



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS

DEPARTEMENT DU DOUBS

2013-2017



DÉCLARATION COMMUNE

La politique de sécurité routière est une priorité en ce qu'elle s'attache à la protection de la vie humaine. En 10 ans, les efforts entrepris dans le département du Doubs ont fait nettement reculer le risque routier, permettant de réduire de moitié le nombre de personnes tuées, ce qui constitue un progrès considérable.

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

Le Document Général d'orientations s'inscrit dans le cadre d'une démarche associant l'État et ses partenaires lesquels définissent les enjeux prioritaires de la politique locale de sécurité routière ainsi que les orientations d'actions à conduire pour les prochaines années. Cette politique se concrétise dans le cadre annuel du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

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

- les jeunes
- l'alcool
- la vitesse
- les deux-roues motorisés
- la tranche horaire 16h-19h
- le Haut-Doubs

Les signataires du document général d'orientations s'engagent à développer une synergie d'actions avec l'ensemble des acteurs locaux de la sécurité routière pour décliner chaque année ces orientations dans les actions du PDASR et à s'assurer de leur pertinence au regard de l'objectif de diminution de l'accidentologie de chacun des enjeux.

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

A Besançon, le

Le procureur, près le
TGI de Besançon



Alain SAFFAR

Pour la présidente
de l'association
des maires du Doubs,



Patrick GENRE

Le préfet,



Stéphane FRATACCI

Le maire
de Besançon,



Jean-Louis
FOUSSERET

Pour le président du
Conseil général,
sénateur du Doubs, Le
premier vice-président
délégué,

Vincent FUSTER

Le maire de Pontarlier,



Patrick GENRE

Le procureur, près le
TGI de Montbéliard



Thérèse BRUNISSO

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



Daniel CASSARD

TABLE DES MATIÈRES

Bilan des enjeux du DGO 2008-2012.....	5
---	----------

Détermination des enjeux.....	9
--------------------------------------	----------

Analyse TEMPORELLE :.....	9
---------------------------	---

Analyse SPATIALE :.....	13
-------------------------	----

Analyse THEMATIQUE :.....	17
---------------------------	----

Les orientations d'actions.....	23
--	-----------

Enjeu JEUNES.....	24
-------------------	----

Enjeu VITESSE.....	26
--------------------	----

Enjeu ALCOOL.....	28
-------------------	----

Enjeu DEUX-ROUES MOTORISES.....	30
---------------------------------	----

Enjeu TRANCHE HORAIRE 16h-19h.....	32
------------------------------------	----

Enjeu HAUT-DOUBS.....	34
-----------------------	----

Le contexte :

La lutte contre l'insécurité routière constitue une grande cause nationale. C'est une priorité majeure pour le Gouvernement qui agit avec détermination depuis 2002 pour renforcer la sécurité de nos concitoyens sur les routes.

Cette politique déterminée a permis d'obtenir des succès incontestables. Il y a 10 ans, il y avait plus de 8000 morts sur les routes de France. En 2011, pour la deuxième année, le nombre de tués est passé sous le seuil de 4000. Ainsi, depuis 2002, ce sont 32 000 vies qui ont été épargnées et 500 000 blessés qui ont été évités. Mais cette politique, pour rester efficace, nécessite une vigilance permanente.

Dans ce contexte, chaque département établit en 2012 un Document Général d'Orientations pour les années 2013 à 2017. Il décline les axes prioritaires de la politique de sécurité routière visant à faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

La démarche d'élaboration :

Le DGO est un outil de programmation qui s'inscrit dans une démarche partenariale. Son élaboration se décompose en trois étapes.

1. Le bilan du DGO précédent

La première étape consiste à réaliser un bilan des enjeux du précédent DGO. L'évaluation de la résonance de ces enjeux est primordiale afin de procéder à leur ajustement si cela s'avère nécessaire.

2. L'étude d'enjeux

L'étude d'enjeux, seconde étape, permet de recenser les cibles (en fonction de la typologie des accidents, de l'infrastructure, du type d'usagers, de la période...) présentant un nombre d'accidents caractérisant un dysfonctionnement.

Elle n'a pas pour but de comprendre le dysfonctionnement mais simplement de l'identifier et de fournir une proposition de hiérarchisation des enjeux accompagnée d'un argumentaire technique. Cette étape est réalisée à partir de l'analyse du bilan de l'accidentologie.

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

3. Les orientations d'actions

La compréhension de chacun des enjeux retenus est essentielle pour définir les orientations d'actions adaptées aux dysfonctionnements constatés et aux problèmes posés. Ainsi, suite à un approfondissement de l'analyse de l'accidentologie sur chacun des enjeux retenus, l'objectif de la troisième étape consiste à définir des orientations d'actions.

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 et fixe l'objectif général des actions qui en découlent.

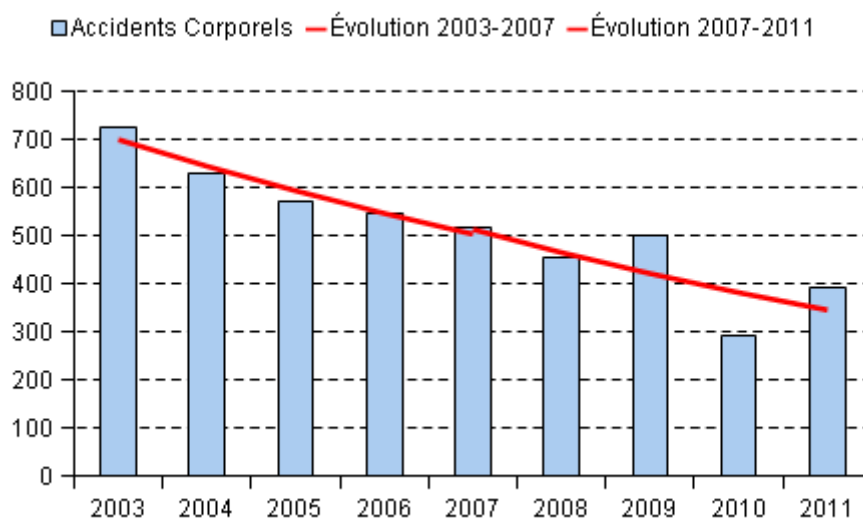
Bilan des enjeux du DGO 2008-2012

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

Il compare les évolutions observées lors des deux périodes d'étude : 2003-2007 pour le DGO 2008-2012 et 2007-2011 pour le DGO 2013-2017. Il s'appuie sur des courbes de tendance statistique (courbes qui passent au plus près des points représentés par les valeurs de la série chronologique), lesquelles permettent d'en déduire l'évolution globale de la série.

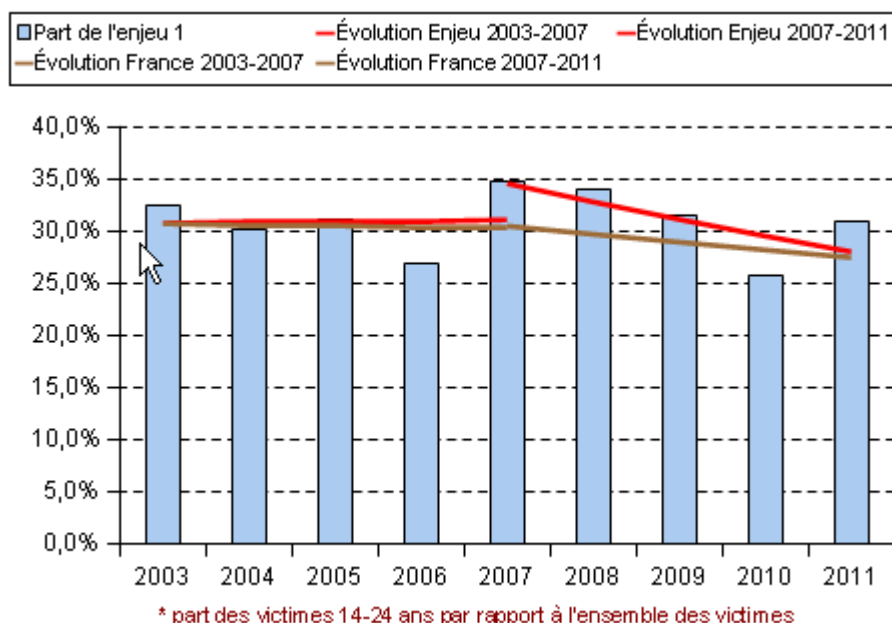
Evolution générale

Une tendance à la baisse de l'accidentologie est constatée depuis 2003 (-7,9% entre 2003 et 2007 et -9,4% entre 2007 et 2011).



Evolution - enjeu jeunes

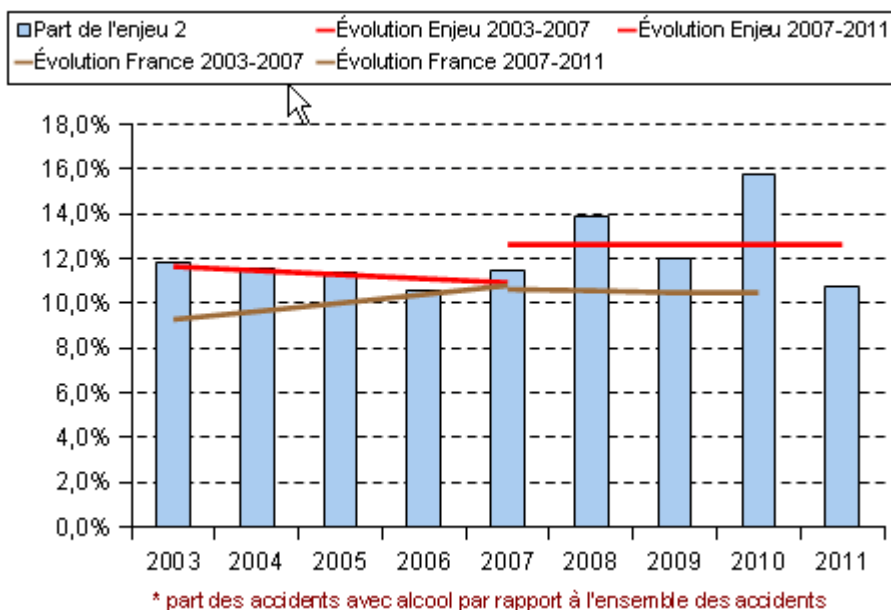
La part des victimes jeunes dans les accidents de la route a diminué durant ces cinq dernières années pour atteindre le niveau des données nationales.



Evolution - enjeu alcool

Malgré la diminution globale de l'accidentologie depuis 2003, la part des accidents avec alcool évolue peu, notamment entre 2007 et 2011.

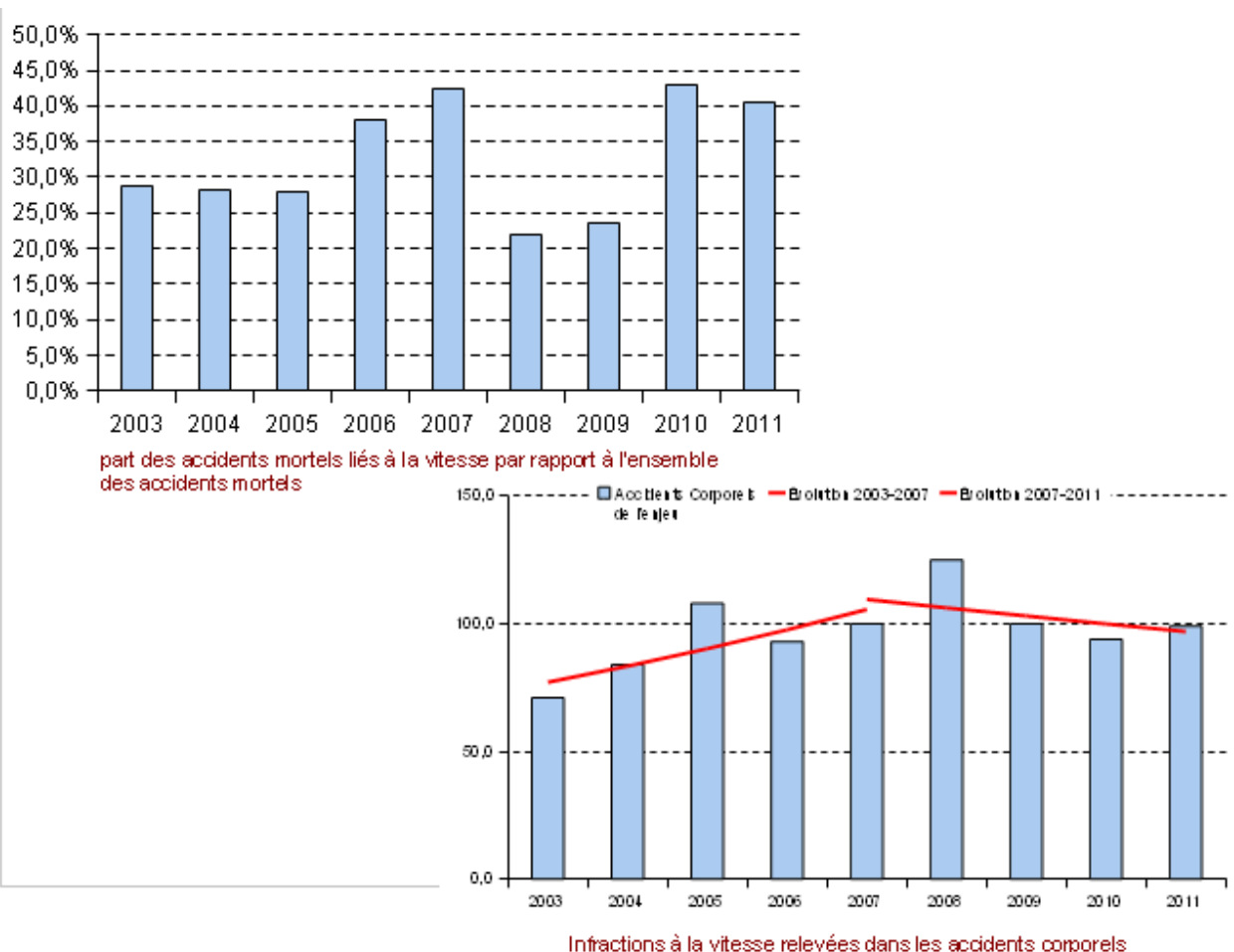
Les données départementales sont plus élevées que celles observées au niveau national.



