



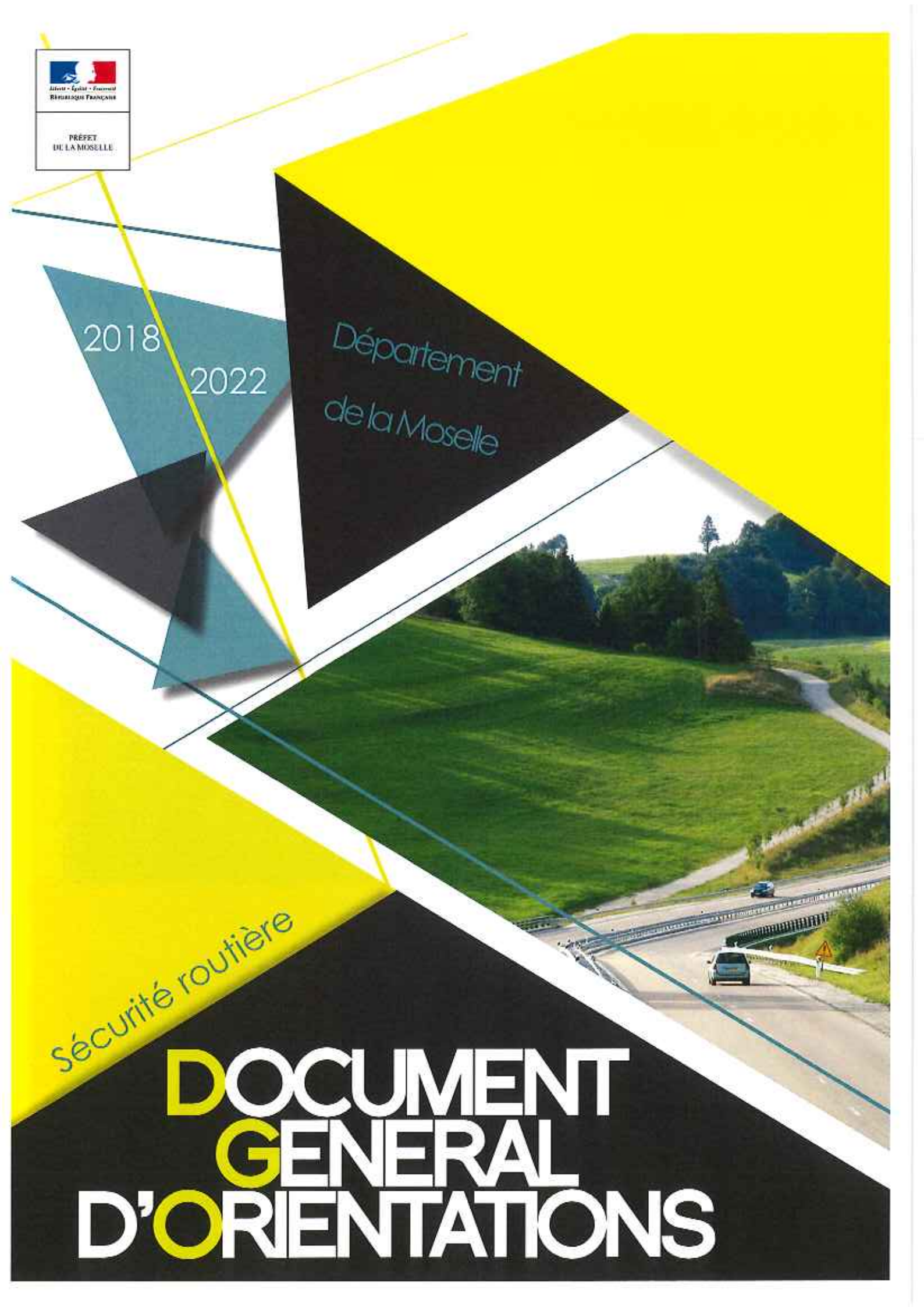
2018

2022

Département
de la Moselle

Sécurité routière

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS



Préambule

Chaque année, la violence routière brise plusieurs milliers de vies. Depuis près de 50ans, les efforts de tous permettent d'enregistrer une forte diminution du nombre accidents. Pour cela, il est nécessaire de poursuivre les actions déjà entreprises.

Le **Document Général d'Orientations de sécurité routière (DGO)** élaboré dans le cadre d'une démarche partenariale permet de définir les axes prioritaires de la politique locale à mettre en œuvre pendant cinq ans pour faire reculer l'insécurité.

Il est fondé sur l'étude statistique comparative de l'accidentologie de période récente, à partir de laquelle sont identifiés les enjeux émergents du département, en particulier la mise en place de cibles sur lesquelles il faudra agir sur le terrain pour diminuer le nombre des accidents.

Le DGO permet la mobilisation de l'ensemble des acteurs locaux autour d'actions et d'un projet départemental pour contribuer à l'objectif de diminution de l'accidentologie.

Ses orientations se déclinent annuellement dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) pour le volet prévention et du Plan Départemental de Contrôles Routiers (PDCR) pour le volet contrôles à titre répressif et préventif.

Le DGO a pris fin pour la période 2012-2017. Le nouveau DGO pour la période 2018-2022 contribue utilement à la lutte contre l'insécurité routière. Il s'inscrit dans le cadre réaffirmé par le gouvernement de passer sous la barre des 2000 tués par an en 2020, au niveau national.

Après plusieurs décennies de baisse, la mortalité routière est orientée à la hausse depuis 3 ans. Dans ce contexte, et afin de parvenir à une inflexion de l'accidentalité, un comité interministériel de la sécurité routière (CISR) s'est tenu le 9 janvier 2018. Trois axes majeurs pour la politique de sécurité routière sur les 5 années à venir ont été retenus :

- l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière,
- la protection de l'ensemble des usagers de la route,
- l'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

Ces trois axes majeurs renvoient à 18 mesures fortes dont la baisse de la vitesse maximale sur les routes à double sens sans séparateur central, une plus grande sévérité pour les conduites addictives et l'usage des téléphones mobiles en conduisant, et une protection accrue des piétons.

Ce plan ambitieux doit trouver une pleine application territoriale. Le Préfet de la Moselle, Didier Martin, a pour mission de conduire, sous son autorité, le nouveau DGO, projet départemental fruit d'une analyse partagée de l'insécurité, des enjeux et des orientations locales autour desquelles il est nécessaire de se mobiliser.



Démarche d'élaboration

Le DGO 2018-2022 a pour finalité de combattre les comportements à risques, facteurs d'accidents, autour de quatre priorités définies par le gouvernement dans la circulaire « DGO » du 11 avril 2017 :

- intensifier la lutte contre les comportements dangereux,
- protéger les usagers les plus vulnérables,
- favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière,
- donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi.

L'élaboration du DGO est marquée par la nécessaire définition et caractérisation des enjeux de sécurité routière du département de la Moselle afin de déterminer des orientations d'actions adaptées.

Pour l'élaboration du DGO 2018-2022, le Préfet de la Moselle a mis en place un comité de pilotage associant les services de l'État compétents, représentants des collectivités territoriales, organisations professionnelles, associations et Intervenants Départementaux de Sécurité Routière.

Le comité de pilotage s'est réuni une première fois en juin dernier afin de valider le bilan de l'accidentologie en Moselle pour les périodes 2007-2011 et 2012-2016. À partir des éléments statistiques consolidées sur le département de la Moselle issus du logiciel d'accidentologie « concerto », application nationale, le comité de pilotage a décidé de retenir comme prioritaires les enjeux suivants :

- les automobilistes de la tranche d'âge 18-34 ans,
- les motards et les cyclomotoristes,
- les piétons.

Avec pour principaux facteurs les comportements liés à l'alcool, aux stupéfiants, à la vitesse et aux distracteurs.

Un groupe de travail a été constitué pour travailler collégialement sur les orientations d'actions à retenir.



RENFORCER L'EFFICACITÉ DE LA PRÉVENTION ET DE LA LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EST UNE DES PRIORITÉS DU GOUVERNEMENT

La route est la première cause de mort violente dans notre pays (plus de 3000 morts/an). C'est aussi 72000 blessés chaque année (soit l'équivalent du stade Vélodrome ou de la Rochelle).

- «Nous ne pouvons pas nous résigner à cette situation». «L'insécurité routière n'est pas une fatalité». «Il est de notre devoir de prendre ces mesures».

- Toutes les études le montrent : les mesures efficaces sont les mesures de rupture, qui modifient en profondeur les comportements. Les exemples de mesures d'abord décriées mais qui ont été efficaces sont nombreux : port obligatoire de la ceinture de sécurité (1973), abaissement de la vitesse de circulation en agglomération à 50 km/h (1990), permis à points (1992).

- Un plan d'actions a été bâti exclusivement sur des bases scientifiques irrefutables (statistiques, données de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière), en ne retenant que les mesures qui auront un impact significatif.

- Le Gouvernement a décidé «non pas des mesures populaires, mais des mesures efficaces».

