aboutissent à des statistiques non significatives.

Sur les 4 infractions principales (l'alcool, les stupéfiants, la vitesse et le non-respect du feu rouge) relevées lors des contrôles des forces de l'ordre, **98 % concerne un dépassement de la vitesse maximale autorisée.**

Au droit des radars fixes, **le pourcentage d'excès de vitesse supérieurs à 20 km/h** (vitesse corrigée) est de **8,50 %** pour les radars dont la VMA est 90 km/h, de **8,76 %** sur l'autoroute A4, de **2 %** sur la N4 et de **4,28 %** en agglomération.

Pour les radars mobiles, le pourcentage d'excès de vitesse supérieurs à 20 km/h est de **6 %** et de **5,62 %** pour les radars embarqués.

On constate donc que de nombreux usagers continuent de rouler très vite, bien au-delà des limitations de vitesse. **La vitesse est un enjeu de sécurité routière en Meuse.**

3.9.6 Les deux-roues motorisés

La part des accidents corporels de deux-roues motorisés a diminué sensiblement d'une période d'étude à l'autre, passant de 30 à 23 %. Elle se situe 8 points en dessous de la moyenne des départements de transition. Cependant, ce taux de **23 %**, à lui seul, en fait un **enjeu absolu.**

La part des 2RM de petite cylindrée (49%) dans les accidents corporels se déroulant en Meuse est nettement inférieure à celle des départements de transition (Famille F9) et de la France entière, tant en termes d'accidentalité qu'en en termes de mortalité (un seul décès en 5 ans). La part des 2RM de plus de 125 cm³ en Meuse est nettement supérieure à celle des départements de transition (Famille F9), en termes d'accidentalité et en termes de mortalité.

La part de l'accidentalité des 2RM de plus de 125 cm³ **hors agglomération** est plus de deux fois supérieure à celle des moins de 125 cm³ (**70 contre 32%**). Les pourcentages sont quasiment identiques que l'on se trouve dans les petites agglomérations ou **les agglomérations de plus de 5 000 habitants**. Ces dernières (3 villes) **concentrent donc la moitié des accidents corporels de 2RM qui se déroulent en agglomération**.

L'effet week-end (samedi, dimanches, veilles de fête et fêtes qui représentent 28 % des jours de l'année) est plus marqué pour les 2RM de plus de 125 cm³ (49%) que pour les plus petites cylindrées (38%).

Les **accidents contre VL** représentent un tiers (**35%**) des accidents des 2RM de plus de 125 cm³ contre plus de la moitié (**55%**) pour l'autre catégorie. Le nombre d'**accidents sans tiers** de 2RM de plus de 125 cm³ est le double de celui des 2RM de moins de 125 cm³. (**29 % contre 15%**).

Le nombre de tués est de 6 pour les 2RM de plus de 125 cm³, 1 pour la catégorie inférieure. La quasi-totalité des tués (**6 sur 7**) **avait moins de 50 ans**.

3.9.7 Le partage de la voirie (urbain / interurbain)

Les piétons :

L'augmentation de 13 à 19 % du nombre de victimes piétons d'une période d'étude à l'autre (+50%) fait de l'enjeu piéton un **enjeu quasi absolu** (à 1 % près) Dans les départements de transition, il est inférieur de 4 points à celui de la Meuse et égale celui de la France.

Pour les tués piétons (1 par an en moyenne en Meuse), la situation est quelque peu différente : les résultats de la Meuse sont moitié-moins important que ceux des départements de transition et deux fois moins importants que ceux de la France entière.

Une écrasante majorité (**93,5 %**) **des collisions avec piétons implique les véhicule léger** (73 sur 78 en comptant les véhicule utilitaires).

L'enjeu est fort logiquement concentré sur les sections de routes situées **en agglomération (93,60%)**. les deux tiers des accidents impliquant des piétons ont lieu en agglomération dans les 3 communes de la Meuse de plus de 5000 habitants. **Il faut donc concentrer les efforts et les actions de prévention et de contrôle sur les communes de Bar-le-Duc, Commercy et Verdun.**

40 % des accidents de piétons seniors concernent des personnes de 65 ans et plus.

Les classes d'âge victimes piétons les plus sur-représentées sont dans l'ordre celles des **65/74 ans**, des **18-24 ans** et les **75 ans et +**.

Les cyclistes :

D'une période à l'autre, la part des accidents de cyclistes avec un tiers, hors piéton et hors autoroute reste constante et faible avec 5,6 % des accidents.(23 en tout sur 2012-2016, soit un accident tous les 80 jours), un peu en deçà des départements de transition (6,90 %).

Même si les accidents de bicyclette ne sont pas identifiés comme un enjeu en Meuse, il faut maintenir les actions de prévention et d'apprentissage car le vélo est utilisé par la plupart des enfants, du fait de la ruralité de la Meuse.

La part des accidents de cyclistes contre véhicule léger est de 75 %, 17 % pour les deux-roues motorisés 17 %. On note un seul accident impliquant un poids lourd, un seul accident impliquant et un piéton.

Les déplacements à vélo s'effectuent le plus généralement en agglomération en Meuse, du fait de l'absence d'infrastructures adaptées ou dédiées. De ce fait, seuls 7 accidents sur 24 se déroulent hors agglomération, soit un peu moins d'un tiers. Ainsi, les accidents impliquant une bicyclette et un tiers, hors piétons, surviennent **très majoritairement en agglomération (69,5 %), dont les deux tiers (43%) dans les 3 communes de la Meuse de plus de 5000 habitants.**

Les accidents de bicyclettes se déroulent plus souvent hors intersection qu'en intersection. Les cyclistes **sont souvent renversés en section courante lors d'un dépassement trop rapproché.**

Un tiers des accidents corporels hors agglomération impliquant des cyclistes concerne les plus de 65 ans et 14 % dans les communes de moins de 5000 habitants et aucun dans les agglomérations de plus de 5000 habitants. En l'absence d'aménagements spécifiques dans les grandes agglomérations, il y a très peu de déplacements à vélo tandis que dans les villages, ce mode de déplacement est plus souvent utilisé intra-muros (enfants comme adultes ou personnes âgées).

