



PRÉFET
DE LA MEUSE

Liberté
Égalité
Fraternité

DGO 2023-2027

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS

POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DE LA MEUSE



ensemble
sécurité
routière vivre,
ensemble

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE
ENSEMBLE

ON A TOUS

LE POUVOIR DE SAUVER UNE VIE

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE



PRÉFET DE LA MEUSE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Le Mot du Préfet



Avec près de 3 000 décès et 20 000 blessés par an, la sécurité sur nos routes de France demeure toujours un enjeu pour la sécurité de nos concitoyens.

En Meuse, entre 2018 et 2022, ce sont en moyenne, 14 personnes qui ont perdu la vie, et 124 qui ont été blessées pour 103 accidents corporels.

Au regard de ce constat, il est évidemment nécessaire de conserver une politique volontariste aussi bien en matière de prévention, pour faire évoluer les comportements, qu'en matière de répression car la route est un espace partagé dont l'usage répond à des règles qu'il convient de respecter pour assurer la protection des usagers, notamment les plus vulnérables.

Notre politique de sécurité routière doit répondre à plusieurs enjeux :

- un enjeu humain, car la souffrance engendrée par la perte ou le handicap d'un proche n'est ni acceptable ni acceptée par nos concitoyens, sachant que pour 1 personne tuée sur les routes, on estime à 7 celles qui sont gravement blessées ;
- un enjeu social, car la disparition d'une partie des forces vives de la société, notamment les jeunes est un drame pour notre société ;
- un enjeu économique, car le coût total de l'insécurité routière en France est estimé à 46,3 milliards d'euros en 2021, soit 1,9% du PIB selon le bilan produit par l'observatoire national interministériel de sécurité routière.

Cela représente également 4,8 millions de journées de travail perdues par an.

Dans cette perspective, la mise en œuvre de ce nouveau document général d'orientation constitue le cadre stratégique de notre politique partenariale de sécurité routière pour les cinq ans à venir.

Il est le fruit d'un travail de concertation avec les principaux acteurs locaux de la sécurité routière qu'ils soient institutionnels ou associatifs.

Ce document servira, je n'en doute pas, de matrice pour l'ensemble des partenaires qui seront amenés à s'engager sur des projets de prévention et de sécurité routière. Je les remercie vivement pour leur implication et leur motivation.

Je suis convaincu que grâce à leur engagement, le nombre de victimes pourra diminuer sur nos belles routes de Meuse.

La Sécurité routière, c'est l'affaire de tous !

Xavier DELARUE

Préfet de la Meuse

Glossaire

2RM	Deux-Roues Motorisés
BTP	Bâtiments et Travaux Publics
CARSAT	Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail
CCAS	Caisse Centrale d'Activités Sociales
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CMA	Chambre des Métiers et de l'Artisanat
CEREMA	Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CMA	Chambre des métiers et de l'artisanat
CSP	Catégorie Socio-Professionnelle
COFIL	Comité de Pilotage
CSR	Coordination Sécurité Routière
DDETSPP	Direction Départementale de l'Emploi, du Travail, des Solidarités et de la Protection des Populations
DSR	Délégation à la Sécurité Routière
EDP	Engin de Déplacement Personnel
EDPm	Engin de Déplacement Personnel motorisé (type trottinette, hoverboard, gyropode, etc)
EDSR	Escadron Départemental de Sécurité Routière (Gendarmerie Nationale)
IDSR	Intervenant Départemental de Sécurité Routière (bénévoles)
ILGC	Instance Locale de Coordination Gérontologique
MFR	Maison Familiale Rurale
Modes doux	Modes de déplacement alternatifs aux modes de déplacement motorisés
MR2RM	Ma Route en 2 Roues-Motorisés (application)
ODSR	Observatoire Départemental de la Sécurité Routière
ONISR	Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière
PDASR	Plan Départemental d'Actions de Sécurité routière
PL	Poids Lourds
PR	Présumé Responsable
RRP	Risque Routier Professionnel

SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SR	Sécurité Routière
TC	Transport en Commun
UV	Usager Vulnérable (principalement les piétons et les cyclistes – Occasionnellement, les seniors et les 2RM dont partie de cette catégorie)
VL	Véhicules Légers
VU	Véhicules Utilitaires

Sommaire DGO

1.	Le cadre général de la démarche.....	6
1.1.	Les objectifs du DGO.....	6
1.2.	La démarche d'élaboration.....	8
2.	Le diagnostic territorial partagé.....	9
2.1.	Présentation générale du département.....	9
2.1.1.	Situation géographique.....	9
2.1.2.	Mortalité routière, les victimes.....	13
2.1.3.	Mortalité routière, les présumés responsables.....	17
2.1.4.	Risque routier professionnel.....	21
2.1.5.	Réseau routier.....	21
2.2.	Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute.....	23
2.2.1.	Typologie des accidents.....	23
2.2.2.	Modes doux.....	24
2.2.3.	2RM (Deux Roues Motorisés).....	25
2.2.4.	Facteurs spécifiques.....	26
2.3.	Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute.....	28
2.3.1.	Typologie des accidents.....	28
2.3.2.	Modes doux.....	28
2.3.3.	2RM (Deux Roues Motorisés).....	29
2.3.4.	Facteurs spécifiques.....	30
3.	L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience.....	31
3.1.	Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu.....	31
3.2.	Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu.....	35
3.2.1.	Les actions de sensibilisation ont été orientées vers les 8 enjeux.....	35
3.2.2.	Les achats de la coordination.....	36
4.	Les enjeux et orientations pour 2023-2027.....	37
5.	Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027.....	47
5.1.	Mise en œuvre dans le cadre du PDASR.....	47
5.2.	Suivi de l'accidentalité départementale.....	48
5.3.	Modalités de suivi du DGO.....	48
6.	Annexes (cursus jeunes, communiqué de presse).....	49
7.	Signataires.....	65
8.	Partenaires.....	66

1. Le cadre général de la démarche

1.1. Les objectifs du DGO

Le DGO constitue le cadre stratégique pluriannuel qui guide l'action de l'État déconcentré et de ses partenaires en faveur d'une réduction de l'accidentalité routière.

Le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) en est la déclinaison annuelle.

Ce document préparé par les services de l'État fait l'objet d'une concertation avec les acteurs locaux impliqués dans le domaine de la Sécurité routière.

Il permet de mobiliser l'ensemble des partenaires autour d'actions et de projets départementaux en lien avec le bilan annuel de l'accidentalité du département.

Afin de réduire l'impact que produit cette accidentalité sur la société française et par conséquent sur l'économie locale, cette politique fait partie depuis plusieurs années déjà, des **politiques prioritaires de l'État.**

Des résultats ont été obtenus :

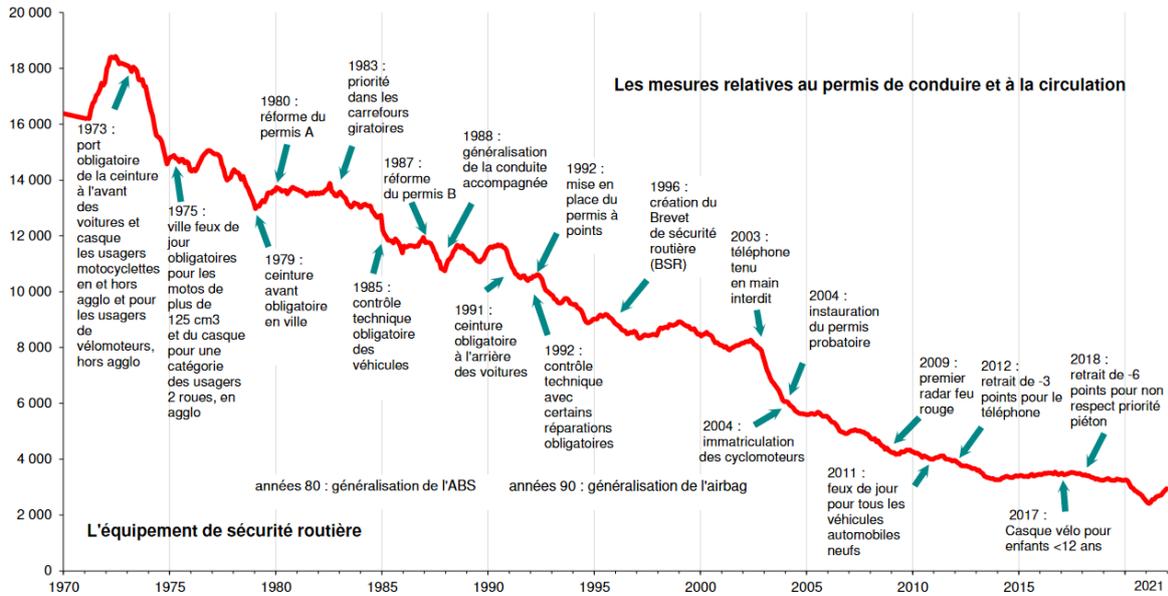
- **En 1972**, année de la création de Sécurité routière, la France comptait environ 16 000 tués, 212 000 blessés et 145 000 accidents corporels.

- **En 2021**, l'ONISR (Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière) recensait environ 3000 tués, 70 000 blessés pour 56 000 accidents corporels.

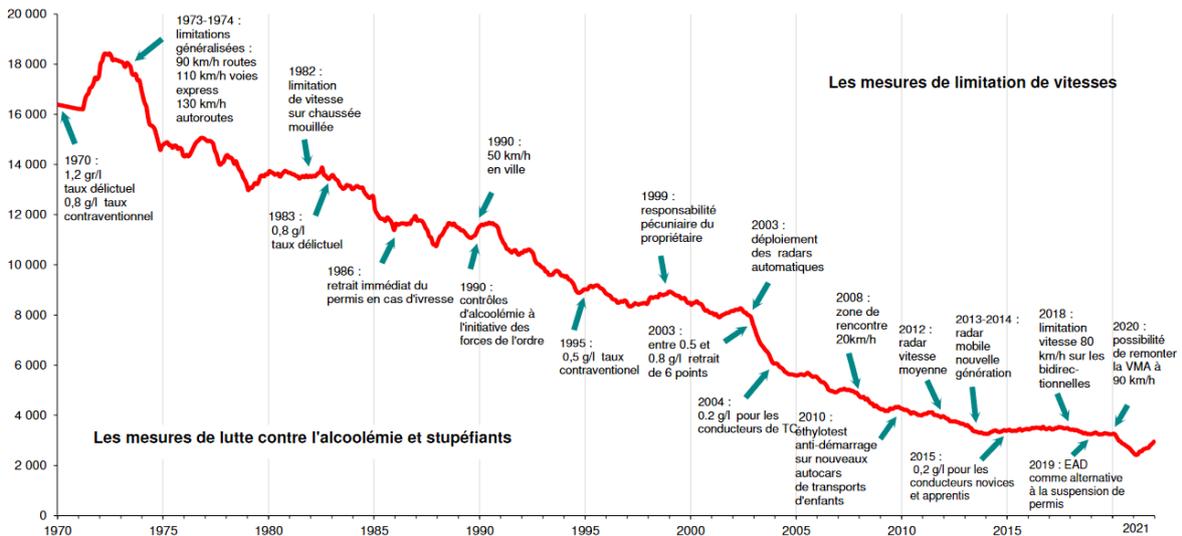
Ce qui représente encore aujourd'hui, un coût d'environ 46 milliards d'euros (estimation ONISR).

Les principales mesures prises en matière de sécurité routière depuis 1972

Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2021 (moyenne glissante sur 12 mois)



Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2021 (moyenne glissante sur 12 mois)



1.2. La démarche d'élaboration

Le présent DGO a été élaboré :

- sur la base d'un diagnostic de l'accidentalité départementale concernant les années 2017 – 2021, réalisé par l'observatoire départemental de sécurité routière (ODSR)

et

- en collaboration avec les services de l'État et les partenaires locaux (l'Éducation Nationale, les forces de l'ordre, les collectivités locales, le monde associatif et les partenaires privés).

La liste de l'ensemble des partenaires est détaillée en annexe.

La concertation a débuté le 22 septembre lors d'un comité de pilotage sécurité routière présidé par M. le directeur de cabinet.

Les partenaires ont été invités à participer aux réflexions de l'un des six ateliers thématiques (un par enjeu) :

La DSR (Délégation à la Sécurité Routière) a défini 4 enjeux :

- Les deux-Roues motorisés
- les conduites addictives (alcool, stupéfiants, vitesse, distracteurs et non respect des règles de priorité)
- les nouveaux modes de mobilité dite douce (marche, vélo et EDP-m)
- le risque routier professionnel

La Meuse en a proposé 2 autres afin de s'adapter aux réalités locales :

- les jeunes
- les seniors

Ces ateliers se sont réunis durant une matinée en décembre 2022 et janvier 2023. Le cadre des réflexions a été fixé en amont selon une trame prédéfinie.

Les quatre domaines de réflexion retenus :

- infrastructure
- sensibilisation-formation
- communication
- contrôles-sanctions.

Les conclusions des six ateliers serviront d'orientations d'actions pour les cinq années à venir.

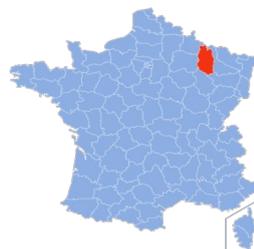
2. Le diagnostic territorial partagé

2.1. Présentation générale du département

2.1.1. Situation géographique

Située au cœur de l'Europe, la Meuse est un département de la région Grand Est.

Elle est limitrophe des départements des Ardennes, de la Marne, de la Haute-Marne, des Vosges et de la Meurthe-et-Moselle ainsi que de la Belgique.



Ses caractéristiques :

Superficie : 6211 km²

La Préfecture est située à Bar-le-Duc ; Verdun et Commercy sont les villes dotées d'une sous-préfectures.

Un tiers de son territoire est recouvert de forêt.

La Meuse, fleuve européen de 950 km, irrigue le département du nord au sud sur plus de 200 km.

Population et démographie (source INSEE 2020)

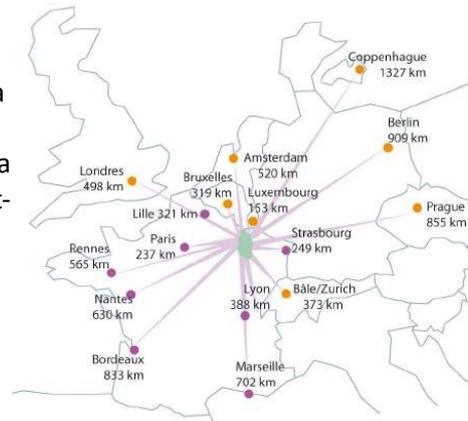
Population totale : 183 001 habitants en 2020 -

Densité : 31 habitants au km²

Sa population a diminué de près de 5 550 habitants entre 2014 et 2020. Elle occupe la 90^{ème} position au plan national. Le département perd environ 1430 habitants chaque année.

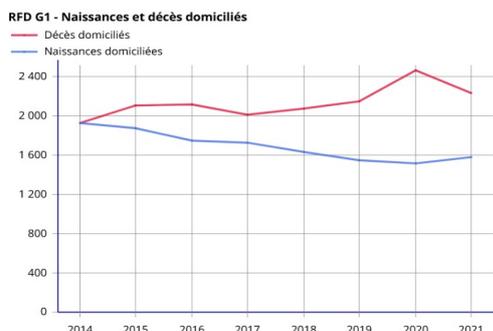
En 2020, seules deux agglomérations dépassent les 10 000 habitants (Bar-le-Duc avec 14 625 habitants et Verdun avec 16 877 habitants).

Les échanges se font principalement entre ces deux bassins d'emplois.

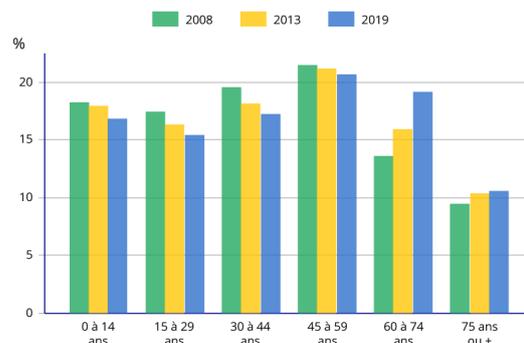


La population meusienne vieillit, même si la natalité remonte en 2021.

