



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Préfecture de la Haute-Saône

**sécurité
routière**

HAUTE-SAÔNE



DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS 2008-2012

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Avril 2009

SOMMAIRE

- I- Préface et signatures**
- II- Contexte et définition du DGO**
 - II-1 Le contexte
 - II-2 Les objectifs du DGO
 - II-3 La démarche d'élaboration
 - II-4 Les enjeux
 - II-5 Les orientations d'actions
- III- L'accidentalité générale du département**
 - III-1 Présentation générale du département
 - III-2 L'accidentalité du département
- IV- Rappel des étapes et enjeux retenus**
 - IV-1 Rappel des étapes
 - IV-2 Les enjeux retenus
 - IV-2-1 L'alcool*
 - IV-2-2 La vitesse*
 - IV-2-3 Les jeunes*
 - IV-2-4 Les deux-roues motorisés*
 - IV-2-5 Les stupéfiants*
 - IV-2-6 Recherche d'autres enjeux spécifiques à la Haute-Saône*
 - IV-3 Les objectifs généraux
- V- Les orientations d'action**
 - V-1 L'enjeu ALCOOL
 - V-2 L'enjeu VITESSE
 - V-3 L'enjeu JEUNES
 - V-4 L'enjeu DEUX-ROUES MOTORISES
 - V-4-1 Éducation - prévention*
 - V-4-2 Répression*
 - V-5 L'enjeu STUPÉFIANTS
- VI- Suivi et évaluation du DGO**
 - VI-1 Le suivi et l'évaluation du DGO
 - VI-2 La déclinaison du DGO en PDASR
- VII- Remerciements**
- VIII- Annexes**

I – Préface et signature

Le document général d'orientations (DGO) pour la sécurité routière est le document de référence pour la politique de sécurité routière en Haute-Saône pour les quatre années à venir.

Le DGO est porteur d'une véritable ambition collective pour faire changer les comportements des usagers de la route et faire diminuer le nombre d'accidents et de tués dans notre département.

Sur la base du bilan de l'accidentologie des cinq dernières années dans notre département, il définit les enjeux et les orientations d'actions visant à poursuivre la diminution de l'accidentalité routière pour contribuer aux objectifs nationaux pour 2012 :

- réduire le nombre annuel de tués à moins de 3000,
- diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool,
- diviser par trois le nombre de jeunes tués,
- diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation d'un deux-roues.

Le Préfet de la Haute-Saône

Pierre-André DURAND

II- Contexte et définition du DGO

II-1 LE CONTEXTE

Le 21 décembre 2007, le Président de la République a présidé un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et a 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. Le Comité Interministériel de 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, pour diviser par trois le nombre de jeunes tués, et pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues.

Dans ce contexte, chaque département doit définir, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations pour les années 2008 à 2012, les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer ainsi à l'atteinte des objectifs fixés.

II-2 LES OBJECTIFS DU DGO

Le Document Général d'Orientations (DGO) doit permettre à l'État, au Conseil Général, aux principales communes et groupements de communes, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en oeuvre, ensemble ou de façon individuelle au cours des cinq prochaines années, pour faire reculer l'insécurité routière.

Si les principaux protagonistes sont les responsables des administrations de l'État et les élus des collectivités territoriales les plus importantes, le DGO doit également permettre de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

Ils seront associés à la validation des enjeux, à la définition des orientations d'actions et à leur mise en oeuvre, dans le cadre annuel du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

LE DGO constitue donc l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

II-3 LA DEMARCHE D'ÉLABORATION

Le DGO est avant tout une démarche impliquant tous les acteurs.

Pour que les principaux protagonistes adhèrent à la démarche proposée et participent de façon concertée à l'élaboration du DGO, à sa déclinaison annuelle dans le cadre des PDASR et à son suivi, une large information préalable sur ses objectifs doit être organisée.

Par ailleurs, il pourra être créé un comité de pilotage animé par le chef de projet sécurité routière et constitué des élus correspondants des collectivités territoriales et des représentants des assureurs du risque routier professionnel.

La démarche d'élaboration du DGO est par ailleurs marquée par deux phases décisionnelles essentielles : la phase « enjeux » et la phase « orientations d'actions » nécessitant toutes deux une validation des principaux protagonistes, à partir d'études réalisées par des groupes de travail.

Les personnes qualifiées, organismes et associations oeuvrant dans le domaine de la sécurité routière seront également informés de la démarche DGO, associés à certaines phases de son élaboration, à la conception des projets, à leur suivi et aux ajustements nécessaires.

II-4 LES ENJEUX

L'étude d'enjeux permet à partir de l'analyse du bilan accidentologique d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents absolu et/ou relatif caractérisant un dysfonctionnement. Elle n'a pas pour objet de comprendre ce dysfonctionnement, mais simplement de l'identifier et de fournir aux membres du comité de pilotage une hiérarchisation de ces enjeux et des éléments techniques indispensables à leur choix.

L'étude d'enjeux, commandée par le Préfet, est réalisée par la Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture (Observatoire Départemental de Sécurité Routière) dans le cadre d'un groupe technique qu'il copilote avec le coordinateur de sécurité routière et auquel sont associés les techniciens des collectivités territoriales et d'autres partenaires (forces de l'ordre, Prévention Routière, ANPAA, administrations...).

Sous la responsabilité du Préfet et sur proposition du comité de pilotage, le choix des enjeux permet, dans le cadre de la concertation mise en oeuvre par l'État, d'identifier les enjeux pouvant déboucher sur une politique impliquant tous les acteurs et ceux qui resteront propres à chacun des protagonistes. Il conviendra pour chacun d'entre eux de fixer des objectifs chiffrés de réduction des accidents.

Compte tenu des orientations fixées pour atteindre l'objectif de 2012, chaque département devra caractériser les quatre enjeux retenus au niveau national : **l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux-roues motorisés.**

Par ailleurs, le nombre d'enjeux devant rester limité, seuls un ou deux autres enjeux supplémentaires pourraient être retenus en complément des enjeux nationaux retenus au niveau département, en fonction notamment du précédent DGO et des caractéristiques locales de l'accidentologie.

II-5 LES ORIENTATIONS D'ACTIONS

La compréhension de chacun des enjeux retenus est essentielle pour définir des orientations d'actions adaptées aux dysfonctionnements constatés et aux problèmes posés.

Après validation des enjeux par le comité de pilotage, outre les services techniques impliqués dans l'étude d'enjeux, d'autres partenaires concernés par l'enjeu et/ou disposant de données exogènes spécifiques seront invités à participer à cette réflexion dans le cadre de groupe de travail par enjeu.

La définition des orientations d'actions relatives à chaque enjeu doit parvenir à fédérer l'ensemble des acteurs pour les impliquer fortement dans la définition des axes d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière et dans la conception de 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...

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

Le Document Général d'Orientations, co-signé par l'État et les collectivités territoriales, est le document de référence pour la politique locale de sécurité routière.

Il doit formaliser la mobilisation de l'ensemble des acteurs locaux autour d'orientations d'actions et de véritables projets départementaux pour contribuer à l'objectif national. Il pourra être cosigné par d'autres partenaires locaux. Il présente les caractéristiques de l'insécurité routière du département, explique les enjeux retenus, ceux partagés par les signataires ou propres à chacun d'entre eux, précise les orientations d'actions correspondantes et justifie si tel est le cas, la non-déclinaison d'un des enjeux nationaux.

Chaque année, le Plan départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) devra être élaboré en cohérence avec le DGO.

Un suivi de la mise en oeuvre d'actions correspondant aux pistes d'actions du DGO pourra être réalisé annuellement.

III- L'accidentalité générale du département

III-1 Présentation générale du département

La Haute-Saône est limitrophe des départements de la Côte d'Or, de la Haute-Marne, des Vosges, du Territoire de Belfort, du Doubs et du Jura.

