

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS 2023 - 2027




**PRÉFET
DE MEURTHE-ET-MOSELLE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*



**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Sommaire

1 - Le mot du préfet.....	5
2 - Organisation de la sécurité routière au niveau local.....	9
3 - L'évolution de la sécurité routière depuis 50 ans.....	11
4 - Les caractéristiques générales du département de Meurthe-et-Moselle	15
4.1. Territoire et population.....	16
4.2. Parc automobile.....	16
4.3. Réseaux routiers.....	16
4.4. Accidentalité – La Meurthe-et-Moselle en France.....	16
5 - Bilan et évolution de l'accidentalité 2012 - 2021.....	19
5.1. Évolution en France et en Meurthe-et-Moselle, de 2012 à 2021.....	20
5.2. Les trois grands facteurs d'accidents (2017-2021).....	21
5.3. Répartition des tués par classes d'âge (2017-2021).....	21
5.4. Répartition des tués par modes de transport (2017-2021).....	21
5.5. Répartition des tués selon le milieu (2017-2021).....	22
5.6. Répartition des tués selon la période jour / nuit (2017-2021).....	22
5.7. Répartition des tués selon le jour de la semaine (2017-2021).....	22
5.8. Répartition des victimes selon le tracé (2017-2021).....	23
5.9. Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté (2017-2021).....	23
5.10. Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques.....	23
5.11. Répartition des tués par sexe (2017-2021).....	24
5.12. Répartition des tués par catégorie socio-professionnelle (2017-2021).....	24
5.13. Répartition des tués par motif du trajet (2017-2021).....	24
6 - L'élaboration et le futur suivi du DGO 2023 - 2027.....	25
6.1. Objectifs.....	26
6.2. Contexte.....	26
6.3. Principe d'élaboration du DGO.....	27
6.4. Synoptique de l'élaboration.....	28
6.5. Évaluation et suivi du DGO.....	29
7 - Définition des enjeux.....	31
7.1. Liste des 7 enjeux.....	32
7.2. Composition des 7 groupes de travail.....	32
8 - Les champs d'actions.....	33
9 - Les orientations d'actions.....	35
9.1. Le risque routier professionnel.....	36
9.2. Les conduites à risques (Alcool, stupéfiants, vitesse, distracteurs).....	38
9.3. Les jeunes.....	42
9.4. Les seniors.....	44
9.5. Les deux-roues motorisés (<i>Cyclomoteur, motocyclette légère et lourde</i>).....	46

9.6. Les mobilités douces (<i>Vélo, trottinette électrique</i>).....	48
9.7. Les piétons.....	50
10 - Forum de la sécurité routière.....	53
11 - La déclinaison annuelle du DGO : les PDASR.....	57
12 - Remerciements.....	59
13 - Lexique – notions liées à l'accident corporel.....	61
Signataires du DGO 2023 - 2027.....	63

1 - Le mot du préfet



Sur les 50 dernières années, en France comme en Meurthe-et-Moselle, la lutte contre l'insécurité routière est incontestablement un succès. En effet, dans notre département, collectivement, nous avons réussi à ramener le nombre des tués de 211 à 36 entre 1972 et 2022.

Cette amélioration de notre sécurité, lors de nos déplacements dans l'espace public, nous la devons assurément à l'implication constante de l'État, du ministère public, des collectivités locales, des assureurs, des entreprises, des constructeurs automobiles, des gestionnaires de voirie ou encore des associations de lutte contre l'insécurité routière.

Il reste que, depuis plus de 10 ans, le nombre des tués ne diminue plus, voire augmente à nouveau. Les accidents de la route demeurent la première cause de mort violente en France, avec la persistance du triptyque funeste : alcool, stupéfiants et vitesse.

Nous ne pouvons bien évidemment pas nous résoudre à cette situation, et la lutte contre l'insécurité routière reste un combat constant. Pour cela, il nous faut adapter nos outils et nos méthodes à l'évolution de l'accidentalité, et à l'apparition de nouveaux modes de déplacements, dans un espace public qui se transforme pour donner plus de place aux modes doux.

C'est tout l'enjeu de ce Document Général d'Orientations 2023-2027, dont l'élaboration a été collégiale, avec la tenue de groupes de travail thématiques associant très largement les acteurs locaux de la lutte pour la sécurité routière.

Je souhaite qu'il constitue un outil partagé, permettant d'agir de manière concertée et cohérente pour les 5 années à venir, avec pour objectif d'améliorer la sécurité de tous nos concitoyens lors de leurs déplacements.

Le Préfet,

Arnaud COCHET

2 - Organisation de la sécurité routière au niveau local



La mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière relève de la responsabilité du préfet de département, qui a confié cette mission à la directrice de cabinet en qualité de cheffe de projet sécurité routière.

Pour exercer cette mission, la cheffe de projet sécurité routière s'appuie sur la DDT 54, qui mobilise :

- la coordination sécurité routière, dont la mission est d'assurer la mise en place de la politique locale, en mobilisant l'ensemble des acteurs de terrain
- l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière (ODSR), en charge du suivi de l'accidentalité
- un chargé de mission deux-roues motorisés (CM2RM)
- une vingtaine d'Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR)

La cheffe de projet travaille en collaboration avec :

- le ministère public
- la Direction Départementale de la Sécurité Publique (DDSP)
- le Groupement de Gendarmerie Départementale de Meurthe-et-Moselle (GGD54)
- la Compagnie Républicaine de Sécurité Autoroutière Lorraine Alsace (CRS ALA)

La politique de sécurité routière au niveau local est également portée notamment par :

- les collectivités locales (le Conseil départemental, la métropole, les communes, les gestionnaires de voirie)
- Le ministère public
- les associations
- l'Éducation nationale
- les services de secours et de santé
- les entreprises
- les assureurs

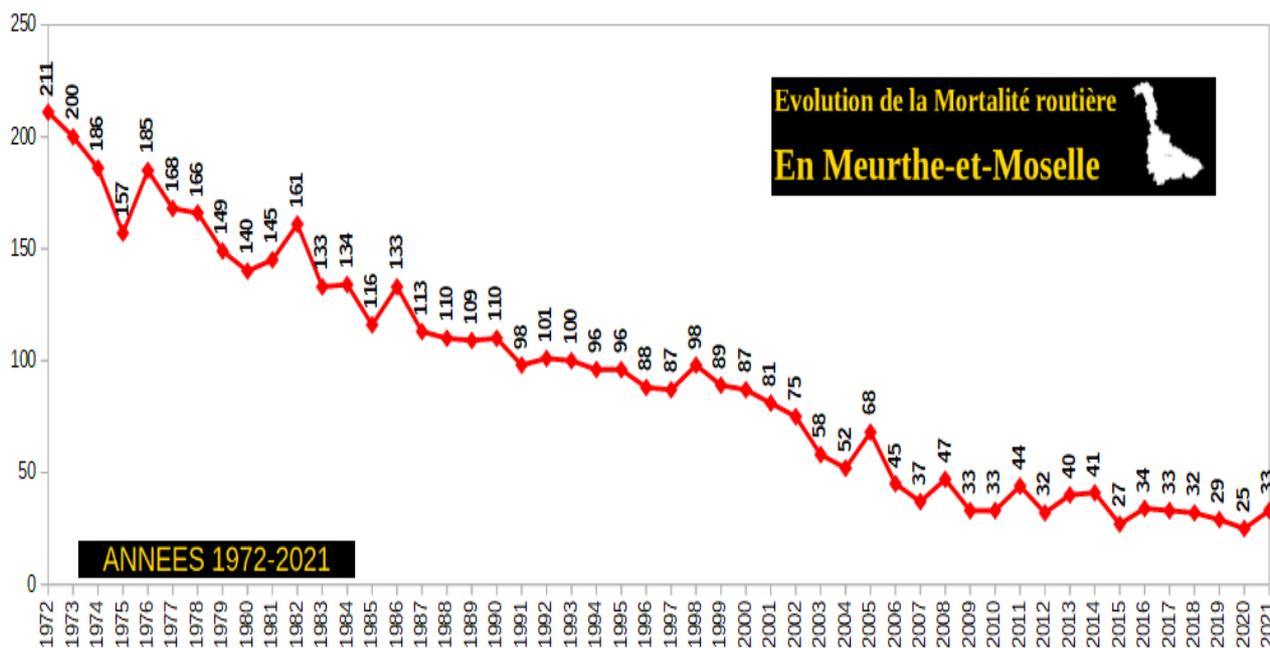
3 - L'évolution de la sécurité routière depuis 50 ans

1972 est une année charnière dans l'histoire de la sécurité routière en France :

- 18 034 morts sur nos routes, la plus forte mortalité jamais atteinte,
- Une prise de conscience de l'État qui, à partir de 1973, prendra toute une série de mesures pour diminuer l'accidentalité.

Depuis 1973, l'engagement de tous les gouvernements pour lutter contre l'insécurité routière sera constant. Il permettra de réduire de manière considérable le nombre de tués en métropole :

- 1972 : 18 034 morts
- 2021 : 3 219 morts



Quelques mesures phares :

- **1973** : Port de la ceinture obligatoire / Port du casque obligatoire
- **1974** : Abaissement des limitations de vitesse (90 km/h sur les routes bidirectionnelles, 110 km/h sur les voies express à 2x2 voies, 130 km/h sur les autoroutes)
- **1982** : Mesures contre l'alcoolémie au volant
- **1990** : Limitation de la vitesse autorisée à 50 km/h en agglomération
- **1992** : Mise en place du permis à points
- **1999** : Délit de grande vitesse
- **2003** : Déploiement des premiers radars automatiques
- **2015** : Taux à 0,2 g/l de sang pour les permis probatoires
- **2018** : 80 km/h sur routes bidirectionnelles sans séparateur central

Il reste que depuis une dizaine d'années, en France métropolitaine, comme en Meurthe-et-Moselle, **nous n'observons plus d'évolution significative et constante du nombre des tués**. Cette situation est confirmée par les chiffres figurant dans le tableau ci-après :

Année	Accidents	Tués	BLESSES	
			TOTAL	dont Hospitalisés
2012	605	32	778	234
2013	584	40	703	197
2014	636	41	805	223
2015	703	27	846	208
2016	660	34	829	203
2017	637	33	791	219
2018	518	32	639	161
2019	577	29	718	173
2020	454	25	573	135
2021	558	33	679	145

Cette pause dans le recul de l'insécurité routière est d'autant plus décevante que les gouvernements successifs ont pris chacun des mesures de nature à améliorer la sécurité de tous lors de nos déplacements.

Quelques exemples :

- 2015 : Réorientation de la stratégie en matière de contrôle automatisé avec le déploiement de radars déplaçables sur des sites particulièrement accidentogènes.
- 2018 : Réduction de la vitesse sur les routes bidirectionnelles ;
Renforcement des sanctions relatives à l'utilisation d'un téléphone portable et au refus de priorité ;
Possibilité d'installer un éthylotest antidémarrage (EAD) sur le véhicule de conducteur sanctionné pour avoir conduit sous l'emprise de l'alcool.
- 2022 : Réunion du Conseil national de la sécurité routière (CNSR) avec l'adoption de 9 recommandations portant notamment sur :
 - Les médicaments et la conduite ;
 - L'indispensable reconnaissance des blessés ;
 - La mobilisation des branches professionnelles ;
 - Les infrastructures et les usagers vulnérables ;
 - Mieux prévenir, dépister les conduites sous alcool, stupéfiants ;
 - L'accompagnement des blessés et de leurs proches ;
 - La conception des voiries urbaines, le partage de l'espace ;
 - La bonne utilisation des aides à la conduite ;
 - La lutte contre l'usage du téléphone, des distracteurs.

Le DGO 2023-2027 a vocation à initier une nouvelle dynamique pour amplifier le recul de la mortalité routière en Meurthe-et-Moselle. Cela passe par une actualisation des enjeux et des orientations d'actions.

4 - Les caractéristiques générales du département de Meurthe-et-Moselle

4.1. Territoire et population

- La Meurthe-et-Moselle fait partie de la région Grand Est.
- Le département a une superficie de 5 246 km².
- Il compte 733 760 habitants en 2019 dont 105 501 habitants résident à Nancy.
- La densité moyenne est de 140 habitants/km² (à comparer à 104 habitants/km² pour la France).