La proportion d'accidents de bicyclettes en intersection (1/3) est la même en rase campagne que dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants. Par contre, en agglomération de plus de 5 000 habitants (Bar-le-Duc, Commercy et Verdun), il y a autant d'accidents de bicyclettes en intersection qu'en dehors.

Les aménagements cyclables en Meuse :

Un recensement non exhaustif a été effectué, prenant en compte les principaux aménagements réalisés à ce jour. Le Département de la Meuse gère **65 kilomètres de voies vertes**. Il existe par ailleurs **10 kilomètres de pistes cyclables** et **18 kilomètres de bandes cyclables** (ou assimilées) **ce qui est très faible au regard des 4992 kilomètres de voiries départementales et communales et des 157 kilomètres de chaussées nationales.**

Quelques aménagements sont programmés dans les villes de Bar-le-Duc et Verdun dans les années à venir.

Les voiries :

D'une période à l'autre, on constate une **nette baisse du nombre des accidents corporels** (978 à 444, soit 54,6%) **et une baisse du nombre d'accidents mortels** (88 à 58, soit -34%). cependant, lorsque l'on compare **les répartitions des accidents corporels et des accidents mortels par réseau**, les résultats **sont identiques pour les deux périodes à 1 % près.**

Le département de la Meuse enregistre le plus grand nombre d'accidents mortels sur le réseau départemental (47) , puis le réseau national (RN + A) à égalité avec le réseau communal (5, soit 9 fois moins). Du fait de l'importance des trafics, la densité d'accidents mortels suit un tout autre classement puisque vient en tête le réseau national (hors autoroute) avec une densité de 0,052 puis l'autoroute avec 0,017 puis le réseau départemental avec 0,013 (4 fois moins que sur les RN) et les voiries communales avec 0,002.

Sur la période 2012-2016, on trouve seulement 9 communes (sur 499) qui ont été le théâtre d'accidents mortels de la circulation **dans leur partie agglomérée** faisant 10 tués, pour un total de 62 tués sur 5 ans tout lieu confondus. **Les chiffres sont trop petits pour souligner une tendance ou une concentration.** Il n'y a aucun accident mortel dans les deux principales agglomérations du département sur cette période.

Les accidents corporels en agglomération se concentrent sur les principales villes de la Meuse. Seules quatre d'entre elles ont plus de 5 accidents corporels sur la période 2012-2016 (soit un accident minimum par an).

Les 10 communes (partie agglomérée) les plus accidentogènes en termes d'accidents corporels sur 2012-2016

Commune	*	Nombre d'accidents corporels	Part des accidents corporels du dépt. (%)	Nombre d'habitants	Part de la population du dépt. (%)
BAR-LE-DUC	*	49	11,64 %	15668	8,18 %
VERDUN	*	47	11,16 %	18393	9,60 %
COMMERCY		7	1,66 %	5914	3,09 %
BELLEVILLE-SUR-MEUSE	*	6	1,43 %	3163	1,65 %
SAINT-MIHIEL		5	1,19 %	4225	2,21 %
LIGNY-EN-BARROIS		3	0,71 %	4112	2,15 %
THIERVILLE-SUR-MEUSE	*	3	0,71 %	3023	1,58 %
COUSANCES-LES-FORGES		2	0,48 %	1705	0,89 %
LEROUVILLE		2	0,48 %	1471	0,77 %
NAIVES-ROSIERES		2	0,48 %	799	0,42 %

3.9.8 Les distracteurs

Difficile à identifier de par leur multiplicité : téléphone, SMS, internet, GPS, radio, cigarette, sandwiches, CD, enfants, discussions...

La part d'accidents impliquant un conducteur ou un piéton distrait parmi l'ensemble des accidents du département de la Meuse ou des départements de transition st égale à 12 % sur 2012-2016, 3 points au-dessus de la France.

D'un point de vue statistique, « les distracteurs » ne sont pas un enjeu dans le département de la Meuse tel que défini par la méthodologie. Ce facteur « distracteur » étant compliqué à établir et compte tenu de l'utilisation immodérée des automobilistes au volant, il ne paraît pas opportun d'écarter cette thématique des actions de prévention.

Aucun accident mortel n'est relevé sur 2012-2016. Par contre, on a pu démontrer qu'un **accident mortel survenu en 2018 avait pour origine directe la rédaction de SMS au volant par son conducteur**. On peut aussi noter que 51 accidents sur cette période ne représentent peut-être que 12 % des accidents mais que cela correspond à presque un accident par mois.

Un peu plus de la moitié des usagers distraits sont des **conducteurs de véhicule de tourisme**, un tiers sont des **usagers vulnérables** avec une proportion importante de piétons (1 sur 6) et de moto (1/10). Une fois encore, on travaille ici avec de très petits nombres (51 accidents répartis sur 8 modes de déplacement). Près de deux tiers de ces accidents ont lieu sur les routes en agglomération. Les hommes sont légèrement plus distraits (55%). Les usagers piétons les plus concernés sont les mineurs (très petits chiffres : 3). Pour les majeurs, ce sont quasiment tous des conducteurs (42 sur 45, soit 93%).

4. Orientations d'actions

4.1 Enjeu n°1 : la vitesse

Contexte : l'accident résulte dans la plupart des cas d'une vitesse de circulation non adaptée à la situation, le facteur vitesse étant responsable d'un accident sur trois.

Objectif : agir en sensibilisant les usagers de la route sur les dangers liés à la vitesse, en aménageant l'environnement routier et en ajustant les opérations de contrôle aux zones accidentogènes.

Poursuivre et renforcer les actions de sensibilisation :

- contribuer lors de toute manifestation ou action, à faire accepter l'idée que l'abaissement des limitations de vitesse est un moyen pour faire diminuer l'insécurité routière. C'est une mesure d'intérêt général ;
- sensibiliser les intervenants départementaux de sécurité routière (idsr) à cette problématique et leur apporter des éléments de langage ;
- promouvoir l'écoconduite.

Développer la communication :

- informer l'ensemble des élus de l'existence de référents gendarmerie et police qui peuvent être sollicités dans l'organisation d'opérations de contrôle de vitesse sur leur territoire ;
- accentuer la médiatisation sur les opérations « alternatives à la sanction », notamment pour les excès de vitesse inférieurs à 20 km/h ;
- médiatiser les aménagements exemplaires réalisés dans un village ;
- médiatiser la mise en service du premier itinéraire leurre ;
- médiatiser l'arrivée des premiers radars tourelles ;
- organiser des campagnes de communication pédagogiques pour le grand public pour expliquer l'intérêt du déploiement des nouveaux radars ;
- médiatiser et informer les maires sur la possibilité d'installer des radars pédagogiques ;
- organiser une campagne médiatique et pédagogique sur l'utilité des radars.