Par ailleurs, afin de parvenir à une inflexion sensible de l'accidentalité, le Comité interministériel de la sécurité routière réuni le 9 janvier 2018, a décidé de l'adoption de 18 mesures parmi lesquelles les plus importantes sont :

- 1) passage de la vitesse maximale de 90 à 80 km/h sur les routes du réseau secondaire, à double sens sans séparateur central à partir du 1er juillet 2018 (mesure 5)
- 2) lutte contre l'alcool et la consommation de produits stupéfiants au volant (mesure 11 et 12)
- 3) lutte contre l'usage des téléphones portables (mesure 13)
- 4) renforcement de la protection des piétons, dont la mortalité est en hausse constante (mesure 9)
- 5) lancement d'une réflexion sur la valorisation des comportements exemplaires (mesure 2)
- 6) protéger et responsabiliser les conducteurs de deux-roues motorisés (mesure 15)

Plus de 3000 morts
par an sur les
routes de France

72 000 blessés
chaque année

18 nouvelles mesures
adoptées par le Comité
interministériel de la
sécurité routière

PARTIE 1 :

BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE EN MOSELLE POUR LES PÉRIODES 2007-2011 ET 2012-2016

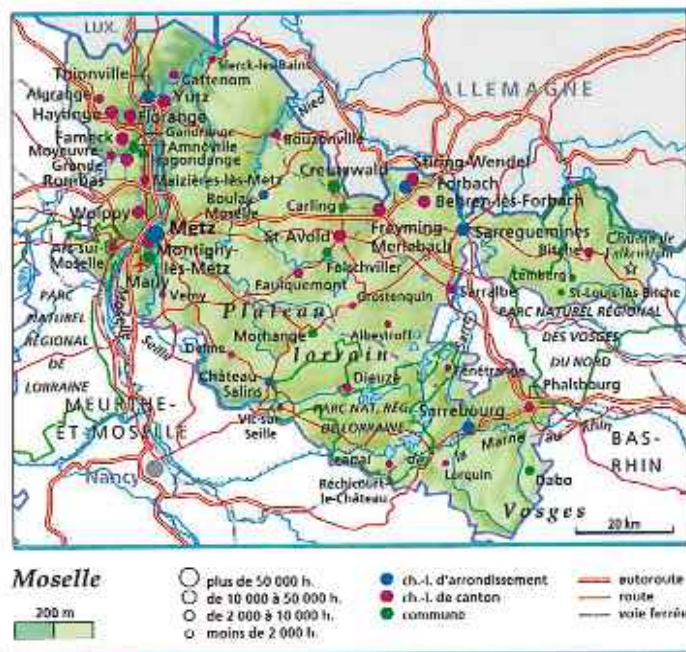


©Anthony BOUGES / SDIS 57

Ce bilan est établi sur la base des éléments ci-après :

- A. Caractéristiques géographiques et structurelles de la Moselle.
- B. Diagnostic de l'accidentalité en Moselle et par zones de compétence pour les périodes 2007-2011 et 2012-2016.
- C. Analyse des enjeux de sécurité routière en Moselle pour les périodes 2007-2011 et 2012-2016.
- D. Comparatif des deux derniers DGO 2007-2011 et 2012-2016 et actions de sensibilisation.

A. Caractéristiques géographiques et structurelles de la Moselle



Population et parc automobile

- Superficie : 6 216 km².
- Population : 1 043 923 habitants.
- Densité : 168 habitants/km².
- Parc de voitures particulières : 575 048 (soit 1 voiture ± 2 habitants).

Réseau routier

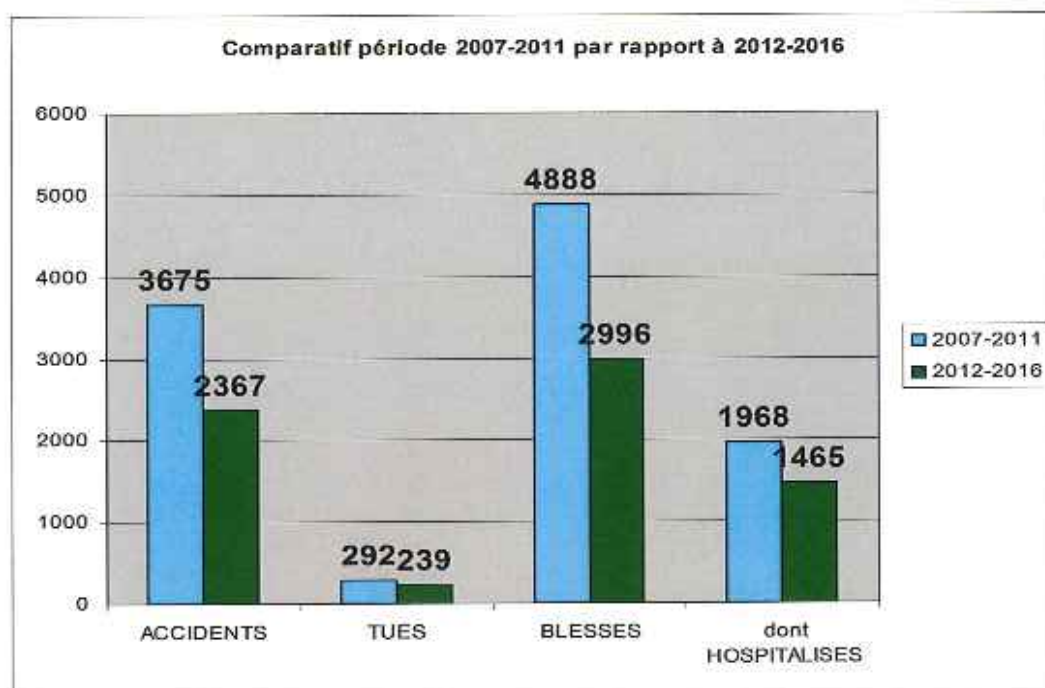
- Autoroutes : 220 km.
- Routes nationales : 90 km.
- Routes départementales : 4 300 km.
- Routes communales : 6 366 km.

Le réseau routier dans le département Mosellan joue un rôle essentiel dans l'activité économique nationale puisqu'il supporte de nombreux échanges au niveau interrégional, national et européen. Les échanges avec le Luxembourg sont très importants, car la circulation est liée aux trajets domicile – travail des frontaliers.

B. Diagnostic de l'accidentalité en Moselle et par zones de compétence pour les périodes 2007-2011 et 2012-2016

Au cours de la période 2007-2011 qui avait servi de période d'étude de l'accidentalité en préparation du DGO 2013-2017, il a été comptabilisé en Moselle 3 675 accidents corporels qui avaient fait 292 tués et 4 888 blessés dont 1 968 blessés hospitalisés.

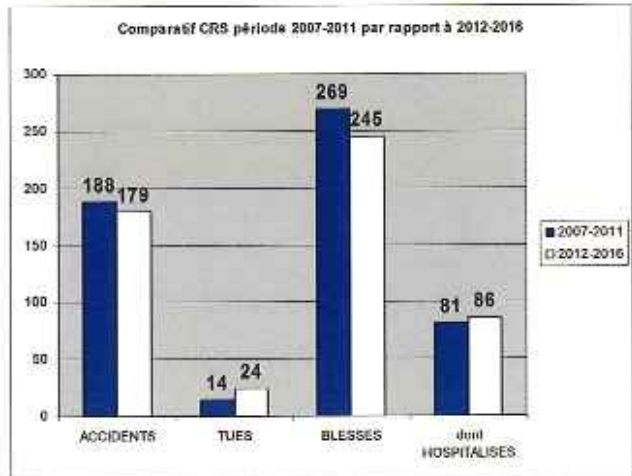
L'accidentalité en Moselle de 2012 à 2016 comptabilise 2 367 accidents corporels qui ont fait 239 tués et 2 996 blessés dont 1 465 blessés hospitalisés. La comparaison par rapport à la période de référence antérieure révèle une baisse importante des différents indicateurs, avec -36% des accidents, -39% des blessés et -26% des blessés hospitalisés. La baisse de la mortalité routière est plus faible avec -18% de tués.



Les indicateurs de l'accidentalité repartis par zones de compétence sont majoritairement à la baisse avec une diminution du nombre d'accidents plus marquée en zone DDSP (principalement les grandes agglomérations) (-44%) qu'en zone Gendarmerie (-26%) et également pour le nombre de blessés (-47% contre -30%). A contrario, le nombre de tués a diminué plus fortement en zone Gendarmerie (-24%) qu'en zone DDSP (-17%). Cette baisse générale de la mortalité routière est à nuancer avec la forte augmentation des tués en zone CRS (A30, A31 et RN431) : +71 %.

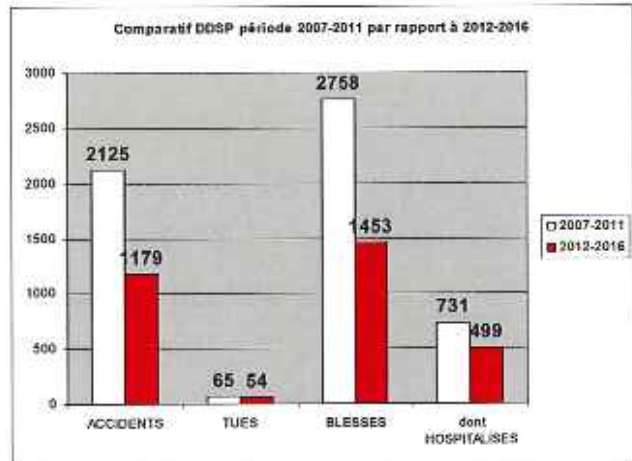
Secteur CRS (A30, A31 et RN431)

En zone de compétence CRS, l'évolution de l'accidentalité est en légère baisse pour le nombre d'accidents (-5%) et de blessés (-9%) mais en forte hausse (+71 %) pour les tués et un peu moins pour les blessés hospitalisés (+6 %).



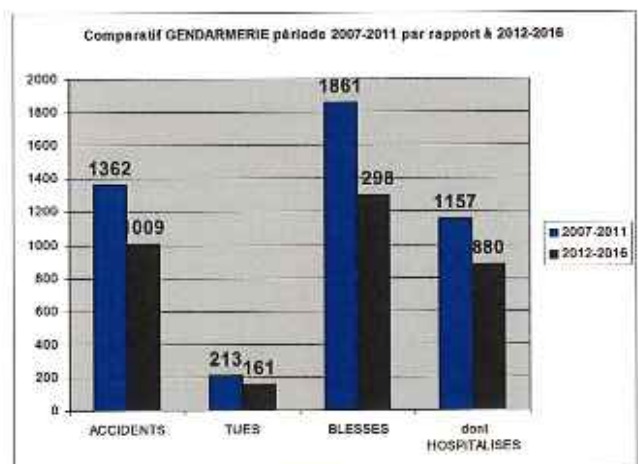
Secteur DDSP (principalement les grandes agglomérations)

L'accidentalité routière est également en baisse sur le secteur DDSP avec -26% d'accidents, -24% des tués et -30% des blessés dont -24% de blessés hospitalisés.