4.2. Parc automobile

- Le parc des voitures particulières est estimé à 370 480 véhicules au 1^{er} janvier 2019. (32 millions de véhicules en France métropolitaine)

4.3. Réseaux routiers

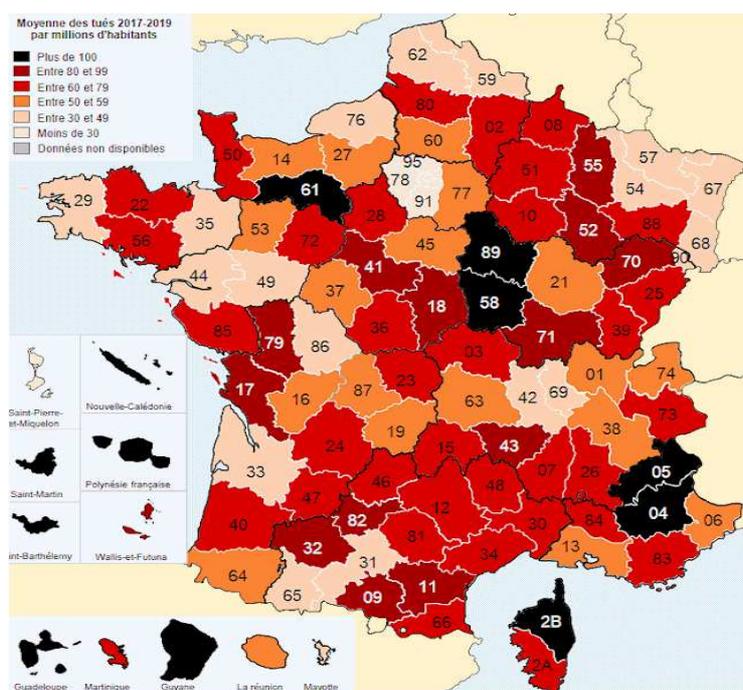
- 132 km d'autoroutes non concédées
- 130 km de routes nationales
- 3 220 km de routes départementales
- 4 863 km de voies communales
- 118 km de voiries métropolitaines (Grand Nancy)

4.4. Accidentalité – La Meurthe-et-Moselle en France

La Meurthe-et-Moselle est classée parmi la famille des départements « multipolarisés*» au même titre que le Bas-Rhin, le Haut-Rhin, ou la Moselle. La comparaison des résultats obtenus avec ceux de ces départements présente donc un intérêt plus particulier.

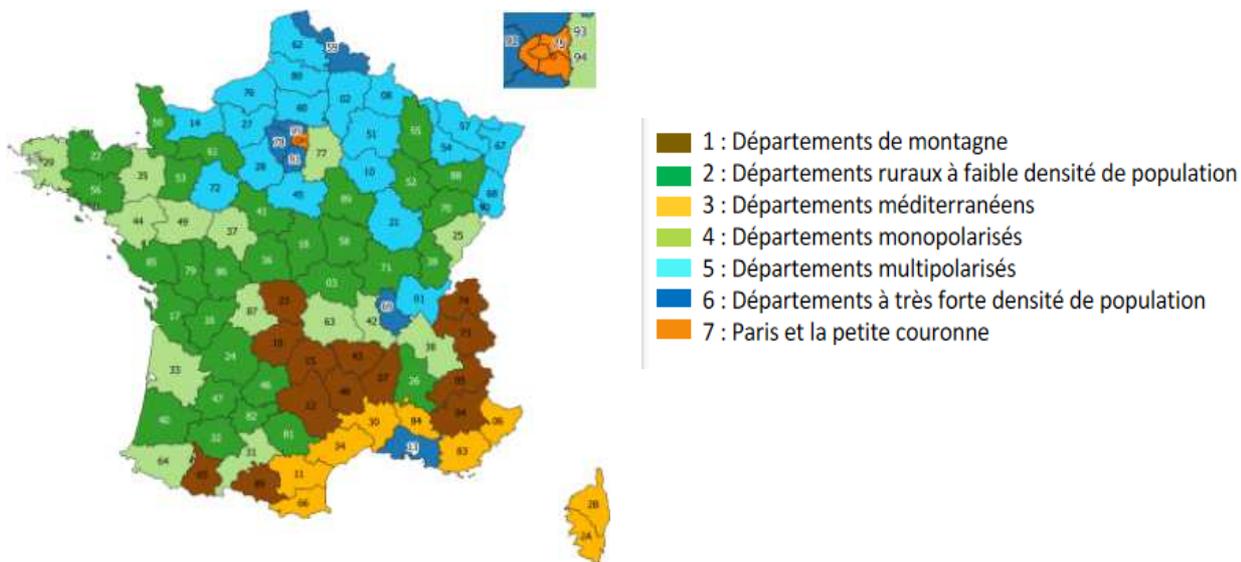
La carte ci-dessous des tués entre 2017 et 2019 indique d'ailleurs que la Meurthe-et-Moselle obtient des résultats :

- sensiblement équivalents à ceux de Moselle, Bas-Rhin et Haut -Rhin
- meilleurs que ceux des autres départements de la région Grand Est.



* La liste et la description des familles de départements figurent à la page suivante.

Liste et description des 7 familles de départements - source CEREMA



- [La famille 1](#) est constituée de 13 départements. Les deux variables les plus éloignées sont celles de la superficie de montagne (84 % contre 24 %) et de l'altitude moyenne des résidences (522 mètres contre 148 mètres).
- [La famille 2](#) est constituée de 30 départements. Cette famille se distingue particulièrement par l'absence de communes de plus de 100 000 habitants, une population plutôt faible, une densité faible et une part de superficie classée montagne faible.
- [La famille 3](#) est constituée de 9 départements. Cette famille est caractérisée par 3 indicateurs largement au-dessus de la moyenne nationale : le pourcentage de résidences secondaires, la part de communes de plus de 100 000 habitants et le pourcentage de superficie de montagne. Cela s'accompagne d'un nombre de deux-roues motorisés plus élevé.
- [La famille 4](#) est constituée de 14 départements. Cette famille se distingue par un nombre élevé de communes de plus de 100 000 habitants, une population élevée et un pourcentage de territoires périurbains au-dessus de la moyenne. Il s'agit essentiellement de départements avec une ville forte qui concentre l'essentiel des activités et attire l'essentiel des déplacements. En dehors de cette ville centre, le reste du département est à dominante rurale.
- [La famille 5](#) est constituée de 20 départements. Cette famille se caractérise par un pourcentage de territoires « multipolaires » plus élevé que la moyenne ainsi que, dans une moindre mesure, la part du linéaire d'autoroutes et la part de territoires en périurbain également plus élevées que la moyenne. Il s'agit essentiellement de départements où l'activité ne se concentre pas sur un unique pôle. Le relief permet le plus souvent un réseau de transport plus homogène sur l'ensemble.
- [La famille 6](#) est constituée de 6 départements. Cette famille se caractérise donc par une population, une densité, une part de communes de plus de 100 000 habitants, de périurbains et une part d'autoroutes particulièrement élevées. À l'inverse cette famille a une part de résidences secondaires et un pourcentage de superficie de montagne plus faibles.
- [La famille 7](#) est constituée de 4 départements. Cette famille se caractérise par 5 indicateurs particulièrement plus élevés que la moyenne : la population, la densité, la part de communes de plus de 100 000 habitants, le nombre de nuits d'hôtels ramené à la population, le nombre de deux-roues motorisés ramené à la population et la part de transports en commun dans le parc. À l'inverse certains indicateurs sont nettement inférieurs : la part de périurbain, la part de superficie en « multipolaire » et la part de superficie classée en montagne.

5 - Bilan et évolution de l'accidentalité 2012 - 2021

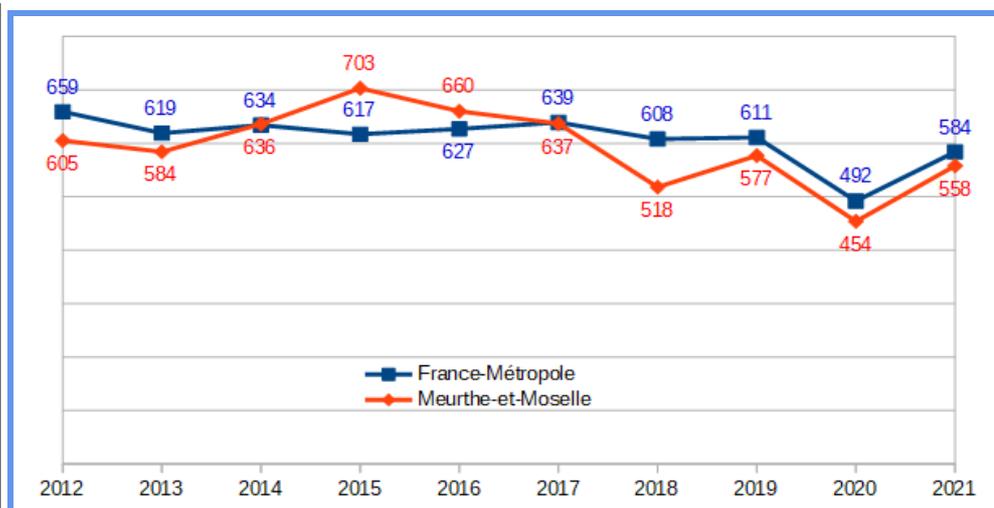
5.1. Évolution en France et en Meurthe-et-Moselle, de 2012 à 2021

(1) Le nombre d'accidents, tués et hospitalisés en France métropolitaine a été affecté d'un coefficient de 1,09 % qui correspond au poids démographique de la Meurthe-et-Moselle.

Les accidents corporels

73 %

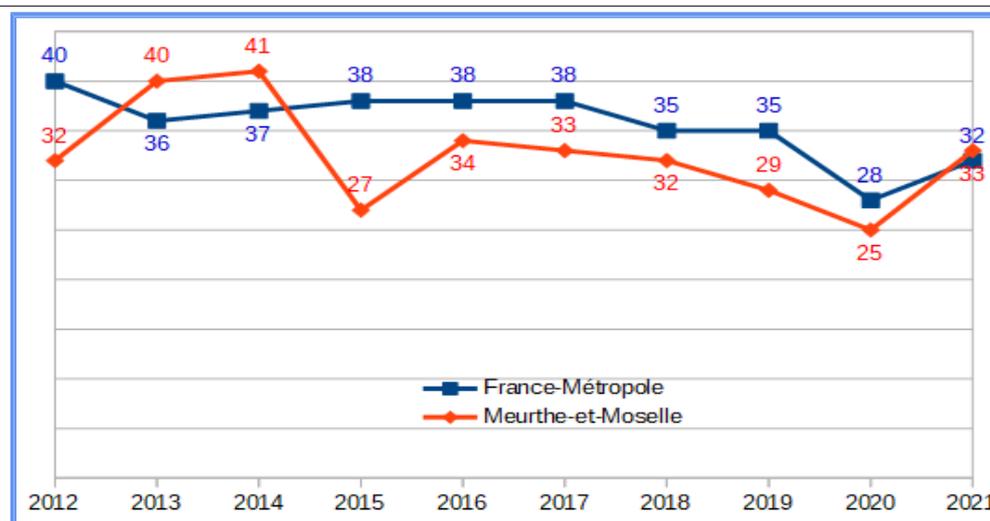
des accidents se produisent en agglomération