Contrôles – Sanctions :

- contribuer à mettre en place les itinéraires leurres ;
- contrôler davantage dans les zones à risques ;
- élaborer un plan de contrôle en relation avec les forces de l'ordre et les parquets.

Infrastructures :

- aménager l'environnement routier pour réduire la vitesse : aider les élus à faire le bon diagnostic quant à l'aménagement de leur territoire ;
- inciter au développement des modes de déplacement doux.

4.2 Enjeu n°2 : Alcool- stupéfiants

Contexte : dans le département de la Meuse, le nombre d'accidents mortels liés au paramètre alcool (41 %) est supérieur à la moyenne nationale (33%).

Objectif : sensibiliser l'ensemble des usagers de la route (jeunes, seniors, professionnels) des dangers de la consommation d'alcool et de stupéfiants au volant. Renforcer le volet répression et accompagnement des contrevenants par la mise en place des dispositifs Éthylotests Anti Démarrage.

Poursuivre et renforcer les actions de sensibilisation :

- renforcer les actions de prévention en s'appuyant sur le réseau des acteurs associatifs et institutionnels et insister sur l'aspect santé publique dans la lutte contre la consommation d'alcool et de stupéfiants ;

pour cela, mettre en place un comité de pilotage pour le risque alcool et stupéfiants visant à assurer une répartition efficace des actions de prévention afin de viser l'ensemble des usagers de la route, assurer la mise en place d'une stratégie cohérente pour les publics jeunes et seniors ;

- mettre en place le dispositif club entreprise piloté par le référent risque routier de la Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du travail et de l'Emploi (DIRECCTE) ;

- créer un label, spécifique Meuse, visant à attester et valoriser l'adhésion d'une entreprise à une démarche vertueuse de sécurité routière. Exemple : possibilité de mettre en place des dispositifs EAD, des journées de sensibilisation des salariés... Un groupe de travail pourrait être réuni afin de développer ce label ;

- mettre en place des actions de prévention au plus proche des citoyens en associant les élus afin de sensibiliser les parents et enfants, habituellement éloignés des actions de prévention.

Ces actions pourraient être mises en place en partenariat avec l'association des maires de Meuse et animées par les forces vives de la sécurité routière du département (forces de l'ordre, associations, préfecture...)

- renforcer le partenariat avec l'Éducation Nationale, afin de sensibiliser l'ensemble des établissements scolaires d'une manière homogène ;

- travailler en partenariat avec les établissements d'enseignement de la conduite, afin qu'ils insistent sur les problèmes de consommation d'alcool et de stupéfiants, au cours des différentes phases d'enseignement ;

- impliquer les gérants de discothèques et responsables de clubs sportifs, afin qu'ils mettent en place des actions visant à responsabiliser les jeunes : SAM, distribution d'alcootests... ;

- déposer des éthylotests dans des lieux stratégiques, comme les infirmeries des établissements scolaires.

Développer la communication :

- relayer, au niveau local, les campagnes de communication de la DSR ;
- inciter les conducteurs ou passagers à s'autocontrôler de manière systématique ;
- renforcer les campagnes de communication notamment pour les professionnels de la route grâce à des actions du dispositif club entreprises ;
- informer les élus à travers la lettre de l'association des maires de Meuse.

Contrôles – Sanctions :

- développer les contrôles aux abords des divers clubs : sportifs, etc. et lors d'événements festifs ;
- cibler les contrôles en fonction de certaines tranches horaires ;
- systématiser la mise en place de dispositifs EAD pour les conducteurs verbalisés suite à une infraction liée à la consommation d'alcool au volant.
- en lien avec les instances judiciaires, s'appuyer sur le dispositif EAD pour assurer l'accompagnement des conducteurs en infraction par un dispositif plus efficace qu'une rétention de permis, en limitant les conséquences sociales et économiques.

4.3 Enjeu n°3 : le risque routier professionnel

Contexte : au niveau national, les accidents de la route représentent plus de 50 % des accidents mortels au travail. La lutte contre le risque routier professionnel, inscrit dans le plan d'action gouvernemental défini dans le cadre du Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 9 janvier 2018, constitue l'une des priorités de la politique de sécurité routière.

Pour le département de la Meuse, 5 entreprises ont déjà signé l'appel national en faveur de la sécurité routière au travail : « 7 engagements pour une route plus sûre ».

Objectifs : sensibiliser les personnels des entreprises et des administrations aux risques routiers et augmenter le nombre d'entreprises meusiennes signataires de la charte. Venir en support au porteur de projet clubs sécurité routière en entreprises (SRE).

Poursuivre et renforcer les actions de sensibilisation :

- inciter les services de l'État à l'exemplarité ;
- sensibiliser / impliquer davantage les managers, encadrants :
 - proposer une charte de bonnes pratiques au sein de l'entreprise / administration (exemple - inciter les employeurs à aborder le risque routier professionnel individuellement avec les salariés / développer la sensibilisation au risque routier professionnel lors des entretiens professionnels...);
- promouvoir la formation des salariés et notamment un focus sur l'éco-mobilité ;
- inciter les entreprises à intégrer un plan d'action des risques routiers dans leur document unique d'évaluation des risques (DUER) ;
- afin de sensibiliser les TPE / PME du département : organiser un forum des entreprises avec la participation de l'État, des associations de sécurité routière, des partenaires œuvrant à la prévention de la sécurité routière... ;
- développer un système de parrainage au sein de l'entreprise : un salarié ancien pouvant parrainer un salarié nouvellement en poste ;
- développer un programme de sensibilisation du risque routier auprès des entreprises en partenariat avec le référent risques routiers de l'UT DIRECCTE ;
- favoriser les visioconférences pour limiter les déplacements ;
- informer les entreprises des diverses campagnes de vérification de l'état des véhicules, ayant lieu à toutes époques de l'année ;
- sensibiliser les artisans sur l'aménagement idéal de leur fourgon.

