

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2023-2027

1 Le cadre de la démarche

- 1.1 Les objectifs du document général d'orientations 04
- 1.2 La démarche d'élaboration 04

2 Les caractéristiques locales

- 2.1 La situation géographique 08
- 2.2 La démographie 09
- 2.3 Le parc de véhicules en circulation 10
- 2.4 Le réseau routier 10
- 2.5 La loi « Montagne » 13
- 2.6 La nouvelle classification des territoires par le CEREMA 13

3 L'analyse de l'accidentalité

- 3.1 L'accidentalité générale 15
- 3.2 La distinction « agglomération/hors agglomération » 19
- 3.3 Le risque routier professionnel 25

4 Les nouvelles orientations pour 2023/2027

- 4.1 Les conduites à risques 27
- 4.2 Les moyens de déplacement : deux roues motorisés 30
- 4.3 et mobilités douces/actives 32
 - Le risque routier professionnel
- 4.4 Les seniors 33

5 Le suivi et l'évaluation du DGO

- 5.1 La mise en œuvre du plan départemental annuel de sécurité routière 36
- 5.2 Le suivi de l'accidentalité 36
- 5.3 Le plan départemental des contrôles routiers 36
- 5.4 Les modalités de suivi des enjeux 37

6 La validation et la signature du DGO 2023/2027

39

7 Annexes

- 7.1 Glossaire 41
- 7.2 La charte des 7 engagements : « employeurs engagés » 42

Le cadre de la démarche

- 1.1 Les objectifs du document général d'orientations
- 1.2 La démarche d'élaboration



1.1. Les objectifs du document général d'orientations

Au terme du précédent document général d'orientation (DGO) de la politique locale de sécurité routière qui couvrait la période 2018/2022, le présent document vise à élaborer, dans le cadre d'une démarche partenariale, les orientations et les axes prioritaires de la **politique locale de sécurité routière** à mettre en oeuvre pour les cinq années à venir 2023/2027.

En 2022, chaque préfecture a été invitée par la délégation à la sécurité routière à élaborer, sous l'autorité du préfet, son nouveau document général d'orientation. Rédigé à partir des études statistiques comparatives de l'accidentalité de la période précédente, le DGO permet la **mobilisation des acteurs locaux** autour d'actions et d'un **projet départemental commun adapté** à la réalité de la Moselle pour viser la diminution du nombre d'accidents sur nos routes.

Le but ultime de ce DGO est de développer une **culture de la sécurité routière**, ressentie par toute la population comme un gage d'engagement et de responsabilité de l'ensemble des acteurs et de la population elle-même.

1.2. La démarche d'élaboration

Un grand nombre d'acteurs locaux sont impliqués dans la sécurité routière, qui ont été associés en conséquence à l'élaboration du DGO au sein d'un comité de pilotage et de groupes de travail.

Le premier **comité de pilotage** a eu lieu le 30 novembre 2022 et a permis de mobiliser les acteurs, de dresser un état des lieux de l'accidentalité et les particularités du territoire, de valider et dégager ainsi les nouveaux enjeux ou orientations, mais également de définir une méthode pour élaborer le DGO.

Le comité de pilotage, sous la présidence de la sous-préfète, directrice de cabinet et cheffe de projet sécurité routière est composé :

- du ministère de la Justice (trois procureurs de la République près les tribunaux judiciaires) ;
- des forces de sécurité intérieure (Police, Gendarmerie et CRS autoroutière) ;
- des gestionnaires de voirie (SANEF, direction interdépartementale des routes, département, Metz Métropole) ;
- des représentants des maires (la fédération départementale des maires et présidents d'EPCI et l'association des maires ruraux) ;
- de la direction des services départementaux de l'éducation nationale au titre du continuum éducatif ;
- du service départemental d'incendie et de secours, souvent le premier service sur les lieux des accidents ;
- de la direction départementale des territoires, chargée de la circulation et de l'éducation routière ;
- des sous-préfets d'arrondissement.

L'élaboration de ce nouveau DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager largement l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent. La mobilisation de tous les acteurs est nécessaire pour traduire de manière stratégique la prise en compte de ces enjeux. Le document général d'orientations de sécurité routière doit donc être élaboré dans le cadre d'**une démarche partenariale**.

Ainsi, le comité de pilotage a défini des **groupes de travail** thématiques et a fixé les présidences et les compositions de chaque groupe en y associant les professionnels et le tissu associatif :

- **Groupe de travail 1 : les conduites à risques**
 - présidence : Anne Lecard, sous-préfète de Sarrebourg/Château-Salins, chargée du pôle départemental des droits à conduire
 - invités spécifiques :
 - Association de prévention routière
 - Centre Centaure
 - Comité départemental d'alcoologie et d'addictologie
 - Direction territoriale de la protection judiciaire de la jeunesse
 - Garantie Mutuelle des Fonctionnaires
 - Ligue contre les violences routières
 - Mutuelle Générale des Etudiants de L'Est
 - Université de Lorraine

- **Groupe de travail 2 : les deux-roues motorisés et les mobilités douces/actives**
 - présidence : Jacques Lair, chargé de missions deux roues motorisés et Philippe Rogron, directeur des sécurités au cabinet du préfet de la Moselle
 - invités spécifiques :
 - Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
 - Association de prévention routière
 - Comité départemental de moto
 - Comité départemental de cyclisme
 - Concessionnaire moto
 - Fédération française des motards en colère
 - Metz à vélo
 - Mutuelle Générale de l'Education Nationale
 - Wimoov

- **Groupe de travail 3 : le risque routier professionnel**
 - présidence : Marieke Fidry, directrice adjointe de l'emploi, du travail et des solidarités
 - invités spécifiques :
 - Association de prévention routière
 - Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail
 - Centre hospitalier régional de Metz-Thionville
 - Chambre de commerce et d'industrie
 - Chambre départemental d'agriculture
 - Chambre des métiers et de l'artisanat
 - Fédération nationale des accidentés du travail et du handicap
 - Fédération nationale des transporteurs routiers
 - Groupe des Assurances Mutuelles Agricoles
 - Organisme professionnel de prévention des bâtiment et travaux publics

- **Groupe de travail 4 : les seniors**
 - présidence : Dominique Laurent, sous-préfète de Sarreguemines et Audrey Leforestier, cheffe du pôle départemental / coordinatrice sécurité routière à la préfecture
 - invités spécifiques :
 - Agence régionale de santé
 - Association Générale des Intervenants Retraités
 - Association de prévention routière
 - Caisse primaire d'assurance maladie
 - Centre communal d'action sociale de Metz et de Sarreguemines
 - Centre hospitalier régional de Metz-Thionville
 - Fédération des seniors de Moselle
 - Mutuelle assurance des instituteurs de France

Les groupes se sont réunis tout au long du mois de janvier 2023 et la majorité des invités a répondu présent aux invitations.

Des comptes-rendus ont été rédigés à l'issue de chaque séance par le pôle de la sécurité routière de la préfecture, puis ont été validés à la fois par le président de groupe et l'ensemble des participants. Une fiche de remontée de propositions a été validée et transmise pour chaque thématique aux membres du comité de pilotage.

Un second comité de pilotage s'est tenu le 1^{er} mars 2023 pour échanger et valider les propositions des différents groupes de travail.

Le pôle de la sécurité routière a finalisé la rédaction du présent document.

Les caractéristiques locales

- 2.1 La situation géographique
- 2.2 La démographie
- 2.3 Le parc de véhicules en circulation
- 2.4 Le réseau routier
- 2.5 La loi « Montagne »
- 2.6 La nouvelle classification des territoires par le CEREMA



2.1. La situation géographique

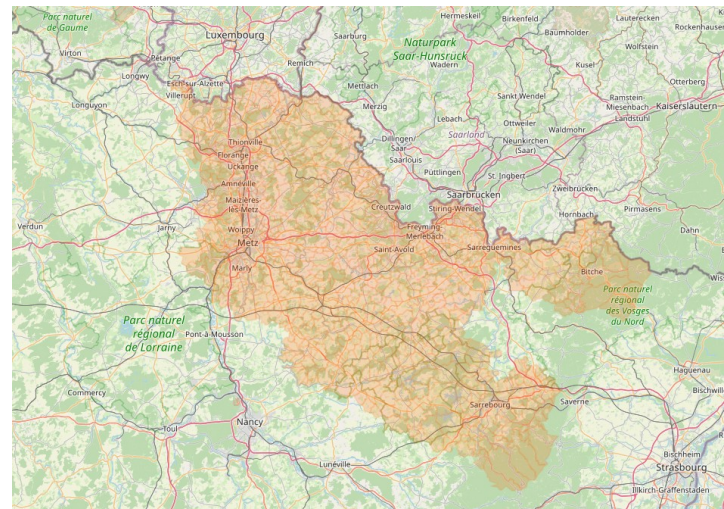
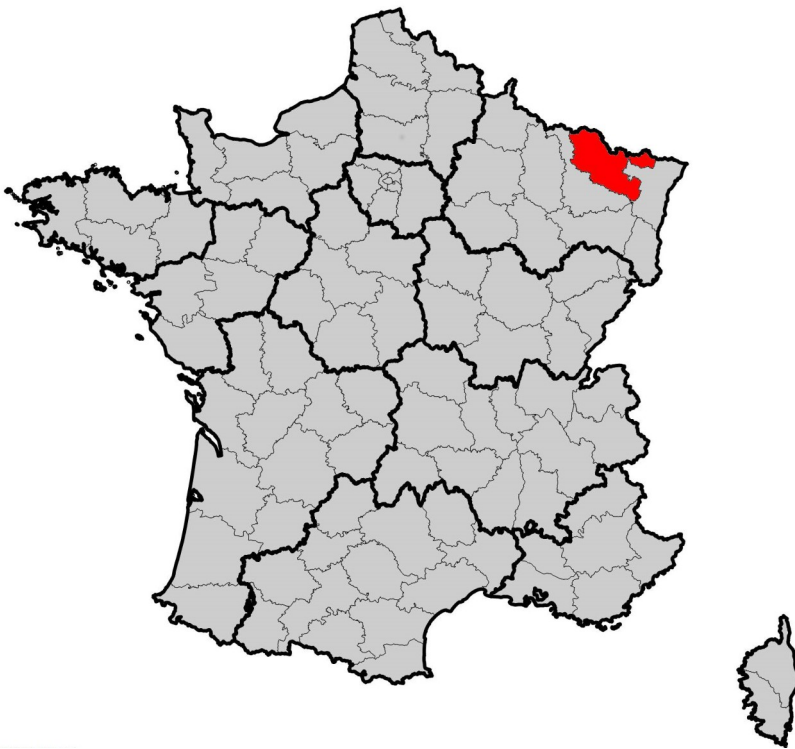
La Moselle fait partie de la région Grand-Est. Elle est limitrophe des départements de la Meurthe-et-Moselle (54) et du Bas-Rhin (67), et est frontalière du Luxembourg au Nord et de l'Allemagne au Nord-Est.

La Moselle est marquée par un axe nord-sud urbanisé et une infrastructure fortement utilisée (A31 – axe Nancy-Luxembourg). L'importance du travail frontalier entre la France et le Luxembourg et de la circulation routière qui en découle ainsi que de la circulation des poids lourds, a rendu de nouveaux projets routiers nécessaires, tels que la VR52 ou l'A31 bis.

Le département comporte, par ailleurs, des espaces plus ruraux et structurés par des villes moyennes (Moselle-Est) desservies majoritairement par une voirie départementale importante et par des axes autoroutiers reliant la Moselle au Bas-Rhin ou à l'Allemagne, avec l'A4 notamment.

La Moselle se caractérise par un dynamisme économique, un pôle universitaire et par un flux de circulation important du fait de ses nombreux travailleurs frontaliers (Allemagne et Luxembourg).

Metz, ville chef-lieu du département, est à la croisée de deux corridors d'échanges de l'espace européen : nord-sud avec l'A31 cumulant un ensemble de fonctions depuis la desserte locale jusqu'au grand transit international. L'A31 relie Metz à Luxembourg à 65km au nord et Nancy au sud à 55 km. L'axe ouest-est avec l'A4 relie Metz à Paris à 333km et Strasbourg à 180km.



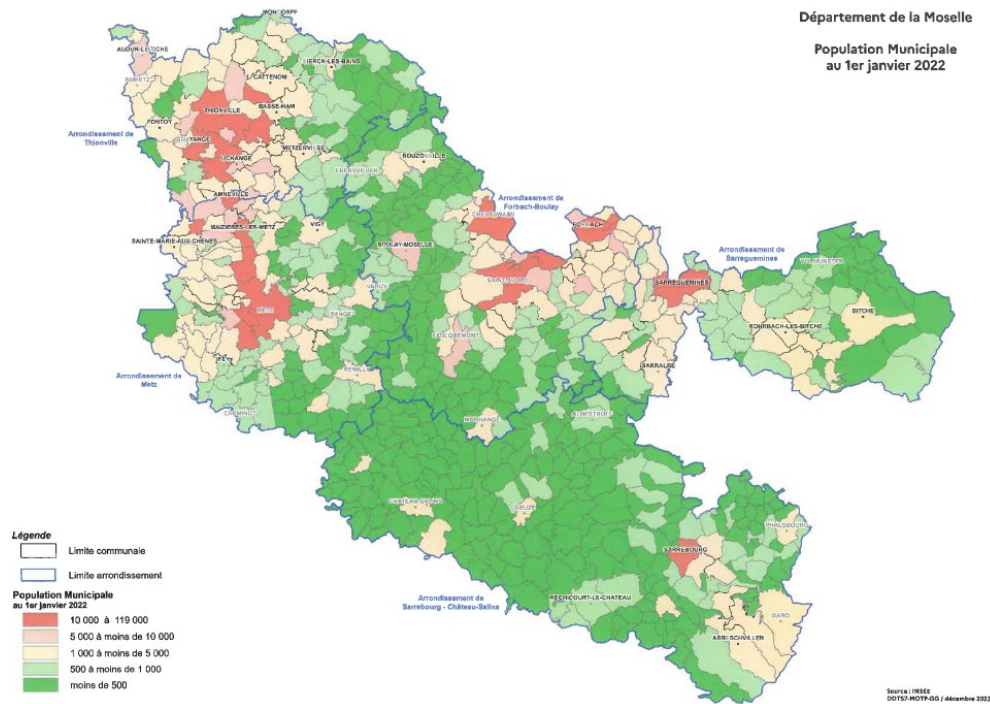
La Moselle compte 725 communes, 22 intercommunalités et 5 arrondissements :

- Metz,
- Thionville,
- Forbach-Boulay-Moselle,
- Sarreguemines,
- et Sarrebourg-Château-Salins.