Les tués

69 %

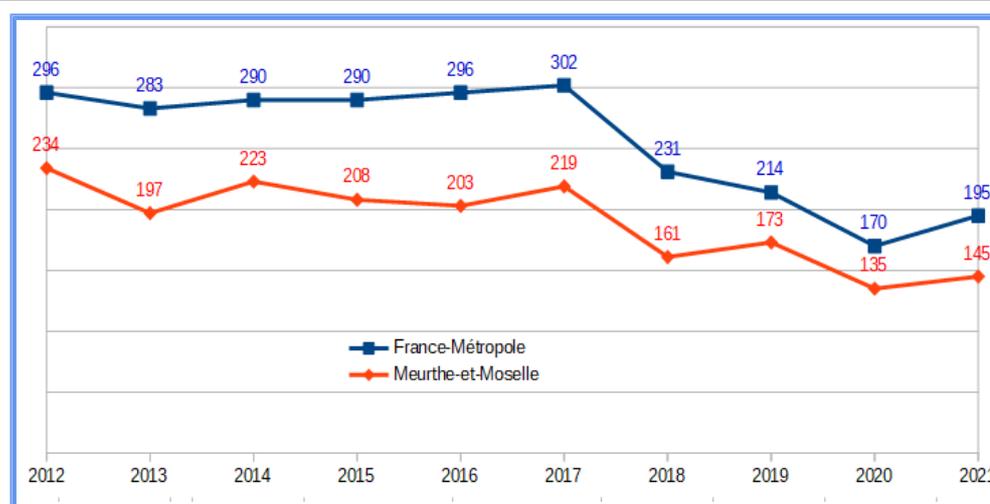
des tués le sont hors agglomération



Les blessés hospitalisés

55 %

des blessés hospitalisés le sont hors agglomération



5.2. Les trois grands facteurs d'accidents (2017-2021)

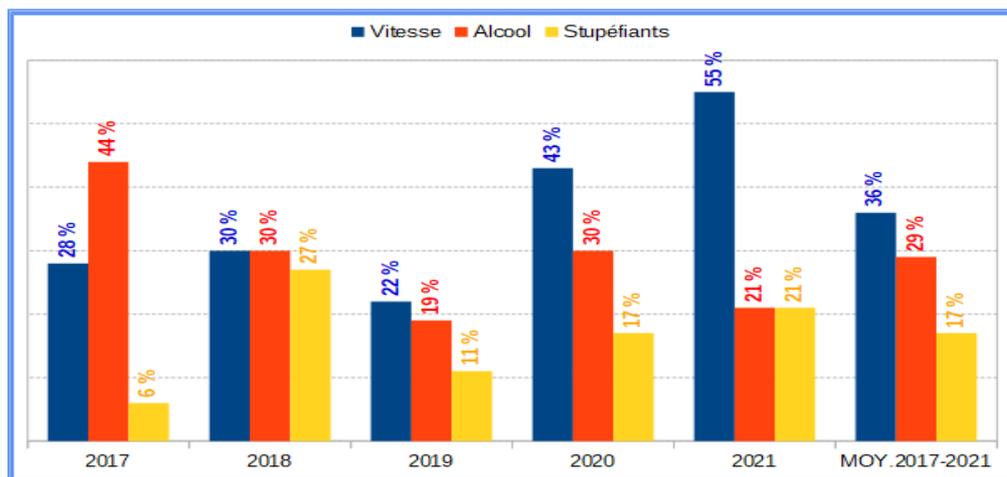
Vitesse



Alcool

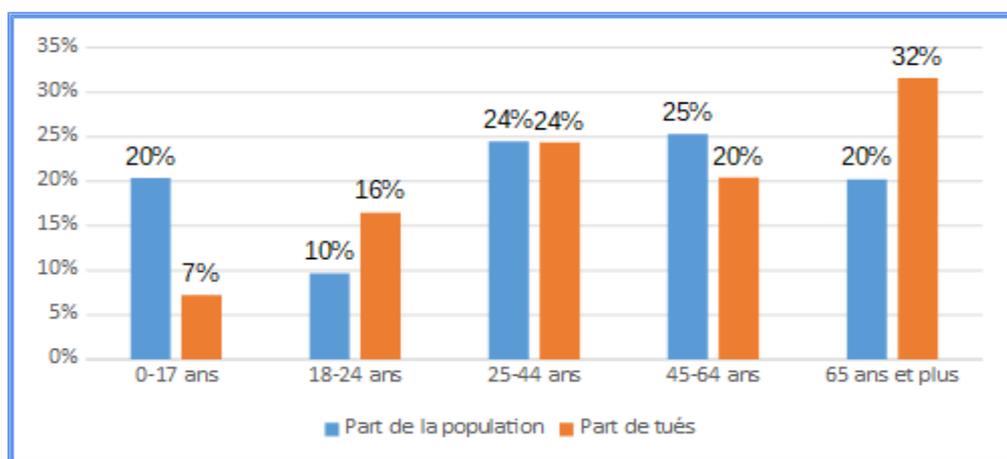


Stupéfiants



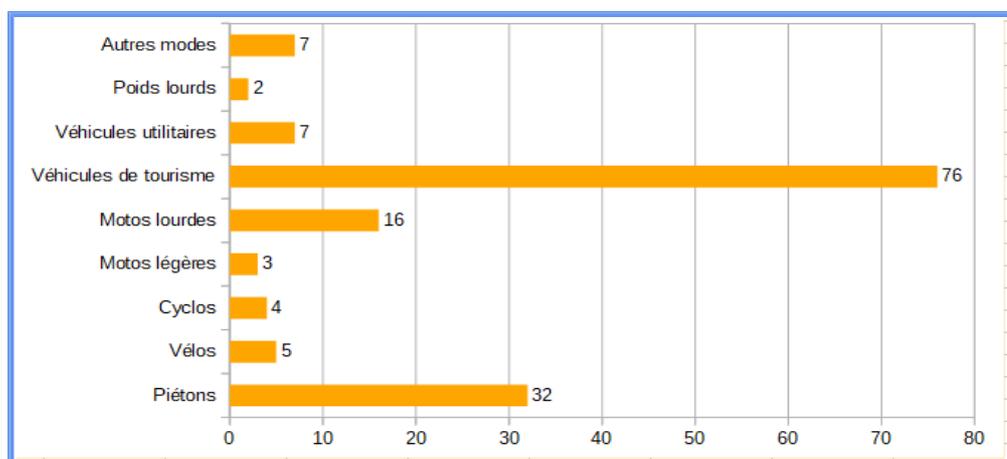
La vitesse reste **le premier facteur** que l'on identifie lors d'un accident mortel.
Plus d'1 accident sur 3 sur les 5 dernières années.

5.3. Répartition des tués par classes d'âge (2017-2021)



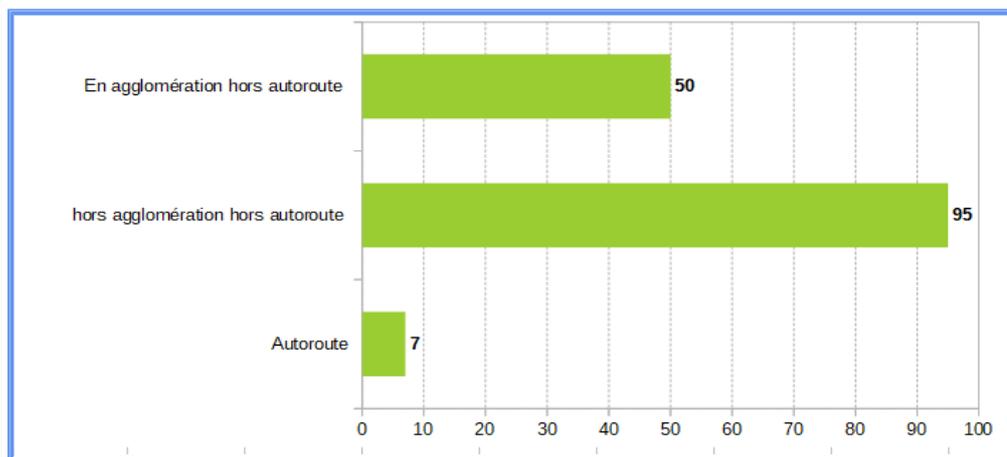
En Meurthe-et-Moselle, les 18-24 ans représentent **10 % de la population** mais **16 % des tués**.

5.4. Répartition des tués par modes de transport (2017-2021)



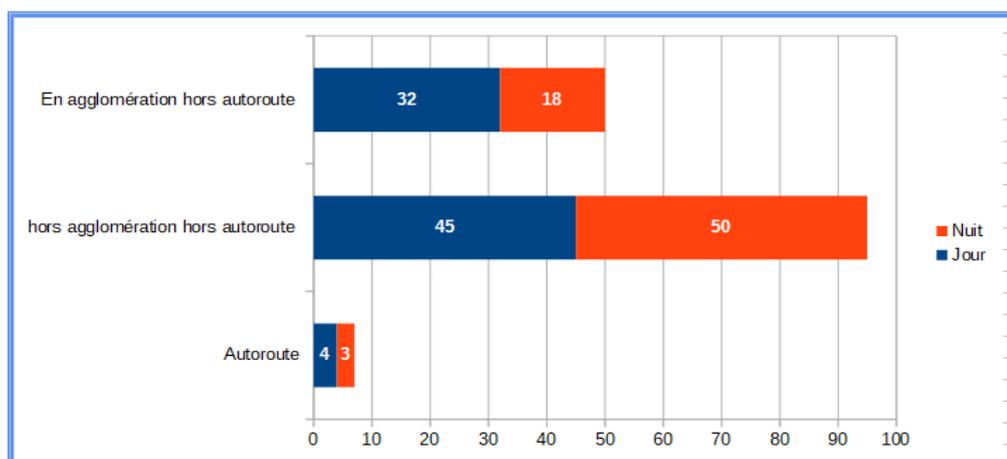
En Meurthe-et-Moselle, **50 % des tués** le sont à lors de l'utilisation d'un véhicule de tourisme.

5.5. Répartition des tués selon le milieu (2017-2021)



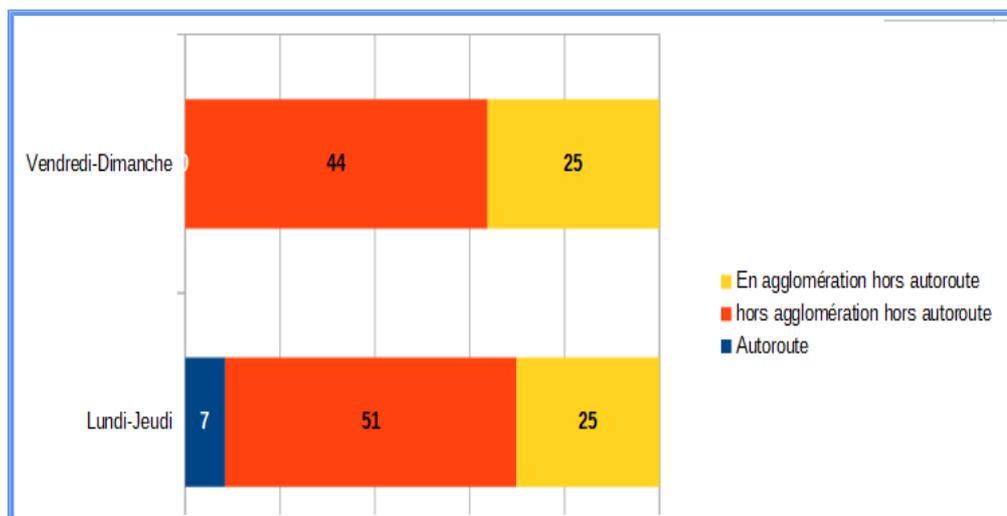
63 % des accidents mortels se produisent hors agglomération, hors autoroute.

5.6. Répartition des tués selon la période jour / nuit (2017-2021)



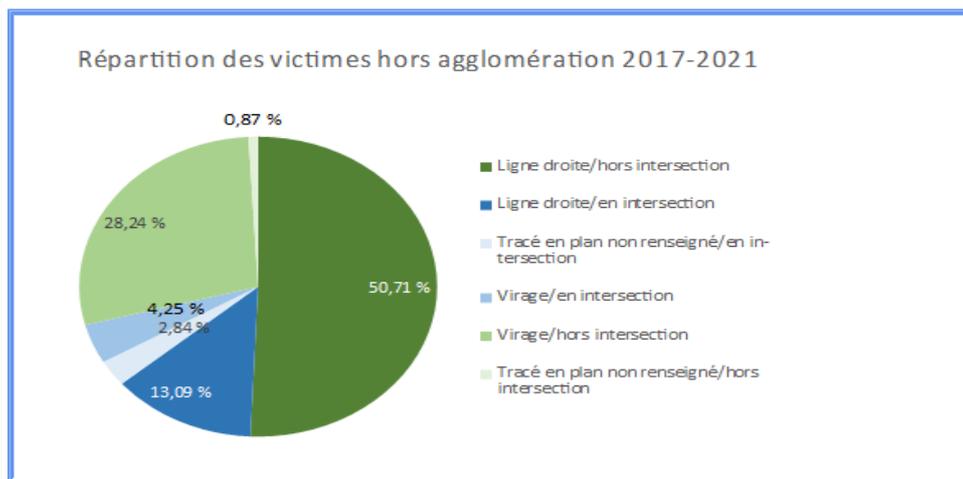
33 % des accidents mortels ont lieu de nuit hors agglomération, hors autoroute.

5.7. Répartition des tués selon le jour de la semaine (2017-2021)



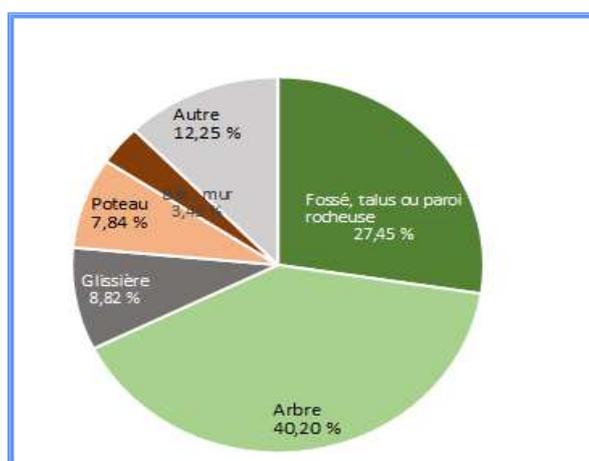
55 % des accidents mortels ont lieu entre le lundi et jeudi.