Développer la communication :

- promouvoir les journées de la sécurité routière au travail (1 semaine courant mai) et médiatiser les actions réalisées par les entreprises durant cette semaine, afin de les inciter à adhérer à la charte des 7 engagements « pour une route plus sûre » ;
- médiatiser une signature de cette charte des 7 engagements, en présence du préfet de la Meuse ;

- mettre en place des conventions de partenariat du risque routier avec les branches professionnelles départementales (feuille de route – description des outils à disposition des entreprises – faire connaître les acteurs clés de la sécurité routière...);
- organiser des campagnes de prévention sur les activités saisonnières (activités agricoles, forestières...) et les médiatiser ;
- développer des clubs locaux « entreprises et sécurité routière » (chambres consulaires – CARSAT – MAS – assureurs – services de la DIRECCTE...), surtout à destination des petites entreprises (très nombreuses dans le département de la Meuse : + de 90 % et souvent peu sensibilisées au risque routier professionnel) ;
- communiquer auprès des élus (communes, intercommunalités, communauté d'agglomérations) sur les risques routiers et sur les nouvelles possibilités d'aménagement des territoires (exemple - élaboration, par le service connaissance et développement des territoires de la DDT, d'une note de communication sur la sécurité routière) ;
- communiquer auprès des agents du service public sur l'utilisation de la plateforme « covoiturage », mise en place par la Direction Interministérielle du Numérique, du Système d'Information et de la Communication (DIDNSIC) ;
- favoriser le développement de la conduite encadrée.

Contrôles – sanctions :

- renforcer les contrôles sur le respect des règles en matière de chargement (PTAC / PTR / surcharge à l'essieu) et de la réglementation européenne notamment sur les temps de conduite ;
- intensifier les contrôles sur les véhicules utilitaires légers ;
- contrôler les chargements (extérieurs – intérieurs – répartition des charges...) des fourgons des artisans (Articles R312-19 et suivants du code de la route).

Infrastructures :

- réfléchir sur l'aménagement des voies d'accès aux entreprises et de leurs parkings ;
- organiser un plan de circulation au sein de l'entreprise (exemple - sens de circulation, sens de stationnement, etc.).

4.4 Enjeu n°4 : les deux roues-motorisés

Contexte : 756 motocyclistes et cyclomotoristes ont perdu la vie en 2018 au niveau national, chiffre en légère diminution (moins 4 %) par rapport à 2017. En revanche, l'accidentalité meusienne reste stable – soit 3 victimes en 2018.

Objectifs : réduire l'accidentalité des deux-roues motorisés (2RM) et renforcer les actions de prévention.

Poursuivre et renforcer les actions de sensibilisation :

- sensibiliser les collégiens et lycéens sur le thème « les dangers des deux-roues motorisés » ;
- organiser davantage de journées « reprise de guidon » à la période printanière et en cours d'année afin de proposer une remise à niveau des techniques de pilotage et une vérification de l'état du véhicule ;
- développer un partenariat avec les associations de motards organisant des rassemblements moto ;
- faciliter l'accès à des circuits moto afin de permettre aux propriétaires de 2RM de perfectionner leur pilotage et de pouvoir pratiquer la conduite sportive en milieu protégé (exemple - Chambley en Meurthe-et-Moselle). Des messages de sécurité routière seraient diffusés à l'occasion de ces journées.

L'organisation de ces journées nécessite de recruter des bénévoles et de trouver des financements (auprès du conseil départemental, des assurances, des concessionnaires, etc.).

Développer la communication :

- recruter un(e) chargé(e) de mission deux-roues motorisés ;
- communiquer sur le port de l'airbag moto et sur la nouvelle application MR2RM (via les réseaux sociaux, la lettre aux maires, etc.) ;
- prévoir des démonstrations sur l'utilité et le fonctionnement du gilet airbag ;
- contacter les revendeurs de motos et les motos écoles pour déposer de l'information dans leurs locaux ;
- informer les usagers venant d'obtenir la catégorie A2 sur la procédure à suivre pour l'obtention de la catégorie A, élaborer un flyer en lien avec les motos écoles ;
- informer les associations sur les possibilités du PDASR ;
- créer un réseau départemental regroupant tous les acteurs en lien avec les 2RM et leur sécurité afin d'échanger sur les dernières actualités.

Contrôles – sanctions :

- organiser des opérations « alternatives à la sanction » spécifiques 2RM pour une meilleure acceptation des règles ;

- intégrer certains conducteurs de 2 roues-motorisés en situation d'infraction à la journée « En Meuse – En moto – En sécurité » (avec l'accord des procureurs et selon la disponibilité des gendarmes encadrants).

Infrastructures :

- désigner un référent infrastructure qui serait un relais auprès des élus, des cabinets d'études et des gestionnaires de voirie pour les sensibiliser aux problématiques propres à la conduite des deux-roues motorisés dans le cadre des aménagements routiers..

4.5 Enjeu n°5 : les usagers vulnérables et le partage de la voirie

Contexte : 18 personnes sont décédées sur les routes meusiennes en 2018. Parmi elles, les usagers vulnérables sont particulièrement représentés : 55 % de l'ensemble des tués soit 10 tués.

Objectifs : renforcer la sécurité et la visibilité des piétons et cyclistes.

Poursuivre et renforcer les actions de sensibilisation :

- continuer à développer le programme « sur le chemin de l'école » auprès des élèves des écoles maternelles et primaires, portant à la fois sur le comportement, la visibilité, les traversées piétonnes, l'attitude dans les cars et bus et le port de la ceinture ;
- favoriser le travail fait par certaines associations et la gendarmerie pour développer la formation au permis piéton ;
- augmenter le nombre de lycées et de collèges sensibilisés aux thèmes de la sécurité routière, sans oublier les distracteurs ;
- maintenir et accompagner l'action « la Meuse à vélo » pilotée par l'USEP en l'intégrant au dispositif national lancé le 17 avril « savoir rouler à vélo » ;
- se rapprocher des clubs de cyclotourisme locaux pour animer des actions de sensibilisation « savoir rouler à vélo » ;
- sensibiliser les cyclistes à l'obligation de rouler avec des dispositifs d'éclairage et un gilet rétro réfléchissant la nuit ou par mauvaises conditions atmosphériques ;
- inciter fortement les cyclistes à porter un casque à vélo, enfants comme adultes ;
- profiter des manifestations particulières – type le triathlon de Verdun, Tour de France, les vieilles voitures à Madine, rassemblement de moto à Void-Vacon... – pour organiser un stand de sensibilisation ;
- sensibiliser les automobilistes sur la fragilité des usagers vulnérables ;
- intégrer systématiquement un volet handicap, conséquence des accidents routiers corporels dans les interventions de sensibilisation (avec ou sans témoins ou victime) : ne pas se focaliser sur le nombre de morts uniquement ;
- favoriser le développement de la pratique du cyclotourisme en lien avec les collectivités locales.