Sur le plateau de la Haute-Saône, l'élevage bovin (lait et viande) est associé à la polyculture (betterave, blé, colza, fourrage, maïs, orge).

La sylviculture représente également une source de revenus importante pour les communes situées à l'Est. Elle alimente une industrie du bois (meubles, contreplaqué).

Dans la bordure vosgienne, l'industrie textile traditionnelle est en déclin (Héricourt, Lure, Luxeuil-les-Bains, Saint-Loup-sur-Semouse, Villersexel).

À l'inverse, les industries plastique et métallurgique en sous-traitance se développent pour les pôles industriels de Sochaux-Montbéliard (Doubs) et de Belfort (Territoire de Belfort) : construction automobile à Vesoul, caoutchouc, matières plastiques à Lure. La Haute-Saône est un département où l'exode rural est fort. Elle tend à se dépeupler. Les activités tertiaires sont limitées par l'influence des agglomérations des départements limitrophes (Dijon, Besançon, Montbéliard, Belfort).

Le réseau urbain se compose de cinq centres principaux ([Vesoul](#), [Gray](#), Héricourt, [Lure](#) et [Luxeuil-les-Bains](#)).

La région occidentale autour de Gray subit fortement l'attraction des commerces et des services de Dijon.

La région méridionale de Marnay et de Rioz est sous l'influence des commerces, des banques et des services de Besançon.

Tout l'est du département subit très fortement l'attraction de l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard.

Dans certains domaines, Haute-Saône et Territoire de Belfort ne constituent qu'une seule unité. Héricourt est soudé à Montbéliard et Champagny à Belfort.

Quelques chiffres :

2 arrondissements : Vesoul, Lure

3 circonscriptions : Vesoul, Lure, Gray

32 cantons

545 communes dont 5 comptent plus de 6000 habitants : Vesoul, Luxeuil-les-Bains, Gray, Héricourt, Lure

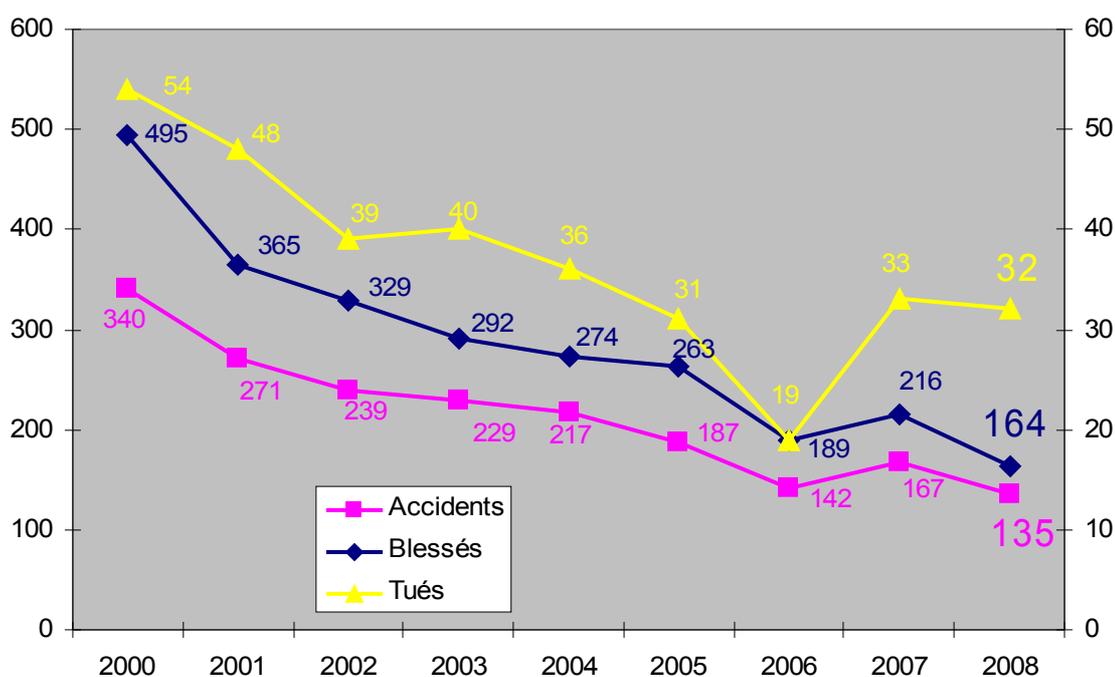
31 communautés de communes

5 Pays dont l'aire urbaine Belfort, Montbéliard, Héricourt, Delle

236 500 habitants en 2007, **5 360 km²** de superficie soit **44** habitants au km² en 2007.

C'est un département rural, dont la population urbaine ne représente que 44% du total (101 078 habitants). Seules 15 communes ont plus de 2 000 habitants (totalisant 81 003 habitants), tandis que 457 communes en ont moins de 500 (totalisant 82 322 habitants). La densité de 44 habitants par km² n'atteint pas la moitié de la moyenne nationale.

➤ Les Accidents –Tués – Blessés (ATB) sur depuis 2000



Sur la période 2003-2007, l'accidentologie est marquée par :

- une très grande gravité des accidents (voir ci-après)
- un nombre de tués qui ne baisse plus
- des victimes jeunes : 30 % des tués ont moins de 25 ans ; 41% des victimes ont moins de 25 ans
- dans 20 % des accidents, il y avait un conducteur ou un piéton avec une alcoolémie illégale
- des deux-roues particulièrement vulnérables (impliqués dans 22 % des accidents et représentant 15,7 % des tués)

➤ Les Indicateurs d'Accidentologie Locale

Depuis 2001, l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) publie un classement des départements, déterminé à partir d'un indicateur d'accidentologie locale (IAL) calculé sur cinq ans glissants. L'IAL tient compte des particularités du réseau et du trafic. Il mesure, par rapport à la référence constituée par la France métropolitaine, le risque d'être tué en fonction de la distance parcourue.

Entre les départements les mieux classés et les départements les moins bien classés, il y a un rapport d'un à plus de trois, c'est-à-dire pour un nombre équivalent de kilomètres parcourus il y a trois fois plus de risque d'être tué dans les départements les moins bien classés que dans les départements les mieux classés.

Les départements les mieux classés entre 2003 et 2007 :

Quatorze départements présentent un **sous-risque** de plus de 20 % par rapport au risque de la métropole : l'Isère (0,51), la Côte d'Or (0,57), la Savoie (0,61), l'Essonne (0,63), l'Ille-et-Vilaine (0,68), les Hauts-de-Seine (0,68), le Calvados (0,68), le Val d'Oise (0,71), les Yvelines (0,74), le Haut-Rhin (0,74), les Côtes d'Armor (0,77), la Gironde (0,78), Paris (0,79), la Saône-et-Loire (0,80).

Les départements les moins bien classés entre 2003 et 2007 :

Quatorze départements présentent un **sur-risque** de plus de 40 % par rapport au risque de la métropole: la Corse-du-Sud (1,79), le Tarn-et-Garonne (1,78), le Lot-et-Garonne (1,59), l'Yonne (1,57), **la Haute-Saône (1,53)**, le Vaucluse (1,50), l'Ariège (1,50), les Alpes-de-Haute-Provence (1,48), la Haute-Corse (1,46), l'Aude (1,45), le Gers (1,43), les Alpes-Maritimes (1,43), le Jura (1,41), le Loiret (1,40).

➤ La gravité

L'indice de gravité est le nombre de tués pour 100 accidents. Il permet de mesurer le risque encouru lors d'un accident de la route : plus il est élevé, plus le risque d'être tué dans un accident corporel est grand.

