

PRÉFET DE LA MEUSE

**DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES**

Bar-le-Duc, le 6 mars 2017

Service Connaissance et Développement
des Territoires
Unité Appui Territorial et Sécurité

**Compte-rendu de la réunion PDASR 2017
le mercredi 8 février 2017**

Affaire suivie par : Xavier CLISSON
xavier.clisson@meuse.gouv.fr

Tél : 03.29.79.92.94
Fax : 03.29.77.18.90

Nos réf. : \D55-SIEGE\scdt\ats\sr\odsr\coordonnateur_sr\2_cr_reunion\pdasr\2017\2017_03_06_cr_eunion_pdasr_8_fev.odt

Présidence : Diane CANDAS, chef de projet Sécurité Routière, Directrice des services du cabinet de la préfecture.

Présents : Romain REYMOND-KELLAL, sous préfet de COMMERY,
Colette BOIDIN, ville de Bar-le-Duc,
Patrick STEIL, Direction des Services Départementaux de l'Éducation Nationale et Prévention MAIF,
Patrice TIERCY, Coordonnateur Sécurité Routière, Direction Départementale des Territoires,
Didier LEMAIRE, chargé de mission 2 roues-motorisé,
Xavier CLISSON, Direction Départementale des Territoires,
Philippe PEREGALLI, Direction Départementale de la Sécurité Publique,
Sébastien BRUCHE, Escadron Départemental de Sécurité Routière de la Meuse,
Didier SUGG, Police Municipale de FAINS-VEEL,
Bruno FREMONT, SAMU 55, médecin légiste,
Christophe DRABIEC, Service Départemental Incendie Secours de la Meuse,
Brendan LOPPIN, contrôleur transport scolaire, Région Grand Est,
Dominique KARP, services des Routes, Département de la Meuse,
Josette BURY, Martial CORNEVIN, Nadine MARTIN, Association des Familles de Traumatisés Crâniens,
Laurelenn MARECHAL, Christophe VIGNETTA, Association Meusienne d'Aide et de Prévention,
Yannick JEANNEL, Association Nationale pour la Promotion de l'Éducation Routière,
Philippe THOMARDEL, Automobile club lorrain,
Fabrice KNAP, Délégué de la Meuse du Syndicat des discothèques et lieux de loisirs,
Cédric VIOT, Enfance Moto Rock Argonne,
Mario ROSSI, Moto Club de Saint-Mihiel,
Daniel FREIDINGER, Prévention Routière.

Excusés : Olivier GLADY, procureur de Bar-le-Duc,
Bertrand PANCHER, député maire de la ville de Bar-le-Duc,
Jérôme LEFEVRE, maire de COMMERCY,
Rémi DARNEY, Service des Transports de la Région,
Pascal BASTIEN, Association Nationale pour les Transports Educatif de l'Enseignement Public,
François-Xavier COLLET, MAIF,
Sylvain CHASSAIGNE, Francis GIVERNAUD, Union Sportive de l'Enseignement Public,

Accueil :

M^{me} CANDAS remercie tous les participants de leur présence et de leur participation active dans la lutte contre l'insécurité routière. En 2016, même si les chiffres de la mortalité sont toujours trop élevés, il est constaté une légère amélioration des chiffres: le nombre des tués a baissé de 2 unités, le nombre d'accidents est stable et le nombre total de blessés a augmenté de 4 unités passant de 99 à 103 personnes. Ces résultats restent encourageants, dans un contexte national et régional plus défavorable, mais doivent nous inciter, associations, services de l'Etat et collectivités à redoubler nos actions de prévention.

Le support de présentation projeté en séance est joint au présent compte-rendu. Seules sont repris ci-après les interventions et échanges formulés par les personnes présentes.

Ceinture dans les transports :

M. CLISSON regrette que les passagers soient rarement attachés dans les cars équipés de ceintures. Les derniers accidents de cars, fort heureusement rares au niveau national, soulignent l'aggravation des blessures en cas de non-port de la ceinture puisque la quasi-totalité des personnes éjectées meurent dans l'accident. Le Département de la Meuse organisait des actions dans les écoles primaires et les collèges avec évacuation de cars, film sur le comportement dans et autour des cars.

M. LOPPIN confirme la continuité de ce dispositif par la Région Grand Est, désormais en charge des missions transports en dehors des deux communautés d'agglomération.