Evolution des naissances et des décès (source INSEE 2022)



Répartition par classe d'âge (source INSEE 2022)



Le réseau routier (source IGN)

- Autoroutes : 59 km
- Routes nationales : 85 km
- Routes départementales : 3525 km, dont environ 1 000 km revenus à 90 km/h depuis le 1^{er} décembre 2021. Les deux principaux axes sont la RD 964 (orientée Sud-Est/Nord-Ouest) sur 147 km reliant les Vosges aux Ardennes, et la RD 1916 (Voie sacrée), axe historique reliant Bar-le-Duc à Verdun.

En outre, le réseau dépendant des communes est très développé avec 4 765 km de voies communales dont seulement 1 467 km sont revêtus.

Le trafic moyen journalier ne dépasse les 10 000 véhicules que sur 4 axes :

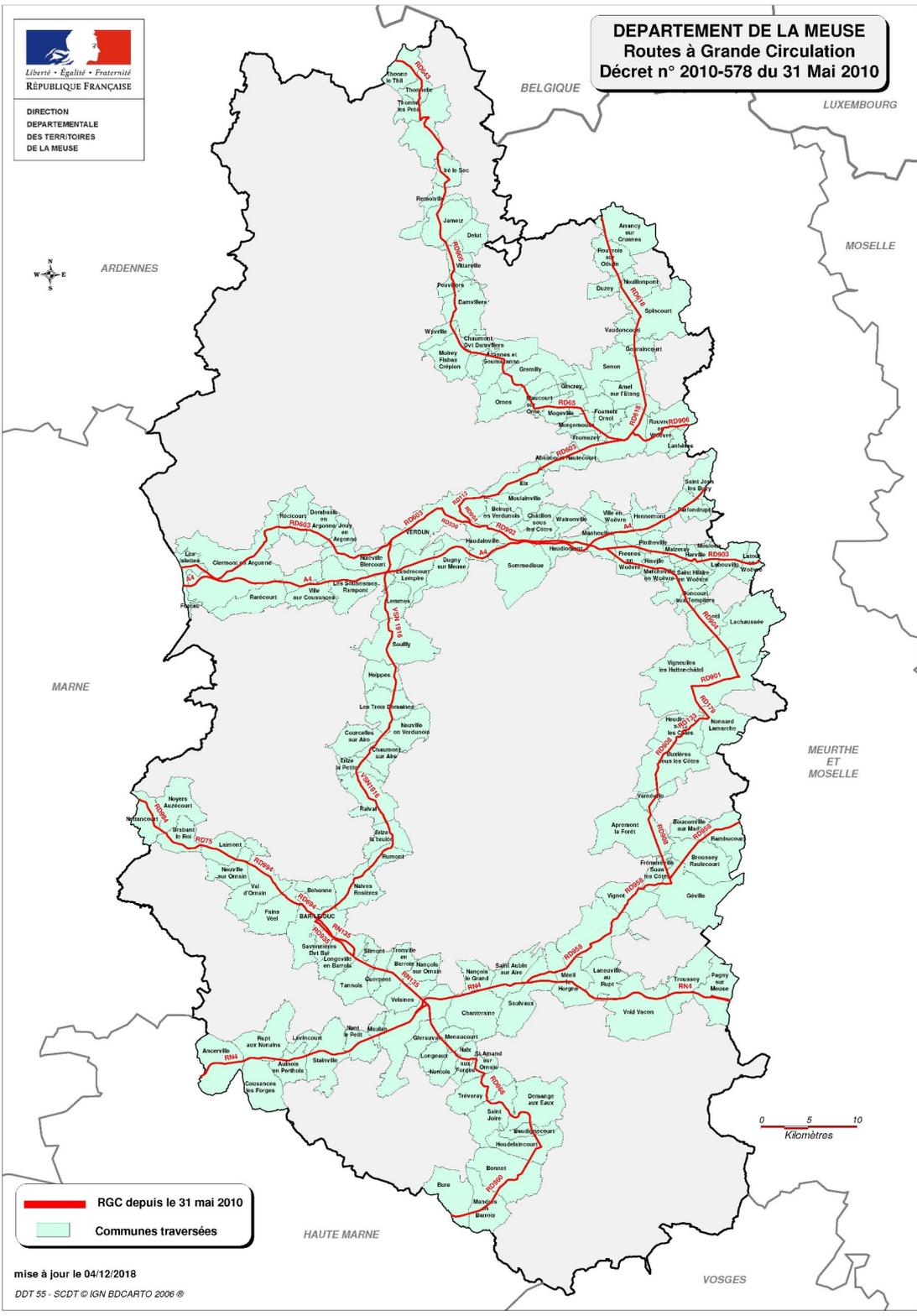
- l'autoroute A 4,
- la nationale N 4,
- la nationale N 135,
- une portion de la RD 964,

Le trafic est resté stable au cours des 10 dernières années. Il a même tendance à diminuer légèrement sur les deux principaux axes routiers nationaux.

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

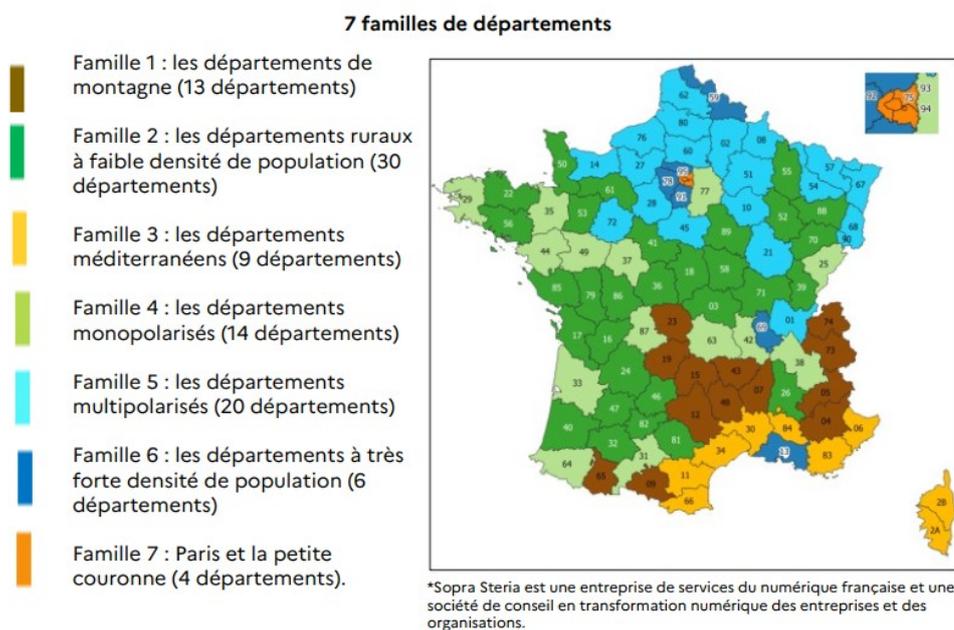
Le réseau routier de la Meuse est donc très dense, d'une largeur moyenne inférieure à 5 mètres et très peu fréquenté en dehors de quelques grands axes.

DEPARTEMENT DE LA MEUSE
Routes à Grande Circulation
Décret n° 2010-578 du 31 Mai 2010



 RGC depuis le 31 mai 2010
 Communes traversées

Classement des départements selon la typologie (source CEREMA)



L'objectif de cette classification est d'apporter à chaque département des références d'accidentologie par rapport à des départements comparables vis-à-vis d'aspects géographiques, démographiques, économiques, Météorologiques, ...

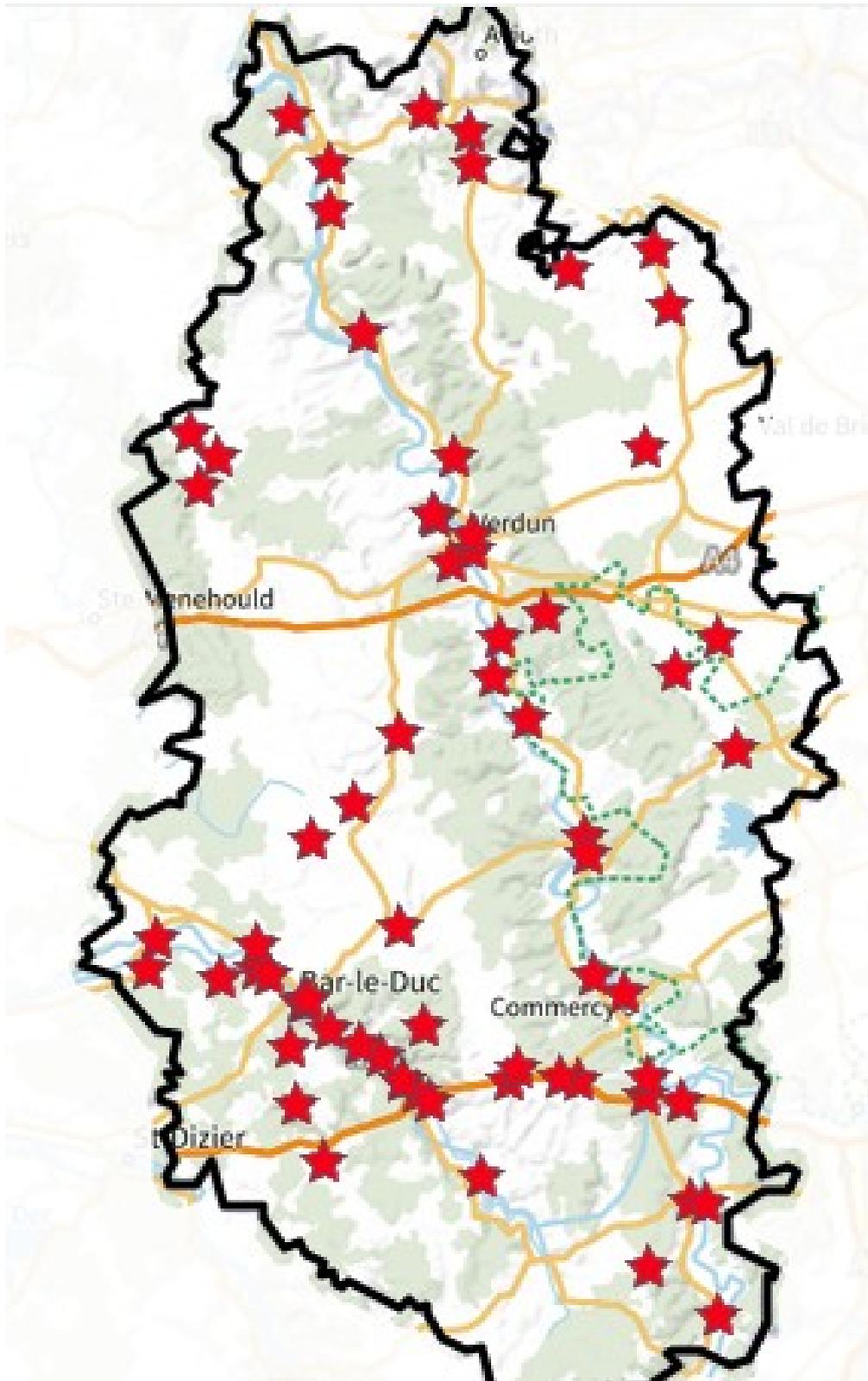
Cette classification a été obtenue par des méthodes statistiques à partir de 21 variables mais ne s'appuie sur aucune donnée de sécurité routière.

La Meuse fait partie de la famille des départements ruraux à faible densité de population constituée par 30 départements (en vert foncé sur la carte).

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.

2.1.2. Mortalité routière, les victimes

Carte des accidents mortels 2017 -2021



LES CHIFFRES CLÉS EN MEUSE de 2017 à 2021

 **497**
accidents
corporels

600
blessés 

72 
tués



36
tués en véhicule légers
336 blessés

14 
piétons tués
70 blessés



1 
tué
35 blessés
autre moyen de transport
(quad, camion, car, voiturette ...)

17
tués en 2 roues
motorisé
130 blessés

4 
cyclistes tués
29 blessés

En Bref

La mortalité est en baisse en 2020 et 2021, toutefois ces résultats sont à relativiser compte tenu de la crise sanitaire qui a fortement réduit le trafic. Les 3 années précédentes (2017-2018-2019) présentent d'ailleurs une mortalité importante.

De plus, si la mortalité a été plutôt à la baisse, le nombre d'accidents et de blessés restent élevés voire en augmentation. L'année 2022 présente également des chiffres élevés proches de l'année 2019 pour ces deux indicateurs.

A = accident
T = tué
B = blessé

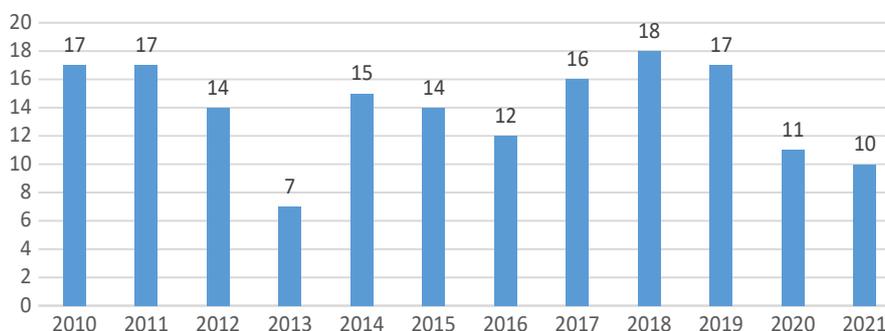
MOIS	2017			2018			2019			2020			2021		
	A	T	B	A	T	B	A	T	B	A	T	B	A	T	B
JANVIER	8	2	9	5	2	5	9	1	15	11	2	16	9		10
FEVRIER	7		10	3	2	1	14		20	5		5	9	1	10
MARS	7	1	11	7		9	3		3	3	2	1	10	1	9
AVRIL	10	1	10	8	2	6	10	2	10	7	1	6	8		9
MAI	12	3	11	6	1	7	12	2	25	7		8	11	1	16
JUIN	7	1	11	14	1	14	8	2	8	6		4	9	1	10
JUILLET	8	1	7	14	5	26	8	3	6	14	2	16	15	2	23
AOUT	4		4	6	1	8	11	3	12	7		8	8		9
SEPTEMBRE	9	1	14	8	2	8	8	2	7	10		14	17	1	25
OCTOBRE	7	2	11	8		9	9		12	6	1	7	2		4
NOVEMBRE	7	3	7	4		5	6	1	9	5		5	11		14
DECEMBRE	6	1	7	9	2	9	8	1	10	8	3	4	9	3	9
TOTAL ANNEE	92	16	112	92	18	107	106	17	137	89	11	94	118	10	148

Par ailleurs, la mortalité meusienne rapportée au million d'habitants est supérieure aux chiffres nationaux ainsi qu'à ceux de la famille de département.

Les chiffres traduits en pourcentages peuvent mener à de fortes variations d'une année sur l'autre en raison du faible volume de certains indicateurs.

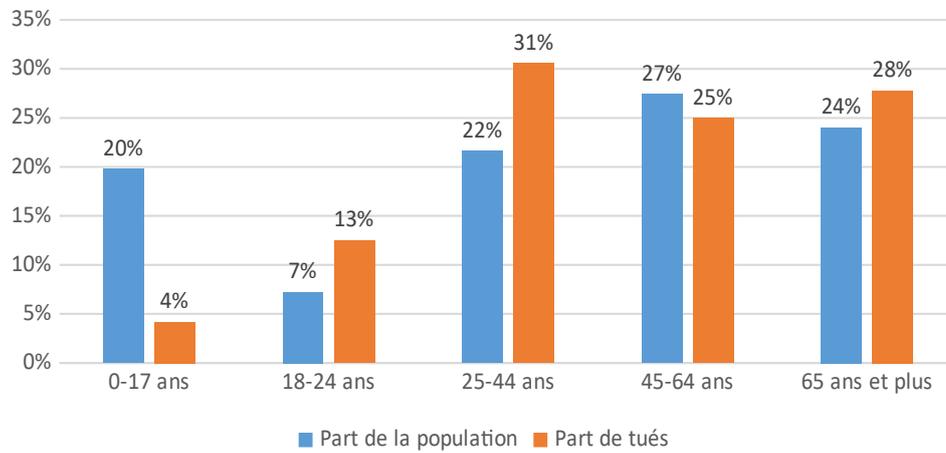
- Evolution de la mortalité (2010-2021)

Nombre de personnes tués 2010 - 2021

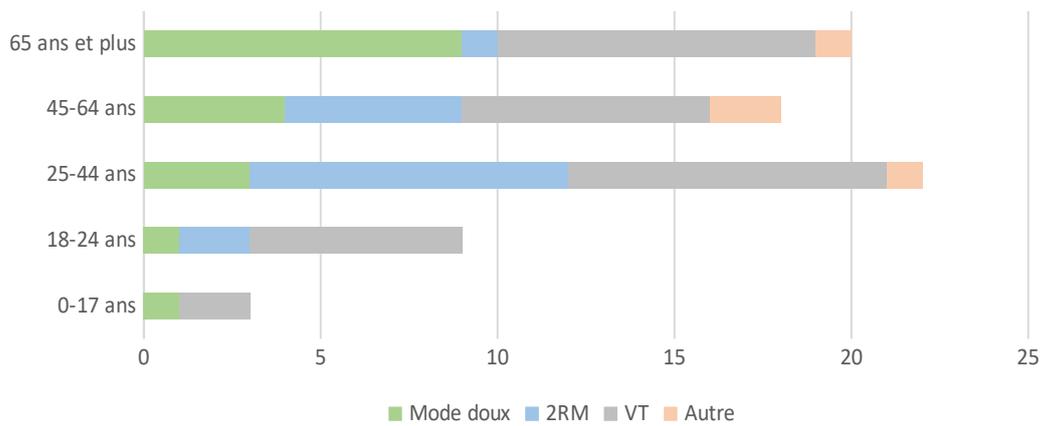


- Nombre de tués total sur 5 ans (2017-2021) : 72 tués au cours des 5 années
- Le taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants est de **80** en Meuse, en comparaison ce taux est de **69** pour la famille des départements ruraux et de **47** pour le national.