2.2. La démographie

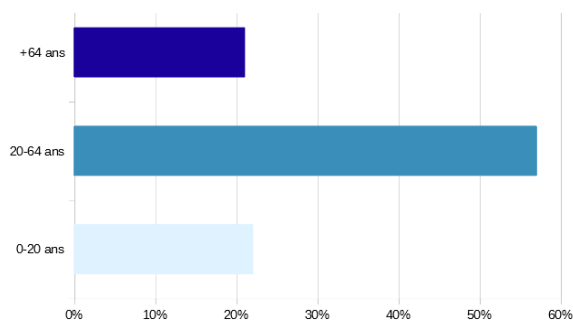
En quelques chiffres, la Moselle se décrit en :

- une superficie de **6 216 km² (soit 1 % du territoire français)**,
 - une population de **1 046 543 habitants (se situant à la 23^{ème} position des départements)**,
 - une densité de la population : **168,4 habitants par kilomètre carré**. La densité de population en Moselle est deux fois plus importante que la moyenne nationale.
- Sur les 725 communes de la Moselle, 17 villes ont une population municipale supérieure à 10 000 habitants.

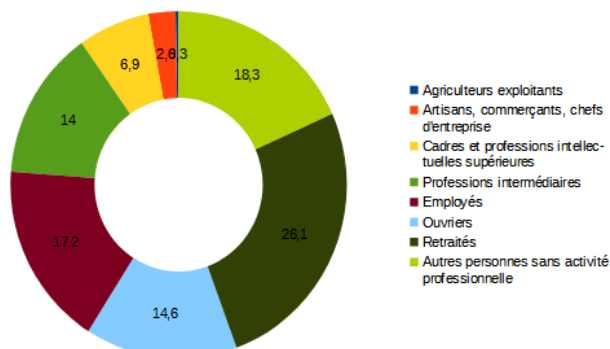


La population se répartit comme suit :

- 22 % de moins de 20 ans, 57 % entre 20 et 64 ans et 21 % de plus de 65 ans,



- les catégories socioprofessionnelles :



2.3. Le parc de véhicules en circulation

Au 1er janvier 2022, le parc automobile en France se compose de 38,7 millions de voitures particulières en circulation, 6,3 millions de véhicules utilitaires légers, 616 000 poids lourds et 95 000 autobus et autocars.

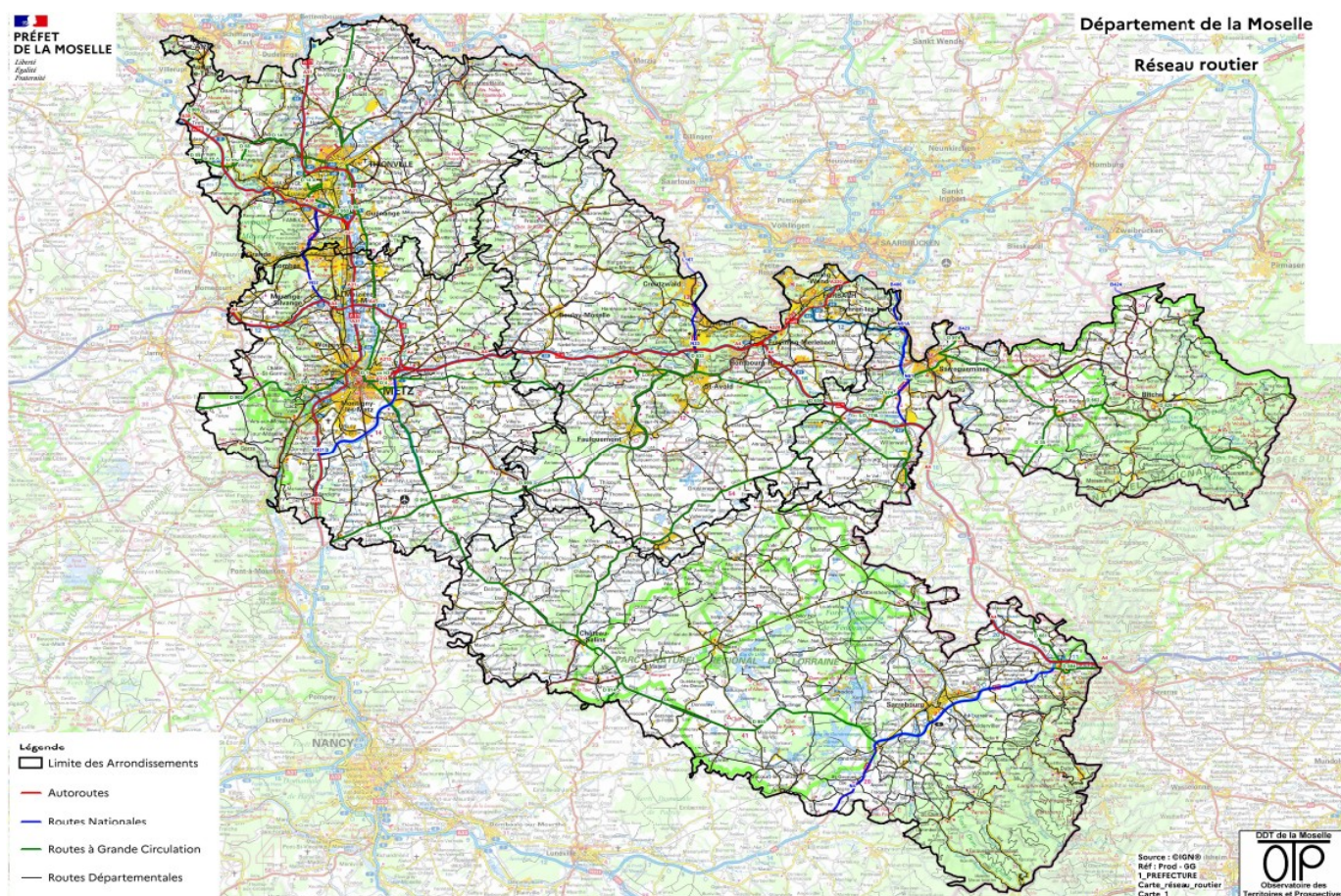
Parc en Moselle au 1 ^{er} janvier	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Parc de voitures particulières	630 868	638 135	643 987	651 034	650 216	655 372
Parc d'autobus et d'autocars	1 317	1 317	1 232	1 153	1 110	1 026
Parc de poids lourds	7 628	7 788	7 826	7 871	7 633	7 654

Source : MTES/SDES
Répertoire statistiques des véhicules routiers (RSVERO)

2.4. Le réseau routier

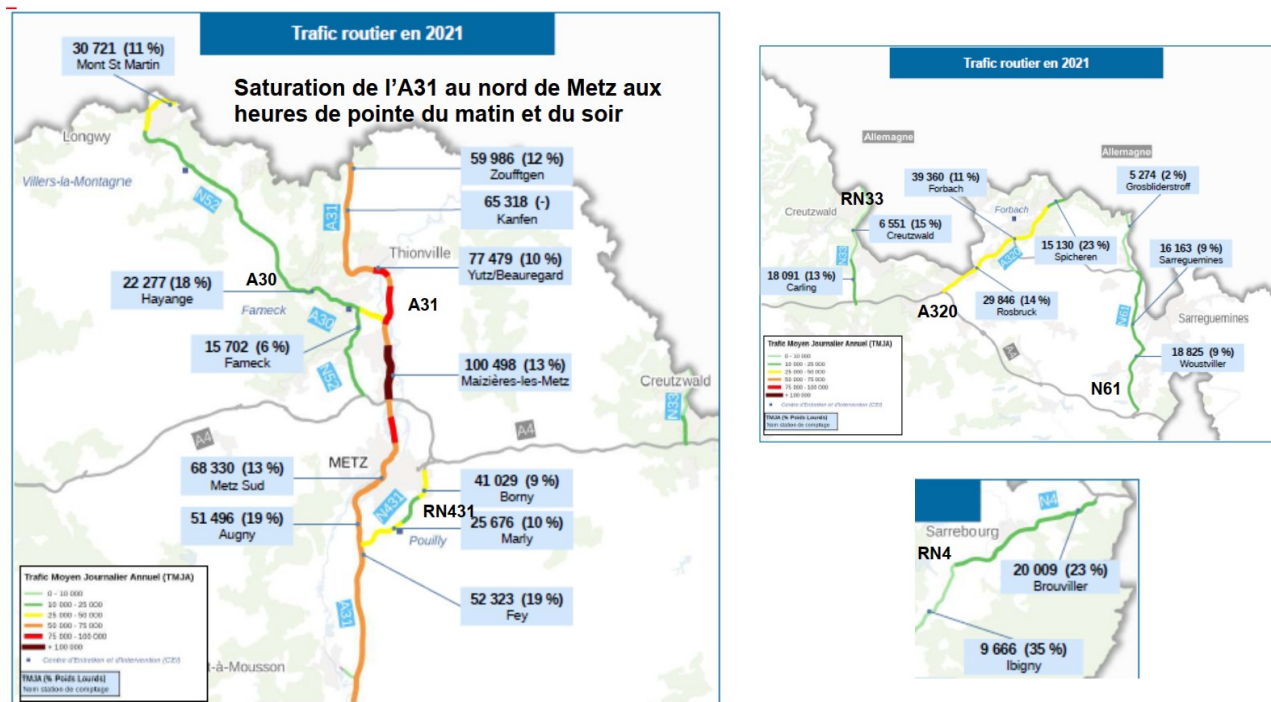
La longueur totale du réseau routier du département de la Moselle est de 11 506 km, répartis entre :

- 220 kilomètres d'autoroutes (gérés d'une part par la DIR Est pour les autoroutes non concédées A30 et A31 et d'autre part par la SANEF pour le réseau concédé de l'A4, A314 et A315) ;
- 86 kilomètres de routes nationales (relevant de la DIR Est) ;
- 4 013 kilomètres de routes départementales (et près de 2035 ouvrages d'art) ;
- 6 087 kilomètres de routes communales ;
- 1 100 kilomètres de routes métropolitaines (incluant 287 kilomètres du réseau routier départemental transférés à Metz Métropole le 1^{er} juin 2021).



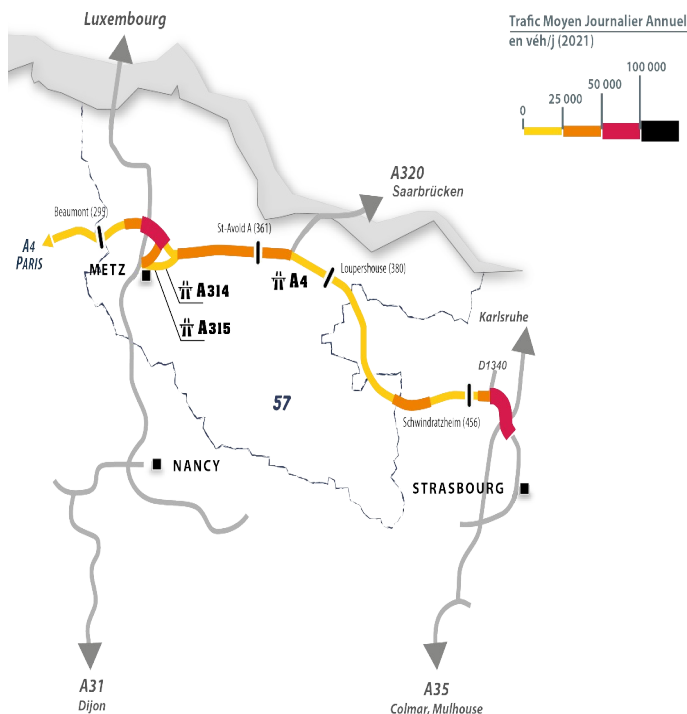
Cartographie des comptages sur autoroutes non-concédées

