



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DU
DOUBS

■ Document Général d'orientations



■ 2008-2012 ■

■ *Département du Doubs* ■

DÉCLARATION COMMUNE

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et fixé, en accord avec le Premier Ministre, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3000 d'ici 2012, contre plus de 4500 en 2007. Dans cette lutte, l'Etat ne peut agir seul. La mise en œuvre locale de cette politique publique nécessite une mobilisation de tous, afin que des vies humaines soient épargnées. Elle repose sur l'action de chacun dans son propre champ de compétence à travers l'échange et la coordination des actions.

Le Document Général d'orientations constitue le cadre d'une démarche partenariale où l'Etat et ses partenaires définissent et affichent les enjeux prioritaires de la politique locale de sécurité routière ainsi que les orientations d'actions à conduire pour les prochaines années. La réalisation de cette politique se concrétise dans le cadre annuel du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

Ces enjeux prioritaires, déterminés à partir d'un diagnostic partagé par l'ensemble des partenaires concernés sur l'insécurité dans le Doubs, sont les suivants :

- les jeunes
- l'alcool
- la vitesse
- les deux-roues motorisés
- la Ville de Besançon
- la tranche horaire 16h-19h

Les signataires du document général d'orientations s'engagent à développer pendant toute la durée du DGO une synergie d'actions avec l'ensemble des partenaires de la sécurité routière pour :

- décliner chaque année ces orientations dans les actions du PDASR et s'assurer de leur pertinence pour obtenir une réduction des accidents de chaque enjeu,
- approfondir le diagnostic initial afin de mieux comprendre le déroulement et les circonstances des accidents ciblés par l'enjeu et notamment vérifier l'incidence des premiers facteurs d'accident : la vitesse, l'alcool, le comportement. Les enjeux des enquêtes Comprendre pour Agir (ECPA) déclenchées sur les accidents graves ou mortels relevant des enjeux du Doubs permettront d'alimenter cette réflexion.

Par cette déclaration, ils expriment leur détermination commune à faire reculer l'insécurité routière dans le Doubs.

**La présidente de l'association
des maires du Doubs,**

Christine BOUQUIN

**Le président
du Conseil Général,**

Claude JEANNEROT

Besançon, le
**Le président
de l'association des
maires ruraux du Doubs,**

Daniel CASSARD

**Le maire
de Besançon,**

Jean-Louis FOUSSERET

Le préfet,

Jacques BARTHELEMY

Sommaire	page
Le Document Général d’Orientations.....	7
Le Document Général d’Orientations.....	7
Détermination des enjeux.....	9
Détermination des enjeux.....	9
<u>Connaissance de l’accidentologie locale de 2003 à 2007.....</u>	<u>9</u>
<u>Enjeux retenus dans le Doubs.....</u>	<u>11</u>
<u>Evolution récente de l’accidentologie.....</u>	<u>13</u>
Approfondissement et compréhension des enjeux.....	14
Approfondissement et compréhension des enjeux.....	14
<u>Enjeu JEUNES.....</u>	<u>15</u>
<u>Enjeu ALCOOL.....</u>	<u>17</u>
<u>Enjeu VITESSE.....</u>	<u>19</u>
<u>Enjeu DEUX-ROUES MOTORISES.....</u>	<u>21</u>
<u>Enjeu VILLE DE BESANCON.....</u>	<u>23</u>
<u>Enjeu TRANCHE HORAIRE 16H-19H.....</u>	<u>26</u>

Le Document Général d'Orientations

Contexte

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière, réuni sous la présidence du Premier Ministre le 13 février 2008, a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents. Elles doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les deux-roues motorisés et à faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse.

Ainsi, des mesures doivent être prises pour :

- diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool et à l'utilisation de deux-roues
- diviser par trois le nombre de jeunes tués.

Ce nouveau défi devra se traduire concrètement, dans chaque département, par une réduction importante et continue du nombre de victimes de l'ordre en moyenne de 8% par an.

Dans ce contexte, chaque département a établi en 2008 son Document Général d'Orientations pour les années 2008 à 2012. Il constitue le cadre d'une démarche partenariale dans laquelle l'Etat et ses partenaires définissent et affichent les axes prioritaires de la politique de sécurité routière, ainsi que les orientations d'actions à conduire localement, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés. La mise en œuvre de cette politique se concrétise dans le cadre annuel du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

La démarche d'élaboration

Le DGO est avant tout une démarche partenariale et un outil de programmation. Son élaboration est marquée par deux phases décisionnelles essentielles : la phase « enjeux » et la phase « orientations d'actions », lesquelles nécessitent une validation officielle des principaux protagonistes, à partir d'études et d'approfondissements réalisés par des groupes de travail.

L'approfondissement de la connaissance des enjeux et leur compréhension sont déterminants pour formuler des propositions d'orientations d'actions pertinentes.

