



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA HAUTE-SAÛNE

DOCUMENT GÉNÉRAL

D'ORIENTATIONS 2013 – 2017



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

LE MOT DU PRÉFET

Agir pour la sécurité routière reste, sans doute pour longtemps encore, une priorité de l'action de l'État en Haute-Saône.

Si l'enjeu le plus évident est bien sûr celui de la préservation de la vie des usagers de la route, celui-ci est indissociable de la transmission des valeurs du civisme, qualité indispensable pour vivre ensemble au sein de la République.

Des signes encourageants démontrent que la grande majorité de nos concitoyens est désormais bien plus engagée qu'autrefois dans des comportements responsables. Ce phénomène est un résultat direct de la lutte contre l'insécurité routière qui a fait nettement reculer le nombre de tués et de blessés en Haute-Saône.

Pour persévérer dans cette dynamique vertueuse, il est indispensable d'organiser les efforts de tous en la matière.

C'est dans cet esprit que le document général d'orientations – DGO – est rédigé tous les cinq ans.

Le DGO présente ainsi des programmes complémentaires aux plans et schémas mis en œuvre lors des interventions quotidiennes des services de secours et des forces de l'ordre. Quant ceux-ci ont pour but le traitement de l'urgence, le DGO vise le long terme, notamment par l'éducation, la formation ou l'aménagement d'équipements.

Comme chacun le sait, ces domaines sont très largement partagés avec les collectivités locales, les associations ou autres partenaires. Cette synergie des hommes et des moyens est la condition première de la réussite de la politique de sécurité routière en Haute-Saône.

Élaboré selon ces principes, le document général d'orientations 2013 – 2017 interroge au fond la problématique et propose des solutions concrètes sous forme de fiches d'actions.

Le document est ainsi rapidement accessible au non spécialiste. Il peut aussi faire l'objet d'un suivi précis et périodique ou être adapté en fonction de l'évolution de la situation départementale.

Le DGO sera très largement diffusé et disponible, car la sécurité routière est l'affaire de tous, tout au long de la vie.

Le préfet de la Haute-Saône,

Arnaud COCHET



SOMMAIRE

I - INTRODUCTION	3
II - BILAN DU DGO 2007 – 2012	4
III - DETERMINATION DES ENJEUX	6
Analyse de l'accidentalité 2007 – 2012	6
Bilan du diagnostic	22
IV - ORIENTATIONS D'ACTIONS	23
L'enjeu JEUNES	23
L'enjeu VITESSE	25
L'enjeu ALCOOL / STUPEFIANTS JEUNES	27
L'enjeu DEUX-ROUES MOTORISES	29
L'enjeu TRANCHE HORAIRE 16H – 20H	31
L'enjeu APPROPRIATION DE LA REGLE	33
V - ETUDE UNIVERSITAIRE	35
Synthèse des résultats	

I – Introduction

Le DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux de partager l'analyse des questions relatives à la sécurité routière en Haute-Saône.

Il est aussi un programme d'actions déclinées dans les projets départementaux financés dans le cadre annuel du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

Pour se faire, le DGO 2013 – 2017 analyse l'accidentalité des cinq dernières années et en tire des orientations pratiques dénommées « enjeux ».

Certaines thématiques, sans être directement des enjeux prioritaires, influencent la politique locale de sécurité routière en raison de leur transversalité. Elles sont alors présentées comme des thèmes « hors enjeu ».

Le document est présenté et débattu en commission départementale de sécurité routière, il tient compte des avis de chacun.

Le DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS constitue donc l'outil de programmation en matière de sécurité routière en Haute-Saône.

II – Bilan du DGO 2008 - 2012

Lors du DGO 2008 – 2012, les 4 enjeux nationaux que sont la vitesse, l'alcool, les jeunes et les 2 roues motorisés, avaient été complétés par un enjeu local : les stupéfiants.

Annuellement, une centaine de journées d'actions ont été menées par les intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) sur les thèmes retenus.

Auprès de l'État, le Conseil général, les collectivités territoriales, les associations et les entreprises ont confirmé leur soutien, notamment par le biais des commissions consultatives des usagers pour la sécurité routière (CCUSR).

Le travail de cette commission a permis d'adapter certaines signalisations et de définir les zones de vigilances, signalées aux usagers par les outils d'aide à la conduite et par l'installation de radars pédagogiques.

Les partenaires du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) maintiennent un haut niveau d'engagement et de participation : Monsieur le Procureur de la République, les forces de l'ordre, la base de défense ainsi que les associations (prévention MAIF, Aînés ruraux, Prévention Routière, Ligue contre la violence routière, Association nationale de prévention en alcoologie et addictologie-ANPAA).

Depuis quelques années, l'association des familles de traumatisés crâniens (AFTC) et l'association des paralysés de France (APF) ont multiplié leurs interventions dans le domaine de la sécurité routière.

De même, certaines entreprises comme PSA Peugeot Citroën, Trail 70 et l'enseigne E. Leclerc participent à la lutte contre l'insécurité routière.

Afin d'appuyer les orientations du DGO, le plan départemental d'actions de sécurité routière a été mis en œuvre selon la répartition suivante :

Enjeu « jeunes » 30 %

Préparation des attestations scolaires de sécurité routière (ASSR 1 et 2) ; utilisation du documentaire « l'insoutenable » ; permis piéton pour les CE2 ; rallye piéton pour les classes de CE2 à CM2 ; projet « Label-vie » pour les étudiants.

Enjeu « alcool/stupéfiants » 25 %

Sensibilisation des intérimaires et des personnels militaires ; auto-contrôles d'alcoolémie en milieu festif ; renforcement des contrôles de dépistage de stupéfiants.

Enjeu « 2 roues motorisés » **17 %**

Formation des collégiens en âge de conduire un cyclomoteur ; journées de prévention à l'attention des conducteurs de 2 roues motorisés.

Enjeu « vitesse » **16 %**

Contrôles vitesse avec mesure alternative à la sanction ; exposition itinérante de banderoles sérigraphiées d'accidents locaux ; acquisition d'un simulateur de conduite 4 roues.

Communication **12 %**

Panneaux de prévention ; organisation des rencontres de la sécurité ; remise à niveau du code de la route et audits de conduite pour les seniors.

Au-delà du volet préventif, l'État mobilise tous ses leviers dans la lutte contre l'insécurité routière.

La poursuite du déploiement du programme de contrôle de vitesse automatique a permis de sécuriser 10 nouvelles sections de route, avec notamment l'installation de radars, et 3 carrefours équipés de radars de contrôle de feux tricolores. La diminution des vitesses, impactant directement le nombre et la gravité des accidents a contribué à l'amélioration des résultats locaux.

Les forces de l'ordre ont été fortement impliquées avec, au cours des 5 années de l'exercice, 405 811 dépistages d'alcoolémie, dont 1,45 % étaient positifs.

De plus, depuis juillet 2010, le contrôle de la conduite sous l'emprise de stupéfiants a été développé grâce aux tests salivaires. Cette procédure, plus rapide, a permis depuis cette date de tester 2 437 conducteurs, dont 26 % se sont révélés positifs.

Il est tout à fait certain que la combinaison des volets répressifs et préventifs développés dans le département ont permis une évolution favorable des indicateurs. Les accidents sont passés de 165 en 2007 à 139 en 2011, les blessés de 216 à 152 et le nombre de tués de 33 à 23 (pour mémoire : 19 en 2012 et 8 au 15 septembre 2013).

Le département de la Haute-Saône connaît ainsi un bilan sécurité routière plutôt favorable (voir l'analyse de l'accidentalité).

III – Détermination des enjeux

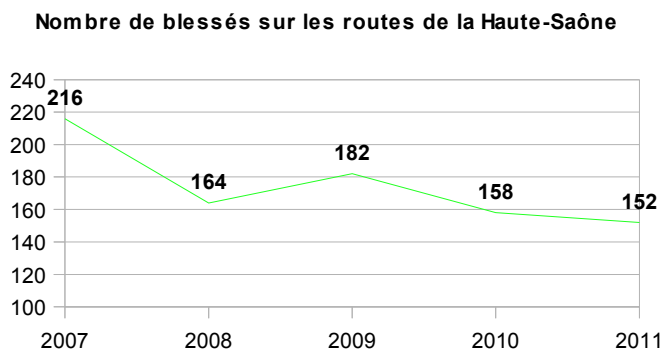
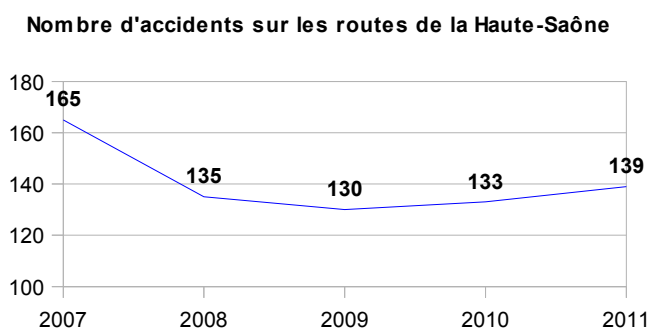
La détermination des enjeux pour le DGO 2013-2017 s'appuie sur l'analyse de l'accidentologie entre 2007 et 2011 et sur les résultats de l'étude des comportements des conducteurs réalisée en 2012.