Source : direction interdépartementale des routes Est



Cartographie des autoroutes concédées

Source : SANEF



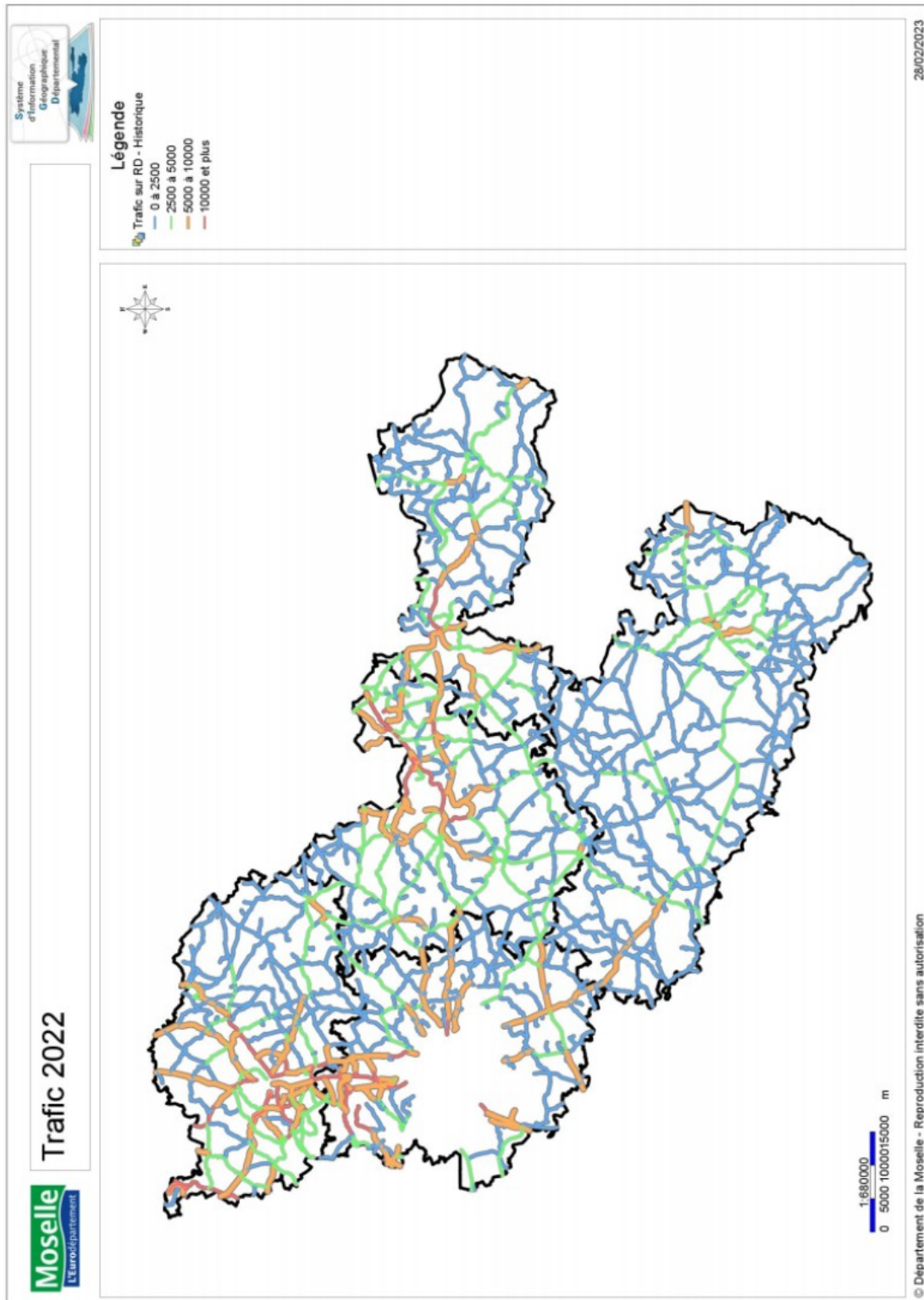
La section Metz - Freyming (A320) est la section à péage la plus fréquentée de l'A4, avec un trafic journalier entre 30 000 et 38 000 véhicules.

Après la séparation avec l'A320 vers l'Allemagne, la circulation revient à un niveau modeste (20 000 véhicules, et même 16 000 au Sud-Ouest de Sarreguemines) pour remonter significativement (+ 50%) à Phalsbourg (arrivée de la RN4).

Les poids lourds ne constituent pas une part importante de la circulation sur l'A4. Le nombre de poids-lourds ne devient significatif que sur les troncs communs avec d'autres axes de transit (surtout entre Metz et Freyming-Merlebach et entre Phalsbourg et Strasbourg, puis dans une moindre mesure entre Reims et Châlons).

Cartographie des comptages sur routes départementales

Source : département 57

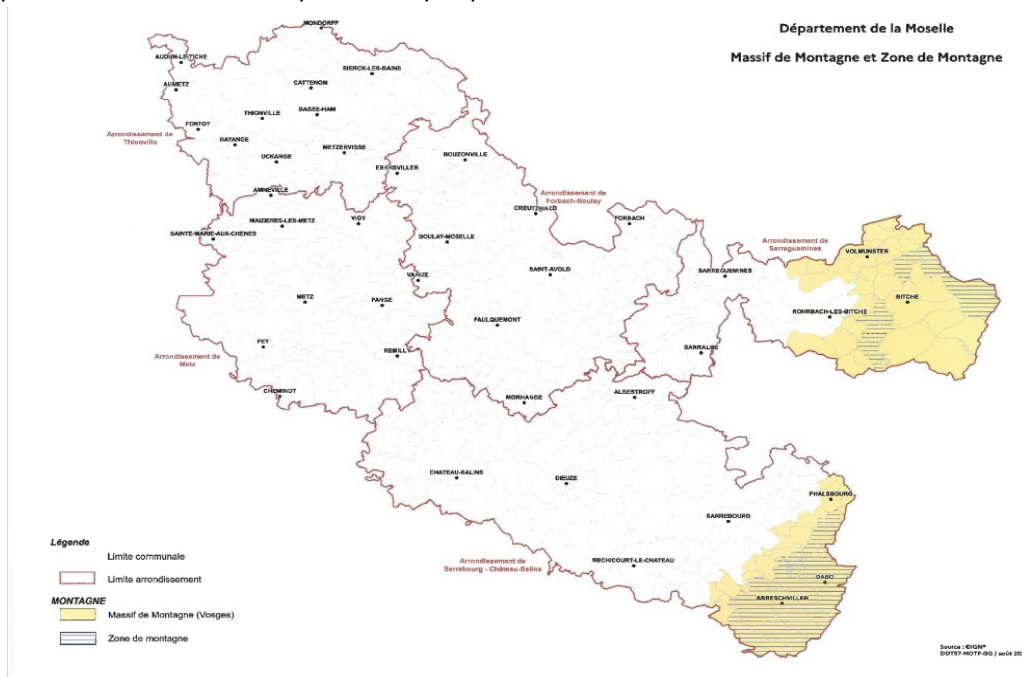


2.5. La loi « Montagne »

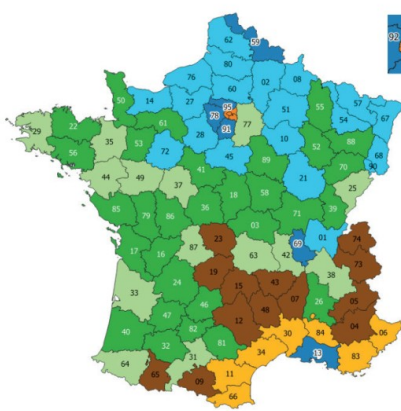
L'article 27 de la loi n°2016-1888 du 28 décembre 2016, dite « loi Montagne » prévoit l'obligation d'équipement des véhicules en période hivernale dans les massifs de montagne.

A ce titre, les véhicules légers, utilitaires et les camping-cars doivent détenir des dispositifs antidérapants amovibles (chaînes à neige métalliques ou textiles) permettant d'équiper au moins les deux roues motrices, soit être équipés de quatre pneus hiver. Les autocars, autobus et poids lourds sans remorque ni semi-remorque sont soumis aux mêmes obligations. Les poids lourds avec remorque ou semi-remorque doivent détenir des chaînes à neige permettant d'équiper au moins les deux roues motrices, même s'ils sont équipés de pneus hiver.

En Moselle, 65 communes font partie du massif vosgien et sont concernées par ces dispositions, à l'exception de l'autoroute A4, traitée en priorité et connaissant une circulation importante. Ces dispositions sont valables pour chaque période hivernale allant du 1^{er} novembre au 31 mars.



2.6. La nouvelle classification des territoires par le CEREMA



- 1 : Départements de montagne
- 2 : Départements ruraux à faible densité de population
- 3 : Départements méditerranéens
- 4 : Départements monopolarisés
- 5 : Départements multipolarisés
- 6 : Départements à très forte densité de population
- 7 : Paris et la petite couronne

Des travaux statistiques menés entre 2011 et 2012 par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), ont défini huit familles de départements homogènes, présentant des caractéristiques similaires (par le nombre d'habitants, la densité de population, la répartition du trafic selon les réseaux, le climat...) afin de les comparer et ainsi mieux interpréter les données recueillies. Cette classification a été actualisée en 2022 par le Cerema. L'objectif est de rendre compte des enjeux dans une démarche comparative avec d'autres départements au profil de sécurité routière similaire.



La Moselle fait partie de la famille 5, appelée « départements multipolarisés », qui regroupe les départements composés d'agglomérations de taille moyenne et entrecoupés de zones à dominante rurale.

L'analyse de l'accidentalité

3.1 L'accidentalité générale

3.2 La distinction « agglomération/hors agglomération »

3.3 Le risque routier professionnel

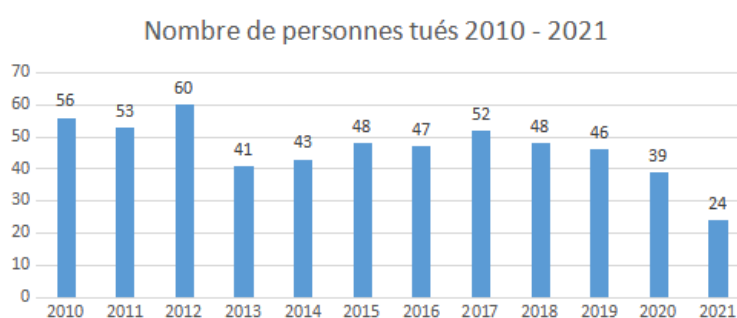


3.1. L'accidentalité générale

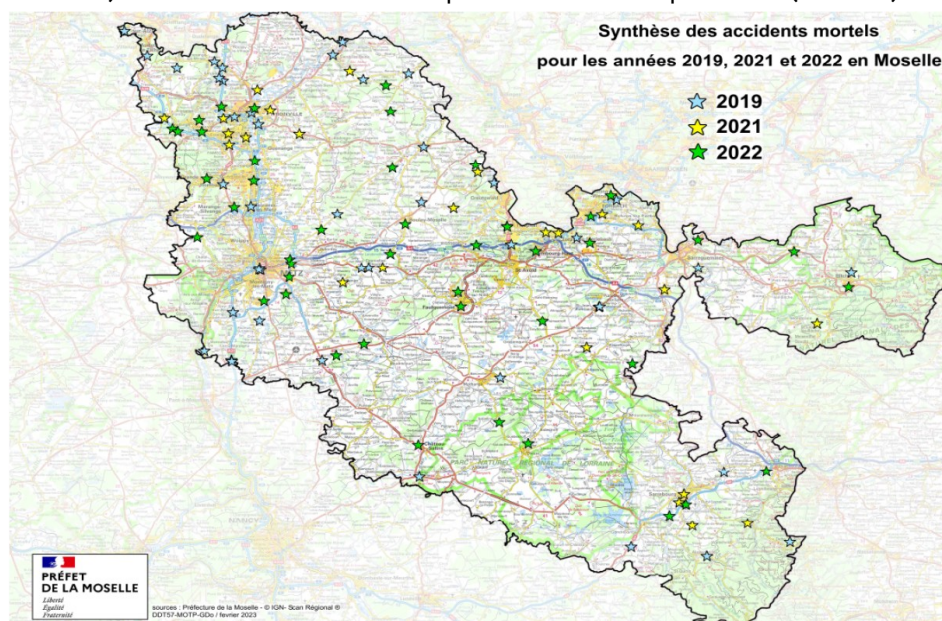
Au cours de la période 2013-2017, correspondant au précédent DGO, ont été comptabilisés en Moselle 2 367 accidents, 239 tués et 2 996 blessés.

Entre 2017 et 2021, qui sert de période d'étude de l'accidentalité du nouveau document général d'orientations, 209 personnes ont été tuées sur les routes de Moselle. Le nombre de personnes tuées est en légère hausse jusqu'en 2017, année à partir de laquelle la mortalité diminue à nouveau et de façon constante jusqu'en 2021.

Ce constat doit toutefois être nuancé pour les années 2020 et 2021, qui ont connu une baisse significative des déplacements due aux restrictions mises en place lors de la crise sanitaire. Les déplacements ayant été considérablement réduits, le nombre de personnes tuées a baissé en conséquence.



En moyenne, entre 2017 et 2021, la Moselle compte plus de tués par an que la moyenne des départements métropolitains (42 en Moselle contre 32 en France métropolitaine). En comparaison avec les départements multipolarisés¹, la Moselle compte davantage de tués par an (42 tués par an contre 33). Néanmoins, si l'on considère la moyenne de tués rapportée à la population, le taux en Moselle est plus faible que le taux national (40 tués par millions d'habitants contre 47 en France métropolitaine) et inférieur aux autres départements multipolarisés (48 tués).

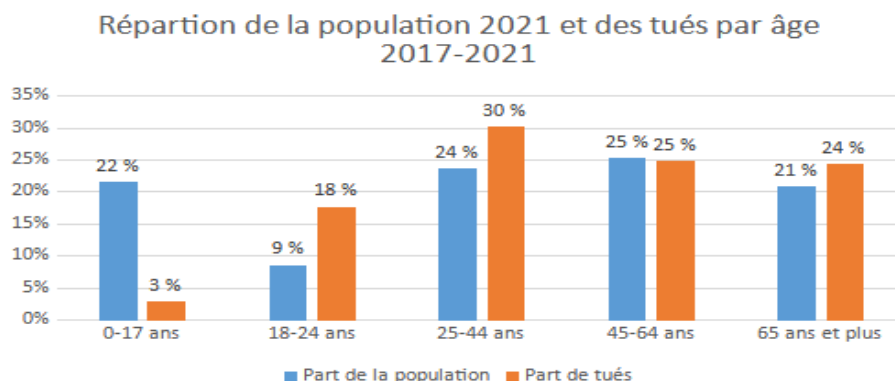


¹ Départements multipolarisés : les départements à profils de sécurité routière similaires à celui de la Moselle (ex. : Meurthe-et-Moselle, Bas-Rhin, Haut-Rhin).