Il s'obtient selon la formule suivante :

$$(\text{Nombre de tués} / \text{Nombre d'accidents}) \times 100$$

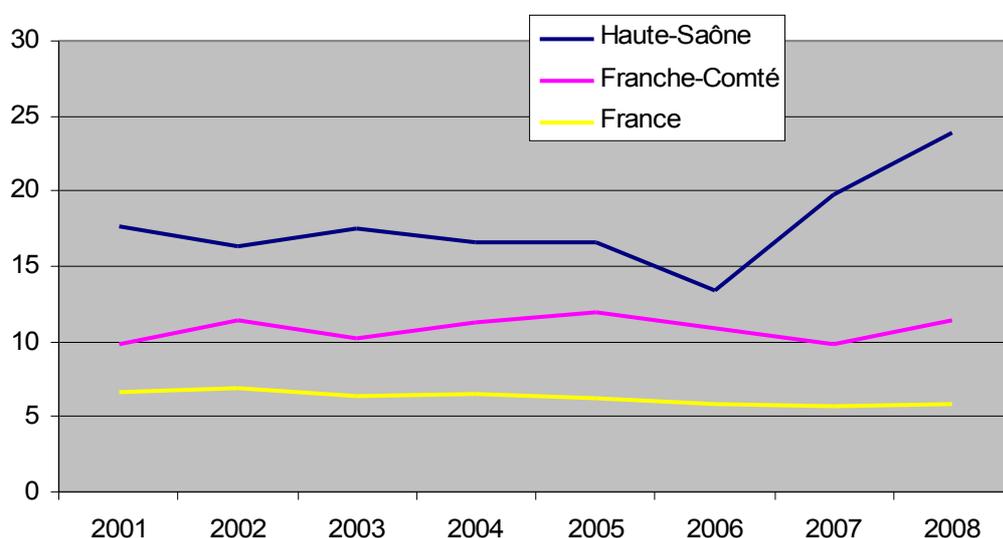
En France en 2008, cet indice est de 5,82 (tués pour 100 accidents)

Pour la Franche-comté, il est de 11,48.

Pour la Haute-Saône, cet indice est de 23,7

Les accidents en Haute-Saône sont souvent graves. L'indice de gravité augmente de manière conséquente puisque le nombre d'accidents baisse alors que le nombre de tués stagne (toutefois les calculs sur des petits chiffres restent soumis à des variations importantes et peuvent avoir un effet « grossissant »)

Indice de gravité depuis 2000



➤ Taux et densité

La densité d'accidents corporels permet d'évaluer le risque pour la collectivité que représentent les accidents sur la section étudiée. La connaissance des densités moyennes permet de se situer par rapport à la moyenne de référence. On obtient un nombre d'accident par an et par km.

La formule est la suivante :

$$D = N / (L \times 5)$$

N = nombre d'accidents observés dans l'année

n = nombre d'années de la période considérée, ici 5 (2003-2007)

L = longueur de la section en km

Le taux d'accidents corporels permet d'évaluer la sécurité primaire d'une section, c'est-à-dire le risque pour l'individu d'avoir un accident. Il représente le fonctionnement (du point de vue de la sécurité) d'une voie ou d'un réseau et il peut être comparé à la valeur de référence. On obtient un nombre d'accidents corporels pour 100 millions de km parcourus. La formule est la suivante :

$$T = N \times 100\,000\,000 / (TMJA \times L \times 365 \times 5)$$

N = nombre d'accidents corporels en n années

L = longueur de la section en km

TMJA = trafic moyen journalier annuel (maximum relevé sur la section considérée)

n = nombre d'années de la période considérée, ici 5 (2003-2007)

PERIODE DE REFERENCE: 2003-2007 (tableau complet en annexe)

Route	Densité d'accidents
RN57	0.248
RN19	0.167
RD486	0.148
RD474	0.117
RD67	0.095
RD13	0.066
RD6	0.066
RD70	0.086
RD10	0.118
RD18	0.073
RD457	0.313
RD9	0.063
RD438	0.076
RD16	0.061
RD3	0.041
RD4	0.074
RD12	0.105
RD15	0.040
RD64	0.069
RD434	0.052
RD683/Ex-RN83	0.202
RD23	0.043
RD56	0.075
RD475	0.082

Route	Taux d'accidents
RD18	31.604
RD56	13.343
RD12	11.805
RD683/Ex-RN83	10.402
RD486	10.388
RD474	8.658
RD23	7.911
RD15	7.673
RD4	7.107
RD457	7.104
RD16	6.935
RD70	6.907
RN57	6.558
RD67	6.434
RD475	6.111
RD6	5.774
RD434	5.660
RD10	5.295
RD13	3.387
RD9	3.267
RN19	2.969
RD3	2.597
RD64	2.017
RD438	1.772

(Liste limitée aux routes comptant plus de 8 accidents entre 2003 et 2007)

➤ **Accidentologie par communes**

Entre 2003 et 2007, 283 des 545 communes de Haute-Saône ont connu au moins un accident. 132 ont connu un seul accident. Logiquement la commune de Vesoul a connu le plus d'accidents mais pas forcément graves (105 accidents, 6 tués). Ce sont les plus grosses agglomérations qui connaissent le plus d'accidents.

COMMUNES AYANT CONNU PLUS DE 5 ACCIDENTS ENTRE 2003 et 2007

	Nombre d'accidents	Nombre de victimes			Population 2009*
		Tués	BH	BNH	En hab.
VESOUL	105	6	28	99	17 266
HERICOURT	42	2	25	32	10 572
LURE	27	6	15	16	8 616
LUXEUIL-LES-BAINS	23	2	13	13	7 997
GRAY	19	0	13	10	6 681
<u>NOIDANS-LES-VESOUL</u>	17	5	8	13	2 159
<u>ARC-LES-GRAY</u>	16	2	7	12	2 739
FOUGEROLLES	14	4	15	8	4 062
<u>FROTEY-LES-VESOUL</u>	13	4	12	11	1 325
SAINT-SAUVEUR	13	3	15	9	2 177
PESMES	12	1	9	4	1 140
PLANCHER-BAS	12	2	7	7	1 853
<u>PORT-SUR-SAONE</u>	12	2	9	3	3 001
CHAMPAGNEY	11	2	7	3	3 621
<u>FRAHIER-ET-CHATEBIER</u>	10	0	8	7	1 144
VILLERSEXEL	10	3	8	2	1 540
GY	9	1	5	5	1 067
MARNAY	9	0	6	4	1 451
<u>SCEY-SUR-SAONE-ET-SAINT-ALBIN</u>	8	2	4	2	1 672
<u>VAIVRE-ET-MONTOILLE</u>	8	1	4	6	2 456
COMBEAUFONTAINE	7	1	7	5	580
<u>ECHENOZ-LA-MELINE</u>	7	0	6	7	3 054
<u>FRETIGNEY-ET-VELLOREILLE</u>	7	4	4	5	670
LES MAGNY	7	1	8	2	135
RONCHAMP	7	0	7	2	2 961
LUZE	6	2	3	1	745
PENNESIERES	6	1	8	3	170
RIOZ	6	1	3	6	1 742
ROYE	6	1	5	1	1 266
VAUVILLERS	6	1	3	3	714
BELVERNE	6	4	2	3	123
BOUGNON	6	0	4	6	482

IV- Rappel des étapes et choix des enjeux

IV-1 Rappel des étapes

Déroulement du DGO

3 grandes phases précédées par la nécessaire mobilisation des partenaires

Le DGO étant avant tout une démarche partenariale et un outils de programmation, les phases de **lancement** et de **suivi** devront être prises en compte dans son élaboration.