Evolution - enjeu vitesse

Les données liées à l'enjeu vitesse n'ont pas évolué favorablement. La part des accidents mortels liés à la vitesse a atteint son chiffre le plus élevé en 2010 avec presque 45%.

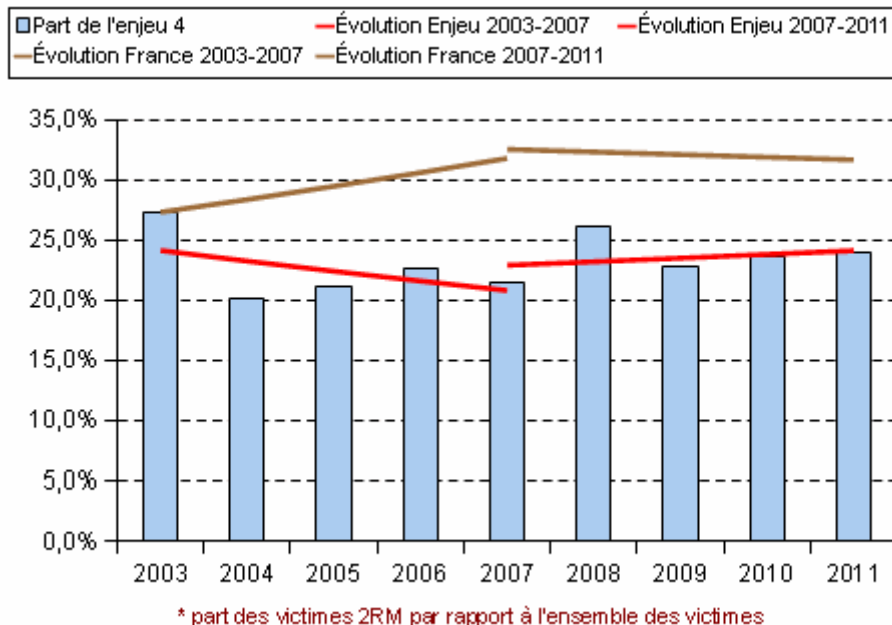
Cependant, le nombre d'infractions liées à une vitesse inadaptée aux circonstances a légèrement diminué depuis ces 5 dernières années.



Evolution - enjeu deux-roues motorisés

De 2007 à 2011, il convient de souligner une légère augmentation de la part des victimes de deux-roues motorisé.

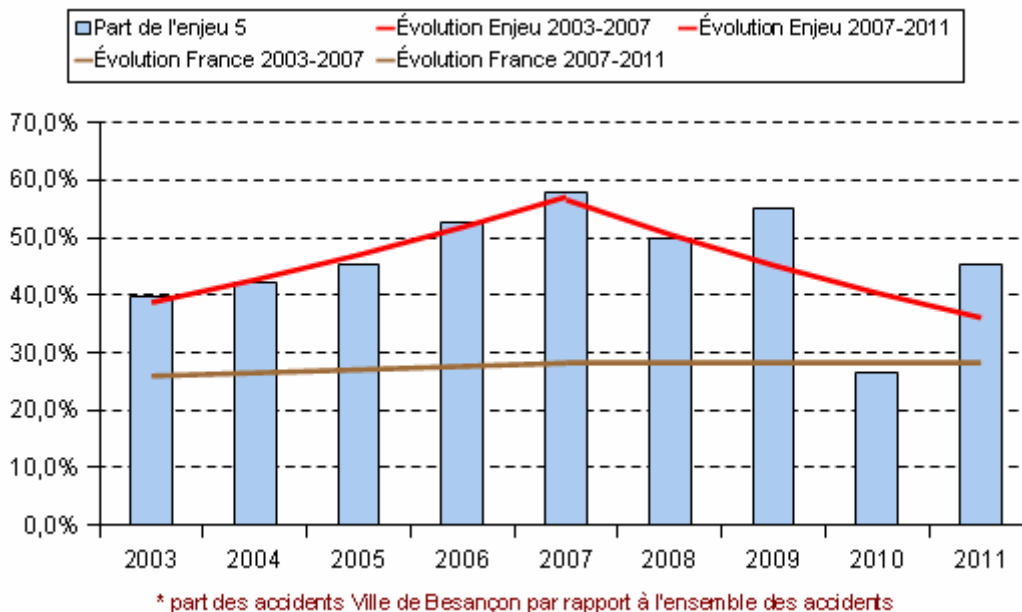
Les données départementales restent cependant très inférieures aux données nationales qui prennent en compte des régions telles que l'Île de France connaissant un trafic des 2RM nettement plus conséquent.



Evolution - enjeu Ville de Besançon

La part des accidents sur la Ville de Besançon a connu des évolutions contrastées depuis 2003. A noter une diminution considérable entre 2007 et 2011.

Cependant, cette part reste supérieure à celle des données nationales relatives aux agglomérations de plus de 100 000 habitants.

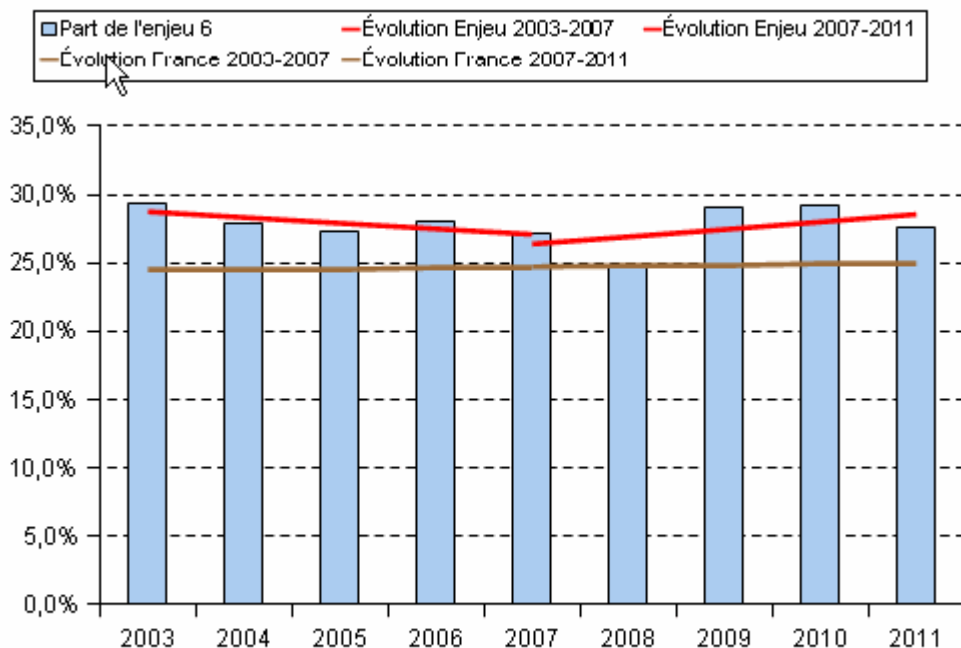


Les accidents de la Ville de Besançon sont également plus graves que ceux constatés au niveau national dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.



Evolution - enjeu tranche horaire 16h-19h

La part des accidents survenus durant cette tranche horaire a peu évolué depuis 2003 et reste supérieure à la part nationale.



* part des accidents entre 16h et 19h par rapport à l'ensemble des accidents

Détermination des enjeux

L'étude d'enjeu du DGO a été effectuée en référence aux accidents constatés de 2007 à 2011. Sur ces cinq dernières années, il a été recensé, dans le département du Doubs, 2150 accidents corporels ayant eu pour conséquences 212 tués, 1299 blessés hospitalisés et 1425 blessés non hospitalisés.

Ce diagnostic a permis d'identifier six enjeux eu égard aux risques identifiés dans le Doubs.

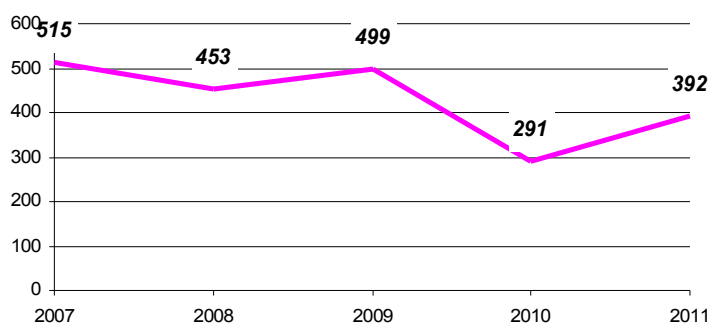
Analyse TEMPORELLE :

Evolution annuelle

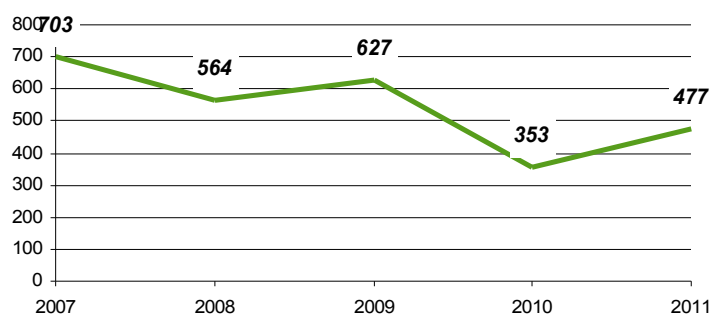
Dans le Doubs, est observée depuis 2007, une baisse moyenne annuelle de 4,8% du nombre d'accidents (4% en France), de 6,4% des blessés (4,3% en France) et de 5,4% des blessés hospitalisés (4,6% en France).

En ce qui concerne la mortalité des accidents, il est constaté une évolution contraire avec une légère augmentation de l'ordre de 0,5% alors que le niveau national enregistre une diminution de 2,8%.

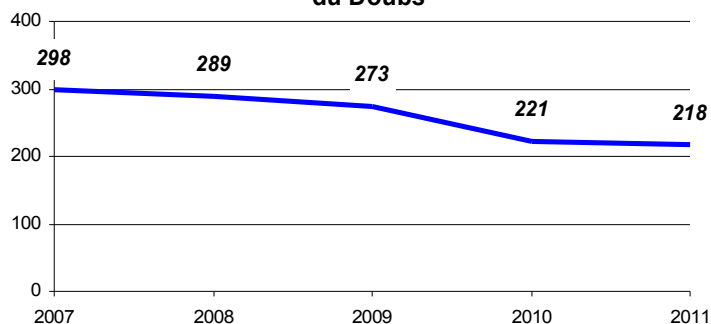
Nombre d'accidents sur les routes du Doubs



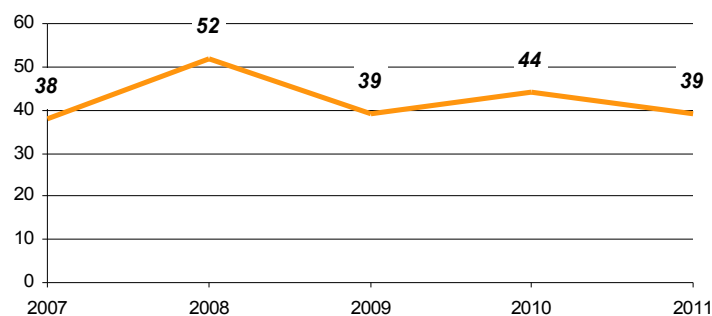
Nombre de blessés sur les routes du Doubs



Nombre de blessés hospitalisés sur les routes du Doubs

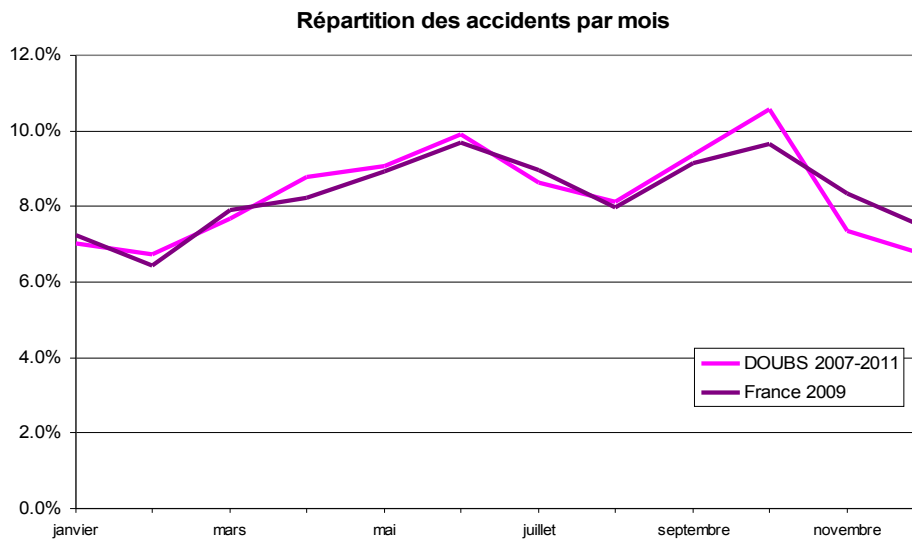


Nombre de tués sur les routes du Doubs



Evolution mensuelle

La répartition des accidents en fonction des mois de l'année est sensiblement identique aux données nationales, avec un pic des accidents enregistré en juin et en octobre.