5.8. Répartition des victimes selon le tracé (2017-2021)



Près de **51 %** des victimes (blessés ou tués) circulaient en ligne droite.

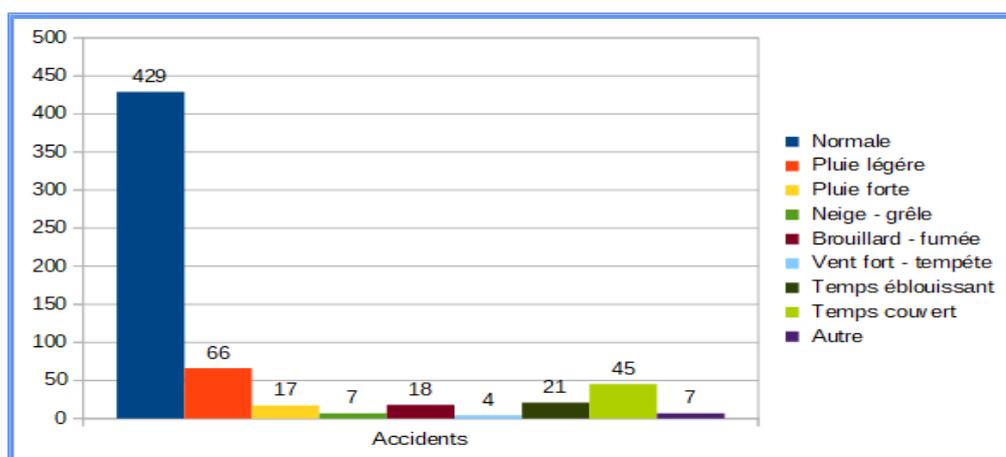
5.9. Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté (2017-2021)



Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule hors agglomération

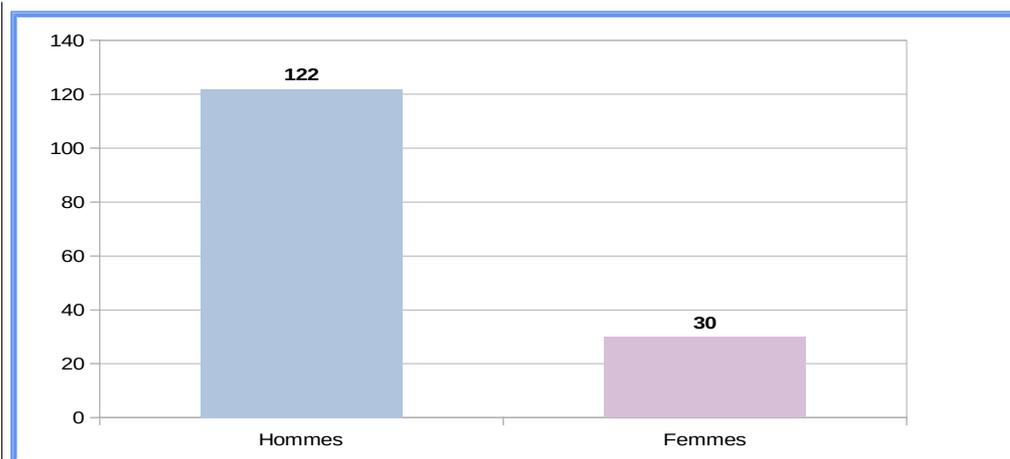
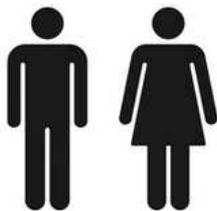
Les arbres représentent **40 %** des obstacles fixes heurtés.

5.10. Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques



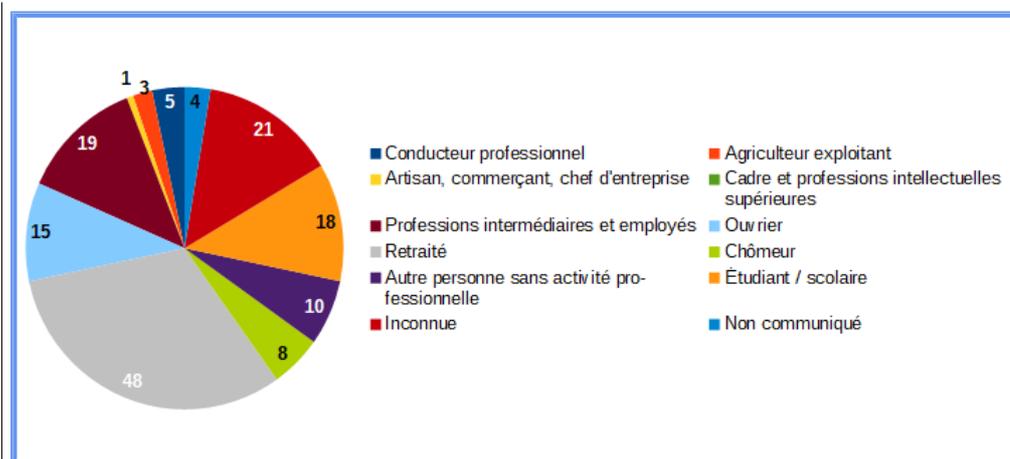
70 % des accidents surviennent dans des conditions atmosphériques normales.

5.11. Répartition des tués par sexe (2017-2021)



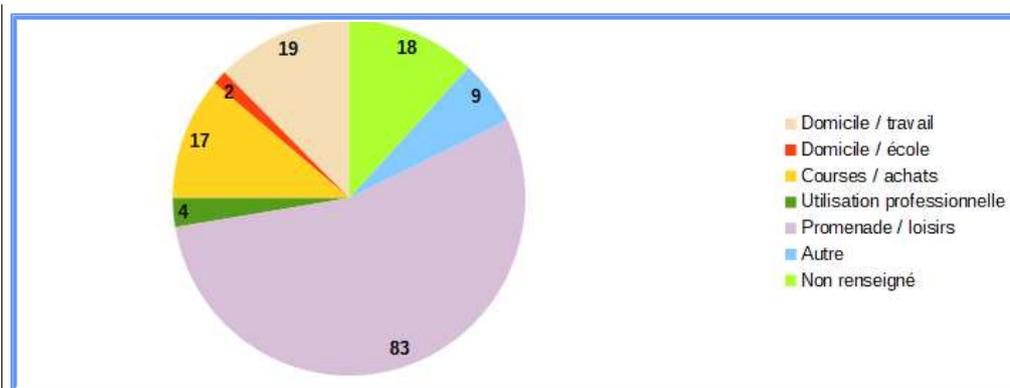
Les tués sont à 80 % des hommes.

5.12. Répartition des tués par catégorie socio-professionnelle (2017-2021)



32 % des personnes tuées étaient des retraités.

5.13. Répartition des tués par motif du trajet (2017-2021)



55 % des tués étaient en trajet promenade / loisirs.

6 - L'élaboration et le futur suivi du DGO 2023 - 2027

6.1. Objectifs



Le Document Général d'Orientations s'appuie sur l'analyse des caractéristiques locales de l'accidentalité, et constitue un outil de programmation qui définit les orientations d'actions à mener au niveau du département de Meurthe-et-Moselle pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents, de blessés et de tués.

6.2. Contexte

Comme évoqué plus tôt dans le présent rapport, les gouvernements qui se sont succédé depuis le début des années 2000 ont chacun pris des mesures fortes pour réduire le nombre des tués et blessés sur nos routes :

- **26 octobre 2001** : installation du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR).
- **2 octobre 2015** : réunion d'un Conseil Interministériel de la Sécurité Routière (CISR), qui décidera notamment de réformer la stratégie en matière de contrôle automatisé, de baisser le taux d'alcool maximum autorisé pour les jeunes conducteurs, etc.
- **9 janvier 2018** : tenue d'un CISR qui prendra une série de mesures fortes comme :
 - le renforcement des sanctions en cas de non-respect de la priorité due aux usagers vulnérables, et d'utilisation du téléphone
 - la réduction de la vitesse maximum autorisée sur les routes bidirectionnelles
- **28 novembre 2022** : réunion CNSR et adoption des 9 recommandations citées plus haut (Page 10)

D'une manière générale, l'implication de l'État, des collectivités locales, des gestionnaires de voirie, de la société civile est incontestable et constante.

De plus, l'apparition de nouveaux modes de déplacement plus économes tant au nouveau spatial qu'énergétique implique une réflexion sur l'affectation des espaces, sur les interactions entre les véhicules « classiques » et les vélos, trottinettes, etc.

Enfin, la plupart des citoyens aspirent à une amélioration de leur environnement. Cela passe notamment par une meilleure qualité de l'air, une diminution des nuisances sonores, une redistribution des espaces urbains avec une plus grande place aux végétaux, une ville plus verte. Ces nouvelles « exigences » ont bien évidemment une incidence sur l'organisation, donc sur la sécurité de nos déplacements.

Ainsi, malgré deux années de pandémie à l'issue desquelles aura pu être observé un relâchement des comportements de certains usagers, matérialisés par une augmentation très sensible du nombre des rétentions de permis de conduire et du nombre d'accidents, **le contexte reste favorable à la mobilisation des citoyens et des acteurs de la vie publique** pour donner une nouvelle dynamique à la lutte contre l'insécurité routière.

6.3. Principe d'élaboration du DGO

Le DGO 2023-2027 est le produit d'une réflexion à laquelle ont été associés le plus largement possible les acteurs locaux de la sécurité routière. Elle s'appuie sur :

- les données de l'accidentalité de notre département,
- l'expertise des acteurs contributeurs, leur connaissance des contextes locaux.

La méthode retenue pour l'élaboration du présent DGO aura été la suivante :

1. **17 novembre 2022** : réunion plénière présidée par le préfet du département réunissant l'ensemble des acteurs de la sécurité routière. Elle a eu pour objectifs de :
 - mobiliser les énergies et les compétences du département sur la thématique de la sécurité routière
 - présenter le bilan de l'accidentalité des 5 dernières années (2017-2021)
 - proposer les enjeux qui allaient guider le travail des groupes en charge de définir les orientations stratégiques pour le DGO 2023-2027
 - proposer les champs d'actions, les leviers susceptibles d'améliorer collectivement notre sécurité lors de nos déplacements dans l'espace public
2. **Janvier et février 2023** : tenue de 7 groupes de travail qui, sur la base des enjeux et des champs d'actions, ont défini les orientations d'actions du DGO :
 - 7 enjeux ont été retenus, voir paragraphe 7.1
 - 4 champs d'actions ont été définis, voir paragraphes 7 et suivants

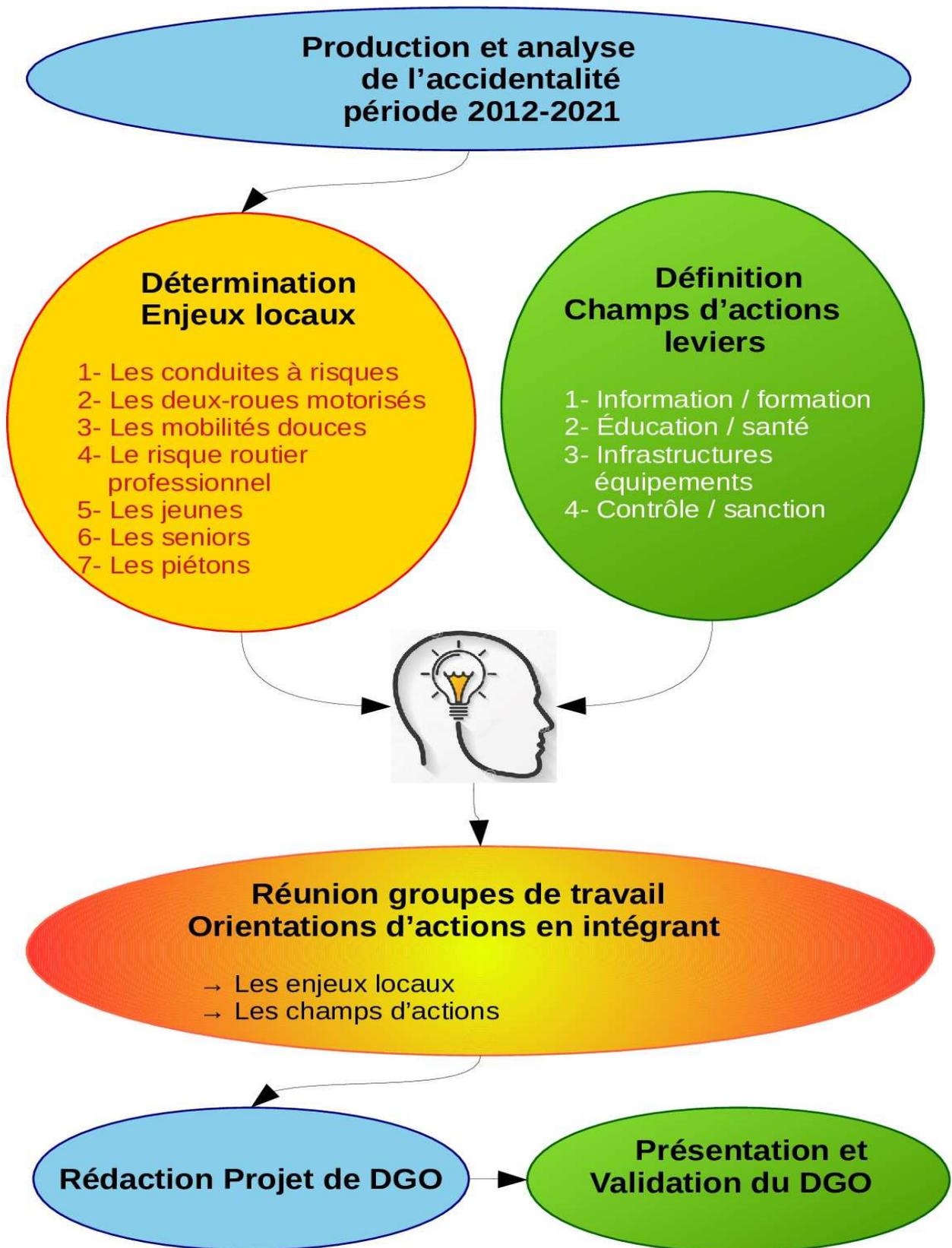
La totalité des orientations d'actions proposées par ces groupes de travail n'a pas été retenue. En effet, certaines propositions étaient d'ordre législatif ou réglementaire (baisser la TVA, imposer une simulation « deux-roues motorisés » (2RM) à tout candidat au permis de conduire voiture, intégrer une épreuve sécurité routière à l'examen du Diplôme national du brevet, etc.), d'autres objectivement irréalistes à mettre en œuvre (imposer un parrain 2RM à tout nouveau conducteur 2RM, etc.), d'autres enfin engageaient les gestionnaires de voirie (aménagements), ce qui n'est pas l'objet du DGO.