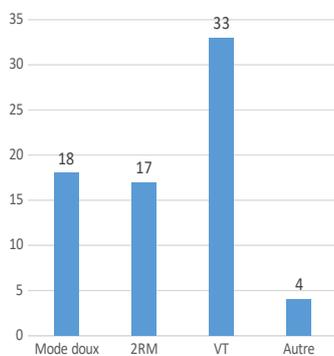
- Répartition de la population par âge / Répartition des tués par âge (2017-2021)



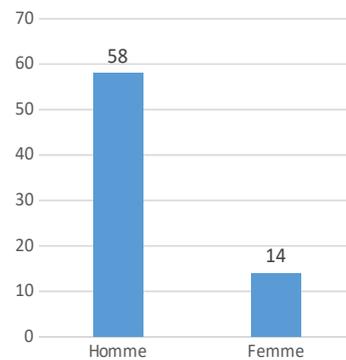
- Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021)



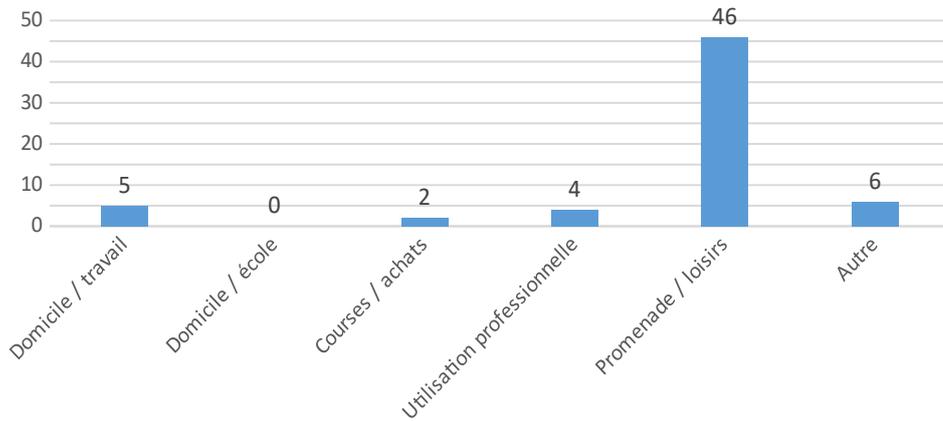
Nombre de tués par mode 2017-2021



Nombre de tués par sexe 2017-2021

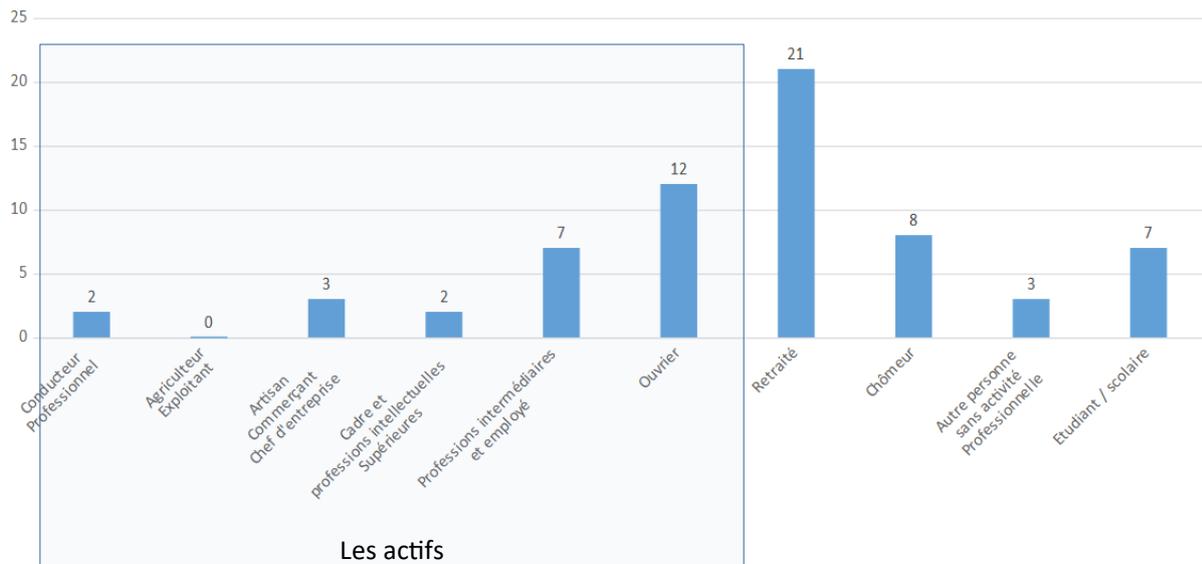


Tués selon le motif du trajet connu 2017-2021



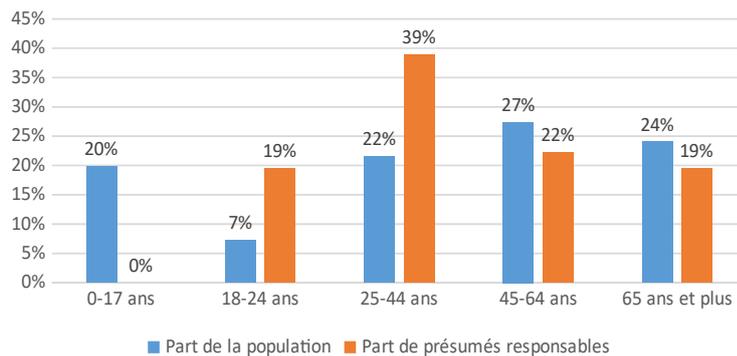
NB : l'écart entre le nombre réel de tués et le total des tués répertoriés dans ce graphique est dû au fait que la CSP n'est pas toujours renseignée

Tués selon la CSP connue 2017-2021

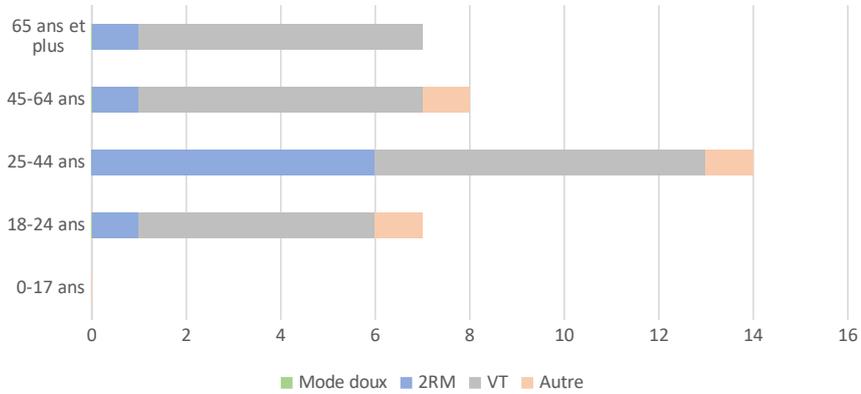


2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables

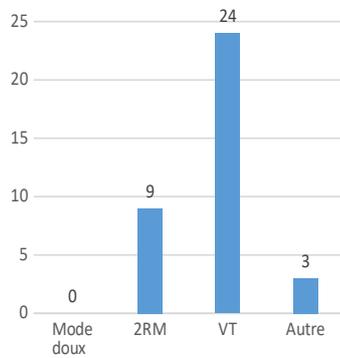
- Répartition de la population par âge / Répartition des présumés responsables d'accidents mortels par âge (2019-2021)



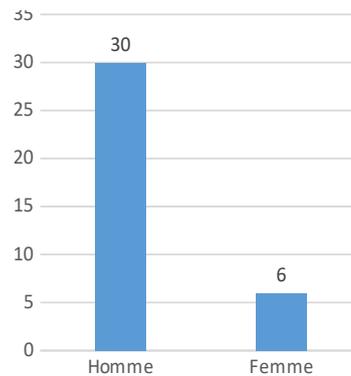
- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement selon l'âge (2019-2021)



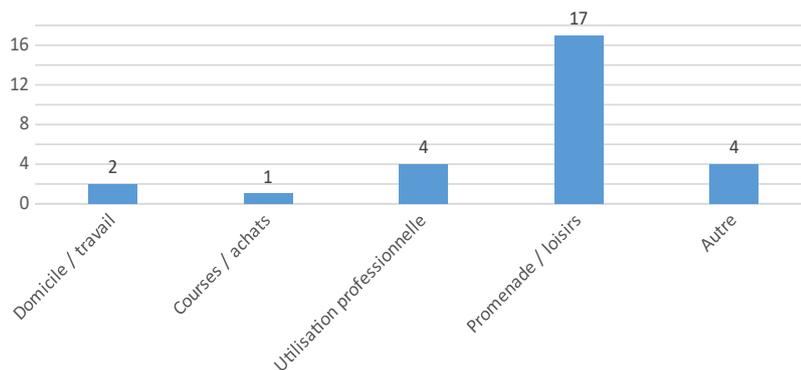
Nombre de présumés responsables par mode 2019-2021



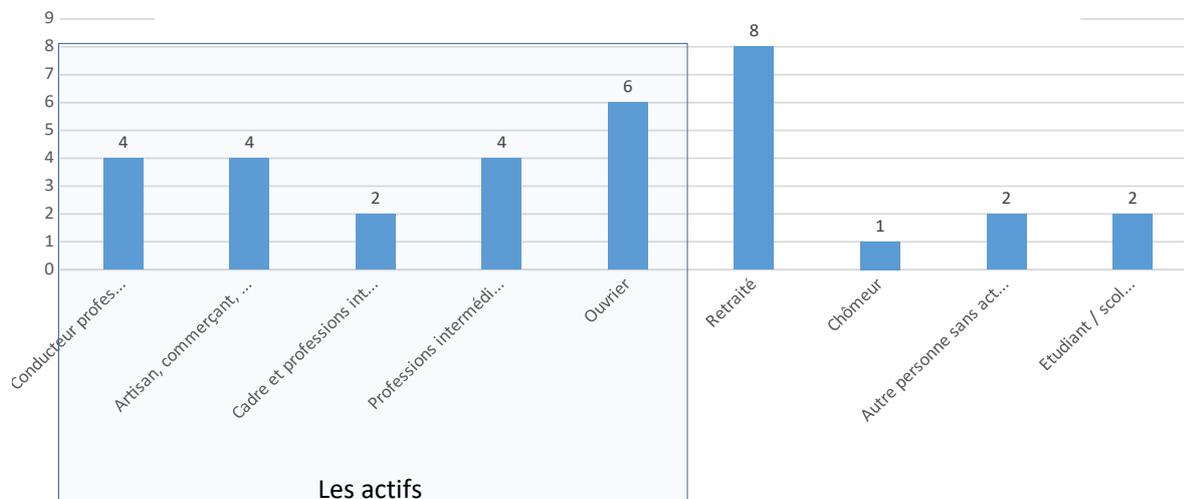
Nombre de présumés responsables par sexe 2019-2021



Nombre de présumés par motif de trajet connu 2019-2021



Nombre de présumés par CSP connue 2019-2021



Les facteurs pour les présumés responsables (PR) d'accidents mortels :

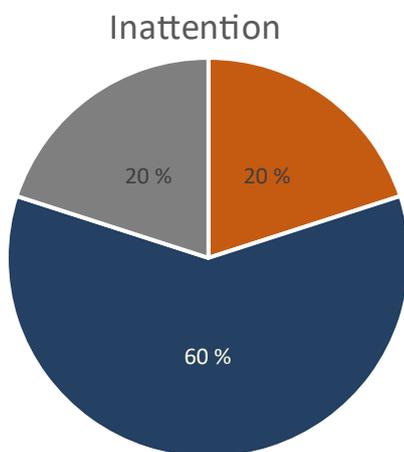
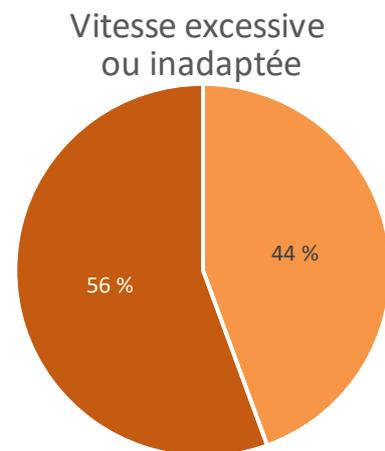
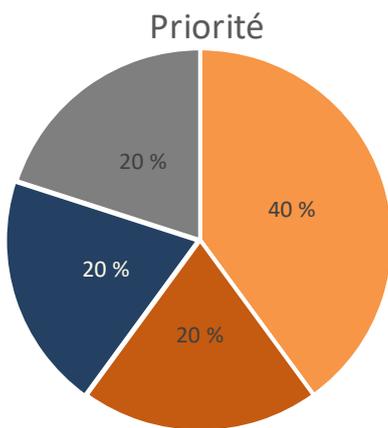
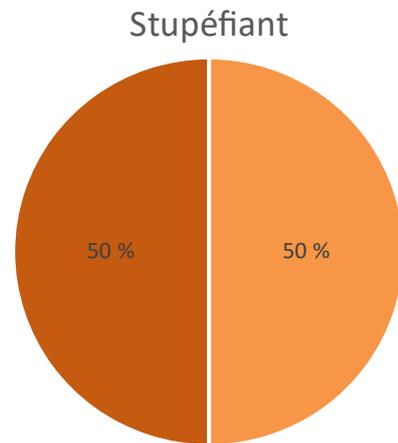
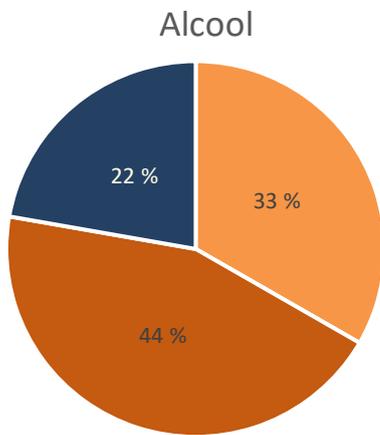
- Répartition de l'ensemble des facteurs humains connus pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021)

	Homme	Femme	Total
Alcool	30 %		25 %
Changement de file	3 %		3 %
Contresens	7 %		6 %
Dépassement dangereux		17 %	3 %
Eblouissement			%
Inattention	13 %	17 %	14 %
Malaise	7 %		6 %
Médicaments			
Non respect des distances de sécurité		17 %	3 %
Priorité	17 %		14 %
Somnolence - fatigue	7 %	17 %	8 %
Stupéfiant	20 %		17 %
Téléphone et distracteurs technologiques			
Vitesse excessive ou inadaptée	27 %	17 %	25 %
Autre cause	3 %	33 %	8 %
Cause indéterminée	7 %	17 %	8 %

lecture des résultats, exemple avec le facteur alcool :

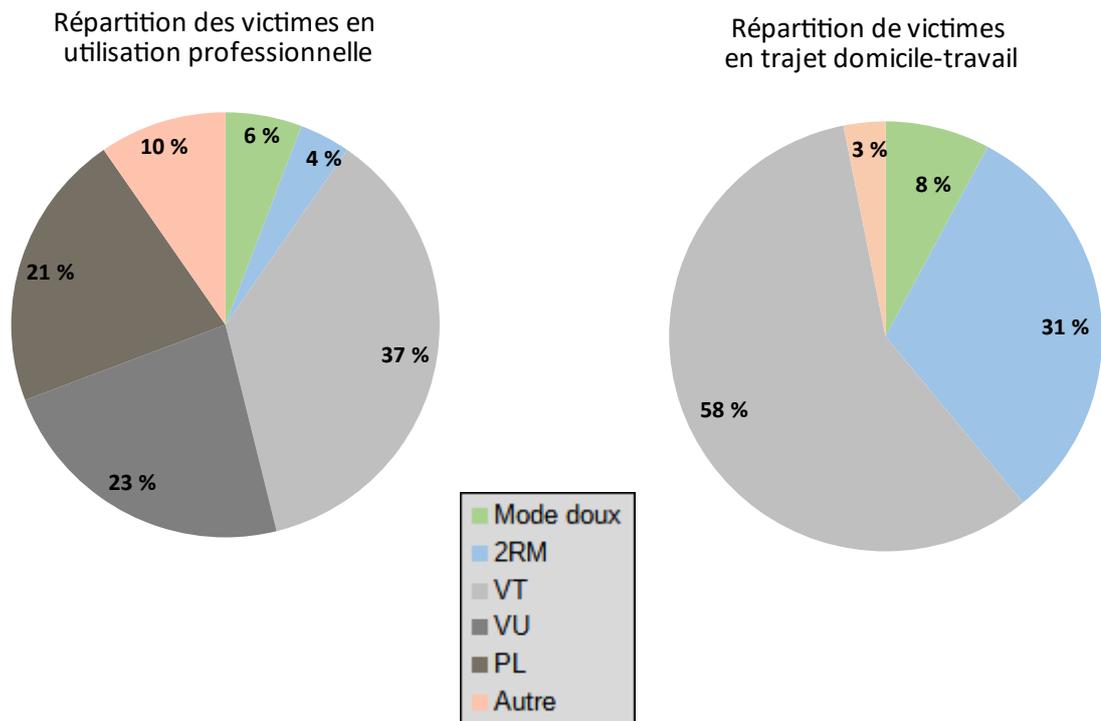
- l'alcool est impliqué dans 25 % des accidents mortels
- l'alcool est impliqué dans 30 % des accidents mortel ayant pour présumé responsable un homme
- l'alcool n'est pas impliqué dans les accidents mortels ayant pour présumée responsable une femme

- Répartition des principaux facteurs selon l'âge des présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) : vitesse, alcool seul, stupéfiant seul, alcool et stupéfiant, inattention - téléphone, non-respect de la priorité.