Développer la communication :

- informer régulièrement les collectivités locales et les cabinets d'études sur les possibilités et les nouveautés en matière de code de la route avec l'appui du CEREMA (voiriepour tous.cerema.fr) ;
- organiser des journées d'information des maires et gestionnaires de voirie, mais aussi bureaux d'études et entreprises avec le CEREMA, du type « une voirie pour tous », à l'instar de ce qui est organisé en Alsace depuis de nombreuses années. Exemple : mettre en place des contre-sens cyclistes dans les sens interdits ;

- développer l'image positive de la pratique du vélo ;
- sensibiliser tous les usagers de la montée en puissance du phénomène EDP (engin de déplacement personnel) ;
- promouvoir les opérations « cyclistes brillez » et « savoir rouler à vélo » ;
- organiser des campagnes de sensibilisation, dans la presse, sur les risques de l'utilisation des distracteurs sur la voirie (portables – écouteurs...) ;
- informer les collectivités, les associations que l'unité sécurité routière de la DDT tient à leur disposition de la documentation actualisée sur la sécurité routière (affiches – dépliants), qu'elles pourront diffuser, notamment dans les lieux très fréquentés : maisons de santé, écoles, mairies, gymnases ;
- diffuser de l'information sécurité routière sur site de la préfecture avec la mise en ligne de vidéos provenant de la DSR, etc.

Contrôles – Sanctions :

- opération de contrôles aux intersections ciblées, identifiées comme posant problème en matière de sécurité ou de comportement en centre-ville ;
- éviter le stationnement des véhicules à moteurs sur le trottoir obligeant les piétons à utiliser la chaussée ;
- proposer des stages d'immersion dans des centres de réadaptation fonctionnelle aux personnes responsables d'accidents graves ou mortels ;

Infrastructures :

- matérialiser les places de stationnement de manière pérenne et précise, afin de rendre les trottoirs aux piétons ;
- réduire la largeur des voiries afin d'abaisser les vitesses des conducteurs et des pilotes de 2 RM, ainsi la durée de traversée des piétons sera réduite ;
- mettre en application les directives du code de la route concernant la suppression des places de stationnement situées à moins de 5 mètres d'un passage pour piétons ;
- accompagner cette mesure par la création d'avancées de trottoirs dans le prolongement des places de stationnements afin que les piétons et les conducteurs se voient mieux réciproquement ; diminution des masques visuels et de la durée de traversée ;
- réaliser à chaque carrefour des abaissés des trottoirs pour faciliter la progression de tous les piétons et personnes à mobilité réduite (personnes avec des poussettes, tirant des caddies, âgées, de petite taille, en fauteuil roulant, etc.) ;
- organiser une meilleure cohabitation entre voiture et piétons en élaborant un plan de déplacement doux dans les agglomérations et villages ;
- accompagner les collectivités en ingénierie publique (CD 55 via la loi Notré, conseil aux collectivités, et DDT via le respect de toutes les lois, guides en vigueur, notamment le long des routes à grande circulation), pour un aménagement efficace et conforme ;

- développer les réseaux de pistes et bandes cyclables, de voie verte et organiser le maillage du territoire.
- respecter les limites du domaine public : les plantations (haies, arbres, cultures) grignotent petit à petit le domaine public entraînant une détérioration de la visibilité en rives, en carrefours, en courbe mais aussi la disparition progressive des zones de récupération ou d'évitement, des fossés au détriment de la sécurité : campagne de sensibilisation des gestionnaires routiers, de la chambre d'agriculture ;
- réduire le nombre d'obstacles le long des routes : panneaux publicitaires, plantations (arbres de haute tige mais respect de la biodiversité) au bord de la chaussée ;
- travailler sur l'harmonisation des limitations de vitesse existantes sur l'ensemble du territoire dans le respect des règles du code de la route - art R.110-4 ;
- réfléchir à une meilleure lisibilité et crédibilité de la signalisation aussi bien en agglomération que hors agglomération ;
- protéger les abords des lieux fréquentés par les usagers vulnérables de manière homogène.

4.6 Enjeu n°6 : les seniors

Contexte : Dans le domaine de la sécurité routière, les seniors sont divisés en 2 tranches d'âge : 65-74 ans et 75 ans et plus.

En 2015, ils représentaient environ 25 % (soit 47 500 personnes) de la population du département qui comptait approximativement 190 000 habitants. Cette proportion ne fait qu'augmenter.

En 2018, parmi les 18 victimes tuées en Meuse, 8 appartenaient à la catégorie des seniors, dont 7 à la tranche d'âge de 75 ans et plus.

Objectifs : protéger un plus grand nombre de seniors en élargissant le réseau d'acteurs, le mobiliser autour de la sensibilisation des seniors et améliorer la communication.

Poursuivre et renforcer les actions de sensibilisation :

- renforcer la formation du réseau d'acteurs en organisant une journée de discussion autour de ce thème pour déterminer la problématique de chacune des deux classes d'âge et adapter le module de sensibilisation ;
- rencontrer le responsable du réseau ILCG (Instance Locale de Coordination Gérontologique) afin de l'informer de la problématique de l'accidentalité meusienne et faire redescendre cette information auprès des 26 instances locales pour pouvoir organiser des actions au sein de chacune. Travailler pour mettre en place un référent sécurité routière au sein de cette instance ;
- rencontrer les présidents des différentes associations (clubs des aînés ruraux meusiens, clubs du 3^e âge, clubs de marche, association des familles rurales, CLAS, etc.) afin d'organiser des actions de sensibilisation liées à leur problématique ;
- profiter des jours de marché (Bar-le-Duc ou Verdun, ou autre) pour y organiser des opérations de sensibilisation des personnes âgées en plein air (distribution de flyers, discussions, etc.) ;
- lors de toute action de sensibilisation auprès d'un autre public, compléter le programme de l'action par un paragraphe « vulnérabilité des seniors » pour alerter les participants sur leur problématique (mobilité plus lente, appréciation des distances et des vitesses altérée, etc.) ;
- faire découvrir aux seniors les possibilités apportées par les nouvelles technologies : véhicules électriques, boîtes automatiques, caméras de recul... autant d'aide à la conduite permettant de se concentrer sur la conduite proprement dite ;
- proposer des séances de remise à niveau code de la route dans tout le département.