L'étude statistique de l'accidentologie porte sur 708 accidents corporels ayant eu pour conséquences 144 tués, 620 blessés hospitalisés et 256 blessés non hospitalisés.

L'étude de comportement des conducteurs a été menée par le laboratoire de psychologie de l'université de Franche-Comté à partir de 1125 questionnaires et 28 entretiens approfondis.

Analyse de l'accidentalité 2007 – 2011

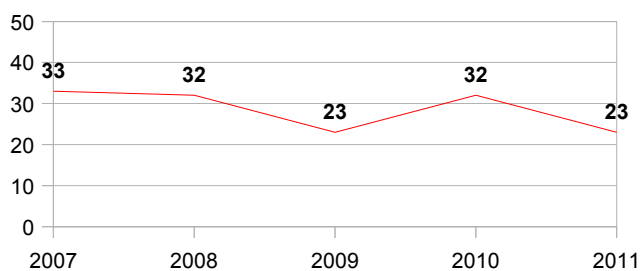
Les accidents par année



Depuis 2007, une baisse moyenne annuelle de 3,3 % du nombre d'accidents (4 % en France), de 6,8 % des blessés (4,3 % en France) est constatée.

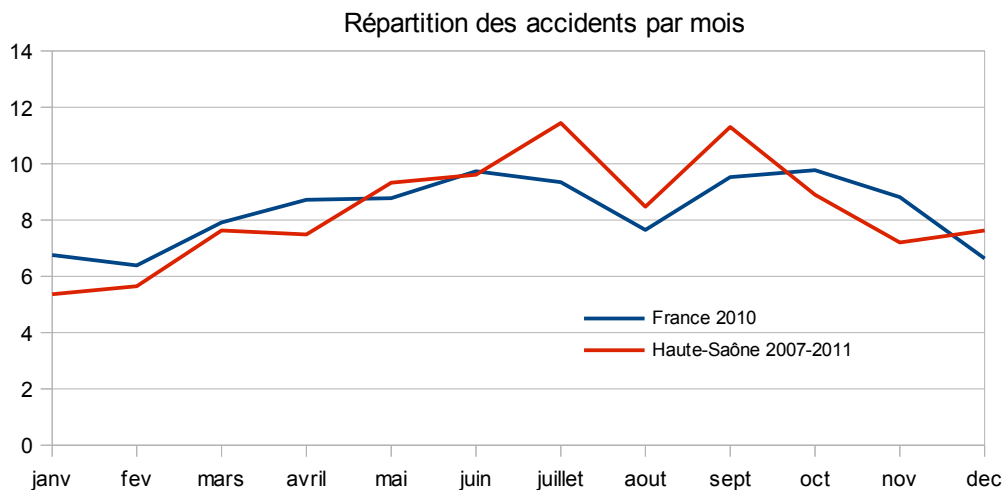
Localement, cela correspond à une baisse du nombre d'accidents, sur 5 ans, de 16,4 % alors qu'elle a été de 20 % au niveau national.

Nombre de tués sur les routes de la Haute-Saône



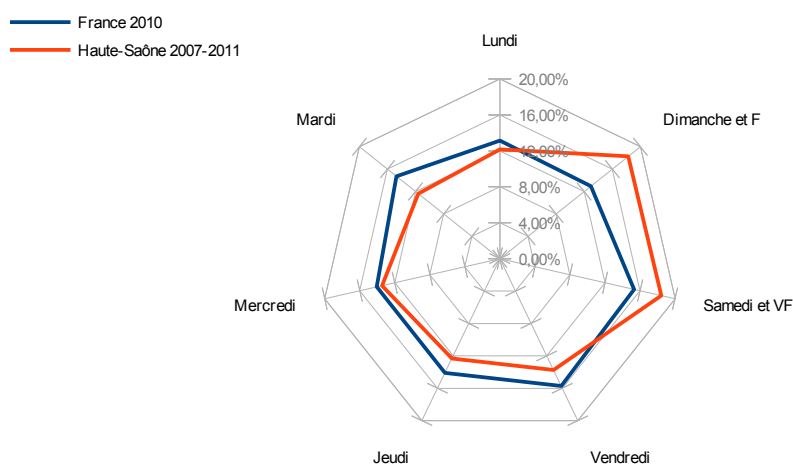
L'évolution de la mortalité est moins importante avec une légère baisse de l'ordre de 0,2 % alors que le niveau national enregistre une diminution de 2,8 %. Cependant, les dernières années semblent inverser cette tendance.

Les accidents par mois

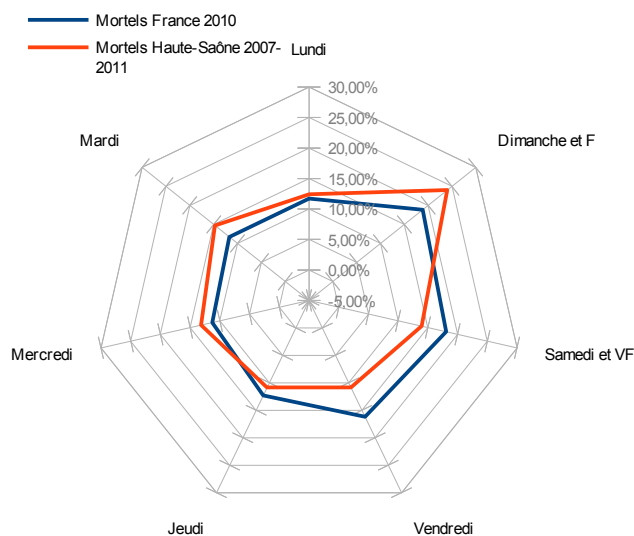


Avec un pic commun des accidents en juillet et en septembre, la répartition mensuelle est sensiblement identique aux données nationales.

Les accidents par jour



La répartition journalière des accidents corporels rejoint sensiblement la répartition nationale. Les week-ends concentrent 36,6 % des accidents en Haute-Saône, contre 28,4 % au niveau national, et correspondent aux jours les plus accidentogènes du département.

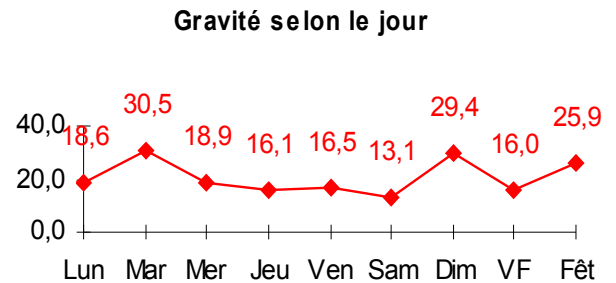


Les jours les plus meurtriers sont les dimanches et jours de fête.

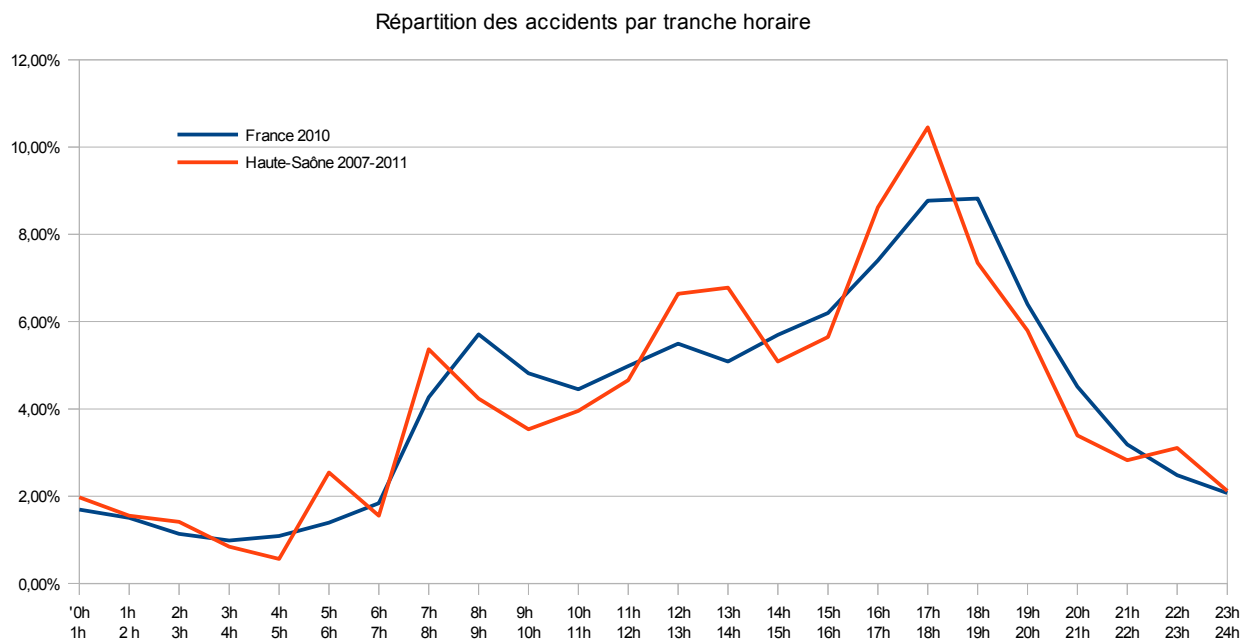
Le cumul de ces données avec celles des accidents mortels des samedis et veilles de fête permet de constater qu'environ 38 % des accidents mortels ont lieu sur ces journées contre 36,8 % au niveau national.