Secteur Gendarmerie nationale (reste du département de la Moselle)

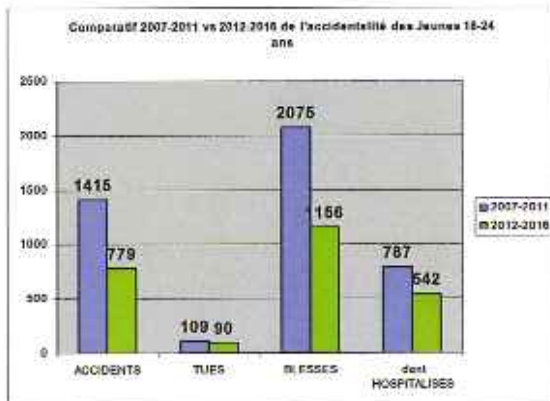
L'accidentalité routière est également en baisse sur le secteur Gendarmerie avec -26% d'accidents, -24% des tués et -30% des blessés dont -24% de blessés hospitalisés.



C. Analyse des enjeux de sécurité routière en Moselle pour les périodes 2007-2011 et 2012-2016

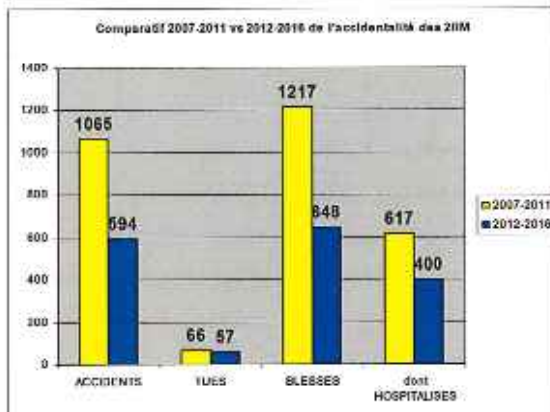
L'analyse est établie sur la base des enjeux définis dans le précédent DGO pour la période 2012-2016 en comparaison avec la période 2007-2011 :

- jeunes 18-24 ans,
- deux roues motorisés,
- piétons seniors.



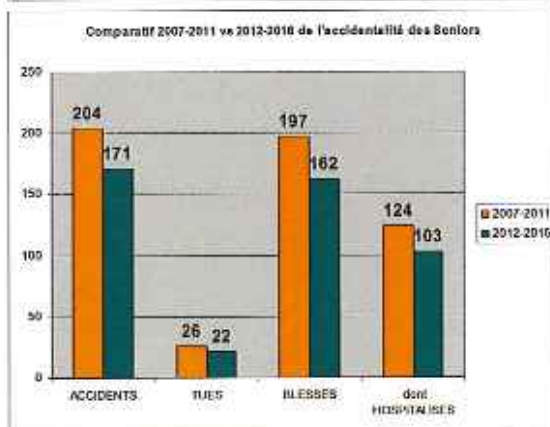
Les jeunes 18-24 ans

Pour les jeunes de 18 à 24 ans, la baisse du nombre d'accidents (-45%) et de blessés (-44% et 31% pour les blessés hospitalisés) est très importante, mais reste moindre en ce qui concerne le nombre de tués (-17%).



Les deux-roues motorisés

La diminution de l'accidentalité deux roues motorisés est semblable à l'évolution de l'accidentalité des jeunes 18-24 ans avec une réduction importante du nombre d'accidents (-44%) et de blessés (-47% dont 35% de blessés hospitalisés). Le nombre de tués est également en diminution.



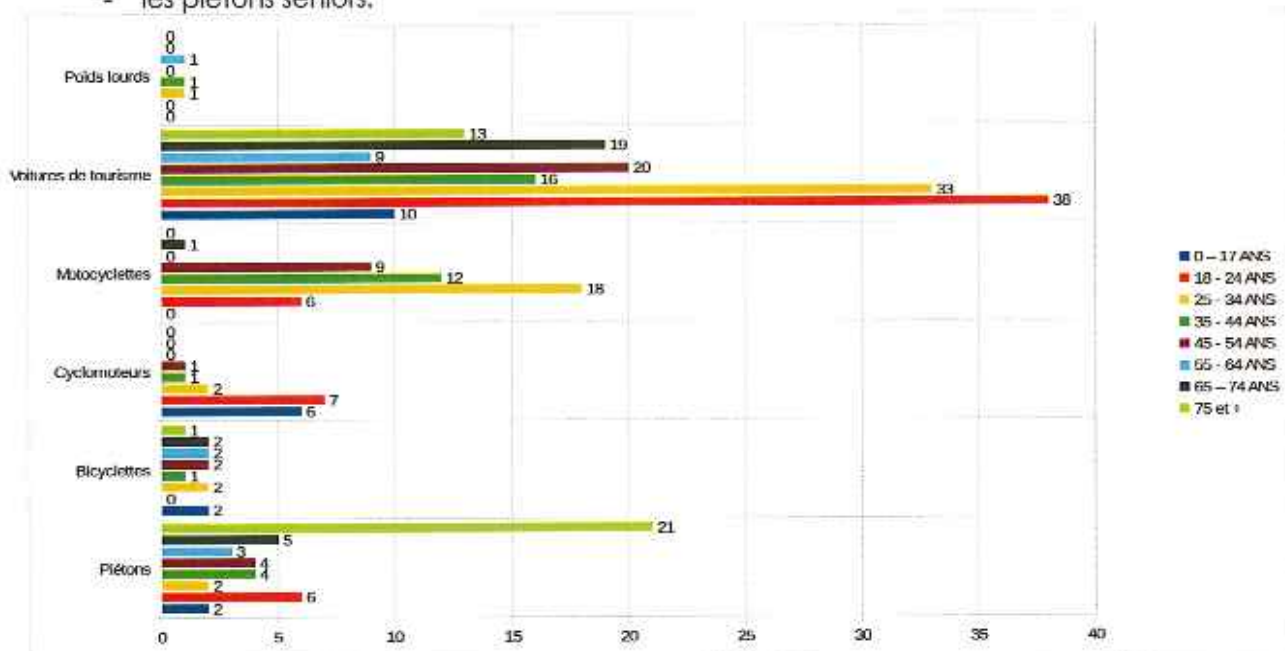
Les piétons seniors

L'accidentalité des seniors entre les deux périodes de comparaison a diminué avec -16% d'accidents, -15% de tués et -18% de blessés dont -17% de blessés hospitalisés.

D. Comparatif des deux derniers DGO 2007-2011 et 2012-2016 et actions de sensibilisation

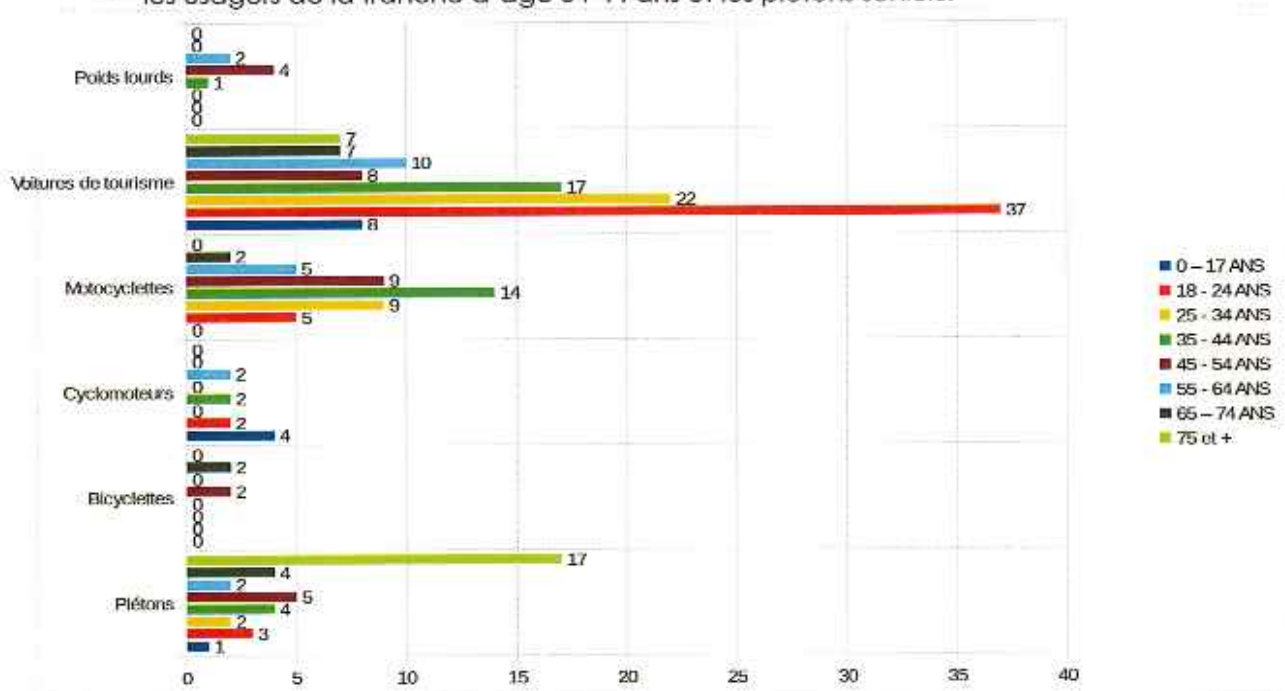
Au cours de la période 2007-2011, l'analyse de la répartition de la mortalité routière par catégories d'âges et d'usagers montre que la mortalité routière concerne majoritairement

- les usagers de la tranche d'âge 18-24 ans,
- les usagers de la tranche d'âge 25-34 ans,
- les piétons seniors.