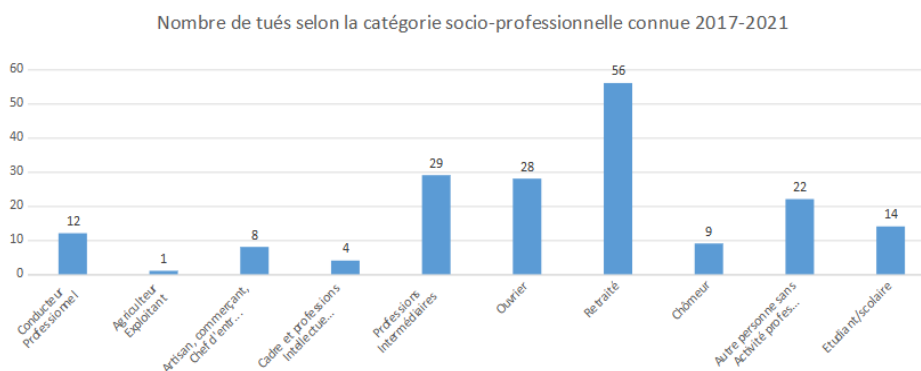
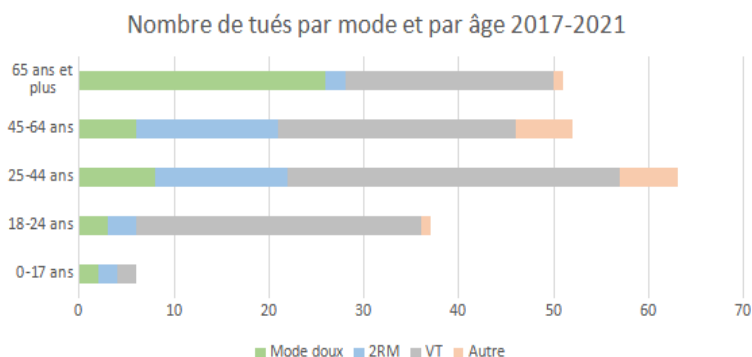
3.1.1. La mortalité routière, les victimes

➤ Accidents mortels et âge

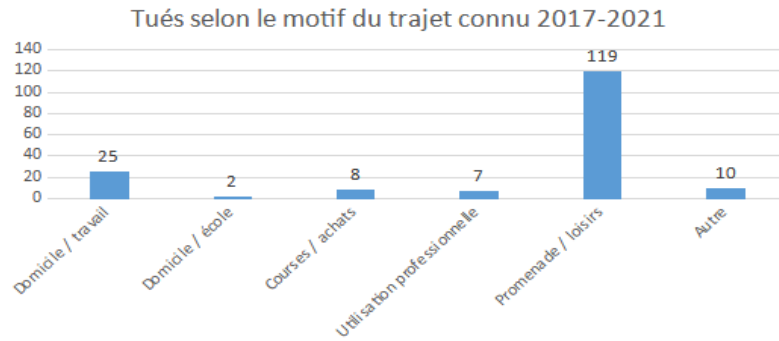
Bien que les 45-64 ans soient majoritaires dans la population mosellane, les 25-44 ans sont davantage victimes d'accidents mortels. Une attention particulière doit être portée aux 18-24 ans, qui représentent 9 % de la population mais 18 % des tués.



Le mode de déplacement impliqué lors d'accidents mortels est différent en fonction de la tranche d'âge des usagers. Les personnes âgées de 65 ans et plus sont davantage touchées lors de leurs déplacements en mode doux². Pour les autres classes d'âge, les véhicules de tourisme (VT) sont majoritairement impliqués lors d'accidents mortels. Par ailleurs, les deux-roues motorisés représentent une part importante dans la mortalité des 25-64 ans par rapport aux autres classes d'âge.

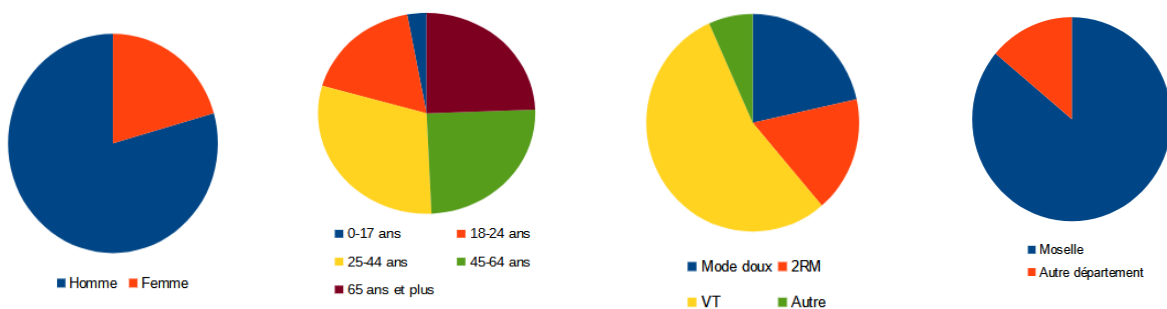


² Mode doux ou actif : ensemble des modes de déplacements où la force motrice humaine est nécessaire.



➤ **Portrait type des personnes tuées sur les routes mosellanes**

Il s'agit en moyenne d'un homme entre 25 et 44 ans, circulant en véhicule de tourisme et demeurant en Moselle.



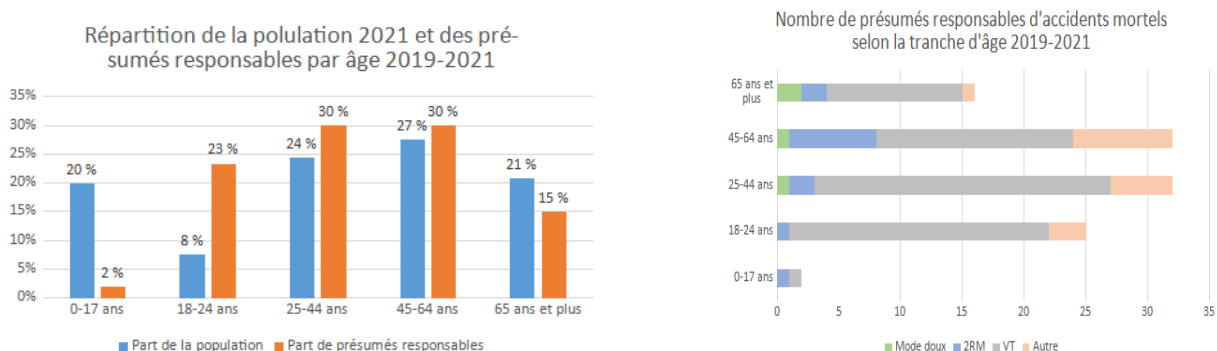
3.1.2. La mortalité routière, les présumés responsables³

Nota bene : L'étude des données concernant les présumés responsables ne se fait que depuis 2019, cette partie sera donc basée sur les années 2019 à 2021.

En Moselle de 2019 à 2021, on identifie 107 personnes à l'origine d'accidents mortels.

➤ **L'âge des auteurs présumés responsables d'accidents mortels**

Les 18-24 ans ne représentent que 8 % de la population mosellane, mais sont présumés responsables d'accidents mortels dans 23 % des accidents. Une explication possible réside dans le manque d'expérience de conduite qui contribue à l'augmentation du risque d'accident. Les 25-44 ans et les 45-64 ans sont majoritairement présumés responsables des accidents (30 % chacun).

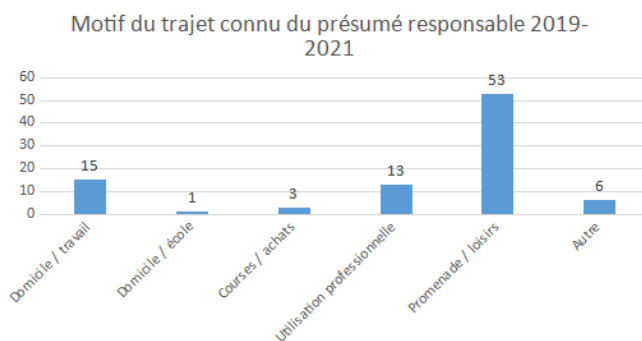


3 Présumé responsable : un présumé responsable est l'individu supposé à l'origine de l'accident

➤ Modes de déplacements

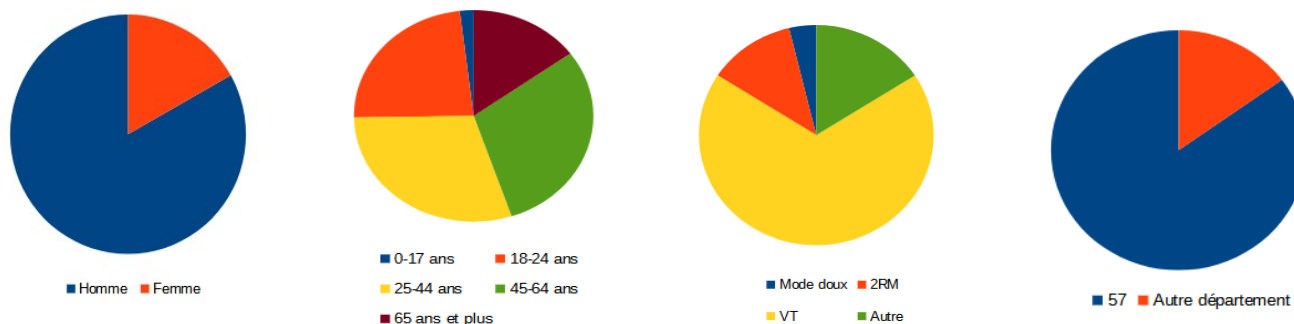
Dans la majorité des accidents mortels, le mode de déplacement utilisé par les usagers présumés responsables est le véhicule de tourisme.

Les deux roues motorisés sont également un des moyens de déplacement les plus souvent utilisés par les usagers âgés de 45 à 64 ans présumés responsables d'accidents mortels.



➤ Portrait type des auteurs présumés responsables d'accidents mortels en Moselle

Les auteurs présumés responsables d'accidents mortels en Moselle entre 2019 et 2021 sont principalement des hommes entre 25 et 64 ans, conducteurs de véhicule de tourisme et résidant en Moselle.



➤ Principaux facteurs des accidents mortels

La vitesse excessive ou inadaptée et la consommation d'alcool sont les deux principaux facteurs d'accidents mortels. En effet, 35 % des auteurs présumés étaient en excès de vitesse, tandis que 28 % des présumés responsables étaient alcoolisés.

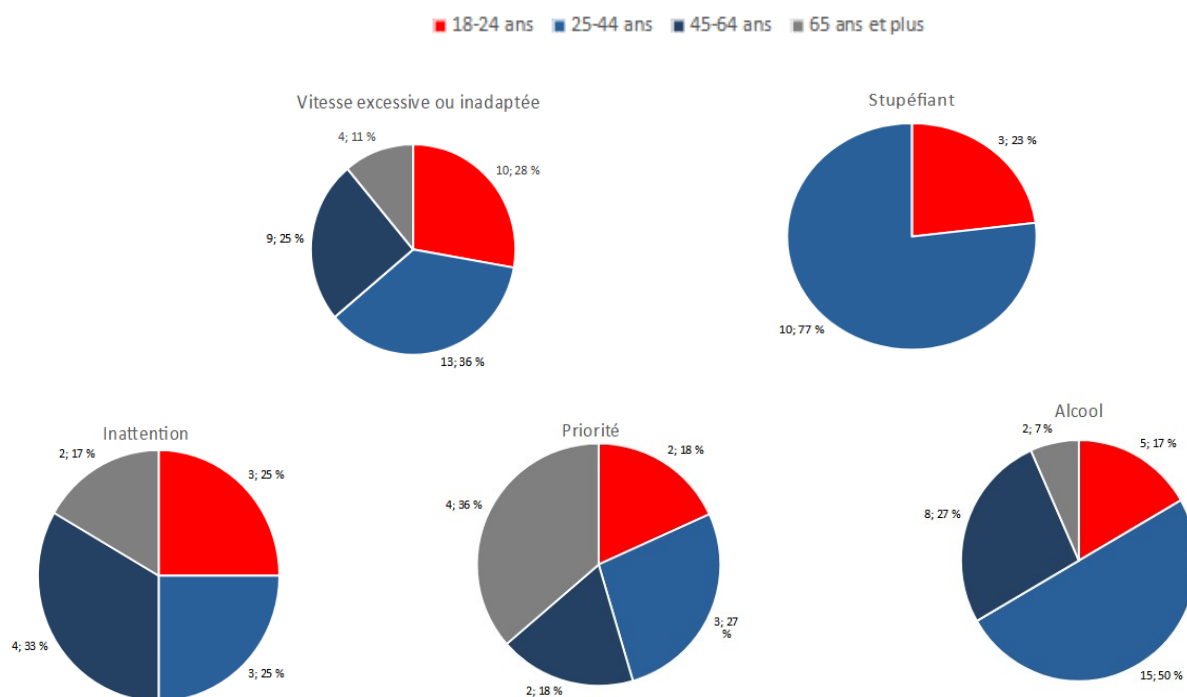
Ces deux principaux facteurs se retrouvent chez les hommes présumés responsables d'accidents mortels (34 % en excès de vitesse et 34 % alcoolisés). Une autre tendance se dégage : les femmes présumées responsables d'accidents mortels sont en majorité en excès de vitesse (39 %) ou refusent une priorité (28 %), aucune femme n'étant alcoolisée lors des accidents mortels.

Répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables (2019-2021)

	Homme	Femme	Total
Alcool	34 %	0 %	28 %
Changement de file	6 %	0 %	5 %
Contresens	7 %	6 %	7 %
Dépassement dangereux	2 %	0 %	2 %
Eblouissement	1 %	0 %	1 %
Inattention	10 %	17 %	11 %
Malaise	6 %	6 %	6 %
Médicaments	0 %	0 %	0 %
Non respect des distances de sécurité	0 %	0 %	0 %
Priorité	8 %	28 %	11 %
Somnolence - fatigue	1 %	0 %	1 %
Stupéfiant	13 %	11 %	12 %
Téléphone et distracteurs technologiques	0 %	0 %	0 %
Vitesse excessive ou inadaptée	34 %	39 %	35 %
Autre cause	5 %	6 %	5 %
Cause indéterminée	13 %	11 %	12 %

Les 25-44 ans constituent la classe d'âge la plus représentée sur l'ensemble des facteurs ; elle est aussi bien impliquée dans des accidents mortels à cause d'une vitesse excessive ou inadaptée, que pour consommation d'alcool ou usage de stupéfiants. Cependant, cette classe d'âge est plus importante numériquement que les autres classes d'âge.

L'inattention⁴ et le refus de priorité se partagent de façon relativement équitable entre les différentes classes d'âge. Néanmoins, les 65 ans et plus sont davantage exposés aux facteurs propres aux priorités. Cela pourrait s'expliquer par l'état de vulnérabilité et de vigilance amoindrie en raison de leur âge.



3.2. La distinction « agglomération/hors agglomération »

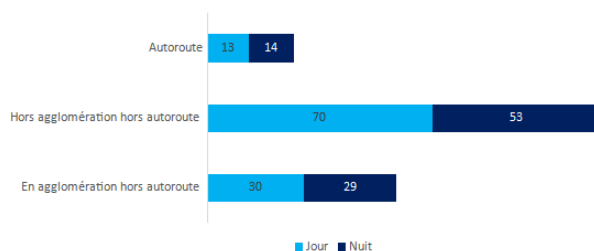
Il apparaît opportun de distinguer les accidents hors agglomération et en agglomération.

Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



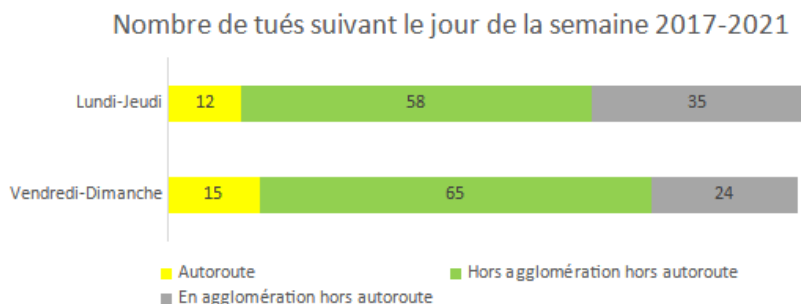
La mortalité sur autoroute et route en agglomération est identique le jour et la nuit. Cependant, sur les routes hors agglomération et hors autoroute, la mortalité routière est plus forte en journée.

Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021

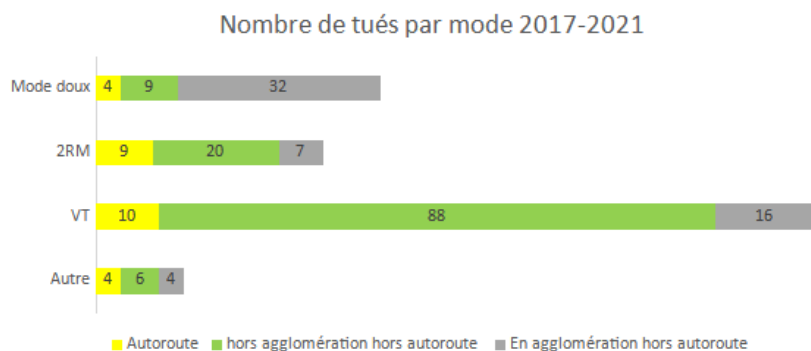


⁴ Inattention : distraire au volant ou toutes les tâches secondaires qui ne sont pas indispensables à la conduite (ex. : téléphone, outils technologiques etc.)

Suivant le jour de la semaine, la proportion de personnes décédées selon le réseau routier reste globalement du même ordre, les routes hors agglomération et hors autoroute regroupent le plus fort taux de mortalité, cette part augmentant même légèrement durant le week-end.

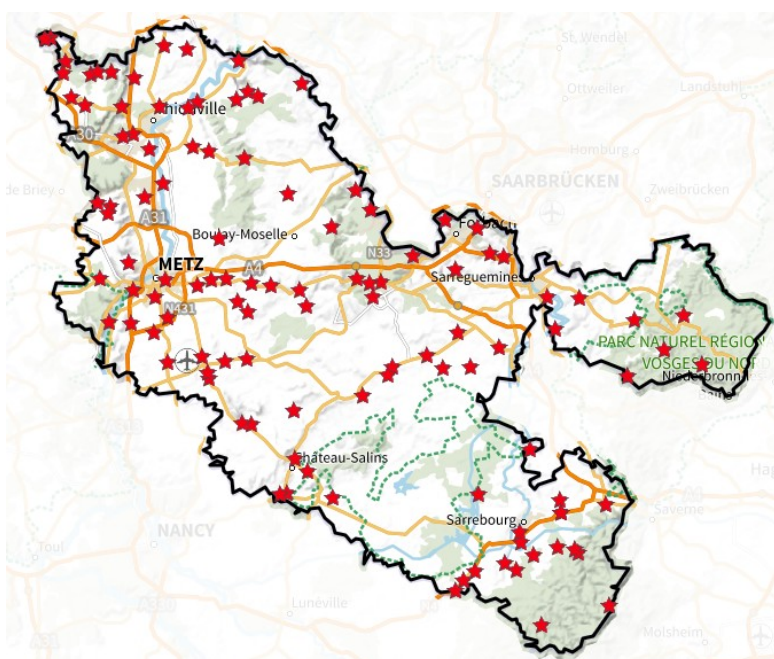


Concernant les modes de déplacement sur les routes hors agglomération et hors autoroute, ce sont les véhicules de tourisme qui sont majoritairement victimes (88 tués) bien que l'on relève une part non négligeable des deux roues motorisés (20 tués). Les modes de déplacement dits « doux » sont quant à eux très présents en agglomération hors autoroute (32 tués).



3.2.1. La typologie des accidents hors agglomération

Les accidents mortels se situent en général sur les routes départementales, qui constituent le réseau principal des usagers de la route, et proches des agglomérations. En effet, la densité de population est un facteur d'augmentation de la mortalité routière. Hors agglomération, de 2017 à 2021, les conducteurs de véhicules de tourisme ont davantage d'accidents sans tiers (45 accidents mortels), que d'accidents mortels en collision avec un autre véhicule de tourisme (24 accidents). La majorité des accidents se produisent donc seuls.



A/ Les modes doux hors agglomération

Les modes doux désignent l'ensemble des modalités de transports non motorisés qui n'émettent pas de gaz à effet de serre. Toutefois, les moyens de transport à assistance électrique, tels que les EDP (engins de déplacements personnels) et les EDPM (engins de déplacements personnels à moteur, comme les vélos ou trottinettes électriques) sont comptabilisés dans les modes de déplacements doux.

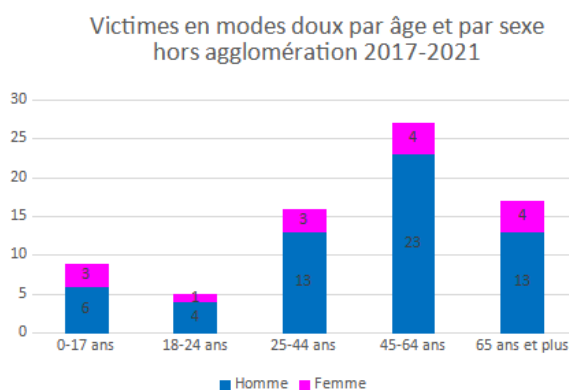
Si entre 2017 et 2020, entre 10 et 20 victimes en mode doux par an étaient dénombrées, en 2021 le nombre est supérieur à 20 victimes. Il est possible que la crise sanitaire ait contribué à inciter de nouveaux usagers vers ces modalités de déplacements, sans que ces nouveaux usagers ne soient expérimentés sur l'usage des EDP et ne respectent suffisamment les mesures de sécurité et le Code de la route.

Année	Victimes
2017	19
2018	11
2019	12
2020	11
2021	21

Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 : 75 %

Les hommes sont le plus souvent victimes d'accidents lors de déplacements doux hors agglomération, avec un pic pour ceux âgés de 45 à 64 ans.

Le nombre de femmes victimes d'accidents avec ces modes de déplacement augmente avec l'âge. De 2017 à 2021 en Moselle, une femme dans la tranche des 18-24 ans a été victime en mode doux hors agglomération, contre 4 femmes victimes entre 45-65 ans et plus.

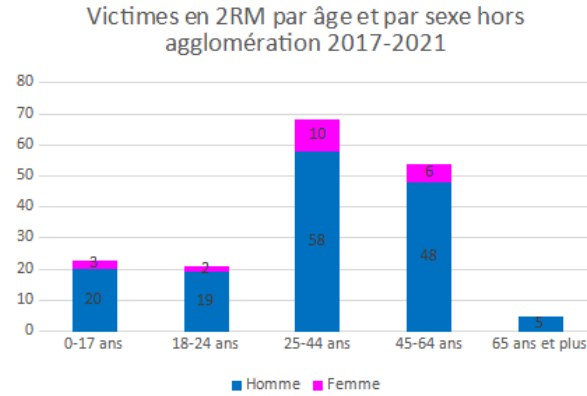


B/ Les deux roues motorisés hors agglomération

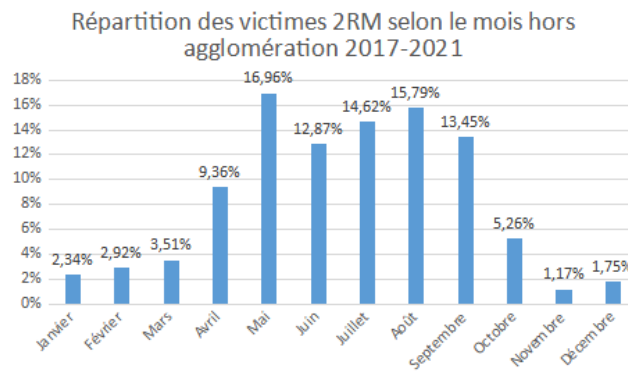
En Moselle, de 2017 à 2021, on recense 31 cyclomotoristes et 140 motocyclistes victimes d'accidents corporels. En 2020 et 2021, la mortalité des 2RM a légèrement augmenté de 9 %.

Les hommes restent très majoritaires dans la mortalité des deux roues hors agglomération (150 victimes sur 171). Cependant, on note une part légèrement plus importante des femmes pour la classe d'âge des 25-44 ans (10 victimes).

Année	Victimes
2017	36
2018	32
2019	32
2020	36
2021	35

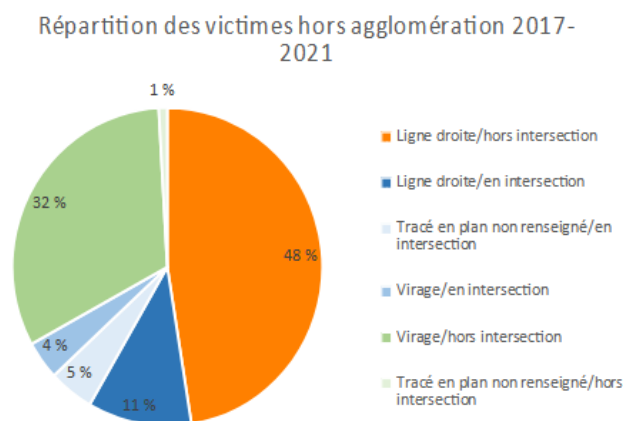


Le nombre de victimes en deux roues motorisés suit la saisonnalité ; avec l'arrivée des beaux jours, l'utilisation des 2RM augmente, et implique un accroissement du nombre d'accidents.



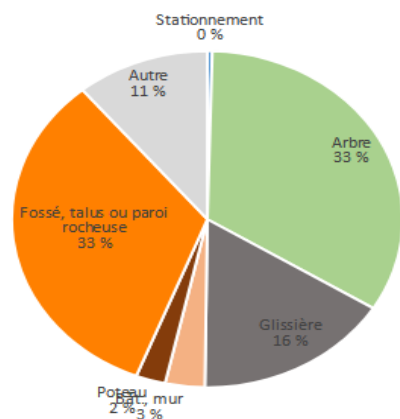
C/ Les facteurs spécifiques hors agglomération

La moitié des victimes d'accidents hors agglomération résulte d'un accident en ligne droite hors intersection (48 %), tandis que 32 % sont victimes d'accidents en virage hors intersection.