Cependant, toutes ces propositions sont conservées pour mémoire, et en cas d'opportunité favorable à certaines d'entre elles, quel qu'en soit le cadre.

3. **9 mars 2023** : organisation d'un « *Forum de la sécurité routière* » réunissant un panel de citoyens, afin de recueillir leurs propositions d'actions pour faire reculer l'insécurité routière
4. **Avril et mai 2023** : synthèse /finalisation du projet de DGO 2023-2027 et derniers échanges avec les membres des groupes de travail
5. **15 juin 2023** : réunion plénière, présidée par le préfet du département réunissant l'ensemble des signataires du DGO afin de :
 - présenter officiellement le document
 - procéder à sa signature collective

Le synoptique ci-après décrit sommairement ce processus.

6.4. Synoptique de l'élaboration



6.5. Évaluation et suivi du DGO

Le DGO est un plan qui propose des orientations d'actions pour lutter contre l'insécurité routière sur une période comprise entre 2023 et 2027, soit 5 années. Avant l'expiration de ce plan quinquennal en 2027, à mi-parcours, il conviendra de s'assurer de la pertinence, de l'efficacité des actions entreprises. **Ainsi, deux ans après sa validation, la préfecture organisera une réunion avec les signataires du DGO** afin de :

- les informer sur l'évolution de l'accidentalité, le nombre et la nature des contrôles et sanctions,
- présenter un bilan quantitatif et qualitatif des actions menées dans le cadre du Plan Départemental d'Actions Sécurité Routière (PDASR)
- de recueillir leurs observations et propositions et le cas échéant modifier les priorités, réorienter les actions de prévention, adapter les modalités d'intervention.

D'autre part, les indicateurs essentiels pour apprécier l'évolution de l'accidentalité routière sont les nombres d'accidents, de tués, de blessés légers ou hospitalisés. Ces indicateurs sont suivis dans le cadre de l'Observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR), structurellement en place et bien établi.

Cependant, cette approche donne une vision incomplète de la situation sécuritaire de nos infrastructures routières. De plus, l'accidentalité est une donnée relativement volatile, instable, dont on ne peut apprécier les tendances que sur des temps relativement longs.

C'est pourquoi, afin d'informer collectivement les acteurs locaux sur les résultats obtenus en matière de lutte contre l'insécurité routière et, le cas échéant, apporter des correctifs à nos pratiques en termes de prévention, communication, information, contrôle et sanction, chaque semestre se réunira dorénavant sous la présidence de monsieur ou madame la directrice de Cabinet de la préfecture de Meurthe-et-Moselle un « État-major **sécurité routière** » (EMSR).

Cette instance sera composée de mesdames ou messieurs :

- les sous-préfets d'arrondissement
- le procureur de la République
- le commandant du groupement de gendarmerie départementale
- le directeur départemental de la sécurité publique
- le commandant de la compagnie républicaine de sécurité autoroutière
- le président du conseil départemental
- le président de la métropole du Grand Nancy
- les responsables régionaux de la SANEF et d'APRR
- le coordinateur sécurité routière et le chargé de mission deux-roues motorisés
- le responsable de l'observatoire départemental de la sécurité routière
- des « spécialistes » si la thématique abordée le nécessite.

Lors de ces réunions semestrielles seront abordées les thématiques suivantes :

- bilan de l'accidentalité avec mise en perspective au regard notamment des années précédentes, des départements équivalents au niveau démographique, etc.
- activité du contrôle automatisé et information sur les projets de déploiement en cours
- bilan et projection sur les actions de prévention, d'information, de contrôle sanction, d'opérations zonales passées ou à venir
- bilan sur les rétentions de permis, Bilan des infractions et délits divers,
- questions diverses, actualité, propositions, etc.

7 - Définition des enjeux

7.1. Liste des 7 enjeux

La liste des enjeux a été dressée sur la base de l'accidentologie constatée entre 2017 et 2021. Elle reprend les **4 enjeux obligatoires** demandés par la délégation à la sécurité routière (deux-roues motorisés, conduites à risques, mode doux et risque professionnel) auxquels ont été adjoints **trois autres enjeux** (Seniors, jeunes, piétons) mis en évidence dans les groupes de travail. Ces 7 enjeux figurent dans le tableau ci-après, avec des **codes couleurs** que l'on retrouve dans le chapitre suivant.

Les nouvelles exigences environnementales en particulier des habitants des centres urbains, l'urgence climatique, les tensions sur l'énergie fossile, le développement de voies dédiées aux modes doux, enfin l'apparition de nouveaux engins de déplacement personnels motorisés sont autant de facteurs qui ont permis le développement de l'usage de la bicyclette, de la trottinette...

Ces véhicules sont moins consommateurs d'énergie, d'espace, rejettent peu ou pas de CO₂, favorisant ainsi l'amélioration de la santé de tous.

Cependant cette augmentation du nombre des bicyclettes et trottinettes, dans un espace public, certes en pleine mutation, mais qui reste encore conçu pour le déplacement en automobile, génère une augmentation très sensible du nombre des accidents corporels impliquant des cyclistes ou trotteurs.

Enjeu 2	Enjeu 1	Le risque routier professionnel
		L'alcool
		Les stupéfiants
		La vitesse
		Les distracteurs
Enjeu 3	Les jeunes	
Enjeu 4	Les seniors	
Enjeu 5	Les deux-roues motorisés	
Enjeu 6	Les mobilités douces	
Enjeu 7	Les piétons	

Cette évolution des modes de déplacement vertueuse mérite d'être encouragée mais en se mobilisant fortement afin d'améliorer la sécurité des adultes et enfants usagers de ces modes doux. **Ainsi, pour les 5 années de ce plan « les mobilités douces » constitue un enjeu prioritaire pour lequel il est nécessaire de se mobiliser collectivement.**

D'autre part, à la lecture de l'accidentalité sur la période comprise entre 2017 et 2021, on observe un déséquilibre très important entre le poids démographique des deux sexes qui avoisinent les 50 %, et la répartition Femme/homme dans la mortalité routière. En effet, on relève que 20 % des tués sont des femmes et 80 % des hommes.

Il y a donc un véritable intérêt à lutter contre les stéréotypes en général, de genre en particulier en agissant sur les représentations des uns et des autres, des filles et des garçons. Ceci nécessite d'actionner plusieurs leviers tels que l'information, l'éducation et la sanction.

Ainsi, si la « lutte contre les stéréotypes » n'est pas identifiée comme un enjeu spécifique, elle est une thématique transverse, un « fil rouge » qui doit être au cœur de chacune des actions de prévention.

7.2. Composition des 7 groupes de travail

La liste des participants aux 7 groupes de travail figurent ci-dessous :

Intervenant départemental de sécurité routière, Éducation nationale, Prévention MAIF, Gendarmerie, Conseil départemental, Fédération française des motards en colère, inspecteur du permis de conduire, police municipale, Association prévention routière, Association automobile Club Lorrain, police nationale, CARSAT, Université de Lorraine, CRS, ARS, association Dynamo, DIR Est, Association Addictions France, le chargé de mission 2-roues motorisés, mutuelle MGEL.

Les 7 groupes de travail ont suivi la même méthodologie :

- les participants, par sous-groupe de quatre à cinq personnes, se sont penchés sur des questions relatives à chacun des enjeux, et ont proposé des premières orientations d'actions
- ces propositions ont ensuite été mises en commun afin de procéder à une analyse collective, pour les enrichir, accorder la critique, et les amender
- ces propositions ont enfin été reformulées, pour être intégrées dans le présent DGO 2023-2027

8 - Les champs d'actions

4 champs d'actions ont été retenus.

- Information, formation
- Éducation, santé *
- Contrôle, sanction
- Infrastructures, équipements (champ justifié par les propositions remontées, et les enjeux correspondants – il est bien noté que le DGO n'a qu'accessoirement vocation à évoquer ce champ – les actions évoquées constituent donc essentiellement de l'information à l'attention spécifique de gestionnaires de voirie)

Ces 4 champs d'actions se déclinent dans chacun des 7 enjeux identifiés. Le tableau ci-dessous rappelle la nature de ces enjeux :

• Enjeu 1	Le risque routier professionnel
• Enjeu 2	L'alcool
	Les stupéfiants
	La vitesse
	Les distracteurs
• Enjeu 3	Les jeunes
• Enjeu 4	Les seniors
• Enjeu 5	Les deux-roues motorisés
• Enjeu 6	Les mobilités douces
• Enjeu 7	Les piétons

Pour faciliter la lecture, chaque enjeu dispose de son propre **code couleur**.

Ce chapitre présente donc pour chacun des 7 enjeux retenus, la liste des orientations d'actions proposées pour améliorer la sécurité sur les routes de Meurthe-et-Moselle.

Afin de faciliter sa lecture, le document est structuré pour chaque enjeu avec de l'information quantitative et qualitative sur les enjeux concernés, puis un tableau dressant la liste des orientations.

***Nota :** le volet « éducation, santé » renvoie, sur le fond, au développement de la capacité à vivre ensemble et des compétences psychosociales à la lutte contre les stéréotypes, au développement de l'auto-évaluation, et à la prise de conscience de ses limites de sa vulnérabilité

9 - Les orientations d'actions

Enjeu N°1 – Le risque routier professionnel

9.1. Le risque routier professionnel

25 %	d'accidents corporels dans lesquels au moins un des usagers effectuait un trajet domicile-travail et/ou professionnel Sur 2.744 accidents corporels en Meurthe-et-Moselle entre 2017 et 2021 : <ul style="list-style-type: none">• 684 de ces accidents impliquaient au moins un usager qui effectuait un trajet domicile-travail et/ou professionnel
27 %	de blessés hospitalisés lors d'un trajet domicile- travail et/ou professionnel Sur 833 usagers hospitalisés en Meurthe-et-Moselle entre 2017 et 2021 : <ul style="list-style-type: none">• 223 usagers hospitalisés lors d'un trajet domicile-travail et/ou professionnel
15 %	de tués lors d'un trajet domicile travail et/ou professionnel Sur 152 tués au total en Meurthe-et-Moselle entre 2017 et 2021 : <ul style="list-style-type: none">• 23 usagers tués lors d'un trajet domicile travail et/ou professionnel



Le risque routier en France est la première cause de mortalité liée au travail.

En 2021, le risque routier professionnel, c'est un accident de la route lié au travail toutes les 10 minutes .

(Source : Ministère du travail, du plein emploi et de l'insertion)

Enjeu N°1 – Le risque routier professionnel

Champs d'actions	Orientations d'actions
Information Formation	<ul style="list-style-type: none"> • Encourager les entreprises à acquérir un label « Entreprises vertueuses » qui engage : <ul style="list-style-type: none"> ◦ le chef d'entreprise, ◦ ses employés. • Mieux informer les chefs d'entreprises sur leurs obligations et les risques liés au non-respect de celles-ci (économique, judiciaire, personnel, etc.). • Inciter les entreprises à intégrer dans leur règlement intérieur la consultation régulière du nombre de points du permis de conduire concernant l'ensemble des salariés, informant de la suspension du permis de conduire même dans le cadre privé.
Éducation Santé	<ul style="list-style-type: none"> • Rappeler aux services de l'État, aux gestionnaires de voirie, aux services de secours et aux transports en commun qu'ils doivent être exemplaires dans leurs comportements : <ul style="list-style-type: none"> ◦ respect du code de la route (vitesse, ceinture de sécurité, clignotants, etc.) ◦ port d'oreillettes, utilisation du téléphone, etc. ◦ respect de la priorité due aux piétons, ◦ respect des feux tricolores, des stops, etc. ◦ courtoisie. • Établir un contact, développer un réseau avec le monde de l'entreprise afin : <ul style="list-style-type: none"> ◦ d'agir sur le contenu des formations dispensées aux professionnels, ◦ de favoriser la réflexion sur les interactions entre organisation du travail et risque routier ainsi que sur les conséquences de ce dernier pour les résultats économiques et l'image de l'entreprise.
Contrôle Sanction	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer les contrôles sur les dépassements de PTAC (<i>Poids total autorisé en charge</i>). • Vérifier que les charges transportées ne constituent pas un risque supplémentaire. • Sanctionner le stationnement de véhicules particuliers sur les zones de livraison. • Mener des actions sur les entreprises ou les secteurs d'activités qui commettent des infractions de manière récurrente.
Infrastructures Équipements	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibiliser à l'intérêt pour une commune dense de mettre en place des zones de livraison adaptées qui évoluent en fonction des modifications des types d'activités, des commerces.

Enjeu N°2 - Les conduites à risques

9.2. Les conduites à risques (Alcool, stupéfiants, vitesse, distracteurs)

A L C O O L	12 %	d'accidents où un des usagers avait un taux supérieur à la valeur légale
		Sur 2 744 accidents corporels en Meurthe-et-Moselle entre 2017 et 2021, pour 341 d'entre eux, un des usagers avait un taux d'alcool supérieur à la valeur légale
	21 %	de blessés hospitalisés lors d'un accident où un des usagers avait un taux d'alcool supérieur à la valeur légale
		Sur 833 usagers hospitalisés en Meurthe-et-Moselle entre 2017 et 2021, 178 avaient un taux d'alcool supérieur à la valeur légale
	29 %	de tués lors d'un accident où un des usagers avait un taux d'alcool supérieur à la valeur légale
		Sur 152 tués au total en Meurthe-et-Moselle entre 2017 et 2021, 44 avaient un taux d'alcool supérieur à la valeur légale



L'alcool au volant est l'une des premières causes de la mortalité routière et demeure en cause dans près d'un tiers des accidents mortels

S T U P E F I A N T S	4 %	d'accidents où un des usagers était positif à un produit stupéfiant
		Sur 2 744 accidents corporels en Meurthe-et-Moselle entre 2017 et 2021, pour 118 d'entre eux, un usager était positif à un produit stupéfiant
	9 %	de blessés hospitalisés lors d'un accident où un des usagers était positif à un produit stupéfiant
		Sur 833 usagers hospitalisés en Meurthe-et-Moselle entre 2017 et 2021, 78 étaient positifs à au moins un produit stupéfiant
	17 %	de tués lors d'un accident où un des usagers était positif à un produit stupéfiant
		Sur 152 tués au total en Meurthe-et-Moselle entre 2017 et 2021, 26 étaient positifs à un produit stupéfiant



L'usage et la vente du cannabis sont interdits en France et la durée de détection du THC (tétrahydrocannabinol) est variable selon les individus. Quel que soit le taux mesuré, le conducteur sera sanctionné.

Enjeu N°2 - Les conduites à risques

V I T E S S E	36 %	de tués dans des accidents impliquant un ou des usagers circulant à une vitesse excessive ou inadaptée Sur 152 tués au total en Meurthe-et-Moselle entre 2017 et 2021, pour 54 d'entre eux, ils circulaient à une vitesse excessive ou inadaptée
	Année 2003	Des radars automatiques ont été déployés à partir de 2003 sur les routes françaises pour lutter contre l'insécurité routière. Plusieurs types de dispositifs sont aujourd'hui utilisés et contrôlent et sanctionnent les vitesses excessives <ul style="list-style-type: none"> • radars fixes : en ville, sur les autoroutes, les routes bidirectionnelles, • radars mobiles ou de chantier : sont placés sur des chantiers, des sites isolés, des itinéraires accidentogènes, • voitures-radar : véhicule de l'État circulant, 24H/24, 7J/7, sur des itinéraires accidentogène, selon un plan de contrôle déterminé par la préfecture



En 10 ans, on estime que les radars ont permis de sauver 23 000 vies

D I S T R A C T E U R S	On regroupe sous l'appellation distracteurs :	
	<ul style="list-style-type: none"> • Téléphone portable • Outils embarqués : Navigateur, radio, ... • Restauration, cigarette,... • Panneaux publicitaires, de signalisation, ... • Les passagers,... 	
	Il est complexe techniquement d'établir que le téléphone était utilisé au moment de l'accident. Cependant, l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, dans son rapport 2021, constate que circulent téléphone en main, ou avec des dispositifs auditifs types de oreillettes ou casques :	
	6 %	Des conducteurs de véhicules légers, de tourisme
	21 %	Des conducteurs de petits utilitaires légers, type fourgons
14 %	Des cyclistes	
28 %	Des piétons	



Le téléphone est un distracteur qui mobilise des ressources auditives, visuelles, physiques et cognitives. Son usage génère une charge mentale importante incompatible avec la conduite d'un véhicule.

Enjeu N°2 - Les conduites à risques

Champs d'actions	Orientations d'actions
Information Formation	<ul style="list-style-type: none"> • Davantage de messages de prévention à la radio, sur les réseaux sociaux, à la télévision, etc. • Informer les usagers sur les alternatives à la conduite d'un véhicule en cas de rétention de permis. • Incitation, voire obligation pour les établissements de nuit, débits de boissons, épiceries de nuit d'afficher les numéros de taxi, les horaires de bus... • Améliorer la communication sur les conséquences de la consommation de stupéfiants en termes de : <ul style="list-style-type: none"> ◦ conduite, perception de son environnement, ◦ santé, ◦ durée de positivité, ◦ rétention de permis, ◦ condamnation pénale, ◦ vie familiale, professionnelle • Former à l'écoconduite, la conduite apaisée, etc. • Acculturer les usagers sur les distances de freinage, les conséquences d'un choc.
Éducation Santé	<ul style="list-style-type: none"> • Utiliser la thématique de la sécurité routière pour travailler sur la citoyenneté, le développement des compétences psychosociales, le respect de son intégrité, de sa santé, ceci dès le plus jeune âge. • Mettre en place des actions qui comprennent plusieurs volets : <ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 50%;">- information <li style="width: 50%;">- éducation / santé <li style="width: 50%;">- la loi, la règle <li style="width: 50%;">- les sanctions • Communiquer de manière positive sur les dispositifs permettant de sortir de l'addiction. • Apprendre à dire non, à lutter contre l'effet moutonnier, développer son libre arbitre, ne pas céder au groupe.
Contrôle Sanction	<ul style="list-style-type: none"> • Davantage de présence des forces de l'ordre pour plus de dissuasion, plus de prévention, diffusion d'un message pédagogique aux contrevenants. • Communiquer sur les sanctions administratives. • Communiquer sur les décisions de justice. • Rapprocher le prononcé de la sanction judiciaire de la date de l'infraction. • Favoriser les alternatives à la sanction pour les primo-délinquants. • Utiliser de manière plus efficiente les équipements de contrôle-sanction à notre disposition.
Infrastructures Équipements	<ul style="list-style-type: none"> • Valoriser l'aménagement des traversées d'agglomération afin de réduire les vitesses (Chicanes, écluses, plateaux...). • Contribuer à la réflexion sur la pose de feux régulant la vitesse.

Enjeu N°3 – Les Jeunes

9.3. Les jeunes

28 %

des tués avaient moins de 30 ans.

La classe d'âge 0-29 ans représente 43 tués sur les 152 à déplorer entre 2017 et 2021.

La classe d'âge 18-24 ans est également sur-représentée par rapport à son poids démographique :

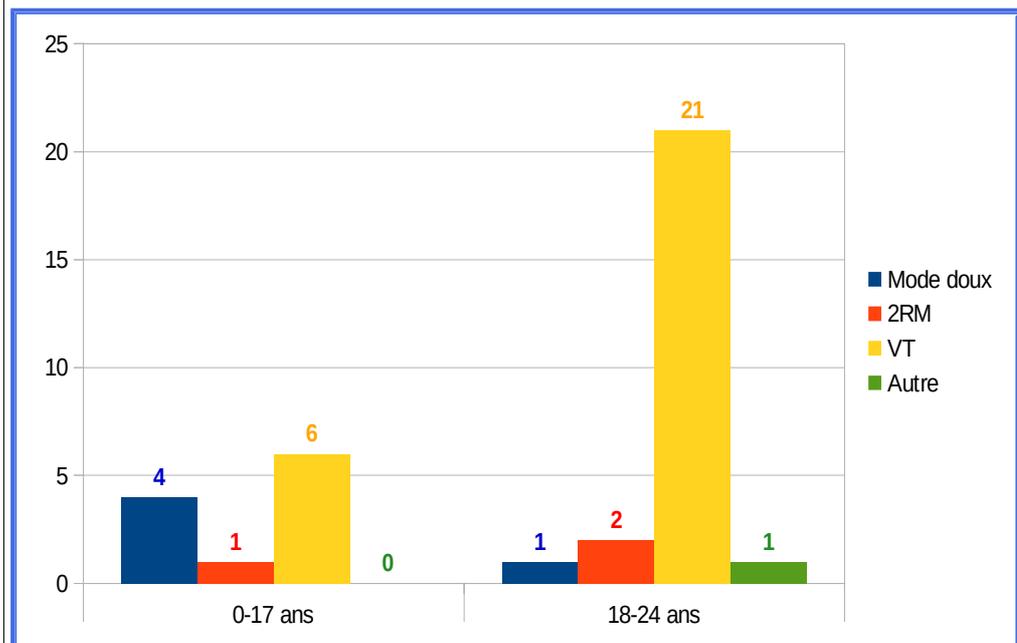
- 10 % de la population
- 16 % des tués
- 22 % des blessés hospitalisés

75 %

des accidents se produisent en agglomération

Le diagramme ci-dessous renseigne sur la ventilation des tués par mode de transports de la classe d'âge des 0-24 ans.

75 %
des tués le sont hors agglomération



Pour la classe d'âge 0-24 ans, 81 % des tués sont des hommes

Enjeu N°3 – Les Jeunes

Champs d'actions	Orientations d'actions
Information Formation	<ul style="list-style-type: none"> • Informer des conséquences judiciaires, professionnelles, familiales, personnelles d'une conduite sans assurance, alcoolisée, sous stupéfiants, à des vitesses excessives (rétention, annulation de permis, garde à vue, tribunal correctionnel, prison, décès, etc.). • Améliorer la communication sur les conséquences de la consommation de stupéfiants en termes de : <ul style="list-style-type: none"> ◦ conduite, perception de son environnement, santé, ◦ durée de positivité, ◦ rétention de permis, ◦ condamnation pénale, ◦ vie familiale, professionnelle... • Renforcer l'information sur les conditions d'utilisation dans l'espace public des vélos et EDPM*. • Mieux informer l'Éducation nationale sur les acteurs locaux mobilisables pour intervenir dans leurs établissements. • Information claire sur l'usage du CBD*; • Test alcool et stupéfiant avant passage du permis de conduire. • Informer les parents sur les règles relatives à l'usage du vélo, des EDPM, des sièges auto, etc.
Éducation Santé	<ul style="list-style-type: none"> • Valoriser les modes doux qui sont respectueux de l'environnement, modernes, peu exigeants en termes d'espace. • Valoriser la création d'espaces, type square skate-board, pour former à l'usage des trottinettes et autres EDPM. • Former au partage de la route, à la civilité, au respect du plus vulnérable, rompre avec la loi du plus fort, du plus gros.
Contrôle Sanction	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer la crédibilité du contrôle et de la sanction, lutter contre le sentiment d'impunité.
Infrastructures Équipements	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibiliser les gestionnaires de voiries à l'importance d'adapter les infrastructures (notamment rurales) aux nouvelles mobilités (piétons, vélos, EDPM, 2RM*), appelées à se développer.