Au cours de la période 2012-2016, l'analyse de la répartition de la mortalité routière par catégories d'âges et d'usagers montre que la mortalité routière concerne majoritairement :

- les usagers de la tranche d'âge 18-24 ans,
- les usagers de la tranche d'âge 25-34 ans,
- les usagers de la tranche d'âge 34-44 ans et les piétons seniors.



Les très nombreuses actions de sensibilisation pour la lutte contre l'insécurité routière réalisées par les différents acteurs locaux : services de l'État, services du ministère de la Justice, Conseil départemental, Communes, associations, entreprises ou autres organismes professionnels ont permis de contribuer à la diminution de l'accidentalité en Moselle.

En ce qui concerne la Préfecture de la Moselle, 939 actions de prévention ont été effectuées par le pôle Sécurité routière et les IDSR.

Le thème des jeunes a été traité dans 496 de ces opérations celui des deux-roues motorisés dans 272, l'enjeu alcool dans 450 principalement dans les établissements scolaires. Pour les seniors 21 actions de sensibilisation ont été réalisées directement auprès de ce public, principalement dans les communes à la demande des maires.

Le bilan de l'accidentologie pour la période 2012-2016 a permis au comité de pilotage de définir trois enjeux pour le département de la Moselle sur lesquels il est utile de travailler pour réduire le nombre d'accidents.



PARTIE 2 :

LES ENJEUX DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU REGARD DES FACTEURS D'ACCIDENT ET LES ACTIONS À MENER



Suite au bilan de l'accidentologie pour la période 2012-2016, trois enjeux pour le DGO 2018-2022 ont été dégagés :

- o les automobilistes 18-34 ans,
- o les motocyclistes et cyclomotoristes,
- o les piétons.

L'analyse des enjeux de sécurité routière en Moselle s'appuie sur :

- A. un comparatif des départements multipolaires,
- B. les facteurs d'accidentalité,
- C. les actions à mener sur les cinq années à venir et à la suite des propositions faites par le groupe de travail qui s'est réuni en Préfecture les 19 juillet et 25 septembre 2017.

A. Les enjeux pour le département de la Moselle comparés aux départements multipolaires

Les données ont été comparées avec celles de la période 2007-2011 et avec des départements à profils de sécurité routière similaires afin de représenter les évolutions. Ainsi, la Moselle est comparée à un lot de 25 départements de référence appelés « départements multipolaires ».

Cette référence comprend des départements composés d'agglomération de taille moyenne et entrecoupés de zones à dominante rurale. Le département bénéficie indirectement des flux de circulation importants entre la capitale et les grandes agglomérations françaises et européennes en accueillant quelques-uns des grands axes.

La classe Multipolaire dont fait partie le département de la Moselle regroupe les départements de l'Ain (01), de l'Aisne (02), du Calvados (14), de la Côte-d'Or (21), du Doubs (25), de l'Eure (27), d'Eure-et-Loir (28), d'Ille-et-Vilaine (35), d'Indre-et-Loire (37), de la Loire (42), du Loiret (45), de Maine-et-Loire (49), de la Marne (51), de Meurthe-et-Moselle (54), de la Moselle (57), de l'Oise (60), du Puy-de-Dôme (63), du Bas-Rhin (67), du Haut-Rhin (68), de la Sarthe (72), de la Savoie (73), de la Haute-Savoie (74), de la Somme (80), de la Vienne (86) et du Territoire de Belfort (90).

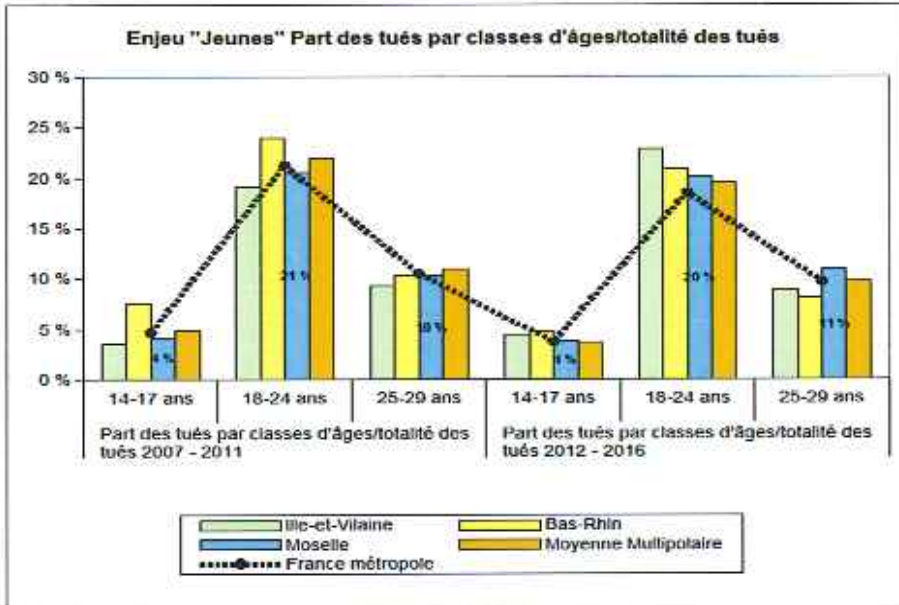
L'analyse portera principalement sur une comparaison avec le département d'Ille-et-Vilaine (35) et du Bas-Rhin (67) qui ont un nombre d'habitants comparable.



Enjeu « automobilistes 18-29 ans » en Moselle comparé aux « départements multipolaires »

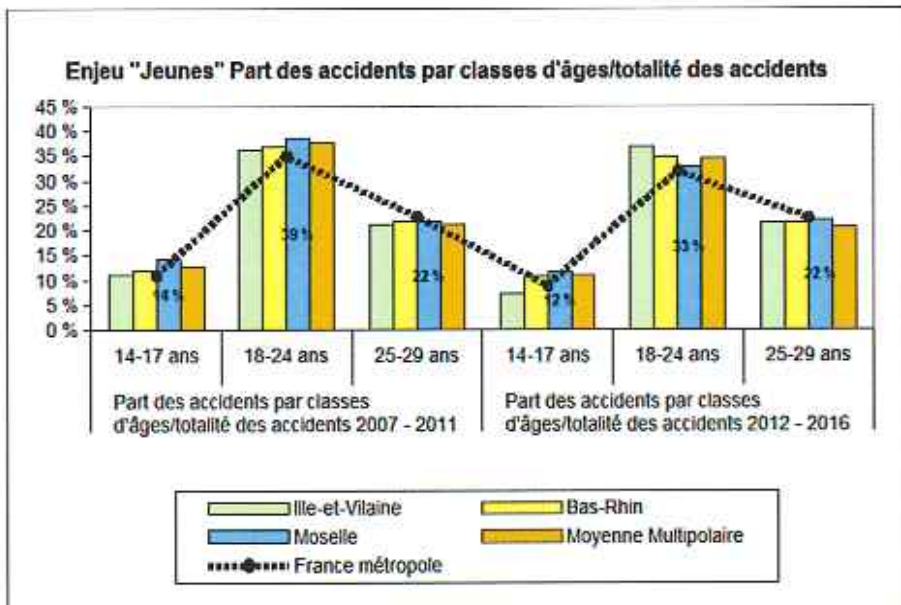
Les graphiques ci-après donnent pour les périodes 2007-2011 et 2012-2016 :

- o la part des tués par classes d'âges par rapport à la totalité des tués,
- o la part des accidents par classes d'âges par rapport à la totalité des accidents.



Part des tués par classes d'âges.

La Moselle comme les autres départements a quasiment le même pourcentage de tués dans les catégories d'âges de 14 à 29 ans et n'a pas évolué significativement de la période 2007-2011 à 2012-2016.



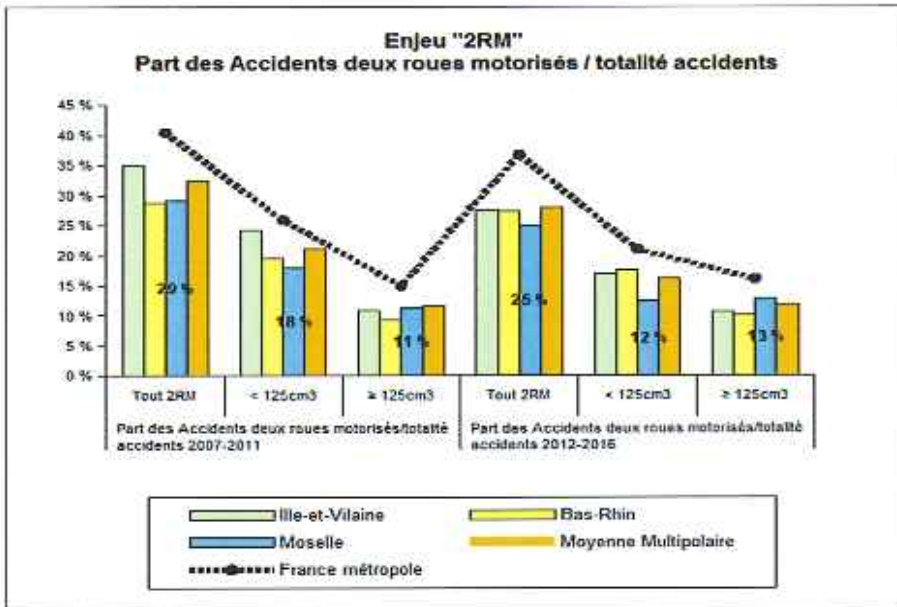
Part des accidents par classes d'âges.

Pour l'ensemble des accidents, la Moselle connaît une diminution sensible entre 2007-2011 et 2012-2016 de 14 % à 12 % pour les 14-17 ans et de 39 % à 33 % pour les 18-24 ans.