Cependant, il est à noter que le département connaît une mortalité légèrement supérieure aux données nationales durant les jours ouvrés en début de semaine.

En effet, concernant l'indice de gravité (nombre de tués pour 100 accidents par jour de même catégorie), si celui-ci croît fortement les jours de fêtes et le dimanche, le mardi a été le jour avec le taux le plus élevé sur la période 2007-2011,



Les accidents par tranche horaire

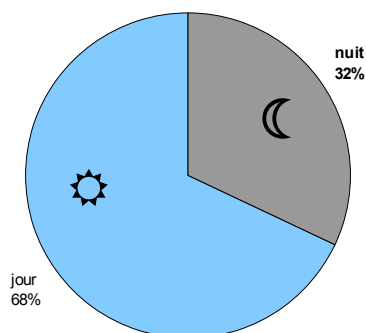


Sur les 5 années, 26,41 % des accidents ont eu lieu entre 16 et 20 heures (25 % au plan national).

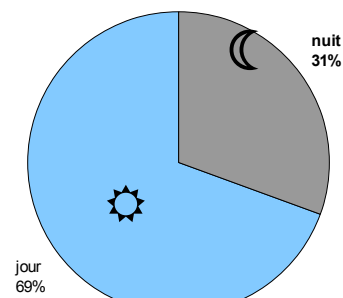
L'évolution du trafic, générée par les déplacements domicile-travail, explique en partie l'augmentation de l'accidentologie sur cette tranche horaire.

Les accidents par rapport à la luminosité

Accidents en Haute-Saône selon la luminosité



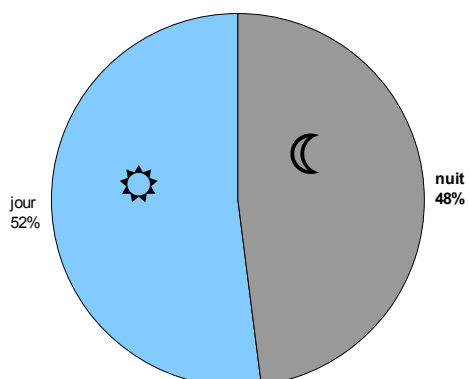
Accidents en France selon la luminosité



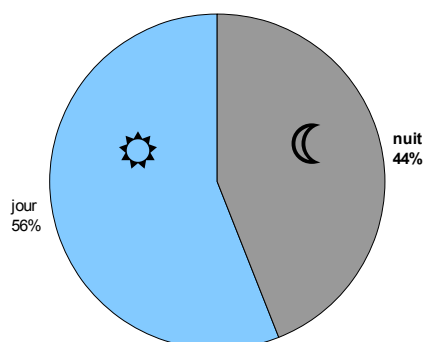
En Haute-Saône, environ 2 tiers des accidents ont lieu le jour, à l'identique de ceux constatés en France.

Cependant, 48 % des personnes tuées sur la route l'ont été de nuit dans le département contre 44 % au niveau national (année 2010).

tués en Haute-Saône selon la luminosité



tués en France selon la luminosité

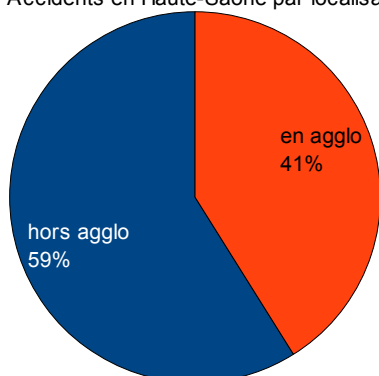


A RETENIR

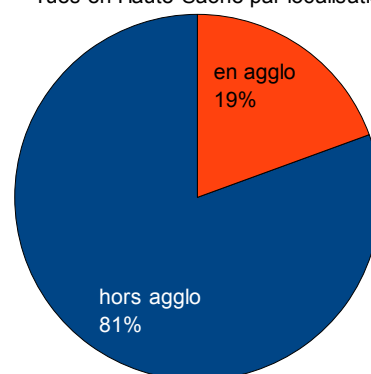
- accidentologie plus importante en fin de semaine et mortalité nettement supérieure au niveau national le dimanche ;
- tranche horaire 16h-20h toujours très marquée ;
- gravité des accidents de nuit légèrement plus marquée qu'au niveau national.

- En / hors agglomération

Accidents en Haute-Saône par localisation



Tués en Haute-Saône par localisation

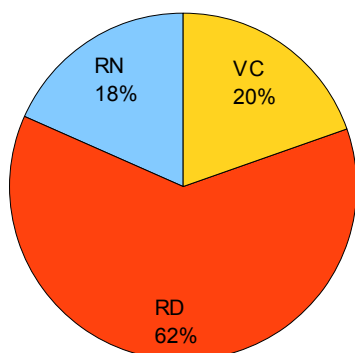


59 % des accidents sont constatés hors agglomération et ils représentent 81 % des tués sur le département. Cette constante renforce l'idée que la gravité des accidents en rase campagne est bien réelle.

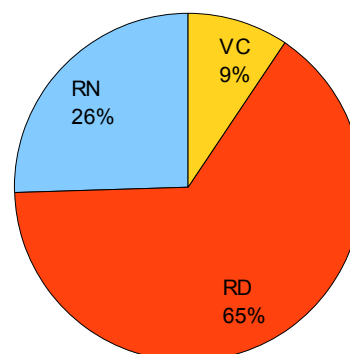
- Réseau

- 190 km de routes nationales,
- 3 374 km de routes départementales,
- 4 709 km de voies communales.