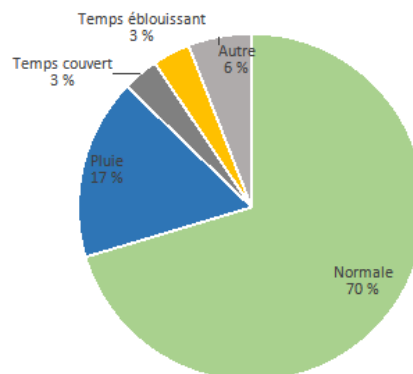


Entre 2017 et 2021, hors agglomération, les obstacles présents dans les accidents sont des arbres et des fossés, talus ou autres parois rocheuses (33 %), suivis des glissières (16 %).

Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule hors agglomération 2017-2021



Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques hors agglomération 2017-2021



Sur l'ensemble des accidents corporels, près de 70 % des accidents ont lieu lorsque les conditions de circulation étaient normales.

3.2.2. La typologie des accidents en agglomération

L'accidentalité a fortement concerné les modes de déplacement doux durant cette période. La majorité des accidents mortels en agglomération concerne au moins un piéton (44 %). Parmi eux, 19 accidents ont eu lieu entre un piéton et un VL. Les vélos quant à eux représentent 10 % de la mortalité en agglomération.

Une majorité des accidents en agglomération ont lieu hors intersection (70 %).

Répartition des accidents en/hors intersection (2017-2021)

En/hors intersection	Accidents	Pourcentage	Tués	Victimes
Hors intersection	689	70,23%	39	859
En intersection	292	29,77%	20	367
Total	981	100,00%	59	1226

Part des accidents en intersection : 30%

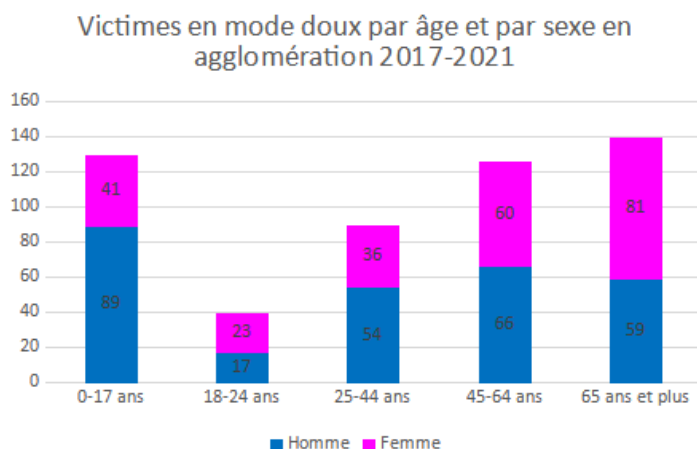
A/ Les modes doux en agglomération

Entre 2017 et 2021, en agglomération, le nombre de victimes varie d'une année sur l'autre et ne permet pas de dégager de tendance.

Année	Victimes
2017	145
2018	99
2019	110
2020	83
2021	89

Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 : -19 %

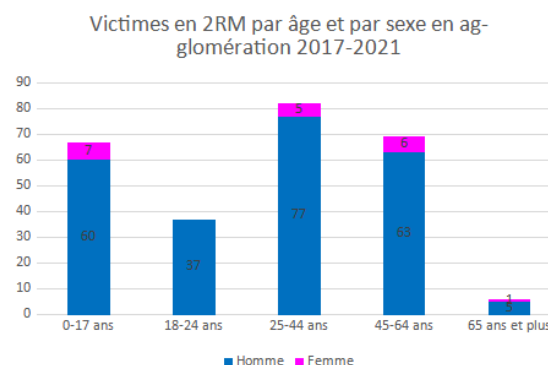
Les victimes utilisatrices d'engins de déplacement personnel motorisé (EDPM) en agglomération sont le plus souvent des hommes. On constate également que les victimes sont en majorité des enfants âgés de 0 à 17 ans ou des seniors. Le nombre de victimes féminines des EDPM augmente avec l'âge.



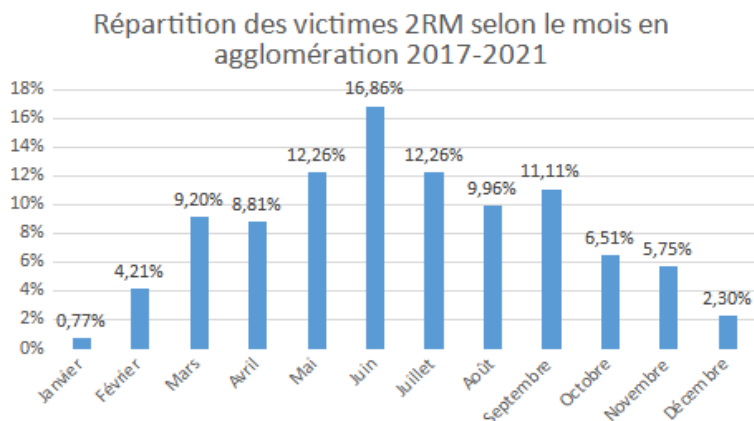
B/ Les deux roues motorisés en agglomération

Entre 2017 et 2021, le nombre de victimes d'accident en deux roues motorisés en agglomération est en baisse de 23 %. Une grande majorité d'utilisateurs des deux roues motorisés sont des hommes. En Moselle entre 2017 et 2021, 145 hommes ont été victimes d'accident en deux roues motorisés en agglomération contre 14 femmes.

Année	Victimes
2017	83
2018	50
2019	48
2020	43
2021	37



L'accidentalité et la mortalité des deux roues motorisés augmentent durant les périodes favorables à la conduite en deux roues. Le pic est atteint en juin regroupant à lui seul 17 % des victimes en deux roues motorisés.



3.3. Le risque routier professionnel

Le risque routier professionnel est la première cause de décès liés au travail, constituant ainsi un risque professionnel majeur. On distingue deux risques :

- **Le risque mission** : « Pour les collaborateurs qui se déplacent dans le cadre de leur activité professionnelle. Un accident de mission est un accident qui a lieu à l'occasion d'un déplacement nécessaire à l'exécution du travail. »
- **Le risque trajet** : « Pour les collaborateurs qui se déplacent de leur lieu de travail à leur domicile ou leur lieu de restauration. »

➤ Indicateurs d'accidentologie

Entre 2017 et 2021, le nombre de personnes tuées dans un accident en lien avec le risque routier professionnel est équivalent selon le type de trajet. 42 personnes sont décédées dans un accident lié à un trajet domicile/travail et 39 personnes lié à un trajet professionnel.

Le nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un déplacement professionnel⁵ avoisine 36 % des accidents mortels de 2017 à 2021 en Moselle.

Nombre de tués dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou trajet professionnel (2017-2021)

	Nombre de personnes tuées dans un accident avec...
... un usager en domicile/travail	42
... un usager en trajet professionnel	39

Pourcentage de personnes tuées dans un accident impliquant un motif domicile-travail ou un trajet professionnel : 36 %

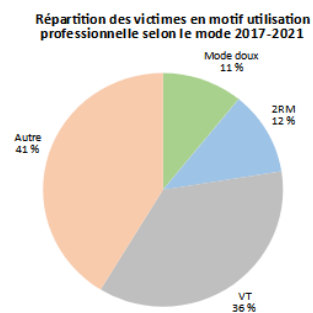
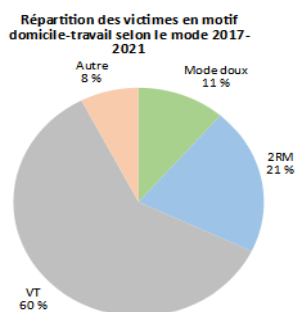
Nombre de tués ayant pour motif un trajet domicile-travail ou trajet professionnel (2017-2021)

Nombre de personnes tuées sur un déplacement domicile travail	25
Nombre de personnes tuées en trajet professionnel	7
Nombre de personnes tuées avec motif trajet renseigné	171

Proportion de personnes tuées ayant un motif domicile-travail ou un trajet professionnel : 15 %

➤ Modes de déplacements

Les véhicules de tourisme (VT) prédominent dans les accidents mortels lors des trajets domicile-travail (60 %), suivis par les deux roues motorisés (21 %). Lors des accidents de missions, les véhicules utilitaires et les poids lourds représentent une part plus importante que les VT (41 % contre 36 %). Par ailleurs, les modes doux représentent 11 % des victimes, quel que soit le type de trajet professionnel.



⁵ Déplacement domicile/travail ou trajet professionnel

Les nouvelles orientations pour 2023/2027

- 4.1 Les conduites à risques
- 4.2 Les moyens de déplacement : deux roues motorisés et mobilités douces/actives
- 4.3 Le risque routier professionnel
- 4.4 Les seniors



En France, les mesures prises par les gouvernements successifs ont permis de diminuer très fortement le nombre de morts sur les routes. En quarante ans de campagnes et de mesures de sécurité routière, le nombre de morts sur les routes est passé de 18 034 en 1972 à moins de 3 244 morts en 2019 (année dite de référence), alors même que la circulation routière était multipliée par trois. La constance de l'action de l'État et de l'ensemble des acteurs de la sécurité routière a donc permis de sauver des milliers de vies. Ces efforts tendent à l'apaisement des comportements. En dépit de ce bilan encourageant et des efforts considérables déjà réalisés, il faut poursuivre inlassablement ces actions pour réduire encore la mortalité sur les routes.

Quatre priorités nationales ont d'ores et déjà été définies pour le DGO 2023-2027 :

- les deux-roues motorisés,
- les conduites à risque : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone notamment),
- les nouveaux modes de mobilité dite "douce" ou "active" : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et la marche,
- le risque routier professionnel.

Couplé à ces enjeux nationaux, deux autres objectifs locaux peuvent être pris en compte dans le DGO s'ils sont identifiés comme particulièrement saillants lors du diagnostic. La réflexion sur ces nouvelles orientations a été conduite par le comité de pilotage.

Compte-tenu de ce qui a été présenté sur l'accidentalité, une cinquième thématique a été ajoutée, celle des **seniors**. Les seniors représentent actuellement pas moins de 20% de la population française (13,4 millions de personnes résidant en France ont 65 ans ou plus, soit 20 % de la population). Comme une grande partie de la population adulte, beaucoup de ces seniors conduisent dans le cadre de leur mobilité. Cependant, l'avancée de l'âge a un impact sur le temps de réaction, sur l'audition et la vue, ou encore sur la motricité des seniors. Toutes ces fonctions du corps, qui ont tendance à diminuer avec l'âge, ont pourtant un rôle essentiel dans le cadre de la conduite.

Il est, par ailleurs, convenu que, pour chaque thématique, un axe spécifique relatif aux jeunes (18-24 ans) doit être détaillé.

Il ressort des groupes de travail 5 orientations principales communes à toutes les thématiques :

- l'importance de développer une **culture de la sécurité routière** en nommant, au sein des administrations, des entreprises, des collectivités ou des associations festives, des **référents** "sécurité routière" qui soient à la fois centralisateurs, diffuseurs et relais des messages ;
- la nécessité de faire évoluer la communication vers une **communication adaptée** au public ciblé, de développer des **concepts forts** tels que le "capitaine de soirée", le "partage de la route", "si tu conduis, je raccroche" ;
- l'adaptation des modes de contrôle pour certaines infractions en proposant des **alternatives à la sanction** ;
- l'**adaptation des voiries** aux modes et modalités de transport ;
- la **valorisation de l'éducation routière** en développant et adaptant l'apprentissage, la formation et l'actualisation de la connaissance et de l'aptitude à la conduite.

4.1. Les conduites à risques

4.1.1. Constat des conduites à risques

Les conduites à risques concernent les accidents en présence d'alcool ou de stupéfiants ou du téléphone au volant ou d'un refus de priorité ou d'une vitesse excessive ou inadaptée.

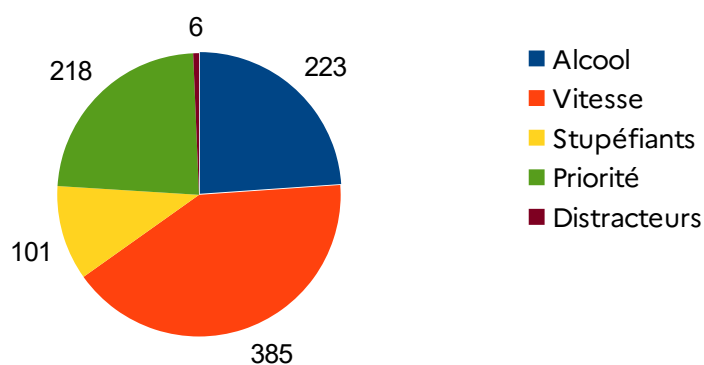
Sur les cinq années (2017-2021) en Moselle, 108 personnes sont décédées dans un accident lié aux conduites à risques, pour un total de 759 accidents et 1011 blessés, soit 41% des accidents survenus dans le département, 52% de l'ensemble des tués et 42% de blessés.

Statistiquement, sur cette même période, les accidents seraient causés en premier lieu par des excès de vitesse (21% des accidents et 27% des personnes tuées), puis par la consommation d'alcool (12% des accidents et 22% des tués), et enfin le refus de priorité (12% des accidents et 10% des tués).

La consommation de stupéfiants est responsable de 6% des accidents mais représente 12% des accidents mortels.

De plus, lors des accidents mortels, les hommes présumés responsables sont majoritairement en excès de vitesse (34%) ou alcoolisés (34 % chacun), tandis que les femmes présumées responsables sont en général en excès de vitesse (39%) ou refusent une priorité (28%), aucune femme n'étant alcoolisée lors des accidents mortels.

Nombre d'accidents selon différents facteurs
2017-2021



Enfin, les présumés responsables âgés de 18-24 ans sont davantage à une vitesse excessive ou inadaptée, tandis que l'inattention et le refus de priorité concernent davantage les 65 ans et plus.