Enjeu « deux- roues motorisés » en Moselle comparé aux « départements multipolaires »

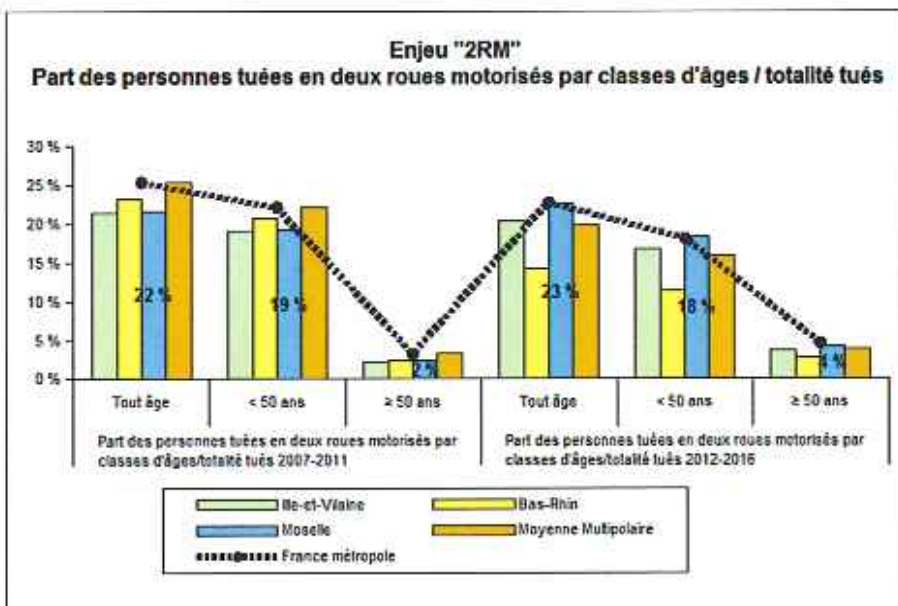
Les graphiques ci-après donnent pour les périodes 2007-2011 et 2012-2016 :

- o la part des accidents deux roues motorisés par rapport à la totalité des accidents,
- o la part des personnes tuées en deux roues motorisés par classes d'âges par rapport à la totalité des tués.



Part des accidents deux roues motorisés.

Quelle que soit la catégorie de cylindrée 2RM l'accidentalité en Moselle à une part moins importante, sur tous les accidents, comparé avec les autres secteurs que sont la Métropole, et les départements multipolaires, en particulier l'Ille-et-Vilaine et le Bas-Rhin.



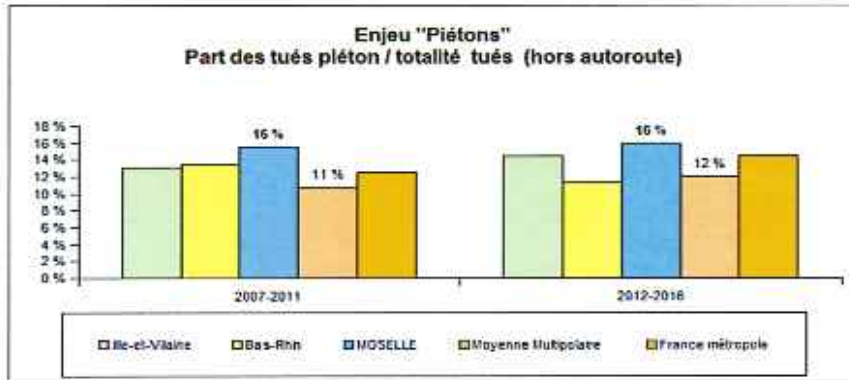
Part des personnes tuées en deux- roues motorisés.

En Moselle la part de mortalité des motards et cyclomotoristes est proche de celle de la métropole et des autres secteurs, ce qui donne par rapport à moins d'accidents une plus grande gravité.

Enjeu « piétons » en Moselle comparé aux « départements multipolaires »

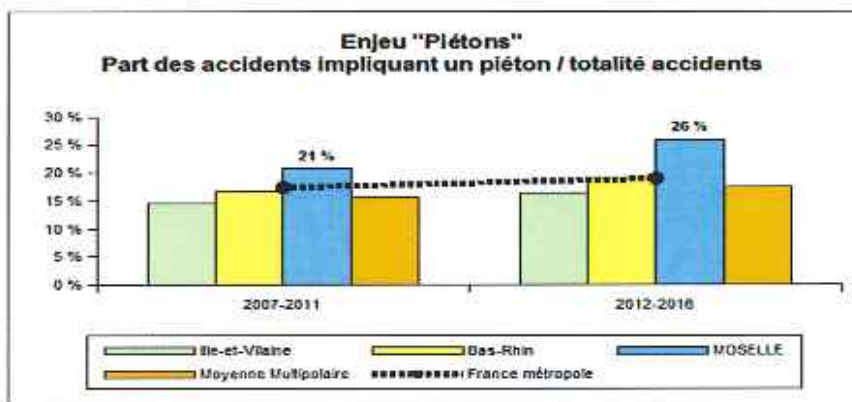
Les graphiques ci-après donnent pour les périodes 2007-2011 et 2012-2016 :

- o la part des piétons tués par rapport à la totalité des tués (hors autoroute),
- o la part des accidents impliquant un piéton par rapport à la totalité des accidents,
- o la part des accidents piétons en agglomération par rapport à la totalité des accidents (hors autoroute),
- o la part des accidents piétons hors agglomération par rapport à la totalité des accidents (hors autoroutes).



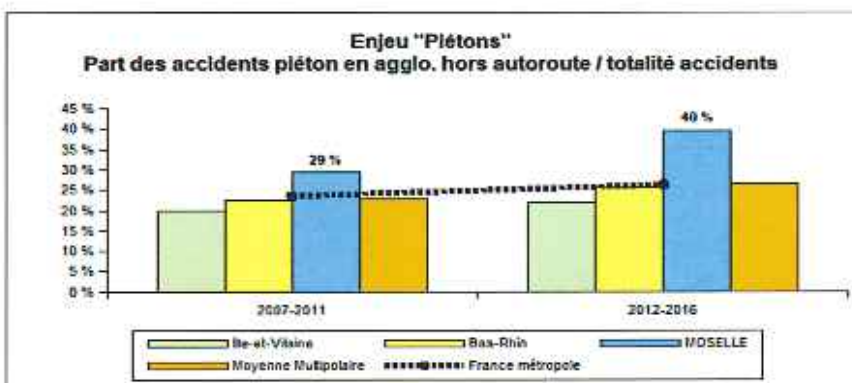
Part des piétons tués.

Sur l'ensemble des accidents mortels et quelle que soit la période 2007-2011 et 2012-2016, la Moselle a la part la plus importante de nombre de piétons tués comparé aux autres départements.



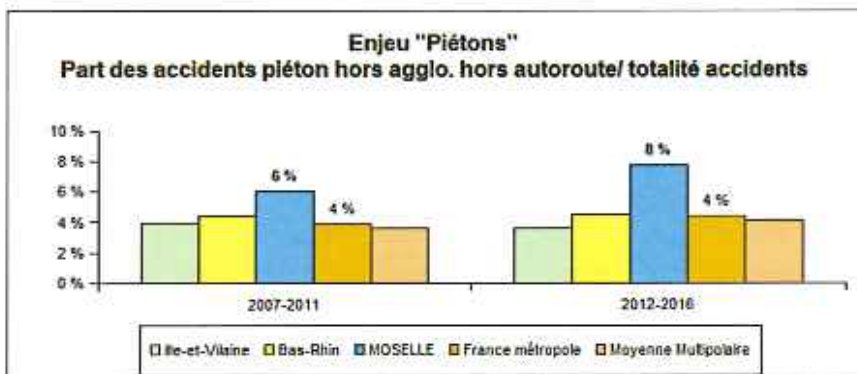
Part des accidents impliquant un piéton.

Sur l'ensemble des accidents piétons et quelle que soit la période entre 2007-2011 et 2012-2016, la Moselle connaît une progression allant de 21 à 26 % du nombre d'accidents impliquant un piéton.



Part des accidents piéton en agglomération.

Même constat dans la partie agglomération hors autoroute, avec des chiffres encore plus importants. L'augmentation allant de 29 à 40 % en agglomération.