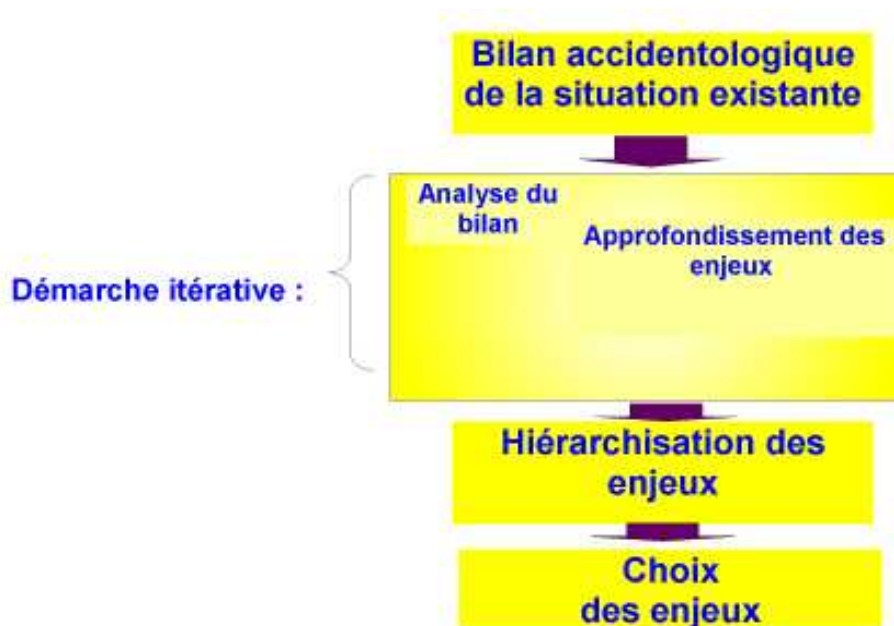
L'étude d'enjeux

Un enjeu peut être défini comme suit : morbidité absolue ou relative, d'une cible. L'enjeu est donc un nombre d'accidents ou de victimes qui est associé à une cible. Une cible est un sous-ensemble d'accidents relatifs à un thème (typologie d'accidents, infrastructures, type d'usagers, période...) ou à une zone spatiale. Pour le caractériser, il est nécessaire d'évaluer le poids des accidents de la cible ainsi que son niveau de risque relatif.

L'étude d'enjeux permet de recenser les cibles présentant un nombre d'accidents absolu et/ou relatif caractérisant un dysfonctionnement. Elle n'a pas pour but de comprendre le dysfonctionnement mais simplement de l'identifier et de fournir aux membres du Pôle de Compétence Etat, une proposition de hiérarchisation des enjeux accompagnée d'un argumentaire technique. Cette étape est réalisée à partir de l'analyse du bilan accidentologique et d'un premier approfondissement permettant de connaître les problèmes.

Le choix des enjeux relève, sur proposition du Pôle de compétence Etat, de la responsabilité du préfet. Dans le cadre de cette concertation mise en œuvre par l'Etat, sont identifiés les enjeux pouvant déboucher sur une politique

pluriannuelle et partenariale et ceux qui resteront propres à chacun des protagonistes.



L'approfondissement et la compréhension des enjeux

Une orientation d'actions relative à un enjeu déterminé doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO, en termes d'actions dans le cadre des PDASR. Elle doit permettre à chacun des acteurs de se sentir concerné. Elle fixe l'objectif général des actions qui en découlent et ne doit pas être confondue avec les actions proprement dites.

La compréhension de chacun des enjeux retenus est essentielle pour définir les orientations d'actions adaptées aux dysfonctionnements constatés et aux problèmes posés. Après validation des enjeux par le Préfet, outre les services techniques impliqués dans l'étude d'enjeux, d'autres partenaires concernés par l'enjeu et/ou disposant de données exogènes spécifiques devront participer à cette réflexion dans le cadre de groupe de travail par enjeu.

La définition des orientations d'actions relatives à chaque enjeu doit donc 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 et dans la conception des projets.

Quel que soit l'enjeu, les orientations d'actions seront recherchées et/ou déclinées dans les différents domaines : infrastructure, éducation, formation, information, contrôle et sanction.