Pour comparer avec d'autres départements, pour la période 2017-2021, en moyenne la part des personnes tuées dans un accident avec un conducteur drogué ou alcoolisé est de 43% en France métropolitaine pour 47% en Moselle. Dans les départements multipolarisés (dont la Moselle fait partie) la part statistique des conduites sous l'emprise de stupéfiants ou alcoolisé dans la mortalité des accidents est de 42%.

Enfin, la vitesse est la première cause de mortalité routière en France. Elle est à la fois un facteur déclencheur de l'accident, mais aussi un facteur aggravant. La conduite sous l'emprise d'alcool multiplie par 8,5 le risque d'accident, les stupéfiants par 2 et les deux couplés 15 fois plus de risque d'accident. L'usage du téléphone au volant, formellement interdit, est trop souvent banalisé. Pourtant il multiplie par trois le risque d'accident. Un chiffre qui passe même à 23, en cas de lecture d'un SMS.

Par ailleurs, il est à remarquer qu'au-delà des causes de l'accidentalité, on constate une augmentation de la consommation de stupéfiants. Aussi, en 2021, pour la première fois, la prise de stupéfiants a été la première cause de suspension des permis de conduire avec 43 % de suspension liées aux stupéfiants. Suivent la vitesse pour 37 % et l'état alcoolique pour 19 %.

4.1.2. Orientations des actions

A/ Améliorer la connaissance, la communication et informer :

- améliorer la connaissance en apportant, aux fiches du bulletin d'analyse des accidents de la circulation dit « BAAC », le plus de précisions possibles (pour les forces de sécurité intérieure et les gestionnaires de voirie) ;
- plus communiquer localement sur la sécurité routière ;
- utiliser tous les canaux de communication ;
- utiliser une communication plus « cash » ;
- rassembler l'ensemble des actions organisées par les acteurs de la sécurité routière.

B/ Former, éduquer et sensibiliser :

- former les organisateurs de soirée à la sécurité routière (bons réflexes, recommandations, etc.) ;
- développer la généralisation des concepts : « sam : celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » ou « si tu conduis, je raccroche », etc ;
- travailler avec les auto-écoles afin de développer des stages post-permis sur les conduites addictives, un an après l'obtention du permis.

C/ Sécuriser les infrastructures :

- développer les navettes nocturnes pour le public festif ;
- développer les messages d'information sur les panneaux lumineux.

D/ Contrôler et sanctionner :

- développer les alternatives à la sanction sur les petites infractions (exemple : ma vie après l'accident en lien avec le CHR) ;
- accentuer les contrôles « soirée »
- veiller à l'actualisation du barème administratif des suspensions administratives en lien avec l'autorité judiciaire.

E/ Focus « jeunes 18-24 ans » :

- positionner les jeunes comme des éducateurs afin qu'ils soient relais des messages de prévention ;
- mettre en place des opérations de remise de badge « super-héros/capitaine de soirée ».

4.2. Les moyens de déplacement : deux roues motorisés et mobilités douces/actives

4.2.1. Constat de l'accidentalité

Deux roues motorisés

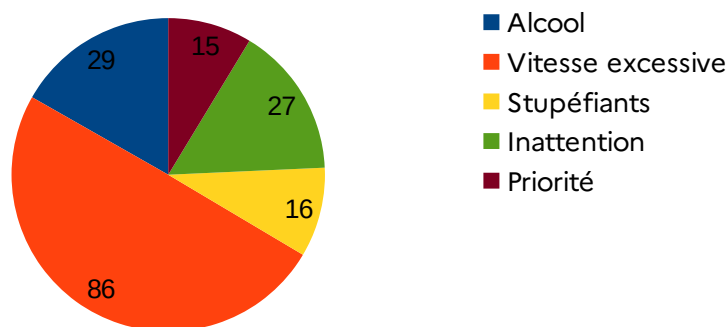
De 2017 à 2021, en Moselle, 36 conducteurs de deux roues motorisés ont perdu la vie, et 490 ont été blessés. Cela représente 23% des accidents survenus dans le département, 17% de l'ensemble des tués et 20% de blessés.

Statistiquement, sur la période 2017-2021, les accidents en 2RM ont eu lieu en majorité sur des routes départementales (65%) et principalement hors agglomération (43%).

Les accidents causés par les usagers 2RM seraient dues à la vitesse excessive (35%), à la consommation d'alcool (12%) et aux erreurs d'inattention (11%).

Pour comparer avec d'autres départements, pour la période 2017-2021, en moyenne la part de 2RM dans la mortalité routière est de 17% en Moselle, inférieure à celle de la France métropolitaine (23%). Dans les départements multipolarisés (dont la Moselle fait partie) la part statistique des 2RM dans la mortalité des accidents est de 19%.

Nombre d'accidents selon différents facteurs
2017-2021



Modes doux / actifs

Concernant les modes doux, de 2017 à 2021 en Moselle, 45 usagers décédés dans un accident, pour un total de 570 accidents et 585 blessés. Ils représentent 31% des accidents survenus dans le département, 21% de l'ensemble des tués et 24% des blessés.

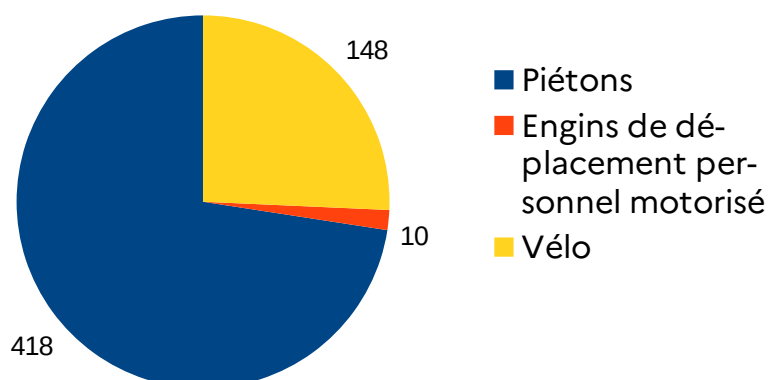
Si entre 2017 et 2020, entre 10 et 20 victimes en modes doux par an étaient dénombrées, en 2021, le nombre de ces victimes est supérieur à 20 victimes. Ainsi, entre 2019 et 2021, le nombre de victimes d'accident a augmenté de 75%. Sur la période 2017-2021, on constate que seulement 18% des accidents sont de la responsabilité de l'utilisateur d'une mobilité douce ou active. Ils sont donc bien davantage victimes du comportement des autres usagers de la route que responsables.

En dehors des facteurs dits de conduite à risques⁶, un des principaux facteurs d'accident des mobilités douces ou actives est l'état de la chaussée. En effet, sur ces 5 dernières années, 24% des accidents ont eu lieu sur une chaussée mouillée, verglacée ou enneigée, causant la mort de 12 personnes (soit 27% des tués en mobilités douces ou actives).

Les accidents impliquant des usagers de modes doux ont lieu en grande majorité en agglomération (86%). Les accidents concernent le plus les piétons (84%), suivi des vélos (31%).

Enfin, les données démontrent que le risque d'accidents des usagers en mobilité douce ou active augmente avec l'âge, les 45-64 ans étant le plus victimes d'accidents.

Type d'usagers accidentés



⁶ Conduite à risques : usagers conduisant sous l'emprise de l'alcool, de stupéfiants mais également ceux présentant une vitesse excessive ou inadaptée, qui ne respectent pas les priorités et qui font usage des distracteurs, notamment des téléphones.

Pour comparer avec d'autres territoires, pour la période 2017-2021, en moyenne la part des mobilités douces ou actives dans la mortalité routière est de 31% en Moselle, supérieure à celle de la France métropolitaine (23%).

4.2.2. Orientations des actions

A/ Améliorer la connaissance, la communication et informer :

- réaliser des campagnes d'information sur le thème du partage de la route ;
- communiquer et développer les recommandations de sécurité routière (ouverture de la portière main gauche, voir et être vu, bons équipements, etc.) ;
- communiquer de façon ludique sur les réseaux sociaux ;
- inciter les vendeurs à informer sur les règles et recommandations (concernant les trottinettes électriques, les 2RM, etc.).

B/ Former, éduquer et sensibiliser :

- former le grand public aux nouvelles modalités du code de la route (signalisation M12, sas vélo etc.) ;
- mettre en place d'actions de sensibilisation pour les utilisateurs d'engin de déplacement personnel motorisé auprès du grand public et des scolaires, avec notamment des pistes de maniabilité ;
- encourager les polices municipales sur la sensibilisation aux thématiques des nouvelles mobilités ;
- promouvoir les équipements de protection pour les motards et les nouvelles mobilités ;
- former et sensibiliser le grand public sur les nouveaux modes de déplacements ;
- sensibiliser les conducteurs de véhicules légers aux particularités de la conduite des motos ;
- pérenniser les journées trajectoires.

C/ Sécuriser les infrastructures :

- sensibiliser les maires aux recommandations Cerema pour les infrastructures ;
- assurer l'entretien des réseaux routiers en tenant compte de toutes les mobilités ;
- favoriser les remontées d'informations sur les problématiques des infrastructures ;
- développer des zones de circulation apaisée.

D/ Contrôler et sanctionner :

- développer les alternatives à la sanction ;
- développer le contrôle préventif des équipements et de conformité des véhicules ;
- verbaliser les conducteurs de véhicules en stationnement gênant sur les trottoirs ou sur pistes dédiées ;
- privilégier les contrôles des deux roues motorisés sur les axes ou périodes accidentogènes d'avril à octobre.

E/ Focus « jeunes 18-24 ans » :

- sensibiliser aux bons équipements pour les jeunes motards et les nouvelles mobilités ;
- communiquer sur l'existence des stages post-permis.

4.3. Le risque routier professionnel

4.3.1. Constat du risque routier professionnel

En France, le risque routier est la première cause de mortalité liée au travail. Sur les 5 dernières années, en Moselle, 75 personnes sont décédées dans un accident de la route ayant un lien avec leur travail, pour un total de 662 accidents et 885 blessés.

Sur les 5 dernières années, en Moselle, le risque routier professionnel représente 36% des accidents survenus dans le département, 36% de l'ensemble des tués et 37% des blessés.

Statistiquement, sur la période 2017-2021, ce sont les 25-44 ans qui sont majoritairement présumés responsables dans ce type d'accidents.

De plus, on constate que ces accidents ont lieu hors agglomération (54%), mais ce sont également les accidents les plus mortels (75% des tués) et avec le nombre le plus important de blessés (59%).

Les principaux facteurs d'accident lors de ces trajets sont l'inattention (12%) et la vitesse excessive ou inadaptée (11%). Ceci peut être expliqué par le fait que lors de ce type de trajet quotidien, les usagers connaissent la route et abaissent leur vigilance. Probablement aussi certains usagers ont recours aux distracteurs sur ce type de trajet.

Ce sont majoritairement les trajets domicile-travail qui constituent les accidents. En effet, ils représentent 67% des accidents, 56% des tués et 69% des blessés. Ce sont les usagers réalisant un trajet professionnel qui sont majoritairement responsables des accidents (59%), notamment lors des trajets domicile-travail (39%). Les trajets dans le cadre d'une mission liée au travail sont le moins souvent responsables des accidents, cependant ils représentent 15% de l'ensemble des accidents sur la période 2017-2021.

4.4.2. Orientations des actions

A/ Améliorer la connaissance, la communication et informer :

- promouvoir la signature de la charte des 7 engagements pour une route plus sûre ;
- inciter la médecine de prévention au travail à communiquer sur le risque routier professionnel ;
- adapter la communication selon les risques (risques spécifiques par branche, etc.).

B/ Former, éduquer et sensibiliser :

- sensibiliser les salariés aux équipements de protection individuelle (gants, casques) pour certaines mobilités (deux roues motorisés, engins de déplacement personnel motorisé, etc.) ;
- proposer des formations de remise à niveau des salariés par le biais des chambres consulaires ;
- sensibiliser les « professionnels de la route » sur les comportements à risques.

C/ Sécuriser les infrastructures :

- développer le covoiturage dans les infrastructures ;
- favoriser le développement des garages sécurisés pour les nouvelles mobilités.

D/ Contrôler et sanctionner :

- mettre en place des contrôles coordonnés inter-services ;
- développer les alternatives à la sanction ;
- privilégier les contrôles des usagers en trajet domicile-travail sur l'usage du téléphone au volant.

E/ Focus «jeunes 18-24 ans»:

- mobiliser les lycées professionnels et les CFA pour une information/sensibilisation des apprentis et des entreprises qui les emploient.

4.4. Les seniors

4.4.1. Constat des seniors

Entre 2017 et 2021, en Moselle, 58 usagers âgés de 65 ans et plus sont décédés dans un accident, pour un total de 422 accidents et 504 blessés. Ils sont présents dans 23% des accidents survenus dans le département, représentent 26% de l'ensemble des tués et 21% des blessés.

Dans l'analyse de l'accidentalité, on distingue les blessés légers des blessés graves, correspondant à une hospitalisation de plus de 24h.

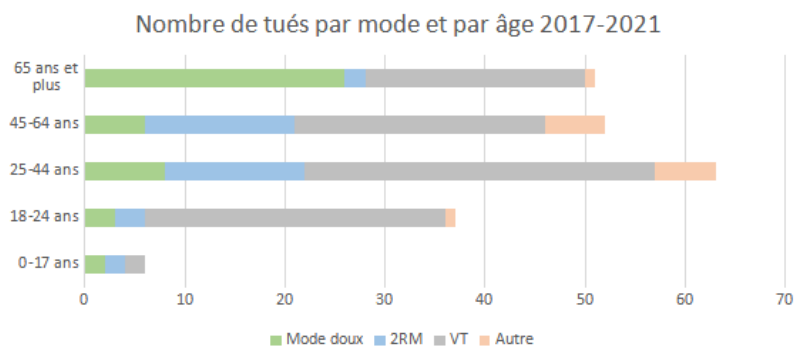
Aussi, 15 % des blessés graves sur la période 2017-2021 sont des personnes âgées 65 ans, sur-représentées en raison de leur plus grande vulnérabilité.