*EDPM : engin de déplacement personnel motorisé

*CBD : cannabidiol

*2RM : deux-roues motorisés

Enjeu N°4 – Les Seniors

9.4. Les seniors

32 %

des tués ont plus de 65 ans

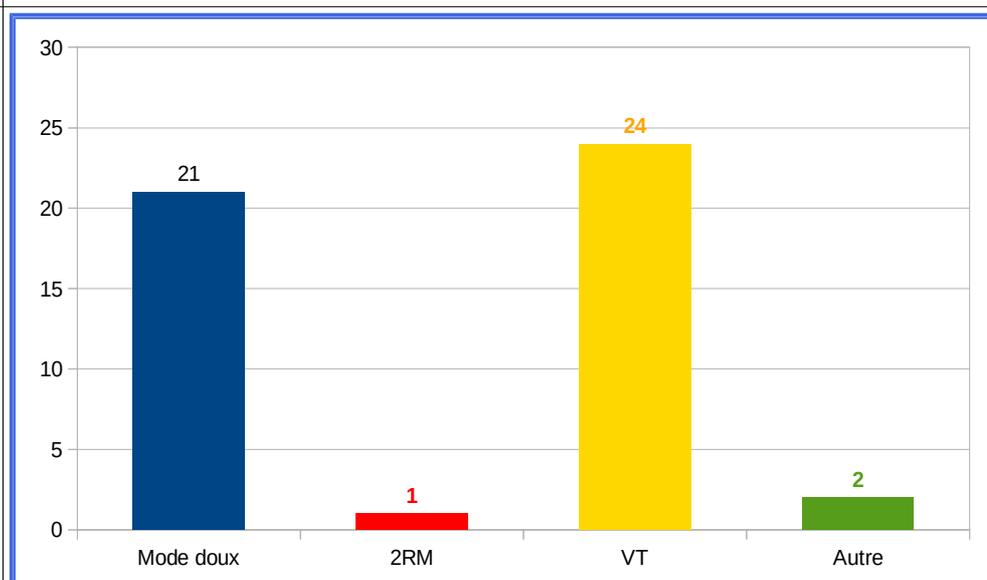
Sur 152 tués au total en Meurthe-et-Moselle entre 2017 et 2021, pour 48 d'entre eux, ils avaient plus de 65 ans

38 %

des tués de plus de 65 ans sont des piétons

47 %

des tués de plus de 65 ans étaient conducteurs d'un véhicule



Alors que les seniors représentent environ 20 % de la population, ils ne sont responsables que dans 13 % des accidents corporels.

70 % des seniors de plus de 65 ans tués lors d'un accident de la route sont des hommes

Enjeu N°4 – Les Seniors

Champs d'actions	Orientations d'actions
Information Formation	<ul style="list-style-type: none"> • Réaliser de la mise à niveau du code de la route par les communes, les collectivités locales en partenariat avec les services de l'État, les associations, les assureurs. Ces comportements vertueux pourraient être valorisés par une baisse de la police d'assurance. • Déployer l'information des seniors sur leur vulnérabilité, l'altération de leurs compétences cognitives et les comportements à adopter, les adaptations nécessaires pour pallier à ces difficultés pour se déplacer en sécurité dans l'espace public. • Informer les seniors sur les différents modes de déplacement à leur disposition
Éducation Santé	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibiliser les seniors sur les conséquences de leur état de santé sur leur conduite, leur sécurité, celle des autres usagers : <ul style="list-style-type: none"> ◦ Les inciter à contrôler leurs capacités cognitives (visuelles, auditives...). Cela pourrait prendre la forme d'une invitation, par l'ARS, la sécurité sociale, à consulter gratuitement un médecin ; ◦ Impliquer les médecins généralistes, les pharmaciens dans cette démarche. Par exemple en informant leurs patients sur les risques de la prise de certains médicaments en situation de conduite. • Permettre aux seniors qui le souhaitent de ne plus conduire, avec une communication sur la mise en place d'alternatives crédibles à la conduite, en particulier en milieu rural. • Développer les compétences psychosociales de l'ensemble des usagers. Le senior est plus lent, il faut être patient, empathique, respectueux.
Contrôle Sanction	<ul style="list-style-type: none"> • Développer l'information de la préfecture lors du décès, du placement en EHPAD, etc., d'un usager afin de limiter les fraudes aux points de permis suite à une infraction.
Infrastructures Équipements	<ul style="list-style-type: none"> • Rappeler aux gestionnaires les règles d'adaptation de la géométrie des passages piétons : <ul style="list-style-type: none"> ◦ Réduction de la longueur des traversées de chaussées, soit par des avancées de trottoirs, soit par la mise en place d'îlots centraux, ◦ De nuit, mieux signaler les passages piétons avec un éclairage focalisé sur la traversée, ◦ Permettre aux seniors, aux piétons de connaître le temps restant pour effectuer leur traversée, ◦ Placer les passages piétons de telle façon qu'ils n'augmentent pas la longueur du parcours lors de la traversée de la chaussée. • Valoriser le principe de multiplier les bancs, sièges, permettant aux seniors de se reposer, faire des pauses. • Sensibiliser au principe d'améliorer la qualité des revêtements au droit des passages piétons afin de faciliter la marche des seniors, le déplacement des fauteuils roulants, poussettes, etc.

Enjeu N°5 – Les deux-roues motorisés

9.5. Les deux-roues motorisés (Cyclomoteur, motocyclette légère et lourde)

C Y C L O M O T E U R	7 %	d'accidents corporels dans lesquels un cyclomoteur était impliqué
	3 %	des tués
	7 %	des blessés hospitalisés



Sur 199 accidents en cyclomoteur, 86 % ont eu lieu en agglomération

M O T O C Y C L E T T E L E G E R E	2 %	d'accidents corporels dans lesquels une motocyclette légère était impliquée
	2 %	des tués
	3 %	des blessés hospitalisés



Sur 66 accidents en motocyclette légère, 77 % se sont produits en agglomération, 100 % des tués étaient des hommes

M O T O C Y C L E T T E L O U R D E	10 %	d'accidents corporels dans lesquels une motocyclette lourde était impliquée
	16 %	des tués (1 % du trafic total)
	11 %	des blessés hospitalisés



Sur 265 accidents en motocyclette lourde, 58 % se sont produits en agglomération, 88 % des tués étaient des hommes

Enjeu N°5 – Les deux-roues motorisés

Champs d'actions	Orientations d'actions
Information Formation	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la formation sur la conduite avec passager. • Valoriser le port des équipements de sécurité non-obligatoires (Airbag, blouson, bottes, etc.), • Lors de la formation initiale des automobilistes, renforcer la sensibilisation sur les comportements, la perception des 2RM. • Sensibiliser les parents au fait que conduire un deux-roues dans l'espace public nécessite une formation : <ul style="list-style-type: none"> ◦ à la maîtrise de l'engin, son entretien, son équipement, ◦ aux risques liés à la circulation routière, ◦ au code de la route. • Communiquer sur la gravité des accidents lors d'une chute en 2RM
Éducation Santé	<ul style="list-style-type: none"> • Réaliser des journées motards avec participation des forces de l'ordre, reconnues pour leur technicité. • Lutter contre les stéréotypes, les préjugés, favoriser la féminisation de la pratique du fait qu'elle tend à réguler les comportements. • Communiquer sur la vulnérabilité de cette pratique. • Démontrer les idées fausses sur le sujet « Hot pipe save live ». Non, le bruit de la moto ne protège pas son conducteur. Il ne permet pas d'alerter, de prévenir les autres usagers de la présence, de l'arrivée d'une moto.
Contrôle Sanction	<ul style="list-style-type: none"> • Effectuer des contrôles de bruit efficaces sur le bord des routes et en villes par les forces de l'ordre. • Conduire des actions « bons conducteurs » : récompenser au lieu de sanctionner.
Infrastructures Équipements	<ul style="list-style-type: none"> • Diffuser auprès des mairies le document du CEREMA : prescriptions signalétiques, les équipements, préservation de la visibilité malgré les aménagements urbains (ex : pots de fleurs), etc. • Mieux informer sur les défauts, les dégradations de chaussées • Informer les agriculteurs sur les risques liés à l'état de propreté des routes.

Enjeu N°6 – Les mobilités douces

9.6. Les mobilités douces (Vélo, trottinette électrique)

V E L O	10 %	des accidents corporels Sur 2 744 accidents corporels en Meurthe-et-Moselle entre 2017 et 2021, 270 d'entre eux impliquaient un cycliste
	7 %	des blessés hospitalisés Sur 833 usagers hospitalisés en Meurthe-et-Moselle entre 2017 et 2021, 61 étaient des cyclistes
	3 %	des tués Sur 152 tués au total en Meurthe-et-Moselle entre 2017 et 2021, 5 étaient des cyclistes. A noter que nous avons eu à déplorer pour la seule année 2022 le décès de 8 cyclistes.



86 % des accidents se produisent en agglomération

E
D
P
M

Depuis le 25 octobre 2019, le code de la route reconnaît les EDPM (Engins de Déplacement Personnel Motorisé) comme une nouvelle catégorie de véhicules et en définit le statut. Il fixe notamment leurs caractéristiques techniques, les règles de circulation et de stationnement et précise les sanctions en cas de non-respect de ces règles.

Ce mode de déplacement, qui se développe rapidement, est relativement récent. Il est donc prématuré de produire des statistiques et plus encore d'en déduire des tendances.

Il reste que nous observons une augmentation sensible du nombre des usagers d'EDPM blessés. En effet, entre 2019 et 2022, ce nombre a été multiplié par 3,5.



- **L'utilisation de ces véhicules sur voie ouverte au public est interdite aux personnes de moins de 12 ans.**
- **La circulation des trottinettes électriques est interdite hors agglomération.**
- **La vitesse maximale autorisée sur la voie publique est de 25 km/h.**
- **Une assurance est obligatoire.**

Enjeu N°6 – Les mobilités douces

Champs d'actions	Orientations d'actions
Information Formation	<ul style="list-style-type: none"> • Valoriser l'utilisation des modes doux pour se déplacer dans l'espace public : <ul style="list-style-type: none"> ◦ environnement, ◦ santé, ◦ plaisir, ◦ économie... • Communiquer sur la réglementation qui est peu connue et/ou peu respectée par les cyclistes et les autres usagers (zone 30 par exemple). • Favoriser, voire subventionner le développement d'ateliers de réparations, à condition qu'ils véhiculent des messages de prévention. • Communiquer sur le nombre de km parcourus, les économies d'énergie, et autres indicateurs quantitatifs vertueux. • Améliorer l'information sur la localisation des pistes/bandes cyclables.
Éducation Santé	<ul style="list-style-type: none"> • Valoriser les modes doux, qui sont respectueux de l'environnement, modernes, peu exigeants en termes d'espace, etc. • Valoriser la création d'espaces, type square skate-board, pour former à l'usage des trottinettes et autres EDPM. • Former au partage de la route, à la civilité, au respect du plus vulnérable, rompre avec la loi du plus fort, du plus gros.
Contrôle Sanction	<ul style="list-style-type: none"> • Réduire les délais entre le moment où l'infraction est commise et le jugement. • Sanctionner les comportements inadaptés, rompre avec le sentiment d'impunité. • Contrôler et sanctionner plus fortement le défaut d'éclairage, l'utilisation d'oreillettes, du téléphone pour les vélos, EDPM, automobilistes, conducteurs de bus, de tram, livreurs, etc.
Infrastructures Équipements	<ul style="list-style-type: none"> • Néant

Enjeu N° 7 – Les piétons

9.7. Les piétons

25 %	des accidents Sur 2 744 accidents corporels en Meurthe-et-Moselle entre 2017 et 2021, 684 d'entre eux impliquaient un piéton
19 %	des blessés hospitalisés Sur 833 usagers hospitalisés en Meurthe-et-Moselle entre 2017 et 2021, 161 étaient des piétons
21 %	des tués Sur 152 tués au total en Meurthe-et-Moselle entre 2017 et 2021, 32 étaient des piétons



Les piétons représentent une part importante de la mortalité sur la route. S'il est considéré comme prioritaire dans la plupart des cas, il reste un usager vulnérable.