Développer la communication :

- se rapprocher du conseil de l'ordre des médecins généralistes pour l'informer de l'évolution de l'accidentalité des seniors en Meuse et sensibiliser les médecins généralistes sur la vulnérabilité des seniors aussi bien à bord de leur véhicule qu'en tant que piéton ou cycliste. Diffusion dans les salles d'attente de la documentation appropriée voir de message sur les télévisions présentes dans certains cabinets médicaux ;
- médiatiser toutes les opérations de sensibilisation dans la presse locale ;
- déposer de la documentation dans divers lieux fréquentés par les seniors : maisons de santé, cabinets d'analyses médicales, foyers logements.

Contrôles – sanctions :

- mettre en place des actions « alternatives à la sanction » en relation avec les procureurs, les forces de l'ordre, la préfecture et l'ODSR ;
- continuer la saisine des commissions médicales via la préfecture après le signalement de la part des familles ou des médecins.

Infrastructures :

- développer une mobilité autrement : possibilité de se déplacer à vélo en sécurité (bandes, pistes cyclables, voies vertes), covoiturage des aînés, transports en commun à la demande, etc.
- encourager les associations qui luttent contre les conséquences de la consommation excessive d'alcool lors des festivals ou autres manifestations (exemple – rassemblements moto, salon de la bière, etc.) ;
- opération Échappée en Meuse : en plus du travail de sensibilisation de l'ensemble des visiteurs autour du thème « sécurité et vélo », une collaboration sera mise en place avec le centre social pour sensibiliser ces jeunes à la sécurité routière, notamment lors de la pratique du vélo (partage de la voirie).

Développer la communication :

- adapter les moyens de communication aux différentes tranches d'âge ;
- améliorer la communication en déposant de la documentation adaptée dans différents lieux de vie des établissements scolaires (bibliothèques, foyers, etc.) ;
- utiliser des réseaux sociaux ;
- créer un partenariat avec des radios locales.

4.7 Enjeu n°7 : les jeunes

Contexte : Les jeunes, divisés en plusieurs tranches d'âge (14-17 ans, 18-24 ans et 25 – 29 ans) demeurent une cible majeure en matière de sécurité routière. Leur vulnérabilité est liée à l'inexpérience de la conduite et à leur prise de risques en tous genres.

Objectifs : Protéger en éduquant et en sensibilisant les jeunes en et hors milieu scolaire.

Poursuivre et renforcer les actions de sensibilisation :

Actions favorisant l'accès à l'apprentissage de la conduite :

- faciliter l'accès au permis de conduire grâce à des aides financières provenant de divers partenaires tels que les compagnies d'assurances, le conseil départemental, etc. ;
- optimiser la formation en prenant en compte lors de la phase pratique l'ensemble des conditions de circulation auxquelles seront confrontés les jeunes conducteurs (conduite de nuit, conduite sur voies rapides, etc.)
- promouvoir le cursus de la conduite accompagnée ou de la conduite supervisée via des actions de sensibilisation réalisées auprès des classes de 3^e ; Chercher à sensibiliser les parents en prenant contact avec les associations de parents d'élèves ou en organisant une action de sécurité routière lors des réunions parents professeurs.
- rencontrer les représentants des assureurs de Meuse pour les encourager à favoriser ce cursus, notamment en élargissant le vivier des accompagnateurs ;

Actions en milieu scolaire :

- développer le partenariat avec l'éducation nationale en organisant des actions de sensibilisation dans un maximum d'établissements scolaires du second degré ;
- sensibiliser et responsabiliser les parents et adultes encadrants sur l'importance du port de la ceinture même à l'arrière du véhicule via des campagnes de communication notamment au sein de l'ESPE (École Supérieure de Professorat et de l'Éducation) ;
- faire émerger la fonction de référent sécurité routière au sein des établissements où elle n'existe pas encore, notamment dans les lycées ;
- encourager les associations intervenant dans le cadre d'action de sensibilisation aux dangers de la conduite d'un 2 roues ;
- établir un partenariat avec les membres du réseau Canopé (réseau de création et d'accompagnement pédagogiques de l'éducation nationale) ;

Actions hors milieu scolaire :

- recruter de jeunes IDSR parmi les stagiaires des écoles de pompiers en vue notamment de développer la sensibilisation aux « gestes premiers secours » ;

- conforter et développer les actions SAM en collaboration avec des discothèques. Dialoguer avec leur représentant pour sensibiliser entre autre les étudiants ;
- informer les différents publics (associations, élus, clubs de sport, etc.) sur le dispositif « Label Vie » ;
- renforcer les actions auprès des publics déscolarisés (exemple - jeunes des missions locales ou des associations d'insertion) ;
- multiplier les partenariats avec différents clubs de sport (exemple - Bar Football Club) ;
- encourager les associations qui luttent contre la consommation excessive d'alcool lors des festivals ou autres manifestations (exemple - rassemblements moto, salon de la bière, etc.) ;
- décliner la convention de partenariat conclue entre la Délégation à la Sécurité Routière et la Fédération Française de Cyclisme au niveau départemental pour promouvoir l'opération « la route se partage ».

Développer la communication :

- sensibiliser les élus sur l'importance de leur rôle auprès des jeunes pour prévenir les comportements à risques (à travers la lettre des maires notamment) ;
- adapter les messages et les moyens de communication aux trois tranches d'âge : déposer de la documentation appropriée dans les lieux fréquentés par le jeune public ;
- communiquer sur les bonnes pratiques de l'utilisation des EDP (engin de déplacement personnel) et valoriser le port d'équipements de protection ;
- créer un partenariat avec les médias locaux.