Statistiquement, on constate que dans 51% des cas, l'accident est de leur responsabilité. Les principaux facteurs d'accident des 65 ans et plus sont l'inattention (22%) et les défauts de priorités (21%).

De plus, on s'aperçoit que les accidents impliquant des usagers de 65 ans et plus ont lieu en grande majorité en agglomération (64%).

Enfin, les modes de déplacements utilisés par les 65 ans et plus recensant le plus d'accidents sont les véhicules de tourisme (68% des accidents et 64% des tués) et les modes doux (36% des accidents et 45% des tués).

Néanmoins, la part des accidents impliquant les seniors tend à diminuer ces dernières années, avec une baisse de 41 % entre 2017 et 2021, certainement due aux deux années de pandémie.



Pour comparer avec d'autres départements, pour la période 2017-2021, en moyenne la part des 65 ans et plus dans la mortalité routière est de 26% en France métropolitaine tout comme en Moselle.

4.4.2. Orientations des actions

A/ Améliorer la connaissance, la communication et informer :

- mettre en place un agenda partagé sur les actions à destination des seniors, diffusé mensuellement ou trimestriellement par la préfecture ;
- réaliser un guide à l'attention des seniors ;
- distribuer, lors des opérations de prévention, des bracelets haute visibilité ;
- communiquer davantage via les réseaux sociaux.

B/ Former, éduquer et sensibiliser :

- former aux nouveaux panneaux ;
- proposer une session théorique puis une heure de conduite ;
- sensibiliser par des simulateurs de conduite.

C/ Sécuriser les infrastructures :

- s'assurer du bon état du marquage au sol et débroussailler les zones à risques ;
- poursuivre l'identification des axes avec une forte accidentalité des seniors, comme c'est le cas pour l'ensemble des conducteurs impliqués ;
- analyser et aménager les infrastructures après des accidents de seniors.

D/ Contrôler et sanctionner :

- organiser des alternatives à la sanction pour les éclairages ;
- demander un passage devant une commission médicale à la suite d'un accident ou d'une infraction grave.

E/ Focus « jeunes 18-24 ans » :

- établir un lien « sécurité routière » entre les jeunes conducteurs et les seniors par l'échange de bonnes pratiques, des remises à niveau, etc.

Le suivi et l'évaluation du DGO

- 5.1 La mise en œuvre du plan départemental annuel de sécurité routière
- 5.2 Le suivi de l'accidentalité
- 5.3 Le plan départemental des contrôles routiers
- 5.4 Les modalités de suivi des enjeux



5.1. La mise en œuvre du plan départemental annuel de sécurité routière

Le présent document stratégique constitue la référence de chaque **plan départemental des actions de sécurité routière** (PDASR), décliné annuellement suivant une logique de projet. Tous les acteurs et partenaires de la sécurité routière, qu'ils soient signataires ou non du DGO peuvent répondre à l'appel à projet annuel suivi par le pôle de la sécurité routière de la préfecture en déposant un dossier qui peut donner lieu à un accompagnement matériel, technique ou financier de l'État.

Chaque dossier doit obligatoirement répondre aux indicateurs d'évaluation permettant de juger de sa pertinence et de ses effets en réponse aux enjeux prioritaires du DGO. Les opérations innovantes et fédératrices sont privilégiées. De la même façon, une attention particulière est portée à la communication mise en place autour de l'action, afin de lui donner un écho le plus large possible auprès des usagers de la route.

Chaque début d'année, le comité de sélection organisé par le pôle de la sécurité routière de la préfecture analyse la bonne exécution des dossiers de l'année passée, puis analyse et valide ceux de l'année à venir. Les critères d'évaluation sont notamment la pertinence, l'efficacité, l'utilité et la cohérence du dossier.

La mise en place de **questionnaires d'évaluation** à chaud et à froid, à l'instar des « retex » (retours d'expérience) pourra être étudiée afin de permettre une évaluation de la qualité des interventions mais également de la perception de leur utilité par les bénéficiaires de l'action menée.

L'analyse de ces questionnaires pourra permettre d'évaluer et d'ajuster les actions menées ainsi que leur efficacité.

5.2. Le suivi de l'accidentalité

Chaque mois et trimestre, l'**observatoire départemental de la sécurité routière** situé au cabinet du préfet dresse un bilan périodique et une analyse de l'accidentalité. Ce baromètre est transmis à l'ensemble des acteurs de la sécurité routière dans le département ainsi qu'aux médias, avant d'être publié sur le site internet de la préfecture.

Des actions spécifiques (contrôles et/ou sensibilisation et/ou communication) peuvent être menées en réaction à une accidentalité spécifique.

Un bilan annuel de l'accidentalité routière est réalisé courant février de chaque année lors du bilan de la délinquance en état-major de sécurité sous la présidence du préfet, du procureur et des forces de sécurité intérieure.

5.3. Le plan départemental des contrôles routiers

La prévention est le premier pilier de la politique de sécurité routière et doit être omniprésente, car il faut sans cesse sensibiliser sur les risques et rappeler les règles de bonne conduite. Cependant, la sanction est le deuxième pilier de la politique de sécurité routière, qui doit rester ferme et résolue.

A cet égard, il est prévu au sein du plan départemental des actions de sécurité routière (PDASR) un plan départemental des contrôles routiers qui a pour ambition d'accroître l'efficacité de la lutte contre la violence routière.

Le plan départemental de contrôles routiers a pour objet :

- de cibler les contrôles en fonction des enjeux de sécurité routière issus des analyses menées par les forces de sécurité intérieure ou l'observatoire départemental de sécurité routière ;

- d'optimiser l'utilisation des nouveaux outils matériels et juridiques pour constater les infractions et les sanctions (exemple : politique de contrôle automatisé) ;
- de proposer certaines alternatives (EAD, opération d'alternative à la sanction).

Ce travail est réalisé en lien direct avec les autorités judiciaires, les forces de sécurité intérieure et, selon les actions, avec l'officier du ministère public (alternative notamment) et le pôle de la sécurité routière de la préfecture.

5.4. Les modalités de suivi des enjeux

Le suivi des orientations sera réalisé lors des **états-majors de sécurité routière (EMSR)** organisés sous la présidence du préfet par le pôle de la sécurité routière de la préfecture. Ces états-majors sont réunis 2 à 3 fois par an.

Ils sont composés de représentants :

- des autorités judiciaires (trois procureurs de la République près le tribunal judiciaire) ;
- des trois forces de sécurité intérieure (Police, Gendarmerie et CRS autoroutière) ;
- de la direction interrégionale des routes ;
- de la direction départementale des territoires ;
- des sous-préfets d'arrondissement.

En fonction des thématiques inscrites à l'ordre du jour, ils peuvent être élargis à d'autres acteurs. L'objectif est d'exercer un travail de collaboration et de communication entre tous les services.

La validation et la signature du DGO 2023/2027



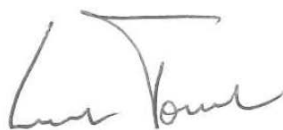
Le document général d'orientations 2023/2027 fédère l'ensemble des acteurs locaux autour d'orientations d'actions et de projets départementaux pour contribuer à l'objectif national de réduction de l'accidentalité routière. Il est nécessaire d'assurer la lisibilité, la clarté et l'efficacité des messages diffusés. Aussi, les actions de la préfecture, du département et des partenaires s'articuleront en cohérence avec les actions de communication nationale et les orientations du DGO.

Les bénéfices de cette démarche partenariale au service d'une politique cohérente de sécurité routière encouragent à poursuivre la mobilisation collective dans la mise en œuvre des prochains plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) et des plans départementaux de contrôles routiers (PDCR).

Ce DGO est la feuille de route de la Moselle pour la sécurité routière et guidera les actions jusqu'au 31 décembre 2027.

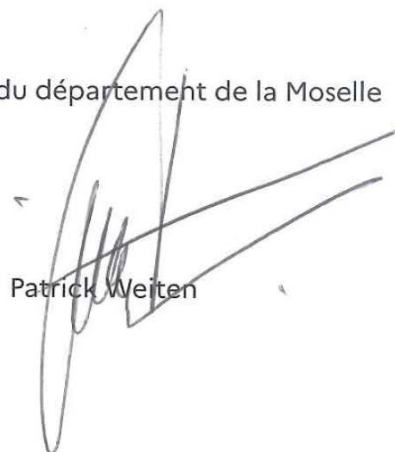
Nous nous engageons à mobiliser nos efforts sur les différents enjeux en suivant les orientations définies en commun.

Le Préfet de la Moselle



Laurent Touvet

Le président du département de la Moselle



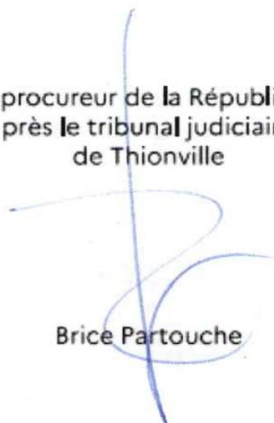
Patrick Weiten

Le procureur de la République
près le tribunal judiciaire
de Metz



Yves Badorc

Le procureur de la République
près le tribunal judiciaire
de Thionville



Brice Partouche

Le procureur de la République
près le tribunal judiciaire
de Sarreguemines



Olivier Glady

Annexes

7.1 Glossaire

7.2 La charte des 7 engagements : « employeurs engagés »



Annexe 1 : Glossaire

- 2RM : Deux-roues motorisés
- BAAC : bases de données annuelles des accidents corporels
- CEREMA: Centre d'étude et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.
- CSP : Catégorie socioprofessionnelle
- DGO : Document général d'orientations
- EDP : Engin de déplacement personnel : selon la définition du code de la route, les engins de déplacement personnel sont des véhicules de petite dimension. Ils peuvent être motorisés ou sans moteur.
- EDPM : Engin de déplacement personnel motorisé : selon la définition du code de la route, véhicule sans place assise, conçu et construit pour le déplacement d'une seule personne et dépourvu de tout aménagement destiné au transport de marchandises, équipé d'un moteur non thermique ou d'une assistance non thermique et dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 25 km/h.
- EPCI : Établissement public de coopération intercommunale
- ILSR : Indicateurs locaux de sécurité routière (familles de département)
- Mode actif / doux : ensemble des modes de déplacements où la force motrice humaine est nécessaire. L'adjectif « actif » a pris le pas sur celui de doux afin de signifier que cette forme de mobilité était une contribution à la santé publique.
- ODSR : Observatoire départemental de la sécurité routière
- ONISR : Observatoire national interministériel de la sécurité routière
- PDASR : Plan départemental d'actions de sécurité routière
- PDCR : Plan départemental des contrôles routiers
- PL : Poids lourds
- RRP : Risque routier professionnel
- TC : Transport en commun
- VE : Véhicule électrique
- VL : Véhicule léger
- VT : Véhicule de tourisme
- VU : Véhicule utilitaire

7 engagements pour une route plus sûre



1. Limiter aux cas d'urgence les conversations téléphoniques au volant

Exemples de mise en œuvre :

- Éviter de tenir une conversation téléphonique en conduisant et recommander de reporter les appels. Rappeler aux salariés que seuls les appels en « mains libres » sont autorisés.
- Ne pas engager de conversation téléphonique avec un collaborateur en situation de conduite.
- S'engager à promouvoir auprès des salariés l'application « Mode conduite ».



2. Prescrire la sobriété sur la route

Exemples de mise en œuvre :

- Prévoir lors des réceptions dans les entreprises un dispositif de prévention de la conduite en état alcoolisé.
- Pour les repas d'affaires, promouvoir la sobriété comme bonne pratique professionnelle.
- Sensibiliser les collaborateurs à l'importance d'empêcher un collègue qui aurait bu de prendre la route.
- Former sur les risques liés aux comportements addictifs (alcool, stupéfiants, médicaments).



3. Exiger le port de la ceinture de sécurité

Exemple de mise en œuvre :

- Demander aux salariés de s'assurer lors de leurs déplacements professionnels du port de la ceinture pour eux-mêmes et pour les autres passagers.



4. Ne pas accepter les dépassements des limitations de vitesse

Exemples de mise en œuvre :

- Ne jamais placer un salarié dans une situation l'obligeant à commettre un excès de vitesse pour remplir ses missions.
- Toujours demander aux salariés, en cas d'infraction, d'en assumer la sanction.



5. Suggérer d'intégrer des moments de repos dans le calcul des temps de trajet

Exemples de mise en œuvre :

- S'assurer que les déplacements des salariés sont compatibles avec le respect du code la route.
- Prescrire des moments de repos réguliers suffisants.
- Organiser le travail de façon à limiter autant que possible les déplacements routiers.



6. Favoriser une culture de la sécurité routière

Exemples de mise en œuvre :

- Sensibiliser ou former les salariés à la sécurité routière et à l'éco-conduite.
- Opter pour une organisation rationnelle des déplacements permettant un gain économique et la réduction de l'exposition au risque routier.



7. Encourager les usagers de deux roues à mieux s'équiper

Exemples de mise en œuvre :

- Fournir aux salariés se déplaçant à deux-roues ou en engin de déplacement motorisé personnel les équipements de sécurité obligatoire (casques et gants certifiés).
- Développer des incitations favorisant l'usage d'équipements supplémentaires.



**PRÉFET
DE LA MOSELLE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE****