

Sécurité routière 25

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS

DÉPARTEMENT DU DOUBS

2018-2022



Ville de
Besançon



Montbéliard



Page laissée blanche intentionnellement

SOMMAIRE

1 - DÉFINITION DU DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS.....	7
1.1 - Contexte et objectifs nationaux.....	7
1.2 - Le DGO, un outil de programmation et de mobilisation.....	7
2 - DÉMARCHE D'ÉLABORATION DANS LE DÉPARTEMENT.....	8
2.1 - Gouvernance.....	8
2.2 - Les grandes étapes de la démarche d'élaboration.....	8
3 - L'ACCIDENTALITÉ GÉNÉRALE DU DÉPARTEMENT.....	9
3.1 - Principales données relatives au département.....	9
3.2 - Caractéristiques générales d'accidentologie.....	9
3.2.1 - Bilan global des accidents corporels.....	9
3.2.2 - Typologies (période 2012-2016).....	11
4 - BILAN DU PRÉCÉDENT DGO 2013-2017.....	14
4.1 - Rappel des enjeux du DGO 2013-2017.....	14
4.2 - Evolution de l'accidentalité des enjeux du DGO 2013-2017.....	14
4.2.1 - Enjeu jeunes 14-24 ans.....	14
4.2.2 - Enjeu alcool.....	15
4.2.3 - Enjeu vitesse.....	15
4.2.4 - Enjeu deux-roues motorisés.....	16
4.2.5 - Enjeu tranche horaire 16h-19h.....	16
4.2.6 - Enjeu Haut-Doubs.....	17
4.3 - Bilan des orientations d'actions.....	17
5 - LES ENJEUX DU DGO 2018-2022.....	18
5.1 - Préambule.....	18
5.2 - Analyse thématique des enjeux retenus.....	19
5.2.1 - Le risque routier professionnel.....	19
5.2.2 - La conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants).....	22
5.2.3 - Les jeunes (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans).....	25
5.2.4 - Les seniors (65-74 ans, 75 ans et plus).....	28
5.2.5 - Les deux-roues motorisés.....	30
5.2.6 - Le partage de la voirie.....	32
6 - LES ORIENTATIONS D'ACTIONS.....	38
6.1 - Enjeu RISQUES ROUTIERS PROFESSIONNELS.....	38
6.2 - Enjeu ADDICTIONS (alcool, stupéfiants).....	39
6.3 - Enjeu JEUNES (14-29 ans).....	40
6.4 - Enjeu SENIORS (≥ 65 ans).....	40

6.5 - Enjeu DEUX-ROUES MOTORISES.....	41
6.6 - Enjeu PARTAGE DE LA VOIRIE.....	41
7 - SUIVI ET ÉVALUATION DU DGO – LIEN AVEC LE PDASR.....	43
7.1 - Suivi.....	43
7.2 - Évaluation.....	43
7.3 - Indicateurs de suivi.....	43
7.3.1 - Suivi des actions du DGO par enjeu.....	43
7.3.2 - Suivi de l'utilisation des crédits affectés à chaque enjeu du DGO.....	44
7.3.3 - Suivi de l'accidentologie départementale.....	44
8 - GLOSSAIRE / LISTE DES ABRÉVIATIONS.....	48

PRÉFACE

La lutte contre l'insécurité routière demeure un enjeu prioritaire pour notre département. Sans relâche, il apparaît nécessaire de poursuivre la politique menée ces dernières années avec un effort accru pour rechercher plus de sécurité par la pédagogie à destination de tous les usagers de la route.

Dans ce cadre, le volet répressif est nécessaire, mais ne saurait être suffisant. Il convient en effet qu'il soit accompagné d'un volet préventif, l'articulation des deux permettant de concourir à l'amélioration globale de la sécurité routière.

La mise en œuvre locale de la politique de sécurité routière nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs afin que des vies humaines soient épargnées. Elle repose sur l'action de chacun dans son propre champ de compétence et requiert l'échange et la coordination des actions.

Le document général d'orientations s'inscrit précisément dans le cadre d'une démarche associant l'État et ses partenaires, mobilisés autour d'enjeux prioritaires et les orientations d'actions liées à conduire pour les prochaines années.

Ces enjeux, déterminés sur la base d'un diagnostic partagé par l'ensemble des partenaires concernés, sont les suivants :

- le risque routier professionnel,
- les seniors (≥ 65 ans),
- les addictions (alcool et stupéfiants),
- les deux-roues motorisés,
- les jeunes (14-29 ans),
- le partage de la voirie.

Les orientations du document général d'orientations ont vocation à être déclinées chaque année par l'ensemble des partenaires dans le cadre du plan départemental d'actions de sécurité routière.

En signant le présent document général d'orientations, les partenaires s'engagent à faire converger leurs actions contre l'insécurité routière et dans l'objectif d'une baisse durable de l'accidentologie dans le Doubs.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

TOUS RESPONSABLES

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS

DÉPARTEMENT DU DOUBS

2018-2022

Pour le Commandant en second de la région de gendarmerie de Bourgogne Franche-Comté, commandant le groupement de gendarmerie du Doubs, le Chef de la division des opérations

Colonel Eric LUZET

Le Directeur Académique des Services de l'Éducation Nationale

Jean-Marie RENAULT

Le Maire de Montbéliard

Marie-Noëlle BIGUINET

La Procureure de la République près le TGI de Montbéliard,

Carine GREFF

La Procureure de la République près le TGI de Besançon,

Edwige ROUX-MORIZOT

Le Directeur Départemental de la Sécurité Publique du Doubs

Commissaire Général Benoît DESFERET

Pour Le Maire de Besançon,
L'adjointe à la Voirie et Espaces Publics

Marie ZEHAF

Le Président de l'Association des maires ruraux du Doubs,

Daniel CASSARD

Le Président de l'Association des Maires du Doubs,
Maire de Pontarlier,

Patrick GENRE

La Présidente du Conseil départemental du Doubs,

Christine BOUQUIN

Le Préfet,

Raphaël BARTOLT

1 - Définition du Document Général d'Orientations

1.1 - Contexte et objectifs nationaux

La lutte contre l'insécurité routière est une grande cause nationale : le Gouvernement a, depuis 2002, affiché une détermination pour faire baisser l'accidentalité sur les routes de France.

Cette politique a permis d'obtenir des résultats sans précédent, permettant de passer sous le seuil des 3 500 morts par an en France. Cependant, depuis 2014, la tendance baissière amorcée les années précédentes s'atténue, démontrant que pour rester efficace, cette politique doit s'intensifier.

Lors du comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018, le Gouvernement a témoigné de son engagement pour sauver plus de vies sur nos routes.

C'est dans ce contexte que chaque département élabore son nouveau Document Général d'Orientations 2018-2022 qui définit les axes prioritaires de la politique de sécurité routière visant à faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

1.2 - Le DGO, un outil de programmation et de mobilisation

Le DGO constitue un outil politique de programmation qui définira les orientations d'actions à mener mais également un outil de mobilisation locale pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

L'élaboration du DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

Tous les acteurs de la sécurité routière dans le département seront ensuite associés à la mise en œuvre des actions qui en découleront.

Le présent DGO a donc pour objectif, à partir du bilan du précédent DGO 2012-2017 et de l'analyse de l'accidentalité locale, de déterminer les enjeux propres au département du Doubs et de définir les orientations d'actions de la politique de sécurité routière du département pour la période 2018-2022.

2 - Démarche d'élaboration dans le département

2.1 - Gouvernance

Le DGO est avant tout une démarche partenariale, il importe donc que l'ensemble des partenaires locaux soient impliqués dans son élaboration.

C'est dans cette optique que la direction départementale des territoires du Doubs a mis en place un comité de pilotage présidé par le directeur de cabinet du préfet, qui a associé les principaux partenaires de la sécurité routière du département.

Par ailleurs, pour préparer et approfondir les orientations définies par le comité de pilotage, des groupes de travail thématiques ont été organisés, composés de membres du pôle de compétence sécurité routière, d'élus locaux (association des maires, associations des maires ruraux), de représentants des chambres consulaires, d'intervenants départementaux de sécurité routière, d'associations partenaires, de la CARSAT, de chargés de mission sécurité routière, de représentants de l'Éducation Nationale.

Enfin, des représentants de la presse locale écrite et de la radio ont été invités à participer aux ateliers de travail a sécurité routière, afin d'éclairer les débats quant à la perception des usagers vu des journalistes et à la meilleure façon d'atteindre les consciences.

2.2 - Les grandes étapes de la démarche d'élaboration

Après une information du préfet aux partenaires au cours du mois de juin 2017 engageant la démarche, la première étape a consisté en l'établissement du bilan du précédent DGO et la réactualisation des enjeux, compte tenu des évolutions dans le paysage de la sécurité routière au niveau local.

A l'appui de ce diagnostic, le comité de pilotage s'est réuni le 20 septembre 2017 pour valider les enjeux à retenir. Cette réunion a été riche d'échanges et a notamment mis en évidence un besoin de porter une attention toute particulière à la prise en considération d'orientations d'actions spécifiques à faire converger vers un nombre limité d'enjeux.

Ensuite, les ateliers de travail ont été organisés le 19 octobre 2017, animés par la DDT sur la définition de ces orientations d'actions. La densité des échanges et contributions des services a fait l'objet d'une synthèse dans le présent document.

Enfin, le comité de pilotage s'est de nouveau réuni le 19 décembre 2017 pour la validation des orientations d'actions formalisées.

Le DGO a été signé le vendredi 9 février 2018, dans le cadre d'une action de sécurité routière organisée au collège de Saône avec le car pédagogique.

3 - L'accidentalité générale du département

3.1 - Principales données relatives au département

D'une superficie de 5 234 km², soit près de 11 % de la superficie globale de la région Bourgogne-Franche-Comté, la géographie du département du Doubs comprend trois ensembles principaux : un secteur de plaine à l'ouest, de hauts plateaux calcaires au centre-est et un relief montagneux à l'est.

En 2015, la population du Doubs s'établit à 536 959 habitants (soit une densité de 103 habitants au km²), ce qui représente environ 19 % de la population totale de la région. Elle a crû de 0,4 % entre 2009 et 2014. Deux des trois plus importantes intercommunalités régionales sont situées dans le Doubs : communauté d'agglomération du Grand Besançon (192 816 habitants, dont 116 676 pour Besançon) et Pays de Montbéliard Agglomération (140 469 habitants, dont 25 336 pour Montbéliard).

La répartition de la population s'établit comme suit : 25 % de la population a moins de 20 ans, 32 % de 20 à 44 ans, 19 % de 45 à 59 ans, 15 % de 60 à 74 ans et 9 % plus de 75 ans.

Au 1^{er} janvier 2017, le parc de véhicules de tourisme de moins de 15 ans s'établit à 297 937 voitures particulières pour le Doubs.

Fin 2016, la longueur totale du réseau routier du département du Doubs est de 9 821 kilomètres, se répartissant en :

- 101 kilomètres d'autoroute (A 36), le trafic moyen journalier varie entre 24 049 véhicules par jour sur sa partie ouest et 60 016 véhicules/jour dans le secteur de Montbéliard.
- 127 kilomètres de routes nationales (RN 57 et RN 83). Le trafic moyen journalier sur la RN 57 varie entre 11 500 véhicules/jour sur la section sud (La Gauffre) et 52 820 véhicule/jour sur la section nord (Ecole-Valentin). Sur la RN 83, il est de 13 460 véh/jour à Beure (données 2016).
- 3 695 kilomètres de routes départementales.
- 5 898 kilomètres de voies communales.

3.2 - Caractéristiques générales d'accidentologie

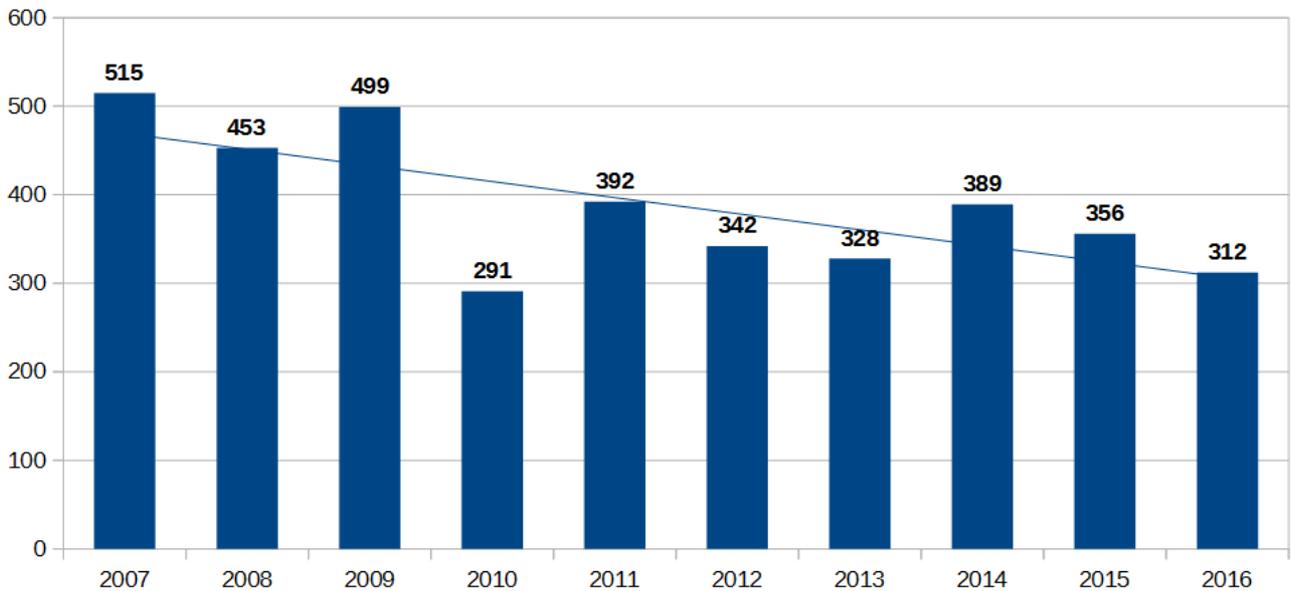
3.2.1 - Bilan global des accidents corporels

Ce bilan est effectué en référence à la démarche retenue au niveau national.

Il compare les évolutions observées lors des deux périodes d'étude : 2007-2011 et 2012-2016. Il s'appuie sur des courbes de tendance statistique (courbes qui passent au plus près des points représentés par les valeurs de la série chronologique), lesquelles permettent d'en déduire l'évolution globale de la série.

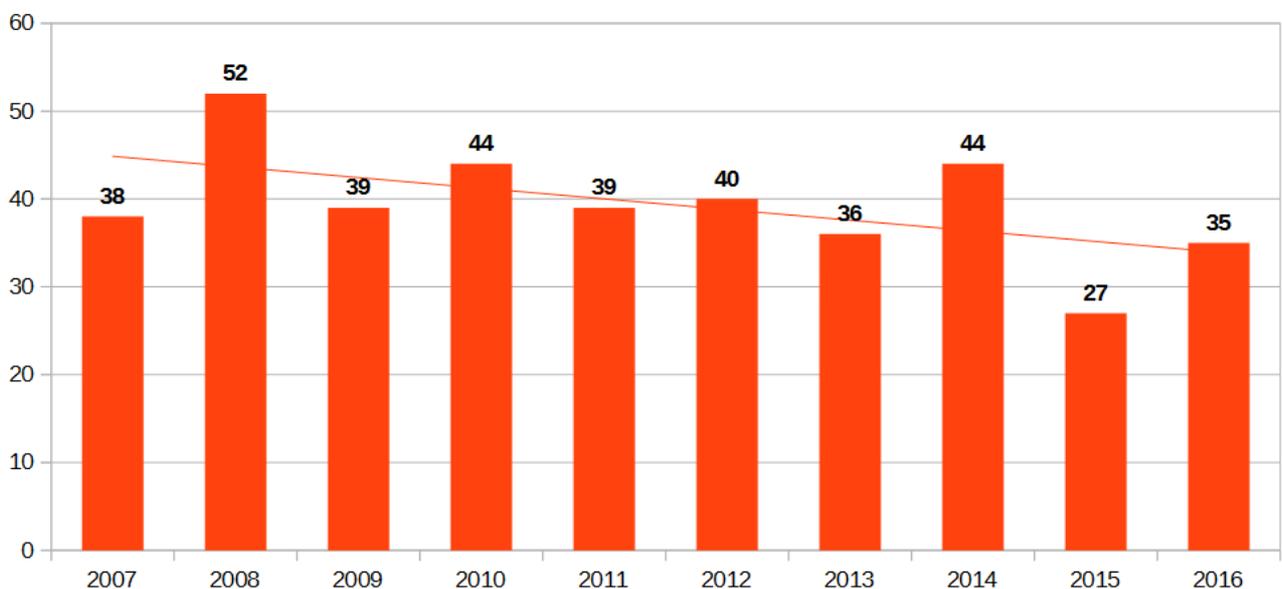
- Evolution des accidents corporels entre 2007 et 2016

Le graphique ci-après montre que le nombre d'accidents corporels suit une tendance baissière, avec toutefois un ralentissement de tendance sur la période 2012-2016 (baisse annuelle de 1 %) par rapport à la période précédente (baisse annuelle de 9,5 %).



- Evolution des tués entre 2007 et 2016

A l'instar des accidents corporels, la tendance des nombres de tués est également orientée à la baisse. En revanche, la baisse est plus forte sur la période 2012-2016 (baisse annuelle de 5,2 %) que sur la précédente (baisse annuelle de 1,4 %), ce qui s'explique notamment par une année 2015 historiquement basse du point de vue de la mortalité.



- Comparaisons de tendances

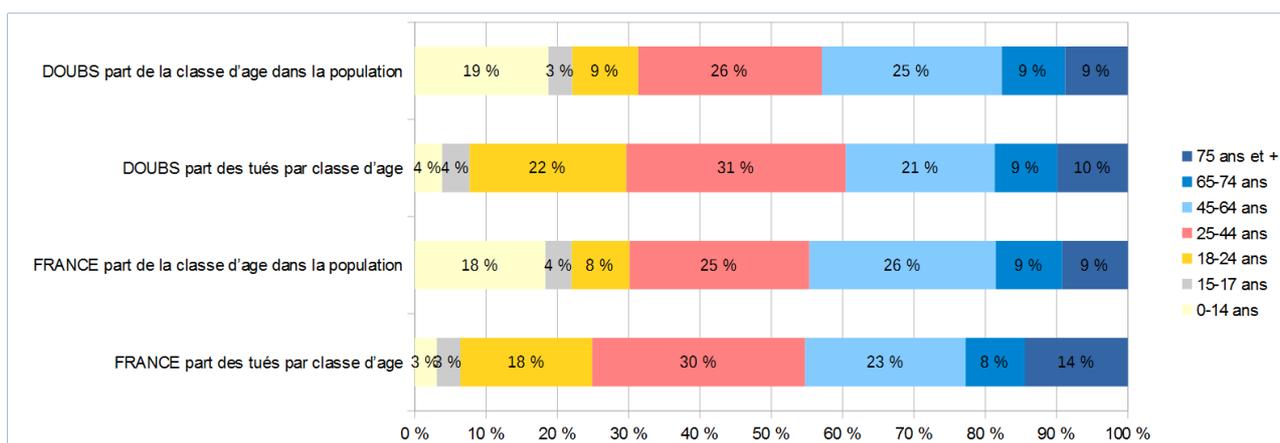
Sur la période 2012-2016, l'évolution annuelle de l'accidentalité locale, et plus particulièrement au niveau des tués, est plus favorable dans le département du Doubs que dans les départements de la même famille (cf. glossaire en fin de document) et qu'en France.

Zone d'étude		Evolution annuelle des accidents corporels sur la période	Evolution annuelle des tués sur la période
2007-2011	Doubs	-9,5 %	-1,4 %
	Famille 8	-6,0 %	-5,4 %
	France entière	-5,5 %	-3,8 %
2012-2016	Doubs	-0,9 %	-5,2 %
	Famille 8	-0,6 %	-0,2 %
	France entière	-1,0 %	-0,5 %

3.2.2 - Typologies (période 2012-2016)

- Répartition des accidents corporels et des tués selon le mode

Période 2012-2016	Accident impliquant au moins 1 ...						Ensemble
	Piéton	Cycliste	Usager 2RM (moto/cyclo)	Automobiliste VLVU	PL/TC	Autres Usagers	
DOUBS	Nombre d'accidents corporels	346	155	501	1 504	142	2 663
	%	13 %	6 %	19 %	56 %	5 %	100 %
	Nombre de personnes tuées	23	6	34	109	8	182
	%	13 %	3 %	19 %	60 %	4 %	100 %

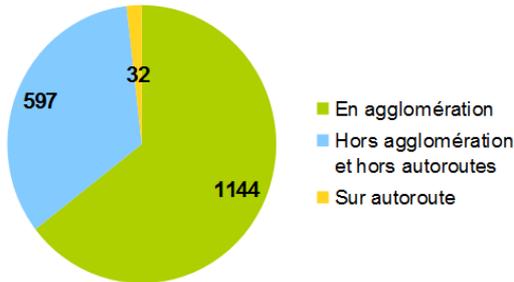


Par rapport à la composition de sa population, le Doubs enregistre une sur-mortalité dans les classes d'âges 18-24 ans (22 % des tués pour 9 % des effectifs) et 25-44 ans (31 % des tués pour 26 % des effectifs). Cela correspond globalement à ce qui est constaté sur l'ensemble de la France métropolitaine.

- Répartition des accidents corporels et des personnes tuées selon le milieu

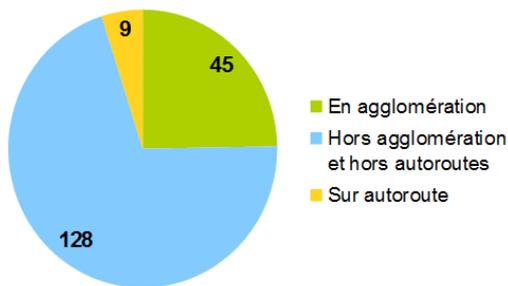
Période 2012-2016	En agglomération	Hors agglomération Et hors autoroutes	Sur autoroute	Total
Nombre d'accidents corporels	1 144	597	32	1 773
%	65%	34%	2%	100%
Nombre de personnes tuées	45	128	9	182
%	25%	70%	5%	100%

Répartition des accidents corporels selon le milieu



Sur la période 2012-2016, le milieu « en agglomération » enregistre près de deux accidents corporels sur trois.

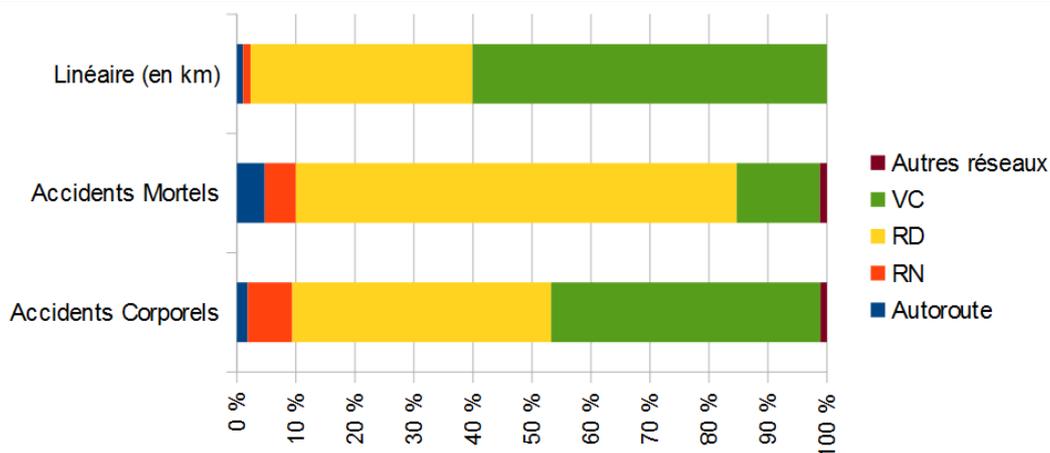
Répartition des tués selon le milieu



A l'inverse, ce milieu est sous-représenté dans la mortalité puisqu'il enregistre un tué sur quatre.

- Répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie

Période 2012-2016	Autoroute	RN	RD	VC	Autres réseaux	Total
Accidents Corporels	32	133	772	803	19	1 759
%	1,8%	7,6%	43,9%	45,7%	1,1%	100%
Accidents Mortels	8	9	127	24	2	170
%	4,7%	5,3%	74,7%	14,1%	1,2%	100%
Linéaire (en km)	101	127	3 695	5 898	NC	9 821
%	1,0%	1,3%	37,6%	60,1%	NC	100%



Dans le Doubs, les voies communales et départementales représentent plus de 97 % du linéaire de réseau routier, et constituent donc l'essentiel des zones accidentogènes.

Les accidents mortels se concentrent hors des agglomérations sur les routes départementales et nationales.

Par ailleurs, la majorité des tués sur voies communales sont des usagers vulnérables.

- Communes du département comptant un grand nombre d'accidents

Les communes les plus accidentogènes en nombre d'accidents corporels					
Communes	Classement	Nombre d'accidents corporels	Part des accidents corporels du département %	Nombre d'habitants	Part de la population du département %
Besançon	1	637	36,9%	116 690	21,8%
Pontarlier et Doubs	2	161	9,3%	21 057	3,9%
Montbéliard et limitrophe	3	158	9,1%	83 633	15,6%
Fuans	4	19	1,1%	499	0,1%
Valdahon				5 448	1,0%
Morteau	5	16	0,9%	7 124	1,3%
Saint-Vit	6	14	0,8%	4 897	0,9%
La Cluse et Mijoux	7	13	0,8%	1 358	0,3%
Saint-Hippolyte	8	12	0,7%	921	0,2%
Labergement Sainte-Marie	9	11	0,6%	1 207	0,2%
Franois				2 232	0,4%
Baume les Dames	10	10	0,6%	5 413	1,0%
Etalans	11	9	0,5%	1 269	0,2%
Jougne				1 717	0,3%
Mathay				1 438	0,3%
Morre				1 438	0,3%
Pont de Roide – Vermondans				4 309	0,8%
Le Russey				2 389	0,4%

Les communes les plus accidentogènes en nombre de personnes tuées					
Communes	Classement	Nombre de personnes tuées	Part des accidents mortels du département %	Nombre d'habitants	Part de la population du département %
Besançon	1	16	8,8%	116 690	21,8%
Montbéliard et limitrophe	2	14	7,7%	83 633	15,6%
Baume les Dames	3	6	3,3%	5 413	1,0%
La Cluse et Mijoux	4	5	2,7%	1 358	0,3%
Pontarlier – Doubs	5	4	2,2%	21 057	3,9%
Chaffois				985	0,2%
Pouilley Français				844	0,2%
Saint-Vit	6	3	1,6%	4 897	0,9%
Pont de Roide – Vermondans				4 309	0,8%
L'Isles sur le Doubs				3 090	0,6%
Le Russey				2 389	0,4%
Arcey				1 436	0,3%
Labergement Ste-Marie				1 207	0,2%
Dommartin				655	0,1%
Fuans	499	0,1%			

Si l'agglomération principale du département concentre la part majoritaire des accidents corporels et mortels, il est à souligner le poids particulier que représente le secteur du Haut-Doubs, et notamment Pontarlier et ses environs, parmi les accidents corporels.

4 - Bilan du précédent DGO 2013-2017

4.1 - Rappel des enjeux du DGO 2013-2017

En 2012, lors de l'élaboration du précédent DGO, six enjeux avaient été identifiés et retenus dans le département du Doubs : les jeunes, l'alcool, la vitesse, les deux-roues motorisés, la tranche horaire 16h-19h, le Haut-Doubs.

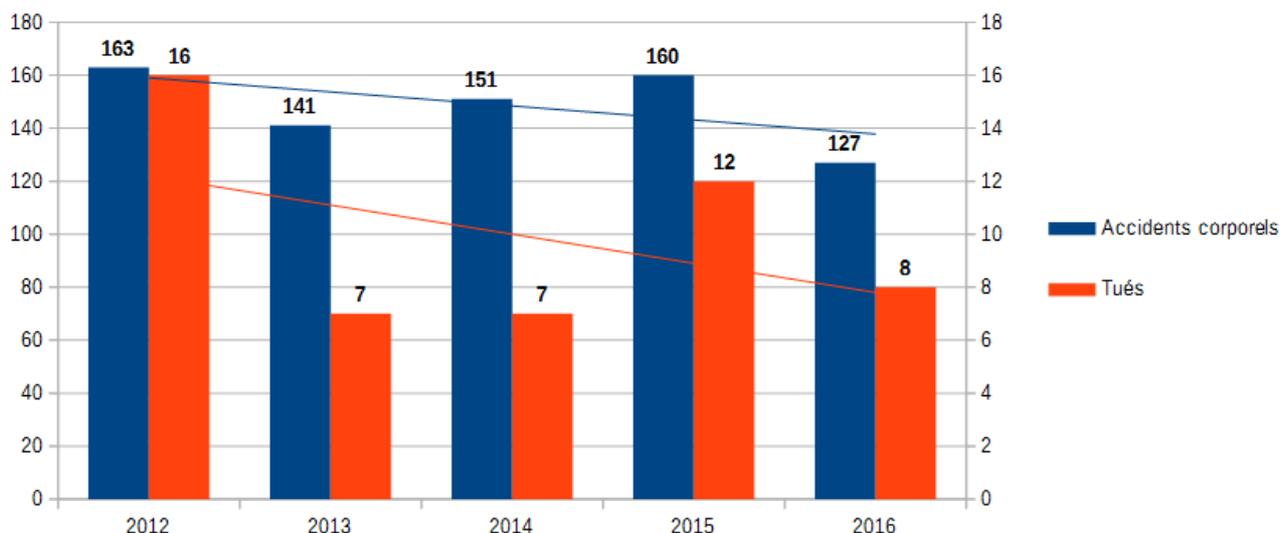
La comparaison et l'analyse de l'accidentologie du Doubs sur la période 2012-2016 permet d'apprécier les évolutions de l'accidentologie pour chacun de ces enjeux.

Il s'agit également de dresser une évaluation des actions conduites sur les orientations d'actions du précédent DGO, déclinées au cours des cinq dernières années notamment à l'aide des PDASR.

Si le bilan de l'accidentalité vise à dresser un état de lieu du département en matière d'accidentologie, l'évaluation des actions permettra d'ajuster le choix des orientations d'actions qui sera effectué dans le cadre du nouveau DGO, afin d'améliorer leur pertinence.

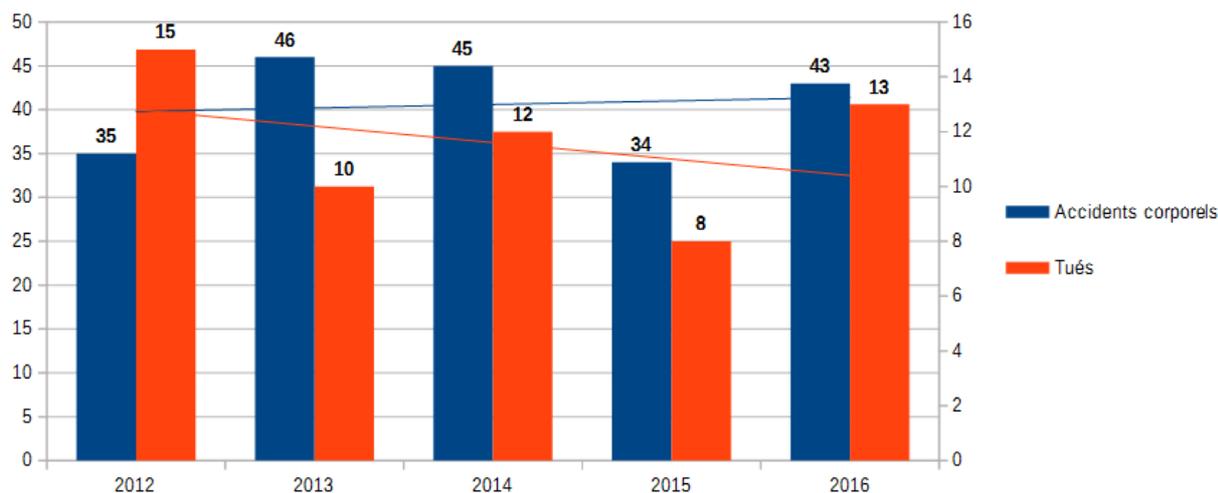
4.2 - Evolution de l'accidentalité des enjeux du DGO 2013-2017

4.2.1 - Enjeu JEUNES 14-24 ANS



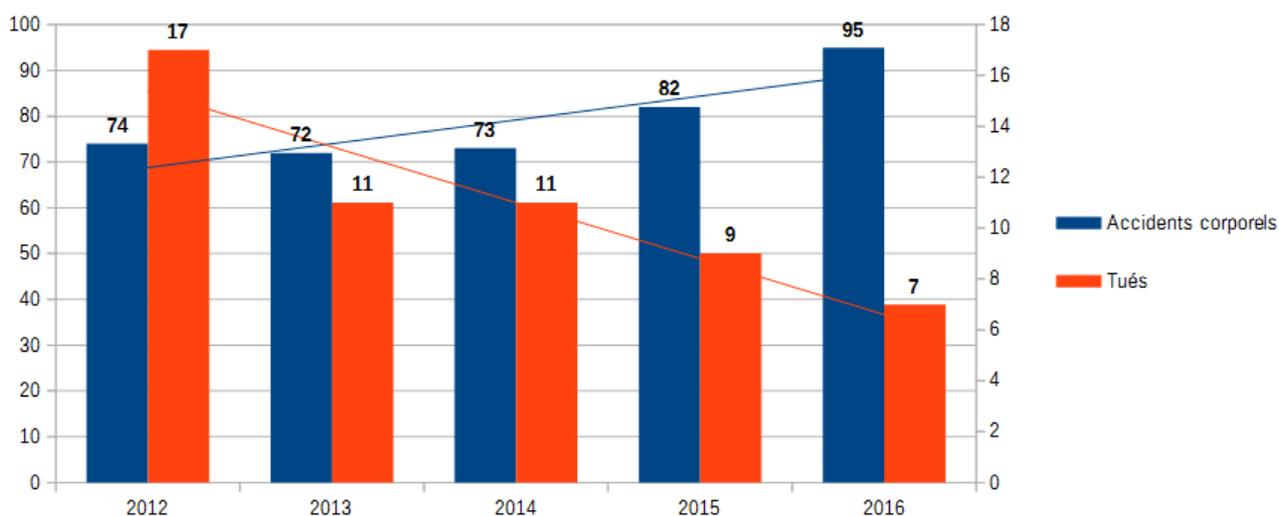
La tendance apparaît baissière tant s'agissant des nombres d'accidents corporels que des tués chez les 14-24 ans. Il apparaît que dans les accidents mortels, ce sont principalement les facteurs alcool et vitesse qui sont présents, très majoritairement en usage de voiture particulière.

4.2.2 - Enjeu ALCOOL



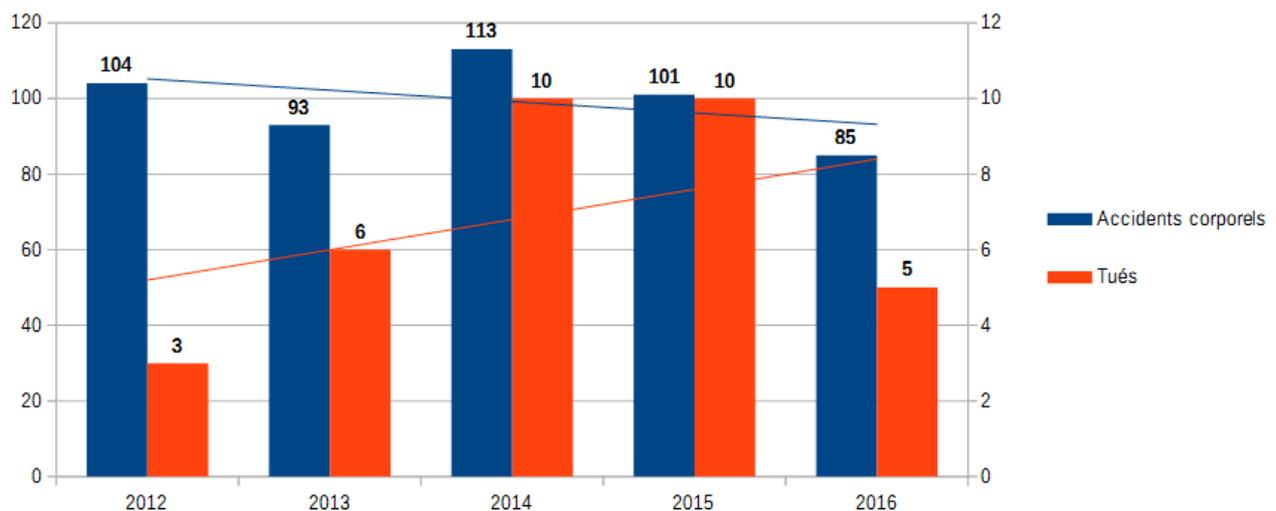
Si le nombre de tués dans un accident avec présence d'alcool tend à diminuer, le nombre d'accidents corporels reste relativement stable.

4.2.3 - Enjeu VITESSE



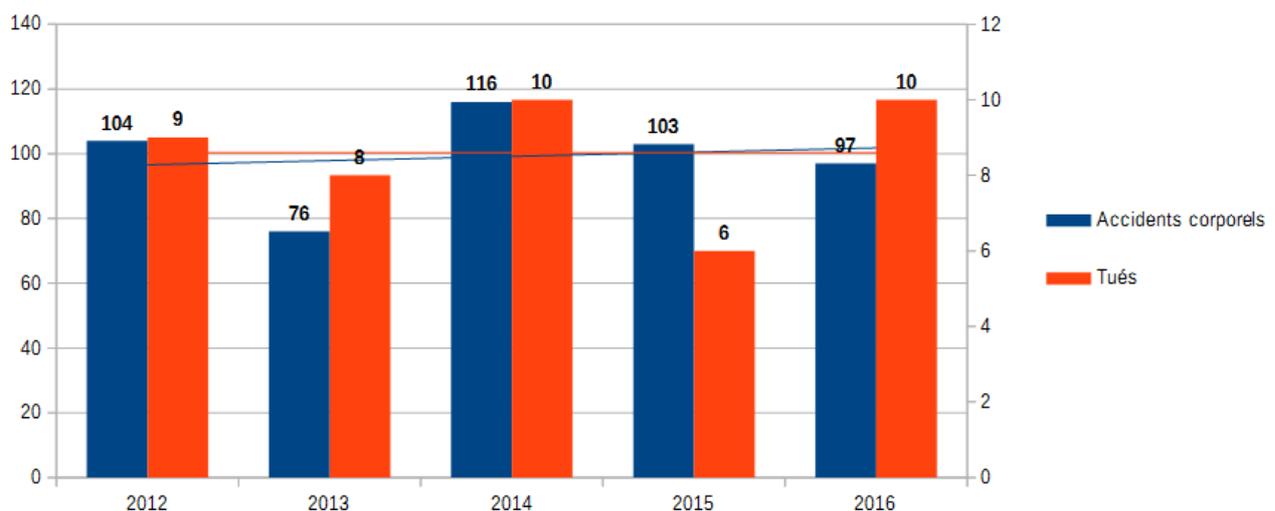
Le nombre de tués dans un accident avec le facteur vitesse a diminué très notablement, malgré une augmentation globale du nombre d'accidents corporels liés à ce facteur. Il convient de préciser que dans les accidents mortels, les auteurs présumés (et victimes le cas échéant) sont principalement des individus des tranches 18-29 ans usagers de voitures particulières (conducteurs ou passagers) et des usagers de deux-roues motorisés (sur des tranches plus âgés). La présence d'alcool est régulièrement associée à ces accidents.

4.2.4 - Enjeu DEUX-ROUES MOTORISÉS



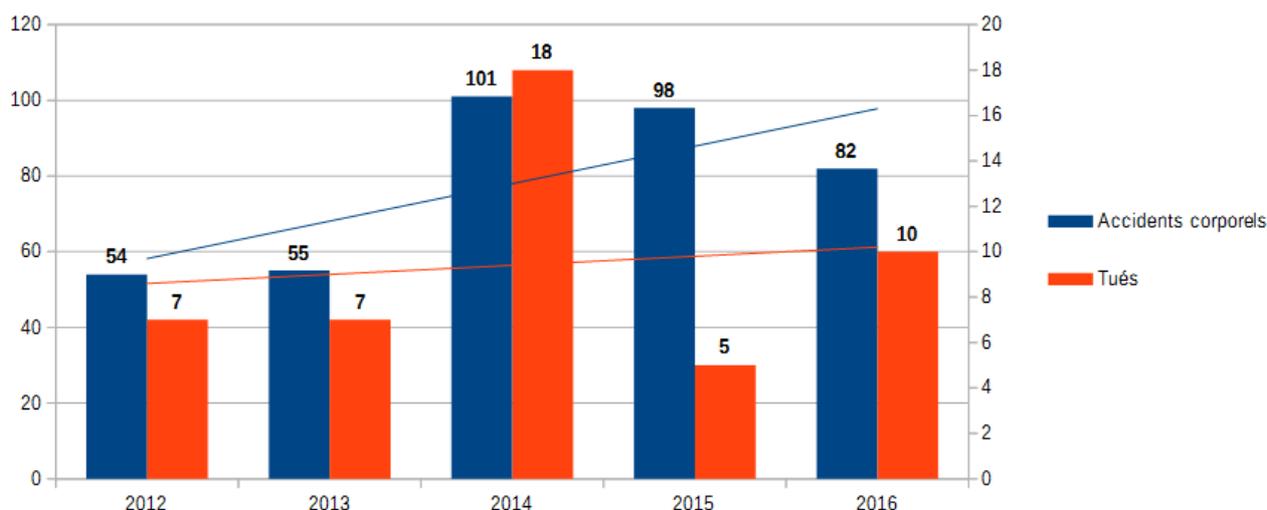
Malgré une tendance orientée à la baisse des nombres d'accidents impliquant un usager de deux-roues motorisés, la mortalité reste élevée.

4.2.5 - Enjeu TRANCHE HORAIRE 16H-19H



Les tendances en nombre d'accidents corporels et de tués restent globalement stable. Les principaux facteurs d'accidents relevés portent sur la vitesse inadaptée et le refus de priorité. Les usagers vulnérables sont relativement concernés par les accidents survenant dans cette tranche horaire, ainsi que les déplacements liés au domicile-travail.

4.2.6 - Enjeu HAUT-DOUBS



Les tendances sont globalement haussières. Il convient de souligner que sur le secteur Haut-Doubs, les facteurs prépondérants restent l'alcool et la vitesse. En outre, ces accidents sont fréquemment liés aux déplacements professionnels, notamment compte tenu du caractère frontalier de ce secteur.

4.3 - Bilan des orientations d'actions

Sur la période du précédent DGO, le budget 2017 (62 800 €) est resté globalement stable par rapport au budget de 2013 (62 000 €), malgré une baisse entre 2013 et 2014 (55 000 €).

Le bilan des actions menés lors du précédent DGO montrent que 82 % des 73 orientations d'actions identifiées ont été réalisées entièrement ou partiellement dont une part importante dans l'enjeu jeunes, grâce à la mobilisation de tous les partenaires (associations, collectivités, forces de l'ordre, services de l'État, secouristes, représentants des entreprises, ...).

Tous les enjeux ont pu être traités par des actions dans le cadre des PDSAR annuels, selon des proportions variables :

- 32 % des actions sur l'enjeu jeunes,
- 19 % sur l'enjeu alcool,
- 15 % sur l'enjeu Haut-Doubs,
- 12 % sur l'enjeu deux roues motorisées,
- 12 % sur l'enjeu tranche horaire 16h-19h,
- 10 % sur l'enjeu vitesse.

Il ressort par ailleurs du bilan que les PDSAR ont été élaborés en se basant principalement sur les enjeux définis au DGO, mais moins sur les orientations d'actions considérées individuellement. Ce bilan montre également que certaines orientations d'actions s'avéraient peu opérationnelles et ne pouvaient se décliner en actions pratiques dans le cadre des PDSAR.

5 - Les enjeux du DGO 2018-2022

5.1 - Préambule

Un enjeu est caractérisé par un nombre absolu ou relatif d'accidents ou de victimes associé à une cible.

L'étude d'enjeux réalisée permet d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents absolus ou relatifs caractérisant un dysfonctionnement. Cette étude est réalisée à partir de l'analyse du bilan d'accidentologie du département du Doubs sur les années 2012 à 2016.

Pour la période 2018-2022, dans une logique de cohérence nationale des actions réalisées au niveau local, la DSR a pré-cadré les enjeux à reprendre dans les DGO départementaux :

- | | | |
|--|---|------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">• risque routier professionnel,• addictions (alcool et stupéfiants),• jeunes,• seniors, | } | enjeux « impératifs » |
| <ul style="list-style-type: none">• partage de la voirie,• deux-roues motorisés,• vitesse,• distracteurs. | } | enjeux « facultatifs » |

En outre, pour que le DGO garde un caractère opérationnel et puisse être décliné efficacement dans les PDASR annuels, il a été validé en comité de pilotage le principe de limiter au plus à six le nombre d'enjeux à traiter, en considérant les nombreuses imbrications entre enjeux.

Ainsi, s'agissant de la vitesse, il apparaît qu'elle reste un facteur important d'accidents corporels dans le Doubs, tout en précisant qu'il n'y a pas de distinction faite sur le plan statistique des facteurs d'accidents entre vitesse excessive et vitesse inadaptée.

Sur la période du DGO antérieur, les actions de cet enjeu ont été particulièrement axées sur le volet contrôle et sanction. Sur le volet préventif, le thème a été intégré dans les actions de sensibilisation conduites sur d'autres enjeux (en particulier jeunes, 2RM, Haut-Doubs).

Il s'avère en outre que celui-ci fait l'objet d'un traitement tout particulier par les pouvoirs publics, entre autres dans le cadre de la politique récente de déploiement de nouveaux radars automatiques (itinéraires sécurisés, sécurisation de zones de danger temporaire ou de zones de travaux). Le volet répressif va continuer à monter en puissance, que ce soit par la poursuite du déploiement des itinéraires protégés (avec une utilisation dédiée des radars mobiles-mobiles sur ceux-ci) et l'installation de radars de nouvelle génération (radars tourelles et urbains).

Fort de ces éléments et eu égard au fait que cet enjeu est désormais bien ancré dans les pratiques des partenaires dans les PDASR annuels, il sera donc traité de manière intégrée à plusieurs autres enjeux du nouveau DGO, avec des déclinaisons d'orientations d'actions spécifiquement adaptées aux différents publics concernés.

D'autre part, concernant les distracteurs, les exploitations statistiques ne permettent pas de les mettre en évidence comme un facteur d'accidents évident.

Pour autant, les opérations de contrôles menées par les forces de l'ordre montrent que l'usage du téléphone au volant est très présent, même si les infractions restent difficiles à

détecter.

Il semble donc opportun de mettre un accent tout particulier sur le traitement de cet enjeu par des actions de prévention, dans un contexte de progression prévisible des accidents avec la présence d'un facteur distracteur.

Les membres du comité de pilotage ont ainsi acté le principe d'intégrer des orientations d'action sur cet item, dans le cadre des différents enjeux retenus.

C'est sur ces bases qu'a été conduite l'analyse thématique qui suit.

5.2 - Analyse thématique des enjeux retenus

5.2.1 - Le risque routier professionnel

Le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail. Il se décompose en deux risques distincts :

- le risque « mission », qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle ;
- le risque « trajet domicile-travail », qui est un déplacement entre le domicile et le travail.

En France, en 2016, les accidents liés à un trajet professionnel représentent 38,6 % des personnes tuées, dont le type de trajet est connu, et 43,3 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

• **Importance de l'enjeu**

L'analyse porte sur l'ensemble des trajets professionnels, qui comprennent les trajets dans le cadre d'une mission professionnelle et les trajets domicile-travail.

Zone d'étude		Nombre d'accidents corporels liés à un trajet professionnel	Nombre total d'accidents avec trajets connus	% d'accidents professionnels
Accidents corporels	DOUBS 2012-2016	482	1 214	39,7%
	FAMILLE 8 2012-2016	18 827	46 200	40,8%
	FRANCE 2012-2016	108 978	236 841	46,0%

Zone d'étude		Nombre de tués dans accidents liés à un trajet professionnel	Nombre total de tués dans accidents avec trajets connus	% de tués trajet professionnel
Tués	DOUBS 2012-2016	74	168	44,0%
	FAMILLE 8 2012-2016	1 810	4 358	41,5%
	FRANCE 2012-2016	6 446	16 079	40,1%

Les indicateurs liés au risque professionnel dans le Doubs sont légèrement inférieurs à ceux de sa famille de référence.

Toutefois, la part élevée des accidents corporels (39,7%) représente un enjeu fort de sécurité routière dans le département du Doubs.

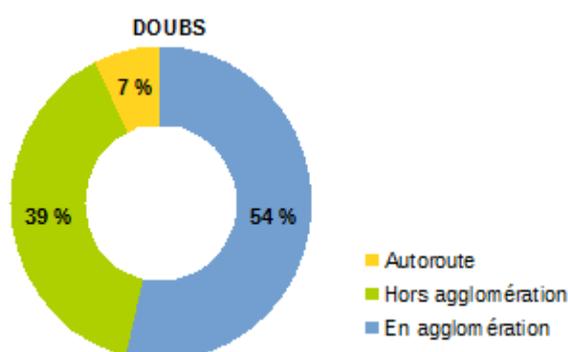
• **Panorama des accidents liés aux missions**

Parmi les risques routiers, les accidents liés aux trajets effectués en mission sont moins nombreux que ceux liés aux trajets domicile-travail, mais sont plus meurtriers.

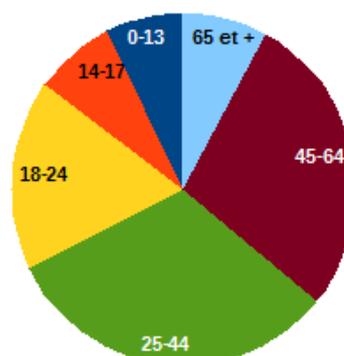
En France en 2016, les accidents impliquant un usager en mission représentent 23,2 % des personnes tuées et 20,9 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

Zone d'étude		Nombre d'accidents corporels liés à un trajet « mission »	Nombre total d'accidents trajets professionnels	% d'accidents trajet « mission »
Accidents corporels	DOUBS 2012-2016	233	482	48,3%
	FAMILLE 8 2012-2016	8 464	18 827	45,0%
	FRANCE 2012-2016	51 356	108 978	47,1%

Zone d'étude		Nombre de tués dans accidents liés à un trajet « mission »	Nombre total de tués dans accidents trajets professionnels	% de tués trajet « mission »
Tués	DOUBS 2012-2016	40	74	54,1%
	FAMILLE 8 2012-2016	1 046	1 810	57,8%



Répartition des accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle selon le milieu entre 2012 et 2016, dans le département du Doubs.



Répartition des usagers impliqués dans les accidents corporels liés à un trajet « mission », dans le département du Doubs entre 2012 et 2016.

Véhicules impliqués dans les accidents liés à un trajet « mission »	Nombre de piétons ou de véhicules concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre total de piétons ou de personnes tuées dans les véhicules concernés	Part des accidents par moyen de locomotion
piétons	44	40	7	17 %
vélo	14	14	2	6 %
Cyclomoteur-scooter	24	24	0	10 %
motocyclette	30	28	4	12 %
VT	189	150	18	64 %
VU	51	45	1	19 %
autres	9	9	0	4 %
Car-bus	24	24	2	10 %
PL	97	91	6	39 %
ensemble	482	425	40	

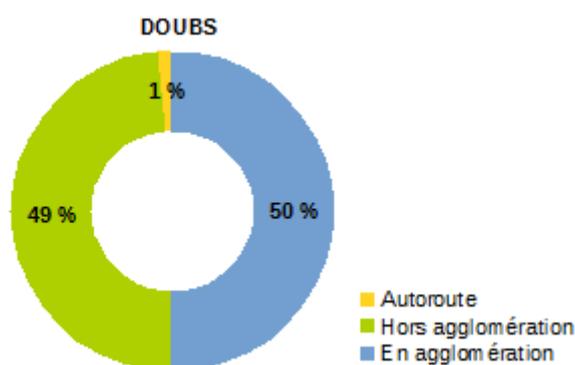
Parmi les accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle, les accidents impliquant un véhicule de tourisme et un poids lourd sont majoritaires.

- **Panorama des accidents liés au trajet domicile-travail**

En France en 2016, les accidents corporels impliquant un conducteur effectuant un trajet domicile-travail représente 18,5 % des personnes tuées et 26,2 % des victimes corporels de la circulation.

Usager	Nombre d'usagers concernés	Nombres d'accidents corporels	Nombre d'accidents mortels	Nombre de personnes tuées
Conducteur	539	284	41	45
Passager	75	45	14	17
Piéton	28	28	2	2
Ensemble	642	284	41	45

Chiffres de l'accidentalité pour le Doubs.



Répartition des accidents corporels impliquant un conducteur effectuant un trajet domicile- selon le milieu, dans le département du Doubs entre 2012 et 2016.

Jour	Nombre d'usagers concernés	Nombres d'accidents corporels	Nombre d'accidents mortels	Nombre de personnes tuées
lundi	45	3	33	3
mardi	45	8	34	9
mercredi	50	5	33	5
jeudi	51	10	41	11
vendredi	48	6	35	6
samedi	35	7	25	9
dimanche	10	2	9	2
Ensemble	284	41	210	45

L'analyse met en évidence une répartition équilibrée des accidents domicile-travail entre milieu en agglomération et hors agglomération. La journée du jeudi est particulièrement marquée.

5.2.2 - La conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)

• Importance de l'enjeu alcool

En France en 2016, les accidents liés à un conducteur alcoolisé représentent 29,5 % des personnes tuées et 12,6 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

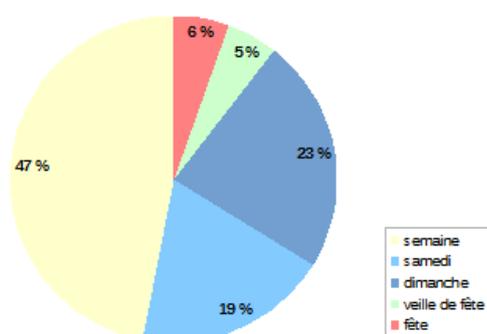
Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre d'accidents tous conducteurs au taux connu	% alcool/taux connu
Accidents corporels	Doubs	193	1 487	13,0%
	Famille n°8	6 046	45 266	13,4%
	France	24 499	228 461	10,7%

Période 2012-2016		Nombre de tués accident avec un conducteur alcoolisé	Nombre de tués accidents tous conducteurs au taux connu	% alcool/taux connu
Tués	Doubs	55	151	36,4%
	Famille n°8	1 177	3 826	30,8%
	France	4 151	14 017	29,6%

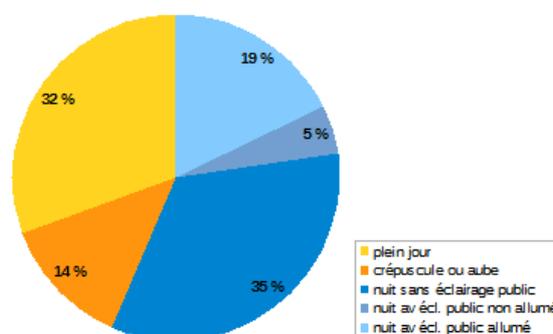
Dans les accidents mortels où le taux d'alcool est connu, 36,4 % des usagers sont tués dans un accident impliquant un conducteur en alcoolémie positive. Bien supérieur à la référence, l'alcool est donc un enjeu absolu de sécurité routière dans le Doubs.

Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels avec alcool (nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé par rapport au nombre d'accidents dont tous les conducteurs ont un taux connu) est de 0,4 % plus élevé que la référence. Cette différence n'est pas statistiquement significative.

• Panorama des accidents liés à l'alcool

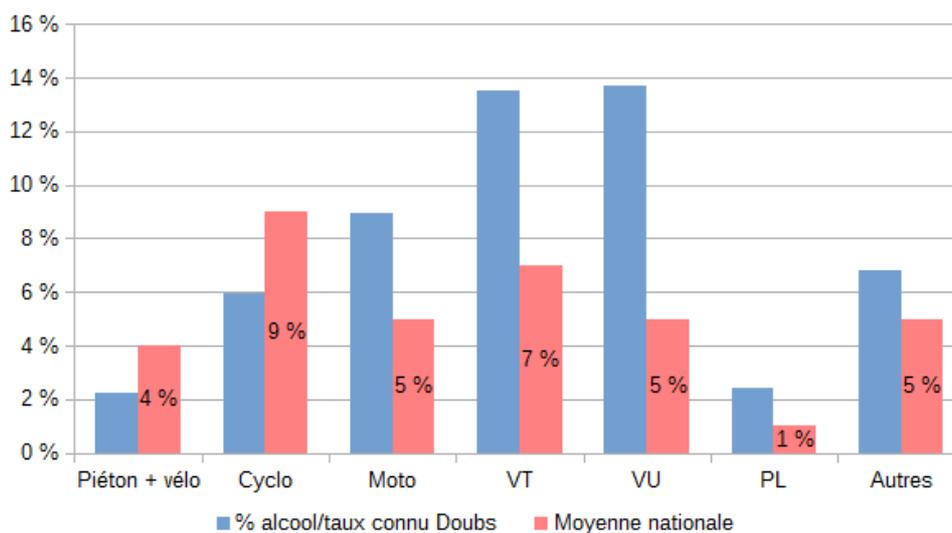


Répartition des accidents liés à l'alcool selon la catégorie de jour entre 2012 et 2016.



Répartition des accidents liés à l'alcool selon la luminosité entre 2012 et 2016.

Plus de la moitié des accidents avec présence d'alcool surviennent en week-end ou jour férié. Moins d'un tiers se produisent en journée.



Part des conducteurs ou piétons alcoolisés selon le mode de déplacement dans le Doubs, et comparaison avec la moyenne nationale sur la période 2012-2016.

Le Doubs se distingue des moyennes nationales s'agissant des parts d'usagers alcoolisés en moto, voiture particulière, véhicule utilitaire et poids lourd.

- **Importance de l'enjeu stupéfiants**

En France en 2016, les accidents impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants représentent 22,3 % des personnes tuées et 12,9 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

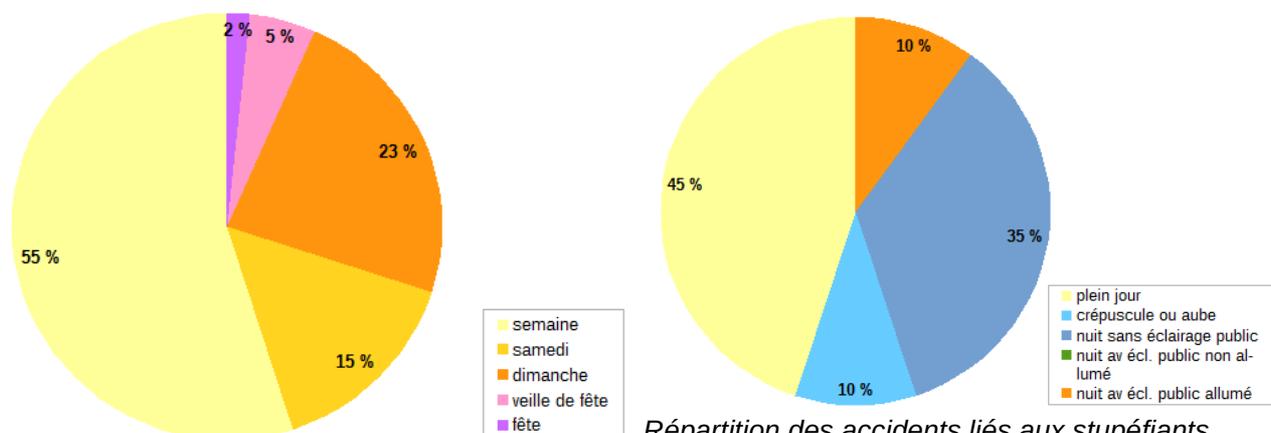
Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre d'accidents tous conducteurs stupéfiant connu	% stupéfiant/s tup. connu
Accidents corporels	Doubs	60	655	9,2%
	Famille n°8	2 340	15 003	15,6%
	France	9 512	87 789	10,8%

Période 2012-2016		Nombre de pers. Tuées accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre de pers. Tuées accidents tous conducteurs stupéfiant connu	% stupéfiant/s tup. connu
Tués	Doubs	19	116	16,4%
	Famille n°8	637	3 095	20,6%
	France 2016	2 448	10 959	22,3%

Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels avec stupéfiant (nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant par rapport au nombre d'accidents dont tous les conducteurs ont un taux connus) est inférieur à sa famille de référence, en se rapprochant de la moyenne nationale.

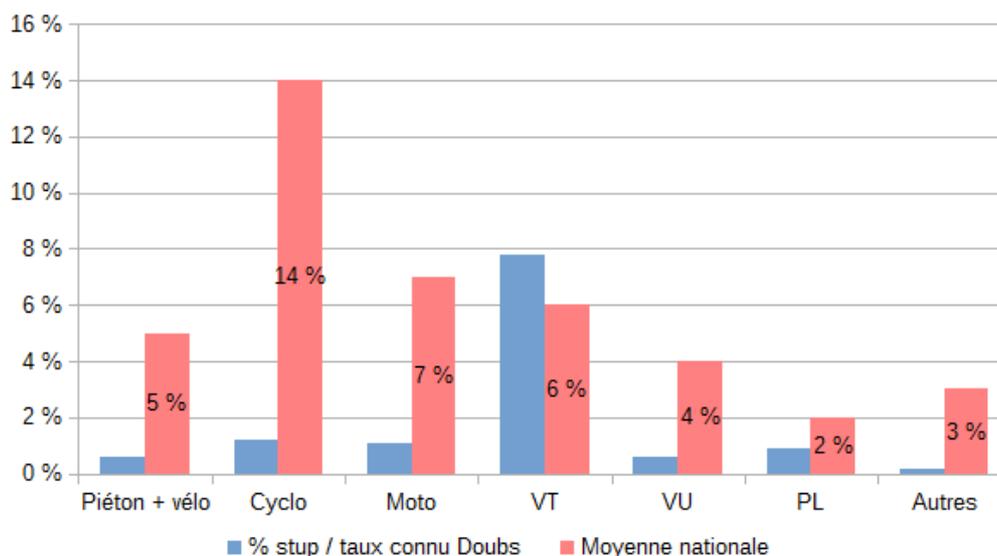
Le nombre de personnes tuées dans des accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant reste plus faible que sur l'ensemble du territoire métropolitain. Cela étant, la présence de plus en plus fréquente de stupéfiants dans les accidents corporels font de la drogue un enjeu relatif dans le département du Doubs.

- **Panorama des accidents liés aux stupéfiants**



Répartition des accidents liés aux stupéfiants selon la catégorie de jour entre 2012 et 2016.

Répartition des accidents liés aux stupéfiants selon la luminosité entre 2012 et 2016.



Part des conducteurs ou piétons sous l'emprise d'un stupéfiant selon le mode de déplacement dans le Doubs, et comparaison avec la moyenne nationale sur la période 2012-2016.

Le panorama des accidents avec présence de stupéfiant diffère quelque peu de celui avec alcool. Ils se produisent davantage les jours de semaine. Les usagers de véhicules légers sont davantage représentés qu'au niveau national.

5.2.3 - Les jeunes (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)

- **Importance de l'enjeu adolescents âgés de 14 à 17 ans**

En France en 2016, les adolescents (14-17 ans) représentent 3,3 % des personnes tuées et 6,5 % des victimes des accidents.