M^{me} CANDAS souligne que le seul blessé recensé cette année en Meuse dans un accident impliquant un car était l'accompagnatrice qui n'était pas attachée dans le car.

M. LOPPIN rappelle que les accompagnateurs et accompagnatrices suivent tous une formation obligatoire comportant le rappel du port obligatoire des dispositifs de sécurité.

M. TIERCY précise que lors des interventions auprès des élèves de classes primaires, ceux-ci demandent souvent pourquoi les accompagnateurs sont toujours debout et non-attachés, ce qui ne facilite pas le passage du message de prévention.

M. CLISSON explique pourquoi il est possible, légalement, d'être debout dans un bus (pas un car). Avant la création des Communautés d'Agglomération, le Périmètre de Transport Urbain était cantonné à la seule partie urbanisée continue de l'agglomération. Depuis la création des nouvelles C.A (Bar-le-Duc et Verdun, en Meuse), le P.T.U englobe l'ensemble des communes de la CA considérée. Il y a quelques années, on ne pouvait être debout dans les bus urbains que sur Bar-le-Duc, Fains-Veel et Savonnières-devant Bar. Désormais, on peut être debout dans la ligne 1 de Bar-le-Duc à Ligny-en-Barrois. Les bus sont bridés à 70 km/h et sans ceintures de sécurité. Ce point est important car lors des interventions en collège, lycées, les élèves ne comprennent pas pourquoi, selon les cas, ils disposent ou non de ceinture. Il est donc difficile ensuite de les convaincre de l'utiliser lorsqu'elle est disponible.

Facteurs d'accidents :

Le docteur FREMONT confirme, en reprenant chacun des accidents mortels de 2016, que les principales causes sont à la fois liées au mauvais comportement (non port de la ceinture, du casque, absorption d'alcool, prise de psychotropes, vitesse excessive), au manque d'expérience mais parfois aussi à la présence d'un obstacle non loin du bord de la route (calvaire, arbre, voire un animal sauvage traversant la chaussée). Les examens de médecine légale permettent de déterminer rapidement les causes premières de l'accident.

Comparaison tués Hommes/Femmes :

M^{me} BURY confirme que la plupart des traumatisés crâniens sont des hommes. Les traumatisés crâniens meusiens sont pris en charge en Meurthe-et-Moselle car la Meuse ne dispose pas de structures.

Tués :

M. CLISSON fait part d'une préoccupation commune aux coordonnateurs Sécurité Routière de la région Grand Est : tous constatent une augmentation significative du nombre de décès chez les personnes âgées. 5 personnes âgées de plus de 60 ans sont décédées en Meuse dont 4 n'avaient pas bouclé leur ceinture.

Le capitaine BRUCHE qui a organisé des séances de sensibilisation et d'information auprès des seniors au dernier quadrimestre 2016 précise que la plupart des personnes présentes ont passé leur permis avant que le port de la ceinture ne soit obligatoire et ont conduit des années sans ceinture. De plus, sur des petits trajets, ce qui est le cas pour certains des accidents mortels de 2016, les gens s'attachent moins.

Distracteurs :

M. KNAP demande si l'utilisation du « téléphone » est identifiée comme facteur d'accident important en Meuse.

Le capitaine BRUCHE précise que pour un accident mortel sur les 12 recensés en 2016, l'usage du téléphone est clairement identifié. Il reste difficile, malgré les recherches systématiques des forces de l'ordre en cas d'accident mortel de déterminer si le conducteur téléphonait au volant ou non, à moins qu'il ne soit seul, mais un passager a toujours le droit de téléphoner.

Radars fixes :

M. CLISSON explique pourquoi le nombre d'excès de vitesse constatés par les 14 radars fixes de la Meuse a augmenté de 25 %.

5 radars prennent désormais les infractions dans les deux sens. Il est constaté que lors de la première année de mise en service d'un radar, le nombre d'infractions relevées est généralement élevé, puis les conducteurs finissent par intégrer sa présence et adapter leur vitesse.

Par ailleurs, le radar de saint Aubin qui avait été gelé en 2015 du fait des travaux de régénération de la RN 4 a été remis en service en 2016 et recense à lui seul 14 000 infractions. Ce radar est un radar discriminant, capable de distinguer un véhicule léger d'un poids-lourd. Il est à noter que la limitation des poids-lourds sur la RN 4 est de 80 km/h maximum. Les poids-lourds ne peuvent rouler à 90 km/h que sur l'autoroute A 4 en Meuse. Les trois radars de la RN 4 et celui de l'A 4 étant discriminants, ils totalisent à eux-seuls 65 % des infractions constatées en Meuse par les radars fixes.