2.1.4. Risque routier professionnel

- En Meuse, 38 % des accidents mortels impliquent un usager en trajet domicile-travail ou en utilisation professionnelle. 13% des tués le sont pendant un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel.
- Répartition des victimes (tués + blessés) selon leur mode de déplacement (2017-2021)



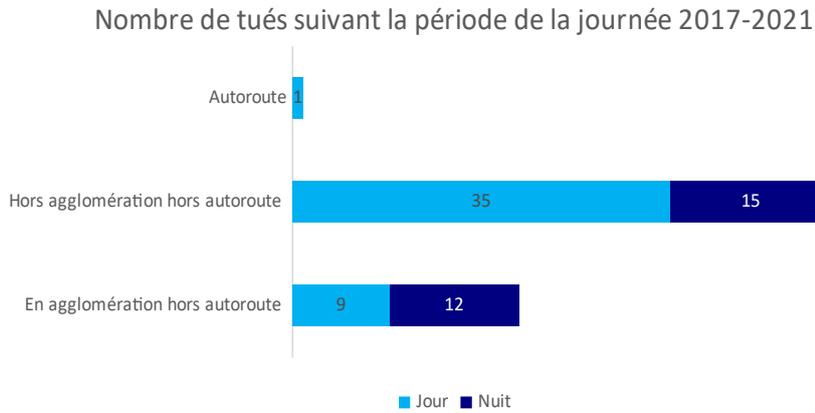
2.1.5. Réseau routier

- Nombre de tués sur autoroute, hors agglomération, en agglomération (2017-2021)

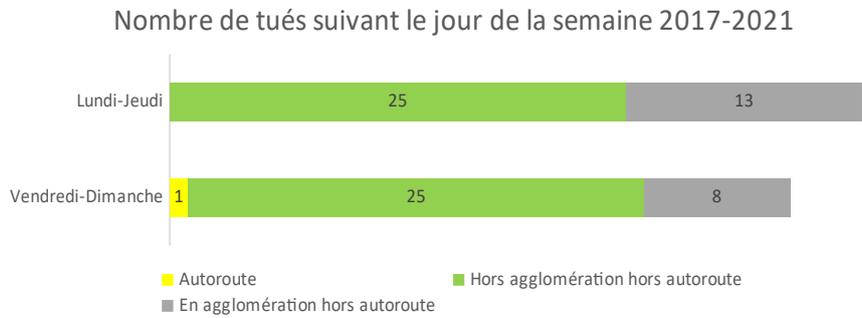
Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



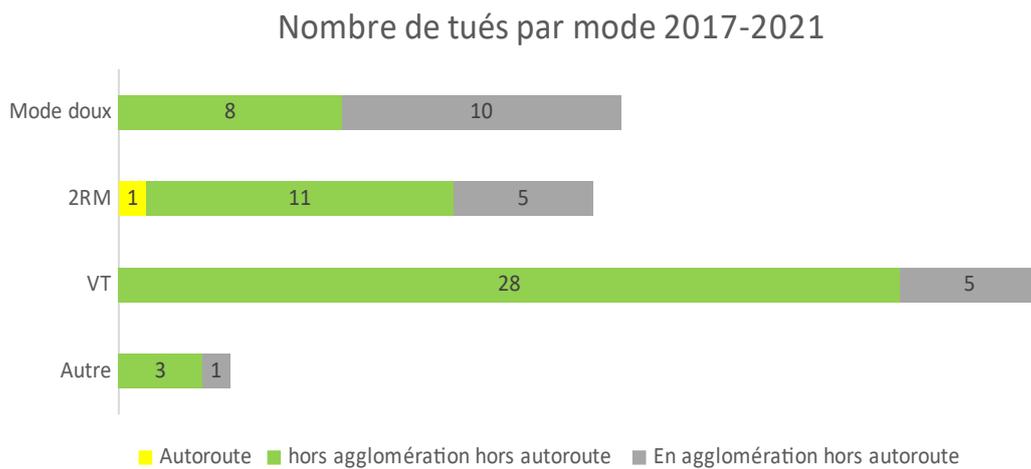
- Nombre de tués le jour et la nuit selon le milieu (2017-2021)



- Nombre de tués pour les jours Lundi-Jeudi et Vendredi-Dimanche selon le milieu (2017-2021)



- Nombre de tués par mode de déplacement selon le milieu (2017-2021)



2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

Nb : Victimes = tués + blessés

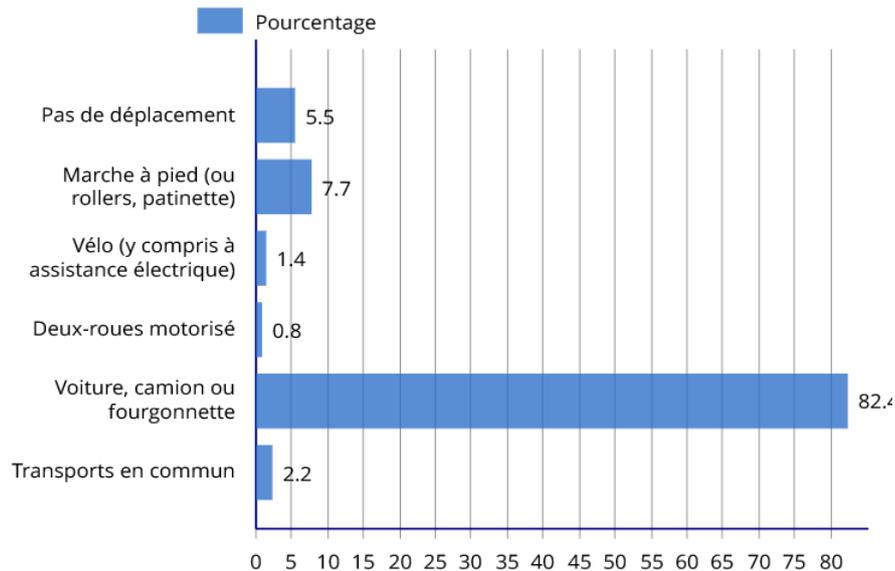
2.2.1. Typologie des accidents

- Qui tue et blesse qui hors agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	4	6	30	113	7	3	0	8	171
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	0	0	0	3	2	0	0	0	0	5
VL	2	4	5	10	85	2	0	1	2	111
VU	0	1	0	3	4	5	0	0	1	14
PL	0	0	1	0	8	2	1	0	1	13
TC	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3
Autre	0	1	0	2	2	2	0	0	0	7
MULTICOLLISION	0	2	0	0	7	1	0	0	0	10
TOTAL	2	14	12	48	224	19	4	1	12	336
<i>Part de blessés</i>	1%	4%	4%	14%	67%	6%	1%	0%	4%	100,00%

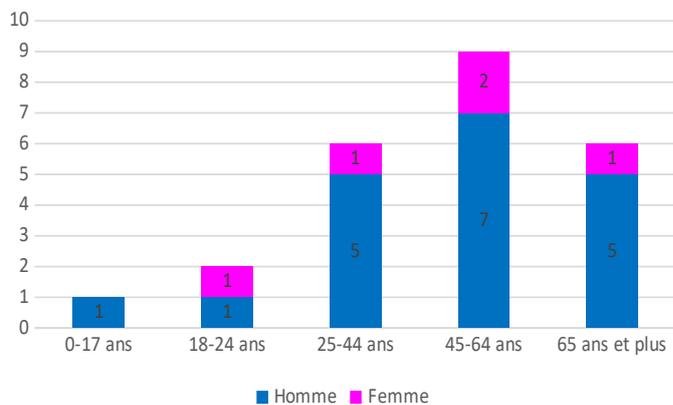
Répartition des différents moyens de transport utilisés en Meuse

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019

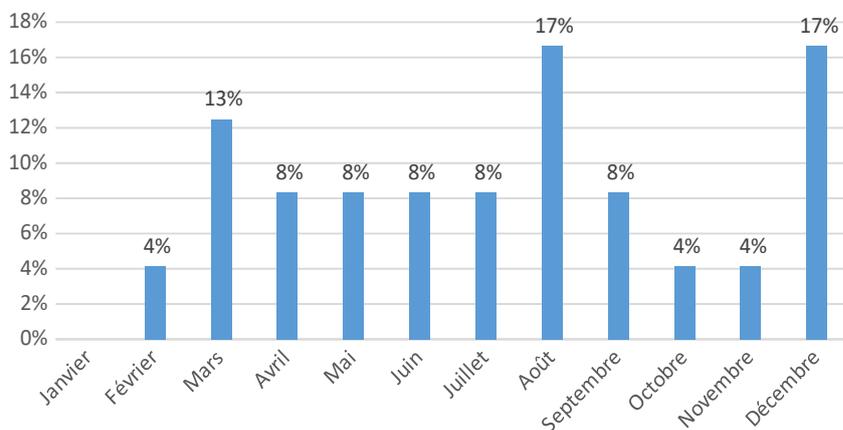


2.2.2. Modes doux

- Victimes en **modes doux** (piétons, EDP, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021)
EDPm : engin de déplacement personnel motorisé

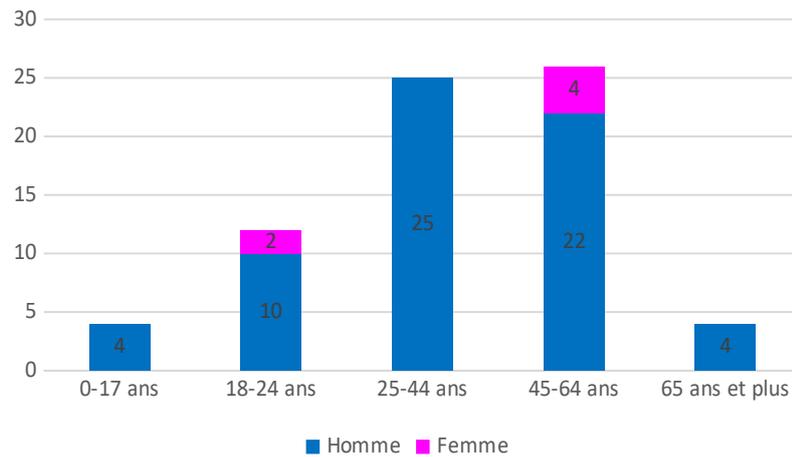


- Evolution des victimes en **modes doux** entre 2019 et 2021 hors agglomération **-17 %**
- Répartition en % des victimes en **modes doux** selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)

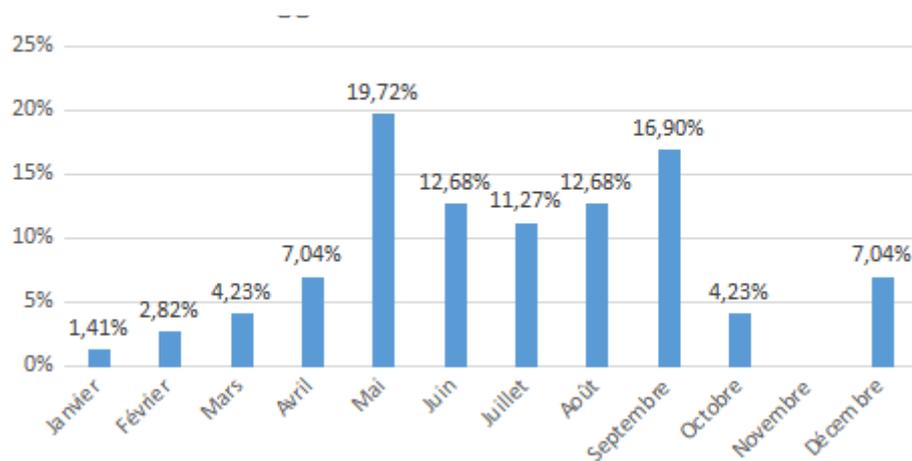


2.2.3. 2RM

- Victimes en **2RM** (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe hors agglomération (2017-2021)

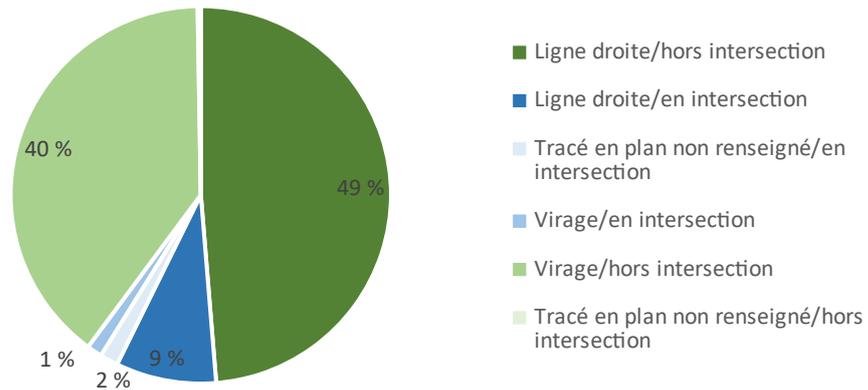


- Evolution des victimes en **2RM** entre 2019 et 2021 hors agglomération, + 6 %
- Répartition en % des victimes en **2RM** selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)



2.2.4. Facteurs spécifiques

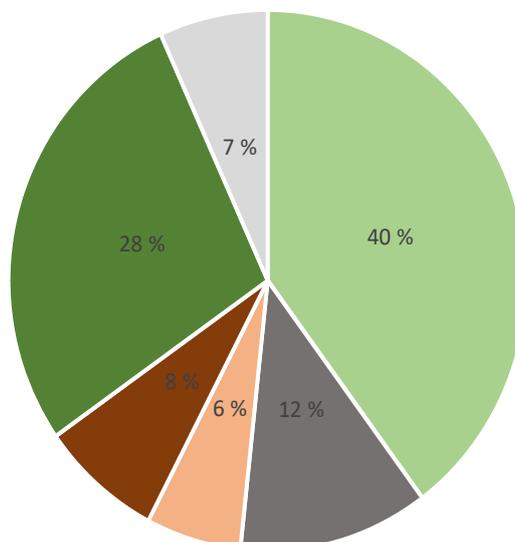
- Répartition des victimes (tués + blessés) hors agglomération selon que le lieu soit en ligne droite/virage et en/hors intersection (2017-2021)