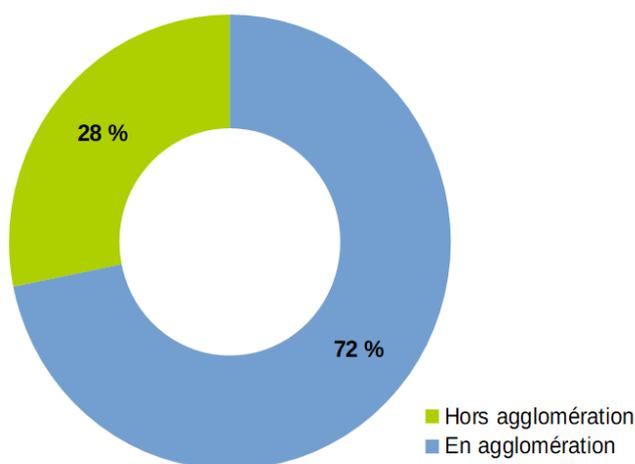
Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager De 14-17 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager De 14-17 ans
Accidents corporels	Doubs	174	1 727	10,1%
	Famille n°8	5 771	52 823	10,9%
	France	25 853	289 565	8,9%

Période 2012-2016		Nombre de personnes tuées de 14-17 ans	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées de 14-17 ans
Tués	Doubs	10	182	5,5%
	Famille n°8	164	4 557	3,6%
	France	635	17 243	3,7%

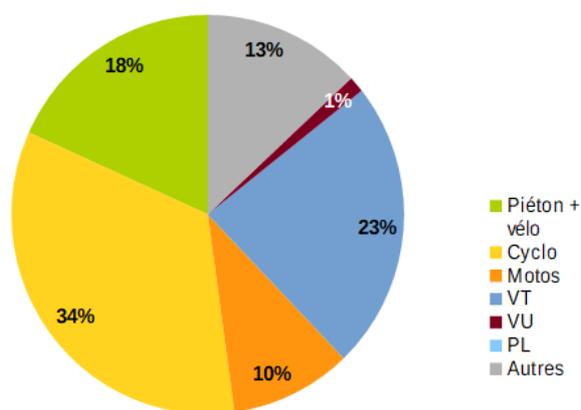
Le pourcentage d'accidents corporels impliquant un adolescent âgé de 14 à 17 ans dans le Doubs est relativement équivalent à sa famille de département. On remarque cependant que le nombre des tués est plus important.

L'enjeu « adolescents âgés de 14 à 17 ans » est donc un enjeu significatif de sécurité routière dans le Doubs.

- **Panorama des accidents des adolescents âgés de 14 à 17 ans**



Répartition des accidents des 14-17 ans selon le milieu entre 2012 et 2016.



Répartition du nombre d'usagers de 14-17 ans selon le mode de déplacement entre 2012 et 2016.

Les adolescents impliqués dans un accident corporel le sont majoritairement en milieu aggloméré, et en usage de modes vulnérables (modes doux et cyclomoteurs). Par ailleurs, les deux tiers des adolescents impliqués dans un accident corporel sont du sexe masculin.

- **Importance de l'enjeu jeunes âgés de 18 à 24 ans**

En France en 2016, les jeunes adultes (18-24 ans) représentent 17,3 % des personnes tuées et 19,0 % des victimes des accidents.

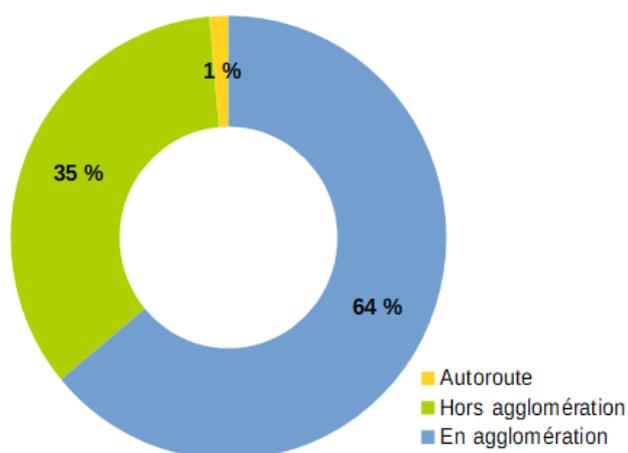
Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager De 18-24 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager De 18-24 ans
Accidents corporels	Doubs	635	1 727	36,8%
	Famille n°8	18 164	52 823	34,4%
	France	92 334	289 565	31,9%

Période 2012-2016		Nombre de personnes tuées de 18-24 ans	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées de 18-24 ans
Tués	Doubs	40	182	22,0%
	Famille n°8	891	4 557	19,6%
	France	3 187	17 243	18,5%

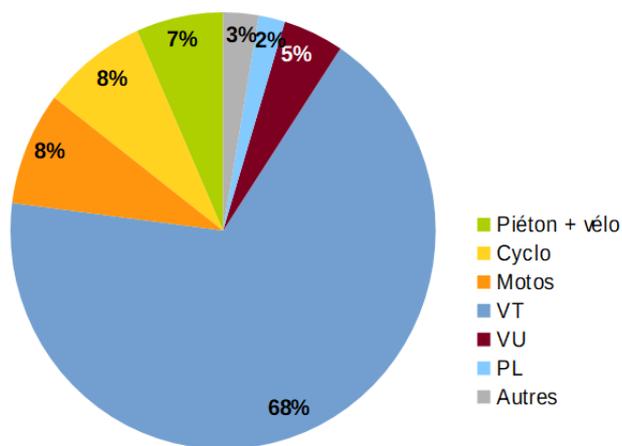
Le pourcentage d'accidents corporels impliquant un jeune adulte de 18 à 24 ans dans le Doubs est supérieur à sa famille de département. Le même constat est fait concernant le nombre de tués.

L'enjeu « jeunes âgés de 18 à 24 ans » est donc un enjeu très significatif de sécurité routière dans le Doubs.

- **Panorama des accidents des jeunes âgés de 18 à 24 ans**



Répartition des accidents des 18-24 ans selon le milieu entre 2012 et 2016.



Répartition des accidents des 18-24 ans selon le type de déplacement entre 2012 et 2016.

Le milieu hors agglomération représente une part un peu plus importante des accidents corporels chez cette tranche d'âge par rapport à celle des adolescents. S'agissant de la part du mode automobile, elle est largement majoritaire. La représentativité des impliqués de sexe masculin progresse également par rapport celle des adolescents.

- **Importance de l'enjeu jeunes âgés de 25 à 29 ans**

En France en 2016, les jeunes âgés de 25 à 29 ans représentent 8,9 % des personnes tuées et 11,4 % des victimes des accidents.

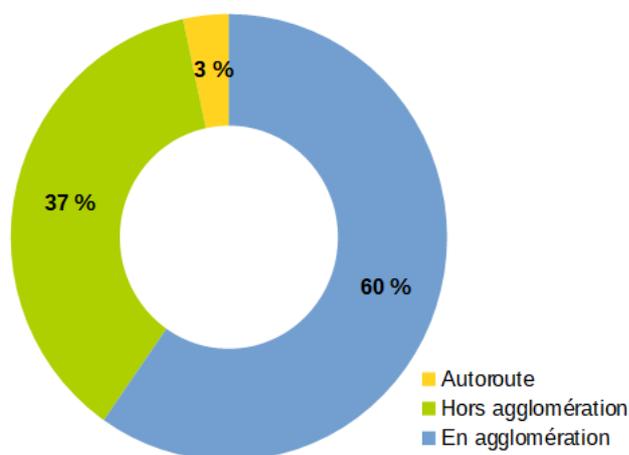
Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager De 25-29 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager De 14-17 ans
Accidents corporels	Doubs	355	1 727	20,6%
	Famille n°8	10 886	52 823	20,6%
	France	65 107	289 565	22,5%

Période 2012-2016		Nombre de personnes tuées de 25-29 ans	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées de 14-17 ans
Tués	Doubs	21	182	11,5%
	Famille n°8	443	4 557	9,7%
	France	1 665	17 243	9,7%

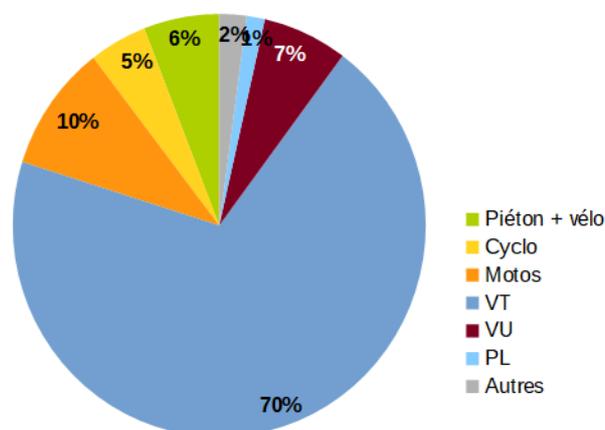
Le pourcentage d'accidents corporels impliquant un jeune âgé de 25 à 29 ans dans le Doubs est équivalent à sa famille de département. On remarque cependant que le nombre des tués est plus important.

L'enjeu « jeunes âgés de 25 à 29 ans » est donc un enjeu significatif de sécurité routière dans le Doubs.

- **Panorama des accidents des jeunes âgés de 25 à 29 ans**



Répartition des accidents des 25-29 ans selon le milieu entre 2012 et 2016.



Répartition des accidents des 25-29 ans selon le type de déplacement entre 2012 et 2016.

Le panorama des accidents corporels impliquant des jeunes âgés de 25 à 29 ans est sensiblement équivalent à celui de la tranche d'âge 18-24 ans, avec toutefois une légère augmentation de la part des usagers automobilistes et motocyclistes au détriment des cyclomoteuristes.

5.2.4 - Les seniors (65-74 ans, 75 ans et plus)

- **Importance de l'enjeu seniors âgés de 65 à 74 ans**

En France en 2016, les seniors âgés de 65 à 74 ans représentent 9,1 % des personnes tuées et 5,4 % des victimes des accidents.

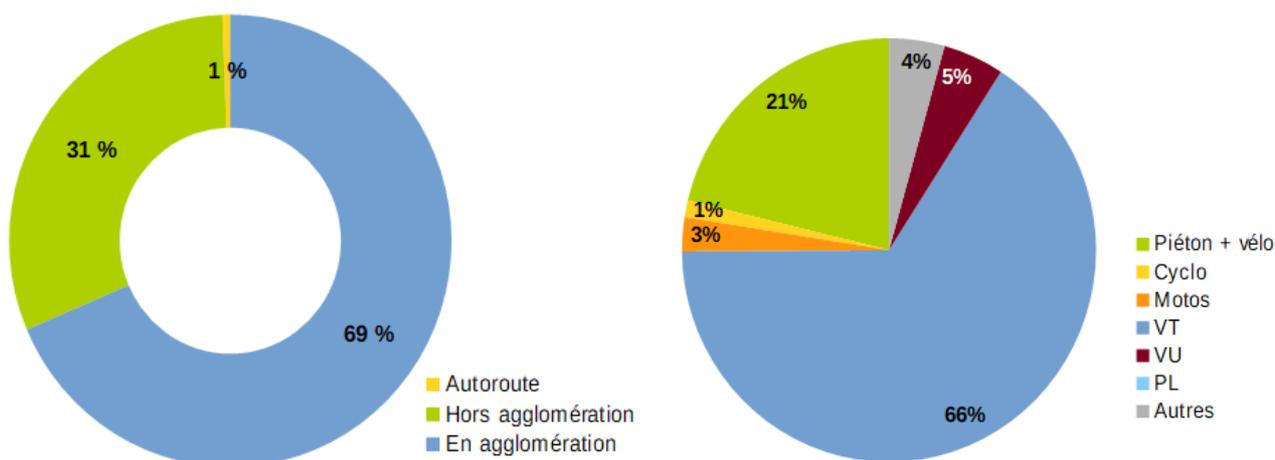
Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un senior de 65 à 74 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager De 65-74 ans
Accidents corporels	Doubs	175	1 727	10,1%
	Famille n°8	5 891	52 823	11,2%
	France	30 007	289 565	10,4%

Période 2012-2016		Nombre de personnes tuées De 65-74 ans	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées De 65-74 ans
Tués	Doubs	16	182	8,8%
	Famille n°8	372	4 557	8,2%
	France	1 433	17 243	8,3%

Le pourcentage d'accidents corporels impliquant un senior de 65 à 74 ans dans le Doubs est légèrement plus faible que sa famille de département. On remarque cependant que le nombre des tués est plus important.

L'enjeu « senior âgé de 65 à 74 ans » est donc un enjeu significatif de sécurité routière dans le Doubs.

- **Panorama des accidents des seniors âgés de 65 à 74 ans**



Répartition des accidents des 65-74 ans selon le milieu entre 2012 et 2016.

Répartition du nombre d'usagers de 65-74 ans selon le mode de déplacement entre 2012 et 2016.

La majorité des accidents corporels impliquant des seniors âgés de 65 à 74 ans se produisent en agglomération, et en automobile. Il convient néanmoins de souligner la part importante des usagers piétons et cyclistes, ainsi que le fait la part des femmes impliquées s'élève à près de 40 % au sein de cette population.

- **Importance de l'enjeu seniors âgés de 75 ans et plus**

En France en 2016, les seniors âgés de 75 ans et plus représentent 15,7 % des personnes tuées et 5,2 % des victimes des accidents.

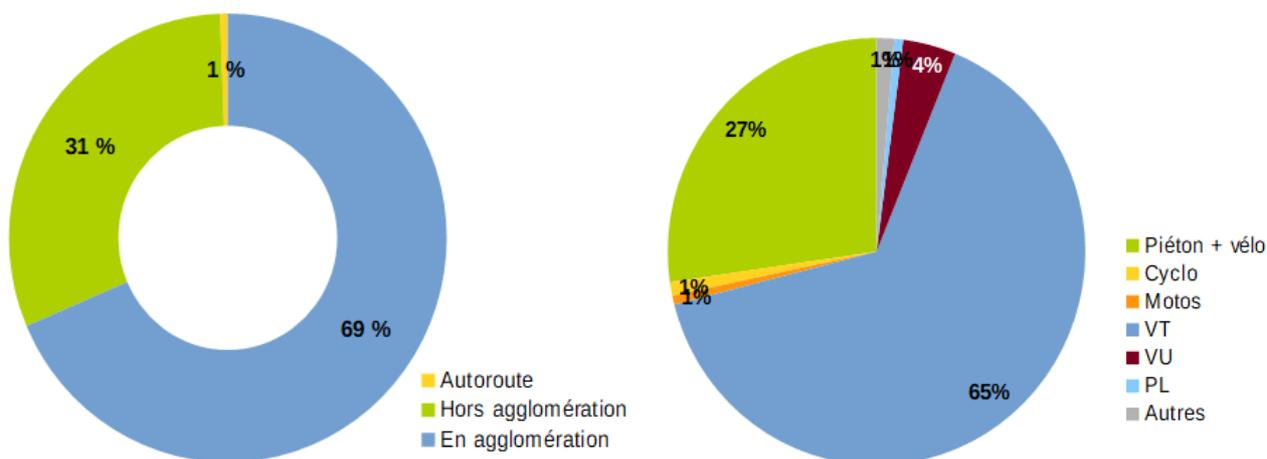
Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un senior De 75 ans et +	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager De 65-74 ans
Accidents corporels	Doubs	191	1 727	11,1%
	Famille n°8	5 442	52 823	10,3%
	France	25 802	289 565	8,9%

Période 2012-2016		Nombre de personnes tuées De 75 ans et +	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées De 65-74 ans
Tués	Doubs	18	182	9,9%
	Famille n°8	588	4 557	12,9%
	France	2 488	17 243	14,4%

Le pourcentage d'accidents corporels impliquant un senior de 75 ans et plus dans le Doubs est plus élevé que sa famille de département. On remarque cependant que le nombre des tués est nettement plus faible.

L'enjeu « senior âgé de 75 ans et plus » reste donc un enjeu significatif de sécurité routière dans le Doubs.

- **Panorama des accidents des seniors âgés de 75 ans et plus**



Répartition des accidents des 75 ans et + selon le milieu entre 2012 et 2016.

Répartition du nombre d'usagers de 75 ans et + selon le mode de déplacement entre 2012 et 2016.

Le panorama des accidents corporels des plus de 75 ans reste proche de celui des 65-74 ans, avec une progression notable de la part des impliqués piétons.

5.2.5 - Les deux-roues motorisés

- **Importance de l'enjeu deux-roues motorisés**

En France en 2016, les usagers de 2RM représentent 21,9 % des personnes tuées et 27,3 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

Période 2012-2016		Nombre d'accidents de 2RM	Nombre total d'accidents	% d'accidents de 2RM
Accidents corporels	Doubs	497	1 727	28,8%
	Famille n°8	14 763	52 823	27,9%
	France	20 162	59 432	33,9%

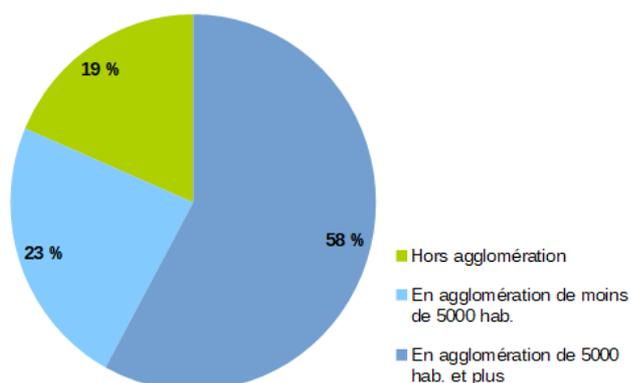
Période 2012-2016		Nombre d'usagers 2RM tués	Nombre total de tués	% de tués usagers de 2RM
Tués	Doubs	35	159	22,0%
	Famille n°8	901	4 557	19,8%
	France	734	3 477	21,1%

D'une manière globale, l'enjeu 2RM apparaît comme très significatif pour le département du Doubs, avec une part d'impliqués et de tués chez cette catégorie d'usager supérieure à celle des départements de la même famille (et à la moyenne nationale s'agissant des tués).

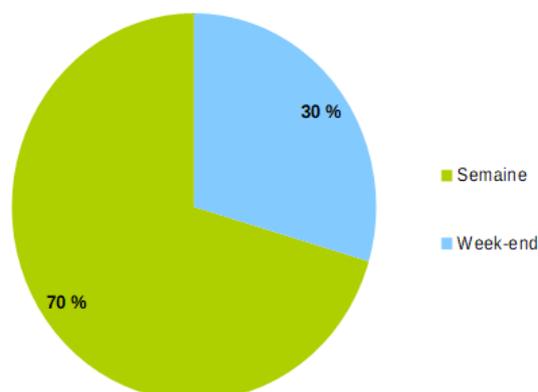
Le détail par cylindrée met par ailleurs en évidence les spécificités qui suivent.

- **Panorama des accidents de 2RM de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm³**

Dans le Doubs, ces usagers représentent 53,1 % de l'ensemble des accidents impliquant un 2RM et 34,3 % des tués.

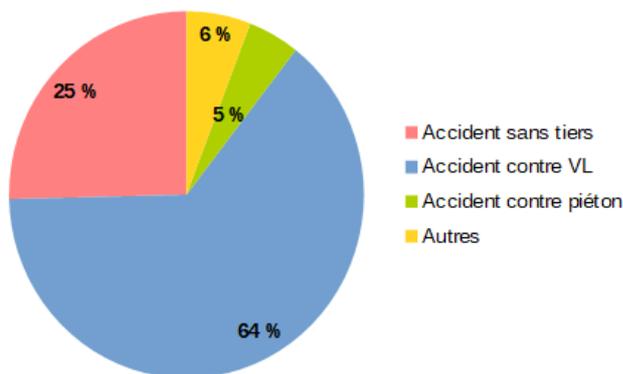


Répartition des accidents de 2RM \leq 125 cm³ suivant le milieu.

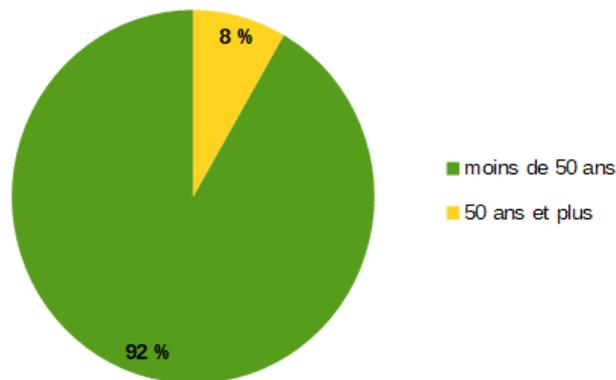


Répartition des accidents de 2RM \leq 125 cm³ selon le type de jour.

Il s'agit d'une accidentalité essentiellement urbaine, qui n'est pas particulièrement sur-représentée les samedis, dimanches, veilles de fête et fêtes (ces jours représentent en effet plus de 28 % des jours de l'année).



Répartition des accidents de 2RM =< 125 cm³ selon le conflit.

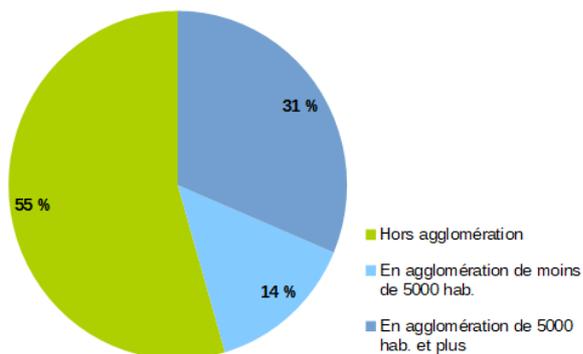


Répartition des tués en 2RM =< 125 cm³ selon l'âge.

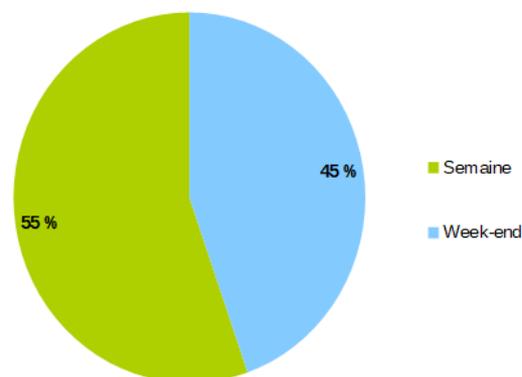
Les trois quarts des accidents impliquent un tiers, principalement des VL. Les usagers de plus de 50 ans sont peu représentatifs parmi les tués dans cette catégorie d'usagers.

- **Panorama des accidents de 2RM de cylindrée supérieure à 125 cm³**

Dans le Doubs, ces usagers sont surreprésentés parmi la population des usagers de 2RM tués (65,7 % des usagers 2RM tués, pour 46,9 % des accidents corporels).

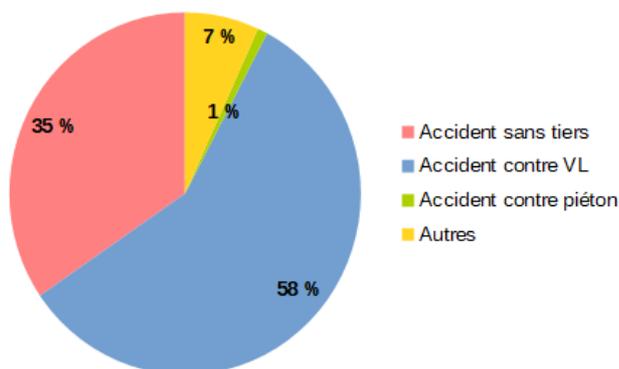


Répartition des accidents de 2RM > 125cm³ suivant le milieu.

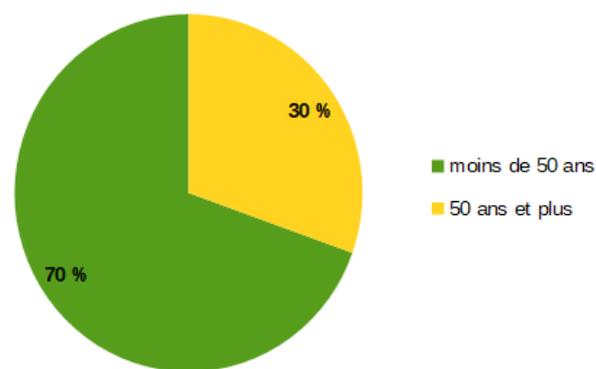


Répartition des accidents de 2RM > 125cm³ selon le type de jour.

La part de l'accidentalité des 2RM de plus de 125 cm³ hors agglomération est près de trois fois supérieure à celle des moins de 125 cm³. Les accidents se déroulent ainsi majoritairement hors agglomération. En outre, l'effet week-end apparaît très marqué pour les 2RM de plus de 125 cm³ que pour les plus petites cylindrées.



Répartition des accidents de 2RM > 125 cm3 selon le conflit.



Répartition des tués en 2RM > 125 cm3 selon l'âge.

Par comparaison avec les plus petites cylindrées, une part plus importante des accidents se produit en l'absence de tiers, et celle des accidents impliquant un motard de plus de 50 ans.

5.2.6 - Le partage de la voirie

Le partage de la voirie concerne la cohabitation des modes actifs avec le reste de la circulation. Il porte sur les conflits concernant soit les piétons, y compris en rollers ou trottinettes, soit les cyclistes, en dehors des autoroutes, milieu non concerné par le partage de la voirie avec les piétons et les cyclistes.

- **Importance de l'enjeu piétons**

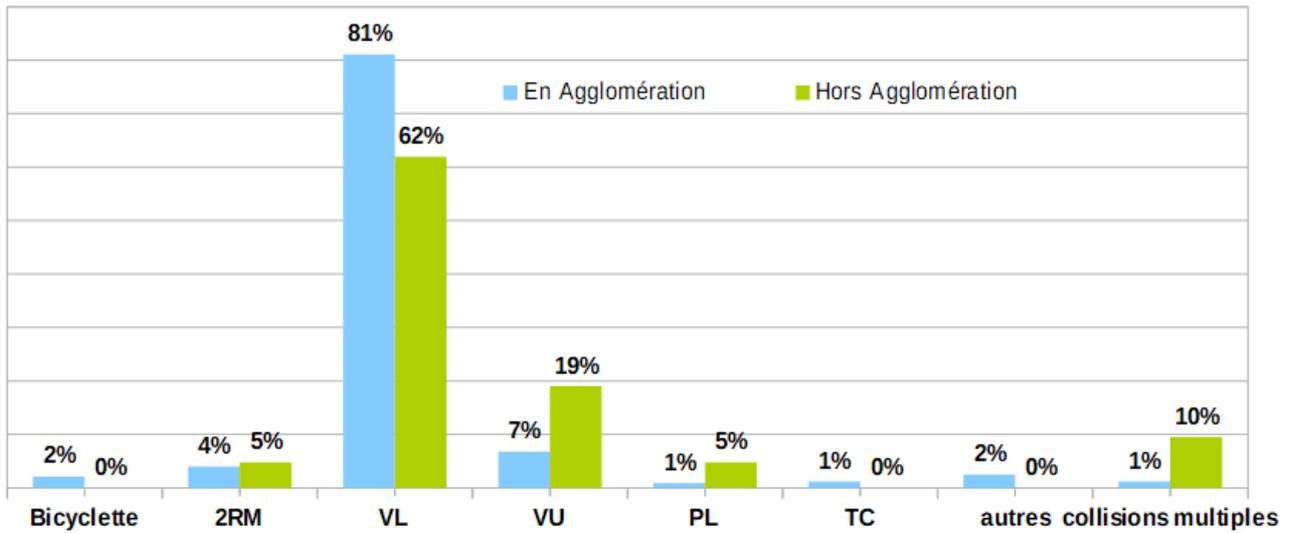
En France en 2016, hors milieu autoroutier, les piétons représentent 16,3 % des personnes tuées et 16,4 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un piéton, hors autoroute	Nombre total d'accidents, hors autoroute	% d'accidents avec un piéton
Accidents corporels	Doubs	344	1 695	20,3%
	Famille n°8	9 145	49 837	18,3%
	France	54 616	264 856	20,6%

Période 2012-2016		Nombre de piétons tués, hors autoroute	Nombre total de tués, Hors autoroute	% de tués piétons
Tués	Doubs	22	173	12,7%
	Famille n°8	501	4 181	12,0%
	France	2 292	15 930	14,4%

Les accidents corporels impliquant un piéton sont un enjeu significatif pour le Doubs, puisque sa part dans les accidents et les tués est supérieure à celle des départements de même famille, tout en se plaçant en deçà des chiffres nationaux.

• **Panorama des accidents de piétons**



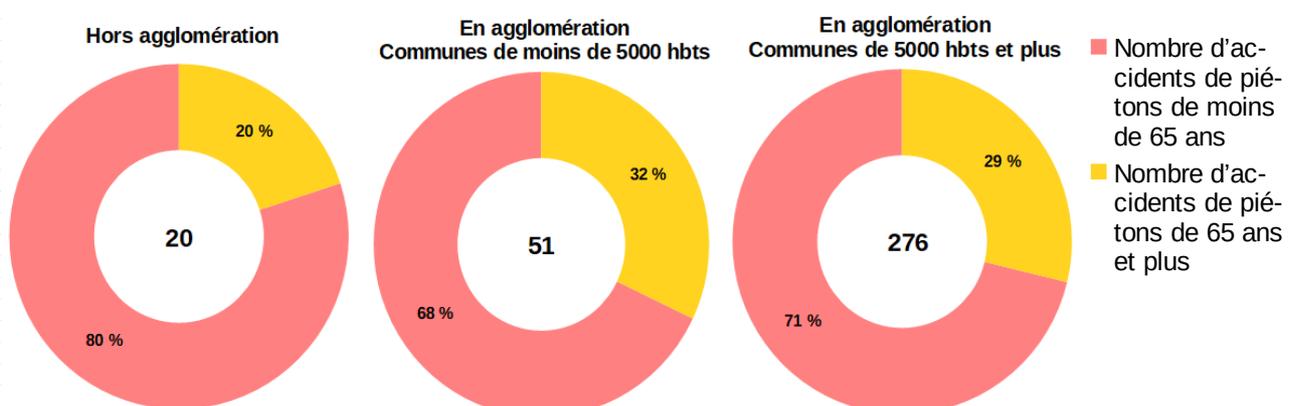
Répartition des accidents corporels de piétons par milieu selon le type de collision.

Dans le Doubs, 81 % des accidents de piétons en agglomération sont des chocs piétons / VL.

Période 2012-2016	Nombre d'accidents de piétons	%
Hors agglomération et hors autoroute	20	5,8%
En agglomération, communes de moins de 5000 habitants	51	14,8%
En agglomération, communes de 5000 habitants et plus	273	79,4%
Total	344	100%

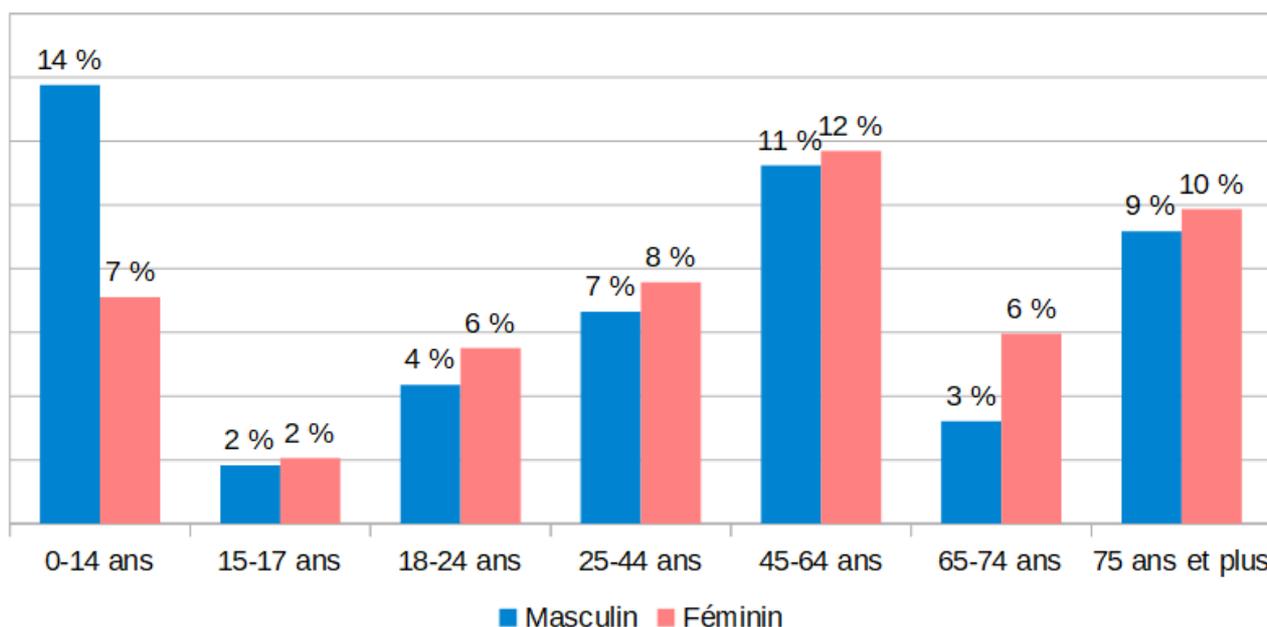
Répartition des accidents de piétons selon le milieu, hors autoroute, dans le département du Doubs entre 2012 et 2016.

L'essentiel des accidents impliquant des piétons ont lieu en agglomération, dans des communes de plus de 5 000 habitants.



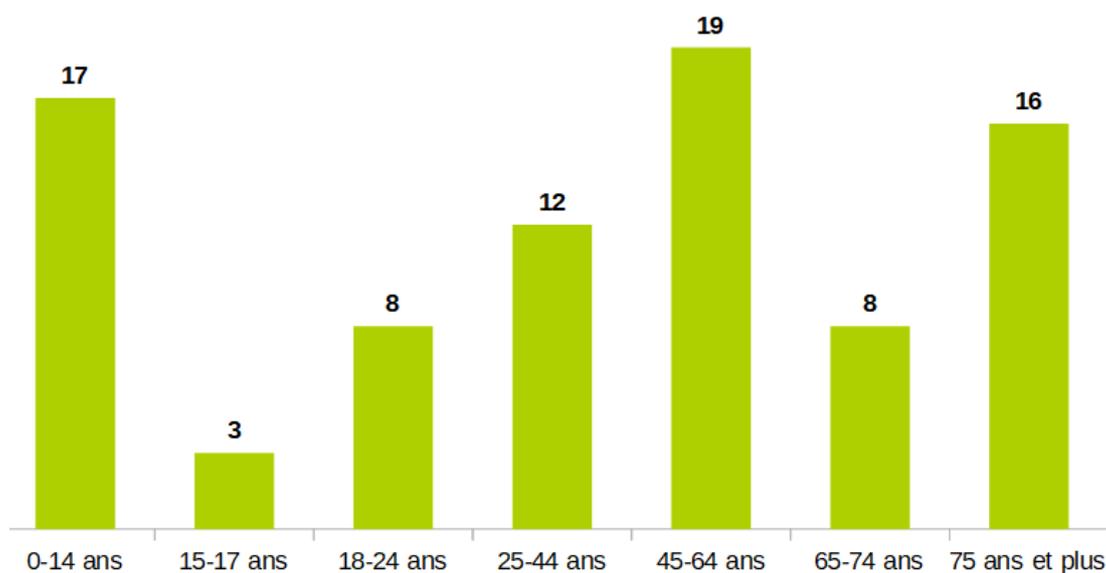
Représentation graphique des victimes piétons, selon le milieu, en distinguant les piétons seniors.

Il est délicat de tirer des conclusions claires pour les milieux ruraux et urbains peu denses en raison des faibles effectifs de cette catégorie. En zone urbaine dense (communes de plus de 5 000 habitants), les accidents de piétons seniors représentent près d'un tiers des accidents de piétons, hors autoroute.



Répartition des victimes piétons selon la classe d'âge et le sexe.

Il y a sensiblement le même nombre d'hommes que de femmes impactés dans des accidents piétons. Toutefois, on note quelques disparités : plus de garçons que de filles entre 0 et 14 ans, plus de femmes que d'hommes dans les autres tranches d'âges (notamment chez les 65-74 ans).



Nombre de victimes piétons pour 100 000 habitants par classe d'âge.

Les moins de 14 ans, les 45-64 ans et les plus de 65 ans sont davantage concernés par les accidents impliquant des piétons.

- **Importance de l'enjeu cyclistes**

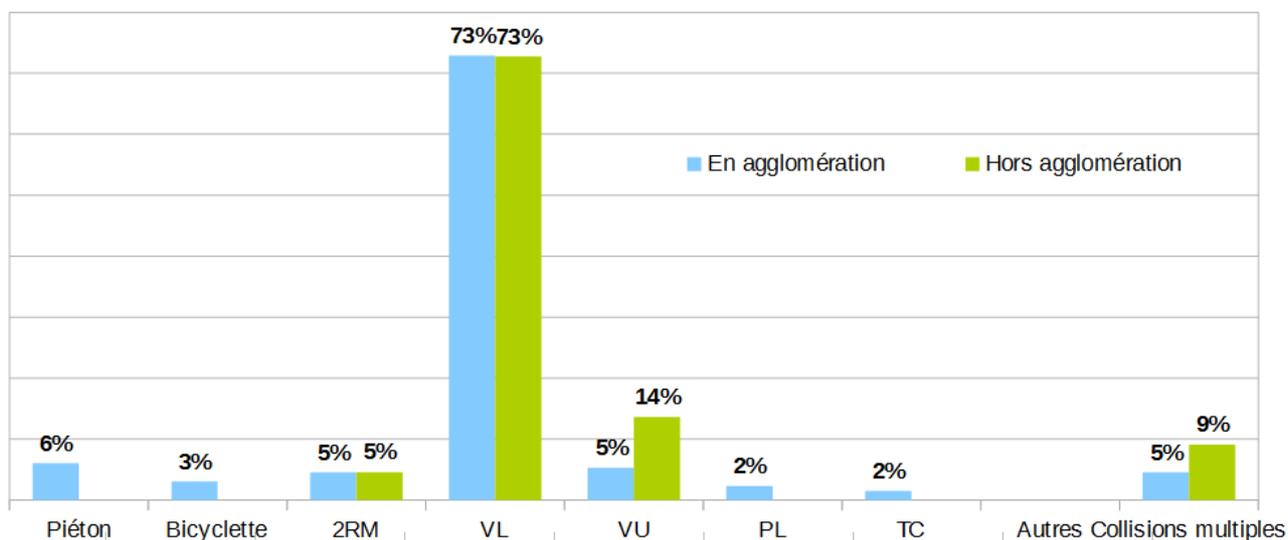
En France en 2016, hors milieu autoroutier, dans les accidents avec un véhicule tiers, les cyclistes représentent 4,4 % des personnes tuées et 5,5 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un cycliste hors autoroute	Nombre total d'accidents, hors autoroute	% d'accidents avec un cycliste
Accidents corporels	Doubs	155	1 540	10,1%
	Famille n°8	4 267	45 570	9,4%
	France	4 398	59 432	7,4%

Période 2012-2016		Nombre de cyclistes tués, hors autoroute	Nombre total de tués, hors autoroute	% de tués cyclistes
Tués	Doubs	6	182	3,3%
	Famille n°8	195	5 353	3,6%
	France	162	3 207	5,1%

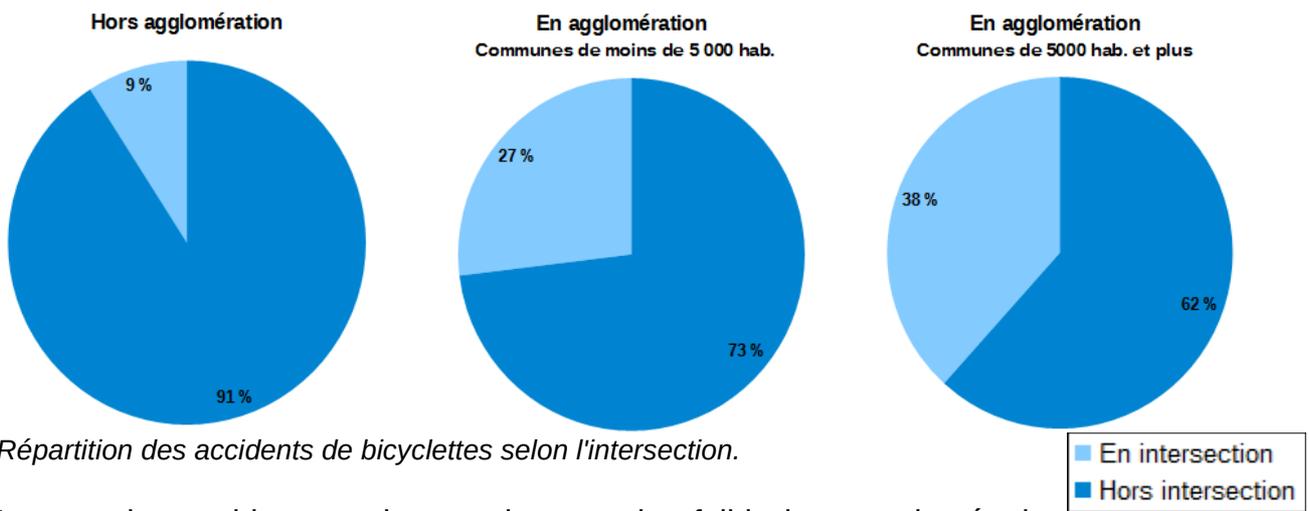
Dans le Doubs, l'enjeu cycliste est relatif, avec une représentation notable dans les accidents corporels, mais avec une part de mortalité qui reste en deçà des chiffres des départements de même famille et de la métropole.

- **Panorama des accidents de cyclistes avec un tiers**



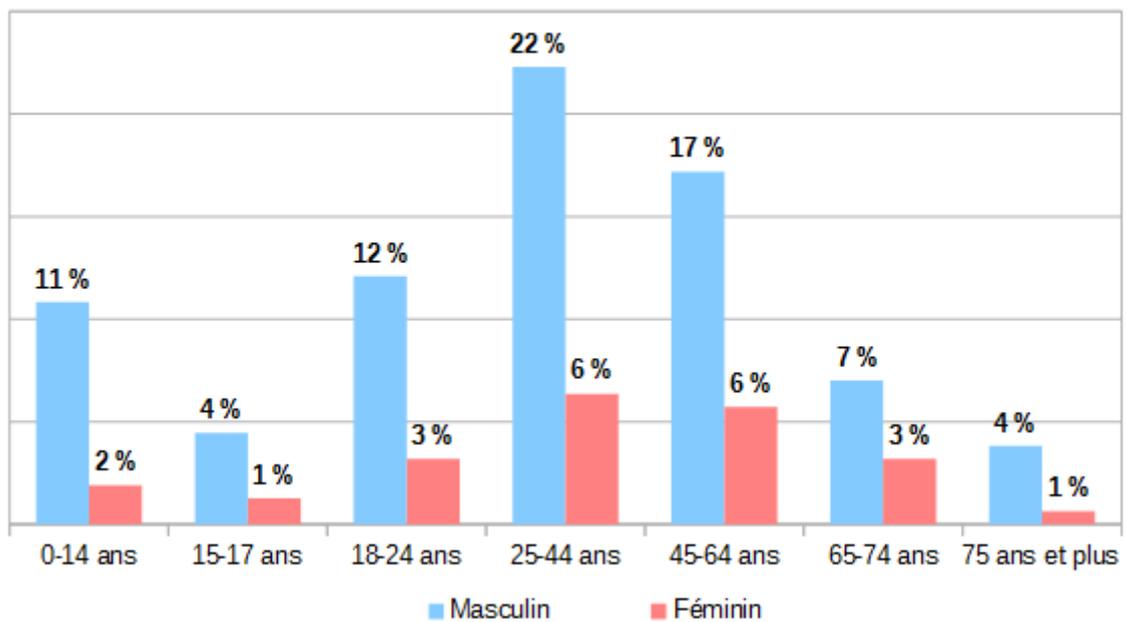
Répartition des accidents corporels de cyclistes par milieu selon le type de collision.

Dans le Doubs, les accidents impliquant une bicyclette et un tiers surviennent très majoritairement en agglomération dans les communes de plus de 5 000 habitants (69 % du total des accidents avec cyclistes). Ils se déroulent plus souvent hors intersection qu'en intersection (respectivement 68 % et 32%). Quel que soit le milieu, il s'agit majoritairement de chocs cyclistes / VL.



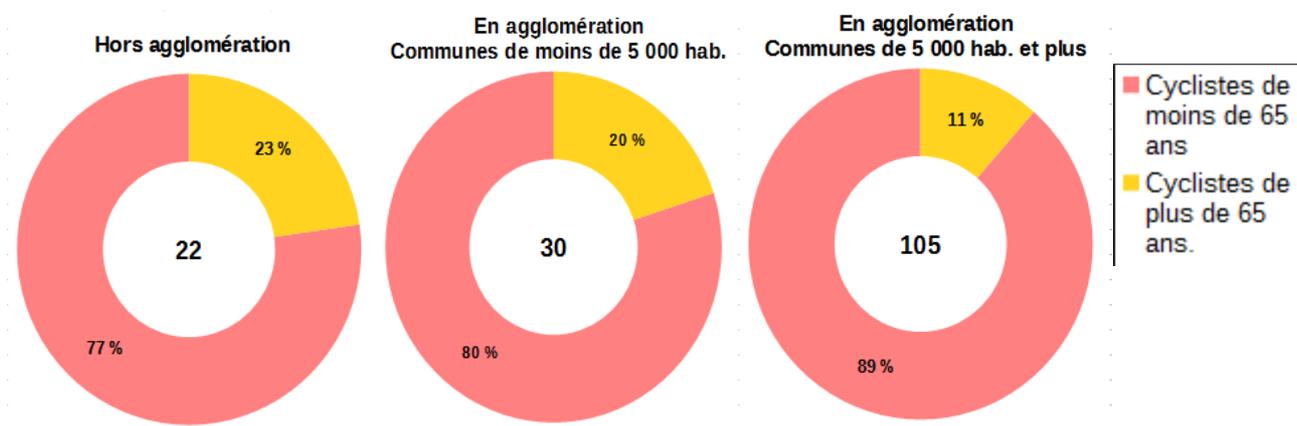
Répartition des accidents de bicyclettes selon l'intersection.

La part des accidents en intersection est plus faible hors agglomération qu'en agglomération.



Répartition des victimes cyclistes dans les accidents corporels avec tiers selon la classe d'âge et le sexe.

On relève davantage de cyclistes hommes que de cyclistes femmes victimes d'accidents corporels, cela dans toutes les tranches d'âges considérées.



Répartition des victimes cyclistes dans les accidents corporels avec tiers selon le milieu.

A la nuance près de l'échantillon statistique, la part des victimes cyclistes hors agglomération et en milieu urbain peu dense apparaît plus forte pour les seniors que pour le reste de la population.

6 - Les orientations d'actions

Un des principaux objectifs recherchés dans l'élaboration du Document Général d'Orientations consiste, en référence à l'approfondissement de l'analyse de l'accidentologie par enjeu, à définir des orientations d'actions les mieux adaptées au contexte local.

Ces orientations d'actions doivent permettre de fédérer l'ensemble des acteurs et de les impliquer fortement dans la définition d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière ainsi que dans la conception des projets.

Une orientation d'actions relative à un enjeu déterminé doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO 2018-2022, en matière d'actions dans le cadre du PDASR.

Elle doit permettre à des acteurs de se sentir concernés et de répondre à la question « pourquoi faire cette action ? »

Elle fixe donc l'objectif général des actions qui en découlent et ne doit pas être confondue avec les actions proprement dites.

Les orientations d'actions ont été recherchées dans l'optique de couvrir l'ensemble du champ des leviers mobilisables : amélioration de la connaissance, infrastructure, éducation, sensibilisation, formation, information, contrôle et sanction.

Les orientations d'actions doivent permettre de fédérer l'ensemble des acteurs et les impliquer fortement dans la définition d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière.

6.1 - Enjeu RISQUES ROUTIERS PROFESSIONNELS

Axes directeurs	Orientations d'actions
Diagnostiquer les risques au sein de la structure employeuse	Évaluer le risque routier en trajet domicile-travail et en trajet professionnel. Promouvoir la réalisation de diagnostics de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises pour détecter d'éventuels problèmes.
Sensibiliser les employeurs et les employés	Sensibiliser sur les liens entre risque routier et organisation du temps de travail (horaires de début et fin de journée, respect de contraintes horaires pour certains métiers). Sensibiliser les employeurs à mettre en place des formations, des actions et des informations de sécurité routière à leurs employés. Sensibiliser au respect des règles en matière de conduite (respect des limitations de vitesses, bannissement de l'usage des distracteurs, temps de conduite). Sensibiliser au contrôle de l'équipement des véhicules de service et de fonction.