L'élaboration du DGO se déroulera selon 9 étapes distinctes, comprenant les 3 phases correspondant aux 3 parties du document écrit : la phase « **caractérisation des enjeux** », la phase « **compréhension des enjeux** » et la phase « **orientations d'actions** ».

phase 1 :
caractérisation et validation des enjeux

phase 2 :
compréhension des enjeux

phase 3 :
définition et validation des orientations d'actions



Un pilote unique : le Chef de Projet Sécurité Routière

On s'attachera tout particulièrement à **assurer la coordination et la cohérence entre les différentes étapes**, même si certaines sont confiées à un opérateur particulier (exemple : phase 1 confiée à l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière). Le Pilotage de l'élaboration et du suivi du DGO restera donc du ressort du seul Chef de Projet Sécurité Routière.

- Lancement du DGO par le Préfet de la Haute-Saône - caractérisation et validation des enjeux (phase 1): Comité de Pilotage du 3 septembre 2008 (compte-rendu en annexe)
Les quatre enjeux nationaux (alcool, jeunes, deux-roues motorisés, vitesse) sont confirmés.
Un cinquième enjeu « stupéfiants » est ajouté.

- Compréhension des enjeux (phase 2) : Comité Technique du 29 octobre 2008 (compte-rendu en annexe).
Mise au point des groupes de travail.
Choix des participants, des pilotes et co-pilotes (composition en annexe).

Enjeu alcool :

Pilote : DDE

Co-pilote : ANPAA_

Enjeu vitesse :

Pilote : DDSP

Co-pilote : Conseil Général 70

Enjeu jeunes :

Pilote : Inspection Académique

co-pilote : DDJS

Enjeu deux-roues motorisés :

Pilote : Gendarmerie

Co-pilote : Monsieur Moto

Enjeu stupéfiants :

Pilote : ESCALE

Co-pilote : Gendarmerie

- Définition des orientations d'actions (phase 3) : réunions des groupes de travail
 - alcool : 12 décembre 2008 et 16 janvier 2009
 - vitesse : 16 décembre 2008 et 26 janvier 2009
 - jeunes : 10 décembre 2008 et 14 janvier 2009
 - deux-roues : 15 décembre 2008 et 7 janvier 2009
 - stupéfiants : 9 décembre 2008 et 21 janvier 2009

- Validation des orientations d'actions, rédaction et signature du DGO : février-avril 2009

IV-2 Les enjeux retenus

IV-2-1 L'alcool

L'année 2007 confirme les conséquences du risque alcool, devenu première cause nationale d'accident de la route depuis 2006, devant la vitesse.

1 031 décès et 4 790 blessés hospitalisés sont attribuables à l'alcool.

Pour la Haute-Saône, le bilan sur la période de référence (2003-2007) est le suivant :

Nombre d'accidents à taux connu*	Accidents avec alcool*	Tués	Blessés	Dont hospitalisés	% d'accidents corporels avec alcool*	% d'accidents mortels avec alcool*
864	182	33	233	132	21,0 %	23,2 %

* lorsque le taux est connu, qu'il soit négatif ou positif – source ONISR

Pour la période 2003-2007, le département est donc :

- **le 2^{ème} plus mauvais de métropole (derrière les Deux-Sèvres) pour le pourcentage d'accidents corporels avec alcool : 21,0 % avec une moyenne nationale à 10 %**
- **le 77^{ème} sur 95 (le 1^{er} = le moins bon) pour le taux d'accidents mortels avec alcool : 23,2 % avec une moyenne nationale à 29,2 %.**

NB : compte-tenu du faible nombre d'accidents, les pourcentages sont très facilement et significativement variables

Globalement en Haute-Saône :

- 1 accident sur 4 -
 - 1 accident mortel sur 5 -
 - 1 tué sur 5 -
- est dû à l'alcool**

L'alcool est un enjeu fort pour la Haute-Saône

Notre département est caractérisé par des taux d'alcoolémie importants.

La politique en Haute-Saône est celle du contrôle de masse, qui se traduit :

- par un nombre de contrôles rapportés à la population assez élevé (10^{ème} département – DOM compris) avec 387 contrôles pour 1000 habitants ; la moyenne pour la métropole est de 169 ;

- par un taux de positivité (*nombre de contrôles positifs divisés par le nombre total de contrôles*) relativement faible (1,4 % - 5^{ème} plus faible des départements français – moyenne en métropole : 3,2 %)

Entre 2003 et 2007, 76,3 % des permis retirés ou suspendus l'ont été pour alcoolémie (23,7 % pour la vitesse) ; il s'agit des permis retirés pour des infractions graves, cela exclut les permis annulés pour solde de point nul.

L'alcool est un enjeu fort pour la Haute-Saône

IV-2-2 La vitesse

L'enjeu vitesse ne peut être estimé à partir du BAAC.

L'analyse se fait donc à partir de l'examen des vitesses pratiquées (quand elles sont connues) et des contrôles réalisés.

La vitesse est toujours un facteur aggravant dans les accidents.

En France, de jour, les vitesses ont baissé en moyenne de 7 km/h sur route départementale (de 90,0 à 83,2 km/h) et de 4,7 km/h sur route nationale (de 85,3 à 80,6 km/h en moyenne).

Les dépassements de plus de 10 km/h sont passés de 25,7 % sur route départementale et 27,5 % sur route nationale à 11,9 % et 9,1 %.

Parallèlement, sur la même période, les chiffres de la sécurité routière se sont nettement améliorés (surtout depuis 2003 avec la mise en place du Contrôle Sanction Automatisé).

Toute baisse de la vitesse entraînera une baisse du nombre d'accidents et de leur gravité.

En Haute-Saône, au vu des données à disposition, il est possible de dégager un faisceau d'indices :

- l'indice de gravité en Haute-Saône est toujours très élevé : 16,87 sur la période de référence (11,04 pour la France-Comté, 6,07 pour la France). Un accident en Haute-Saône est en moyenne plus grave qu'ailleurs. La vitesse, facteur aggravant, peut expliquer en partie cette particularité...
- dans les fichiers BAAC, sur les 392 accidents pour lesquels une infraction a été renseignée, 137 étaient des excès de vitesse (soit 35 %).
- concernant les contrôles de vitesse classiques (« jumelles »), le nombre de PV pour excès de vitesse baisse globalement mais avec des fluctuations laissant penser que le respect des vitesses n'est pas totalement acquis :

	Nombre de PV Contrôles classiques
2003	6 393
2004	7 336
2005	7 069
2006	6 360
2007	5 844
2008	5 776

Pour les radars automatiques, leur nombre (et donc le nombre de PV) est en constante augmentation ce qui ne permet pas de faire une analyse pertinente sur la période 2003-2007 où le nombre de radars automatiques (fixes et embarqués), en Haute-Saône, est passé de 0 à 12.

- d'après l'ONISR, le nombre d'excès de vitesse pour 1 million de km parcourus (nombre d'excès de vitesse divisés par le nombre estimé de kilomètres parcourus dans le département) est de 35 pour la Haute-Saône, ce qui la place à la 31^{ème} place des départements de métropole.
- En Haute-Saône entre 2003 et 2007, 23,7 % des permis retirés ou suspendus pour infraction grave concernaient la vitesse ; en France, cette part était de 17,5 % (80,8 % pour l'alcool, 1,7 % pour les stupéfiants et autres, en 2006)

La vitesse est un enjeu pour la Haute-Saône et principalement la gravité des accidents

IV-2-3 Les jeunes

Les jeunes constituent un enjeu prioritaire au niveau national ; leur sur-représentation par rapport à l'ensemble de la population n'est pas propre à la France, on la retrouve dans les autres pays.