Contrôles – sanctions :

- mettre en place des actions « alternatives à la sanction » auprès des jeunes conducteurs avec des stages de sensibilisation obligatoires après certaines infractions à définir en accord avec l'autorité judiciaire ;
- élaborer un module pédagogique spécifiquement adapté à cette catégorie d'usagers ;
- renforcer les contrôles alcoolémie et stupéfiants aux abords des lieux fréquentés par les jeunes ;
- lutter contre le débridage des cyclomoteurs.

Infrastructures :

- protéger en aménageant les abords des lieux fréquentés par les jeunes tels que les établissements scolaires, les aires de sports, etc.

4.8 Enjeu n°8 : Les distracteurs

Contexte : l'usage du téléphone portable en conduisant multiplie par 3 le risque d'accident et écrire un message en conduisant multiplie par 23.

Objectifs : rappeler la réglementation et sensibiliser les usagers de la route sur les risques encourus par l'utilisation des distracteurs.

Poursuivre et renforcer les actions de sensibilisation :

- sensibiliser les conducteurs et les chefs d'entreprises qu'en cas d'accident, l'utilisation d'un distracteur est une preuve de responsabilité ;
- lors des actions de sensibilisation sécurité routière auprès de différents publics, évoquer le thème distracteur.
- agir sur l'ensemble des usagers de la route, y compris les piétons et cyclistes en mettant l'accent sur les dangers que peut comporter l'utilisation d'un téléphone même sur les passages piétons.

Développer la communication :

- communiquer sur la réglementation et déposer des flyers dans des lieux fréquentés par le grand public (cinéma, accueils d'administrations, etc.) ;
- diffuser des messages dans la presse locale, notamment sur l'application « Mode Conduite » ;
- communiquer de manière pédagogique sur les capacités des nouveaux radars – à savoir possibilité de détecter l'utilisation d'un téléphone tenu en main lors de la conduite.

Contrôles – sanctions :

- contrôles routiers renforcés notamment au niveau des conducteurs de poids lourd ;
- développer la vidéo verbalisation (notamment en milieu urbain).

4.9 Enjeu n°9 : Pour tous les enjeux

Faire évoluer les comportements des usagers : au cours de chaque action, sensibiliser les IDSR sur l'importance du message suivant :

la sécurité routière est avant tout protectrice des usagers

Organisation

- recruter de nouveaux Intervenants Départementaux de Sécurité routière (IDSR) ;
- valoriser le rôle de l'ensemble des IDSR : les équiper (vestes ou casquettes floquées SR, etc.) afin qu'ils soient identifiés « idsr »;
- réactualiser – voire refondre – certains supports d'actions de sécurité routière ;
- renforcer les réseaux de contacts (Éducation Nationale, SDIS, Forces de l'Ordre, conseil départemental, DIRECCTE, etc.) et sensibiliser le personnel de ces administrations ;
- établir une liste du matériel disponible par le PDASR et les associations pour le mettre à disposition pour tout bénévole intéressé pour organiser une action de sécurité routière ;
- créer un site ou une plateforme pour mettre en commun certains documents utiles à tous (forces de l'ordre, gestionnaires de voirie et odsr) pour améliorer la lutte contre l'insécurité routière ;

Communication

- améliorer la communication en investissant dans du matériel nouveau :
- un ou plusieurs oriflammes pour d'une part être identifié « sécurité routière » lors d'actions grand public et d'autre part pour diffuser de l'information thématique ;
- une valise alcool ;
- une trottinette (EDP) pour sensibiliser certains publics sur l'importance d'un équipement, etc. ;
- des jeux de sécurité routière ;
- des équipements fluorescents (bracelets, catadioptres mobiles, bâtonnets de rayons de vélos ; autocollants réfléchissants, etc.) pour rendre visibles les usagers vulnérables la nuit ;
- un airbag moto pour faire des démonstrations et inciter les motards à s'équiper ;
- sensibiliser les maires sur l'importance d'une meilleure cohérence de la signalisation, sur les possibilités d'aménagements d'infrastructures pour une meilleure lisibilité et une meilleure compréhension de la part des automobilistes. La sécurité routière ne fait pas que sanctionner ;
- renforcer le dialogue avec les services gestionnaires de voirie ;
- élaborer et diffuser une lettre sécurité routière trimestrielle en partenariat avec l'éducation routière, les forces de l'ordre et les gestionnaires de voirie.

Formation

- développer les formations et la sensibilisation aux gestes de premiers secours avec le SDIS ou la protection civile – voir également avec les autos-écoles (inclure ce module dans leur RV pédagogique) ;

Insérer le plus souvent possible ce module dans les programmes des actions à destination de tout public ;

- former les nouveaux IDSR

- sensibiliser l'équipe d'IDSR en activité ; Mettre en place des ateliers de réflexion concernant les enjeux obligatoires et facultatifs pour réactualiser les supports d'interventions compte tenu de l'évolution de l'accidentalité et renforcer l'esprit d'équipe ; profiter des formations organisées par la DREAL.

5. Signataires

Par notre signature, nous réaffirmons notre engagement pour la sécurité routière en Meuse, et nous nous engageons à poursuivre nos efforts sur les enjeux et orientations définis collectivement.

Nous encourageons l'ensemble des acteurs locaux à continuer à se mobiliser en faveur de la sécurité routière.