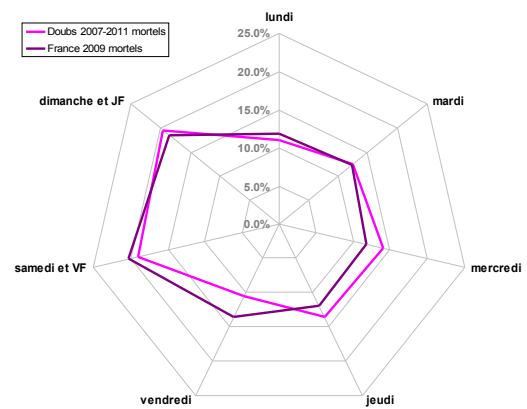
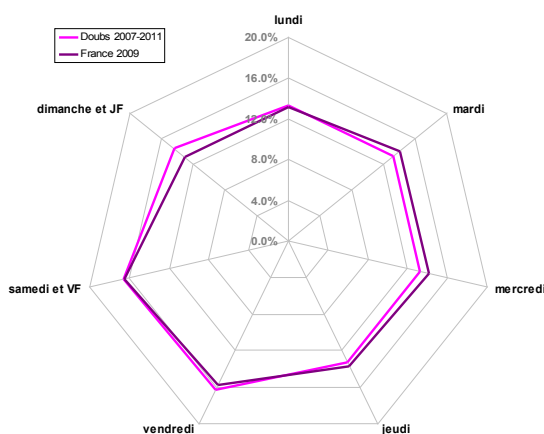
Evolution journalière

La répartition des accidents en fonction des jours de la semaine est également sensiblement identique aux données nationales.

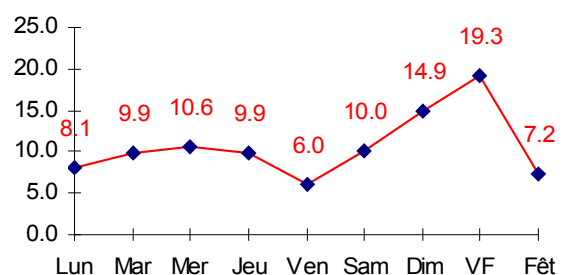
Ainsi, le vendredi et le samedi, qui concentrent 32% des accidents, sont les jours les plus accidentogènes du département.

Cependant, les jours les plus meurtriers sont le samedi et le dimanche : environ 40% des accidents mortels ont lieu durant le week-end.

A noter que le département connaît une mortalité légèrement supérieure aux données nationales durant les jours ouvrés (mercredi et jeudi).



Concernant l'indice de gravité (nombre de tués pour 100 accidents), il croit en fin de semaine avec un pic de l'ordre de 15 le dimanche.



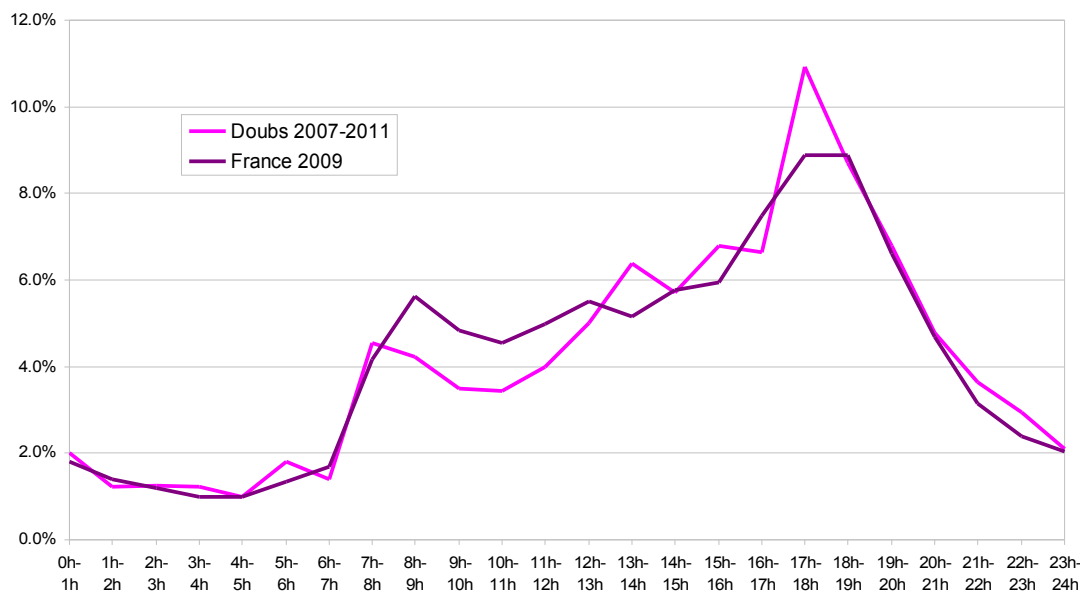
En conclusion, s'agissant de l'évolution journalière, la fin de la semaine (du vendredi au dimanche) est à mettre en évidence : les accidents sont nombreux (47,2% des accidents pour 45,1% en France) et plus graves, particulièrement le dimanche et les veilles de fête.

Cependant, à noter que pour ce qui concerne les accidents mortels, ils sont moins nombreux au cours de cette période au niveau local (49%) qu'au niveau national (52,2%) en raison notamment d'une mortalité plus basse le vendredi dans le département.

Evolution horaire

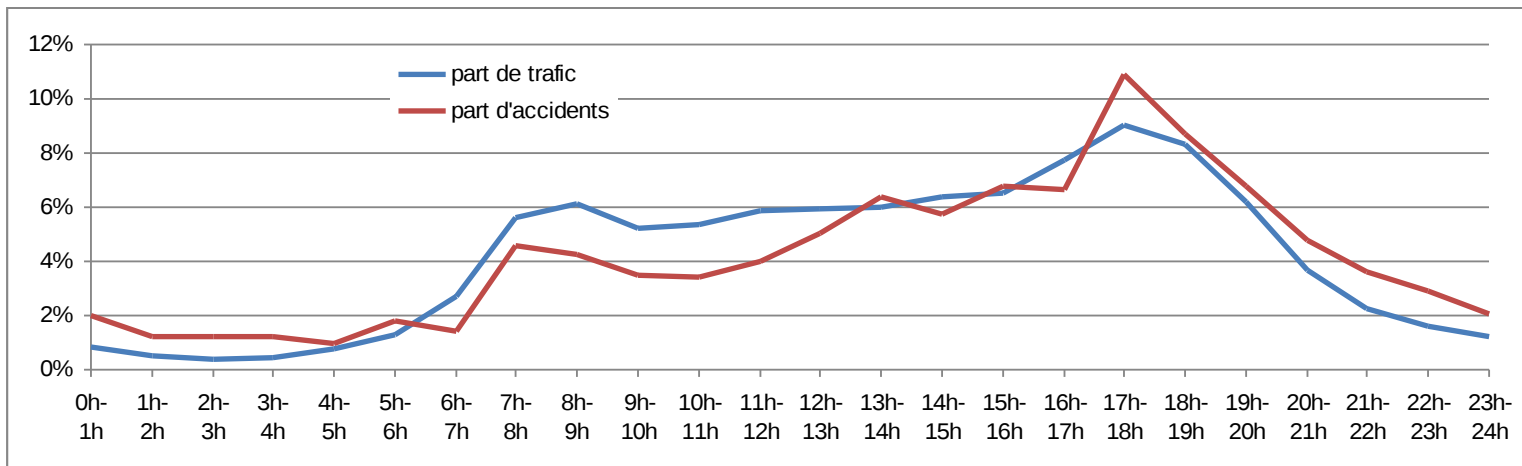
Le Doubs se caractérise par un pic très marquée de l'accidentologie entre 17h et 18h. Plus globalement, 27,4% des accidents se déroulent entre 16h et 19h contre 25,2% à l'échelon national. Ces données ont peu évolué par rapport à l'analyse du précédent DGO (28%).

Répartition des accidents par tranche horaire



Il est nécessaire de mettre en relation l'augmentation de l'accidentologie sur cette tranche horaire avec le trafic.

Le graphique ci-dessous souligne le fait que la part de l'accidentologie est davantage marquée que celle relative au trafic sur le créneau 16h-19h ainsi que la nuit.

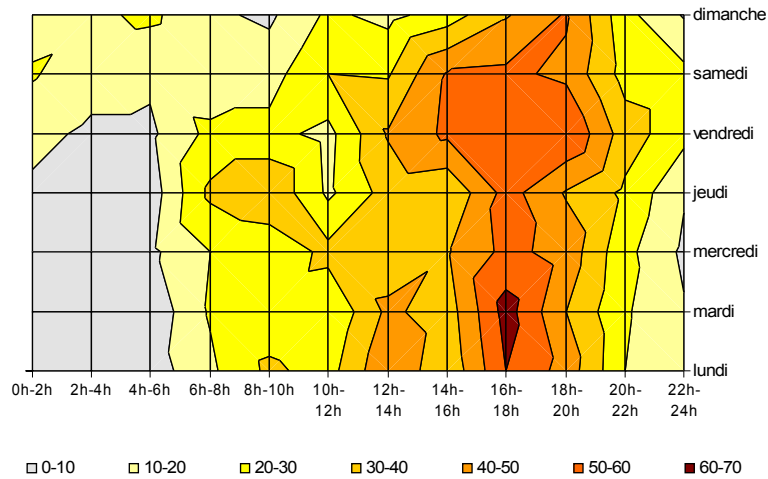


Etude réalisée à partir des données de trafic 2007 des 6 stations SIREDO du réseau DIR/Est sur le département du Doubs.

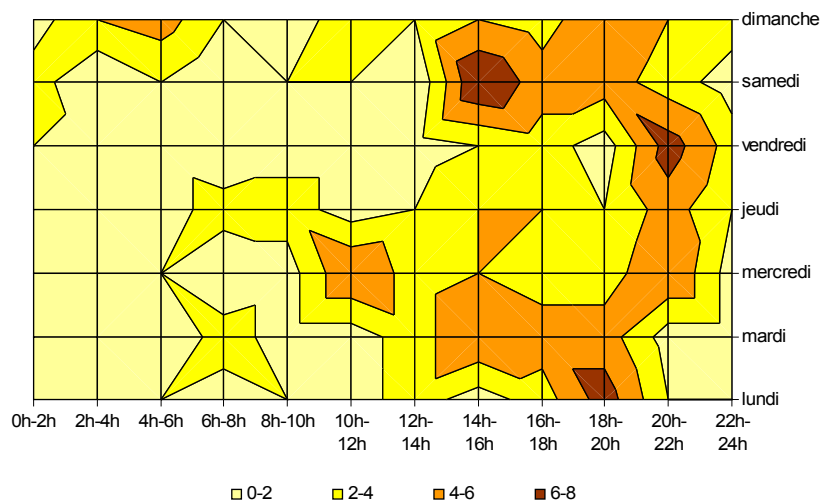
Agrégation des évolutions journalières et horaires

Comme évoqué précédemment, les accidents sont plus nombreux le week end, notamment le vendredi et le samedi et ceci entre 14h et 20h.

L'accidentologie durant la tranche horaire 16h-19h semble également bien marquée chaque jour de la semaine, sauf le dimanche, et s'avère particulièrement significative en début de semaine (lundi et mardi).

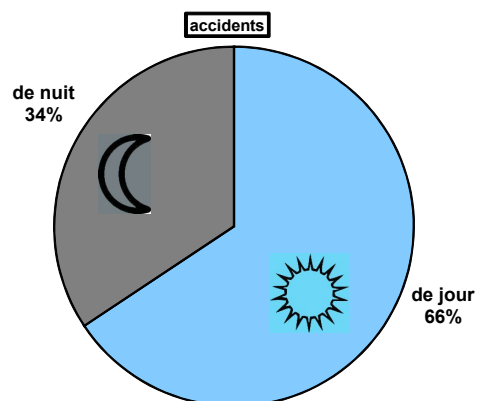


La répartition des accidents mortels est plus disparate. Il peut être souligné cependant une part plus significative d'accidents mortels en fin de semaine (du vendredi au dimanche). Ces accidents ont davantage lieu l'après-midi, en début de soirée et plus faiblement de nuit le dimanche.

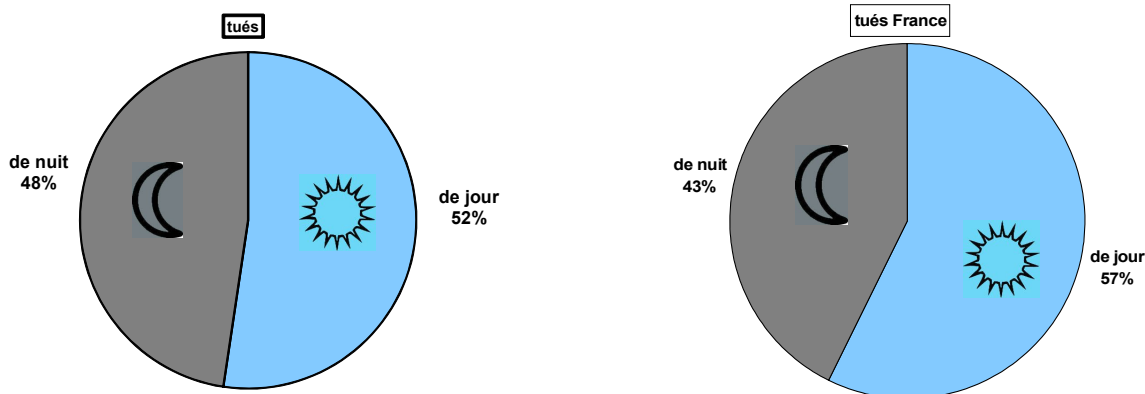


Répartition en fonction de la luminosité

La majorité (66%) des accidents se déroule de jour.



Cependant, 48% des personnes tuées sur la route l'ont été de nuit dans le département pour 43% au niveau national.