M. STEIL souligne le danger que constitue le comportement des chauffeurs de poids lourds sur la RN4.

M^{me} CANDAS précise que les contrôles sont menés aussi bien sur les poids lourds que sur les véhicules légers.

Le docteur FREMONT ajoute que certains chauffeurs poids-lourds conduisent en regardant la télévision.

Le capitaine BRUCHE précise que l'amende pour un chauffeur de poids lourds qui regarde la télévision est de 7500 euros.

Bilan des actions :

M^{me} CANDAS remercie les associations et les services qui envoient des bilans qualitatifs et quantitatifs précis, permettant ainsi d'ajuster les actions au mieux d'une année sur l'autre.

M^{me} CANDAS demande, afin de valoriser les actions menées sur le département, que soit porté à la connaissance du service de la coordination, toutes les actions réalisées en matière de sécurité routière, qu'elles soient financées dans le cadre du PDASR ou non. Il est important en effet de les inscrire dans le bilan annuel qui reprend aussi les actions non financées par le PDASR et qui contribue à montrer la dynamique de notre département en la matière. Par exemple,

mais peut-être y-en-t-il beaucoup d'autres, les formations dispensées dans les établissements scolaires de façon obligatoires puisqu'elles font partie intégrante du programme, peuvent être inscrites dans le bilan. M. STEIL confirme que depuis 1957, la sécurité routière est une mission transversale prise en compte dans les programmes de l'Education Nationale. Tous les enfants sont formés. Il précise qu'au niveau des collèges, tous les élèves de 5^{ème} et de 3^{ème} participent à au moins une action de sécurité routière puisqu'ils passent l'ASSR. De même, depuis deux ans maintenant, tous les élèves de classe de seconde doivent recevoir une formation/information d'une demi-journée de sensibilisation à la sécurité routière. Madame CANDAS précise qu'une meilleure connaissance des actions, permet une meilleure communication sur ces dernières. Le service de communication de la préfecture peut par ailleurs les relayer pour donner encore plus d'amplitude. C'est une idée à développer pour le prochain forum au lycée Henry Vogt de Commercy, déjà programmé pour 2017.

M. TIERCY souligne que le service de la coordination est à la disposition des directeurs, principaux et proviseurs afin de les aider, si nécessaire, à trouver des intervenants, organiser des interventions et apporter l'expérience des actions antérieures.

Par ailleurs, disposer de la connaissance des actions réalisées par l'ensemble des services et partenaires dans et hors cadre PDASR permettrait de mieux identifier les zones géographiques moins couvertes et d'adapter la localisation et le contenu des messages de prévention.

M. JEANNEL souligne que les journalistes de l'Est Républicain font pas encore assez référence au PDASR lorsqu'ils couvrent une action. M. TIERCY donne l'exemple d'un article ne mentionnant pas le PDASR alors que l'information avait été donnée sur les origines et le financement de l'action. A contrario, certains correspondants locaux de l'Est Républicain rédigent parfois d'excellents articles (intervention récente à l'école de Dieue sur Meuse).

Répartitions des actions remontées à la coordination :

La répartition des actions est homogène sur le département. On ne va pas dans toutes les écoles chaque année mais on balaye globalement la plupart des établissements scolaires primaires.

Monsieur FREIDINGER souligne que la gendarmerie n'a pas pu assurer en 2016 l'ensemble des prestations de la piste sécurité vélo de la Prévention Routière du fait des événements nationaux.

Obstacles latéraux :

Le docteur FREMONT souligne qu'il y a encore de nombreux frênes malades le long des routes du département qu'il faudrait abattre (notamment sur la D603 Rozelier, Labeuville, Etain, jusqu'à la Meurthe-et-Moselle). Ces arbres perdent des branches conséquentes et constituent en tant qu'obstacles latéraux très proches de la chaussée des facteurs aggravant souvent mortels.

M. KARP précise qu'il fera remonter la demande, sachant qu'il faut passer le dossier d'abattage en commission des sites.

La Directrice de Cabinet


Diane CANDAS