Axes directeurs	Orientations d'actions
Organiser des actions et promouvoir le management de la prévention	<p>Développer un réseau de référents sécurité routière en entreprise et les former aux risques routiers professionnels.</p> <p>Promouvoir les formations et les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et dans les administrations.</p> <p>Rappeler aux employeurs leurs obligations et leurs responsabilités.</p> <p>Intervenir le plus en amont possible, notamment dans le cadre des formations dispensées dans les CFA et les lycées professionnels (risque routier, comportements, addictions, vitesse).</p>

6.2 - Enjeu ADDICTIONS (alcool, stupéfiants)

Axes directeurs	Orientations d'actions
Informer et sensibiliser en rappelant les règles	<p>Améliorer la communication, en l'adaptant à la cible et en exploitant le média le plus approprié suivant le public visé.</p> <p>Renforcer la prise de conscience du risque : rappeler les règles concernant l'alcool et les stupéfiants et celles concernant la conduite après en avoir consommé (communiquer sur le pourquoi des règles et sanctions applicables).</p> <p>Valoriser le conducteur sobre.</p> <p>Lutter contre les idées reçues, les idées erronées concernant les produits psychoactifs, la façon de les éliminer et la résistance à leurs effets.</p>
Sensibiliser et former les acteurs en contact avec les consommateurs	<p>Mobiliser les restaurateurs, les exploitants de lieux festifs et les organisateurs de soirées festives (particuliers, établissements, associations, ...) sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant et chez le piéton.</p> <p>Augmenter le niveau de connaissance des acteurs de la sécurité routière et des encadrants (scolaires, entreprises, collectivités, ...).</p> <p>S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest.</p> <p>Accompagner le développement du recours à l'éthylotest anti-démarrage à titre administratif ou judiciaire.</p>

6.3 - Enjeu JEUNES (14-29 ans)

Axes directeurs	Orientations d'actions
Accentuer la prévention en renouvelant le discours auprès des jeunes	<p>Utiliser le levier des parents dans la promotion des messages de prévention.</p> <p>Augmenter l'impact des actions de prévention par une plus forte médiatisation.</p> <p>Mettre l'accent sur les conduites et comportements à risques : agir sur les conduites addictives, l'usage des distracteurs au volant, la pratique des vitesses excessives, le respect des règles de circulation, le port de la ceinture.</p> <p>Promouvoir les actions montées par les pairs, ainsi que les témoignages (démonstration par l'exemple).</p>
Intégrer la sécurité routière dans la culture des organisateurs, animateurs qui sont au contact fréquent avec les jeunes	<p>Recenser les structures accueillant des jeunes (écoles, associations sportives, culturelles ...).</p> <p>Identifier les actions menées par les différents intervenants, les capitaliser et en assurer la promotion.</p> <p>Renforcer la prise en compte de l'éducation à la sécurité routière dans le milieu scolaire (mobilisation des référents en établissements scolaires ou en CFA).</p> <p>Éclairer les partenaires sur la réglementation s'appliquant plus particulièrement aux plus jeunes (usage des engins de déplacement personnel avec ou sans moteur, vélo, deux roues, permis probatoire, ...).</p>

6.4 - Enjeu SENIORS (≥ 65 ans)

Axes directeurs	Orientations d'actions
Sensibiliser, conseiller les seniors sur les contrôles sur leur état de santé	<p>Sensibiliser sur la prise de conscience par les seniors de leurs limites dans l'acte de conduire au-delà d'un certain âge.</p> <p>Former les seniors sur la mise à niveau du code de la route et de la pratique de la conduite.</p> <p>Favoriser la mobilité en transport en commun, y compris en milieu rural.</p> <p>Sensibiliser aux nouvelles technologies des véhicules et communiquer sur l'apport sécuritaire lié à l'évolution des outils d'aide à la conduite.</p>
Sensibiliser le réseau des partenaires intervenant auprès des seniors aux questions de sécurité routière	<p>Recenser les acteurs et partenaires amenés à côtoyer un public senior dans le cadre de leurs activités (aides à domicile, animateurs de clubs seniors)</p> <p>Mobiliser le réseau des intervenants auprès du public senior à communiquer sur les messages de prévention les concernant.</p>

Axes directeurs	Orientations d'actions
	Développer des stages de sensibilisation dédiés aux seniors, et les rendre incitatifs à la suite d'un accident ou/et d'une infraction grave.

6.5 - Enjeu DEUX-ROUES MOTORISES

Axes directeurs	Orientations d'actions
Sensibiliser les gestionnaires de voirie sur les risques spécifiques aux usagers de 2RM	<p>Intégrer un volet « risque 2RM » dans les dossiers d'exploitation sous chantier.</p> <p>Prendre en compte l'évolution des systèmes d'information pour communiquer sur les zones de danger temporaire (opérations de gravillonnage par exemple).</p>
Amplifier les actions 2RM en lien avec réseau des partenaires (motocistes, forces de l'ordre, associations)	<p>Travailler avec les structures professionnelles et associatives à poursuivre le développement d'un partenariat préventif.</p> <p>Sensibiliser les conducteurs peu expérimentés quel que soit leur âge (usager novice, reprise de la moto aux beaux jours).</p>
Agir sur les comportements pour limiter les accidents impliquant un 2RM et leur gravité	<p>Rappeler l'importance du respect des règles de conduite par les usagers de 2RM : port des équipements, usage du téléphone en conduisant, respect des limitations de vitesse, adaptation des trajectoires en fonction de l'environnement traversé.</p> <p>Sensibiliser les usagers (automobilistes, utilitaires, poids lourds) à la vulnérabilité particulière des 2RM : attention particulière à porter dans l'acte de conduite (usage des clignotants, vérification des angles morts, prise en compte des distances d'arrêt).</p>

6.6 - Enjeu PARTAGE DE LA VOIRIE

Axes directeurs	Orientations d'actions
Communiquer sur les aménagements concourant à l'apaisement des vitesses	<p>Former, informer les élus et les concepteurs routiers sur ces aménagements (zones de rencontres, zones 30, aménagements en agglomération).</p> <p>Informer et sensibiliser les usagers sur ces aménagements.</p> <p>Promouvoir la mise en cohérence des vitesses en intégrant la logique d'itinéraire.</p> <p>Optimiser et simplifier la lisibilité de la signalisation routière.</p> <p>Adapter les entrées d'agglomérations à l'environnement afin de rendre les limitations de vitesses lisibles et efficaces.</p>

Axes directeurs	Orientations d'actions
Promouvoir l'éco-conduite (conduite apaisée) et les modes alternatifs	<p>Communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus avec une vitesse excessive.</p> <p>Rappeler les règles du code de la route aux usagers et sensibiliser aux conséquences du non-respect de ces règles.</p>
Sensibiliser à l'usage en sécurité des modes alternatifs (modes doux, modes partagés)	<p>Communiquer sur l'usage en sécurité des modes de transports alternatifs : rappeler les règles du code de la route, l'importance du « voir et être vu » en particulier pour les piétons et cyclistes.</p> <p>Renforcer les actions de prévention et de contrôle chez les cyclistes (comportements, équipements).</p>

7 - Suivi et évaluation du DGO – Lien avec le PDASR

L'objectif national affiché par le Gouvernement est de diviser par deux le nombre de personne tuée d'ici 2020.

En 2016, le nombre de morts sur les routes de France était de 3 477.

Passer de 3 477 personnes tuées en 2017 à 2 000 en 2020 se traduirait par moins de 18 personnes tuées en 2020 dans le département du Doubs, soit 15 vies sauvées en moyenne par an dans le département du Doubs par rapport aux chiffres 2017.

7.1 - Suivi

L'élaboration du DGO a permis un travail partenarial grâce à la mise en place d'un groupe de pilotage et de groupes de travail par enjeu.

Au moins une fois par an, dans le cadre d'une réunion du pôle de compétence sécurité routière, un suivi de l'application du DGO sera effectué au regard :

- de l'évolution des chiffres de l'accidentalité locale depuis la mise en œuvre du DGO ;
- du bilan des actions pour chaque enjeu ;
- de la redéfinition éventuelle des priorités d'actions.

7.2 - Évaluation

L'unité sécurité routière de la DDT fera un suivi régulier des données de l'accidentalité par enjeu ainsi que des actions mises en œuvre dans le cadre du PDASR annuel.

Les IDSR (intervenants départementaux de la sécurité routière) seront mobilisés afin que leurs actions soient concentrées sur les enjeux retenus au DGO.

Dans chaque PDASR annuel, les projets sélectionnés devront être en adéquation avec les orientations d'actions déclinées dans le présent DGO.

7.3 - Indicateurs de suivi

7.3.1 - Suivi des actions du DGO par enjeu

Pour chacun des enjeux traités, un certain nombre d'orientations d'actions (OA) a été défini qui devront être déclinées annuellement en actions PDASR.

Pour évaluer le plan d'actions sur chacun des enjeux, les indicateurs suivants seront retenus :

- indicateur n°1 : part annuelle des OA de l'enjeu ayant fait l'objet d'au moins une action PDASR ;
- indicateur n°2 : nombre d'actions du PDASR mises en œuvre annuellement pour l'enjeu.

Leur suivi permettra de mettre en évidence les orientations d'actions qui sont plus ou moins déclinées en actions PDASR chaque année. Le cas échéant, des réévaluations pourront être envisagées s'il apparaît que peu ou pas d'actions sont réalisées sur certaines orientations.

7.3.2 - Suivi de l'utilisation des crédits affectés à chaque enjeu du DGO

Pour chaque enjeu, un suivi du montant des crédits alloués et consommés sera effectué. Il s'agira de détailler l'utilisation qui en a été faite, en recherchant à exprimer l'efficacité des crédits dépensés au regard de l'évolution de l'accidentalité, lorsque le lien de cause à effet est avéré.

7.3.3 - Suivi de l'accidentologie départementale

Pour chaque enjeu, deux familles d'indicateurs de suivi seront analysés :

- des indicateurs bruts permettant un suivi simple et régulier de l'enjeu au niveau départemental ;
- des indicateurs de référence permettant, lorsque cela s'avère opportun, de positionner le département par rapport à sa famille de départements et à la France métropolitaine.

L'intérêt de mettre en place ces indicateurs est double :

- ils permettent de situer l'importance de chaque enjeu au sein de la famille à laquelle est rattaché le département, et d'observer l'évolution sur la période du DGO. Il sera ainsi possible d'analyser les valeurs des indicateurs calculés pour le département par rapport à celles de sa famille de rattachement ;
- ils seront suivis annuellement afin d'observer les tendances et de renforcer les actions spécifiques à l'enjeu en cas d'évolution négative.

Le tableau qui suit détaille les différents types d'indicateurs qui seront suivis pour chaque enjeu retenu :

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur	Valeur pour la période 2012-2016
1) Enjeu RISQUES ROUTIERS PROFESSIONNELS		
Nombre de tués dans un accident « professionnel » (mission + trajet domicile-travail)	Brut	74
Part des accidents corporels « mission » parmi l'ensemble des accidents corporels « professionnels » du département	Référence	48,3 %
Part des accidents corporels « trajet-domicile-travail » parmi l'ensemble des accidents corporels « professionnels » du département	Référence	51,7 %
Part des accidents corporels « professionnels » (mission + trajet domicile-travail) parmi l'ensemble des accidents corporels du département	Référence	39,7 %
2) Enjeu ADDICTIONS		
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé	Brut	55

Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » positifs à l'alcool selon le mode de déplacement	Référence	2 % 4 % 7 % 13 % 9 % 1 % 5 %
Part des accidents corporels avec un conducteur alcoolisé parmi l'ensemble des accidents corporels avec taux d'alcool connu	Référence	13,0 %
Part des conducteurs alcoolisés non ceinturés parmi les conducteurs alcoolisés avec port de la ceinture connu	Référence	17,0 %
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiant	Brut	19
Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » positifs aux stupéfiants selon le mode de déplacement	Référence	62
Part des accidents corporels avec présence de stupéfiant parmi l'ensemble des accidents corporels avec présence de stupéfiants connue	Référence	9,2 %
3) Enjeu JEUNES (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)		
Nombre de tués par classe d'âges (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)	Brut	10 40 21
Part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département	Référence	5,5 % 22 % 11,5 %
Nombre d'accidents impliquant un jeune par classe d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)	Brut	174 635 355
Part des accidents par classe d'âge rapportée à l'accidentalité du département	Référence	10,1 % 36,8 % 20,6 %
Répartition des impliqués (« tous usagers », « piétons + conducteurs cyclistes ») dans les accidents corporels selon le mode de déplacement	Référence	8 % 11 % 9 % 62 % 4 % 1 % 4 %
Répartition des impliqués (« tous usagers », « piétons + conducteurs cyclistes ») dans les accidents corporels selon le milieu (en aggro / hors aggro hors autoroute / sur autoroute)	Référence	65 % 33 % 2 %
Répartition des impliqués (« piétons + cyclistes », « autres conducteurs ») dans les accidents corporels par sexe	Référence	74 % 26 %

4) Enjeu SENIORS (65-74 ans, 75 ans et plus)		
Nombre de tués par classes d'âges (65-74 ans, 75 ans et plus)	Brut	16 18
Part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département	Référence	8,8 % 9,9 %
Nombre d'accidents impliquant un senior par classe d'âge (65-74 ans, 75 ans et plus)	Brut	175 191
Part des accidents par classe d'âge rapportée à l'accidentalité du département	Référence	10,1 % 11,1 %
Répartition des impliqués (« tous usagers », « piétons + conducteurs cyclistes ») dans les accidents corporels selon le mode de déplacement	Référence	25 % 1 % 2 % 65 % 4 % 0 % 3 %
Répartition des impliqués (conducteurs + piétons) dans les accidents corporels selon le milieu (en agglo / hors agglo hors autoroute / sur autoroute)	Référence	70 % 29 % 1 %
5) Enjeu DEUX-ROUES MOTORISÉS		
Nombre d'accidents corporels de 2RM du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ³ , 125 cm ³ et plus)	Brut	497
Part des accidents corporels impliquant un 2RM parmi l'ensemble des accidents corporels du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ³ , 125 cm ³ et plus)	Référence	28,8 %
Nombre d'usagers de 2RM tués du département par classe d'âge (tous usagers, 0-49 ans, 50 ans et plus)	Brut	35 27 8
Part des tués en 2RM parmi les tués du département par classe d'âge	Référence	17,0 % 5,0 %
Nombre d'usagers de 2RM tués du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ³ , 125 cm ³ et plus)	Brut	35
Part des tués en 2RM parmi les tués du département parmi l'ensemble des accidents corporels du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ³ , 125 cm ³ et plus)	Référence	22,0 %
6) Enjeu PARTAGE DE LA VOIRIE		
Nombre d'accidents de piétons hors autoroute, en général, et selon le milieu	Brut	344 273 51 20
Nombre de piétons tués hors autoroute	Brut	22
Part des accidents de piétons hors autoroute parmi les accidents du département, en général, et selon le milieu (en agglomération de moins de 5000 hab., en agglomération de 5000 hab. et plus, hors agglomération,)	Référence	20,3 % 79,4 % 14,8 % 5,8 %

Nombre d'accidents de cyclistes avec véhicule tiers hors autoroute, en général, et selon le milieu	Brut	155
		22
		26
		107
Nombre de cyclistes tués hors autoroute	Brut	6
Part des accidents de cyclistes avec véhicule tiers hors autoroute parmi les accidents du département, en général, et selon le milieu (en agglomération de moins de 5000 hab., en agglomération de 5000 hab. et plus ou hors agglomération)	Référence	10,1 %
		69,0 %
		16,8 %
		14,2 %

8 - Glossaire / Liste des abréviations

2RM : Deux-roues motorisé.

CARSAT : Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail.

DDT : Direction départementale des territoires.

Départements de la famille 8 (départements multipolaires) : Ain (01), Aisne (02), Calvados (14), Côte d'Or (21), Doubs (25), Eure (27), Eure-et-Loir (28), Ille-et-Vilaine (35), Indre-et-Loire (37), Loire (42), Loiret (45), Maine-et-Loire (49), Marne (51), Meurthe-et-Moselle (54), Moselle (57), Oise (60), Puy-de-Dôme (63), Bas-Rhin (67), Haut-Rhin (68), Sarthe (72), Savoie (73), Haute-Savoie (74), Somme (80), Vienne (86), Territoire-de-Belfort (90).

Cette famille comprend des départements composés d'agglomérations de taille moyenne et entrecoupés de zones à dominante rurale. Portée par une population démographiquement assez équilibrée, son dynamisme économique et ses universités, elle bénéficie indirectement des flux de circulation importants entre la capitale et les grandes agglomérations françaises et européennes en accueillant quelques-uns des grands axes routiers.

DGO : Document général d'orientations.

DSR : Délégation à la Sécurité Routière.

IDS : Intervenant départemental de la sécurité routière.

OA : Orientation d'actions.

PDASR : Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

PL : Poids lourd.

RD : Route départementale.

RN : Route nationale.

VC : Voie communale.

VL : Véhicule léger.

VU : Véhicule utilitaire.

Page laissée blanche intentionnellement

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

TOUS RESPONSABLES

Direction départementale des territoires du Doubs
6, rue Roussillon
BP 1169
25 003 BESANÇON CEDEX

Tél. 03 81 21 62 62
www.doubs.gouv.fr