Pour la Haute-Saône, le bilan sur la période de référence (2003-2007) est le suivant :

	00-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-59 ans	+ 60 ans	TOTAL
Nombre de tués	7	9	31	77	35	159
<i>en %</i>	4,4 %	5,7 %	19,5 %	48,4 %	22,0 %	100 %
Nombre de blessés hospitalisés	42	85	148	286	84	645
<i>en %</i>	6,5 %	13,2 %	23,0 %	44,3 %	13,0 %	100 %
Nombre de blessés non hospitalisés	47	73	133	269	68	590
<i>en %</i>	8,0 %	12,4 %	22,5 %	45,6 %	11,5%	100 %
Total des victimes	96	167	312	632	187	1 394
<i>en %</i>	6,9 %	12,0 %	22,4 %	45,3 %	13,4 %	100 %

En résumé, les moins de 24 ans, qui représentent 30,2 % de la population haute-saônoise, rassemblent 41,3 % des victimes de la route.

Si les 25-59 ans représentent un plus grand pourcentage parmi les victimes, c'est essentiellement en raison de l'amplitude de la classe d'âge (34 ans).

Les 18-24 ans, en particulier, représentent :

- 19,5 % des tués
 - 23,0 % des blessés hospitalisés
 - 22,5 % des blessés non hospitalisés
- soit 22,4 % de l'ensemble des victimes de la route.**

alors que cette tranche d'âge ne regroupe **que 8,1 % de la population** (source ONISR)

En comparaison avec les autres départements de métropole, la Haute-Saône est classée :

- **34^{ème} sur 95 départements** (le 1^{er} = le moins bon) pour le taux de victimes graves par rapport à la population jeune (source ONISR) avec un taux de 6,70 victimes jeunes sur 1000 habitants jeunes. La moyenne nationale se situe à 5,2 ;
- **7^{ème} sur 95 départements** (le 1^{er} = le moins bon) pour le pourcentage d'accident corporel avec une personne ayant entre 18 et 24 ans ; en Haute-Saône, 35,6 % des accidents corporels impliquent une personne de 18 à 24 ans. La moyenne nationale est à 31,8 %.

Les jeunes sont un enjeu fort pour la Haute-Saône en particulier les 18-24 ans

IV-2-4 Les deux-roues motorisés

Le terme « deux-roues motorisés » renvoie aux cyclomoteurs et aux motocyclettes.

A la différence des jeunes, le sur-risque de cette catégorie d'usagers ne s'explique pas seulement par les caractéristiques de ces véhicules (absence de protection, chute). Les comparaisons internationales montrent qu'il existe un sur-risque spécifique à la France pour cette catégorie d'usagers.

MOTOS (HAUTE-SAÔNE – 2003-2007)

Entre 2003 et 2007, il y a eu 102 accidents corporels avec une moto, faisant 13 tués et 102 blessés

Nombre total d'accidents corporels	942	
Dont ... avec une moto	102	soit 10,8 %
Nombre total de véhicules impliqués	1701	
Dont...motos	105	soit 6,17 %

Nombre total d'accidents mortels	148	
Dont ... avec une moto	15	soit 10,1 %
Nombre total de véhicules impliqués	274	
Dont...motos	16	soit 5,83 %

La Haute-Saône est le département de métropole dont le pourcentage d'accidents (corporels ou mortels) impliquant une moto est le moins élevé (environ 10 %).

En France, la moyenne est de 20,3 % des accidents corporels avec une moto impliquée et de 17,9 % des accidents mortels avec une moto impliquée.

CYCLOMOTEURS (HAUTE-SAÔNE – 2003-2007)

Nombre total d'accidents corporels	942	
Dont ... avec un cyclo	203	soit 21,5 %
Nombre total de véhicules impliqués	1701	
Dont...cyclos	265	soit 15,6 %

Nombre total d'accidents mortels	148	
Dont ... avec un cyclo	14	soit 9,5 %
Nombre total de véhicules impliqués	274	
Dont...cyclos	23	soit 8,4 %

La Haute-Saône est le 10^{ème} plus mauvais département de métropole pour le pourcentage d'accidents corporels impliquant un cyclomoteur et le 4^{ème} plus mauvais département pour le pourcentage d'accidents mortels avec au moins un cyclomoteur impliqué.

Pour la France, la moyenne est de 17,6 % des accidents corporels avec un cyclomoteur impliqué et de 7,6 % des accidents mortels avec un cyclomoteur impliqué.

En Haute-Saône, plus d'un accident sur 5 implique un cyclomoteur, principalement des jeunes (même si cette population est la principale utilisatrice de ce mode de transport) .

Les 14-17 ans représentent 5 des 12 tués sur cette période et 58 % des blessés (61 % des blessés hospitalisés).

**Parmi les deux-roues motorisés,
les cyclomoteurs sont un enjeu fort pour la Haute-Saône**

IV-2-5 Les stupéfiants

Il n'y a pas de recul suffisant sur le rôle des stupéfiants dans l'accidentologie de notre département. On sait toutefois qu'entre 2003 et 2007, des traces de stupéfiants ont été relevées chez les conducteurs pour 30 accidents ; le bilan est de 16 personnes décédées et 34 personnes ont été blessées, 15 personnes ont été hospitalisées à la suite de ces blessures.

Parmi les 30 conducteurs positifs aux stupéfiants impliqués dans ces accidents, 2 étaient des femmes et 28 étaient des hommes.

Les tranches d'âges des personnes positives aux stupéfiants :

17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	29	31	32	40	45	48
1	1	5	2	3	1	1	1	4	1	1	3	2	1	1	1	1

On constate qu'environ les deux tiers ont moins de 26 ans et un tiers a moins de 20 ans. Mais il ne s'agit pas exclusivement de jeunes

Parmi les 16 accidents mortels, 10 ont eu lieu durant le week-end.

Parmi les 30 personnes positives aux stupéfiants, 11 avaient également une alcoolémie positive comprise entre 0,99 g et 2,93 g d'alcool par litre de sang.

Ces éléments nous permettent de tirer quelques conclusions : les personnes impliquées dans ces accidents de la route sont principalement de sexe masculin et appartiennent en majorité à la tranche d'âge des 18 à 25 ans, un tiers sont poly-consommateurs.

Ce constat confirme les statistiques 2007 de l'OFDT (*Observatoire Français des Drogues et Toxicomanie*) : à l'âge de 17 ans, 10,8 % des jeunes ont une consommation régulière de cannabis (au moins 10 fois dans le mois), ce chiffre augmente régulièrement jusqu'à l'âge de 25 ans où il se situe à 19,1%.

Lors du Comité de Pilotage, les forces de l'ordre ont souligné l'importance grandissante du cannabis dans les accidents de la route ainsi que l'augmentation des saisies et de la consommation.

Les stupéfiants sont un enjeu fort pour la Haute-Saône

IV-2-6 Recherche d'autres enjeux spécifiques à la Haute-Saône

Dans le cadre de l'analyse des enjeux, d'autres aspects de l'accidentologie de notre département avaient été examinés afin de savoir s'ils constituaient un enjeu spécifique à la Haute-Saône.

Les seniors, les poids-lourds, le jour/la nuit, le week-end, le créneau 16h-20h, la vigilance, le téléphone portable et les interdistances ont successivement été écartés pour ne retenir au final que les cinq enjeux ci-dessus.

IV-3 Les objectifs généraux

Fixer des objectifs chiffrés précis ou des pourcentages de baisse des accidents est très aléatoire à l'échelle d'un département et plus encore à l'échelle de la Haute-Saône où les études et les statistiques se font sur de très petits chiffres, même sur une période de 4 ans.

Compte-tenu de la tendance des dernières années, nous pouvons espérer abaisser le nombre d'accidents à 120 par an, pour 25 tués.

Sur 4 ans, le bilan serait alors de 500 accidents pour 100 tués, ce qui comparé au bilan de la période 2004-2007 (713 accidents, 119 tués), donnerait **une baisse de 30% des accidents et de 16% des tués. Ces objectifs réalistes ne sont pas encore suffisants au regard des objectifs nationaux : moins de 3000 tués.**

V- LES ORIENTATIONS D'ACTION

A l'issue de leurs réunions, les groupes techniques ont formulé des orientations d'action pour leur enjeu.