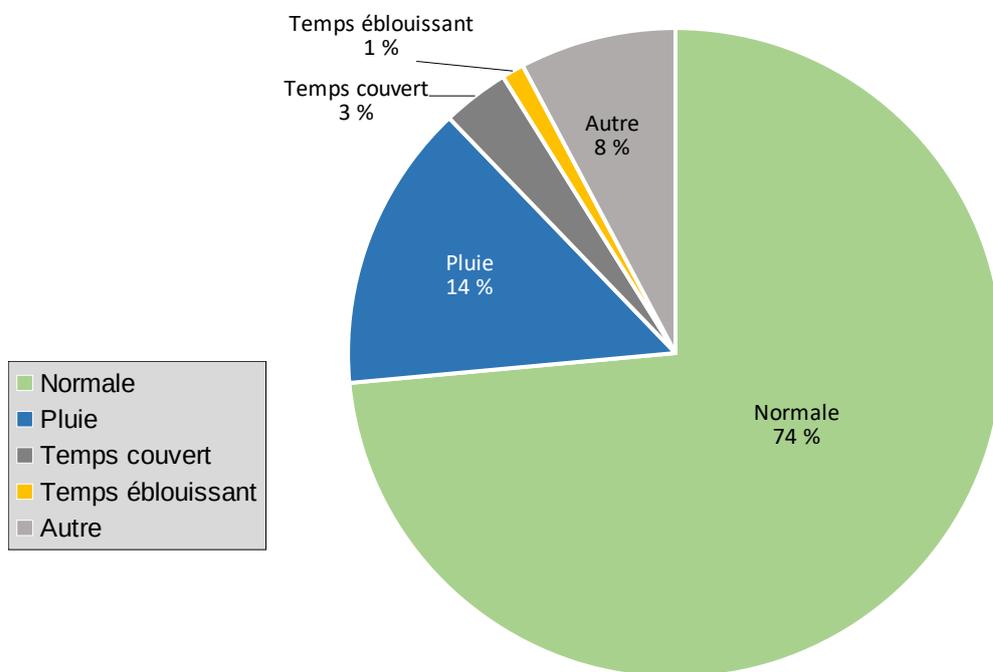
Part des victimes hors intersection : 89 %

Part des victimes en ligne droite : 57 %

- Dans 33 % des accidents corporels (soit 186 sur 497) un obstacle fixe est heurté : Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule hors agglomération (2017-2021) (accident avec véhicule seul)



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



Part des accidents avec des conditions atmosphériques normales : 74 %

2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

Seuls les accidents en agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier l'écriture, la dénomination « en agglomération » sera utilisée et l'autoroute exclue.

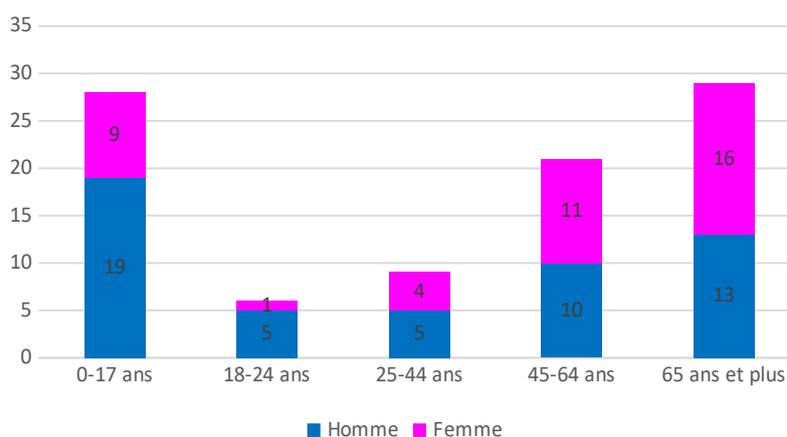
2.3.1. Typologie des accidents

- Qui tue + blesse qui en agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	4	11	11	18	0	1	0	9	54
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Vélo	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Cyclo	4	0	1	0	2	0	0	0	0	7
Moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VL	48	9	14	17	23	1	0	0	0	112
VU	9	2	2	3	0	0	8	0	0	24
PL	2	0	0	1	0	1	0	0	0	4
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	1	0	0	2	1	0	0	0	0	4
MULTICOLLISION	3	0	3	2	5	0	0	0	0	13
TOTAL	68	15	32	36	49	2	9	0	9	220
<i>Part de blessés</i>	31%	7%	15%	16%	22%	1%	4%	0%	4%	100,00%

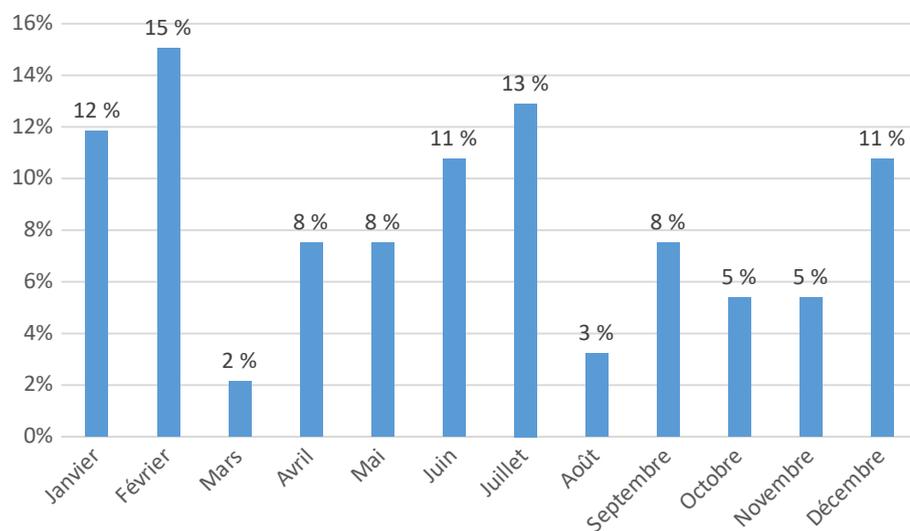
2.3.2. Modes doux

- Victimes en **modes doux** (piétons, EDP (Équipement de Déplacement Personnel), EDPm (Équipement de Déplacement Personnel motorisé), cyclistes) selon l'âge et le sexe, en agglomération (2017-2021)



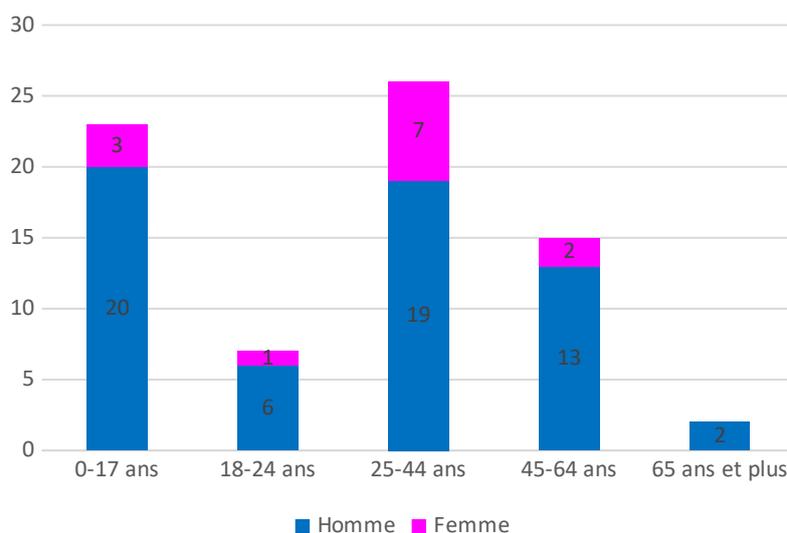
- Evolution des victimes en **modes doux** entre 2021 et 2019 en agglomération **+40**

- Répartition en % des victimes en **modes doux** selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)



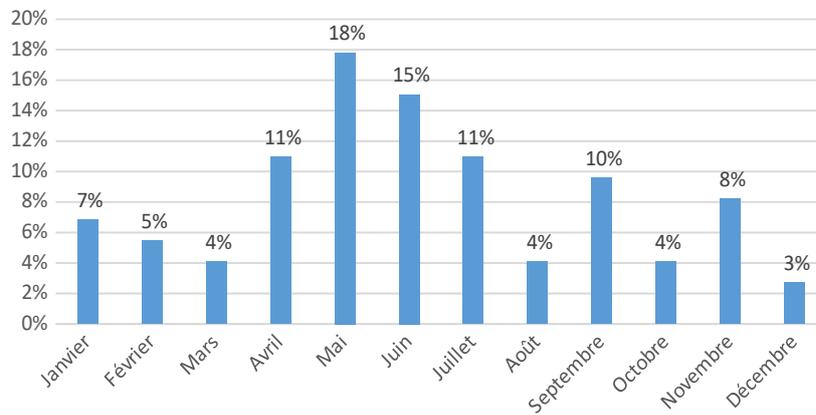
2.3.3. 2RM

- Victimes en **2RM** (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe en agglomération (2017-2021)



- Evolution des victimes en **2RM** entre 2021 et 2019 en agglomération, **+29 %**

- Répartition en % des victimes en **2RM** selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)

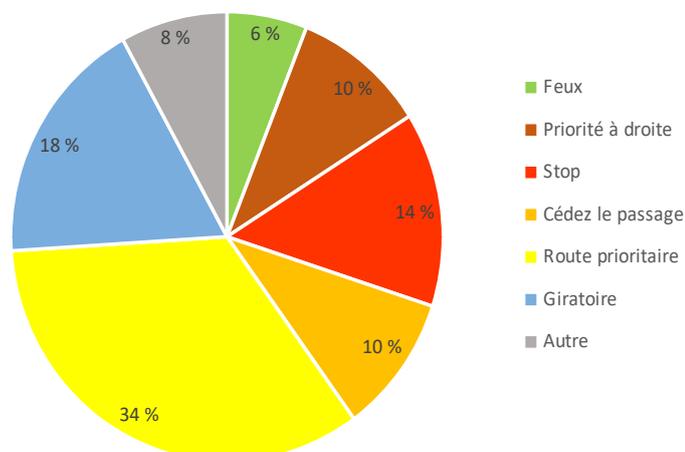


2.3.4. Facteurs spécifiques

- Répartition des victimes selon le régime de priorité (2017-2021)

33 % des accidents en agglomération ont lieu en intersection

Accidents corporels en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu 2017-2021



3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience

3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Quelques exemples d'actions emblématiques réalisées soit par les partenaires ou soit par la coordination, selon l'enjeu :

- Les deux-roues motorisés (2RM)

Cet enjeu représente 5 % de la dotation quinquennale, soit 9 725 €

Les traditionnelles opérations « trajectoire de sécurité » sont organisées en différents lieux du territoire en collaboration avec l'EDSR, l'association prévention routière et la coordination.

A cette occasion un gilet airbag est offert au gagnant d'un quiz.

De plus, ces deux dernières années, certains clubs motos organisent leur propre journée de sensibilisation « reprise du guidon » ou autre appellation. Le PDASR leur apporte son soutien.

- Les seniors

Cet enjeu représente 8 % du montant des dotations des cinq derniers PDASR, soit 16 625 €

Cette population est grandement présente dans les accidents de la route (impliquée ou responsable).

C'est pourquoi, il est important d'intervenir pour la sensibiliser.

Les deux associations les plus actives dans leur accompagnement sont l'ACL (automobile club lorrain) et l'ANPER (association nationale pour la promotion de l'éducation routière) qui travaille en lien avec certaines ILCG (instance locale de coordination gérontologique).

Des actions en faveur d'une préservation des mobilités sont organisées (remise à niveau des connaissances ou forum mobilités).

Néanmoins, l'organisation de ces actions a été fortement ralentie pendant la crise sanitaire.

- Les jeunes

Ce public représente 18 % des dépenses allouées au titre du DGO 2018 – 2022, soit 36 990 €

La crise sanitaire a mis un coup d'arrêt à nos interventions dans les établissements scolaires. Seuls deux lycées, qui ont organisé leur propre action, ont été subventionnés ces dernières années.

C'est pourquoi, afin de renouer le lien entre les lycéens et la sécurité routière, la coordination a organisé en 2022, une action de grande ampleur à destination des lycéens des classes de premières et/ou de terminales sur Bar-le-Duc :

- le matin du 29 septembre, Pascal DRAGOTTO a réalisé 2 crash-tests devant 400 lycéens. Le SDIS et la Police sont également intervenus.

- l'après-midi, 2 ou 3 ateliers thématiques ont été organisés dans trois des cinq lycées de Bar-le-Duc avec la participation de nos partenaires (Police, SDIS, GMF, association AMIE, association addictions France, Prévention routière, IDSR et Centaure).

En 2023, cette opération devrait être reconduite sur le secteur de Verdun.

De plus, l'association addictions France (AAF) est très présente auprès de cette population à travers 2 actions phares :

Baradize et le Festy free qui promeuvent une fête sans alcool.

Tout comme Prévention MAIF qui a organisé des représentations de la pièce de théâtre « cocktail à gogo » dans différents lycées du nord meusien.

En complément, l'UFOLEP accompagne des projets LABEL VIE – environ 2 par an. Il n'y a pas de frontière entre le sport et la sécurité routière !

- Les usagers vulnérables et le partage de la route

Cet enjeu représente 11 % de la dotation quinquennale, soit 23 480 €

- Les enfants des écoles primaires :

Les enfants étant les futurs conducteurs de demain, la coordination 55 a choisi, depuis un certains nombres d'années, de mettre l'accent sur cette classe d'âge.

Tous les ans, l'USEP organise « la Meuse à vélo » et « son p'tit tour USEP ». Ce programme concerne toujours plus d'établissements – hors période COVID » (26 établissements primaires concernés en 2022).

Prévention MAIF organise plusieurs actions dont la venue de troupes de théâtre qu'elle fait tourner sur des secteurs différents d'année en année : « Trotter en toute liberté sans se faire écrabouiller » et « complot dans le dico ».

Le permis piéton en partenariat avec l'EDSR et la Police (selon la zone concernée), est une action récurrente auprès des enfants de CE2.

La coordination s'est dotée d'un circuit (tous en route ou buggy brousse) qu'elle met à disposition des enseignants des écoles primaires du département. Ce prêt est organisé avec le soutien des services de l'Éducation nationale. Ainsi, il tourne dans les écoles une grande partie de l'année scolaire.

En complément de ce prêt, les IDSR interviennent auprès des écoliers sur différentes thématiques (ceinture de sécurité - sur le chemin de l'école à pied, en vélo, en trottinette - la visibilité, etc.).

Ces actions ont tant de succès que nous n'arrivons pas à honorer l'ensemble des demandes.

Pour finir, en 2021, la coordination s'est dotée d'une piste routière que nous mettons à disposition des enseignants des écoles. Elle permet une sensibilisation des enfants à un meilleur usage des vélos ou des trottinettes.

- Les collégiens :

jusqu'en 2021, le PDASR subventionnait l'ANATEEP qui sensibilisait les collégiens sur la conduite à tenir lors d'un voyage en car ou bus.

Désormais, c'est la Région Grand Est qui finance en totalité ces interventions.

- Les piétons – cyclistes :

Prévention MAIF est un partenaire très actif auprès de ces usagers de tous âges à travers l'action « réfléchissez-vous » qui permet à chacun de se rendre compte de l'importance d'être vu la nuit ou par mauvaises conditions atmosphériques.

Pour finir sur le thème des usagers vulnérables, la coordination a participé pendant plusieurs années à Verdun Expo - foire de Verdun.

La thématique « partage de la route » était présente chaque année pour que chacun soit conscient des problématiques des uns et des autres et que les plus vulnérables soient mieux protégés.

- La vitesse

Cet enjeu représente 1,5 % des dépenses du DGO 2018 - 2022, soit 3 100 €

Cette thématique est une thématique transversale, évoquée systématiquement lors d'interventions concernant d'autres enjeux ou auprès de différents publics, principalement auprès des 2RM ou des lycéens.

Toutefois, des opérations « alternatives à la sanction » sont organisées en collaboration avec les Parquets, les forces de l'ordre et la coordination, leur nombre variant selon les années. C'est l'occasion de faire une sensibilisation spécifique sur l'influence de la vitesse dans les accidents.

- Les distracteurs

Cet enjeu représente 1 % des dépenses allouées au titre du DGO 2018 - 2022, soit 2 120 €

Thématique nouvelle et transversale évoquée à l'occasion d'interventions multi thèmes auprès de différents publics concernés.

Cependant, une sensibilisation spécifique « distracteur » a été organisée pour les agents de l'administration meusienne en septembre 2022.