Détermination des enjeux

Connaissance de l'accidentologie locale de 2003 à 2007

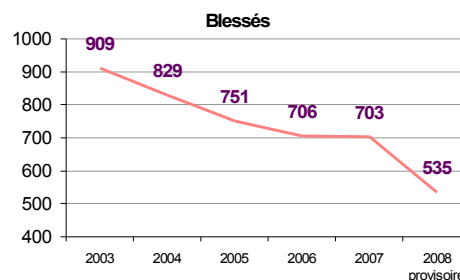
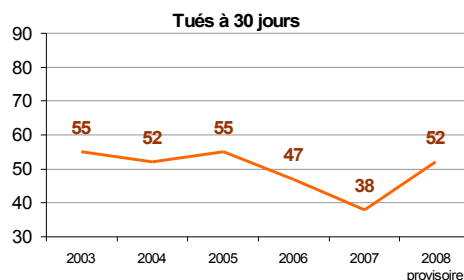
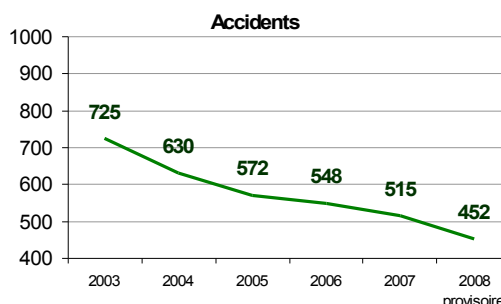
L'étude d'enjeu du DGO a été effectuée en référence aux accidents constatés de 2003 à 2007.

Sur ces cinq dernières années, il a été recensé dans le département du Doubs 2990 accidents corporels ayant fait 4145 victimes dont 247 tués. Ce diagnostic a permis de valider les quatre enjeux nationaux et d'en identifier deux supplémentaires eu égard aux risques significatifs constatés dans le Doubs.

Caractéristiques générales

L'évolution annuelle Dans le Doubs, est observée depuis 2003, une baisse moyenne annuelle de 7,9% du nombre d'accidents et de 6,5% de celui des blessés.

En ce qui concerne la mortalité des accidents, on constate une évolution très favorable de 2005 à 2007. La tendance s'est inversée en 2008 avec un bilan provisoire qui s'établit à 52 tués.



L'évolution journalière La répartition des accidents selon le jour de la semaine est identique à la répartition nationale. Cependant, le département du Doubs se caractérise par des accidents mortels qui sont plus fréquents les jours ouvrables.

Concernant la répartition horaire, on note une pointe marquée entre 16h et 19h (28% des accidents), qui est plus importante que la moyenne nationale et ceci quel que soit le jour de la semaine.

Localisation

La gravité des accidents en rase campagne

Sept accidents sur dix se déroulent en agglomération. Cependant, la gravité des accidents en rase campagne est bien réelle.

Dans le Doubs, on dénombre en moyenne par an :

- 3 tués pour cent accidents en agglomération
- 21 tués accidents hors agglomération,

Cette dernière donnée est particulièrement caractéristique, sachant que la moyenne nationale est de 14 tués.

L'agglomération de Besançon

L'agglomération de Besançon concentre 64% des accidents du département. Toutefois, il convient de préciser que 8 accidents sur 10 sont des accidents « légers » sans personne tuée ni blessé hospitalisé.

La RD437

La RD 437 qui traverse le département du sud au nord en longeant la frontière avec la Suisse, est depuis quelques années un axe particulièrement accidentogène. Entre 2003 et 2007, 130 accidents ont été recensés dont 23 mortels et 25 tués. Ceux impliquant un deux-roues motorisé et un VL sans tiers sont prépondérants. L'alcool est présent dans 20% des accidents.

Véhicules impliqués

Les véhicules légers

Plus d'un accident sur cinq concerne un véhicule seul sans tiers. 57% des victimes le sont en tant que conducteurs ou passagers de VL.

La perte de contrôle du véhicule est la cause d'accident la plus fréquente liée principalement à un manque de vigilance, une vitesse inadaptée, une perte d'adhérence, un malaise... La présence d'alcool et/ou la vitesse excessive constituent des facteurs aggravants.

Les usagers vulnérables

4 victimes sur 10 sont des usagers vulnérables (piétons, vélos, cyclos et motos). Les accidents concernant des piétons ont lieu pour la plupart en agglomération, et notamment à Besançon. Les accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé représentent 36% des accidents et 23% des victimes tuées. Ils sont localisés majoritairement sur le réseau secondaire hors agglomération.

Usagers impliqués

Les jeunes de 14 à 24 ans

Les jeunes de cette tranche d'âge représentent 14% de la population, mais 32% des victimes :

- 9% ont entre 14 et 17 ans et le sont principalement en tant que conducteur de cyclomoteur ou passager de VL.
- 23% ont entre 18 et 24 ans et le sont principalement en tant que conducteur ou passager de VL. Dans le Doubs, 34% d'accidents des accidents graves concernent un conducteur âgé de 18 à 24 ans (32% au niveau national).

Les 25-59 ans

49% des victimes sont des adultes de 25 à 59 ans particulièrement en tant que conducteurs de VL, de motos et de cyclos.

Sur la période 1997-2001, ils représentaient 57% des victimes.

72% des victimes sont des usagers locaux.

L'âge moyen des tués est de 40 ans, et en règle générale, l'accident mortel se produit à 11 km du domicile.

Comportement

L'alcool Dans le Doubs, on enregistre un peu plus de 12% d'accidents corporels avec présence d'alcool, alors que la moyenne nationale s'établit à 10%. L'alcool étant un facteur aggravant, cette proportion augmente lorsqu'il s'agit d'un accident mortel : elle est de plus de 36% au niveau local contre 29% au niveau national.