V-1 L'enjeu ALCOOL (pilote : DDEA 70 ; co-pilote : ANPAA)

Le maintien, voire le renforcement des actions existantes ayant fait leurs preuves :

- Les auto-contrôles préventifs d'alcoolémie menés par les IDSR en discothèque ;
- Les sensibilisations avec les ateliers « alcool » menées dans les établissements scolaires et les centres de loisirs ;
- Le partenariat avec certaines entreprises lors de journées sécurité routière (SACER, BA 116, PSA Peugeot Citroën...);
- Le nécessaire renforcement des contrôles, avec un meilleur ciblage et en s'appuyant sur le Plan Départemental de Contrôles Routiers ;
- La communication radio à travers des spots de 30 secondes diffusés régulièrement sur les radios locales.

Proposition d'actions nouvelles :

- Étendre les auto-contrôles préventifs d'alcoolémie à des lieux de rencontres festives : fêtes de villages, fêtes de quartier, lotos, soirées dansantes...où le risque alcool n'est pas toujours pris en compte, ceci afin de toucher un public différent de celui des discothèques. Il faudra mobiliser les collectivités et les inciter à contacter la Coordination Sécurité Routière pour organiser ces auto-contrôles lors de leurs soirées ;
- Réaliser des animations dans les halls de supermarchés pour toucher les familles et cibler un public nouveau ;
- Relancer les entreprises pour une sensibilisation de leur personnel au risque alcool ;
- Réaliser une communication locale plus forte :
 - Utiliser la presse papier locale pour une information plus marquante : un spot radio ne suffit pas et n'impacte pas le public comme peut le faire un article ou une photo ; pour la communication Internet, elle ne concerne que ceux qui vont chercher l'information donc déjà sensibilisés. Il faut aller vers le grand public et donner une information marquante à l'effet durable ;
 - Réaliser des affiches locales et marquantes sur l'alcool : les campagnes nationales, même de qualité, ne tiennent pas compte de la réalité locale ce qui fait que le public ne se sent pas concerné.

- S'inspirer de ce qui a été réalisé pour les stupéfiants : une convention a été signée entre Monsieur le Procureur de la République, l'ANPAA et l'ESCALE pour des peines de substitution au primo-délinquant en cas de consommation de stupéfiant. Le pouvoir pédagogique du travail réalisé permet de limiter la récurrence. Cette pratique pourrait se développer au niveau des primo-contrevenants en alcoolémie au volant.

V-2 L'enjeu VITESSE (pilote : DDSP ; co-pilote : CG 70)

Pour cet enjeu, les limites de travail ont d'abord été fixées : « le département de la Haute-Saône », en particulier « les axes roulants bi-directionnels » et la « vitesse en tant que facteur unique de l'accident ». En Haute-Saône, il y a de nombreux axes « roulants » bi-directionnels permettant des vitesses élevées ; c'est là que la vitesse doit être particulièrement combattue car c'est dans ces conditions que les accidents sont les plus meurtriers.

La vitesse concerne tous les conducteurs de tous les véhicules ; les actions les plus pertinentes doivent être réalisées en matière de communication pédagogique avec les messages suivants :

« La réglementation est là pour nous protéger » :

- Expliquer aux interlocuteurs que la réglementation est faite pour que l'ensemble des usagers de la route (vélo, auto, cyclo...) puissent cohabiter sans risque ;
- Rappeler que les contrôles de vitesse sont effectués dans des zones à risque accidentogène et que les forces de l'ordre agissent uniquement dans un but de sécurité routière.

« Les limitations de vitesse sont des vitesses maximales qu'on ne doit pas dépasser » :

Les limitations de vitesse ne sont pas décidées au hasard : l'infrastructure routière est conçue de telle façon qu'au-delà de la vitesse autorisée, le conducteur met en danger sa vie, celle de ses passagers et celle des autres usagers.

« La signalisation est le co-pilote du conducteur »

Les panneaux de limitation de vitesse, les feux tricolores, les panneaux annonçant une intersection ou un virage dangereux sont là pour signaler un danger et doivent amener le conducteur à ralentir.

Pour délivrer ces messages au plus grand nombre, en ciblant plus particulièrement les 18-25 ans, trois types d'actions de communication sont envisagés :

- **La communication auditive** par la diffusion de messages de sécurité routière sur les radios locales ;
- **La communication verbale** par le biais d'opérations de sensibilisation à la sécurité routière lors de la semaine de la sécurité routière, lors des manifestations de sécurité routière. On peut envisager également qu'à l'occasion de contrôles de vitesse inopinés à des endroits stratégiques sur une journée et sur l'ensemble du département, les conducteurs ayant commis un excès de vitesse inférieur à 30 km/h ne seraient pas sanctionnés mais seraient sensibilisés aux dangers et aux sanctions encourues par ce comportement (ceci sous réserve de l'accord du Procureur de la République) ;
- **La communication visuelle** par le biais de plaquettes d'information : création d'un document au format « carte d'identité » ou « carte de crédit » pouvant être détachée de la plaquette d'information elle-même. Arborant un logo donnant un caractère officiel au document, la possession de cette carte serait une reconnaissance de l'engagement du conducteur à une conduite responsable, un « permis de bien conduire ». Cette plaquette serait distribuée dans les lieux recevant des jeunes conducteurs (CIJ, IUT, auto-écoles...). Si le jeune conserve de lui-même ce document, c'est qu'il a compris le message et s'engage à avoir une conduite responsable.

V-3 L'enjeu JEUNES (pilote :Inspection Académique ; co-pilote : DDJS)

La prise de risques chez les jeunes et particulièrement chez les garçons constitue la pierre d'achoppement. Les jeunes qui passent à l'acte sont très souvent des jeunes en situation de mal être. Les jeunes ont besoin d'expérimenter pour vivre pleinement leurs propres expériences d'adolescent et pouvoir passer à une vie d'adulte. Ils adoptent de nombreux comportements en dehors de « la norme » mais le font souvent consciemment. Ils ont besoin de pouvoir pousser leurs limites mais rarement de manière encadrée ou sécurisée.

Propositions d'actions selon 3 axes ou retenant le principe des tiers temps :

- Le groupe et l'école, les études, l'apprentissage, les formations, le premier emploi... : **temps scolaire ou professionnel**
- Le groupe et les parents : **temps intra familial**
- Le groupe en situation de loisirs : **temps personnel**

Temps scolaire ou professionnel:

- École primaire : la sensibilisation des enfants dès le plus jeune âge est nécessaire. Les actions initiées à l'école primaire dans le cadre de l'APER (attestation de première éducation à la route) telles que permis piéton, cycliste...devraient être rendues obligatoires dans toutes les écoles et surtout se dérouler régulièrement tout au long de la scolarité. Actuellement la validation de l'APER se fait sans vérification des acquis théoriques ni des comportements adaptés. Il s'agit d'une simple formalité à accomplir dans le dossier d'entrée en sixième de l'enfant ;
- Collèges et lycées : intégrer les thèmes de prévention dans l'emploi du temps des élèves et impliquer les élèves dans des projets concrets. Y associer les gendarmes dans une mission de prévention. Même si les référents sécurité routière (correspondants d'établissements en collèges et lycées) ont permis le développement d'actions récentes en lien avec le passage des ASSR (classes de 5^{ème} et de 3^{ème}), les CESC (comités d'éducation à la santé et à la citoyenneté) devraient permettre d'aller encore plus loin avec la mise en place de convention avec des associations partenaires ou la formation des acteurs locaux, surveillants, infirmières scolaires, professeurs...

Temps intra familial :

- Les parents doivent être associés aux actions (information, sensibilisation, formation ...) destinées à leurs enfants : on pourrait imaginer un module spécifique « parents » au sein du BSR et du permis de conduire.
- En cas de défaillance des parents, on pourrait imaginer la possibilité d'un tuteur ou d'un parrain pour accompagner le jeune dans le cadre du BSR et du permis. Les associations familiales peuvent partiellement être un relais des familles. L'association familiale de Vesoul par exemple a déjà participé à des actions sur ce thème (brochure, informations lors de manifestations grand public). Un partenariat pourrait être envisagé

Temps personnel :

- Structures de loisirs : il est fondamental d'associer directement les jeunes aux actions de prévention qui les concernent : les jeunes ont des choses à dire lorsqu'on prend le temps de leur expliquer ce que l'on attend d'eux. Les structures d'accueil de jeunes peuvent tenir ce rôle avec l'aide des services concernés.
- Communes : l'AMR pourrait avoir un rôle incitatif auprès des conseils municipaux de jeunes afin d'engager des actions concrètes sur un territoire identifié et connu des jeunes.

- Les auto-écoles : renforcer les expérimentations autour du permis de conduire dans un objectif de prévention afin de faire des conducteurs polyvalents sachant, par exemple, réagir efficacement en situation de risques et sensibiliser les futurs passagers pour éviter qu'ils ne subissent passivement des situations extrêmes.
- Réfléchir avec les constructeurs automobiles à la mise en place de formations complémentaires au permis de conduire : freinage d'urgence, évitement d'obstacles, conduite sur chaussée glissante.
- Rôle des assurances : généraliser le fait de ne pas assurer les jeunes lorsqu'ils conduisent des voitures puissantes à l'issue de l'obtention du permis de conduire. Les assurances pourraient également initier des actions pour les jeunes conducteurs en situation de période probatoire : un temps de formation suivi permettrait d'obtenir une déduction de la prime d'assurance ;
- Temps libre personnel : proposer à des jeunes d'essayer leurs véhicules sur des circuits sécurisés dans le cadre d'actions encadrées (par exemple à Malbouhans) où ils pourront tester les limites de leur véhicule ;
- Les discothèques : envisager la généralisation des navettes à la sortie des discothèques; il s'agit d'un service sécurisant pour les jeunes eux-mêmes, les parents et les gérants de discothèques (même s'il n'est pas complètement satisfaisant en terme de responsabilisation des jeunes).

V-4 L'enjeu DEUX-ROUES MOTORISES (pilote : Gendarmerie ; co-pilote : M. MOTO)

Plusieurs constats à propos des utilisateurs de deux-roues motorisés :

- non-respect d'autrui et des règles,
- comportement de l'usager à changer,
- communication à améliorer,
- dangerosité des cyclomoteurs débridés,
- équipements de sécurité inadaptés,
- contenu de l'ASSR trop bien connu.

Deux principes, complémentaires et indissociables :

- la prévention, l'éducation ;
- la répression.

Ces mesures d'ordre général pourront être déclinées au plan local dans le PDASR.

V-4-1 EDUCATION - PREVENTION

La sensibilisation à la sécurité routière doit commencer le plus tôt possible et se poursuivre tout au long de la vie.

L'objectif à atteindre est un apprentissage progressif à la sécurité routière. Ainsi l'enfant à partir de 14 ans sera mieux armé pour circuler en toute sécurité en cyclomoteur.

- Des supports pédagogiques de la prévention routière existent déjà (exemple le kit piéton). Il convient de les adapter et d'en créer d'autres afin d'établir un programme dès la maternelle.
- Obtenir des pouvoirs publics qu'une heure par mois d'éducation routière soit dispensée de la maternelle à la terminale.
- Les enseignants pourraient faire travailler les élèves sur des thèmes de sécurité routière à travers leur discipline : math, géographie, physique...
- Ajouter un module sécurité routière au brevet.
- Dans chaque établissement établir une véritable culture sécurité routière en généralisant dans les établissements la désignation de personnels référents sécurité routière.
- Multiplier les initiatives en milieu scolaire, en associant certains acteurs comme les collectivités locales ou des partenaires soucieux de la sécurité routière.

- Lors des fêtes de fin d'année de l'école ou autres manifestations scolaires, mise en place des ateliers sécurité routière avec la présence des partenaires sécurité routière.
- Des actions ponctuelles de sensibilisation, avec par exemple les associations des parents d'élèves à la sortie des établissements scolaires ou des conférences avec des membres de l'association des familles de victimes d'accidents de la circulation (AFVAC) dans les écoles qui évoquent des cas concrets.

Éducation des parents

Sensibiliser les parents des enfants de la maternelle à la terminale lors des réunions parents d'élèves. Contribution des parents d'élèves dans des actions d'information de prévention et d'éducation.

Apprentissage de la conduite

Actuellement, à l'issue de 5 heures de formation, le formateur renseigne la carte du BSR et la délivre. Ce BSR devrait être délivré sous la forme d'un examen avec des règles de réussite plus strictes.

Des actions post-BSR et post-permis peuvent faciliter l'appréhension du risque routier par :

- la mise en place d'une piste cyclo dans chaque région ou département, l'équivalent du 10 de conduite, encadré par des moniteurs qualifiés.
- la mise en oeuvre d'une piste d'éducation routière scolaire cyclo à l'occasion de manifestations diverses, foires expositions, journées ou semaine de prévention, portes ouvertes, kermesses et dans les établissements scolaires (sont concernés les jeunes de 13 à 15 ans).

Sensibilisation à la conduite

Alternance 1 heure avec cours de conduite moto.

Imposer lors d'une heure de conduite aux élèves du permis B d'accompagner un moniteur de moto école pendant une leçon de conduite BSR ou moto.

Pilotage moto

Ouvrir les circuits de vitesse comme des défouloirs.

Soutenir les projets de création de pistes qui devraient constituer des équipements complémentaires d'apprentissage de la conduite moto.

Réformer le BSR

La formation est insuffisante au regard de l'utilisation des deux-roues par les jeunes.

Le BSR n'est pas un examen du permis de conduire mais une formation obligatoire pour pouvoir conduire un cyclomoteur à partir de 14 ans.

La situation est différente pour les motos légères entre 50 et 125 cm³ qui, elles, nécessitent le passage d'un vrai permis (le permis A1) constitué d'une épreuve au code de la route et d'une conduite en et hors circulation.

Le BSR doit se rapprocher de cette formule, c'est à dire sous une forme de permis avec une épreuve théorique générale du code de la route et une épreuve de conduite dont une partie se fait en circulation réelle.

BSR probatoire

Le brevet de sécurité routière ne doit pas être un droit de piloter des cyclomoteurs à vie. Il doit être doté d'un capital de points initial qui augmente dans le temps au même titre qu'un permis de conduire VL.

C'est seulement au terme d'un laps de temps dit probatoire et à condition qu'aucun retrait de points n'ait lieu pendant cette période, que le capital maximum est obtenu.

Cette formule s'inscrit dans une démarche avant tout pédagogique signalant que le BSR n'est plus acquis pour toujours.

Le jeune doit ainsi prendre conscience de la nécessité d'une conduite responsable et respectueuse du code de la route.

Si une infraction grave est commise (non-respect d'une priorité, vitesse, ligne continue, débridage du cyclomoteur...) le jeune doit suivre obligatoirement un stage de sensibilisation à la sécurité routière avant de récupérer son BSR.

Création d'un fichier des BSR

Mise en place d'un fichier BSR au même titre que le fichier national des permis de conduire. Ce fichier faciliterait le travail des forces de l'ordre en vue de la vérification de l'obtention du BSR.

Référent sécurité routière

Trouver des jeunes volontaires comme référents sécurité routière en milieu scolaire.
Le référent participera à l'élaboration de projets au sein des établissements scolaires.

Radios locales

Mise en place durant l'année de concours sur le thème des deux roues financés par des partenaires sensibles aux questions de sécurité routière.