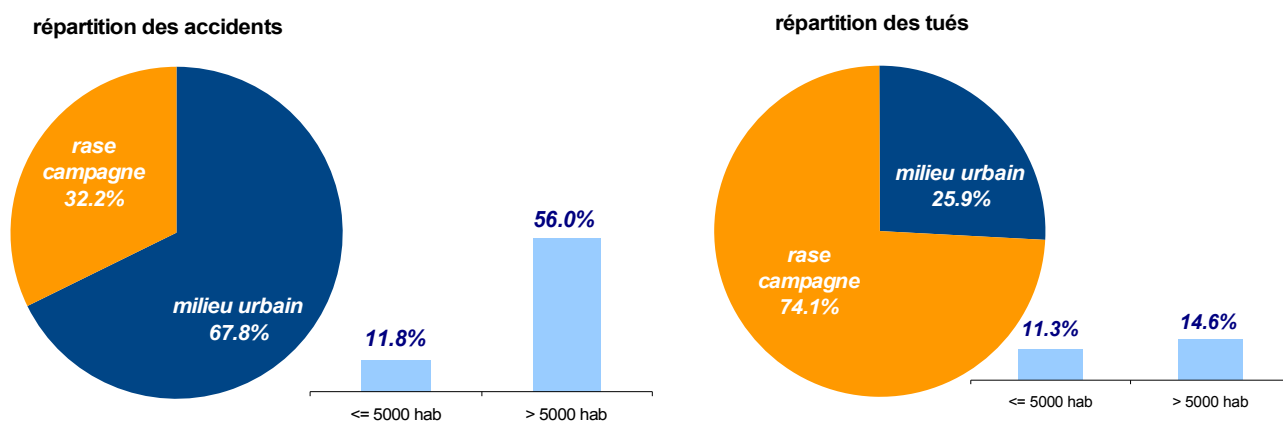
Synthèse de l'analyse temporelle

- tranche horaire 16h-19h toujours très marquée
- accidentologie en fin de semaine importante (vendredi et samedi), principalement l'après-midi (14h-20h)
- mortalité élevée samedi et dimanche et mortalité supérieure au niveau national le mercredi et le jeudi
- gravité des accidents de nuit plus marquée qu'au niveau national

Analyse SPATIALE :

Milieu urbain et rase campagne

Près de 68% des accidents se déroulent en agglomération. Cependant, la gravité des accidents en rase campagne est bien réelle : 74,1% des personnes sont tuées hors agglomération. Cette répartition est similaire à celle constatée dans les DGO précédents.

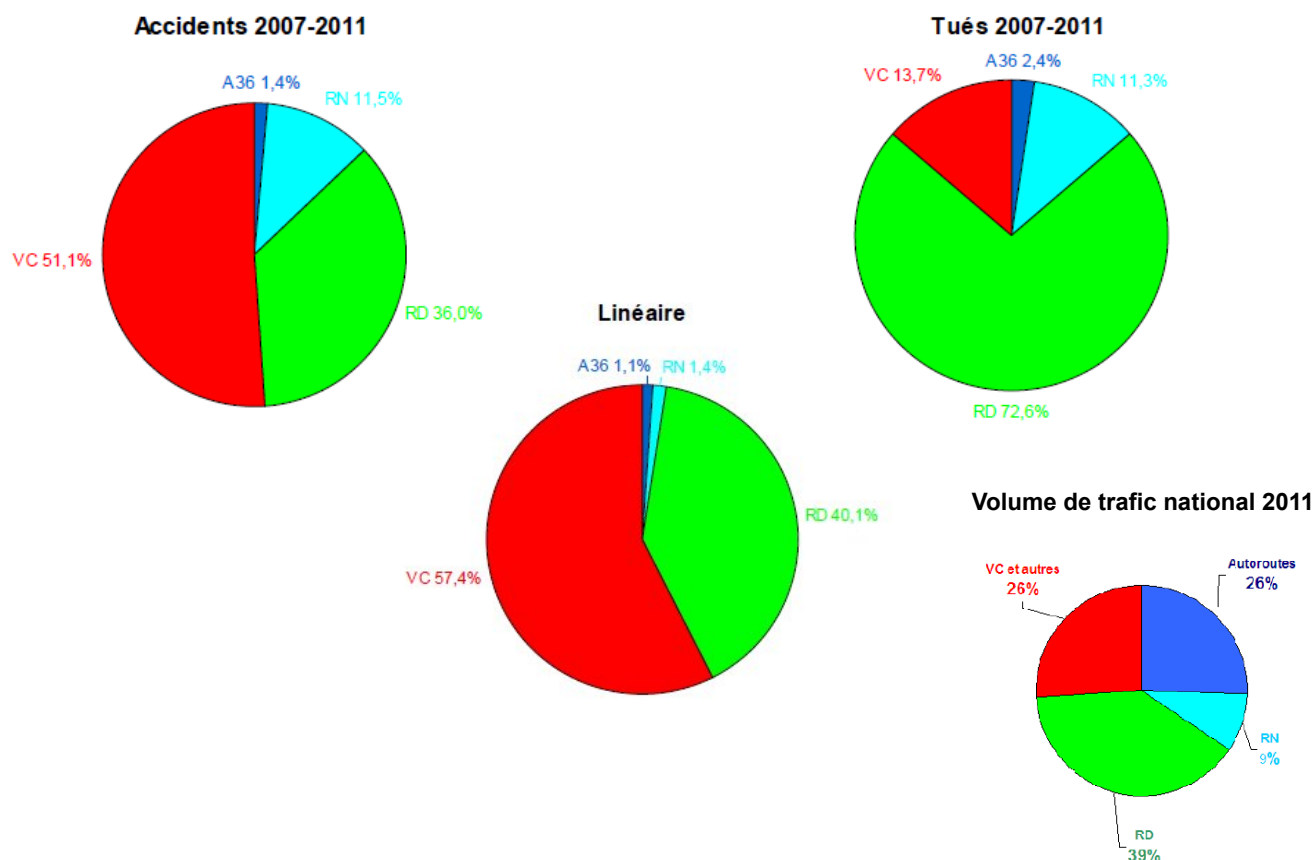


A mentionner, certes dans une moindre mesure, une gravité des accidents dans les petites agglomérations de moins de 5 000 habitants : 11,8% des accidents en milieu urbain et 11,3% des tués.

Catégorie du réseau

Le réseau des voies communales concentre le linéaire le plus important dans le département ainsi que la majorité des accidents (51,1%).

Cependant, la mortalité est particulièrement marquée sur le réseau routier départemental avec 72,6% des tués; ce qui permet de souligner la gravité élevée sur ce type de réseau.



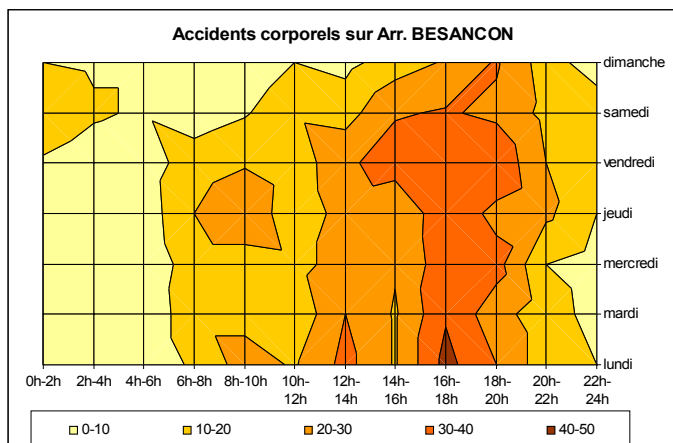
Par arrondissement

La répartition de l'accidentologie par arrondissement est sensiblement identique (hormis celle de la ville de Besançon) avec entre 15,5 et 18,8% des accidents par arrondissement.

Cependant la gravité est plus élevée sur l'arrondissement de Pontarlier et particulièrement sur le secteur du Haut-Doubs qui regroupe les cantons de Mouthe, Levier, Pontarlier, Montbenoit, le Russey et Maïche dans l'étude.

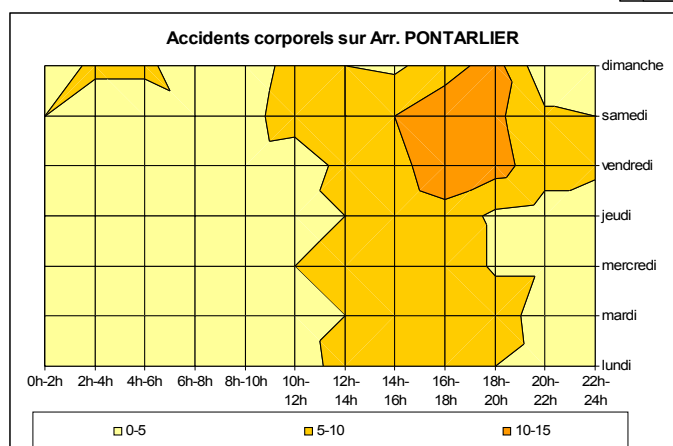
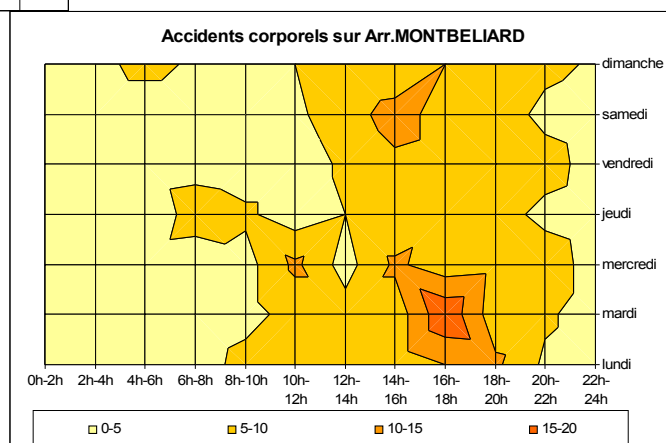
	Arr B			Arr M	Arr P	Haut-Doubs
	Besançon	autre	total			
nb accidents	1052	332	1384	404	362	325
% / département	48,9%	15,5%	64,4%	18,8%	16,8%	15,1%
nb tués	18	51	69	73	70	65
nb BH	300	338	638	335	326	276
nb BNH	998	127	1125	160	140	124
gravité (nb de tués / 100 acc)	1,7	15,4	5,0	18,1	19,3	20,0
% d'accidents "légers"	72,5%	9,6%	57,4%	15,3%	13,0%	13,5%
En / hors agglomération		73,8% hors		39,1% hors	62,7% hors	64,3% hors
catégories d'usagers concernés (% d'accidents impliquant au moins ...)	VL (87,5%) piéton (22,5%) cyclo (16,6%) moto (13,4%) vélo (7,7%)	VL (82,2%) moto (19,6%) PL (12,7%) cyclo (8,4%) piéton (6,6%)		VL (83,9%) moto (18,3%) piéton (16,1%) cyclo (15,3%)	VL (87,3%) moto (17,4%) piéton (12,4%) cyclo (12,4%)	VL (88,3%) moto (17,5%) piéton (12,6%) Cyclo (11,4%)

Agrégation des évolutions journalières et horaires par arrondissement

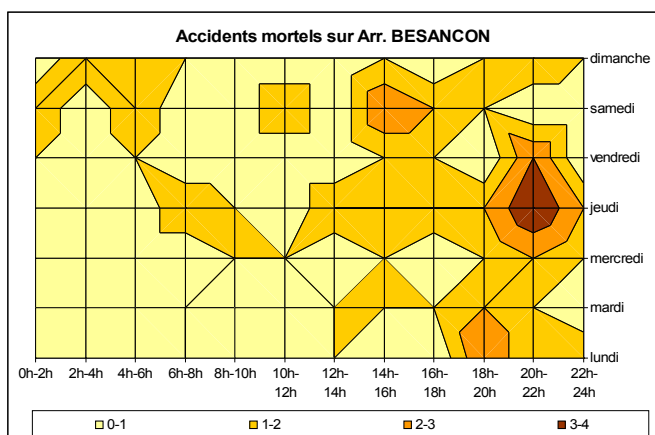


L'accidentologie sur l'arrondissement de Besançon est sensiblement identique à celle du département avec davantage d'accidents en fin de semaine de 14h à 20h (vendredi et samedi) et entre 16h et 19h durant la semaine.

Concernant l'arrondissement de Montbéliard, les accidents sont légèrement plus nombreux en début de semaine de 15h à 18h.

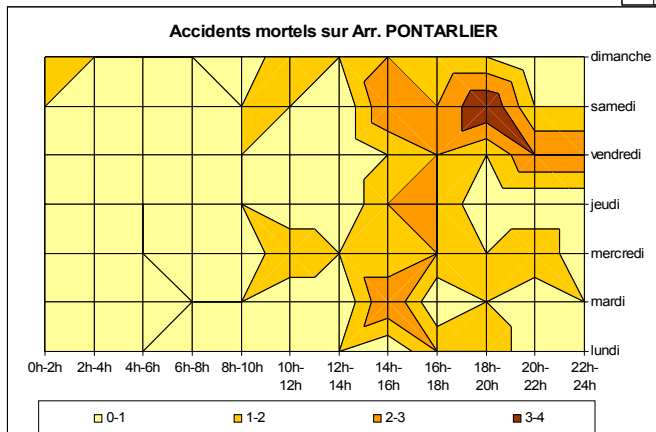
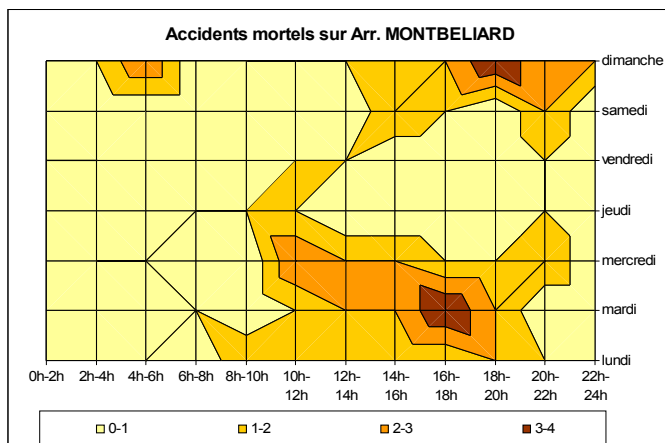


La répartition est différente pour l'arrondissement de Pontarlier avec une concentration des accidents en fin de semaine (vendredi au dimanche) de 15h à 18h.



Pour ce qui concerne l'arrondissement de Besançon, la répartition des accidents mortels se distingue de l'accidentologie avec une accumulation de ces accidents les jeudis et vendredis entre 19h et 21h.

S'agissant de l'arrondissement de Montbéliard, la répartition est relativement hétéroclite avec une concentration des accidents mortels en début de semaine (lundi et mardi de 15h à 17h) ainsi que le week-end (dimanche vers 18h).

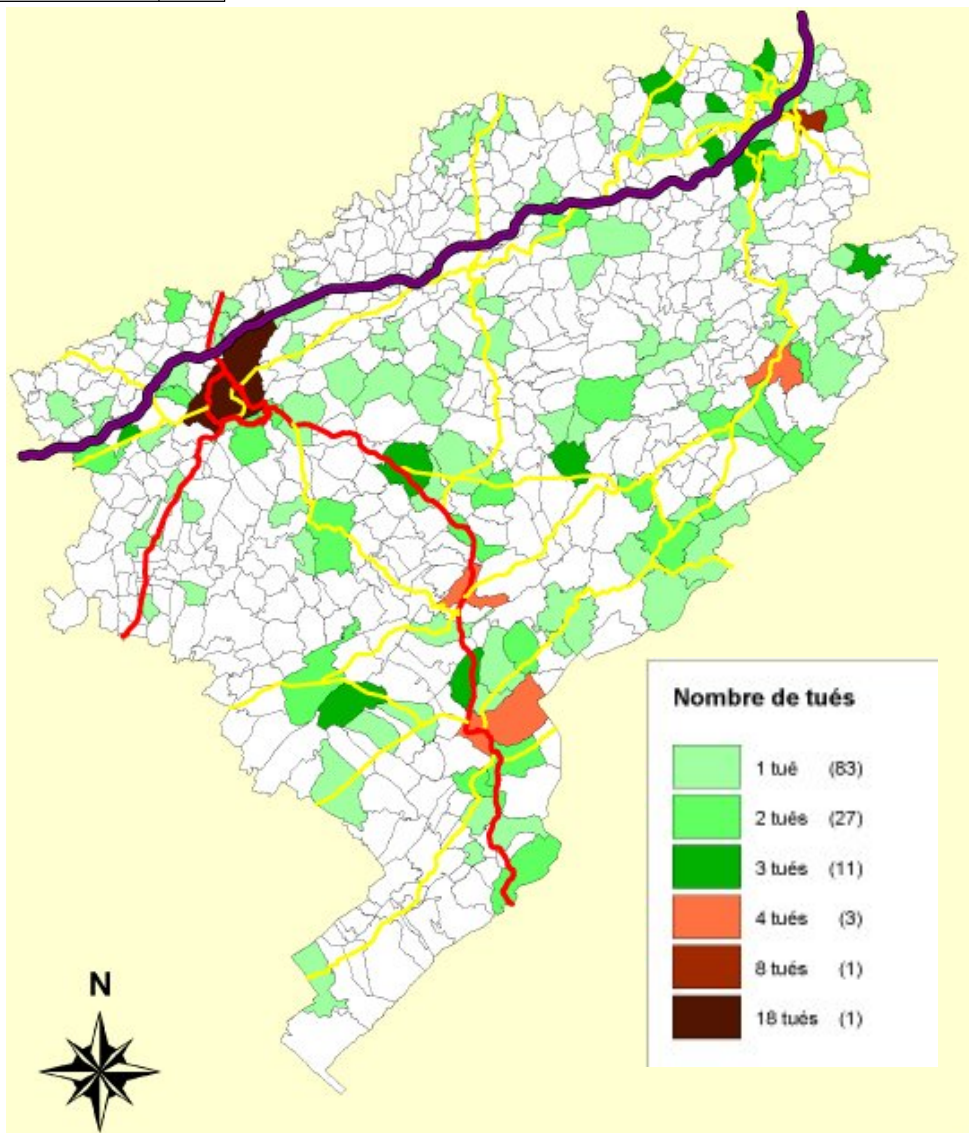


Comme pour l'ensemble des accidents, sur l'arrondissement de Pontarlier, les accidents mortels se déroulent principalement en fin de semaine (vendredi - samedi), de 17h à 20h.

Par commune

Les communes où sont enregistrés davantage de tués sont Besançon (18 tués), Audincourt (8 tués), Aubonne, Maiche et Pontarlier (4 tués).

À noter que les communes concernées par la mortalité routière se situent principalement le long des principaux axes routiers accidentogènes (RN57, RD437...)



Par axe structurant

Les réseaux routiers concernés par une gravité élevée sont majoritairement les routes départementales, comme évoqué précédemment dans le cadre de l'analyse spatiale.

La RD 437 connaît également une concentration d'accidents avec vitesse, alcool et impliquant des deux-roues motorisés.

	Accidents 2007-2011	Tués 2007-2011	Gravité (tués/100 acc)	Linéaire (km)	Densité d'accidents corporels	Densité de victimes graves	Trafic moyen	Observations
A 36	31	5	16,1	100	0,06	0,09	29 000 veh/j	Principale cause d'accidents = vitesse inadaptée aux circonstances Part plus élevée d'accidents avec PL
RN 57	163	20	12,3	90	0,36	0,23	22 000 veh/j	Principale cause d'accidents = vitesse inadaptée aux circonstances (51% des accidents) entre le Trou au Loup et la Suisse Part faible d'accidents dus à l'alcool
RN 83	24	5	20,8	28	0,17	0,25	9 000 veh/j	Principale cause d'accidents = vitesse inadaptée aux circonstances (50% des accidents) Part plus élevée d'accidents avec PL
RD 437	125	29	23,2	145	0,17	0,19	Entre 5 000 et 10 000 veh/j	Secteur le plus accidentogène : Entre Morteau et Maiche et entre Mathay et la limite du département Concentration d'accidents 2RM entre Maiche et Mathay 30% des accidents dus à l'état de la chaussée (verglas, neige...) entre Morteau et Maiche Nombre d'accidents avec alcool élevés (27%) et plus particulièrement sur le secteur de l'agglomération de Montbéliard
RD 461	39	8	20,5	50	0,16	0,18	Entre 8 000 et 10 000 veh/j	Accidentologie répartie sur l'ensemble du linéaire, légère concentration sur l'agglomération de Valdahon et de la mortalité à Etalans et près de la frontière Suisse
RD 50	15	5	33,3	50	0,06	0,05	Entre 2 000 et 6 000 veh/j	Accidentologie répartie sur l'ensemble du linéaire
RD 67	23	1	4,3	40	0,12	0,13	Entre 3 000 et 10 000 veh/j	Concentration d'accidents 2RM entre Tarcenay et la RN 57
RD 683	32	5	15,6	60	0,11	0,1	Entre 5 000 et 16 000 veh/j (agglo)	Part élevée d'accidents concernant des jeunes

Définitions :

Densité d'accidents corporels = (nombre d'accidents corporels sur 5 ans) / (longueur de l'itinéraire x 5)

Densité de victimes graves = (nombre de tués + blessés graves sur 5 ans) / (longueur de l'itinéraire x 5)

Synthèse de l'analyse spatiale

- Gravité des accidents :
 - hors agglomération et dans une moindre mesure au sein des petites agglomérations
 - sur le réseau routier départemental
 - sur le Haut-Doubs (zone frontalière) et sur l'arrondissement de Pontarlier (en fin de semaine)
- typologie particulière de la RD 437 entre Pontarlier et le Territoire de Belfort













Analyse THEMATIQUE :

Par catégories d'utilisateurs

Les usagers des véhicules légers sont les plus touchés par la mortalité routière mais de façon moins marquée que pour la période du précédent DGO (56,6% contre 63,6%).

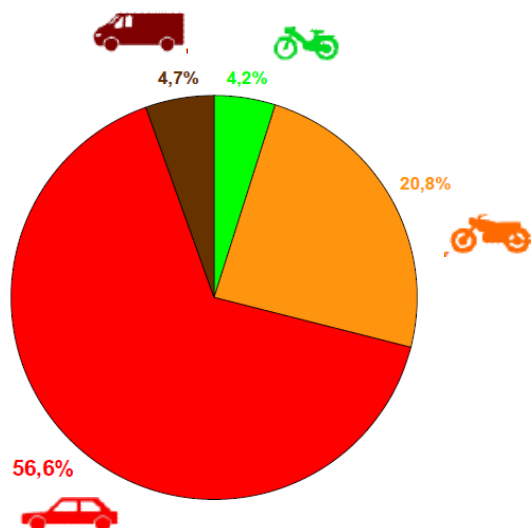
La catégorie des deux-roues motorisés a connu une forte évolution entre les deux périodes de référence (2003-2007 et 2007-2011) avec :

- une diminution de la mortalité des usagers de cyclomoteurs (4,2% contre 8,5%)
- une importante hausse de la proportion des tués motocyclistes qui devient ainsi identique à celle constatée au niveau national (20,8% contre 10,5% en 2003-2007)

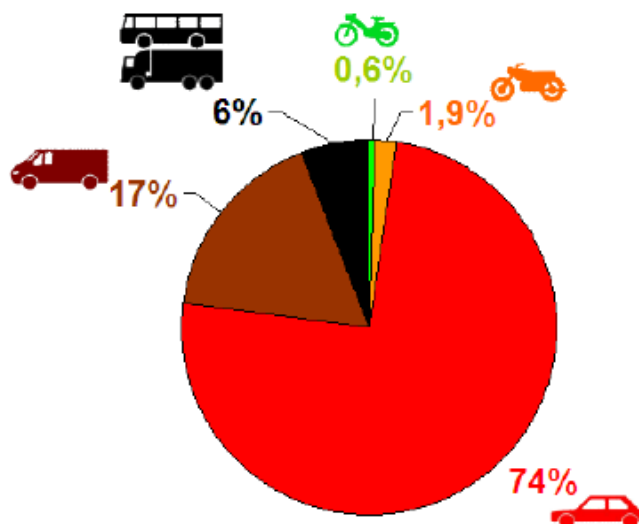
	Doubs / 2007-2011	Doubs – 2003 – 2007	France	Évolution temporelle
	10,4%	9,3%	11,6%	
	2,8%	3,2%	3,8%	
	4,2%	8,5%	7,0%	
	20,8%	10,5%	20,8%	
	56,6%	63,6%	50,5%	
	4,7%	2,4%	3,4%	







Ainsi les motocyclistes sont impliqués dans 16% des accidents et dans 20,5% des accidents mortels alors qu'ils ne représentent que 2% du trafic (données nationales).

Mortalité des usagers motorisés



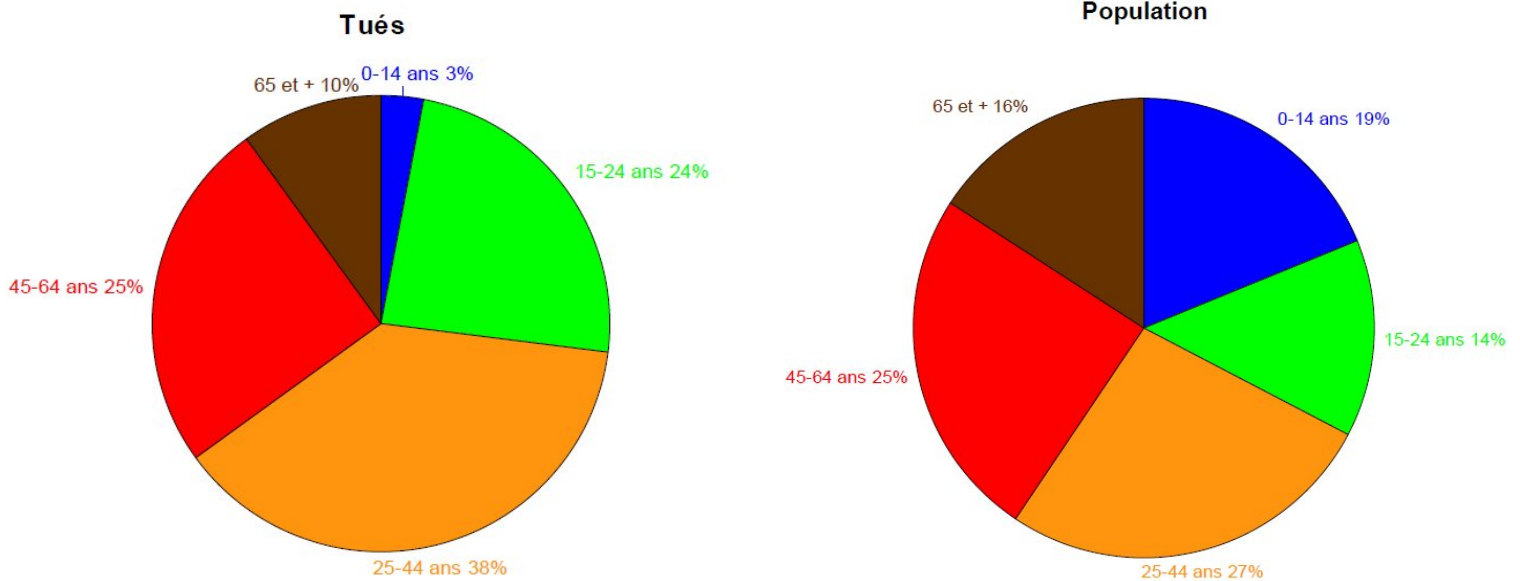
Part de trafic des usagers motorisés, national 2011



	Tués		Trafic
	Doubs	France	France
	4,2%	7,0%	0,6%
	20,8%	20,8%	1,9%
	56,6%	50,5%	74,0%
	4,7%	3,4%	17,0%
 	0,0%	2,0%	5,8%

Par tranche d'âges

Les adultes âgés de 25 à 44 ans sont les plus touchés par la mortalité routière (38%) et ceci davantage dans le département qu'au niveau national.