Environ 25 agents ont participé aux ateliers animés par l'organisme Centaure.

- La conduite après usage de substances psychoactives

Cet enjeu représente 18 % des dépenses allouées au titre du DGO 2018 – 2022, soit 37 474 €

L'enjeu addiction a mobilisé la part la plus importante des dépenses durant les 5 années précédentes.

Le département de la Meuse est particulièrement impacté par cette problématique, notamment les populations les plus défavorisées.

Cela en est même un enjeu de santé publique.

Outre les actions ponctuelles dans lesquelles cette thématique est abordée, la coordination a noué un partenariat avec la mission locale de Verdun. Deux IDSR interviennent une fois par mois auprès des jeunes en « contrat d'engagement jeunes » pour évoquer cette thématique.

L'association « Vie libre » a signé une convention avec une maison familiale rurale (MFR) afin d'intervenir régulièrement.

L'association addictions France est subventionnée par le PDASR afin de mettre en place des actions au sein des discothèques pour d'une part sensibiliser la clientèle et d'autre part former une partie de leurs personnels sur ce sujet.

A ce titre, en 2023, la coordination s'est dotée d'une éthylorborne dans le but d'enrichir ces actions.

- Le risque routier professionnel

Cet enjeu représente 3,5 % des dépenses des 5 PDASR précédents, soit 7 375 €

La crise sanitaire ne nous a pas aidé dans ce domaine tant les chefs d'entreprises étaient occupés à gérer d'autres problématiques.

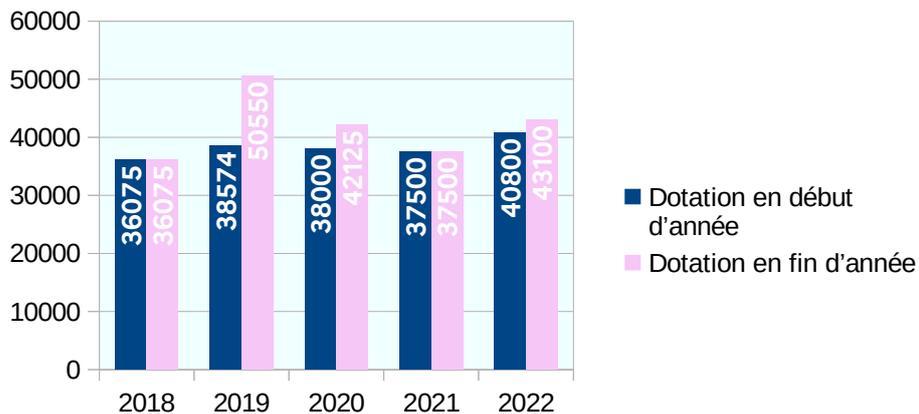
En 2020, en lien avec les chambres consulaires (CMA (Chambre des métiers et de l'artisanat) et CCI (Chambre de Commerce et d'Industrie)), la coordination a tenté d'organiser un forum SR dans les locaux de la CMA - Forum reporté puis finalement annulé.

En 2021, en lien avec la CARSAT (Caisse d'Assurance Retraite et de Santé Au Travail) et la DDETSPP (Direction Départementale de l'Emploi, du Travail, des Solidarités et de la Protection des Populations), elle a organisé une rencontre avec les entreprises à l'occasion du déroulement de Verdun expo (un événement prisé par les entreprises). 35 entreprises ont répondu favorablement sur les quelque 300 contactées grâce à une consultation par voie électronique envoyée par la DDETSPP. Seules six entreprises étaient présentes le jour de la rencontre animée par la CARSAT Grand Est, la DDETSPP et les associations partenaires de la coordination (PR (association Prévention Routière), ACL (Automobile Club Lorrain), Vie libre et les IDSR (Intervenant Départemental de Sécurité Routière)).

Néanmoins, certaines entreprises meusiennes organisent des journées de prévention Sécurité routière, indépendamment de la coordination, avec l'intervention de partenaires tels que l'association prévention routière.

3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

Dotation annuelle des 5 PDASR meusiens du DGO précédent



Au final, sur la période 2018 – 2022, plus de 209 000 euros ont été consacrés à la politique de prévention, répartis ainsi :

- 140 240 € versés aux associations pour l'organisation d'actions de sensibilisation
- 69 110 € consacrés à l'organisation d'actions en régie et à l'achat de matériel pour la coordination.

3.2.1. Les actions de sensibilisation ont été orientées vers les 8 enjeux :

- la vitesse ;
- l'alcool et les stupéfiants ;
- le risque routier professionnel ;
- les deux-roues motorisés ;
- les usagers vulnérables (UV) ;
- les distracteurs ;
- les jeunes ;
- les seniors.

Répartition du budget quinquennal par enjeu :

Répartition des dotations annuelles par enjeu
DGO 2018 - 2022

Enjeux	2018	2019	2020	2021	2022	Par enjeu
2RM	2100	2050	3000	1525	1050	9725
Seniors	2700	3200	1600	5726	3400	16626
Jeunes	12450	7630	2300	3550	11060	36990
UV	2750	5800	4850	5580	4500	23480
Vitesse	1000	800	450	850	0	3100
Distracteurs	0	500	1620	0	0	2120
Addictions	4300	4050	12984	3980	12160	37474
RRP	0	500	1520	1330	0	3350
Autres	2500	2425	1050	1000	400	7375
Total sub	27800	26955	29374	23541	32570	140240
Dépenses CSR (actions, achat matériel, animation réseau)	8275	23595	12751	13959	10530	69110
Dotation finale	36075	50550	42125	37500	43100	209350

Globalement, la dotation globale des 5 années du DGO 2018 – 2022 est répartie pour 2/3 aux subventions des associations et pour 1/3 au fonctionnement de la coordination (organisation d'actions, achats de matériel et animation de réseau).

3.2.2. Les achats de la coordination

Durant ces 5 dernières années, la coordination s'est dotée de divers matériel :

- un réactiomètre
- une valise alcool et un tapis de sol
- une valise quizco sur le risque routier

- un circuit buggy brousse
- une piste routière
- 2 trottinettes électriques et les équipements conseillés pour le conducteur
- 2 trottinettes non électriques avec les équipements réglementaires.

Ce matériel est prêté aux associations qui en font la demande après signature d'une convention.

4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

Au niveau national, la note de cadrage du 25 mai 2022 de la délégation à la sécurité routière (DSR) précise les 4 enjeux prioritaires à traiter (sans hiérarchisation) :

- les deux-roues motorisés
- les conduites à risques
- les nouveaux modes de mobilité dite « douce »
- le risque routier professionnel

Au niveau départemental, compte tenu du bilan de l'accidentalité, deux autres enjeux complètent ces enjeux nationaux :

- les jeunes
- les seniors

A l'issue du travail en atelier réunissant des partenaires d'horizons divers, des conclusions ont été rendues et sont détaillées ci-après.

Pour les enjeux le permettant, les réflexions ont été menées de manière à prendre en compte les domaines suivants :

- infrastructure
- sensibilisation / formation
- communication
- contrôles / sanctions

Enjeu N° 1 - Les 2 ROUES-MOTORISES

Les usagers vulnérables dont les deux-roues motorisés constituent un enjeu important pour le département.

De manière globale les chiffres de l'accidentalité routière sont très fluctuants d'une année à l'autre. L'exemple de l'accidentalité 2RM est significatif :

en 2021, sur les 10 tués, nous avons comptabilisé 4 tués en 2RM (2 en moto et 2 en cyclomoteur). Alors qu'en 2022, sur les 14 tués, il n'y a eu qu'un seul motocycliste.

Améliorer les infrastructures routières

- sensibiliser le gestionnaire de voirie à l'occasion des réfections des routes (signalisation adaptée et crédibilité des limitations de vitesse) ;
- sensibiliser les élus afin d'harmoniser les aménagements routiers aux entrées et sorties de villages ;
- réduire le nombre de « points noirs » dans le département, grâce à l'implication des motards de vigie et de l'application MR2RM (Ma Route en 2 RM).

Développer la formation et la sensibilisation

- Établir en début d'année, un calendrier des journées « remise en selle » des différentes structures et le publier pour permettre à un grand nombre de motards de s'inscrire ;
- Améliorer la sécurité des motards en leur permettant de s'équiper à moindre coût, notamment en développant l'usage de l'airbag moto ;
- Permettre une amélioration du regard des automobilistes sur le monde de la moto en 2025 ;
- En 2025, organiser une action sur un week-end au Pré-Levêque de Verdun avec un maximum d'acteurs (Garde républicaine, Forces de l'ordre, SDIS, assureurs, écoles de sport motocycliste, enseignants de la conduite, etc.) ;
- Proposer des actions de sensibilisations sur les risques de la conduite en 2RM dans les CFA, collèges et lycées - ces jeunes étant amenés à se déplacer en cyclomoteur pour se rendre sur leurs lieux d'apprentissage ;

- Organiser des ateliers thématiques SR à l'occasion des journées portes ouvertes proposées par les motocistes ou équipementiers de Bar-le-Duc et de Verdun ;

- Création d'un « pass sécurité » à destination des jeunes à l'image du « pass culture »

Ce qui permettrait les jeunes motards de s'équiper ou de se perfectionner à moindre coût (achat d'accessoires et d'équipement de sécurité, accès à des formations complémentaires, etc.).

Développer la communication

- Utiliser les réseaux sociaux et les radios locales pour diffuser de l'information à destination des 2RM en lien ou pas avec les campagnes de la DSR ;

- Transmettre régulièrement de l'information aux motards afin de leur permettre de rester au courant de l'information les concernant surtout pour les retournants à la moto après une période d'arrêt ;

- Recruter un chargé de mission 2RM ;

- Élaborer des flyers thématiques (Équipement, Vitesse, etc.) et les transmettre aux clubs moto, aux écoles de sport motocycliste, aux fédérations de motards, etc.

Mettre en place un groupe de réflexion autour de cette proposition pourrait être envisagé.

Enjeu N° 2 - Les conduites addictives

(alcool, stupéfiants, vitesse, distracteurs et non respect des règles de priorité)

De par sa situation géographique, limitrophe avec la Belgique et lieu de transit entre les Pays-bas et l'Espagne, le département de la Meuse est un des points d'entrée de certains trafics.

Depuis 2021, nous constatons un nombre de suspensions du permis de conduire pour consommation de stupéfiants supérieur au nombre de suspension pour conduite sous l'emprise d'alcool. Mais ce n'est pas pour autant que les suspensions pour conduite avec un taux d'alcool positif diminuent.

Cette problématique se retrouve bien entendu dans les chiffres de l'accidentalité routière.

Améliorer les infrastructures routières

- Matérialiser davantage les limitations de vitesse afin d'éviter la confusion entre les routes limitées à 80 km/h et celles limitées à 90 km/h ;

- Adapter les aménagements routiers aux besoins de la Sécurité de manière à obtenir l'adhésion des usagers, des riverains et des élus – Rendre les aménagements compréhensibles par tous ;
- Améliorer les marquages au sol, notamment repeindre les lignes de rives, pour améliorer la visibilité.

Développer la formation et la sensibilisation

- Former le personnel des établissements de nuit pour une meilleure prévention des risques encourus par leur clientèle afin d'éviter les conduites sous emprise d'alcool ou de stupéfiants ;
- Sensibilisation des organisateurs d'événements festifs à la réglementation concernant l'alcool et anticiper les conduites à risques de la part des participants (en 2023 achat d'une éthyloborne par le PDASR pour mise à disposition) ;
- Intégrer un module « distracteur » lors des actions de sensibilisation et ce, dès le plus jeune âge (Permis piéton - enfants du CE2) ;
- Renforcer la sensibilisation de tous les publics sur les risques de l'utilisation du téléphone (conducteurs, cyclistes et piétons aux abords des établissements scolaires), afin d'enrayer cet usage au volant.

Développer la communication

- Réaliser un catalogue des interventions animées par les différents partenaires du PDASR et le transmettre aux établissements scolaires ou à toute autre structure susceptible d'être intéressée ;
- Renforcer la coordination des acteurs œuvrant dans ce domaine (plateforme d'échange, base de données commune, fond documentaire, réunions régulières) ;
- Aller au-devant des « publics invisibles » afin de faire connaître les partenaires de la Sécurité routière et les actions de prévention proposées.

Contrôles / sanctions

- Organiser des actions « alternatives à la sanction » concernant le respect des limitations de vitesse, en collaboration avec le Parquet.

Enjeu N° 3 - Les nouveaux modes de mobilité dites « douce »

(marche, vélo y compris à assistance électrique, engin de déplacement personnel motorisé ou non)

L'accidentalité des engins de déplacement personnel motorisé ou non (EDP-m) n'est pas encore très importante dans notre département rural. En revanche, celle des piétons et des cyclistes l'est davantage.

Entre 2017 et 2021, sur les 72 tués, 18 le sont en mode doux (soit un quart).

En 2022, sur les 14 tués, 3 sont des piétons.

De plus, compte tenu des contextes économique et environnemental actuels, le développement de ces modes de déplacement doux devrait se poursuivre. Par conséquent, une politique dynamique dans ce domaine s'impose.

Améliorer les infrastructures routières

- Adapter l'éclairage public en fonction de l'intensité du trafic et des horaires ;
- Faire connaître les nouvelles possibilités d'aménagement des routes : chaussée centrale à voie banalisée (chaucidou) – sur les routes à faible trafic ;
- Développer les pistes cyclables sur l'ensemble du réseau départemental ;
- Développer les zones de stationnement sécurisé pour les cycles afin de faciliter l'usage du vélo.

Développer la formation et la sensibilisation

- Inciter l'utilisation des modes doux pour les trajets professionnels au quotidien ;
- Développer les formations à la conduite des engins de déplacement personnel motorisés (EDP-M) ou de reprise en main des vélos en lien avec les équipementiers cycles : ateliers « bonnes pratiques » ;
- Organiser des journées de sensibilisation au bon entretien des EDP-m et des cycles en lien avec les équipementiers ;
- Sensibilisation des jeunes publics (collèges et lycées) aux équipements obligatoires de ces modes de déplacements doux.

Développer la communication

- Relayer la journée mondiale sans voiture dans le département (22/09) ;
- Diffuser le plus largement possible les outils de communication ministériels ;
- Informer les différents publics sur les aménagements existants et leur signification

Exemple : les chaussées à voie centrale banalisée - appelées aussi « chaucidou ».

- Communiquer sur les actions des acteurs locaux : une plateforme de Covoiturage sur le territoire de 3 PETR (pôle d'équilibre territorial et rural) meusiens (Le Pays de Verdun, le Pays Cœur de Lorraine et le Pays Barrois) existe – En faire la promotion.

Contrôles / sanctions

- Organiser dans les centres-villes, des moments ou des journées « sanctions pédagogiques » sur le modèle des actions « alternative à la sanction » en véhicules motorisés ;
- Organiser des contrôles plus ciblés (usage des EDP ou EDPM) dans les centres-villes.

Enjeu N° 4 - Le risque routier professionnel

En France, les accidents de la route sont la première cause de mortalité au travail et se traduisent chaque année par plus de 4 millions de journées de travail perdues.

Sur les 5 dernières années, 38 % des accidents mortels du département impliquent un usager effectuant un trajet professionnel (trajets domicile – travail ou trajets de missions).

Personne n'a intérêt à ce qu'un salarié ait un accident, ni lui ni son entreprise !

Agir sur le risque routier professionnel permet aux entreprises de réduire leurs dépenses (protection des collaborateurs, moins de journées de travail perdues, moins de frais d'assurance, etc.).

Améliorer les infrastructures routières

- Sécuriser les zones de chantier en lien avec les entreprises et le gestionnaire de voirie.

Développer la formation et la sensibilisation

- Informer le monde de l'entreprise sur :
 - la répartition des responsabilités entre dirigeants et collaborateurs,
 - l'importance de bien s'assurer,
 - la différenciation des accidents de travail, de trajet et de mission ;
- Renforcer les actions de prévention relatives aux procédures de chargement et déchargement des marchandises ;
- Sensibiliser les chefs d'entreprise ainsi que les chauffeurs sur l'importance du suivi des entretiens des véhicules professionnels ;
- Développer les actions de sensibilisation aux risques routiers en commençant par les secteurs d'activité les plus concernés par ce risque ;
- Mettre en place des formations « éco-conduite » au sein des entreprises afin d'économiser du carburant et rendre plus sûrs les déplacements.

Développer la communication

- Diffuser des témoignages :
 - d'entreprises vertueuses dans ce domaine
 - d'entrepreneurs ayant mis en place des actions de prévention du risque routier ;
- Élaborer une brochure à destination du monde de l'entreprise afin de développer le co-voiturage.