A noter que les piétons seniors sont particulièrement vulnérables :

- ils sont moins mobiles
- leurs fonctions cognitives sont dégradées (vue, audition,...)
- en cas de blessures leurs capacités de récupération, de réparation sont amoindries avec l'âge

Enjeu N° 7 – Les piétons

Champs d'actions	Orientations d'actions
Information Formation	<ul style="list-style-type: none"> • Informer sur la saisonnalité de l'accidentalité piétonne. • Diffuser de l'information sur les comportements à adopter en période hivernale. • Sensibiliser à travers des données d'accidentalité sur la vulnérabilité des piétons. • Sensibiliser les automobilistes sur les conséquences d'un stationnement sur un trottoir pour les personnes âgées, les mères et pères de famille, les personnes en fauteuil roulant, etc.
Éducation Santé	<ul style="list-style-type: none"> • Informer les parents sur les limites cognitives de leur enfant. La plupart des enfants, avant 10 ans, ne sont pas capables de se déplacer en toute sécurité dans l'espace public. • Renommer le « Permis piéton », terme inapproprié, délivré par les écoles primaires. • Intégrer dans la formation des éducatrices de jeunes enfants, les assistantes maternelles, etc., un volet relatif à la sécurité routière. • Éduquer les enseignants, les parents accompagnateurs, etc., aux bons comportements à adopter lors des déplacements des enfants dans l'espace public (port du gilet, etc.) • Sensibiliser les piétons à leur propre vulnérabilité, les inciter à prendre en charge leur sécurité (« elle ne dépend pas que des autres »). • Accompagner les actions de sensibilisation théoriques de mise en situation, d'épreuves pratiques. • Informer sur les risques et les précautions à adopter lors d'un déplacement avec oreillettes, téléphone en main, etc. • Rappeler les bonnes pratiques pour circuler à pied hors agglomération.
Contrôle Sanction	<ul style="list-style-type: none"> • Néant
Infrastructures Équipements	<ul style="list-style-type: none"> • Néant

10 - Forum de la sécurité routière

Madame la déléguée interministérielle à la sécurité routière, Florence GUILLAUME, a passé toute la journée du jeudi 09 mars 2023 en Meurthe-et-Moselle pour y découvrir différentes initiatives menées dans le département en matière de sécurité routière.

En début d'après-midi elle a assisté au forum sur la sécurité routière organisé par la préfecture et la DDT dans le cadre de la rédaction du présent DGO.

Ce forum a rassemblé différents citoyens (seniors, lycéens, étudiants, associations, chefs d'entreprises, etc.) afin d'apporter un regard complémentaire, de la société civile, sur d'éventuelles nouvelles pistes de travail sur le DGO.

Les discussions, alternant plénières et petits groupes, se sont appuyées sur les champs d'actions qui avaient été identifiés dans le cadre des groupes de travail de début d'année 2023.

La participation de chacun et chacune a été particulièrement appréciée.



Le tableau ci-dessous liste quelques propositions émises lors de ce forum (liste sans filtre)

Champs d'actions	Orientations d'actions
Information Formation	<ul style="list-style-type: none"> • Intégrer la sécurité routière ainsi que le permis de conduire dans le cursus scolaire • Orienter la formation en fonction des âges • Faire porter les messages par des professionnels de la route, des associations et non pas seulement par l'État, les forces de l'ordre • Communiquer sur la cohabitation, le partage, le vivre ensemble • « Éduquer » et non « moraliser » • Créer des événements sur la sécurité routière et surtout le faire savoir • Utiliser les nouveaux modes de communication : réseaux sociaux et diffuser des vidéos courtes, réalisées par des jeunes, par des « influenceurs »

Champs d'actions	Orientations d'actions
Éducation Santé	<ul style="list-style-type: none"> • Créer une nouvelle catégorie lors de l'examen théorique du permis de conduire (avec item environnement, partage de l'espace commun, etc.) • Mieux informer sur les modifications du code de la route • Responsabiliser les individus, chacun est responsable de soi, de ses actes • L'État, les institutions, les collectivités locales doivent financer les outils de prévention tels que les éthylotests lors de soirées étudiantes. <i>(A noter que la préfecture de Meurthe-et-Moselle met à disposition des associations étudiantes des bornes éthylotests électroniques sur simple demande)</i> • Mettre l'accent sur les conséquences sociales, physiques, judiciaires des accidents • Développer le principe de visites médicales pour les seniors • Éducation parentale : remettre les parents au centre • Fixer un nombre d'heures obligatoires en présentiel pour la formation au code de la route, redonner du sens aux auto-écoles • Généraliser la gratuité au niveau des transports en commun et adapter les itinéraires et les horaires aux pratiques des usagers • Proposer des animations en garderie, primaire, lors des kermesses de fin d'année axées sur la sécurité routière
Contrôle Sanction	<ul style="list-style-type: none"> • Essentiellement assurer une plus grande présence des forces de l'ordre sur la route pour permettre une discussion, un échange, donner du sens au contrôle, à la sanction ; en particulier le soir. « Qu'on voie du bleu »
Infrastructures Équipements	<ul style="list-style-type: none"> • Éclairage des passages piétons sur la chaussée • Matériel rétro-réfléchissant obligatoire pour les enfants dès le plus bas âge • Brouilleur de téléphone dans les véhicules, qui se déclenche en fonction des situations • Caméra dans les véhicules pour contrôler l'endormissement, les conduites à risque • Équipement minimum de sécurité à déterminer pour l'ensemble des véhicules à usage professionnel • Élagage renforcé de la végétation afin d'améliorer la visibilité de la signalisation • Matérialisation des emplacements par les containers à poubelle afin d'éviter leur présence sur les bords des routes (ex en zone rurale ou dans certaines rues) • Construire plus de bandes et pistes cyclables • Triplement de la voie sur l'A31 • Dans les zones sensibles (crèches, écoles, hôpitaux, etc.), instaurer le stationnement des véhicules en marche arrière pour éviter les accidents en raison d'une mauvaise visibilité

11 - La déclinaison annuelle du DGO : les PDASR

Plan
Départemental
d' **A**ctions
et de **S**écurité
Routière

Chaque année, les orientations d'actions définies dans le DGO sont déclinées dans un Plan Départemental d'Actions et de Sécurité Routière (PDASR).

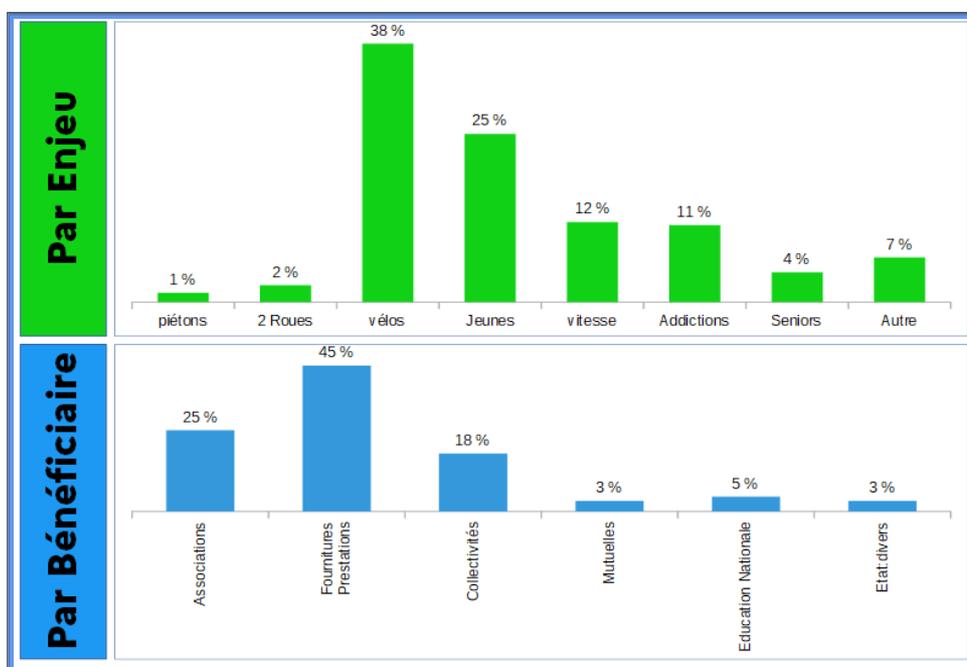
Le PDASR, à travers un appel à projets annuel, permet, d'une part, de mobiliser les acteurs locaux qui luttent contre l'insécurité routière et, d'autre part, de les accompagner en attribuant à certains projets une subvention.

Toutes les demandes sont étudiées lors d'un comité de sélection réunissant le cabinet du préfet, la DDT, les forces de l'ordre, ou encore le Parquet.

Chaque projet retenu fait ensuite l'objet d'un arrêté préfectoral de subvention précisant le montant alloué pour conduire l'action proposée.

Le tableau ci-dessous informe, pour la période 2017-2021 sur l'affectation des financements PDSAR par enjeu et par bénéficiaires

350 000 € ont été alloués au PDASR entre 2017 et 2021.



12 - Remerciements

La préfecture et la DDT de Meurthe-et-Moselle adressent leurs remerciements aux membres des groupes de travail qui se sont impliqués dans l'élaboration du présent DGO :

- **Les forces de l'ordre :**
 - La Direction départementale de la sécurité publique (DDSP)
 - La Gendarmerie nationale (GN)
 - La Compagnie républicaine de sécurité (CRS)
 - Les Polices municipales
- **Les services de l'État :**
 - La Direction des services départementaux de l'éducation nationale (DSDEN)
 - La Direction interdépartementale des routes (DIREst)
 - Le Conseil départemental (CD)
 - La Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail (CARSAT)
 - Le Bureau prévention et sécurité publique (BPS)
 - Le Chargé de mission deux-roues motorisés (CM2RM)
 - L'Agence régionale de santé (ARS)
 - L'Université de Lorraine (UL)
 - Les Intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR)
 - Les Inspecteurs du permis de conduire (IPCSR)
 - La Direction départementale des territoires (DDT)
 - Le Centre communal d'action sociale de Nancy (CCAS)
- **Les associations :**
 - Prévention routière
 - Prévention Mutuelle d'assurance des instituteurs de France (MAIF)
 - Automobile club lorrain (ACL)
 - Dynamo
 - Addictions France
 - Adultes et enfants inadaptés mentaux (AEIM)
 - Office Nancéien des personnes âgées (ONPA)
 - Associations des familles de traumatismes crâniens et cérébro-lésés de Lorraine (AFTC)
 - La fédération française des motards en colère (FFMC)
- **Les assureurs, mutuelles, établissements scolaires, ...**
 - Mutuelle générale des étudiants de l'Est (MGEL)
 - Société Adista
 - La fédération nationale des conseils de parents d'élèves des écoles laïques (FCPE)
 - Lycée Jeanne d'Arc de Nancy
 - Lycée Loritz de Nancy

13 - Lexique – notions liées à l'accident corporel

Accident corporel de la circulation

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière est un accident qui :

- provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique
- implique au moins un véhicule

Il implique un certain nombre d'usagers, parmi ceux-ci on distingue :

- les indemnes : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical
- les victimes : impliqués non indemnes

Parmi les victimes, on distingue :

- les tués : toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident
- les blessés : victimes non tuées

Parmi les blessés, on distingue :

- les blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures
- les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou n'impliquant pas de véhicules ainsi que les homicides volontaires et les suicides.

Accident grave

Un accident grave peut être un accident mortel ou un accident ayant fait au moins une victime gravement atteinte.

Accident mortel

Un accident mortel comporte au moins un tué.

Tué

Une personne est enregistrée comme tuée lorsque cette dernière décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.

BAAC

Le Bulletin d'Analyse des Accidents de la Circulation, dit BAAC, est un bulletin que les forces de l'ordre renseignent pour chaque accident corporel porté à leur connaissance. Ces bulletins sont regroupés dans le fichier national des accidents dit « fichier BAAC ». Ce fichier permet aux observatoires nationaux et départementaux interministériels de la sécurité routière (ONISR et ODSR) d'établir les statistiques officielles de l'accidentalité nationale et départementale.

Signataires du DGO 2023 - 2027



Le préfet de Meurthe-et-Moselle



Arnaud COCHET

La présidente du Conseil
Départemental

Chaynesse KHIROUNI



Le président de la métropole du
Grand Nancy

Mathieu KLEIN



La présidente de l'association
des maires

Rose-Marie FALQUE



<p>Le directeur académique des services de l'Éducation Nationale</p> <p>Emmanuel BOUREL</p> 	<p>Le procureur de la République de Nancy</p> <p>François CAPIN-DULHOSTE</p> 	
---	--	---

<p>Le commandant du Groupement de Gendarmerie départemental</p> <p>Colonel Frédéric DANTIN</p> 	<p>La directrice départementale de la sécurité publique</p> <p>Laëtitia PHILIPPON</p> 	<p>Le capitaine de la Compagnie républicaine de sécurité</p> <p>Paul BONIFACE</p> 
--	---	---

En préfecture de Meurthe-et-Moselle,
signature du Document Général d'Orientations 2023-2027
le jeudi 15 juin 2023





**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**