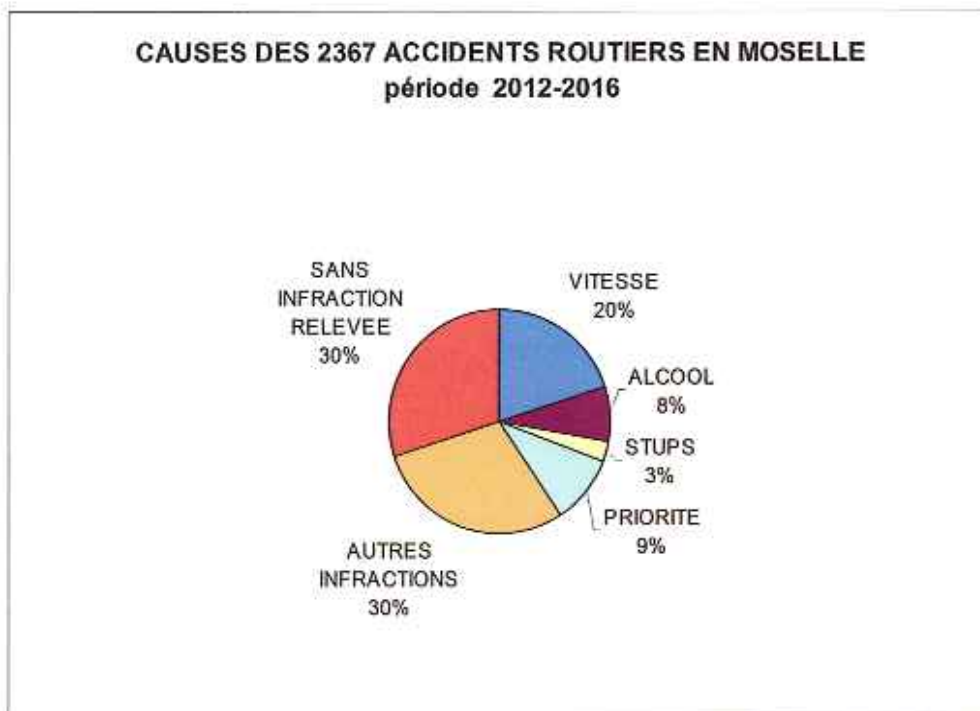
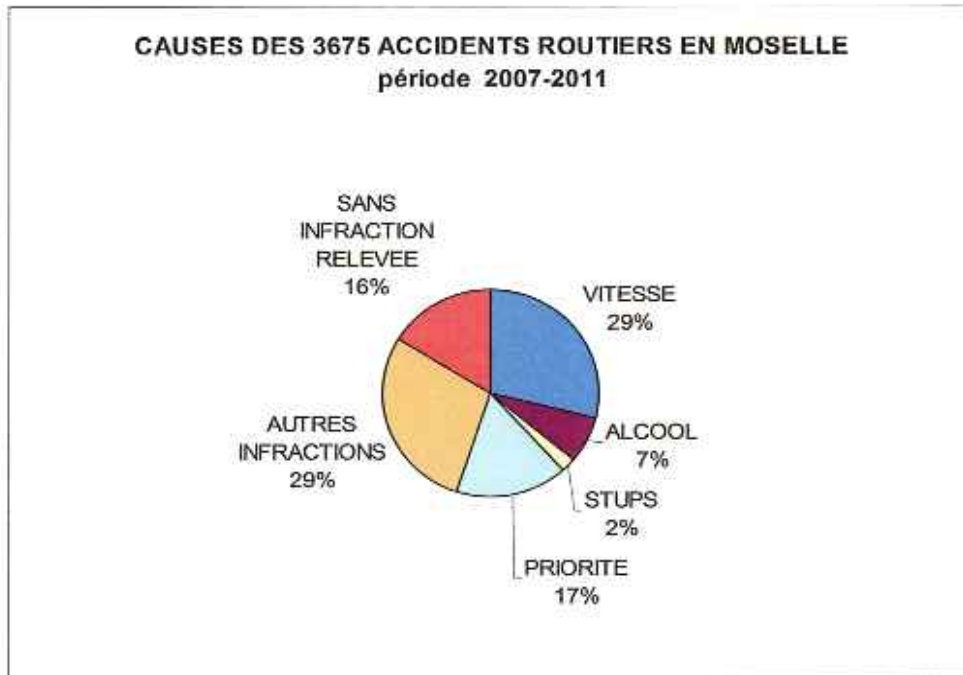


Part des accidents piéton hors agglomération.

Hors agglomération, la Moselle connaît également une augmentation du pourcentage passant de 6 à 8 % des accidents impliquant au moins un piéton.

B. Les facteurs d'accidents en Moselle sur la période 2012-2016

Les diagrammes ci-après identifient les facteurs d'accidentologie dont la part vitesse, alcool, stupéfiants et refus de priorité représente le plus fort impact en Moselle pour les périodes 2007-2011 et 2012-2016.



PARTIE 3 :

MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU DGO



A. Les actions retenues

ACTIONS RETENUES PAR ENJEUX

Les actions retenues ont pour objectif d'améliorer la sécurité routière principalement dans le champ des trois enjeux définis :

- les automobilistes dans la tranche d'âge 18-34 ans,
- les motocyclistes et cyclomotoristes,
- les piétons.

Ces actions inscrites au DGO 2018-2022 seront menées par les différents acteurs en particulier les forces de sécurité, la justice, les associations de sensibilisation sécurité routière, les intervenants départementaux de sécurité routière, les collectivités territoriales, les organismes professionnels en lien avec la mission sécurité routière de la Préfecture.

L'ensemble de ces actions sera mené sous le pilotage du Préfet de la Moselle dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) et du Plan Départemental de Contrôles Routiers (PDCR) associant une large communication au titre de la prévention.





AUTOMOBILISTES 18-34 ANS

Communication

- Diffusion de l'infocart de la sécurité routière aux acteurs locaux
- Publication des messages de sécurité routière sur les sites Internet dédiés et réseaux sociaux
- Maintenir des campagnes publicitaires pour favoriser un engagement fort et global des citoyens en faveur de la SR.
- Publication de messages de sécurité routière sur les sites Internet
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents
- Mobiliser les organisateurs de soirées sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant et chez le piéton
- Interventions dans les établissements scolaires sur le thème de la «prise de risques» avec témoignages; demi-journée de sensibilisation pour les classes de seconde par les IDSR en collaboration avec des psychologues sur la matrice GDE

Infrastructure

- Inviter les chefs d'établissements scolaires ou professionnels à dialoguer avec les gestionnaires d'infrastructure sur des problèmes spécifiques d'accès au lieu de travail, tous modes de déplacements.
- Privilégier l'utilisation des transports en commun dans un cadre de déplacement urbain.
- Développer les aménagements sécurisés aux abords des établissements de loisirs, universitaires ou sur le parcours habituel des jeunes ou parcours à forte fréquentation.
- Analyser l'accidentologie des réseaux et traiter prioritairement les zones à accidentalité forte.

Équipements

- Démonstration de basculement de bus dans les établissements scolaires
- Sensibiliser au port de la ceinture et autres équipements de sécurité en voiture
- Informer et sensibiliser aux ports des équipements de sécurité à deux roues motorisés par des campagnes de sensibilisation ou par la distribution d'équipements
- Contrôler les équipements des cycles et deux-roues motorisés et lutter contre le débridage
- Réaliser des contrôles sur les casques et les gants avec une incitation au port d'équipements de protection additionnels
- Encourager le port de bottes et de protection gonflable.

Prévention

- Mobiliser le plus grand nombre possible de citoyens et d'acteurs de la vie publique en faveur de la sécurité routière.
- Sensibiliser les écoles, lycées, universités et les associations étudiantes aux risques encourus dans les déplacements lors de la prise d'alcool ou de stupéfiants et faire prendre conscience aux nouveaux titulaires du permis de l'ampleur de leurs responsabilités.
- Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre.
- Mobiliser les organisateurs de soirées sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant et chez le piéton.
- Sensibiliser prioritairement les élèves de terminale dans les établissements publics et privés aux conséquences routières de la consommation de drogue. Privilégier les témoignages d'acteurs de la sécurité publique de victimes et d'auteurs lorsque c'est possible.
- Utiliser comme support de discussion avec les terminales, le film « l'annonce ».
- S'assurer du respect des règles de circulation aux abords des établissements vendant de l'alcool.
- Coordonner les services de la justice et de la santé afin d'améliorer l'efficacité de la réponse pénale et de la prise en charge sanitaire
- Établir des recommandations à l'égard des récidivistes
- Systématiser l'immobilisation ou la confiscation des véhicules des conducteurs sous l'empire de l'alcool ou de stupéfiants
- Organiser des contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs ou les soirs de fête Dotation d'éthylotests.
- Impliquer les établissements d'enseignement de la conduite en envisageant la présence d'IDSR pour des séances d'information en présentant les données relatives à l'accidentalité des jeunes.
- Stages post-permis pour les conducteurs novices et les molarisés et formation techniques complémentaires aux programmes institutionnels délivrés par les auto-écoles.
- Améliorer la connaissance des vitesses pratiquées en circulation et lors des accidents
- Promouvoir l'éco-conduite
- Communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus avec une vitesse excessive et convaincre de l'intérêt commun de réduction de la VMA de 90 à 80 km/h.
- Maintenir un haut niveau de contrôle
- Expérimenter à l'échelon mosellan une opération de sensibilisation aux risques routiers à destination d'un public exclusivement lycéen, jeune conducteur ou prêt à le devenir. Cette opération à l'image de celle connue en Angleterre « Licence to kill » consiste en une série de témoignages des différents services impliqués dans la gestion d'un accident, des victimes et de leurs familles

DEUX-ROUES MOTORISÉS



Prévention

Communication

- Valoriser les connaissances relatives aux spécificités des accidents deux-roues motorisés auprès des utilisateurs de motos et cycles
- Publication de messages de sécurité routière sur les sites Internet
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents
- Mobiliser les organisateurs de soirées sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant et chez le piéton
- Interventions dans les établissements scolaires sur le thème de la « prise de risques » avec témoignages; demi-journée de sensibilisation pour les classes de seconde par les IDSR en collaboration avec des psychologues sur la matrice GDF

Infrastructure

- Inviter les chefs d'établissements scolaires ou professionnels à dialoguer avec les gestionnaires d'infrastructure sur des problèmes spécifiques d'accès au lieu de travail, tous modes de déplacements.
- Privilégier l'utilisation des transports en commun dans un cadre de déplacement urbain.
- Développer les aménagements sécurisés aux abords des établissements de loisirs, universitaires ou sur le parcours habituel des jeunes ou parcours à forte fréquentation.
- Analyser l'accidentologie des réseaux et traiter prioritairement les zones à accidentalité forte.

Équipements

- Démonstration de basculement de bus dans les établissements scolaires
- Sensibiliser au port de la ceinture et autres équipements de sécurité en voiture
- Informer et sensibiliser aux ports des équipements de sécurité à deux roues motorisés par des campagnes de sensibilisation ou par la distribution d'équipements
- Contrôler les équipements des cycles et deux-roues motorisés et lutter contre le débridage
- Réaliser des contrôles sur les casques et les gants avec une incitation au port d'équipements de protection additionnels
- Encourager le port de bottes et de protection gonflable.