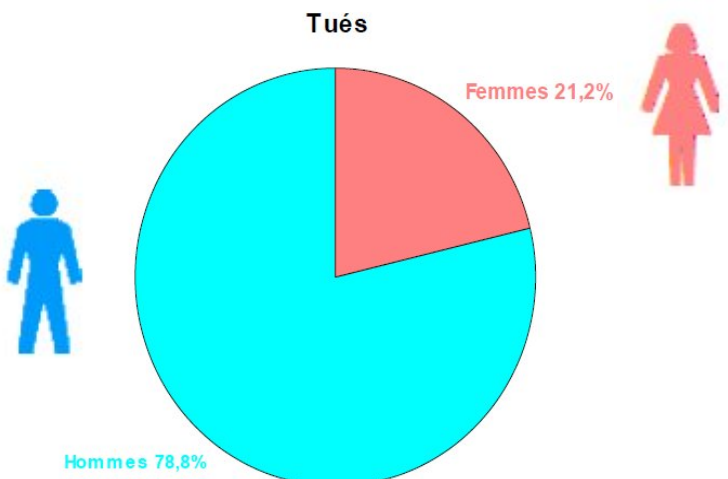
	Mortalité		Population	
	Doubs	France	Doubs	France
enfants 0-14 ans	3%	3%	19%	18%
jeunes 15-24 ans	24%	26%	14%	13%
adultes 25-44 ans	38%	32%	27%	26%
adultes 45-64 ans	25%	21%	25%	26%
seniors 65 et +	10%	19%	16%	17%

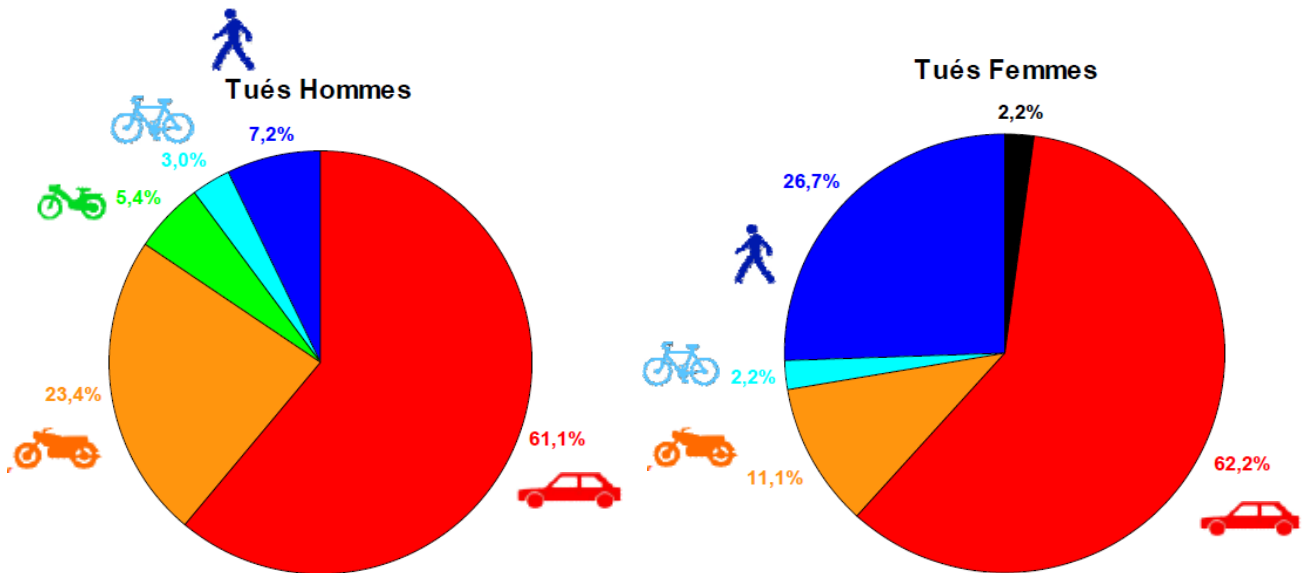
Les jeunes 15-24 ans, qui ne comptent que pour 14% de la population dans le département, sont impliqués dans 47% des accidents et représentent 24% des tués sur la route dans le Doubs.

Contrairement aux données nationales, le département semble moins concerné par une mortalité élevée des seniors (10% des tués contre 19%).

Par sexe

La mortalité routière concerne davantage les hommes (presque 79% contre 75% en France).





La ventilation par sexe des tués est équilibrée pour ce qui concerne les véhicules légers (61% et 62%). En revanche, les hommes sont davantage tués en tant que motards et les femmes en tant que piétons.

Par typologie d'accidents

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

Les usagers de motocyclette sont tués autant dans le cadre d'accident de moto seule que dans celui d'une collision avec un VL.

1. Qui est tué ?

Total	part du trafic motorisé							
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL+TC	Autre
38% 77		1		15	55	5		1
0% 0								
0% 1	1							
0% 0								
0% 0								
30% 64	14	3	9	16	22			
2% 5	2			1	2			
13% 28	1	2	1	6	15	3		
0% 1	1							
17% 36	3		2	3	26	2		
100% 212	22	6	12	41	120	10	0	1
100%	10%	3%	6%	19%	57%	5%	0%	0%

Solo	
	Piéton
	Vélo
	Cyclo
	Moto
	VL
	VU
	PL+TC
	Autre

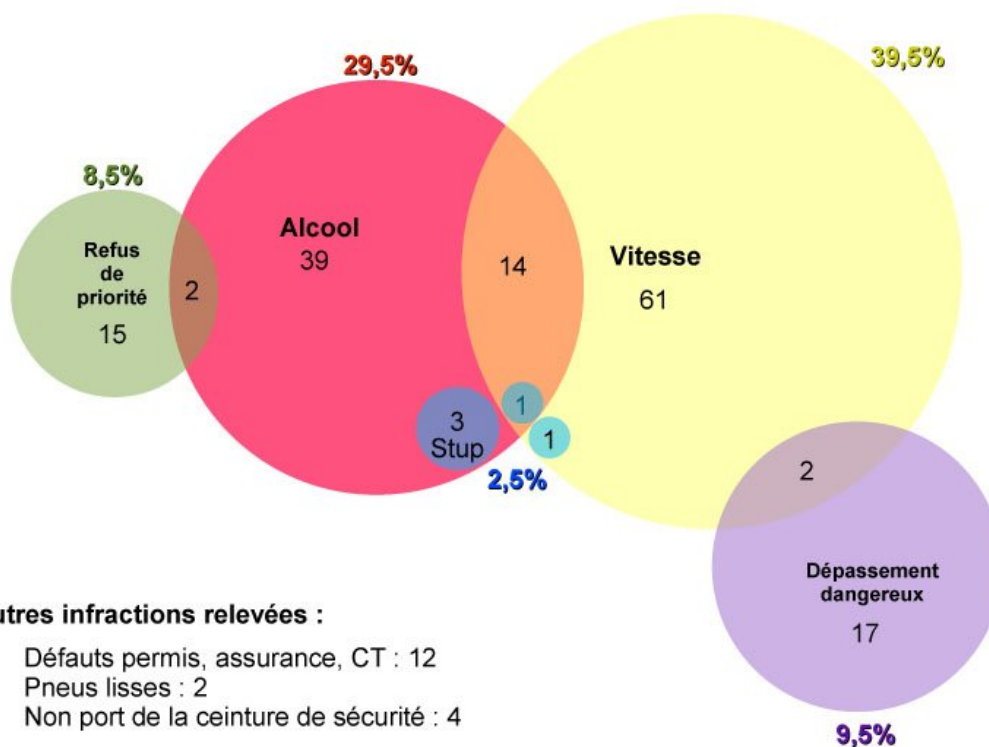
Multicollision	
Collision à 2	
Collision à 3	
Collision à 4	
Collision à 5	
Collision à 6	
Collision à 7	
Collision à 8	
Collision à 9	
Collision à 10	
Collision à 11	
Collision à 12	
Collision à 13	
Collision à 14	
Collision à 15	
Collision à 16	
Collision à 17	
Collision à 18	
Collision à 19	
Collision à 20	
Collision à 21	
Collision à 22	
Collision à 23	
Collision à 24	
Collision à 25	
Collision à 26	
Collision à 27	
Collision à 28	
Collision à 29	
Collision à 30	
Collision à 31	
Collision à 32	
Collision à 33	
Collision à 34	
Collision à 35	
Collision à 36	
Collision à 37	
Collision à 38	
Collision à 39	
Collision à 40	
Collision à 41	
Collision à 42	
Collision à 43	
Collision à 44	
Collision à 45	
Collision à 46	
Collision à 47	
Collision à 48	
Collision à 49	
Collision à 50	
Collision à 51	
Collision à 52	
Collision à 53	
Collision à 54	
Collision à 55	
Collision à 56	
Collision à 57	
Collision à 58	
Collision à 59	
Collision à 60	
Collision à 61	
Collision à 62	
Collision à 63	
Collision à 64	
Collision à 65	
Collision à 66	
Collision à 67	
Collision à 68	
Collision à 69	
Collision à 70	
Collision à 71	
Collision à 72	
Collision à 73	
Collision à 74	
Collision à 75	
Collision à 76	
Collision à 77	
Collision à 78	
Collision à 79	
Collision à 80	
Collision à 81	
Collision à 82	
Collision à 83	
Collision à 84	
Collision à 85	
Collision à 86	
Collision à 87	
Collision à 88	
Collision à 89	
Collision à 90	
Collision à 91	
Collision à 92	
Collision à 93	
Collision à 94	
Collision à 95	
Collision à 96	
Collision à 97	
Collision à 98	
Collision à 99	
Collision à 100	

2. Au contact de qui ? *

* ici, sans considération des responsabilités dans l'accident

Par cause d'accidents mortels

La vitesse excessive et/ou inadaptée aux circonstances reste donc la principale cause d'accidents mortels du département (39,5%) suivie de l'alcool (29,5%).



Les autres causes sont les dépassements dangereux, les refus de priorité...
Le non port de la ceinture de sécurité reste insignifiant (4 sur 200 accidents mortels).

Synthèse de l'analyse thématique

- Dégradation de la mortalité des usagers de motocyclette
- Part élevée des jeunes 14-24 ans impliqués dans les accidents
- Tranche d'âge 25-44 ans plus fortement concernée qu'au niveau national
- Mortalité plus élevée chez les hommes
- Vitesse et alcool : les deux facteurs les plus souvent constatés dans les accidents mortels

Synthèse de l'analyse de l'accidentologie

Ainsi, pour la période 2013-2017, en référence à la réalité départementale, six grands enjeux ont été déterminés :

Les jeunes

L'alcool

La tranche horaire 16h-19h

La vitesse

Les deux-roues motorisés

Le Haut-Doubs / zone frontalière

Le tableau ci-dessous récapitule les données chiffrées pour chacun des enjeux et précise la répartition par arrondissement.

Ainsi, l'alcool et la vitesse sont davantage présents sur l'arrondissement de Besançon (excepté la Ville de Besançon).

Une part légèrement plus importante d'accidents de 2RM se produit sur l'arrondissement de Montbéliard.

La Ville de Besançon est touchée davantage par l'accidentologie des jeunes.

Les accidents sur l'arrondissement de Pontarlier se déroulent de façon plus marquée que sur les autres arrondissements entre 16h et 19h et en fin de semaine.

2 RM	Jeunes	Alcool	vitesse	16h-19h	Haut-Doubs	Stup	Fin de semaine	GLOBAL
------	--------	--------	---------	---------	------------	------	----------------	--------

définitions

accidents impliquant au moins un 2 RM	accidents impliquant au moins un usager âgé de 14-24 ans	accidents impliquant au moins un usager avec tx >= 0.5 g/l	accidents impliquant au moins un usager avec infraction : vitesse excessive eu égard aux circonstances	accidents survenus entre 16h et 19h	accidents survenus sur l'un des 6 cantons suivants : Mouthé, Levier, Pontarlier, Montbenoît, Le Russey et Maîche	accidents impliquant au moins un usager ayant fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants	accidents survenus le vendredi, ou le samedi ou le dimanche
---------------------------------------	--	--	--	-------------------------------------	--	--	---

volumes des enjeux

nb accidents	647	1025	277	508	590	325	32	957	2150
proportion des accidents	30,1%	47,7%	12,9%	23,6%	27,4%	15,1%	1,5%	44,5%	
nb tués	53	77	62	83	49	65	7	96	212
nb BH	395	646	208	463	338	276	40	642	1299
nb BNH	327	778	144	241	396	124	15	636	1425
gravité (nb T / 100 acc)	8,2	7,5	22,4	16,3	8,3	20,0	21,9	10,0	9,9

par arrondissement (proportion des accidents sur l'arrondissement concerné)

Arr. de BESANCON	29.3% (405)	49.1% (679)	10.6% (147)	16.0% (222)	26.9% (372)		0.72% (10)	42.3% (585)	1384 acc.
<i>Ville de Besançon</i>	29.9% (314)	50.3% (529)	7.9% (83)	7.0% (74)	26.9% (283)		0.1% (1)	41.4% (436)	1052 acc.
<i>autre</i>	27.4% (91)	45.2% (150)	19.3% (64)	44.6% (148)	26.8% (89)		2.7% (9)	44.9% (149)	332 acc.
Arr. de MONTBELIARD	33.4% (135)	46.8% (189)	16.6% (67)	36.1% (146)	27.2% (110)		3.2% (13)	43.6% (176)	362 acc.
Arr. de PONTARLIER	29.6% (107)	43.4% (157)	17.4% (63)	38.7% (140)	29.8% (108)		2.5% (9)	54.1% (196)	404 acc.

