

## Document général d'orientation 2018-2022 pour le département de la Haute-Saône

*Une stratégie globale pour la sécurité sur nos routes*



## Éditorial

Ce nouveau document général d'orientation (DGO) pour les années 2018 à 2022 est le fruit d'un long travail de concertation avec l'ensemble des acteurs de la sécurité routière. Ce travail a permis de consolider un véritable esprit collectif pour la sécurité routière, qui doit perdurer pendant la déclinaison des actions proposées tout au long des quatre années à venir. Le bilan dramatique de l'accidentologie pour l'année 2017 montre la nécessité de maintenir une vigilance et une mobilisation permanentes pour faire baisser durablement le nombre de morts sur les routes de la Haute-Saône.

Département rural au réseau routier dense, avec peu de modes de transport alternatifs, la mobilité y est particulièrement stratégique pour permettre les trajets domicile-travail et ainsi maintenir l'activité économique. Ce constat a nécessité une réflexion globale et concrète qui a permis d'aboutir aux actions proposées permettant de rendre la route plus sûre.

Ce DGO s'appuie sur le bilan du précédent, tout en intégrant des orientations nouvelles, des actions emblématiques et un dispositif de suivi et d'évaluation.

Les actions identifiées visent quatre priorités principales : la lutte contre les addictions responsables de nombreux décès sur les routes, la réduction de la vitesse excessive, la lutte contre l'usage des distracteurs et la sensibilisation de la jeunesse, davantage touchée par la mortalité au volant.

L'amélioration des infrastructures et de l'équipement des véhicules ont fortement concouru à faire progresser la sécurité routière ; la poursuite de cet effort sans être négligée, ne fait pas l'objet du présent document.

Un collectif au service de la sécurité des usagers de la route, telle est l'ambition de ce DGO. La sécurité routière est l'affaire de tous !

Le préfet de la Haute-  
Saône

Le Procureur de la  
République de la Haute  
Saône

Le Président du Conseil  
Départemental de la  
Haute-Saône

Le Président de  
l'Association des  
Maires de France

# Le Document Général d'Orientation

Tous les 5 ans, depuis 2004, chaque département élabore un Document Général d'Orientation (DGO) de sécurité routière qui définit notamment les orientations déclinées au niveau local pour réduire le nombre et la gravité des accidents et ainsi contribuer à l'atteinte de l'objectif fixé à moins de 2000 morts au niveau national à terme.

Le DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et des acteurs locaux, y compris associatifs et professionnels, de partager la connaissance de l'accidentologie locale et des enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations communes et s'impliquer dans des actions de sécurité routière au travers des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) annuels.

Le DGO est à la fois une démarche impliquant tous les acteurs et un outil de référence pour la programmation.

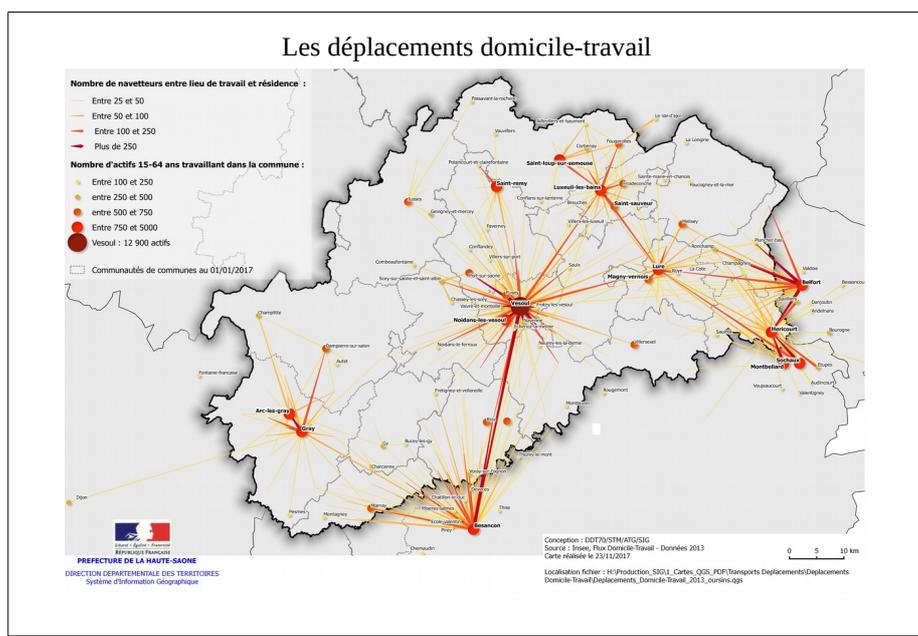
## Sommaire

1-La sécurité routière en Haute -Saône.....	4
1.1-Bilan de la période précédente.....	4
1.2-Caractéristique de la sécurité routière.....	7
2-Objectifs et méthodologie d'élaboration du DGO 2018-2022.....	7
2.1-Partenaires associés.....	7
2.2-Étapes.....	8
2.3-Enjeux pour 2018-2022.....	9
3-Addictions.....	9
3.1-Définitions et particularités départementales.....	9
3.2-Orientations.....	10
3.3-Actions emblématiques.....	11
4-Vitesse.....	11
4.1-Définition et particularités départementales.....	11
4.2-Orientations.....	12
4.3-Actions emblématiques.....	12
4.4-Exemple participant à la consolidation du collectif.....	12
5-Distracteurs.....	13
5.1-Définition et particularités départementales.....	13
5.2-Orientations.....	13
5.3-Actions emblématiques.....	14
6-Jeunes.....	14
6.1-Définition et particularités départementales.....	14
6.2-Actions emblématiques.....	15
7-Autres domaines prioritaires.....	16
7.1-Risque professionnel.....	16
7.2-Seniors.....	17
8-Suivi et évaluation.....	19
8.1-Le comité de pilotage départemental de la sécurité routière.....	19
8.2-Instances de suivi.....	19
8.3-Évaluation des actions de sécurité routière.....	19
9-Connaissance de l'accidentologie locale.....	20
9.1-Enquêtes avec les gestionnaires de voirie et les forces de l'ordre.....	20
9.2-Distracteurs.....	20
9.3-Échanges de données entre partenaires.....	20
9.4-Diffusion des données sur l'accidentologie.....	20
10-Outils et moyens.....	20
11-Annexes.....	21

# 1- La sécurité routière en Haute -Saône

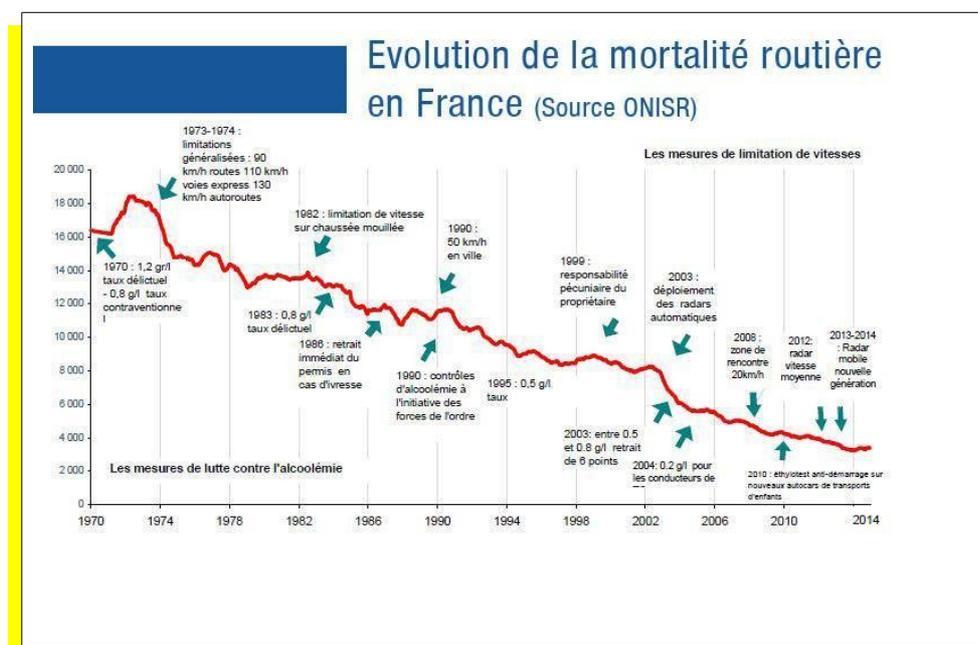
Même si les chiffres sont encourageants sur la période du DGO 2012-2016, l'année 2017, particulièrement meurtrière, rappelle que la sécurité routière reste dans une situation fragile qui suppose une mobilisation de tous dans la durée. Chacun doit être responsable sur la route dans le respect de soi-même, des autres et du partage des espaces publics.

La Haute-Saône est un département rural au réseau routier dense et irriguant l'ensemble du territoire. Les déplacements, notamment en véhicules individuels motorisés, y sont longs, nombreux et particulièrement nécessaires. Des pôles d'emplois structurants, situés pour certains en dehors du département, entraînent des déplacements quotidiens importants.



## 1.1- Bilan de la période précédente

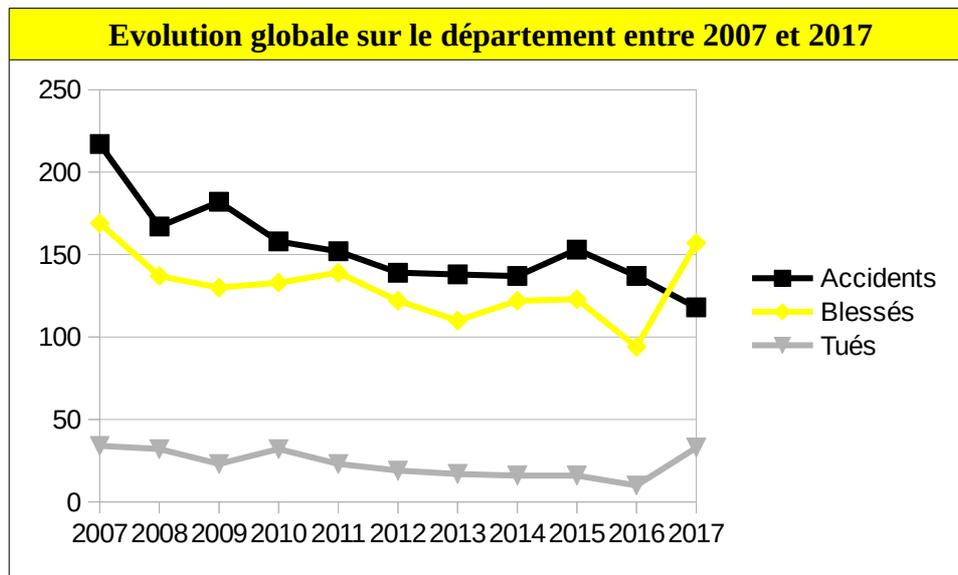
### a- l'accidentologie



La tendance nationale est depuis un demi-siècle à la baisse de l'accidentalité et de la mortalité routière. Ce constat est à mettre notamment au crédit des mesures prises successivement sur les volets véhicules, infrastructures, législatifs et du comportement.

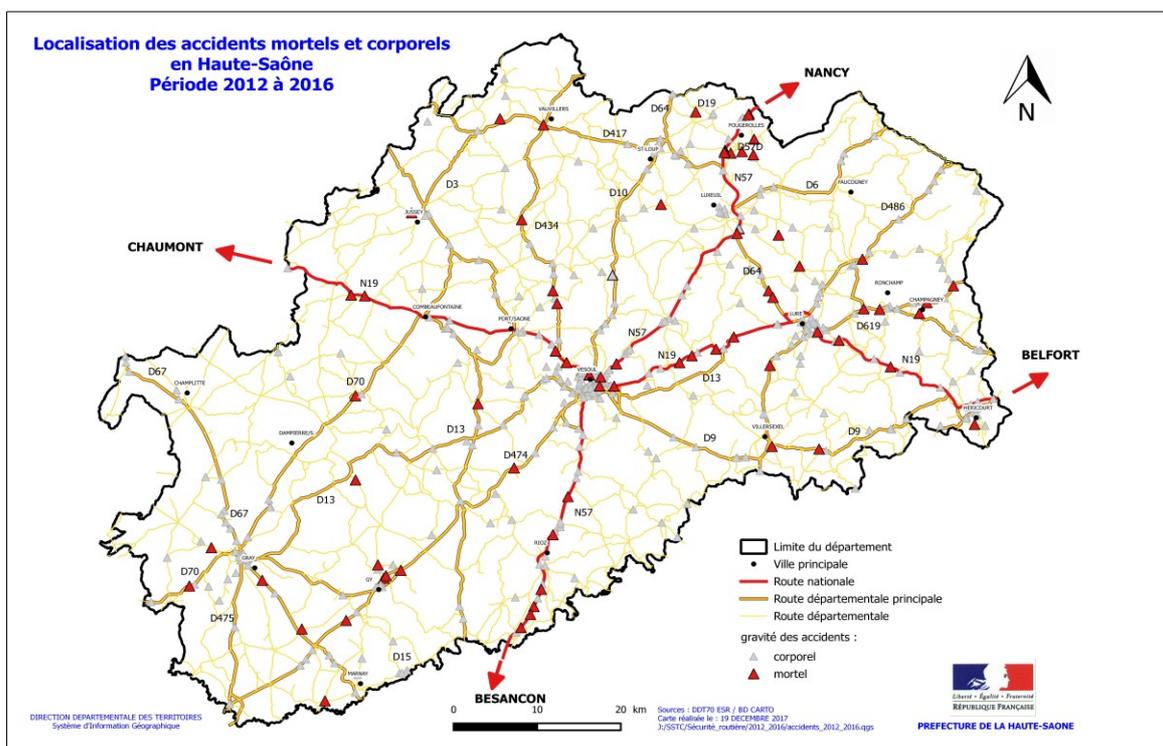
Pour la Haute-Saône, la tendance est également à la baisse, tant sur la période du DGO 2012-2016 qu'en comparaison avec la période précédente.

	Evolution 2012 - 2016		
	Accidents	Tués	Blessés
Haute-Saône	-23,00%	-47,40%	-1,40%
Bourgogne Franche-Comté	-8,30%	0,50%	-9,10%
France	-4,80%	-4,80%	-4,20%



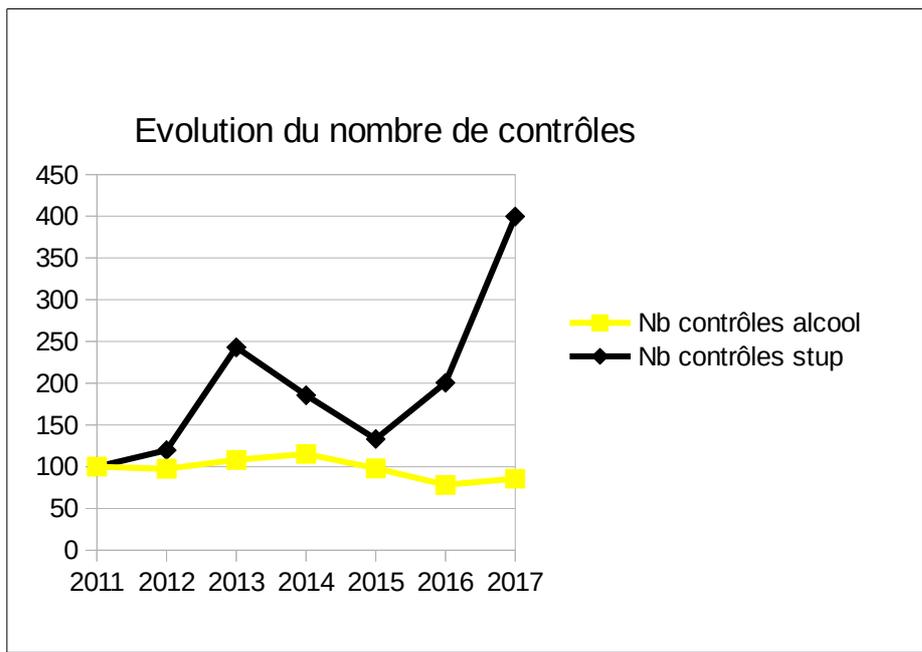
L'évolution depuis 2007 est positive, toutefois, bien qu'en dehors du champ du bilan du précédent DGO, le rappel du chiffre de 33 morts en 2017 montre un retour 10 ans en arrière.

Les accidents ont lieu partout sur le territoire avec des concentrations plus fortes autour des principales agglomérations et sur les axes les plus circulés. Il n'est pas identifié aujourd'hui de point noir sur le réseau du département.

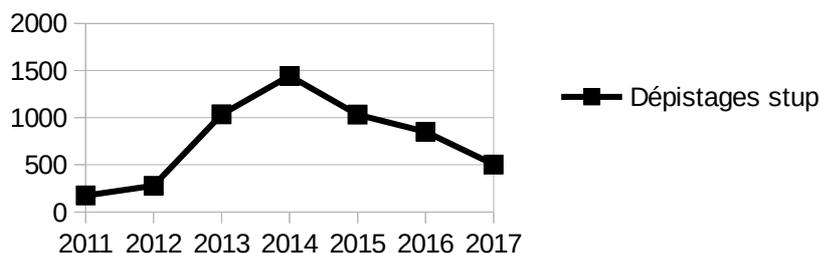


## b- Les contrôles alcool – stupéfiants et vitesse

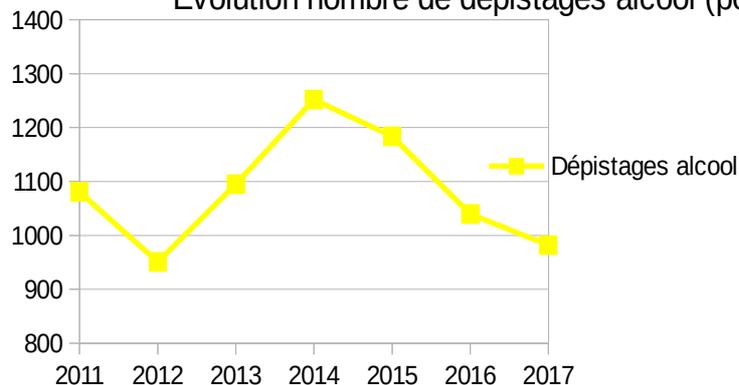
La période du précédent DGO a vu la diffusion large et l'utilisation des tests salivaires permettant des contrôles stupéfiants plus nombreux. Le département de la Haute-Saône a toujours été volontaire et en avance dans le déploiement et l'usage de ces tests.



**Evolution nombre de dépistages stupéfiants (positifs)**

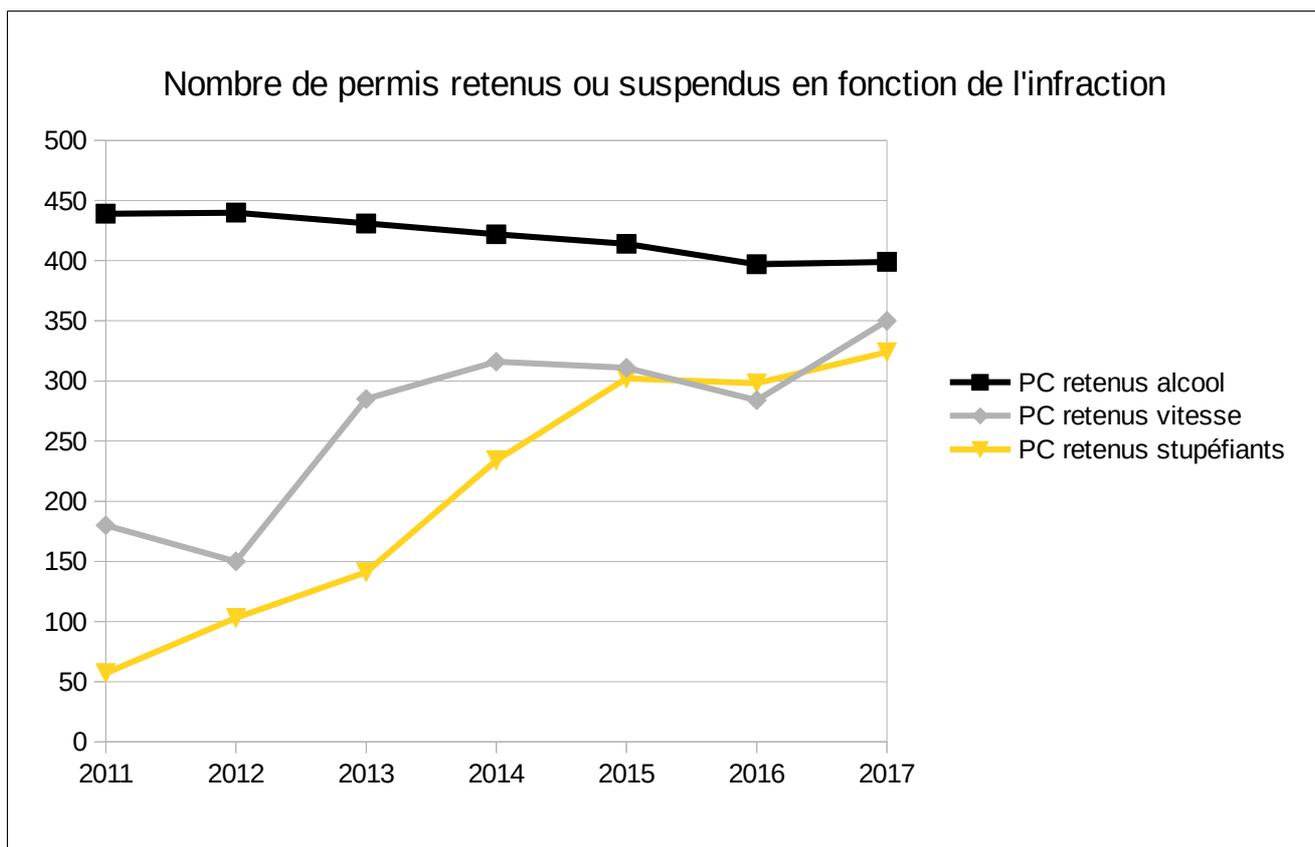


**Evolution nombre de dépistages alcool (positifs)**



La multiplication des contrôles et l'évolution du comportement des conducteurs ont entraîné une baisse significative du nombre de contrôles positifs. Toutefois, comme le montre le nombre de retraits de permis, les niveaux d'infractions sont devenus plus importants. Les multi consommations (alcool + stupéfiants, voire mélanges de plusieurs stupéfiants) se sont également développées.

La Haute-Saône est un département très concerné par la conduite sous l'effet de l'alcool et des stupéfiants.



## 1.2- Caractéristique de la sécurité routière

Caractéristiques des accidents en Haute-Saône entre 2012 et 2016	
Plus d'accidents mortels en juin et décembre	64 % des accidents et 56 % des morts se produisent le jour
Plus d'accidents corporels en juillet et septembre	50 % des accidents mais 80 % des tués hors agglomération
Le jeudi est particulièrement accidentogène et meurtrier	Un nombre d'accidents au km plus importante sur le réseau national
La tranche 17h00-19h00 très accidentogène avec une augmentation depuis midi	La tranche d'âge des 25-44 ans est la plus touchée par la mortalité routière.
Les causes principales des accidents mortels sont les conduites addictives (31%) et la vitesse (26%)	Une sur-mortalité dans les classes d'âge 18-24 ans (19 % des tués pour 6,3 % des effectifs)

## 2- Objectifs et méthodologie d'élaboration du DGO 2018-2022

### 2.1- Partenaires associés

Le DGO n'a d'intérêt que si les principaux protagonistes participent de façon concertée à son élaboration, à sa déclinaison annuelle et à son suivi. Dans cet objectif, sous l'autorité du Préfet et le pilotage de la directrice des services du cabinet, cheffe de projet « sécurité routière » dans le département, l'élaboration et la mise en œuvre pluriannuelle du Document Général d'Orientation se fondent avant tout sur une démarche partenariale, reposant sur l'association de tous afin d'atteindre l'objectif commun d'améliorer la sécurité sur les routes.

La méthode de large participation pour faire émerger la matière alimentant ce DGO a été conçue et mise en œuvre dans l'objectif de construire un collectif de partenaires, d'acteurs, organisé autour d'un noyau dur composé des acteurs institutionnels pour permettre de faire vivre la politique de sécurité routière avec dynamisme pendant toute la période.

Ont notamment participé ou contribué à la démarche les collectivités territoriales dont le Conseil Départemental, le SDIS, des associations, des représentants des organisations professionnelles, des IDSR (Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière), le Procureur de la République et les services de l'État dont les forces de l'ordre.

## 2.2- Étapes

La première phase consacrée à l'état des lieux de l'accidentalité du département sur les cinq années précédentes et au bilan des précédents PDASR s'est conclue le 12 décembre 2017 par un séminaire de présentation où était invité un large public.

La seconde phase a permis de dégager collectivement les enjeux du nouveau DGO :

- 3 publics cibles :
  - le risque routier professionnel
  - les jeunes, divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans)
  - les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 et 75 ans et plus)
- 3 facteurs d'accidents :
  - la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)
  - la vitesse
  - les distracteurs
- Les deux roues motorisés et le partage de la voirie, autres enjeux optionnels définis nationalement n'ont pas été retenus car moins adaptés au contexte local.

Enfin, la troisième phase repose sur la participation active des acteurs locaux de sécurité routière pour formuler les orientations d'actions et identifier des actions emblématiques utilisant les différents modes d'intervention possibles telles que la sensibilisation, l'éducation, la formation, le contrôle-sanction et les actions sur les infrastructures.

Six groupes de travail, un par enjeu retenu, ont été organisés :

- Conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants), le 8 février 2018, co-animé par Mme BRUYERE (ANPAA)
- Vitesse, le 28 février 2018, co-animé par M. SIMONET (Gendarmerie nationale)

### **L'atelier alcool-stupéfiants au Lycée agricole de Vesoul**

Cet atelier a impliqué concrètement les élèves du lycée agricole de Vesoul. Ils ont été invités à critiquer le diagnostic et les orientations issus du travail classique et faire leurs propres propositions.

Lors d'un travail en groupes d'une quinzaine d'élèves pendant deux heures ils nous ont éclairés sur leur appréhension de la sécurité routière ainsi que sur les outils de sensibilisation qu'ils estiment les plus pertinents. Ils nous ont proposés : des vidéos courtes mais chocs, des mises en situation, d'en appeler aux conséquences sur l'entourage et de leur faire imaginer les conséquences concrètes de leurs éventuels décès ou handicaps.

Il a également été acté lors de cette journée, de construire avec les élèves et l'encadrement du lycée, pendant l'année scolaire 2017-2018 une action de sécurité routière à destination des jeunes que nous définirons ensemble après un travail de sensibilisation.

- Distracteurs, le 8 mars 2018, co-animé par M. FOISSARD (DDSP70)
- Jeunes, le 14 mars 2018, co-animé par Mme NEISS (DSDEN)
- Seniors, le 21 mars 2018, co-animé par M. HURTARD (CRF Navenne)
- Risque routier professionnel, le 28 mars 2018.

Chacun de ces ateliers s'est déroulé sur une demi-journée en impliquant au moins un IDSR et de nombreux partenaires (cf liste des participants en annexe). Lors de ces ateliers les participants ont construit, après un rappel du diagnostic partagé le 12 décembre 2017, les orientations stratégiques du DGO dont l'enjeu était de proposer au moins une action emblématique à même de mobiliser leurs structures. Le relevé des orientations et la définition de l'action étaient systématiquement rédigés en cours d'atelier et validés collectivement. Ce sont ces éléments qui constituent le corps du présent DGO qui se veut collectif en action pour la sécurité des usagers de la route.

Un comité de pilotage regroupant des représentants de la préfecture, de la Justice, des forces de l'ordre, du Conseil départemental de Haute-Saône, de la DIREst et de la direction départementale des territoires a été réuni régulièrement. Ce comité constitue le noyau autour duquel ce collectif s'est constitué.

### 2.3- Enjeux pour 2018-2022

Ces différentes étapes (présentations et comptes-rendus en annexe au présent DGO) ont permis de retenir 4 enjeux prioritaires pour le DGO 2018-2022, les addictions, la vitesse, les distracteurs et les jeunes, ainsi que deux enjeux importants, les seniors et le risque routier professionnel.

## 3- Addictions

### 3.1- Définitions et particularités départementales

#### a- L'alcool

Après consommation, l'alcool passe directement dans le sang. La concentration d'alcool dans le sang est maximale au bout de 45 minutes si l'alcool est bu à jeun et au bout de 90 minutes s'il est pris au cours d'un repas. La vitesse d'élimination de l'alcool est variable d'une personne à l'autre et plus lente chez la femme que chez l'homme. L'analyse de l'air expiré, par un éthylotest permet de mesurer le taux d'alcool.

Même à petite dose, l'alcool affecte rapidement les réflexes, la vigilance et la capacité de jugement.

A forte dose, les boissons alcoolisées provoquent l'ivresse, qui se traduit par exemple par une mauvaise coordination des mouvements, des troubles de l'équilibre, une augmentation du temps de réaction, une diminution plus nette de la vigilance, un état de somnolence...

## b- Les stupéfiants

Les stupéfiants sont des **psychotropes**, ou **substances psychoactives**, c'est-à-dire qu'elles agissent sur le fonctionnement psychique des individus dont elles peuvent modifier la perception, le comportement, l'activité mentale ou encore l'humeur. L'action des stupéfiants se focalise sur les **neurotransmetteurs**, c'est cet **influx nerveux** qui assure la communication des informations.

## c- Situation départementale

Concernant la période 2012-2016 l'alcool et les stupéfiants au volant représentent la première cause d'accidents mortels. La présence de stupéfiants lors des dépistages est nettement plus élevée, en proportion, que celle de l'alcool et son évolution est préoccupante.

Caractéristiques des accidents avec alcool en Haute-Saône entre 2012 et 2016	
50 % des accidents avec alcool et 2/3 des tués ont lieu le WE, les veilles et jours de fêtes	75 % des accidents avec alcool ont lieu sur routes départementales
60 % des accidents avec alcool ont lieu de nuit	90 % des accidents avec alcool ont lieu hors intersection
60 % des accidents avec alcool ont lieu hors agglomération	88 % des accidents avec alcool ont lieu impliquent un conducteur masculin
58 % des accidents avec alcool ont lieu en ligne droite	38 % des tués lors des accidents avec alcool ont moins de 24 ans

## 3.2- Orientations

### Éducation et information auprès du public

- Développer les actions d'information dans les établissements scolaires (témoignages - saynètes – vidéos).
- Mobiliser les organisateurs de manifestations festives et de soirées sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant.

### Contrôles

- Valoriser les comportements positifs.
- Développer des contrôles routiers avec un panel de sanctions.
- Organiser des contrôles ciblés à la sortie des lieux festifs.

### Sensibilisation

- Sensibiliser aux impacts de l'alcool et des stupéfiants sur la conduite à tous les ages, et notamment lors de la formation à la conduite (journée de sensibilisation obligatoire avant le passage du permis de conduire).

### 3.3- Actions emblématiques

Un partenariat avec le Lycée Agricole de Vesoul pour la mise en place d'un projet pédagogique sur la thématique alcool et stupéfiants. Cette action menée pendant l'année scolaire 2018-2019 s'inscrit dans la poursuite de l'atelier participatif réalisé avec les élèves du lycée agricole dans le cadre de l'élaboration du présent DGO. La définition même de l'action et de son contenu sera faite en impliquant les élèves, l'objectif sera de produire un outil de sensibilisation élaborée par des jeunes pour des jeunes.

Mise en place de l'action « **Keep calm and call Sam** » avec le lancement de cup-dose à destination des organisations étudiantes, voire des organisateurs de manifestations locales dans le département (brocantes, concerts, tournois sportifs, feux d'artifices, bals, fêtes de la musique, ...)

#### Renforcement du partenariat avec l'éducation nationale

L'atelier alcool stupéfiant du DGO a permis d'échanger largement avec la référente « sécurité routière » de l'éducation nationale.

Les animations dans les trois cycles de l'éducation sont déjà nombreuses et l'ambition de les rénover et d'y impliquer plus fortement les élèves a été identifiée.

La création d'un réseau de référents « sécurité routière » dans les établissements a été actée et à l'image de la démarche entreprise avec les élèves du lycée agricole de Vesoul, des animations faisant activement participer les élèves seront construites dans le cadre de ce réseau avec l'appui de la sécurité routière.

## 4- Vitesse

### 4.1- Définition et particularités départementales

#### a- Vitesse autorisée et vitesse excessive

Les vitesses excessives sont des vitesses inadaptées compte tenu du contexte de circulation. Elles sont donc fautives et engagent la responsabilité de l'utilisateur en cas d'accident. Il convient de distinguer deux situations qui sont souvent confondues, :

- La vitesse dépassant la vitesse maximale autorisée (VMA) : le seul fait de dépasser la VMA constitue une infraction qui sera sanctionnée quand elle est constatée.
- La vitesse excessive qui n'a pas permis de maîtriser son véhicule : le défaut de maîtrise est une infraction au code de la route (article R 413-17). Le texte de l'article fait explicitement référence à l'obligation de « rester constamment maître de sa vitesse et de régler cette dernière en fonction de l'état de la chaussée, des difficultés de la circulation et des obstacles prévisibles ».

#### b- Situation départementale

Sur la période 2012-2016, la vitesse représente la deuxième cause d'accidents. Elle est presque toujours un facteur aggravant.

## Caractéristiques des accidents causés pas la vitesse en Haute-Saône entre 2012 et 2016

La vitesse est en cause dans 1/3 des accidents	70 % des blessés lors des accidents liés à la vitesse sont des blessés hospitalisés
35 % de l'ensemble des accidents mortels sont dus à la vitesse	Les accidents liés à la vitesse ont lieu le week-end (37 %) et notamment le dimanche et 40 % la nuit.
27 tués soit 35 % de la totalité des tués entre 2012 et 2016 ont la vitesse en cause principale	Les victimes (blessés + tués) lors d'accidents liés à la vitesse représentent 9,5 % des victimes totales sur la période

### 4.2- Orientations

#### Infrastructures

- Promouvoir la mise en cohérence des vitesses en intégrant la logique d'itinéraire.
- Favoriser l'aménagement de la route et de ses abords pour marquer les transitions et différences agglomération/hors agglomération.

#### Contrôles

- Mettre en œuvre des contrôles routiers réguliers et imprévisibles.
- Favoriser le déploiement de dispositif de contrôles, notamment automatisés.
- Multiplier les opérations d'alternatives aux poursuites d'infractions routières pour des excès de vitesse inférieurs à 20 km/h.
- Valoriser les bons comportements.

#### Sensibilisation

- Communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus avec une vitesse excessive.
- Sensibiliser au port de la ceinture de sécurité et autres équipements de sécurité pour les automobilistes et motocyclistes.
- Sensibiliser les usagers sur les notions de freinage et de distance de sécurité.

### 4.3- Actions emblématiques

Avec les forces de l'ordre, mise en place d'un contrôle « **bon conducteur** » pour promouvoir les bons comportements et le respect des limitations de vitesse.

Avec le Procureur et les forces de l'ordre, renforcement des alternatives à la sanction sur la thématique « vitesse ».

#### 4.4- Exemple participant à la consolidation du collectif

En partenariat avec le circuit de Pusey, les forces de l'ordre et le Procureur, développement des ateliers « infractionnistes » sur la vitesse par une mise en situation sur route avec un encadrement par des professionnels de Peugeot Sport.

## 5- Distracteurs

### 5.1- Définition et particularités départementales

#### a- Qu'est-ce qu'un distracteur ?

Un distracteur est un stimulus qui détourne l'attention d'un individu de sa tâche principale.

L'utilisateur de la route peut être perturbé par de nombreux objets comme les smartphones (appel, SMS, mail, internet, ...), un outil de navigation GPS à régler, des écouteurs qui l'isolent de son environnement. Ces objets peuvent augmenter le temps de réaction, réduire la vision du conducteur pendant un court moment et perturber les trajectoires du véhicule de façon dangereuse.

Un distracteur peut monopoliser quatre sources d'attention par une distraction cognitive, auditive, visuelle ou physique.

Le téléphone portable cumule les quatre sources de distraction qui peuvent détourner l'attention d'un conducteur et constitue un grave danger.

#### b- Situation départementale

### Accidents liés aux distracteurs en Haute-Saône entre 2012 et 2016

Entre 2012 et 2016, 58 accidents ont été recensés comme étant dus à un distracteur. 4 personnes sont décédées et 53 autres ont été des blessées hospitalisées. Bien que fortement soupçonné dans de nombreux accidents, la démonstration de l'implication d'un distracteur reste compliquée, les statistiques sur le sujet pour la période 2012-2016, ne peuvent donc pas être considérées comme totalement fiables.

### 5.2- Orientations

#### Connaissances

- Travailler avec les forces de l'ordre pour avoir des remontées permettant de mieux connaître l'implication des distracteurs dans l'accidentologie.

#### Contrôles

- Prioriser la répression de l'utilisation des distracteurs notamment en développant les contrôles banalisés.

## Sensibilisation - information - formation

- Travailler sur la perception de la perturbation par l'expérimentation (comparaison de différentes situations sur simulateur et circuit).
- Développer l'usage de freino-graphes lors des ateliers de prévention et développer la prévention sur ce sujet lors des stages « infractionnistes ».
- Sensibiliser les usagers par des éléments de connaissance liés aux dangers de l'utilisation du téléphone au volant.

### 5.3- Actions emblématiques

En partenariat avec l'INSERR, la sécurité routière met en place une formation à l'attention des IDSR afin de disposer d'un groupe de personnes ressources pour créer des ateliers sur ce nouvel enjeu et former l'ensemble des IDSR du département.

En partenariat avec le Procureur de la République et les forces de l'ordre, mise en place d'une alternative à la sanction spécifique aux distracteurs.

Avec l'Association d'Aide aux Victimes d'Infractions de la Haute-Saône, une collaboration sera mise en place par la sécurité routière pour l'accompagnement moral des personnes victimes ou auteurs d'infractions dues aux distracteurs.

#### **Un nouveau partenaire : le pôle du véhicule du futur**

Labellisé pôle de compétitivité depuis 2005, le Pôle Véhicule du Futur est une association qui favorise la synergie des entreprises, de l'enseignement et de la recherche dans le domaine des véhicules et des mobilités du futur.

Le pôle, basé en Franche-Comté, a été contacté pour co-construire avec la sécurité routière des animations pour former les conducteurs aux assistants à la conduite et éviter qu'ils ne deviennent des distracteurs.

## **6- Jeunes**

### 6.1- Définition et particularités départementales

Il existe trois tranches d'âges qui catégorisent les jeunes usagers de la route : 14 – 17 ans, 18 – 24 ans et 25 – 29 ans.

#### a- Situation départementale

Les jeunes sont sur-représentés dans les accidents et les morts au regard de leur part dans la population du département.

#### **Les jeunes victimes de la route en Haute-Saône entre 2012 et 2016**

Catégorie	% population départementale	% tués dans des accidents de la route	Observations
14-17 ans	4,90%	5,00%	12 % des accidents
18-24 ans	6,30%	19,20%	Essentiellement en VL
25-29 ans	5,00%	9,00%	18 % des accidents

De manière générale, les accidents impliquant des jeunes ont lieu prioritairement hors agglomération, en fin de semaine et le week-end. Ils touchent plus particulièrement des hommes.

## b- Orientations

### Contrôles

- Développer des contrôles ciblés sur les jeunes lors des jours et heures où leurs accidents sont les plus fréquents.
- Développer des alternatives à la sanction pour les jeunes dans les domaines qui le permettent.
- Contrôler les équipements des cycles et deux-roues motorisés (notamment les cyclomoteurs) et lutter contre le débridage.

### Sensibilisation - information - formation

- Identifier puis former et accompagner des volontaires pour témoigner sur les conséquences d'un accident.
- Élargir à tous les élèves haut-saônois les dispositifs existants (journée de sensibilisation à la sécurité routière).
- Identifier des nouvelles ressources pour animer des ateliers (référents sécurité routière de l'éducation nationale).
- Utiliser le relais associatif pour diffuser les messages de sécurité routière
- Ponctuellement, implanter sur un lieu de rassemblement de jeunes, un véhicule gravement accidenté avec des messages descriptifs.
- Utiliser les réseaux sociaux (page dédiée facebook) et les outils particuliers, tel que « Pronote » pour relayer des messages de sécurité routière.
- Utiliser des messages ou des images chocs qui font appel au ressort de la sensibilité ou de l'injustice.
- Explorer des solutions de stages ou d'observations dans des centres de rééducation.

#### **Les associations de parents d'élèves**

Lors de l'atelier sur les jeunes, il a été acté, d'essayer de travailler avec les associations de parents d'élèves pour la sécurité aux abords des établissements et l'incitation à l'usage de la ceinture dans les bus.

A ce jour un contact avec une association du collège Gérôme qui est volontaire pour travailler sur la sécurité dans les bus.

## 6.2- Actions emblématiques

Mise en place de recrutement d'IDSR en partenariat avec le référent sécurité routière de l'Éducation Nationale afin de développer des actions coordonnées.

Mise en place d'un accompagnement des associations de parents d'élèves et des associations étudiantes pour faire passer des messages de sensibilisation via les réseaux sociaux et pronote.

## 7- Autres domaines prioritaires

### 7.1- Risque professionnel

#### a- Définition et particularités départementales

Conduire pour son travail entraîne des contraintes particulières et expose à des risques à l'origine de plus de 20 % des accidents mortels du travail.

Il faut préventivement agir sur différentes dimensions: les déplacements, les communications, l'état des véhicules et les compétences à la conduite. La mobilité professionnelle couvre l'ensemble des déplacements liés à l'activité de l'entreprise : les déplacements en mission et en trajet domicile-travail des salariés, intérimaires, apprentis, stagiaires mais également les déplacements des prestataires et fournisseurs de l'entreprise.

#### Accidents pendants des déplacements professionnels en Haute-Saône entre 2012 et 2016

Les accidents liés aux trajets effectués en missions sont moins nombreux que ceux liés aux trajets domicile-travail mais plus meurtriers. La majorité des accidents se produisent de jour sur routes départementales et hors agglomération. Dans 40 % des cas, les usagers sont sous addictions et les limitations de vitesse ne sont pas respectées.

#### b- Orientations

##### Contrôles

- Contrôler strictement l'équipement des véhicules de service et le port de la ceinture de sécurité.
- S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite.
- Accentuer les contrôles routiers.

##### Sensibilisation - information - formation

- Utiliser des moyens de communication percutants et ciblés peu mobilisateurs de temps (exemple le 1/4 heure sécurité).
- Recommander aux entreprises de s'appuyer sur une charte départementale à élaborer sur le bon usage du téléphone et de sensibilisation aux addictions.
- Aborder la thématique de l'alcoolisation par habitude.
- Proposer des stages de sensibilisation pratiques (sur circuit ou en éco-conduite).

- Alternative à l'utilisation du véhicule par la promotion des autres modes de transport, par l'organisation de l'activité pour diminuer le nombre de kilomètres parcouru, par le recours au numérique (visio-conférences, e-learning, ...)
- Promouvoir l'intégration du risque routier dans les plans de prévention ou document unique (utiliser l'angle de la responsabilité de l'employeur).

#### c- Action emblématique

Développer un réseau de référents sécurité routière en entreprise en impulsant la création d'un club de préventeurs sur le département.

En partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie, et la Chambre des Métiers, développement d'actions de sensibilisation aux risques routiers auprès des artisans et commerçants du département.

## 7.2- Seniors

### a- Définition et particularités départementales

Il n'existe pas de définition à proprement parler des seniors. Deux tranches d'âges sont statistiquement prises en compte : 65 – 74 ans et 75 ans et plus.

Avec l'âge, des altérations physiologiques apparaissent inéluctablement. Ces changements, qui portent essentiellement sur la vision, l'ouïe et la motricité, modifient progressivement l'aptitude à la conduite.

### Accidents impliquant des seniors en Haute-Saône entre 2012 et 2016

Entre 2012 et 2016, les seniors représentent 24 % de l'ensemble des victimes des accidents avec une gravité élevée.

### b- Orientations

#### Infrastructures / véhicules

- Véhicules : promouvoir l'utilisation de véhicules équipés d'aides à la conduite
- Mieux prendre en compte la mobilité douce notamment en créant des itinéraires adaptés.

#### Contrôles

- contrôles de l'alcoolisation dans les heures où se produisent les accidents des seniors.

#### Sensibilisation - information - formation

- Développer des parcours d'information sur le risque routier ou diffusion de ceux existants.

- Privilégier le travail en groupe pour renforcer ou actualiser les connaissances et créer du lien social.
- Utiliser le relais des collectivités territoriales ou des associations pour regrouper les interventions.
- Sensibiliser les travailleurs sociaux au contact des seniors aux problématiques de la sécurité routière.
- Améliorer les liens entre les médecins de la commission médicale et la médecine libérale afin de la sensibiliser à cette problématique.

#### c- Actions emblématiques

En partenariat avec le Conseil Départemental, les CCAS et plus particulièrement les travailleurs sociaux, développer une plaquette de communication sur l'accompagnement des seniors en situation de perte d'acuité visuelle, de reprise de la conduite après plusieurs années et sur les moyens alternatifs à la perte d'autonomie.

Développer le réseau des intervenants auprès du public senior et communiquer sur les messages de prévention les concernant.

## 8- Suivi et évaluation

### 8.1- Le comité de pilotage départemental de la sécurité routière

Sous la présidence de la directrice des services du cabinet du préfet, il se réunit tous les trimestres. Il réunit la coordination sécurité routière (DDT), le Procureur, les forces de l'ordre, les deux principaux gestionnaires de voirie du département (Conseil départemental et DIREst) et l'Association des Maires de France. Ce comité de pilotage constitue le noyau dur du collectif sécurité routière départemental.

Suivant les sujets d'actualités, le comité de pilotage pourra être ponctuellement élargi à d'autres partenaires (Ville de Vesoul en tant que gestionnaire de voirie également, Éducation Nationale avant la rentrée scolaire pour préparer un plan d'actions spécifiques, ...)

Pour chaque comité de pilotage, la coordination prépare un tableau recensant les actions réalisées depuis le début de l'année et celles programmées en indiquant les moyens mobilisés.

#### **Les Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière (IDSR)**

Les IDSR sont des bénévoles formés pour animer des actions de sécurité routière. Ils constituent la cheville ouvrière des PDASR. Leur nombre global sera réduit afin de se concentrer sur les plus impliqués

Ils seront réunis à minima deux fois par an par la coordination pour évaluer les actions menées, proposer des évolutions, de nouvelles actions, des formations voire des analyses ou études et renforcer leur communauté.

Des campagnes de recrutements de nouveaux IDSR seront menées en tant que de besoin, la première au second semestre 2018 auprès des instances représentées en comité de pilotage, des partenaires voire lors d'actions ponctuelles.

## 8.2- Instances de suivi

La Commission Départementale des Usagers et de la Sécurité Routière (CDUSR) sera revue dans sa composition et ses attributions. Elle constituera le comité de suivi du présent DGO au cours duquel les partenaires associés à sa rédaction seront réunis une fois par an sous la présidence du Préfet pour faire le bilan de l'année précédente et préparer les actions de l'année suivante. Cette réunion des partenaires se tiendra dans le dernier trimestre de l'année et sera l'occasion de lancer l'appel à projet pour les actions alimentant le Plan Départemental d'Action en Sécurité Routière (PDASR) de l'année suivante.

## 8.3- Évaluation des actions de sécurité routière

Des fiches d'évaluation des actions doivent être mises en place, à destination des participants et des partenaires présents. Les membres du comité de pilotage seront également amenés à visiter des actions durant l'année pour les évaluer.

Un retour sur les évaluations sera fait deux en comité de pilotage et lors de la réunion annuelle des partenaires. Ces retours permettront de faire évoluer les actions en cours d'année et le PDASR suivant.

# 9- Connaissance de l'accidentologie locale

## 9.1- Enquêtes avec les gestionnaires de voirie et les forces de l'ordre

A chaque comité de pilotage, lors du point sur l'accidentologie depuis le début de l'année, il sera analysé si certains accidents nécessitent un déplacement sur place pour mieux en analyser les causes. La visite sur place sera réalisée par la coordination avec le(s) gestionnaire(s) de voirie et les forces de l'ordre concernés.

Le rapport de visite pourra préconiser au gestionnaire de la voie concernée de proposer des modifications de priorités, de signalisation verticale ou horizontale, voire des aménagements de voirie améliorant la sécurité du lieu.

## 9.2- Distracteurs

Le bilan de la période précédente a fait ressortir un déficit de connaissance dans l'implication des distracteurs dans les accidents. Il est acté que les forces de l'ordre essayeront systématiquement d'analyser si un distracteur, notamment le téléphone portable, est en cause dans l'accident.

## 9.3- Échanges de données entre partenaires

L'observatoire de la sécurité routière ainsi que la coordination sont assurés par la DDT. Les remontées d'information sur les accidents et contrôles leurs seront systématiquement transmises en même temps qu'à la directrice des services du cabinet.

Afin que la coordination puisse assumer ses missions (suivi des actions, mises en cohérences, identification de pertinences, propositions de communications, ...) elle sera systématiquement informée de toute action engagée par un membre du comité de pilotage au moins 15 jours avant en précisant l'objectif visé, le public ciblé et les moyens mobilisés.

#### 9.4- Diffusion des données sur l'accidentologie

L'observatoire de la sécurité routière transmet hebdomadairement à la cheffe de projet et aux membres du comité de pilotage, le suivi des « Accidents Tués Blessés » depuis le début de l'année et sa comparaison avec l'année précédente.

Il réalise annuellement un bilan de l'accidentologie comportant une analyse des circonstances et des causes. Le bilan public (médias) est effectué par le Préfet.

## 10- Outils et moyens

Le budget opérationnel du programme 207 (éducation et sécurité routière) porte les moyens budgétaires dédiés à l'animation et l'observatoire de la sécurité routière. D'autres enveloppes budgétaires peuvent concourir aux objectifs de la sécurité routière qu'il s'agisse d'équipements (DETR, DSIL, FNADT, etc ou d'actions (crédits politique de la ville, lutte contre les addictions, prévention de la délinquance, etc)

La cellule communication de la préfecture de la Haute-Saône assurera, sur la base d'éléments fournis par la coordination et l'observatoire, les opérations de communications.

## 11- Annexes

1. Le séminaire du 12 décembre 2017
2. Les ateliers sur les enjeux retenus