- Mobiliser le plus grand nombre possible de citoyens et d'acteurs de la vie publique en faveur de la sécurité routière.
- Sensibiliser les écoles, lycées, universités et les associations étudiantes aux risques encourus dans les déplacements lors de la prise d'alcool ou de stupéfiants et faire prendre conscience aux nouveaux titulaires du permis de l'ampleur de leurs responsabilités.
- Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre.
- Mobiliser les organisateurs de soirées sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant et chez le piéton.
- Sensibiliser prioritairement les élèves de terminale dans les établissements publics et privés aux conséquences routières de la consommation de drogue. Privilégier les témoignages d'acteurs de la sécurité publique de victimes et d'auteurs lorsque c'est possible.
- Utiliser comme support de discussion avec les terminales, le film « l'annonce ».
- S'assurer du respect des règles de circulation aux abords des établissements vendant de l'alcool.
- Coordonner les services de la justice et de la santé afin d'améliorer l'efficacité de la réponse pénale et de la prise en charge sanitaire
- Établir des recommandations à l'égard des récidivistes
- Systématiser l'immobilisation ou la confiscation des véhicules des conducteurs sous l'empire de l'alcool ou de stupéfiants
- Organiser des contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs ou les soirs de fête Dotation d'éthylotests.
- Impliquer les établissements d'enseignement de la conduite en envisageant la présence d'IDSR pour des séances d'information en présentant les données relatives à l'accidentalité des jeunes.
- Stages post-permis pour les conducteurs novices et les motards et formation techniques complémentaires aux programmes institutionnels délivrés par les auto-écoles.
- Améliorer la connaissance des vitesses pratiquées en circulation et lors des accidents
- Promouvoir l'éco conduite
- Communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus avec une vitesse excessive et convaincre de l'intérêt commun de réduction de la VMA de 90 à 80 km/h.
- Maintenir un haut niveau de contrôle
- Expérimenter à l'échelon mosellan une opération de sensibilisation aux risques routiers à destination d'un public exclusivement lycéen, jeune conducteur ou prêt à le devenir. Cette opération à l'image de celle connue en Angleterre « Licence to kill » consiste en une série de témoignages des différents services impliqués dans la gestion d'un accident, des victimes et de leurs familles
- Valoriser les compartiments exemplaires.



Communication

- Réaliser des campagnes d'information sur le thème de partage de la rue, des lignes d'effet de passage piéton.
- Améliorer la connaissance de l'accidentalité des cyclistes et des piétons et les difficultés de déplacement et de perception de certains usagers
- Transmettre des informations aux jeunes face à des cas concrets à proximité de leurs écoles.
- Publication de messages de sécurité routière sur les sites Internet
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents
- Mobiliser les organisateurs de soirées sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant et chez le piéton
- Interventions dans les établissements scolaires sur le thème de la « prise de risques » avec témoignages; demi-journée de sensibilisation pour les classes de seconde par les IDSR en collaboration avec des psychologues sur la matrice GDE

Infrastructure

- Sensibiliser les aménageurs et les gestionnaires d'infrastructures encourus par les usagers vulnérables
- Sécuriser les rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors.
- Développer les aménagements sécurisés aux abords des établissements de loisirs et scolaires ou de forte fréquentation: aménagements spéciaux passages piétons équipés de lampes LED
- Sanctionner aux abords des écoles les parents qui sont en stationnement « sauvage »
- Informer les gestionnaires de voirie de la mise en place de la ligne d'effet des passages piétons et des nouvelles mesures de protection (dispositifs sonores, aménagements des abords, vidéoverbalisation, etc.).

Équipements

- Inciter les piétons à être visibles par un port de vêtements clairs et d'équipements rétro-réfléchissants

Prévention

- Mobiliser le plus grand nombre possible de citoyens et d'acteurs de la vie publique en faveur de la sécurité routière.
- *Sensibiliser les piétons sur leur propre comportement et leur responsabilité et mettre les enfants en situations réelles de déplacements
- *Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors selon les différents modes de déplacement liée à une diminution des réflexes et de la mobilité
- *Réflexes à adopter sur le secteur autoroutier, Positionnement des piétons par rapport à la section courante en situation de police ou accidents.
- Organiser des conférences et des ateliers « santé et piéton ou conduite » en sensibilisant sur la diminution des capacités physiques avec interventions de gériatres.
- *Promouvoir le contrôle des aptitudes à la conduite avec audiomètre, visiomètre et réactiomètre.
- *Améliorer la formation dans les auto-écoles sur les problématiques liées au vieillissement et au partage de la route.
- *Proposer des stages de sensibilisation incitatifs à la suite d'un accident ou/et d'une infraction grave.
- *Contrôler le fonctionnement des équipements d'éclairage et de signalisation de tous les véhicules pour une meilleure visibilité réciproque
- *Informer les usagers de véhicules de l'augmentation des sanctions en cas de non-respect de ces usagers vulnérables.
- Favoriser les déplacements en sécurité des enfants piétons, en encourageant le développement d'itinéraires dédiés et encadrés.

ACTIONS RETENUES PAR CIBLES

Document de référence pour la politique locale de sécurité routière, le DGO formalise les orientations d'actions partagées par l'ensemble des partenaires locaux pour contribuer à l'atteinte de l'objectif national « lutter contre l'insécurité routière ».

Dans ce contexte et afin de parvenir à une inflexion de l'accidentalité, le Premier Ministre, lors du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018, a adopté un plan ambitieux avec 18 mesures qui doit trouver une pleine application territoriale, sous l'autorité du Préfet de département. Pour chacune des mesures dont la mise en œuvre interviendra selon un calendrier déterminé, la délégation à la sécurité routière a détaillé les objectifs et éléments d'appréciation ayant conduit aux différentes orientations ayant vocation à accompagner les actions de sécurité routière .



Action gouvernementale



Ces actions s'inscrivent dans le schéma du plan ambitieux prévu par le CISR le 9 janvier dernier. Mobiliser les citoyens et les acteurs de la vie publique au risque de la route est l'une des principales volontés du CISR 2018.

La sécurité routière concerne CHAQUE CITOYEN :

Afin de favoriser un engagement collectif en matière de sécurité routière, un premier axe d'actions a pour objectif de faire participer l'ensemble des citoyens à la lutte contre l'insécurité routière :

LES JEUNES

- constitution d'une communauté web de volontaires
- installation de simulateurs de conduite dans les missions locales
- promotion de la conduite supervisée
- renforcement de la prévention sur la conduite en état d'ivresse ou sous l'emprise de stupéfiants
- sensibilisation des jeunes conducteurs par la signature d'une charte numérique lors de la consultation des résultats du permis de conduire sur le site de la sécurité routière.

LES ÉTUDIANTS

- mise en place d'une circulaire du ministère distribuée à la prochaine rentrée dans l'enseignement supérieur
- formation des responsables d'associations étudiantes dans l'enseignement supérieur.
- programme de sensibilisation auprès des médecins afin qu'ils abordent le risque routier au moment des consultations.

AGENTS DE L'ÉTAT

nomination, dans chaque administration, d'un haut fonctionnaire chargé de la sécurité routière et de son application.

LES SENIORS

mise en place d'un programme de sensibilisation auprès des médecins afin qu'ils abordent le risque routier au moment des consultations

L'aide aux victimes d'accidents est nécessaire :

- afin d'améliorer la prise en charge des blessés, le surplus de recettes lié à l'abaissement de la vitesse maximale sera dédié à l'aide aux victimes à l'échéance 2019.

La protection des usagers de la route vise à infléchir la courbe de l'accidentalité et réduire le nombre de tués :

- baisse à 80 km/h de la vitesse maximale sur les routes secondaires à double sens de circulation sans séparateur central (sauf les deux fois deux voies) à partir de juillet 2018, et première évaluation du dispositif en juillet 2020 pour mesurer l'efficacité de la mesure

- changement pour les excès de vitesse de plus de 40 km/h : à partir de 2021, les conducteurs sanctionnés par une suspension du permis de conduire pourront conduire un véhicule équipé d'un contrôleur électronique de vitesse durant la période de suspension.

- incitation des conducteurs à évaluer eux même leur taux d'alcoolémie avant de prendre le volant par une généralisation de la vente d'éthylotest près des points de vente de boissons alcoolisées à l'échelle 2019, le développement du partenariat avec les établissements de vente de boissons alcoolisées afin de généraliser la mise à disposition d'éthylotest et d'actions de prévention ou encore, en 2018, l'obligation d'installation d'un éthylotest anti-démarrage dans le véhicule avec un suivi médico-psychologique en cas de récidive ou de conduite avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,8 grammes et sanctionné par une suspension de permis

- possibilité pour les forces de l'ordre, en 2019, en cas d'usage du téléphone au volant, de suspendre le permis des personnes ayant commis, en même temps une infraction au code de la route

- obligation, pour les conducteurs ayant effectué deux stages de récupération de points en cinq ans, de participer à un stage de sensibilisation de 3 jours (au lieu de 2) permettant de consacrer 1 jour à un examen comportemental et psychologique centré sur la récidive

- placement immédiat en fourrière pour une durée de 7 jours des véhicules des auteurs d'infractions particulièrement graves au code de la route (ex : conduite sans permis, conduite sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants)

- optimisation des infrastructures pour protéger les piétons en améliorant la visibilité et en annonçant plus clairement les passages piétons, avec l'installation de vidéo-verbalsation dès 2018 pour non respect de la priorité aux piétons

- allumage des feux de brouillard autorisés pour les motocyclistes dès cette année pour protéger et responsabiliser les usagers de deux roues motorisées

- plus grande sensibilisation des usagers du vélo toujours plus nombreux sur les risques et sur les bénéfices des équipements de sécurité pour mieux encadrer la pratique du deux roues

- valorisation des comportements exemplaires, à l'appui d'une réflexion lancée par le Gouvernement.

Une anticipation des nouvelles technologies pour en faire bon usage en matière de sécurité routière :

- équipements attribués aux forces de sécurité intérieure afin d'agir plus efficacement sur les comportements dangereux notamment avec des véhicules multi-capteurs : la définition de ces équipements est à l'étude

- mise en place d'un fonds « innovation » pour promouvoir les nouvelles technologies permettant de lutter contre l'insécurité routière et évoluer vers une baisse durable du taux de mortalité.