Le préfet de la Meuse



Alexandre ROCHATTE

Le président du conseil départemental de la Meuse



Claude LEONARD

Le président de l'association des maires de Meuse



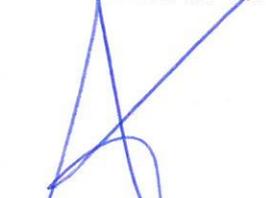
Gérard FILLON

Le procureur près le tribunal de grande instance de Bar-le-Duc



Olivier GLADY

Le procureur près le tribunal de grande instance de Verdun



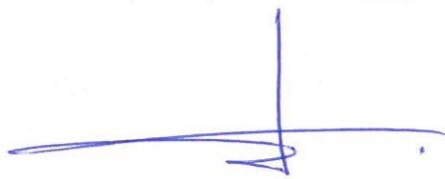
Guillaume DUPONT

Le directeur académique des services de l'éducation nationale de la Meuse



Thierry DICKELE

Le directeur départemental de la sécurité publique de la Meuse



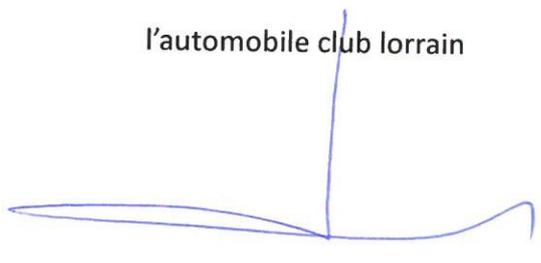
Fabrice GROSSIR

Le commandant du groupement de gendarmerie de la Meuse



André GASTEBOIS

Le directeur de l'automobile club lorrain



Philippe THOMARDEL

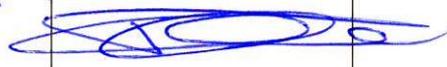
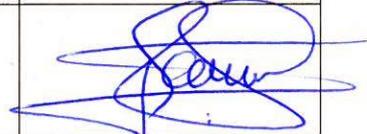
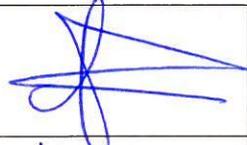
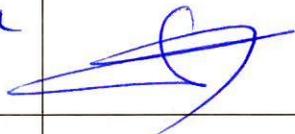
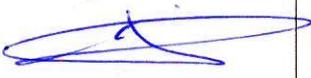
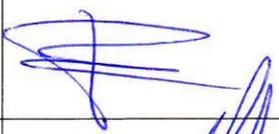
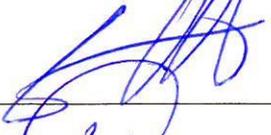
Le directeur de la prévention routière 55



Daniel FREIDINGER

Bar-le-Duc, le 27 juin 2019

6. Acteurs de la politique de sécurité routière en Meuse

Structure	Identité du représentant	Signature
A.N.P.A.A. 55	Paul CERASOVA	
CNIA-ANPA	JEANNE Y	
Mouvement de Verdon	SICHERSINIÈRE Jean	
Président du Moto-Club Les Scapada	M. BOURDIN Gilbert	
AFTC Guaine	M-Anne CATTELL-SELLIER	
ANATEEP	M. BASTIEN	
USEP Meuse	SIVERVAUD Françoise	
Prévention Meuse	Patrick STELL	
UFOLEP Meuse	CHAROLLEFFEL Christiane	
VIE LIBRE	PORTE Jerry	
ADMAPSS	M. VIGNETTA	
S-P-Verdon	LHOR Abdellif	

7. Glossaire

2RM	2 roues Motorisés
AFPA	Agence pour la Formation Professionnelle des Adultes
ASR	Attestation de Sécurité Routière
ASSR	Attestation Scolaire de Sécurité Routière
APAM	Auteur Présumé d'Accident Mortel
APER	Attestation de Première Education à la Route
ATBH	Accidents, tués et Blessés Hospitalisés
BAAC	Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels
BH	Blessés Hospitalisés
BNH	Blessés Non Hospitalisés
CA	Conduite Accompagnée
CAPEB	Confédération de l'Artisanat et des Petites Entreprises du Bâtiment
CARSAT	Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail
CANOPE	Réseau de création et d'accompagnement pédagogiques (EN)
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CD	Conseil Départemental
CEREMA	Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CISR	Comité Interministériel de la Sécurité Routière
CLAS	Commission Locale d'Actions Sociales
CNSR	Conseil National de Sécurité Routière
COFIL	Comité de Pilotage
DDT	Direction Départementale des Territoires
DDCSPP	Direction Départementale de la Cohésion Sociale et Protection des Populations
DDSP	Direction Départementale de la Sécurité Publique (Police Nationale)
DETR	Dotation d'Equipeement des Territoires Ruraux
DIRECCTE	Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi
DIDNSIC	Direction Interministérielle Départementale du Numérique et du Système d'Information et de la Communication

DGO	Document Général d'Orientation
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DSR	Délégation à la Sécurité Routière
EAD	Ethylotest Anti Démarrage
EDP	Engin de Déplacement Personnel
EDSR	Escadron Départemental de Sécurité Routière (Gendarmerie Nationale)
EN	Education Nationale
FFMC	Fédération des Motards en Colère
FO	Forces de l'Ordre
IDSR	Intervenant Départemental de Sécurité Routière (bénévoles)
ILGC	Instance Locale de Coordination Gérontologique
MFR	Maison Familiale Rurale
MILDECA	Mission Interministérielle de Lutte contre les Drogues et les Conduites Addictives
MR2RM	Ma Route en 2 Roues Motorisés (application)
ODSR	Observatoire Départemental de la Sécurité Routière
PDASR	Plan Départemental d'Actions de Sécurité routière
PL	Poids Lourds
PPRR	Plan de Prévention des Risques Routiers
SAM	personnage de la sécurité routière qui ne boit pas
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SR	Sécurité Routière
SRE (clubs)	Sécurité Routière Entreprise
VL	Véhicules Légers
VU	Véhicules Utilitaires

0,2 g D'ALCOOL
PAR LITRE DE SANG C'EST :

ZÉRO
VERRE D'ALCOOL

RIEN, RIEN, NADA, NICHTS,
FOYE, KEUD, PEANUTS,
QUE DALLE, QUE TCHI,
WALOU...



+ VOUS + VOUS
ÊTES ÊTES
ÉQUIPÉ PROTÉGÉ

SUR LA ROUTE, LE CANNABIS EST UNE DROGUE MORTELLE //

**SOUFFLEZ
VOUS
SAUREZ**



LES PIÉTONS LES PLUS EXPOSÉS
NE SONT PAS CELLE QUI!

**SOUFFLEZ
VOUS
SAUREZ**



RÉFLÉCHISSEZ



**REGARDE
LA ROUTE
PAS TON SMARTPHONE**



LES PIÉTONS LES PLUS EXPOSÉS
NE SONT PAS CELLE QUI ONT UN CHIEN!

3 PIÉTON SUR 2 À PLUS DE 65 ANS

**L'AIR C'EST LA VIE
À MOTO AUSSI**

À moto, faites
comme les pros,
portez un airbag

SÉCURITÉ ROUTIÈRE