Les orientations d'actions

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

Les orientations d'actions à décliner dans le département du Doubs pour les cinq prochaines années ont été définies en référence aux :

- pistes de travail identifiées dans le cadre du colloque régional sur les jeunes en date du 23 février 2012
- idées émises lors de la réunion des Intervenants Départementaux de Sécurité Routière en juin 2012
- aux différentes propositions formulées par plus de 80 acteurs locaux de la sécurité routière (référents communaux de sécurité routière, services de l'État, IDSR, associations de sécurité routière et d'étudiants, collectivités...) lors du séminaire du 21 septembre 2012.

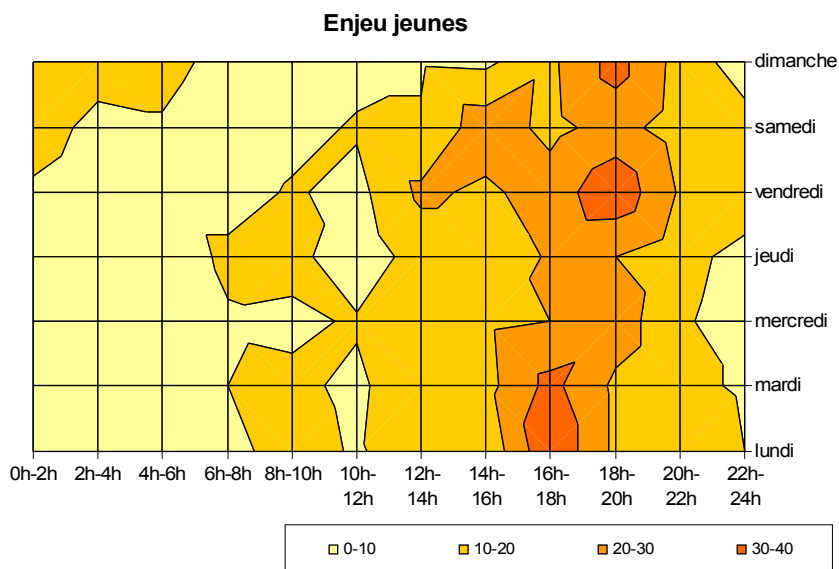
Pour chacun des enjeux, les orientations d'actions ont été déclinées dans les différents domaines : infrastructure, éducation, formation, information, contrôle et sanction.

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

Enjeu JEUNES

Approfondissement de l'enjeu en matière d'accidentologie

- 1025 accidents (**47,7% des accidents**) et 50 tués jeunes (23,6% des tués)
- Gravité moyenne (7,5 contre 9,9 pour l'ensemble des accidents)
- **Caractéristiques des accidents avec les jeunes :**
 - en agglomération (71,5%)
 - tués majoritairement hors agglomération (69%)
 - après-midi et fin de semaine (47,3%)



- 2/3 sont des conducteurs, principalement de VL ou de cyclo
- **1/3 sont des passagers** (principalement en VL), donnée sur-représentée par rapport aux données du département
- tués principalement en VL et moto (18-24 ans)
- **conducteurs masculins sur-représentés par rapport aux données du département**
- femmes concernées autant en tant que conductrices qu'en tant que passagères
- étudiants (30,9% contre 10,0% pour l'ensemble des accidents) et ouvriers (18,9% contre 16,2%) davantage impliqués
- 55% des conducteurs 18-24 ans ont un permis probatoire
- bonne utilisation de l'équipement de sécurité (casque – ceinture de sécurité)
- **responsabilité du conducteur pour 57,3%, donnée sur-représentée par rapport aux données du département**
- infractions principales : vitesse inadaptée, puis alcool et non-respect du code de la route (refus de priorité, franchissement ligne continue...)
- **Précisions pour la zone gendarmerie nationale :**
 - **concentration des accidents impliquant les jeunes du samedi au lundi** et dans les créneaux horaires 15h à 16h et 19h à 20h.

Orientations : Ces constats ont permis de dégager des orientations d'actions.

Orientations par domaine d'actions	Constats ou problèmes rencontrés
1. Infrastructure	<p>Développer les pistes cyclables en milieu urbain et les sécuriser</p> <p>Aménager les abords des établissements scolaires (exemple : systèmes de dépose minute...)</p>
2. Information	<p>Communiquer grâce aux supports utilisés par les jeunes (smartphones, tablettes, internet...)</p> <p>Informar sur les responsabilités respectives des conducteurs et des passagers dans le cadre du co-voiturage, qui se développe beaucoup chez les jeunes</p> <p>Sensibiliser les parents sur la conduite à tenir aux abords des établissements scolaires</p> <p>Impliquer le public féminin comme vecteur de prévention vis-à-vis de l'usager masculin</p>
3. Formation	<p>Proposer une formation complémentaire aux parents et aux accompagnateurs, dans le cadre de la conduite accompagnée, afin de mettre à jour leurs connaissances et de les conforter dans leur rôle éducatif</p>
4. Éducation	<p>Prévoir un volet sécurité routière dans le diagnostic de sécurité que doit conduire tout établissement scolaire</p> <p>Maintenir les actions engagées dans le cadre du continuum éducatif (APER, ASSR...) et le renforcer plus particulièrement au-delà du collège (lycée, CFA ...)</p> <p>Rendre davantage les jeunes acteurs dans ces actions</p> <p>Améliorer les interventions avec l'utilisation d'outils modernes (pièce de théâtre, vidéo, simulateur...) et favoriser l'interactivité avec les jeunes</p> <p>Impliquer les collectivités territoriales dans le cadre du continuum éducatif</p>
5. Contrôle et sanctions	<p>Proposer des alternatives à la sanction</p>

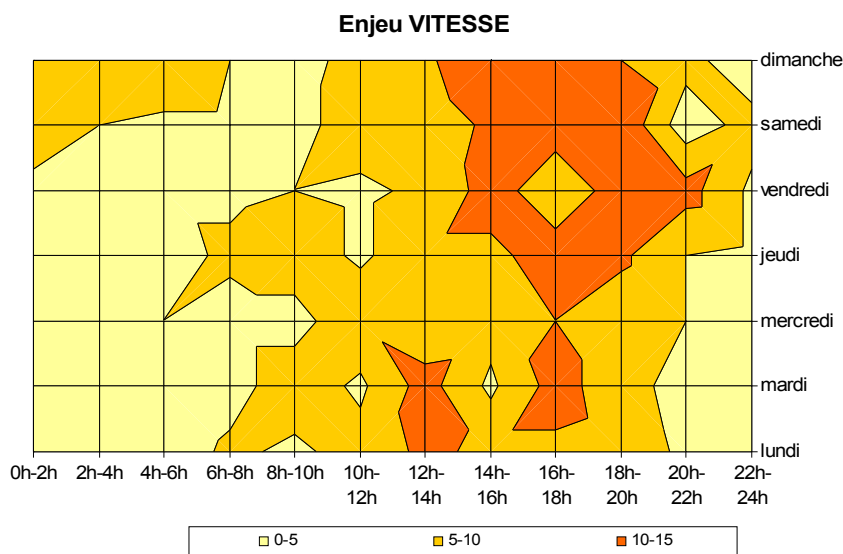
Enjeu VITESSE

Approfondissement de l'enjeu en matière d'accidentologie

- 508 accidents (23,6% des accidents) et 83 tués (39,2% des tués)
- **Gravité élevée (16,3 contre 9,9 pour l'ensemble des accidents)**

- **Caractéristiques des accidents avec vitesse :**

- hors agglomération
- fin de semaine (jeudi au dimanche)



- **facteur alcool associé**

- conducteurs masculins
- **jeunes conducteurs 18-24 ans fortement impliqués** (31,5% contre 23,2% pour l'ensemble des accidents) ; 71,9% en permis probatoire
- ouvriers davantage concernés (22,2% contre 16,2%)

- **Précisions pour la zone gendarmerie nationale :**

- facteur vitesse présent dans 33% des accidents (23,6% pour l'ensemble du département) et 89% des tués dus à la vitesse
- concentration des accidents dus à la vitesse le samedi et le dimanche et sur une plage horaire 15h à 20h

Orientations : Ces constats ont permis de dégager des orientations d'actions.

Orientations par domaine d'actions	Constats ou problèmes rencontrés
1. Infrastructure	<p>Renforcer la logique par itinéraire</p> <p>Améliorer la connaissance et le suivi des vitesses pratiquées (exploitation des stations SIREDO)</p> <p>Poursuivre le travail engagé sur la pertinence et la cohérence des limitations de vitesse (gestionnaires routiers, référents communaux de sécurité routière et usagers)</p> <p>Assurer une matérialisation sur certaines voies de circulation des interdistances de sécurité</p>
2. Information	<p>Promouvoir la conduite apaisée comme une valeur de développement durable et de qualité de vie (mise en valeur des avantages à l'échelon individuel)</p> <p>Poursuivre le partenariat avec les médias locaux</p> <p>Communiquer via les Panneaux à Message Variable</p> <p>Susciter une meilleure régulation des vitesses (utilisation des limiteurs de vitesse, adaptation de la vitesse à l'environnement et aux conditions de circulation...)</p>
3. Formation	
4. Éducation	<p>Réaffirmer la valeur de la "règle"</p> <p>Renforcer cette thématique dans le cadre du continuum éducatif</p>
5. Contrôle et sanctions	<p>Renforcer la pertinence des contrôles sur l'ensemble des réseaux routiers (y compris hors des axes très chargés)</p> <p>Développer une politique intégrée autour des radars pédagogiques (déploiement de radars pédagogiques, analyse des vitesses pratiquées avant et après l'implantation des dispositifs et contrôles ciblés)</p> <p>Médiatiser les contrôles (excès de vitesse importants)</p>

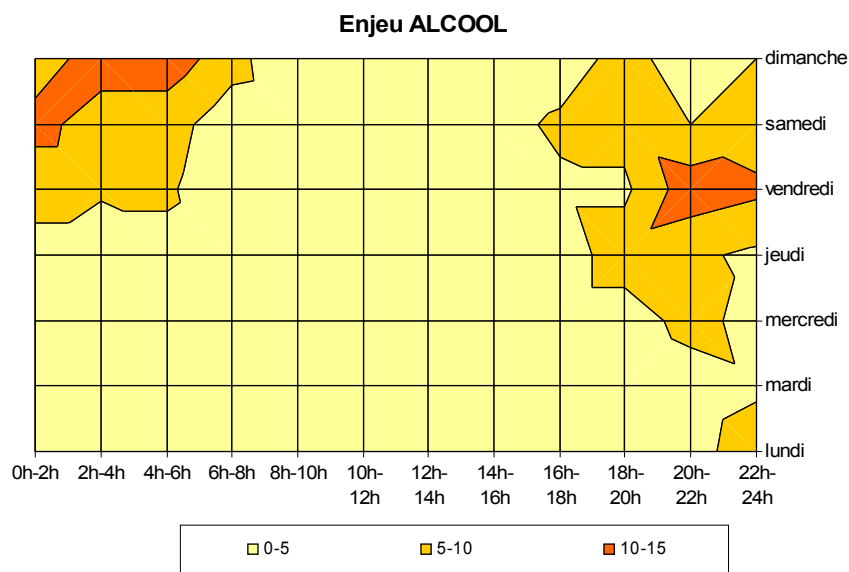
Enjeu ALCOOL

Approfondissement de l'enjeu en matière d'accidentologie

- 277 accidents (12,9% des accidents) et 62 tués (29,2% des tués)
- **Gravité très élevée (22,4 contre 9,9 pour l'ensemble des accidents)**

- **Caractéristiques des accidents avec alcool:**

- hors agglomération
- sur RD
- **fin de semaine**



- accidents véhicules seuls
 - conducteurs masculins
 - **jeunes 18-24 ans fortement impliqués (32,7% contre 22,1% pour l'ensemble des accidents)**; 60,7% en permis probatoire ; nuits de vendredi et samedi (55,2%)
 - **adultes 25-44 ans concernés (46,5% contre 37,5%)**
 - ouvriers et chômeurs davantage concernés
 - non utilisation de l'équipement de sécurité
 - **infraction à la vitesse associée**
- **Précisions pour la zone gendarmerie :**
 - part du nombre d'accidents avec alcool (17% contre 12,9% sur l'ensemble du département) et indice de gravité (28,28 contre 22,4) plus élevés en zone gendarmerie

Orientations : Ces constats ont permis de dégager des orientations d'actions.