La vitesse Même en l'absence de donnée chiffrée, il est clairement établi que la vitesse est un facteur d'accident, voire un facteur aggravant lorsqu'elle est excessive. Plus d'un tiers des accidents mortels dans le Doubs est lié directement à la vitesse.

Enjeux retenus dans le Doubs

Un Pôle de Compétence Etat élargi et présidé par M. le Préfet, s'est réuni le 3 septembre 2008 et a identifié six enjeux prioritaires déclinés ci-dessous.

Quatre d'entre eux, retenus au niveau national, ont été validés localement. Deux autres, dits supplémentaires, ont été intégrés en référence aux conclusions de cette étude d'enjeux.

- Enjeux nationaux :
 - les jeunes
 - l'alcool
 - la vitesse
 - les deux-roues motorisés
- Enjeux supplémentaires :
 - La Ville de Besançon
 - la tranche horaire 16h-19h

Le tableau ci-après présente ces six enjeux en rappelant leurs principales caractéristiques ainsi que leur poids respectif dans l'accidentologie du département.

ENJEUX	Référence 2003-2007
<p>Jeunes 14 – 24 ans</p> <ul style="list-style-type: none"> • 14% de la population, mais 32% des victimes • les jeunes de 14 à 17 ans : 378 acc. - 18 tués dont 9 cyclomotoristes • les jeunes de 18 à 24 ans : 1195 acc. - 49 tués dont 40 en tant que conducteurs ou passagers de VL 	<p><i>1450 accidents dont 90 mortels 67 jeunes tués 442 jeunes blessés hospitalisés 835 jeunes blessés non hospitalisés</i></p>
<p>Alcool</p> <ul style="list-style-type: none"> • la part des accidents avec alcool (110 en 2003, soit 15,2% ; 64 en 2007, soit 12,4%) est conforme à l'évolution nationale. Toutefois, la proportion reste constante pour ce qui concerne les accidents mortels (10 à 15% par an des accidents avec alcool sont mortels, taux constant depuis 1993). • c'est un facteur aggravant 	<p><i>408 accidents dont 94 mortels 108 tués 270 blessés hospitalisés 298 blessés non hospitalisés</i></p>
<p>Vitesse</p> <ul style="list-style-type: none"> • un tiers des accidents mortels est lié à la vitesse • c'est un facteur aggravant : Peu d'accidents dits « légers » (sans tué ni blessé hospitalisé) sont liés à la vitesse (observation en zone gendarmerie) 	<p><i>Donnée non exploitable</i></p>
<p>Deux-roues motorisés</p> <ul style="list-style-type: none"> • les cyclomotoristes les plus touchés relèvent des tranches d'âge 14 – 17 ans et 25 – 59 ans (9 tués cyclos ⇒ 14 – 17 ans et 8 tués cyclos ⇒ 25 – 59 ans) • les motocyclistes les plus touchés appartiennent à la tranche d'âge des 25 – 59 ans (22 tués motos ⇒ 25 – 59 ans) 	<p><i>877 accidents dont 49 mortels 48 usagers 2RM tués 355 usagers 2RM blessés hospitalisés 543 usagers 2 RM blessés non hospitalisés</i></p>
<p>La Ville de Besançon</p> <ul style="list-style-type: none"> • 64% du nombre total d'accidents • 58% des accidents avec piéton (48% 1997-2001) • 45% des accidents avec deux-roues (45% 1997-2001) • 80% des accidents sont des accidents dits « légers » 	<p><i>1324 accidents dont 14 mortels 14 tués 274 blessés hospitalisés 1349 blessés non hospitalisés 287 accidents avec piéton 481 accidents avec deux-roues</i></p>
<p>Tranche horaire 16h-19h</p> <ul style="list-style-type: none"> • 28% du nombre total d'accidents • plus de la moitié de ces accidents ont eu lieu lors de trajets liés aux loisirs ou pour effectuer des achats. Seuls 18% relèvent des trajets « domicile-travail » ou des déplacements professionnels 	<p><i>839 accidents dont 59 mortels 66 tués 347 blessés hospitalisés 723 blessés non hospitalisés</i></p>

Evolution récente de l'accidentologie

Le bilan global

Au 31 décembre 2008, le bilan des accidents est le suivant : 452 accidents corporels ayant eu pour conséquence 52 personnes tuées et 535 blessés.

On peut d'ores et déjà produire les éléments d'analyse suivants :

- une baisse globale du nombre d'accidents corporels avec cependant des disparités selon les secteurs géographiques. Ainsi, sur Besançon, la zone Police enregistre une baisse de plus de 30% alors que la zone gendarmerie sur le secteur de Besançon voit le nombre d'accidents augmenter de plus de 20%,
- une augmentation du nombre de tués sur l'ensemble du département aussi bien en zone police à Besançon que sur les 3 zones gendarmerie,
- une baisse générale du nombre de blessés.

Les accidents mortels

L'année 2008 confirme les enjeux retenus dans le présent document :

- le nombre de tués en deux-roues motorisés est « historique » avec 16 motos et 3 cyclos (dont deux avec alcool : 1.5g/l et 1.41g/l),
- les piétons avec 6 tués,
- l'alcool est présent dans 20 accidents mortels dont 15 en dépassement du seuil légal, soit près de 30% des accidents mortels,
- l'âge moyen des personnes tuées est de 37 ans et ½.

Approfondissement et compréhension des enjeux

Rappel

L'objectif est de comprendre au mieux les dysfonctionnements dans le système homme-véhicule-environnement ayant conduit à l'identification des enjeux afin d'être en capacité de définir les orientations d'actions les mieux adaptées.

Pour les différents enjeux validés, des groupes de travail ont été constitués. Chacun d'eux a été doté d'un pilote ayant en charge un travail préliminaire d'étude et d'analyse des accidents en lien avec l'enjeu identifié.

Sur la base des conclusions de cette analyse présentées par les pilotes aux autres membres, une réflexion collégiale a permis de déterminer les orientations d'actions à décliner dans le Doubs.

Enjeu JEUNES

Le groupe de travail

Pilote Direction Départementale de Jeunesse et Sports (DDJS)

- Participants**
- la Mutualité Sociale Agricole (MSA)
 - le Centre Régional d'Information Jeunesse (CRIJ)
 - un représentant des jeunes (association d'étudiants)
 - le Service Universitaire de Médecine Préventive et de Promotion de la Santé (SUMPPS)
 - la Direction Départementale de l'Équipement (DDE)

Approfondissement et compréhension de l'enjeu

Les éléments de compréhension de l'enjeu ci-dessous déclinés ont été identifiés et restitués en référence à l'analyse préalable de 30 Procédures Verbaux d'accidents.

Où ? Quand ? - accidents survenus principalement hors agglomération
- accidents nombreux de nuit ou au petit matin, et surtout en fin de semaine

Qui ? - conducteurs ou passagers de VL
- tranche d'âge 16-25 ans (mineurs en cyclos ou passagers de VL)
- titulaires de permis de moins d'un et demi
- jeunes originaires du Doubs en majorité

Comment ? - VL empruntés (parents ou amis) : absence de maîtrise du véhicule
- pertes de contrôles, tant en sortie de courbe qu'en pleine ligne droite
- vitesses inadaptées aux circonstances ou vitesse excessive
- non-port de la ceinture de sécurité
- pneus lisses
- alcool (en moyenne 1,25 g) en fin de soirée ou au petit matin, et quelques cas avec addiction de cannabis
- franchissements de ligne continue, refus de priorité

Orientations

Ces constats ont permis, à l'occasion de la réunion du groupe de travail, de dégager des orientations d'actions

Orientations par domaine d'actions	Constats ou problèmes rencontrés		
	Jeunes permis (moins d'un an)	Conduites à risques liées à la jeunesse	Conduites addictives
1. Infrastructure	Engager une politique de traitement des accotements (stabilisation)		
	Sécuriser les itinéraires		
2. Information	Promouvoir la conduite accompagnée	Initier des campagnes de sensibilisation en milieu associatif, CRIJ ¹ , jeunes et animateurs	Impliquer les médias jeunes
		Communiquer lors de journées thématiques	Promouvoir des campagnes d'affichage Communiquer via sites Internet et carte Jeune
3. Formation	Proposer des stages de perfectionnement à la conduite	Organiser des formations de formateurs	Organiser des formations de formateurs, animateurs et éducateurs
4. Education	Sensibiliser via les auto-écoles (conduite en rase campagne, maîtrise du véhicule)	Promouvoir le comportement de savoir-vivre et de respect des autres dans le cadre scolaire et dans le milieu éducatif, et ceci dès le plus jeune âge	Promouvoir le comportement de savoir-vivre et de respect des autres dans le cadre scolaire et dans le milieu éducatif, via des supports type MILDT ² , INPES ³
5. Contrôle et sanctions			Renforcer les contrôles ciblés et inopinés
			Assurer la présence des Forces de l'Ordre à l'entrée des discothèques

¹ CRIJ : Centre régional d'Information Jeunesse

² MILDT : Mission Interministérielle de Lutte contre la Drogue et la Toxicomanie

³ INPES : Institut National de Prévention et d'Education pour la Santé

Enjeu ALCOOL

Le groupe de travail

Pilote Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales (DDASS)

- Participants**
- la Brigade de Prévention de la Délinquance Juvenile (BPDJ)
 - l'Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie (ANPAA)
 - un professionnel de la santé (infirmière de la DRASS)
 - le réseau 25, collectif santé limitant les risques
 - la Direction Départementale de l'Equipement (DDE)

Approfondissement et compréhension de l'enjeu

Les éléments de compréhension de l'enjeu ci-dessous déclinés ont été identifiés et restitués en référence à l'analyse préalable de 31 Procédures Verbaux d'accidents.

Où ? Quand ?

- accidents constatés notamment hors agglomération
- accidents survenus majoritairement en période hivernale et de nuit lors du week-end

Qui ?

- hommes entre 25 et 44 ans
- conducteurs de VL

Comment ?

- taux importants d'alcool (1 à 3 g dont les deux tiers au-delà de 1,5g)
- 11 cas d'addiction alcool et cannabis ou alcool et médicaments
- alcoolisation lors d'un événement festif (familial, en salle des fêtes, et pas uniquement en discothèque) ou en raison d'une situation personnelle difficile
- comportement inadapté pour plus de la moitié des accidents (vitesse excessive, dépassement dangereux...)

Orientations

Ces constats ont permis, à l'occasion de la réunion du groupe de travail, de dégager des orientations d'actions

Orientations par domaine d'actions	Constats ou problèmes rencontrés
1. Infrastructure	<p>Sont majoritairement impliqués les hommes de 25 à 45 ans lors d'accidents se produisant hors agglomération notamment de nuit au cours des week-end en période hivernale.</p> <p>La consommation d'alcool à laquelle peut s'ajouter celle du cannabis intervient lors d'un événement festif.</p>
2. Information	<p>Médiatiser le résultat de cette étude afin d'expliquer que la question de l'alcool n'existe pas que chez les jeunes en discothèque mais aussi dans un cadre privé et à tout âge.</p> <p>Sensibiliser les élus via l'Association des Maires</p>
3. Formation	<p>Impliquer les entreprises</p> <p>Travailler avec les assureurs locaux</p> <p>Faire connaître les outils disponibles sur Internet (simulateurs d'alcoolémie par exemple)</p>
4. Education	<p>Pour les jeunes, mettre l'accent sur la sensibilisation dans les maisons rurales, les CFA⁴ et les lycées professionnels en partenariat avec la DRDJS⁵</p>
5. Contrôle et sanctions	<p>Développer par les Procureurs de la République les mesures ACAPA⁶</p> <p>Cibler les contrôles (dépistages) de nuit et le week-end particulièrement en zone rurale (salles des fêtes)</p>

⁴ CFA : Centre de Formation d'Apprentis

⁵ DRDJS : Direction Régionale et Départementale de Jeunesse et Sports

⁶ ACAPA : Action auprès des Conducteurs Ayant un Problème avec l' Alcool

Enjeu VITESSE

Le groupe de travail

Pilote Préfecture du Doubs

- Participants**
- la Prévention Routière
 - le Conseil Général du Doubs
 - l'Escadron Départemental de Sécurité Routière de la Gendarmerie Nationale (EDSR GN)
 - la Direction Départementale de l'Équipement (DDE)

Approfondissement et compréhension de l'enjeu

Les éléments de compréhension de l'enjeu ci-dessous déclinés ont été identifiés et restitués en référence à la l'analyse préalable de 39 Procédures Verbaux.

Où ? Quand ? - accidents survenus sur le réseau départemental structurant notamment hors agglomération
- nombreux accidents s'étant produits la nuit ou au petit matin, et surtout en fin de semaine

Qui ? - hommes ou femmes entre 20 et 40 ans
- conducteurs de VL

Comment ? - perte de contrôle suite à un excès de vitesse (plutôt les hommes)
- perte de contrôle suite à une vitesse inadaptée, souvent en sortie de courbe (problème de trajectoire)
- sentiment d'incompréhension : l'utilisateur reconnaît que l'alcool a un effet sur la conduite, mais s'agissant de la vitesse, il refuse de reconnaître l'infraction

Orientations

Ces constats ont permis, à l'occasion de la réunion du groupe de travail, de dégager des orientations d'actions

Orientations par domaine d'actions	Constats ou problèmes rencontrés
1. Infrastructure	<p>Sont particulièrement impliqués les conducteurs de 20 à 40 ans dans des accidents ayant lieu hors agglomération et sur RD du réseau structurant. Il s'agit soit d'excès de vitesse (avec perte de contrôle), soit de vitesse inadaptée (souvent en sortie de courbe avec des problèmes de trajectoires).</p> <p>Traiter les obstacles</p> <p>Remettre à niveau les accotements</p> <p>Effectuer un diagnostic des virages (balisage, signalisation)</p> <p>Evaluer la pertinence de la signalisation (zones 70)</p>
2. Information	<p>Identifier des correspondants dans les médias</p> <p>Améliorer la communication sur le contrôle-sanction</p> <p>Utiliser les médias locaux</p> <p>Utiliser les PMV</p> <p>Communiquer sur la nécessité d'entretenir le véhicule</p>
3. Formation	<p>Sensibiliser via les auto-écoles sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la différence entre la vitesse pratiquée et la vitesse limite autorisée - les difficultés d'appréciation des distances de sécurité <p>Favoriser l'exemplarité des agents des administrations et des collectivités</p> <p>Sensibiliser lors des stages de récupération de points et dans les entreprises</p>
4. Education	
5. Contrôle et sanctions	Intensifier les contrôles sur les trajets des frontaliers

Observation complémentaire

A l'occasion du groupe de travail, le problème particulier des frontaliers a été abordé. Les mesures effectuées démontrent des vitesses que l'on peut qualifier d'impressionnantes mais force est de constater que l'accidentologie demeure faible.

Orientation : Communiquer plus largement sur la pertinence du marquage T3.

Enjeu DEUX-ROUES MOTORISES

Le groupe de travail

Pilote Direction Départementale de l'Équipement (DDE)

- Participants**
- Monsieur Moto de la DDE25
 - la Fédération Française des Motards en Colère (FFMC)
 - un professionnel de la moto (concessionnaire)
 - la Brigade Motorisée de la Gendarmerie Nationale (BMO GN)
 - la Direction Départementale de l'Équipement (DDE)

Approfondissement et compréhension de l'enjeu

Les éléments de compréhension de l'enjeu ci-dessous déclinés ont été identifiés et restitués en référence à la l'analyse préalable de 39 Procédures Verbaux d'accidents

Où ? Quand ? - hors agglomération
- trajet de promenade et de loisirs

Qui ? - cyclomotoristes entre 14 et 24 ans et de plus de 25 ans
- motards de plus de 25 ans

Comment ? - jeunes cyclomotoristes : comportement adolescent, prise de risque, non-respect du code de la route, débridage du véhicule
- cyclomotoristes de plus de 25 ans : population marginale, alcool, chômage
- motards de plus de 25 ans : soit responsable de l'accident (non maîtrise du véhicule, vitesse, dépassement dangereux...) soit victime d'un autre usager (VL qui ne prend pas en compte la présence de la moto ou ne la détecte pas)

Orientations

Ces constats ont permis, à l'occasion de la réunion du groupe de travail, de dégager des orientations d'actions

Orientations par domaine d'actions	Constats ou problèmes rencontrés		
	Les motards et cyclomotoristes	Les cyclomotoristes de plus de 25 ans	Les automobilistes et autres usagers (refus de priorité, accidents de nuit)
1. Infrastructure	Recenser les difficultés et s'assurer de leur traitement par les gestionnaires de voirie		
	Prendre en compte le mobilier urbain		
	Revoir les zones à équiper en glissières motards		
2. Information	Communiquer généralement via les médias locaux gratuits (type « Vu du Doubs »), France Bleue et les motos clubs		
3. Formation		Promouvoir la sensibilisation à une formation complémentaire via le concessionnaire ou la FFMC	
4. Education			Sensibiliser au partage de la route via les auto-écoles
5. Contrôle et sanctions	Associer contrôle-sanction et sensibilisation		
	Accentuer les contrôles traditionnels (permis, assurance, état du véhicule)		

Enjeu VILLE DE BESANCON

Le groupe de travail

Pilote Ville de Besançon – Service Voirie

Participants

- la Police Municipale de Besançon
- la Ligue Contre la Violence Routière
- la Direction Départementale de l'Équipement (DDE)

Approfondissement et compréhension de l'enjeu

Les éléments de compréhension de l'enjeu « Ville de Besançon » ont été restitués suite à la lecture préalable de 20 Procès Verbaux d'accidents.

Par ailleurs un diagnostic des accidents à Besançon avait été réalisé en 2007 et réactualisé en 2008.

Ainsi dans le cadre d'un travail partenarial, la Ville de Besançon a défini six orientations à décliner prioritairement, lesquelles ont été validées dans le cadre du CLPS signé en 2008.

Où ? Quand ?

- faible taux d'accidents en intersection
- plus de la moitié des accidents sur les voies les plus circulées, les pénétrantes
- jour le plus accidentogène : vendredi
- tranches horaires : 12- 14 heures et 17-19 heures

Qui ?

- piétons : 23% des accidents de Besançon. (enfants et seniors sont les plus vulnérables)
- jeunes cyclomotoristes : 15% des accidents
- cyclistes : 6% des accidents bisontins

Comment ?

- accidents seuls sans tiers : 14% des accidents bisontins
- accidents avec alcoolémie positive : 8%, (6% en France ref. UU 1999)
- accidents en section courante : 82%
- accidents piétons : souvent sur passage piéton

Orientations

Ces constats ont permis, à l'occasion de cette réunion, de dégager des orientations d'actions présentées dans le tableau suivant.