Contrôles / sanctions

- Renforcer la lutte contre les surcharges des poids lourds et véhicules utilitaires ;
- Poursuivre les contrôles en matière de respect des règles du Code la route.

Enjeu N° 5 - Les jeunes

Les accidents de la route sont la 1^{ère} cause de mortalité et de handicap des 18-24 ans.

En Meuse, ils représentent 7 % de la population meusienne et 13 % des tués sur les années 2017 – 2021. De plus, ils sont présumés responsables dans 19 % des accidents mortels.

Développer la formation et la sensibilisation

- Mettre en place des élèves « ambassadeurs SR » dans les lycées ;
- Utiliser les grands évènements destinés à la jeunesse pour y installer un stand Sécurité routière (Ex : le festy free, baradize, etc.) ;
- Améliorer la connaissance et la coordination de tous les acteurs intervenant auprès des jeunes et œuvrant dans le domaine de la Sécurité routière - les rendre plus visibles ;
- Mettre en place de manière régulière des actions de sensibilisation thématiques afin de renforcer l'apprentissage des règles du vivre ensemble dans l'espace public :
 - distracteur
 - utilisation des nouveaux engins de déplacements
 - règles du Code de la route
- Mettre en place un cursus d'actions thématiques complémentaires par tranches d'âges et suivre les élèves (exemple d'un cursus en annexe) ;
- Disposer d'un relais Calmos au moment des grands départs pour les motards et notamment des plus jeunes (aires de repos sur l' A4 ou sur la RN4) ;

Nota bene : les relais CALMOS sont des lieux d'accueil mis en place à des emplacements stratégiques lors de concentrations et autres manifestations sportives motocyclistes (Enduro, Bol d'or ...). Ils permettent aux motards de s'arrêter pour se reposer, se restaurer, s'informer des conditions de circulations, et au besoin procéder à de petites réparations.
- S'inspirer du « collectif de jeunes » mis en place par le Département dans le cadre de la lutte contre le harcèlement scolaire pour fédérer les jeunes par les jeunes autour du thème de la Sécurité routière (collèges et/ou lycées) ;
- Organiser des actions percutantes à l'attention des lycéens et des collégiens en invitant des acteurs de la Sécurité routière du type Pascal Dragotto ;
- Permettre à chacun des enfants des écoles primaires d'accéder au programme « Savoir Rouler à Vélo » (SRAV).

Développer la communication

- Promouvoir les principes de la conduite accompagnée ;
- Promouvoir les principes de la conduite supervisée après un échec à l'examen du permis de conduire ;
- Établir et diffuser un calendrier annuel des évènements organisés en Meuse à destination des jeunes.
- Utiliser les réseaux sociaux pour diffuser de l'information spécifiquement vers les jeunes : s'inspirer de l'expérience « les promeneurs du net ».

Pour information, 80 % des jeunes âgés entre 11 et 17 ans sont présents sur Internet une fois par jour, et plus de 48 % d'entre eux se connectent plusieurs fois par jour aux réseaux sociaux.

Une action éducative sur l'usage d'Internet s'avère nécessaire. C'est la mission des « Promeneurs du Net ».

Qu'il soit animateur, éducateur, professionnel exerçant en centre social, en foyer de jeunes travailleurs ou en maison des jeunes, le Promeneur écoute, informe, accompagne, conseille et prévient. Et pour mieux accomplir sa mission, il entre en contact et crée des liens avec les jeunes en devenant « ami » avec eux sur les réseaux sociaux (Facebook, Twitter, Instagram, etc.).

(Source : Centre pour l'éducation aux médias et à l'éducation)

- Sensibiliser les jeunes des missions locales, les jeunes de l'école de la deuxième chance et les post bac ;
- Établir un calendrier annuel évènementiel afin de structurer les actions des différents acteurs ;
- Établir un plan de communication : partenariat avec la presse locale pour publier en amont les actions à venir et les couvrir le moment venu ;
- Diffuser des messages de prévention sur les réseaux sociaux et auprès des influenceurs ;
- Contacter des influenceurs.

Contrôles / sanctions

- Inviter et faire intervenir les procureurs lors de forum SR. Une sensibilisation des jeunes sur les conséquences personnelles, financières et pénales dans le cas d'un accident où ils sont responsables, est nécessaire ;

- Mettre en place, pour les jeunes conducteurs infractionnistes, des peines de substitution auprès des personnes traumatisées ou handicapées afin de faire prendre conscience des séquelles irréversibles de certains accidents de la route ;

Enjeu N° 6 - Les seniors

En France, et en Meuse tout particulièrement, la population « senior » s'accroît quand dans le même temps leur mobilité, nécessaire en milieu rural, reste essentielle.

Ils font partie des usagers les plus impliqués dans des accidents mortels, notamment en tant qu'automobilistes et piétons (à noter qu'ils sont davantage victimes qu'auteurs d'accidents).

Les seniors de plus de 65 ans représentent 24 % de la population meusienne et 28 % des tués.

De plus, l'accident impliquant un senior, même s'il n'est pas mortel, reste souvent grave. En effet, plus fragile physiquement, les blessures sont souvent plus sérieuses.

Développer la formation et la sensibilisation

- Élargir le champ d'action des interventions seniors en contactant d'autres structures (clubs de danse, clubs de marche, etc.)
- Organiser des journées intergénérationnelles – favoriser la mixité entre jeunes et seniors ;
- Encourager et accompagner différentes structures (CCAS, communes, etc.) dans la mise en place d'actions de prévention pour leurs adhérents ou leur population senior ;
- Accompagner les seniors vers de nouveaux modes de déplacement, alternatifs à la voiture ;
- Sensibiliser les seniors sur les comportements des usagers des nouveaux modes de déplacement afin d'anticiper leur réaction ;
- Accentuer la sensibilisation des seniors piétons ou cyclistes sur l'importance de rester visible en toutes circonstances (en hiver ou par mauvaises conditions atmosphériques) ;
- Sensibiliser aux nouvelles technologies embarquées dans leur véhicule : insérer un module lors de journées de sensibilisation ;
- Concevoir et proposer une box « remise à niveau » (cours de code et/ou de conduite) à utiliser dans les établissements d'enseignement de la conduite ;
- Sensibiliser l'ensemble des publics sur la vulnérabilité des seniors.

Développer la communication

- Faire connaître les actions de prévention auprès davantage d'acteurs (lettres des maires, presse écrite, bulletins municipaux, etc.) afin de mieux mailler le territoire ;
- Faire découvrir au grand public et aux professionnels accompagnant les seniors, les possibilités d'actions proposées par la sécurité routière et ses partenaires ;
- Réaliser et diffuser un guide référençant l'ensemble des moyens de locomotion à disposition dans le département afin de préserver la mobilité des seniors ;
- Présenter la box « remise à niveau » aux acteurs en lien avec les problématiques seniors (corps médical, commission médicale, etc.) ;
- Utiliser les réseaux des professionnels de la santé pour diffuser des messages de prévention (ex : dans les salles d'attente des maisons de santé).

5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR (Plan Départemental d'Actions de Sécurité routière)

Le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière est la déclinaison annuelle du DGO.

Il répertorie d'une part l'activité de la coordination et d'autre part, l'ensemble des actions de prévention réalisées dans le département par les partenaires subventionnés durant l'année.

Ces actions émanent de l'appel à projets, lancé en début d'année sur le site internet « démarches simplifiées ». Il se peut, que certains appels à projets, s'ils correspondent à une urgence du moment, soient subventionnés en cours d'année.

L'ensemble des actions doivent correspondre aux enjeux retenus par le DGO.

Les actions subventionnées sont sélectionnées par les membres du comité de pilotage PDASR qui se réunit en avril, une fois l'échéance de l'appel à projet arrivée à son terme.

Les subventions sont versées aux différents partenaires au cours du second trimestre.

Tous les trimestres, un COPIL (Comité de Pilotage) sécurité routière est organisé en préfecture sous la présidence du Préfet ou de son directeur de cabinet.

Ces COPIL sont l'occasion de suivre l'évolution de l'accidentalité meusienne, de la présenter aux partenaires et d'évoquer les sujets d'actualité. Ainsi, la nécessité de nouvelles actions de prévention peut émerger. Elles seront donc subventionnées en cours d'année.

5.2. Suivi de l'accidentalité départementale

Ce suivi est réalisé par l'observatoire départemental de sécurité routière en lien avec les forces de l'ordre de manière hebdomadaire, mensuelle et à 45 jours.

Tous les mois, il publie et transmet à M. le préfet un baromètre récapitulatif des chiffres ATB (accidents, tués et blessés).

Chaque année, après la fiabilisation de la base, il publie un bilan qui détaille l'accidentalité meusienne de l'année précédente.

5.3. Modalités de suivi du DGO

En 2023, une nouvelle méthode de travail va faire l'objet d'une expérimentation autour de l'enjeu « senior ».

Ce public étant largement présent dans la population et l'accidentalité meusiennes, un groupe de travail autour de cette thématique va être mis en place.

Ce groupe sera composé de volontaires qui seront chargés de réfléchir aux modalités de mise en œuvre des orientations décidées lors de la tenue des ateliers de réflexions afin qu'elles se concrétisent.

Des réunions seront programmées régulièrement et un bilan sera réalisé au bout d'un an.

Si au bout d'un an, les conclusions de ce travail sont favorables, le groupe sera prolongé et cette initiative pourra être proposée pour les autres enjeux.

6. Annexes

Enjeu « Les jeunes » :

cursus d'actions de Sécurité routière à destination des jeunes

	Idée générale	Public ciblé	But de l'action	Les intervenants
Propositions d'ébauche pour un cursus (atelier jeunes)	Piétons, vélo	Enfants des écoles primaires	Savoir traverser et faire du vélo	Forces de l'ordre, associations SR, IDSR
	Port de la ceinture, comportement dans les cars, chemin de l'école, visibilité la nuit	Enfants des écoles primaires	Règles de base de la sécurité	Associations SR, IDSR
	La mobilité	12-18 ans	Réglementation EDPM	Associations SR, IDSR
	Le téléphone, écouteurs en vélo, 2 RM	14-18 ans	Sensibilisation aux dangers	Associations SR, IDSR
	Addictions	Collèges, lycées	Sensibilisation	Forces de l'ordre, procureurs, associations spécialisées, IDSR
	Mesures alternatives aux poursuites	Titulaires permis conduire	Sensibilisation	Forces de l'ordre, procureurs, associations SR, IDSR
	Remise en selle, relais calmos	2 RM	Sensibilisation, techniques virages	Forces de l'ordre, associations SR, IDSR, enseignants de la conduite

Dossier de presse

Présentation et signature du document général d'orientations (DGO) de la sécurité routière de la Meuse

DGO 2023 - 2027

Sur la route, on a tous le pouvoir de sauver une vie

Le mot du préfet



Avec près de 3 000 décès et 20 000 blessés par an, la sécurité sur nos routes de France demeure toujours un enjeu pour la sécurité de nos concitoyens.

En Meuse, entre 2018 et 2022, ce sont en moyenne, 14 personnes qui ont perdu la vie, et 124 qui ont été blessées pour 103 accidents corporels.

Au regard de ce constat, il est évidemment nécessaire de conserver une politique volontariste aussi bien en matière de prévention, pour faire évoluer les comportements, qu'en matière de répression car la route est un espace partagé dont l'usage répond à des règles qu'il convient de respecter pour assurer la protection des usagers, notamment les plus vulnérables.

Notre politique de sécurité routière doit répondre à plusieurs enjeux :

un enjeu humain, car la souffrance engendrée par la perte ou le handicap d'un proche n'est ni acceptable ni acceptée par nos concitoyens, sachant que pour 1 personne tuée sur les routes, on estime à 7 celles qui sont gravement blessées ;

un enjeu social, car la disparition d'une partie des forces vives de la société, notamment les jeunes est un drame pour notre société ;

un enjeu économique, car le coût total de l'insécurité routière en France est estimé à 46,3 milliards d'euros en 2021, soit 1,9% du PIB selon le bilan produit par l'observatoire national interministériel de sécurité routière.

Cela représente également 4,8 millions de journées de travail perdues par an.

Dans cette perspective, la mise en œuvre de ce nouveau document général d'orientation constitue le cadre stratégique de notre politique partenariale de sécurité routière pour les cinq ans à venir.

Il est le fruit d'un travail de concertation avec les principaux acteurs locaux de la sécurité routière qu'ils soient institutionnels ou associatifs.

Ce document servira, je n'en doute pas, de matrice pour l'ensemble des partenaires qui seront amenés à s'engager sur des projets de prévention et de sécurité routière. Je les remercie vivement pour leur implication et leur motivation.

Je suis convaincu que grâce à leur engagement, le nombre de victimes pourra diminuer sur nos belles routes de Meuse.

La Sécurité routière, c'est l'affaire de tous !

Xavier DELARUE
Préfet de la Meuse



**PRÉFET
DE LA MEUSE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

La démarche d'élaboration du DGO

- Le DGO constitue le cadre stratégique pluriannuel qui guide l'action de l'État déconcentré et de ses partenaires en faveur d'une réduction de l'accidentalité routière.
- L'élaboration du DGO a mobilisé une cinquantaine de personnes réparties dans les 6 ateliers thématiques.
- Un comité de pilotage a lancé le début de la démarche en septembre 2022. Les groupes de travail se sont réunis entre décembre 2022 et février 2023.
- la signature du DGO s'est déroulée le 11 mai 2023 dans les locaux de l'entreprise DRENERI BTP à Thierville/Meuse

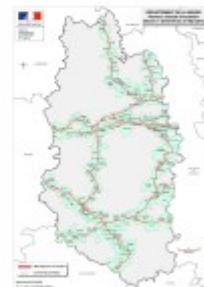
Le diagnostic territorial



- La Meuse est un département rural. Un tiers de son territoire est recouvert de forêt.
- Sa population décroît régulièrement. En terme de nombre d'habitants, la Meuse occupe la 90^e position au plan national. Elle compte 183 001 habitants soit 31 habitants au km².
- Les deux plus importants bassins d'emplois se situent autour de Verdun et de Bar-le-Duc, la préfecture. Ils sont reliés par la célèbre « Voie Sacrée », la RD 1916.

Le réseau routier

- L'autoroute A4 (Strasbourg – Paris) traverse le département sur 59 km dans sa largeur.
- La Meuse compte 85 km de routes nationales : la RN 4 (2X2 voies) et la RN 135.
- Le réseau le plus important est le réseau départemental qui représente environ 3525 km.
Le département compte peu de km de routes pardonnantes.
Le trafic routier est de faible intensité



Sur la route, on a tous le pouvoir de sauver une vie

La Meuse parmi l'ensemble des départements français

La Meuse fait partie de la famille des départements ruraux à faible densité de population constituée par 30 départements (en vert foncé sur la carte).

Cette famille se distingue particulièrement par :

- l'absence de communes de plus de 100 000 habitants,
- une population plutôt faible,
- une densité faible,
- une part de superficie classée montagne faible.



En Meuse, le taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants est de **80**. En comparaison, ce taux est de **69** pour la famille des départements ruraux et de **47** pour le national.

Sur la route, on a tous le pouvoir de sauver une vie

LES CHIFFRES CLÉS de l'accidentalité routièrè en MEUSE

De 2017 à 2021

 **497**
accidents
corporels

72
tués 

600 
blessés

 **36**
automobilistes tués
(336 blessés)

1
tué 
(35 blessés)
autre moyen de transport
(quad, camion, car, voiturette...)

14 
piétons tués
(70 blessés)

 **17**
tués en 2 roues motorisé
(130 blessés)

4 
cyclistes tués
(29 blessés)

La part des automobilistes (voitures, utilitaires) représente 50 % des tués, cela est lié notamment au fait qu'il s'agit du moyen de transport le plus utilisé dans le département (+ de 80%).

Les usagers vulnérables sont proportionnellement plus touchés, ils représentent 49 % des tués pour seulement 10 % du trafic :

- les 2 roues motorisés (2RM) représentent moins d'1 % du trafic routier mais 24 % des tués,
- les modes doux (piétons et vélo), représentent 9 % du trafic mais 25 % des tués.

Part des victimes (tués + blessés) :

- 55 % des victimes sont des automobilistes
- 38 % des victimes sont des usagers vulnérables (21 % en 2RM – 17 % en mode doux)

Sur la route, on a tous le pouvoir de sauver une vie



**PRÉFET
DE LA MEUSE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

LES CHIFFRES CLÉS ... 2017-2021

Mortalité :
qui sont les victimes ?