Accidents par réseaux



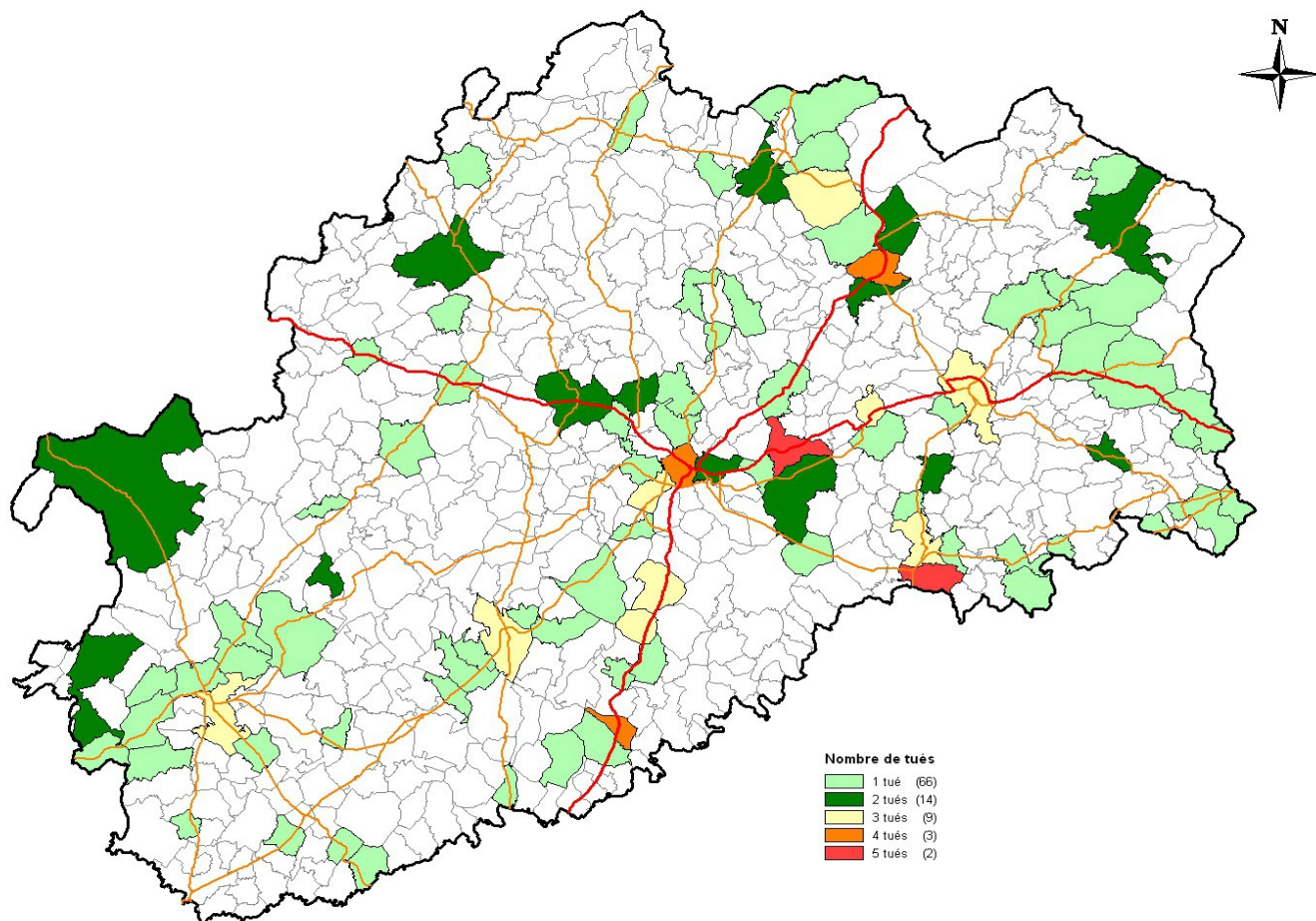
Tués par réseaux



La concentration des accidents se répartit essentiellement sur les routes départementales (62 %). Cependant, la mortalité est particulièrement marquée sur le réseau routier national (26 % des tués pour 18 % des accidents).

Ainsi , il paraît opportun de souligner la gravité élevée de 28,1 % sur ce type de réseau contre 21 % sur le réseau routier départemental.

- Par commune



- 244 communes ont connu au moins un accident,
- 12 communes supportent à elles seules 33,2 % des accidents,
- 95 agglomérations sont concernées par des accidents mortels.













A RETENIR

Les accidents sont plus graves :

- hors agglomération,
- sur le réseau routier national.

Les catégories d'usagers













- Part des usagers impliqués

	Haute-Saône 2007-2011	Haute-Saône 2003-2007	France 2010	Evolution temporelle Haute-Saône
	7,76%	7,80%	nc	
	4,28%	3,98%	3,83%	
	17,81%	17,48%	15,30%	
	4,38%	5,18%	8,85%	
	58,61%	59,56%	66,79%	
	7,16%	6,00%	5,23%	

Les véhicules légers (VL) sont impliqués dans 541 accidents sur 708 (76,4 %), et représentent 58,61 % des véhicules accidentés.

Au total, les deux roues motorisés représentent plus de 22 % des véhicules impliqués dans des accidents alors qu'ils ne représentent que 2,5 % du trafic.

- Part des tués

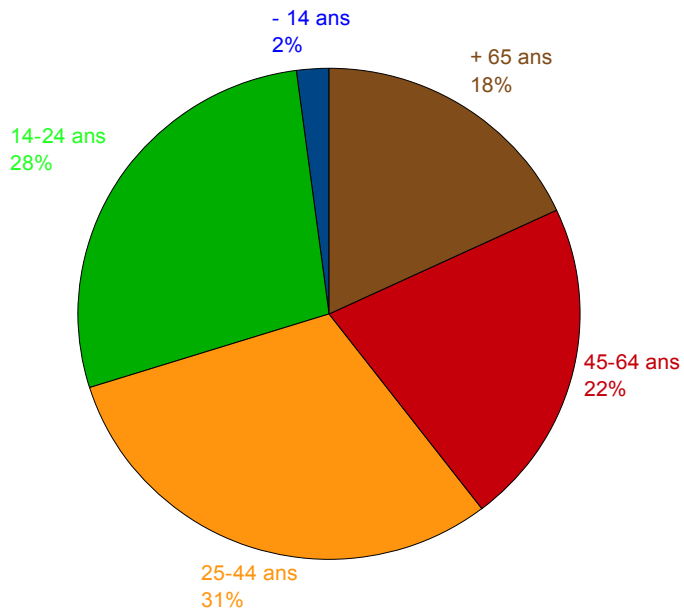
	Haute-Saône 2007-2011	Haute-Saône 2003-2007	France 2010	Evolution temporelle Haute-Saône
	5,59%	10,13%	12,15%	
	1,40%	5,70%	3,68%	
	11,10%	11,39%	6,21%	
	3,50%	5,06%	17,63%	
	72,20%	67,72%	58,69%	
	2,10%	0	2,05%	

Le nombre de tués dans la catégorie des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes) a connu une forte baisse entre les deux périodes de référence (2003-2007 et 2007-2011) avec :

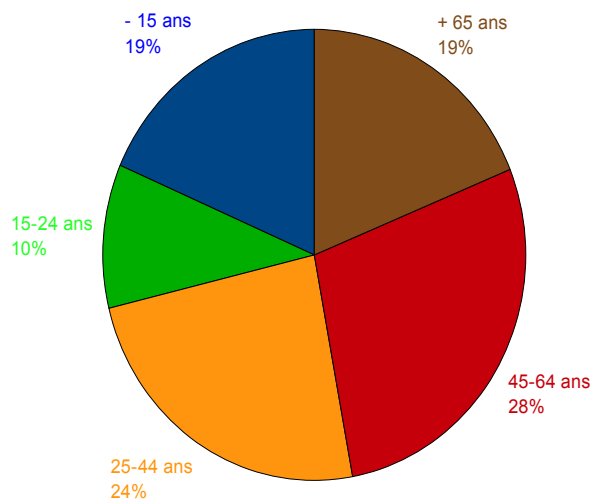
- une très forte diminution de la mortalité des piétons et cycles (6,99 % contre 15,83 %) ;
- une diminution moindre en deux roues motorisés (14,60 % contre 16,45 %) et des améliorations à poursuivre sur les moins de 50cm³ (11,10 % contre 11,39 %)

Les tranches d'âges

Tués



Population en Haute-Saône (insee 2012)



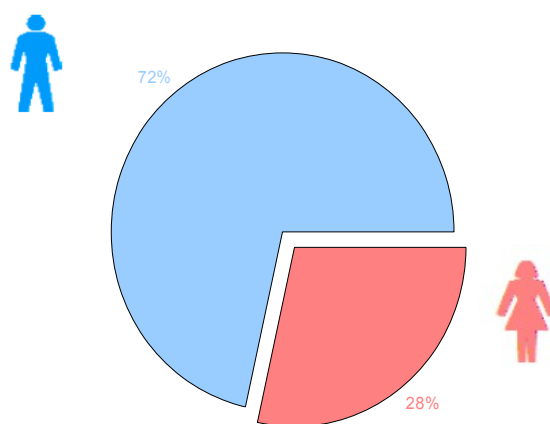
Avec 31 % des tués sur le département, la tranche d'âge des 25 – 44 ans est la plus touchée par la mortalité routière.

	Mortalité		Population	
	Haute-Saône	France	Haute-Saône	France
Enfants : 0-13 ans	2,08%	3,40%	18,50%	18,60%
Jeunes : 14-24 ans	27,78%	25,97%	10,30%	12,20%
Adultes : 25-44 ans	30,56%	32,70%	24,10%	25,70%
Adultes : 45-64 ans	21,53%	17,91%	28,30%	26,20%
Seniors : 65 et +	18,06%	20,03%	18,80%	17,50%

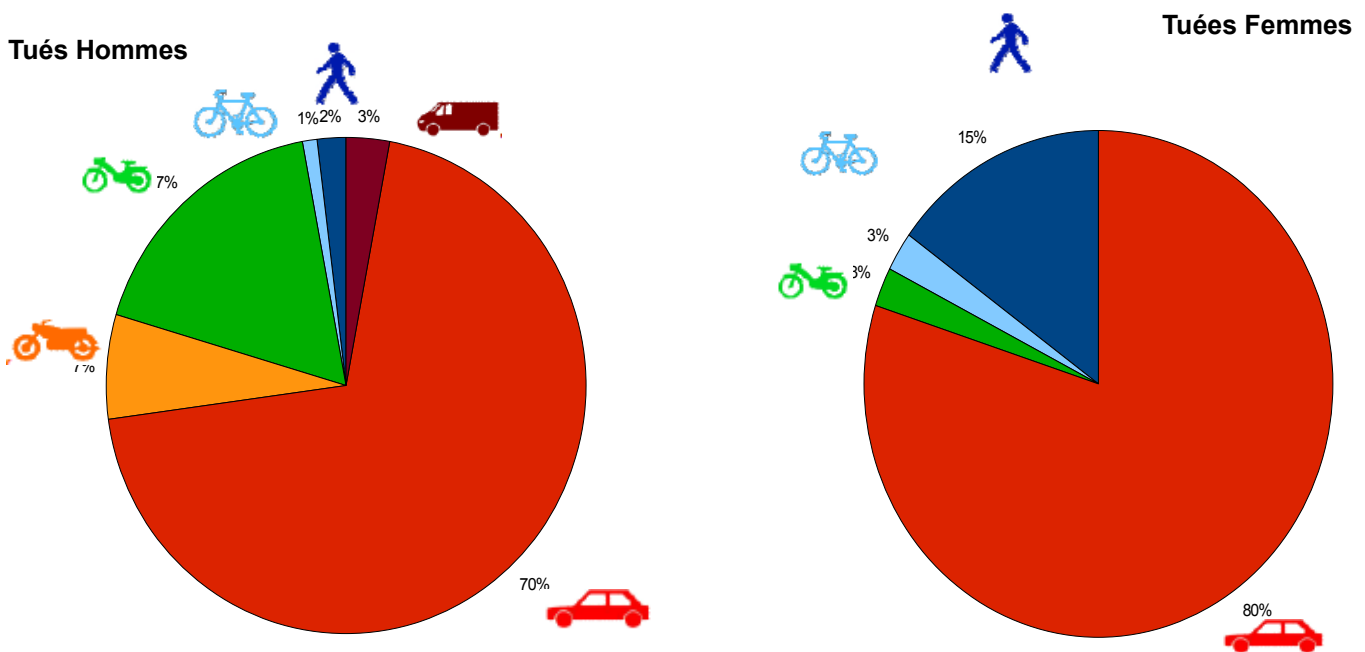
Les jeunes (15-24 ans) représentent 10,3 % de la population dans le département, 27,78 % des tués et 37,29 % des blessés sur nos routes.

Les adultes (25-44 ans) sont également sur-représentés dans les accidents mortels mais le sont dans une moindre mesure par rapport à leur part de la population.

Le sexe



La mortalité routière concerne davantage les hommes (72 %).



La ventilation par sexe des tués concerne majoritairement les véhicules légers (70 % pour les hommes et 80 % pour les femmes). Cependant, sur cette répartition, 34 % des femmes décédées dans un VL le sont en tant que passagères contre 13,9 % pour les hommes.

En revanche, les hommes sont davantage tués en tant qu'usagers de deux roues motorisés et les femmes en tant que piétons.

La typologie d'accidents

QUI est Tué ?



		0,60%	1,90%	92,00%	6,00%			
								Autre
Part du trafic national								
Seul				4	2	27	3	1
Collision à 2								
Sans considération de responsabilité dans l'accident								
	piéton							
	vélo							
	cyclo							
	moto							
	VL/VU							
	PL/TC							
	Autre							
Multi collisions								
Total								
Part de mortalité								
		7	8	3	41	1		
		1	1	1	24			
		1	3					
					12			
		8	2	16	5	104	4	1
		5,60%	1,40%	11,10%	3,50%	72,20%	2,10%	0,70%

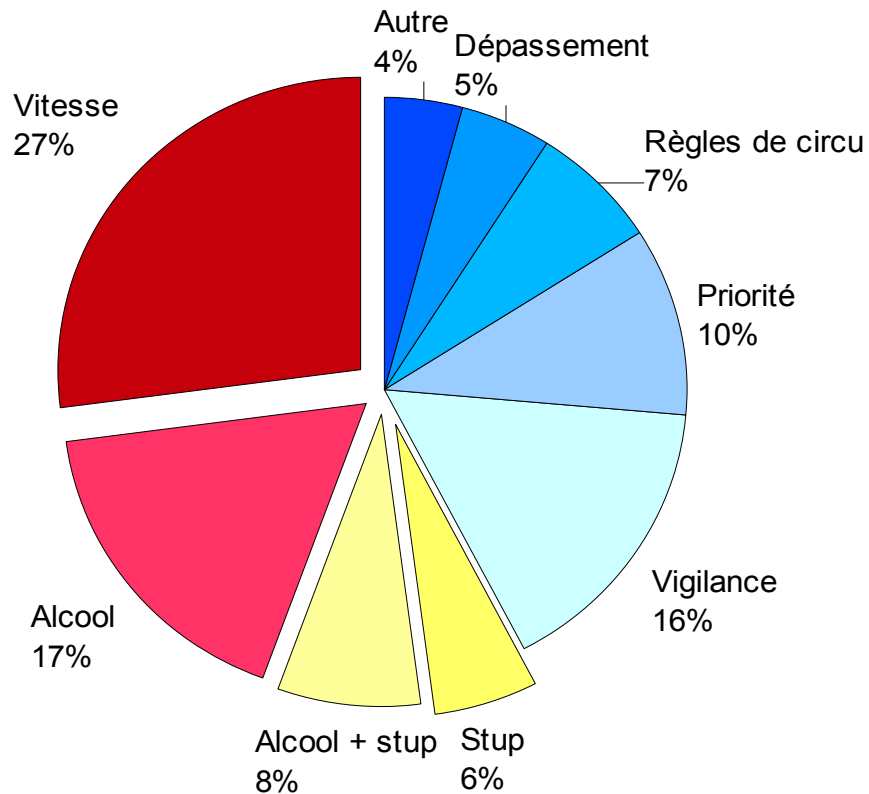
Les typologies d'accident provoquant la part la plus élevée des tués concernent les accidents de véhicules légers seuls et les collisions entre deux VL.

Dans le département, les accidents mortels impliquant un véhicule seul ont causé 37 décès (soit 26,7 % contre 38,5 % données nationales de 2010).

Les deux roues motorisés représentent 14,6 % des tués alors qu'ils ne correspondent qu'à 2 % du trafic (données nationales).

Les causes des accidents mortels

Tués par cause principale



La vitesse excessive et/ou inadaptée aux circonstances reste la principale cause d'accidents mortels du département (27 %). Suivent l'alcool (17 %), le mélange alcool/stupéfiants (8 %) ainsi que les stupéfiants (6 %). Cumulées, ces 3 causes représentent 58 % des accidents mortels.

A RETENIR

- importance de la mortalité des usagers de deux roues motorisés ;
- part élevée des jeunes 14-24 ans impliqués dans les accidents supérieure aux données nationales ;
- mortalité plus élevée chez les hommes ;
- vitesse, alcool et stupéfiants : les trois facteurs les plus souvent constatés dans les accidents mortels (58 %).

Les comportements : étude universitaire

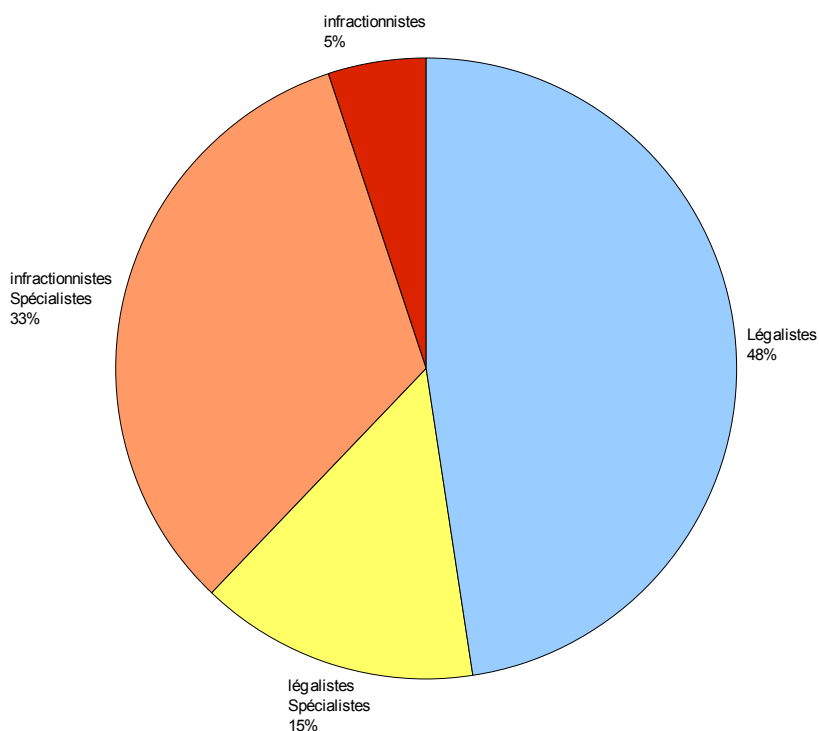
Une analyse psychologique des comportements des conducteurs hauts-saônois, pilotée par la DDT, a été confiée au laboratoire de psychologie de l'université de Franche-Comté.

L'étude s'est appuyée sur des entretiens et des questionnaires auprès de publics variés, infractionnistes ou non, haut-saônois ou non, permettant d'avoir une large population de référence.

L'analyse de ces entretiens et questionnaires ne fait pas apparaître de différences comportementales significatives entre les conducteurs haut-saônois et ceux des autres départements. Les résultats de l'étude permettent de dégager des préconisations visant à améliorer l'action des acteurs de la sécurité routière sur le département.

En fonction de leurs réponses, 4 grandes catégories d'utilisateurs ont été identifiées :

- les infractionnistes,
- les infractionnistes spécialistes,
- les légalistes spécialistes,
- les légalistes.



- Rapport à la règle

Il existe 4 niveaux d'appropriation de la règle :

Niveau 1 Respect par l'absence de doute.	<i>Je respecte toujours les « STOP ».</i> La règle n'est pas forcément comprise, elle est appliquée parce que c'est la règle mais a besoin d'un contrôle permanent.
Niveau 2 Remise en cause de la règle au profit de sa propre référence.	<i>Je respecte toujours les « STOP » sauf celui-ci car peu de circulation.</i> La règle n'est pas intégrée, elle perd sa légitimité face aux expériences de conduite et ne sera pas complètement respectée.
Niveau 3 Respect, car intégration de son bien-fondé.	<i>Je respecte toujours les « STOP » car on ne sait pas ce que pourraient faire les usagers de l'axe croisé.</i> La règle est appliquée et la raison de son application est connue.
Niveau 4 Discussion de la règle.	<i>Je respecte toujours les « STOP » même si je pense que celui-ci n'est pas justifié.</i> La règle est connue, appliquée, et perçue comme pouvant évoluer.

Pour les infractionnistes, le rapport à la règle se situe plus au niveau 1 avec un respect de la règle par peur de la sanction. La majorité des usagers se situe dans le niveau 2, catégorisant les règles du code de la route en justifiant les raisons de les transgresser : « Ne s'applique pas là, car la visibilité est bonne » (...) « J'étais derrière une voiturette (...) », En moto c'est différent (...).

Le meilleur respect de la règle nécessite son appropriation au travers d'un discours adapté pour démontrer sa légitimité.

- Rapport à l'accident

La notion de non-accident (événement pour lequel le conducteur aurait dû ou pu avoir un accident mais n'en a pas eu) est un facteur important dans le discours de prévention. Elle permet d'aborder différemment le discours avec le conducteur qu'il soit régulier, récidiviste voire multirécidiviste.

Particularité du conducteur infractionniste :

- le nombre de situations de non-accident étant largement plus élevé que celui de situations ayant conduit à un accident, celui-ci devient un élément lié à la fatalité et pas au comportement du conducteur ;

- l'accident est plus craint pour ses conséquences légales (tribunal, financières) que corporelles.

Préconisation :

Focaliser le discours sur les antécédents de l'accident : questionner le public rencontré en recherchant ce qui aurait pu être changé pour éviter l'accident.

- Perception du « soi »

L'objectif est l'autorégulation des comportements par l'augmentation de la conscience de soi. La colère au volant (les insultes, gestes obscènes...) est un exemple de niveau de conscience de soi publique faible : on ne tient pas compte des normes sociales, et on a plus tendance à transgresser les règles.

- La recherche de sensations

Elle se traduit par une diminution de la personnalité avec un besoin de repousser les limites, y compris sur la route.

- Préconisation de discours

Cible de changement	Type de communication adéquate
Lié aux excès de vitesse	Référence aux pensées personnelles : attitude, émotion, croyance, ressenti. « illusion de contrôle, de supériorité » Rappel des limites de l'humain, du véhicule.
Lié aux stupéfiants, à l'alcool	Référence aux attentes de l'entourage et à la façon d'être dans l'espace public « style de conduite, regard des proches » Utilisation de séquences filmées des publics rencontrés, pour prise de conscience du soi.

* En annexe au DGO vous trouverez le cadre théorique et la synthèse des résultats de cette étude

Bilan du diagnostic d'enjeux

Des différentes caractéristiques des accidents haut-saônois et des résultats de l'étude de comportement, nous pouvons retenir :

- Les accidents ont essentiellement lieu en fin de semaine mais que la plus grande caractéristique temporelle est l'importance des accidents sur la tranche 16-20h.
- Les jeunes 14-24 ans sont très impliqués dans les accidents (27,8 % des tués), alors qu'ils ne représentent que 10,4 % de la population du département.
- La vitesse, l'alcool et les stupéfiants sont les causes constatées dans 58 % des accidents mortels.
- L'importance de la mortalité des deux roues motorisés : 14,1 % des tués pour 2,5 % du trafic (données nationales).
- L'appropriation de la règle est un élément essentiel de son respect et les leviers d'action dégagés sont : adaptation du discours, travail sur la conscience du soi pour changer les comportements.

Synthèse de l'analyse de l'accidentologie

Pour la période 2013-2017, six grands enjeux sont fixés en Haute-Saône :

Les jeunes

La vitesse

L'alcool et les stupéfiants

Les deux-roues motorisés

La tranche horaire 16h-20h

L'appropriation de la règle

IV – Les orientations d'actions

Enjeu JEUNES

Approfondissement de l'enjeu en matière d'accidentologie

- 323 accidents (**45,2% des accidents étudiés impliquent un jeune**) et 40 tués jeunes (27,7 % des tués) ;
- Gravité moyenne (18,8 contre 20,3 pour l'ensemble des accidents).

- **Caractéristiques des accidents avec les jeunes :**

- les accidents se localisent davantage en agglomération (55,1 %) que la moyenne départementale (41 %) ;
- tués majoritairement hors agglomération avec une gravité de 28,7 des accidents jeunes hors agglomération contre une gravité de 6,2 en agglomération ;
- fin de semaine (51,6 %) et un pic les mercredi AM ;
- 47,94 % des conducteurs impliqués sont des permis probatoires contre 33,88 % pour l'ensemble : *ce chiffre est à nuancer, car dans cette tranche d'âge les conducteurs impliqués en cyclomoteurs sont comptabilisés hors permis probatoire* ;
- **responsabilité du conducteur jeune dans 67,08 % de ces accidents** ;
- infractions principales : vitesse inadaptée, puis alcool et non-respect du code de la route.

- **Précisions nationales (bilan 2011) :**

Au niveau national les jeunes de 18-24 ans représentent 8,8 % de la population et 21 % des décès sur la route : c'est la **classe d'âge à plus haut risque**.

ENJEU JEUNES

Public concerné	Établissements scolaires.
	CFA, Maisons familiales.
	Soirées festives.

ORIENTATIONS D'ACTIONS

Information	Informier, communiquer par le biais des outils utilisés par les jeunes (facebook, tweet,...).
	Profiter des manifestations sportives pour toucher le jeune public et les parents.
	Développer des actions préventives dans les lieux festifs fréquentés par les 15/24 ans.
Formation / Éducation	Sensibiliser le corps enseignant.
	Favoriser l'accès de l'apprentissage de la conduite.
	Promouvoir la conduite accompagnée.
	Inciter les auto-écoles à développer un module sécurité routière dans leurs établissements.
	Adapter les actions ainsi que les discours en fonction des tranches d'âges et des lieux d'intervention.
Contrôles / Sanctions	Mettre en place davantage de contrôles des cyclomoteurs avec obligation de remise en conformité.

Enjeu VITESSE

Approfondissement de l'enjeu en matière d'accidentologie

- 172 accidents (24,3 % des accidents) et 31 tués (21,5 % des tués) et dans les accidents dus à la vitesse ;
- gravité un peu moindre (18 contre 20,3 pour l'ensemble des accidents) que la moyenne départementale cependant **66,3 % des blessés sont des blessés graves.**
- **Caractéristiques des accidents avec vitesse :**
 - 72,7 % des accidents ayant pour cause la vitesse ont lieu hors agglomération ;
 - essentiellement en fin de semaine 52,9 % sont répartis du vendredi au dimanche ;
 - conducteurs masculins à 83,43 % ;
 - 66,55 % des conducteurs ont un permis probatoire contre 33,88 % pour l'ensemble des accidents étudiés.
- **Précisions nationales (bilan 2011) :**
 - environ 10,5 % des usagers en excès de vitesse (10 % pour les excès de 10 km/h au-dessus de la limitation de vitesse) ;
 - la vitesse excessive ou inadaptée joue un rôle prépondérant dans 40 % des accidents mortels.

ENJEU VITESSE

Infrastructure routière / Équipements	Mobiliser le conseil général et la DIR Est sur l'harmonisation et la cohérence des limitations de vitesse.
	Étudier la faisabilité d'un marquage au sol réduisant l'impression de « boulevard » sur certains axes.
	Remettre en état et déplacer les silhouettes noires et autres panneaux.
DOMAINES	ORIENTATIONS D'ACTIONS
Information <i>services de l'État, collectivités territoriales, presse et autres acteurs de la sécurité routière</i>	Informer le public sur les risques liés à la vitesse sur les sites « État » (Facebook, Internet).
	Promouvoir l'éco-conduite au sein des administrations, universités, entreprises privées,...
	Inciter les collectivités à acquérir des radars pédagogiques.
Formation / Éducation	Poursuivre les audits de conduite pour les agents de l'État ainsi que les seniors.
	Mobiliser les assureurs et les auto-écoles pour la mise en place d'audits de conduite pour les usagers dont le permis de conduire date de plus de 10 ans.
	Promouvoir les stages de conduite sécurisée pour les jeunes permis (partenariat avec les auto-écoles et les assureurs à développer).
	Inciter les jeunes à acquérir des véhicules moins puissants.
Contrôles / Sanctions	Multiplier les contrôles de vitesse avec mesure alternative.
	Poursuivre la communication sur les résultats des contrôles vitesse, les sanctions infligées et les confiscations de véhicules.
	Renforcer le partenariat entre les collectivités locales et les forces de l'ordre (conseils d'aménagements par exemple).

Enjeu ALCOOL – STUPÉFIANTS

Approfondissement de l'enjeu en matière d'accidentologie

- 166 accidents (24,4 % des accidents) ayant causé 47 tués (32,6 % des tués hauts-saônois) et 197 blessés dont 144 graves ;
- **gravité très élevée (28,3 contre 20,3 pour l'ensemble des accidents) ;**
- **Caractéristiques des accidents avec alcool ou/et stupéfiants :**
 - 59 % des accidents se produisent les week-ends, jours de fête et veille de fête ;
 - 41 % des victimes de ces accidents ont moins de 24 ans ;
 - **55 % des accidents sont concentrés sur les 5 mois de mai à septembre ;**
 - **52,4 % des accidents ont lieu de nuit** contre 25,7 % pour l'ensemble des accidents étudiés ;
 - conducteurs masculins à 66,7 % ;
 - permis probatoire pour 63,1 % des impliqués contre 33,88 % pour l'ensemble des accidents étudiés ;
 - 63,3 % des accidents avec alcool ou stupéfiants ont lieu hors agglomération avec une gravité encore plus forte de 34,3.

ENJEU ALCOOL / STUPÉFIANTS

Public concerné	Jeunes et moins jeunes consommateurs d'alcool et/ou de stupéfiants
-----------------	--

ORIENTATIONS D' ACTIONS

Information	<p>Informier et sensibiliser les élus sur les problématiques « alcool et drogues ». Leur fournir les adresses des associations locales.</p> <p>Impliquer tout organisateur potentiel de soirées (étudiants, privés, municipalités, associations) dans la lutte contre l'alcool et les stupéfiants au volant.</p> <p>Poursuivre la promotion du conducteur désigné "SAM" qui s'abstient de boire de l'alcool, via des personnalités locales (élus, sportifs, artistes,...).</p> <p>Informier les parents sur les signes et les effets de la consommation d'alcool et ou de stupéfiant et proposer des solutions pour y faire face.</p>
Formation / Éducation	<p>Inciter les auto-écoles à programmer des interventions de professionnels sur les risques liés à la consommation de produits addictifs dans leurs établissements.</p> <p>Développer davantage la culture de la sécurité routière auprès des acteurs et partenaires, notamment les administrations, collectivités locales et entreprises.</p> <p>Renforcer la coordination de manière à permettre le suivi des actions mises en place et l'ajustement des moyens.</p> <p>Approfondir la formation des intervenants départementaux de la sécurité routière en matière d'alcool et, surtout, de stupéfiants.</p> <p>Intégrer un volet sécurité routière dans le cadre de l'acquisition des licences de débit de boissons.</p> <p>Poursuivre, en adaptant le discours, les actions de prévention en direction des collégiens (classes de 3e essentiellement) et des lycéens.</p> <p>Proposer un volet sécurité routière à inclure dans la formation des professeurs des écoles.</p>
Contrôles / Sanctions	<p>Renforcer les contrôles de respect de la réglementation dans l'ensemble des établissements débiteurs de boissons alcoolisées et les médiatiser par voie de presse.</p> <p>Poursuivre et cibler au mieux les contrôles routiers.</p>

Enjeu DEUX ROUES MOTORISES

Approfondissement de l'enjeu en matière d'accidentologie

- 222 accidents (35 % des accidents) impliquent au moins un deux-roues et ont occasionné 25 tués (17,36 % des tués) et 240 blessés dont 187 graves ;
- gravité nettement plus faible que la gravité départementale (11,3 contre 20,3).
- **Caractéristiques des accidents avec 2 roues motorisées :**
 - en agglomération 58,6 % contre 41 % pour l'ensemble des accidents ;
 - courbe croissante à partir de mars pour atteindre des **pics en août et septembre** et chuter ensuite ;
 - **essentiellement le mercredi après-midi et fin de semaine ;**
 - conditions météo favorables avec 86 % des accidents sur route sèche et 75 % de jour ;
 - **décès en moto autant lors d'un accident seul que lors d'une collision ;**
 - conducteurs masculins à 73,3 % ;
 - conducteurs 14/17 ans dans 30,2 % des accidents contre 10,7 % sur l'ensemble des accidents ;
 - étudiants concernés par 16,4 % des accidents contre 9,63 % pour l'ensemble des accidents.

ENJEU DEUX ROUES MOTORISÉS

Infrastructures routières Signalisation	Sensibiliser, mobiliser les gestionnaires de voiries et les élus (glissières de sécurité, signalisation horizontale, aménagements).
--	---

ORIENTATIONS D' ACTIONS

<i>Information par médias, associations et autres partenaires de la sécurité routière</i>	Développer la communication sur la vulnérabilité des conducteurs de cyclomoteurs ou motocyclettes.
	Développer le partenariat avec les médias, les associations et les clubs motos.
	Sensibiliser les conducteurs sur la nécessité d'un équipement complet et d'un entretien régulier de leur véhicule.
Formation / Éducation	Inciter les moto-écoles à programmer des témoignages d'accidentés de la route en 2 roues motorisés (autre que l'enseignant) lors des formations au permis de conduire.
	Inviter les moto-écoles à exploiter les données départementales d'accidentologie ainsi que les supports nationaux (clips, affiches,...).
	Promouvoir le permis « AM » par le biais d'intervention des inspecteurs du permis de conduire en collège et lycée.
	Proposer des stages de conduite sécurisée sur piste et sur route ouverte à la circulation.
Contrôles / Sanctions	Accentuer le partenariat avec les forces de l'ordre afin de renforcer les contrôles routiers des deux roues (sur le débridage par exemple).
	Programmer des contrôles vitesse ciblés avec mesure alternative à la sanction.

Enjeu TRANCHE HORAIRE 16h - 20h

Approfondissement de l'enjeu en matière d'accidentologie

- 233 accidents (32,9 % des accidents) occasionnant 41 tués (28,5 % des tués) ;
- gravité moyenne(17,6 contre 20,4 pour l'ensemble des accidents) mais gravité **plus élevée le dimanche (31,3)** ;
- accidents proportionnellement aussi nombreux les dimanches que les autres jours de la semaine mais une fréquence légèrement plus élevée les samedis et les veilles de fête ;
- les cyclomoteurs sont impliqués dans 26 % des accidents de cette tranche (contre 23 % pour l'ensemble des accidents de l'étude) ;
- 79 % des accidents concernent des conflits entre usagers (72 % pour l'ensemble des accidents) ;
- les tués de moins de 13 ans l'ont été sur cette tranche horaire ;
- conducteurs masculins impliqués dans 60,9 % des accidents.

ENJEU TRANCHE HORAIRE 16h - 20h

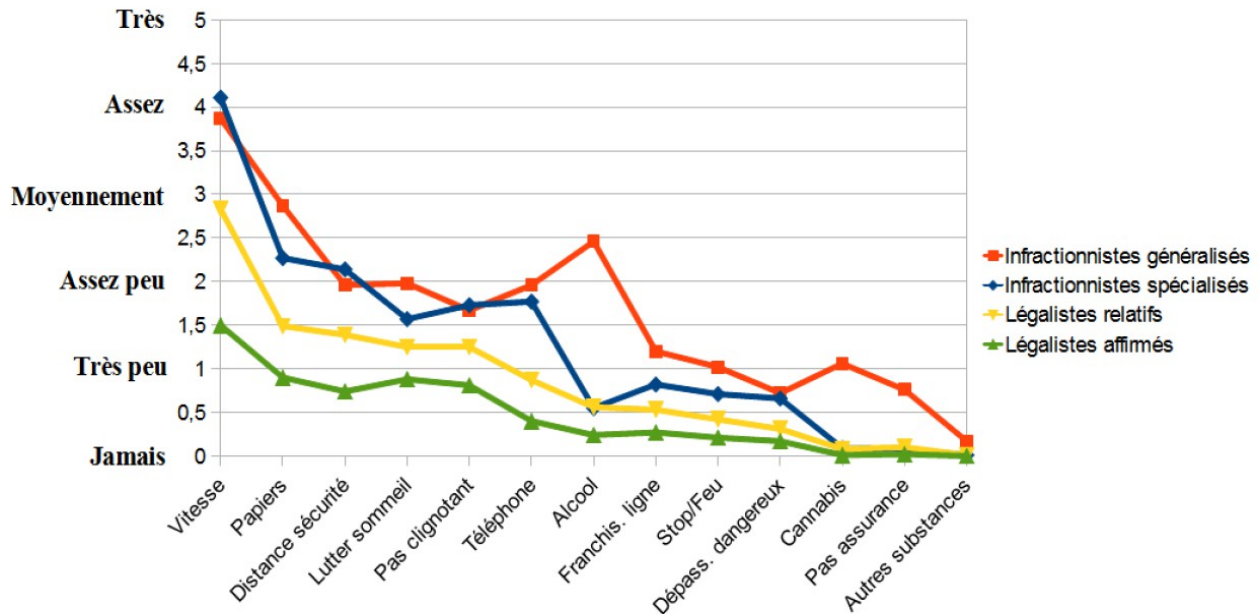
Public concerné	Usagers circulant dans le créneau horaire concerné pour raisons professionnelles et personnelles
-----------------	--

ORIENTATIONS D'ACTIONS

Information	Communiquer via les médias entre 16h et 20h (spots sécurité routière,...).
	Sensibiliser sur la perte de vigilance en fin de journée.
	Distribuer des dépliants d'information par les IDSR.
Formation / Éducation	Inciter les auto-écoles à travailler davantage sur la notion « voir et être vu ».
	Insister sur ce phénomène lors des permis piétons mis en place pour les classes de CE2.
Contrôles / Sanctions	Mettre en place des contrôles par les forces de l'ordre pendant cette tranche horaire.

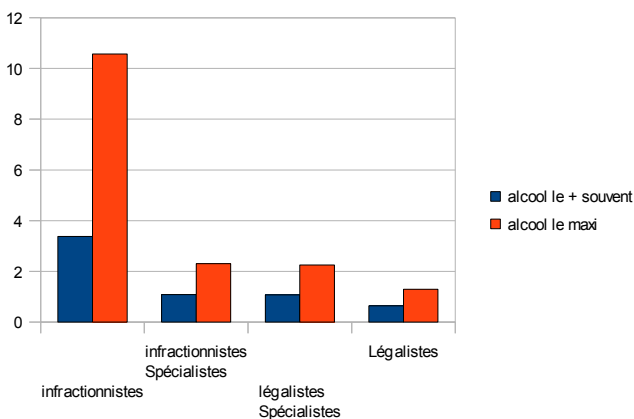
Enjeu APPROPRIATION DE LA RÈGLE

Respect de la règle en fonction de la catégorie d'usagers

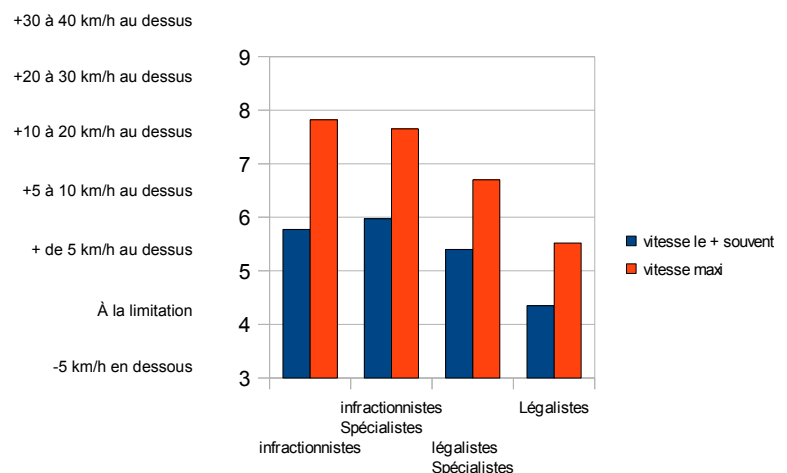


Si les infractions au respect des limitations de vitesse semblent communes à l'ensemble des catégories, les fréquences d'exposition au risque sont variables.

Rapport à la règle alcool (en nb de verres)



Rapport à la règle vitesse (vitesse moyenne)



Le croisement de la fréquence d'exposition au risque remarquée dans le graphique 1 et les niveaux de prise de risque permettent de cibler les messages à relayer pour améliorer l'appropriation de la règles par les usagers quelle que soit leur catégorie.

ENJEU APPROPRIATION DE LA RÈGLE

Infrastructures routières Signalisation	Apporter des réponses aux usagers sur les signalisations en place par un travail spécifique de la commission consultative des usagers (CCUSR).
	Inviter les usagers à faire remonter leurs remarques et leur expliquer la raison du choix de la signalisation.
	Anticiper les changements de signalisation en expliquant leurs raisons et en les partageant avec tous.

ORIENTATIONS D'ACTIONS

Information	Communiquer sur le risque non maîtrisé en cas de non respect de la règle.
	Rappeler que la règle est un outil de partage de l'espace.
Formation / Éducation	Relayer le message auprès des auto-écoles.
	Mettre en place des audits de conduite.
	Utiliser la conscience du soi et la perception des autres pour changer les comportements déviants.
Contrôles et sanction	Communiquer sur ce point spécifique lors des contrôles vitesse avec mesures alternatives.

Annexe : RESUME DE L'ETUDE UNIVERSITAIRE ET PRÉCONISATIONS EN MATIÈRE DE COMMUNICATION

Cibles du changement	Types de communication adéquate
<p>La perception du risque associé aux comportements dangereux ou aux violations de façon générale</p> <p>La gravité des violations ou des comportements dangereux de façon générale</p>	<p>Références à des comportements particuliers ou à des croyances particulières, voire à un ressenti lié à la route qui concerne un aspect précis</p>
<p>La perception du risque associé à l'usage des drogues (cannabis ou drogues dures)</p>	<p>Référence à l'image qui est renvoyée aux autres (style de conduite, regard des proches et/ou des connaissances, etc.) et à la façon d'être dans l'espace public. Précisément, il faut alors faire référence au jugement d'autrui, à l'impression donnée auprès des autres en relation avec le comportement routier et/ou les attitudes exprimées</p>
<p>La perception des risques associés au non-respect d'un stop ou d'un feu rouge, à la conduite sous l'emprise du cannabis, au fait de conduire un véhicule non assuré ou de respecter une ligne blanche</p>	<p><u>Il faut éviter</u> de faire référence à ce qui pose régulièrement problème à la personne sur la route, aux difficultés qu'elle rencontre ou aux situations qui préoccupent la personne en tant qu'automobiliste. (cf. tribunal)</p>
<p>La perception des risques liés à l'alcool au volant, au non-respect des distances de sécurité, au défaut de papiers d'assurance et au non-respect d'un stop ou d'un feu rouge</p>	<p>Il faut faire référence aux sentiments, aux émotions afférentes à la conduite, aux raisons d'agir (motifs) ainsi qu'à ce qu'elle pense de la route, de son comportement routier, de ses plaisirs liés à la conduite.</p>
<p>La perception de la gravité des violations liées au non-respect des lignes blanches, de la conduite sans assurance, de la consommation de cannabis, du défaut d'usage du clignotant, de la conduite sous l'emprise du sommeil, du non-respect des distances de sécurité, des dépassements sans visibilité et de l'usage du téléphone au volant.</p>	<p>Il faut faire référence aux pensées personnelles (attitude, émotion, croyance)</p>
<p>Jugement de gravité lié à l'excès de vitesse</p>	
<p>Le sentiment de contrôler le danger lié à la vitesse</p>	<p><u>Il faut éviter de faire référence à autrui.</u> Il faut faire référence aux pensées personnelles (attitude, émotion, croyance)</p>
<p>Habitude lié à l'excès de vitesse</p>	
<p>Attitude vis-à-vis de l'alcool au volant</p>	
<p>Risque lié à l'alcoolémie</p>	<p>Il faut faire référence aux attentes de l'entourage et à la façon d'être dans l'espace public</p>
<p>Jugement de gravité lié à l'alcool</p>	