Orientations par domaine d'actions	Constats ou problèmes rencontrés		
	Déplacements professionnels	Enfants	Seniors
1. Infrastructure	Effectuer un suivi du plan de circulation tout mode (VL, PL, Bus, Vélos, Piétons)	Adapter autant que possible les aménagements aux abords des établissements recevant des enfants	Sécuriser les cheminements des piétons par un aménagement des rues modérant les vitesses : prioritairement par la réduction des largeurs de chaussée et la mise en œuvre du plan d'accessibilité
2. Information	Impliquer les entreprises	Informers les parents sur les dangers liés aux enfants	Informers les seniors des dangers liés à l'âge, (automobilistes ou piétons)
	Promouvoir les PPRR ⁷ , et les PDE ⁸		
3. Formation	Former en entreprise les conducteurs à la conduite raisonnée	Former les professionnels de l'enfance aux questions de sécurité routière	Former les professionnels qui interviennent auprès des seniors aux questions de sécurité routière
4. Education	Accompagner la mise en œuvre de PDE et de PPRR	Proposer aux accueils de loisirs et aux écoles des animations et des outils pour la prévention	Proposer aux foyers logements, aux clubs du 3ème âge des animations et des outils pour la prévention
5. Contrôle et sanctions	Cibler les contrôles aux heures de pointe	Cibler les contrôles autour des établissements scolaires	

⁷ PPRR : Plan de Prévention des Risques Routiers

⁸ PDE : Plan de Déplacements d'Entreprises

Orientations par domaine d'actions	Constats ou problèmes rencontrés	
	Cyclistes	Jeunes cyclomoteuristes
1. Infrastructure	Poursuivre la mise en place d'aménagements cyclables	
2. Information	Communiquer sur les droits et devoirs des cyclistes, promouvoir la pratique du vélo	Informers les parents sur les dangers liés à la conduite des cyclomoteurs
3. Formation	Proposer des cycles d'apprentissage du vélo dans les écoles	Diffuser la culture de la sécurité routière et élargir le nombre d'acteurs potentiels en la matière
4. Education	Utiliser les manifestations telles que la fête du vélo ou la semaine de la mobilité pour faire évoluer les comportements	Proposer des actions de préventions dans les collèges, lycées et auprès des structures d'animation et traiter en priorité des questions de comportements à risques
5. Contrôle et sanctions		Renforcer les contrôles : conformité des cyclomoteurs, comportements dangereux

Enjeu TRANCHE HORAIRE 16H-19H

Le groupe de travail

Pilote Direction Départementale de l'Équipement (DDE)

- Participants**
- la Caisse Régionale d'Assurance Maladie (CRAM)
 - la société Monts Jura
 - la Direction Départementale de l'Équipement (DDE)

Compréhension de l'enjeu

Les éléments de compréhension de l'enjeu ci-dessous déclinés ont été identifiés et restitués en référence à la l'analyse préalable de 30 Procédures Verbaux d'accidents

Où ? Quand ?

- accidents survenus tant en agglomération que hors agglomération
- accidents constatés sur l'ensemble des jours de la semaine

Qui ?

- hommes originaires du Doubs pour l'essentiel
- 26% de retraités (à 60% responsable de l'accident)
- différents usagers de la route représentés (piétons, 2R, VL et PL)
- trajets concernant les loisirs (50%) et les achats (17%)
- trajets domicile-travail ou professionnels sous-représentés (13%)

Comment ?

- refus de priorité (stop, cédez-le-passage, giratoire, voie d'insertion)
- vigilance, empressement, non-respect du code de la route
- malaise, fatigue
- verglas, pneus usés ou inadaptés, vitesse inadaptée
- alcool et vitesse (pertes de contrôle)
- autres

Orientations

Ces constats ont permis, à l'occasion de la réunion du groupe de travail, de dégager des orientations d'actions.

Orientations par domaine d'actions	Constats ou problèmes rencontrés				
	Refus de priorité des jeunes ou des personnes âgées	Absence de vigilance, empressement dans les grandes agglomérations, non-respect du passage piéton	Malaise, fatigue des personnes âgées	Alcool, vitesse	Accidents dans des conditions hivernales
1. Infrastructure					
2. Information	Demander des informations aux assureurs Organiser des séances de révision du code de la route destinées aux seniors en s'appuyant sur des clubs du 3ème âge, des assureurs et des entreprises (préparation à la retraite) Communiquer sur le risque du trajet en entreprise	Informé via les écoles et les associations de quartiers sur les bonnes pratiques	Communiquer sur les alternatives à la voiture		Informé par l'intermédiaire des médias sur les précautions à prendre
3. Formation	Sensibiliser les auto-écoles sur le partage de la route				Sensibiliser via les auto-écoles Favoriser l'apprentissage de la conduite dans toutes les circonstances (conduite de nuit, différentes conditions météo)
4. Education					
5. Contrôle et sanctions		Accentuer les contrôles par les polices municipales sur les incivilités et les petites infractions		Renforcer les contrôles traditionnels	