Les actions retenues dans le Document Général d'orientation 2018-2022 doivent être mises en œuvre de manière innovante et expérimentale afin de sensibiliser aux mieux les conducteurs et les piétons sur les violences routières. L'innovation des actions doit générer une prise de conscience nouvelle sur les dangers de la route et permettre de réduire l'accidentalité sur le département de la Moselle. L'état-major de sécurité routière, présidé par le Préfet de département ou son représentant, se réunit chaque mois : il a pour mission d'impulser les actions de contrôle et de prévention au regard de l'accidentalité en Moselle et des vigilances nécessaires notamment à certaines périodes de l'année.

B. Mise en œuvre du DGO

La mise en œuvre du DGO s'établit principalement à travers le plan départemental d'actions de sécurité routière et grâce à différents acteurs.

Le DGO est mis en œuvre par le Préfet de la Moselle pour la période 2018-2022. À l'échelle du département, ce plan conduit à développer les actions définies dans le DGO.

1 – Le Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) -

Le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière est un composant essentiel de la sécurité routière. Il permet de participer à la prévention, animation et l'information du public: Il facilite la mise en œuvre de la politique affichée par le DGO et constitue un outil permettant de financer dans le cadre d'un appel à projet en début d'année des actions proposées par différents services, associations, collectivités ou organismes professionnels.

-> APPEL A PROJET – ACTIONS INNOVANTES OU EXPÉRIMENTALES

Afin de décliner les orientations du DGO, un appel à projet est lancé à destination des acteurs potentiels. Dans ce cadre, de nombreux projets sont financés par le PDASR. Les acteurs sont sollicités par courrier accompagné d'un cahier des charges présentant le contexte départemental et les modalités de sélection des projets. Le choix des actions est établi par le Préfet de la Moselle au regard des enjeux du département définis dans le DGO. La priorité est donnée aux actions innovantes et/ou expérimentales dont l'objectif est de changer les habitudes. Les actions ne doivent pas être, systématiquement pérennisées, afin de dynamiser les actions de prévention et gagner en efficacité.

À l'issue du délai de consultation pour l'appel à projet, la commission de suivi se réunit pour analyser la recevabilité des projets pour lesquels un financement est sollicité et collecter l'ensemble des actions pour en faire la promotion. Chaque action retenue et financée dans le cadre du PDASR nécessite la présentation d'un bilan qualitatif et quantitatif aux services de la préfecture.

Une phase d'évaluation des actions est ensuite menée afin de tirer les conséquences des expériences précédentes, de réajuster la politique si besoin et d'optimiser les actions futures.

2 – Les acteurs de la mise en œuvre –

> Les IDSR –

D'autres acteurs interviennent pour la promotion de la sécurité routière : Les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) sont des bénévoles nommés par le préfet de département. Ces femmes et ces hommes relaient lors d'actions de sensibilisation les messages de sécurité routière auprès de publics divers et variés, établissements scolaires, associations, collectivités locales ou entreprises. Les IDSR :

- réalisent des actions d'information et de sensibilisation des usagers,
- assurent la promotion de la politique locale de sécurité routière,
- rendent compte de leurs actions, pour évaluer et valoriser les actions réalisées.

Le candidat IDSR doit suivre une formation par le Pôle d'Appui de Sécurité Routière (PASR) de deux jours portant sur les points suivants :

- découverte de l'accident, de ses causes et de ses conséquences,
- les enjeux de la sécurité routière,
- connaissances de base (alcool, stupéfiants, fatigue...),
- organisation locale et ses acteurs,
- les moyens d'animation,
- connaissance des partenaires,
- concevoir et réaliser des actions.

L'IDSR souscrit un acte d'engagement auprès de la préfecture sur un an minimum portant sur le respect des règles de circulation et de sécurité routière, l'adhésion aux grands principes de lutte contre l'insécurité routière, sa participation à un minimum de trois actions de prévention sélectionnées par la préfecture.

L'IDSR exerce son activité sous l'autorité du préfet de la Moselle.

Les IDSR comptent parmi les ambassadeurs de la sécurité routière qui localement développent des actions de sensibilisation ou d'information en vue d'un véritable changement de comportement des usagers de la route.

➤ **Les forces de sécurité**

Le DGO permet d'augmenter l'efficacité des contrôles, en prenant en compte les éléments significatifs de l'accidentalité locale et en agissant prioritairement sur les enjeux définis. L'objectif étant de maintenir une mobilisation adaptée de l'ensemble des acteurs agissant sur le volet répression ainsi que sur le volet prévention.

➤ **Le conseil départemental de la Moselle et les gestionnaires d'infrastructure**

Concernant le conseil départemental de la Moselle et les gestionnaires d'infrastructure, ces derniers contribuent à la mise en œuvre du DGO à travers leur analyse de l'accidentologie en lien avec les infrastructures du département. Ils participent également à des actions de prévention et leur expertise dans la réalisation des travaux sur les infrastructures départementales permet de mettre en œuvre certaines actions retenues dans ce DGO et contribuer ainsi à la lutte contre l'insécurité routière.

➤ **Les collectivités territoriales**

Concernant les collectivités territoriales, communes ou intercommunalités, en référence au guide du ministère de l'intérieur 2017 (CEREMA) à l'attention des maires, huit leviers ont été identifiés aux fins d'agir sur la sécurité routière principalement :

- piloter la sécurité routière au sein de sa commune,
- établir un protocole « sécurité routière » au sein de l'administration locale,
- mobiliser les citoyens sur la sécurité routière,
- intégrer la sécurité routière dans les événements festifs et les lieux de loisirs,
- se coordonner avec les forces de police et de gendarmerie.

La mobilisation des collectivités locales est primordiale pour que s'inscrive sur le long terme la baisse exceptionnelle des accidents mortels par la mise en place d'une politique volontariste de lutte contre l'insécurité routière. Les maires disposent de pouvoirs importants pour améliorer la sécurité de ceux qui circulent dans leur commune, en termes de police, de réglementation, d'infrastructures routières et de transports mais aussi de prévention, d'éducation et d'information.

Au titre des pouvoirs de police générale et spéciale du maire, ce dernier est investi de la compétence pour prendre toutes mesures adaptées en vue de prévenir les accidents. Ainsi les élus sont les gardiens de la sécurité routière sur leur commune puisqu'ils doivent assurer sensibilisation, éducation, mais aussi coercition.

C. Suivi du DGO

Le préfet de la Moselle assure le suivi et l'évaluation du DGO sous deux formes : d'une part à travers l'État-major de Sécurité Routière (EMSR) et d'autre part à travers un plan de communication large permettant ainsi de diffuser une culture et de sensibiliser l'ensemble des citoyens locaux aux violences routières.

➤ **L'État-major de Sécurité Routière**

L'État Major de Sécurité Routière (l'EMSR) se réunit chaque mois depuis septembre 2016 date à laquelle il a été mis en place par le préfet du département de la Moselle. L'EMSR a pour missions principales: le suivi de l'accidentalité des contrôles et des actions de prévention et de communication. Il assure le suivi du DGO et priorise les actions répondant à l'étude de l'accidentologie pour le département.

Cette instance assure une veille permanente de l'accidentalité à l'appui d'une analyse régulière des accidents, d'une évaluation des contrôles ou autres actions menées. L'EMSR permet d'arrêter collégalement pour les deux mois à venir les thématiques en tenant compte de la période concernée (vacances, équipement hivernal...) ou des infractions rencontrées (comportement, alcool...) pour adapter les actions sur le terrain.

Pour procéder à cette analyse, l'État Major s'appuie sur le bilan mensuel et un suivi des indicateurs prescrit par l'Observatoire National. Le bilan mensuel permet de connaître le suivi de l'accidentologie. Il est réalisé dans le cadre des analyses faites par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR). L'évaluation de l'accidentalité est regardée trimestriellement au regard des enjeux et des facteurs qui en découlent.

➤ **Le plan de communication**

La politique de communication constitue une dimension à part entière de la politique de sécurité routière et contribue, de manière déterminante, à diffuser la culture de la sécurité routière auprès de l'ensemble des conducteurs. Chaque opération importante organisée sur le terrain sera relayée par une communication systématique destinée à en expliquer le sens et à en souligner les résultats obtenus. Les opérations nationales qui diffusent des campagnes de lutte contre l'insécurité routière, les opérations zonales qui se réalisent à des dates précises en lien avec des thématiques d'actualité et enfin des opérations départementales qui sont déterminées par l'EMSR sur des thématiques définies mensuellement.

Le Document Général d'Orientations fera l'objet, après signature, d'une communication la plus large possible faisant appel à une forte mobilisation de tous les acteurs concernés et une sensibilisation des usagers pour remédier aux violences routières.

Une importante campagne de communication nationale dédiée aux nouvelles mesures adoptées par le CISR le 9 janvier dernier est engagée. Elle doit être relayée massivement, au besoin en s'appuyant sur des ambassadeurs de la sécurité routière identifiés localement. Le succès de cette forte sensibilisation suppose que s'opère un véritable changement de comportement des automobilistes sur les routes par une connaissance précise des mesures prises et leur date d'entrée en vigueur.

« Il faut renforcer l'efficacité de la prévention et de la lutte contre l'insécurité routière... avec l'objectif de « sauver plus de vies sur les routes ».



Fait à Metz, le

Signatures :

Le Préfet

Le Procureur près le
Tribunal de Grande Instance
de Metz

Le Procureur près le
Tribunal de Grande Instance
de Thionville

Le Procureur près le
Tribunal de Grande Instance
de Sarreguemines

Le président
du conseil départemental de la Moselle

Le directeur départemental
de la sécurité publique de la Moselle

Le commandant du groupement
De gendarmerie de la Moselle

Le directeur zonal des CRS- EST

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Préfecture de la Moselle
9 place de la Préfecture
BP 71014 57034 Metz Cedex

Tél.
(+33) 3 87 34 87 34

Facebook : PrefetMoselle

Site internet
<http://www.moselle.gouv.fr>

Twitter : @Prefet57