Orientations par domaine d'actions	Constats ou problèmes rencontrés
1. Infrastructure	
2. Information	<p>Communiquer à travers des médias gratuits (facebook, internet, journaux des collectivités...) en ciblant le message en fonction de la tranche d'âge visée</p> <p>Impliquer les élus, à travers le réseau des référents communaux, sur leur rôle en matière de prévention</p> <p>Développer le principe du conducteur sobre désigné (pour les 18-24 ans mais également pour les 25-44 ans)</p> <p>Sensibiliser sur la combinaison des risques (alcool, drogues, produits hallucinogènes...)</p> <p>Promouvoir l'autocontrôle d'alcoolémie</p> <p>Favoriser l'adhésion à la charte des bars / label et assurer un suivi de l'engagement de ces organismes</p>
3. Formation	<p>Impliquer les entreprises dans le cadre des comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail en y incluant la thématique des stupéfiants et des médicaments</p> <p>Mettre l'accent sur cet enjeu dans le cadre de l'apprentissage anticipée à la conduite (jeunes conducteurs et accompagnateurs)</p> <p>Assurer la formation des organisateurs d'événements festifs sur les risques</p> <p>Renforcer la coordination et le suivi des actions mises en place par de multiples acteurs dans ce domaine</p> <p>Organiser une sensibilisation à l'attention des futurs enseignants dans le cadre de leur enseignement</p>
4. Éducation	<p>Sensibiliser les parents au risque alcool / stupéfiants lors des réunions de parents d'élèves</p> <p>Multiplier les intervenants d'origine différente (associations mais également forces de l'ordre, IDSR...)</p>
5. Contrôle et sanctions	<p>Relancer les mesures ACAPA</p> <p>Contrôler les débits de boisson sur le respect de la loi LOPPSI 2 (mise à disposition d'éthylotests notamment)</p> <p>Médiatiser les actions d'envergure (et leur bilan)</p>

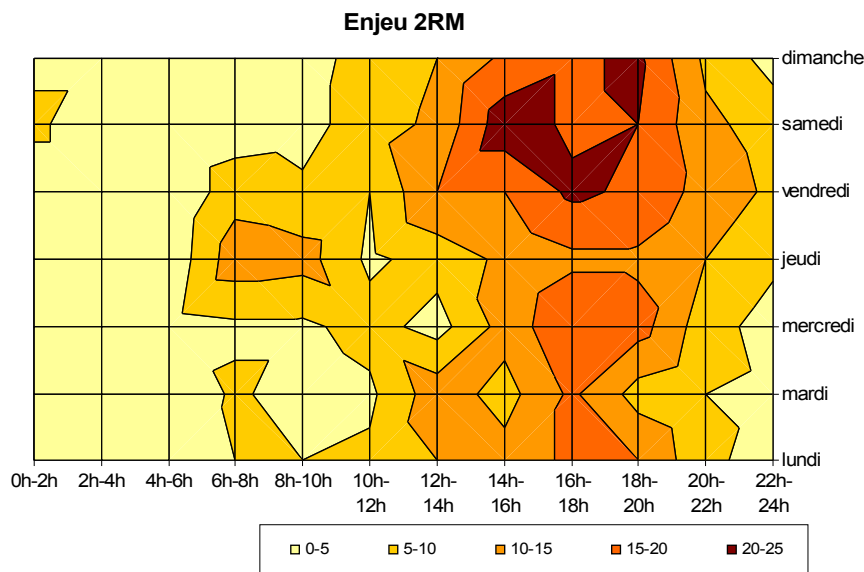
Enjeu DEUX-ROUES MOTORISES

Approfondissement de l'enjeu en matière d'accidentologie

- 647 accidents (30,1% des accidents) et 53 tués (25% des tués)
- Gravité moyenne (8,2 contre 9,9 pour l'ensemble des accidents)

- **Caractéristiques des accidents avec 2RM:**

- en agglomération
- **fin de semaine**



- météo favorable
 - **accidents : conflit avec VL (66,0%) ou perte de contrôle seul (19,8%)**
 - **tués : autant en moto seule que collision avec VL**
 - conducteurs masculins
 - jeunes conducteurs 18-24 ans (27,0% contre 23,2% pour l'ensemble des accidents) ; cyclo / moto
 - jeunes conducteurs 14-17 ans (20,5% contre 4,4%) ; cyclo
 - étudiants davantage concernés (21,1% contre 10,0%)
 - infractions liées à la vitesse pour 1/5ème
- **Précisions pour les zones police et gendarmerie nationales :**
 - **la perte de contrôle en virage identifiée comme la cause principale des accidents en zone gendarmerie** (30,48% des accidents)
 - majorité des accidents de deux-roues en zone police mais indice de gravité faible (2,67)

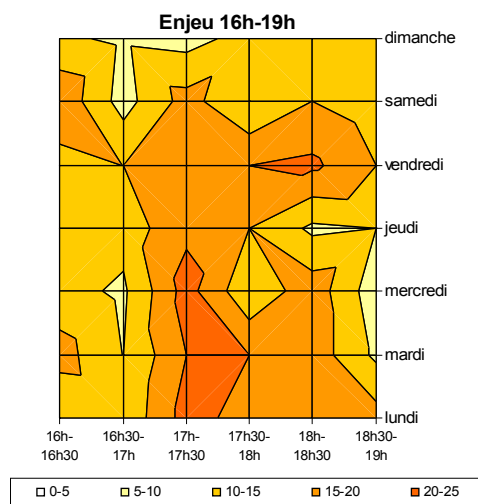
Orientations : Ces constats ont permis de dégager des orientations d'actions.

Orientations par domaine d'actions	Constats ou problèmes rencontrés
1. Infrastructure	Assurer une veille spécifique motard par les gestionnaires Sensibiliser les gestionnaires et plus particulièrement les chefs de chantier sur les risques spécifiques des 2RM dans le cadre de la gestion des chantiers
2. Information	Adapter le message en fonction des trois publics suivants : cyclomoteurs, équivalents permis moto et motards Communiquer par des moyens ludiques (diffusion de vidéos...) dans les collèges, les motos écoles et les motocistes Sensibiliser tous les usagers sur le partage de la route, sur la notion de cohabitation entre les usagers Envisager des collaborations avec les assureurs au niveau local pour mettre en place un bonus en fonction des équipements, des stages suivis... Réaliser des enquêtes accidents par le chargé de mission deux-roues motorisés à chaque accident mortel impliquant un deux-roues motorisé Insister sur le port de vêtements et/ou d'équipements clairs
3. Formation	Proposer des stages de perfectionnement (positionnement, trajectoire, freinage...) dans l'objectif d'une meilleure maîtrise du véhicule Inciter les jeunes motards à pratiquer sur un circuit
4. Éducation	Sensibiliser les parents d'élèves sur leur rôle pour s'assurer de l'état des cyclomoteurs (pneus, débridage...)
5. Contrôle et sanctions	Proposer des alternatives à la sanction

Enjeu TRANCHE HORAIRE 16h-19h

Approfondissement de l'enjeu en matière d'accidentologie

- 590 accidents (27,4% des accidents) et 49 tués (23,6% des tués)
- Gravité moyenne (8,3 contre 9,9 pour l'ensemble des accidents)
- **Caractéristiques des accidents durant la tranche horaire 16h-19h:**
 - **accidents VL/VL (27,5%) et VL/piéton (17,3%) prépondérants**
 - **accidents impliquant un vélo sur-représentés (9,3% contre 7,0%)**



- pas de typologie particulière concernant les usagers (âge, sexe, CSP, trajet)
- peu d'accidents liés à l'alcool (6,4% contre 12,9% pour l'ensemble des accidents)
- infractions principales relevées : vitesse inadaptée et **refus de priorité**
- **Précisions pour la zone gendarmerie nationale :**
 - **accidents plus nombreux sur cette tranche horaire les jeudi et dimanche**
 - accidentologie relative aux piétons et aux cyclistes nettement moins marquée en zone gendarmerie

Orientations : Ces constats ont permis de dégager des orientations d'actions.

Orientations par domaine d'actions	Constats ou problèmes rencontrés
1. Infrastructure	Inciter les élus à développer la démarche "Code de la rue"
2. Information	<p data-bbox="467 409 1441 465">Impliquer les médias sur le risque de la tranche horaire 16h-19h</p> <p data-bbox="467 477 1441 555">Communiquer sur le risque trajet en entreprise, en lien avec les plans de déplacement en entreprise</p> <p data-bbox="467 566 1441 622">Inciter les administrations et les collectivités à évaluer le risque routier</p> <p data-bbox="467 633 1441 689">Communiquer sur les alternatives à la voiture</p> <p data-bbox="467 701 1441 779">Sensibiliser sur la vigilance (fatigue en fonction des créneaux horaires, distracteurs...)</p> <p data-bbox="467 790 1441 846">Communiquer auprès des différents usagers sur la notion de "voir et être vu"</p> <p data-bbox="467 857 1441 936">Améliorer la connaissance de l'accidentologie sur cette tranche horaire (données CARSAT, informations auprès des assureurs...)</p>
3. Formation	Mobiliser les entreprises sur le risque routier des jeunes apprentis (CFA) (ex : développer la démarche de conduite accompagnée des véhicules utilitaires légers en entreprise)
4. Éducation	Intégrer la notion de partage de la route et de "voir et être vu" dans les actions mises en place en milieu éducatif
5. Contrôle et sanctions	Réaliser des contrôles par des effectifs en tenue civile ou avec des véhicules banalisés durant cette tranche horaire

Enjeu HAUT-DOUBS

Approfondissement de l'enjeu en matière d'accidentologie

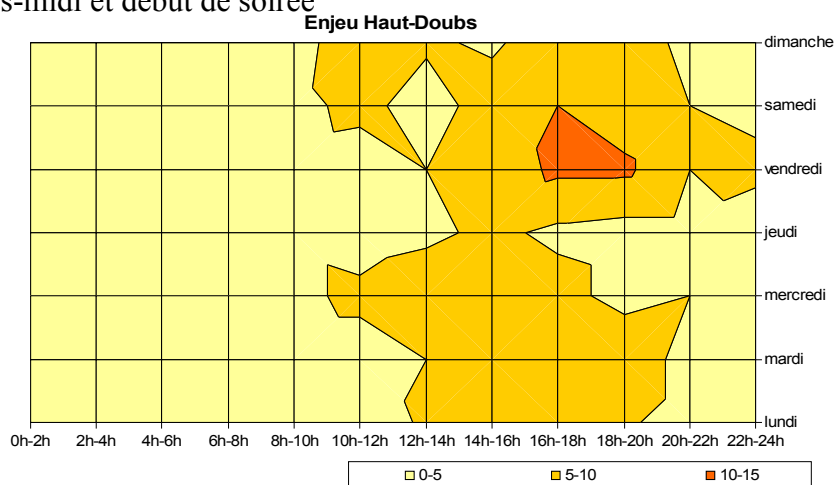
- 325 accidents (15,1% des accidents) et 65 tués (30,7% des tués)
- **Gravité très élevée (20 contre 9,9 pour l'ensemble des accidents)**
- 86,5% des accidents sont graves ou mortels (Tué ou Blessé Hospitalisé)

• Répartition par canton :

canton	nb acc	dont mortels	nb T	nb BH	nb BNH	gravité	axes principaux	communes principales (5 accidents ou plus)
Le Russey	30	6	7	28	10	23,3	RD437 (17) RD41 (5)	Bonnétage (6) Les Fontenelles (6)
Levier	27	7	7	29	5	25,9	RD72 (9) RD471 (6)	Chapelle d'Huin (7) Levier (7) Frasne (5)
Maïche	42	13	14	32	15	33,3	RD464 (12) RD437 (10) RD437A (7)	Maïche (12) Charquemont (5) Damprichard (5) Fournet-Blancheroche (5)
Montbenoît	27	10	11	29	6	40,7	RN57 (11) RD437 (8)	Aubonne (6)
Morteau	43	7	7	38	13	16,3	RD461 (13) RD437 (12)	Morteau (15) Villers-le-Lac (13) Les Fins (7)
Mouthe	32	4	4	31	10	12,5	RD437 (10) RD9 (10) RN57 (6)	Jougne (6) Labergement Sainte-Marie (6)
Pontarlier	124	15	15	89	65	12,1	RN57 (23) RD437 (13) RD47 (8)	Pontarlier (61) Doubs (13) La Cluse-et-Mijoux (10) Les Hôpitaux-Vieux (5) La Rivière-Drigeon (5)
total	325	62	65	276	124	20,0		

• Caractéristiques des accidents du Haut-Doubs:

- hors agglomération
- après-midi et début de soirée



- principaux axes touchés (RN57, RD437, RD461, RD9, RD72)
- **accidents impliquant des VL** : VL/VL (24,0%) et VL seul (22,8%) prépondérants
- conducteurs masculins
- conducteurs 25-44 ans, mais **les plus de 45 ans sont sur-représentés (34,5% contre 31,3% pour l'ensemble des accidents)**
- ouvriers majoritairement touchés (26,2% contre 16,2%)
- **prépondérance des accidents liés à l'alcool (16,0% contre 12,9%) et à la vitesse (24,7% contre 14,6%)**

• Précisions pour la zone gendarmerie nationale :

- **grande majorité de l'accidentologie du Haut-Doubs (87% des accidents et 98,5% des tués)**
- journée de dimanche la plus accidentogène

Orientations : Ces constats ont permis de dégager des orientations d'actions.

Orientations par domaine d'actions	Constats ou problèmes rencontrés
1. Infrastructure	Réfléchir sur un schéma partenarial « Haut-Doubs » d'échanges pour le covoiturage (y compris travail avec les entreprises Suisses, parkings dédiés...)
2. Information	Renforcer la connaissance en matière d'accidentologie sur ce secteur en lien avec la thématique des frontaliers
	Communiquer sur l'intérêt de la pratique du covoiturage
	Sensibiliser les frontaliers sur les risques encourus (à travers notamment l'amicale des frontaliers)
	Impliquer les élus, à travers le réseau des référents communaux, sur leur rôle en matière de prévention
3. Formation	Former les organisateurs de journées ou de soirées festives
4. Éducation	Redonner du sens à la sanction (relation à l'infraction, expliquer le pourquoi de la règle)
5. Contrôle et sanctions	Dans le Plan Départemental de Contrôle Routier, prévoir un volet spécifique de contrôle des frontaliers et y compris hors des axes très chargés

Ainsi, les orientations d'action définies par enjeu permettent de dégager quelques axes indispensables à la réussite de la politique locale de sécurité routière dans le département :

- **une implication solide des collectivités territoriales** et notamment des référents communaux de sécurité routière pouvant intervenir dans de nombreux domaines (éducation, transports, infrastructures, loisirs...) pour faire reculer l'insécurité routière

- **le rôle majeur des parents** dans l'éducation et dans la diffusion des messages auprès des jeunes

- **une communication renforcée** par les différents médias locaux et via l'utilisation d'outils de communication modernes

- la nécessité de **"donner un sens à la règle"**

- **le développement du covoiturage** et des alternatives à la voiture.