81 %

des tués sont des
hommes

2/3

des tués le sont lors
d'un trajet
« promenade loisirs »

30 %

des tués sont des
retraités

86 %

des tués résident en
Meuse

Sur la route, on a tous le pouvoir de sauver une vie

LES CHIFFRES CLÉS ... 2017-2021

Mortalité : qui sont les présumés responsables (PR) ?

83 %

des PR sont des
hommes

61 %

des PR en trajet
« promenade loisirs »

60 %

des PR sont des
actifs

79 %

des PR résident en
Meuse

Sur la route, on a tous le pouvoir de sauver une vie

LES CHIFFRES CLÉS ... 2017-2021

Mortalité : Quels sont les principaux facteurs en cause ?



La **consommation de substances psychoactives** est en cause dans **42 %** des accidents mortels. Elle concerne les hommes de moins 44 ans.



La **vitesse excessive ou inadaptée** est impliquée dans **25 %** des accidents mortels, les 18-44 ans sont majoritairement concernés



L'**inattention** est en cause dans **14 %** des accidents mortels et concerne majoritairement les 45 -64 ans.



Le **non respect des priorités** apparaît comme facteur dans **14 %** des accidents mortels. Ce facteur concerne les hommes, principalement dans la tranche 18-24 ans

Sur la route, on a tous le pouvoir de sauver une vie

Les enjeux et les orientations pour 2023 - 2027

Enjeu : les deux-roues motorisés (2RM)

Quelques chiffres 55 (entre 2023 et 2027)

- moins de **1 %** du trafic routier, mais
17 tués (24 %)
130 victimes (21 %) blessés
- dans **60 %** des accidents, le 2RM est seul en cause
- les hommes sont très majoritairement représentés
- mai-septembre est la période la plus accidentogène

Améliorer les infrastructures

Réduire le nombre de « **points noirs** » dans le département, grâce à l'implication des motards de vigie et de l'application MR2RM (Ma Route en 2 RM)

Sensibiliser le gestionnaire de voirie à l'occasion des **réfections** des routes

Développer la formation et la sensibilisation

En 2025, organiser une **action sur un week-end** (Garde républicaine, Forces de l'ordre, SDIS, assureurs, écoles de sport motocycliste, enseignants de la conduite, etc.)

Améliorer la sécurité des motards en leur permettant de s'équiper à moindre coût, notamment en développant l'**usage de l'airbag** moto

Création d'un « **pass sécurité** » à destination des jeunes à l'image du pass culture

Développer la communication

Transmettre régulièrement de l'information aux motards afin de leur permettre de rester informés surtout pour les **retournants** à la moto après une période d'arrêt

Recruter un **chargé de mission 2RM**

Sur la route, on a tous le pouvoir de sauver une vie

Enjeu : les conduites addictives

Les consommations d'alcool ou de stupéfiants, la vitesse, les distracteurs et le non respect des règles de priorité

Quelques chiffres 55 (entre 2017 et 2021)

- la consommation de drogues et d'alcool est le **premier facteur** d'accidents mortels en Meuse **(30 %)**
- la vitesse est le **second** **(27%)**
- le non respect des règles de priorité et inattention (distraction) arrivent en **3ème position**.

+ de 75 % des responsables d'accidents mortels dont la cause est la **consommation de substances psycho actives** ont entre **18 et 24 ans**.

Point de vigilance : l'utilisation des **distracteurs** au volant, addiction qui croît très rapidement

Développer la formation et la sensibilisation

Former le personnel des **établissements de nuit** pour une meilleure prévention des risques encourus par leur clientèle

Intégrer un module « distracteur » lors des actions de sensibilisation et ce, dès le plus jeune âge (Permis piéton - enfants du CE2, lycéens, etc.)

Développer la communication

Aller au-devant des « **publics invisibles** » afin de faire connaître les partenaires de la Sécurité routière et les actions de prévention proposées.

- Réaliser un **catalogue** des interventions animées par les différents partenaires du PDASR et le transmettre aux établissements scolaires ou à toute autre structure susceptible d'être intéressée

Contrôles - sanctions

Organiser des actions « **alternatives à la sanction** » concernant le respect des limitations de vitesse, en collaboration avec le Parquet

Sur la route, on a tous le pouvoir de sauver une vie

Enjeu : les mobilités douces

marche, vélo, engin de déplacement personnel motorisé (EDPm) ou pas

Quelques chiffres 55 (entre 2017 et 2021)

- 9 % du trafic routier
 - 25 % des tués
 - 17 % des victimes (tués + blessés)
 - les plus de 65 ans sont les plus touchés
 - août, décembre, et mars sont les mois les plus accidentogènes
- En 2022, sur les 14 tués, 3 étaient des piétons*

Améliorer les infrastructures

Développer les **pistes cyclables** sur l'ensemble du réseau départemental

Développer les **zones de stationnement sécurisées** pour les cycles afin de faciliter l'usage du vélo

Développer la formation et la sensibilisation

Développer les formations à la conduite des engins de déplacement personnel motorisés (EDP-M) ou de reprise en main des vélos en lien avec les équipementiers cycles : **ateliers « bonnes pratiques »**

Sensibilisation des jeunes publics (collèges et lycées) aux **équipements** obligatoires de ces modes de déplacements doux

Développer la communication

Communiquer sur les actions des **acteurs locaux** : une plateforme de Covoiturage sur le territoire de 3 PÉTR (pôle d'équilibre territorial et rural) meusiens (le Pays de Verdun, le Pays Cœur de Lorraine et le Pays Barrois) existe – En faire la promotion

Relayer la **journée mondiale sans voiture** dans le département (22/09)

Diffuser le plus largement possible les **outils** de communication ministériels

Sur la route, on a tous le pouvoir de sauver une vie

Enjeu : le risque professionnel routier

Quelques chiffres 55 (entre 2017 et 2021)

- **38 %** des accidents mortels du département impliquent un usager effectuant un trajet professionnel
- **44 %** des victimes en trajet de mission conduisent un poids lourd ou un véhicule utilitaire
- **58 %** des victimes en trajet domicile – travail conduisent une voiture et **31 %** un deux-roues motorisé

Le risque routier est la première cause de mortalité au travail

Améliorer les infrastructures

Sécuriser les **zones de chantier** en lien avec les entreprises et le gestionnaire de voirie

Développer la formation et la sensibilisation

Renforcer les actions de prévention relatives aux procédures de **chargement et déchargement** des marchandises

Sensibiliser les chefs d'entreprise ainsi que les chauffeurs sur

l'importance du suivi des **entretiens** des véhicules professionnels

Développer les actions de sensibilisation aux risques routiers en commençant par les **secteurs d'activité** les plus concernés

Mettre en place des formations « **éco-conduite** » au sein des entreprises

Développer la communication

Diffuser des **témoignages** :

· d'entreprises vertueuses dans ce domaine

· d'entrepreneurs ayant mis en place des actions de prévention du risque routier

Élaborer une brochure à destination du monde de l'entreprise afin de développer le **co-voiturage**

Enjeu : les jeunes

Quelques chiffres 55 (entre 2017 et 2021)

La route, première cause de mortalité chez les 18 – 24 ans

- les 18 – 24 ans représentent 7 % de la population meusienne, mais 13 % des tués et 19 % des présumés responsables (PR)
- ils sont PR dans 50 % des accidents où le facteur stupéfiant est retrouvé, dans 44 % des accidents où la vitesse est en cause et dans le tiers des accidents où l'alcool est présent

Cette classe d'âge est à protéger et à sensibiliser

Développer la formation et la sensibilisation

Mettre en place de manière régulière des actions de sensibilisation thématiques afin de renforcer l'apprentissage des règles du vivre ensemble dans l'espace public :

- addictions, distracteur
- utilisation des nouveaux engins de déplacements
- règles du Code de la route

Mettre en place un **cursus d'actions thématiques** complémentaires par tranches d'âges et suivre les élèves (exemple d'un cursus en annexe)

Mettre en place des élèves « **ambassadeurs SR** » dans les lycées

Utiliser les grands événements destinés à la jeunesse pour y installer un stand Sécurité routière (Ex : le festy free, baradize, etc.)

Développer la communication

Utiliser les réseaux sociaux pour diffuser de l'information spécifiquement vers les jeunes : s'inspirer de l'expérience « **les promeneurs du net** »

Sensibiliser les jeunes des missions locales, les jeunes de l'école de la deuxième chance et les post bac

Diffuser des **messages** de prévention sur les réseaux sociaux et auprès des influenceurs

Contrôles / sanctions

Inviter et faire intervenir les **procureurs** lors de forum SR.

Une sensibilisation des jeunes sur les conséquences personnelles, financières et pénales dans le cas d'un accident où ils sont responsables, est nécessaire

Mettre en place, pour les jeunes conducteurs infractionnistes, des **peines de substitution** auprès des personnes traumatisées ou handicapées

Sur la route, on a tous le pouvoir de sauver une vie

Enjeu : les seniors

Quelques chiffres 55 (entre 2017 et 2021)

- **24 %** de la population meusienne et **28 %** des tués pour **19 %** des présumés responsables
- les tués en mode doux sont principalement des seniors

L'accident impliquant un senior, même s'il n'est pas mortel, reste souvent grave

Développer la formation et la sensibilisation

Élargir le champ d'action des **interventions seniors** en contactant d'autres structures (clubs de danse, clubs de marche, etc.)

Sensibiliser l'**ensemble des publics** sur la vulnérabilité des seniors

Sensibiliser les seniors sur les comportements des usagers des nouveaux modes de déplacement

Organiser des **journées intergénérationnelles** – favoriser la mixité entre jeunes et seniors

Concevoir et proposer une **box « remise à niveau »** (cours de code et/ou de conduite) à utiliser dans les établissements d'enseignement de la conduite

Développer la communication

Faire connaître les actions de prévention auprès davantage d'acteurs (lettres des maires, presse écrite, bulletins municipaux, etc.) afin de mieux **mailler le territoire**

Faire découvrir au grand public et aux professionnels accompagnant les seniors, les possibilités d'actions proposées par la sécurité routière et ses partenaires

Utiliser les réseaux des **professionnels** de la santé pour diffuser des messages de prévention (ex : dans les salles d'attente des maisons de santé)

Sur la route, on a tous le pouvoir de sauver une vie

Rôle de la coordination pour aboutir à la mise en place des orientations



Recruter un chargé de mission « deux roues motorisés »



Prêter le matériel pédagogique

Acquisition d'une éthyloborne
« souffler et vous saurez »



Des groupes de travail sont prêts à se réunir
- thématique seniors
- thématique 2RM

Renforcer l'équipe d'IDSR
(Intervenants départementaux SR)
7 nouveaux IDSR vont être formés en
mai 2023



Sur la route, on a tous le pouvoir de sauver une vie

7. Signataires

Par notre signature, nous réaffirmons notre engagement pour la sécurité routière en Meuse, et nous nous engageons à poursuivre nos efforts sur les enjeux et orientations définis collectivement.

Nous encourageons l'ensemble des acteurs locaux à continuer à se mobiliser en faveur de la sécurité routière.

Le préfet de la Meuse



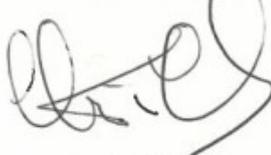
Xavier DELARUE

Le conseil départemental de
la Meuse



Serge NAHANT

Le président de l'association
des maires de Meuse



Gérard FILLON

L'association des maires
ruraux de Meuse



Katya CHASSEIGNE

La substitue du procureur de
Bar-le-Duc



Myriam CHARTON

La procureure du tribunal
judiciaire de Verdun



Sophie PARTOUCHE

8. Partenaires du DGO et du PDASR

Ont participé aux ateliers de travail (par ordre alphabétique) :

Atelier « Conduites addictives »

- Capitaine Thierry BAIONI – DDSP (Direction Départementale de la Sécurité Publique)
- Capitaine Frédéric BERNARD – Gendarmerie Nationale - EDSR (Commandant de l'Escadron Départemental de Sécurité Routière)
- Serge BOUNAIX - FFMC– (Fédération Française des Motards en Colère)
- Laurent CARL– Conseil Départemental – (Gestionnaire du parc automobile)
- Maud CERABONA– AAF (Association Addictions France)
- Grégory GEORGES– Garage GREGAUTO - Bar-le-Duc
- Mélanie PAWELKO– Association Prévention Routière et IDSR* 55
- Gilles TAGUEL – Ligue de l'Enseignement
- Anthony WILLEME – FOL (Fédération des Œuvres Laïques)

Atelier « Mobilités douces »

- Patrick BARRET – Mairie de Commercy
- Alexandre FICK – Mairie de Bar-le-Duc
- Nathalie FOUQUET – AMIE (Association Meusienne d'Information et d'Entraide)
- Nathalie HAUSSON – DDT – (Direction Départementale des Territoires)
- Gilles LECLERC – DSDEN (Direction des Services Départementaux de l'Éducation Nationale)
- Jean-Michel LEGREE – AFPA (Association pour la Formation Professionnelle des Adultes)
- Raynald MEYER– DDT (Direction Départementale des Territoires)
- Michel MALINGRAY – CD (Conseil Départemental)
- Elodie VENOT – Région Grand-Est

Atelier « Risque routier professionnel (RRP) »

- Alain AUBRIOT – DDETSPP (Direction Départementale de l'Emploi, du Travail, des Solidarités et de la Protection des Populations)
- Estelle DRENERI– Entreprise DRENERI – BTP

- Christophe ITHIER – Préfecture
- Rémi JOURON – Association Prévention Routière
- Olivier LEFRANC – Communauté d’Agglomération Grand Verdun
- Emmanuelle LOPEZ – DDT - (Direction Départementale des Territoires) et IDSR 55
- Stéphanie MIELLE – CD (Conseil Départemental)
- Ophélie MONTOIS – Préfecture et IDSR 55
- Jacques PEREME – CARSAT Grand Est (Caisse d’Assurance Retraite et de Santé Au Travail)
- Kevin PEREZ – GMF (Garantie Mutuelle des Fonctionnaires)
- Simon PIGE – Entreprise Eurovia - BTP

Atelier « Deux-Roues Motorisés (2RM) » :

- Capitaine Frédéric BERNARD – Gendarmerie Nationale - EDSR (Commandant de l’Escadron Départemental de Sécurité Routière)
- Serge BOUNAIX – FFMC (Fédération Française des Motards en Colère)
- Cyril CHARPENTIER– Club motocycliste les S’capades de Verdun
- Frédéric ERNST – IPCSR (Inspecteur du permis de conduire et de la Sécurité Routière et IDSR 55)
- Christophe HOTTIER – IPCSR (Inspecteur du Permis de conduire et de la sécurité routière et IDSR 55)
- Olivier HUMBERT – IPCSR (Inspecteur du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière)
- Agnès KAHL - Prévention MAIF et lycée Jean-Auguste Margueritte
- Mélanie PAWELKO– Association Prévention Routière et IDSR 55
- Stéphane PROTOY – IPCSR (Inspecteur du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière et IDSR 55)
- Gérard STCHERBININE – Adjoint au maire de Verdun – Communauté d’Agglomération Grand Verdun
- Mario ROSSI– Ligue Moto Grand Est
- Bernard WALTZ – IDSR 55
- Pascal WOLF – FFMC (Fédération Française des Motards en Colère)
- Fabienne BAVOUX – Préfecture et IDSR

Atelier « Seniors » :

- Rémy DARNAY – Région Grand-Est
- Karine FIEVET – Préfecture et IDSR
- Jean-Baptiste HORHANT – Association Prévention Routière
- Yannick JEANNEL – ANPER (Association Nationale pour la Promotion de l'Éducation Routière)
- Rudy RUMMEL – ACL (Automobile Club Lorrain)
- Bernard WALTZ – IDSR 55

Atelier « Jeunes » :

- Xavier CLISSON – DDT (Direction Départementale des Territoires) et IDSR,
- Thomas FURDIN – CD (Conseil Départemental – Jeunesse et sport),
- Danielle LEMAIRE – Association Prévention Routière et IDSR 55
- Francis MANIN – DSDEN (Direction des services départementaux de l'Éducation Nationale)
- Eloïse MOULLIERE – AFPA (Association Nationale de Formation Professionnelle des Adultes),
- Ozge TURKEL – Ministère de la Justice
- Bernard WOLF – FFMC (Fédération Française des Motards en Colère)

* IDSR : Intervenant Départemental de Sécurité Routière (bénévole)

L'équipe de la Sécurité routière 55 remercie très sincèrement l'ensemble des participants aux six ateliers de réflexion.