Diffuser des messages de prévention sur les radios locales.

Réaliser des affiches et des clips vidéo de prévention à diffuser sur un écran géant dans le hall d'entrée des établissements scolaires.

Concessionnaires

Bilan gratuit chez un concessionnaire.

Journées de sensibilisation

Ces opérations mises en place par les acteurs locaux complètent ainsi le continuum éducatif.

Organiser des journées « deux roues » au niveau du département avec différents ateliers et des partenaires et sponsors :

- Atelier avec un moniteur professionnel de motos : freinage d'urgence, évitement, bases techniques pour conduire en sécurité, maîtrise de ses trajectoires en courbe, test de freinage avec et sans ABS sur différents revêtements.
- Atelier : rappel du code de la route. Faire un point sur les connaissances théoriques. Rappeler aux usagers des deux-roues qu'ils paient un lourd tribut, projection de vidéos.
- Atelier : simulateur de conduite.
- Atelier : vérification des points mécaniques importants pour la sécurité entretien des véhicules.

Débridage

Le phénomène du débridage s'applique surtout aux moins de 50 cm³.

La législation française impose une vitesse maximale autorisée de 45 km/h pour les cyclomoteurs et le débridage est interdit.

Malgré cette interdiction, de nombreux cyclomotoristes (mais peu de motards) continuent de rouler avec des engins débridés.

Interdire sur Internet la publicité sur le débridage et condamner les sites qui favorisent la vente.

Sensibiliser les revendeurs de cyclomoteurs sur le débridage en rappelant la législation en vigueur.

Engager des poursuites à l'encontre des constructeurs concessionnaires vendant des cyclos débridés ou des kits de débridage en appliquant la législation en vigueur.

Créer une charte de bonne conduite pour les concessionnaires deux roues. Ils devront s'engager à respecter les principes fondamentaux.

Créer un climat d'insécurité chez les jeunes qui ne respectent pas la réglementation sur le débridage par des contrôles à la sortie des établissements scolaires ou lieu fréquentés par les jeunes. Remise en état systématique du cyclomoteur dans le but de les dissuader d'apporter des modifications sur les cyclomoteurs.

V-4-2 REPRESSION

Le jeune cyclomotoriste qui transgresse de manière délibérée une règle de sécurité fondamentale (stop – feu rouge – ligne continue... infractions génératrices d'accident) doit être verbalisé systématiquement.

Le contrevenant doit mettre à profit un délai qui lui est imparti pour régulariser la situation.

- soit il subi un stage de sensibilisation ;
- soit il paye l'amende.

Création d'une peine complémentaire de suspension du BSR. Double intérêt :

- il renforce la répression ;
- il tend à dissuader les cyclomotoristes de commettre ces infractions.

Cette peine peut-être évitée par une formation de quelques heures dispensée dans une école de conduite agréée par un enseignant qualifié pour la conduite des deux roues motorisées. A l'issue de ce stage une attestation de suivi est délivrée par l'école de conduite à la préfecture pour lui éviter la suspension de son BSR.

Contrôle technique

Le contrôle technique de tous les cyclomoteurs en circulation doit devenir obligatoire en France comme c'est d'ailleurs déjà le cas dans certains pays d'Europe.

Un contrôle régulier serait un moyen de vérifier la conformité de ces engins.

Équipements de sécurité

Pour un deux-roues, la seule carrosserie est l'équipement : casque, chaussures, vêtements et gants adaptés.

Les équipements de sécurité pourraient bénéficier d'une TVA réduite à 5,5 % pour favoriser leur achat.

Gilet haute visibilité

1 cyclomotoriste sur 2 se tue la nuit. Le port du gilet fluorescent peut sauver la vie.

Il faut adopter un comportement et un équipement qui rendent plus détectable, plus visible.

En conséquence, il serait judicieux d'étendre aux cyclomoteurs l'article R431-1-1 du code de la route (port d'un gilet par les cyclistes de nuit hors agglomération)

Assurance

Réduction d'assurance pour l'achat des équipements de sécurité de qualité sur présentation des factures.

Si la moto est débridée et qu'on l'a sciemment caché à son assureur, on risque l'annulation de son contrat d'assurance et les dommages ne sont pas remboursés.

Les compagnies d'assurance doivent rechercher systématiquement lors des expertises les preuves de débridage.

Forces de l'ordre

Établir un plan de prévention au printemps sur le thème deux-roues et déclencher des opérations coordonnées de répression par la suite, ciblées sur certaines catégories d'infractions

Nécessité de maintenir à haut niveau une présence visible des forces de police aux endroits fréquentés par les cyclomotoristes et motards (sorties d'écoles, concentration de motards...).

Conduite d'une action orientée sur les infractions les plus graves (vitesse, alcool, stupéfiants défaut de port des équipements de sécurité, non-respect des priorités).

Imposer le respect des limitations de vitesse et autres règles de conduite aux deux roues, moins sanctionnés que les autres catégories d'usagers.

Mise en place de contrôle automatisé en mode d'utilisation éloignement dans le but de photographier les plaques d'immatriculations arrières des deux roues.

Les maires des communes doivent surveiller le comportement des conducteurs de deux-roues motorisés sur le territoire de la commune et doivent entretenir des liens privilégiés avec les forces de l'ordre pour un rappel à la loi.

V-5 L'enjeu STUPEFIANTS (pilote : ESCALE ; co-pilote : Gendarmerie)

Les personnes impliquées dans les accidents de la route avec consommation de stupéfiants sont principalement de sexe masculin et appartiennent en majorité à la tranche d'âge des 18 à 25 ans, un tiers sont poly-consommateurs.

Public concerné par les actions de cet enjeu : les jeunes lycéens scolarisés en première et terminale semblent les plus faciles à toucher, les jeunes en apprentissage et les jeunes étudiants ne devront pas être oubliés et feront également partie du public à sensibiliser.

Les actions devront prendre en compte l'alcool et le cannabis qui sont les deux substances psychoactives les plus utilisées par les jeunes.

Le groupe s'est fixé des objectifs réalistes en matière de prévention :

- 2 heures de prévention pour le public scolarisé en première et terminale sur le thème "**alcool et stupéfiants les dangers de la route**". Le contenu de ce module devra être validé par un groupe d'experts en addictologie.
- La Prévention routière a élaboré un outil pédagogique intitulé « alcool, cannabis et conduite » qui a été mis en place gratuitement dans chaque établissement secondaire du département ; cet outil s'adresse aux formateurs et aux enseignants et a pour objectif de les aider à animer un débat avec un groupe de jeunes de 14 ans et plus. Il serait souhaitable de mettre cet outil à la disposition d'animateurs hors système scolaire (direction départementale jeunesse et sports, centres d'animation jeunesse, foyers de jeunes travailleurs ...).

D'autres réflexions sont menées :

- Réflexion sur les stages de récupération de points du permis de conduire.
- Quelle prévention en milieu festif ?

VI – SUIVI ET EVALUATION DU DGO

VI-1 Le suivi et l'évaluation du DGO

L'élaboration du DGO doit faire émerger de nouvelles initiatives fortes, y compris dans des champs d'investigation nouveaux, et de mobiliser des partenariats actifs.

Au-delà de l'élaboration du DGO, il semble à la fois logique et efficace de poursuivre cette démarche partenariale basée sur un comité de pilotage.

Ainsi, il est proposé que chaque année une réunion du comité de pilotage se tienne juste avant le lancement du PDASR de l'année suivante.

Cette réunion aura pour objectif de faire le point de l'accidentologie depuis la mise en place du DGO et le bilan des actions pour chaque enjeu et chaque orientation d'actions.

Des indicateurs pour chaque enjeu permettront de suivre les déclinaisons locales des orientations d'actions du DGO et d'effectuer si nécessaire quelques ajustements.

A mi-parcours de l'exécution du DGO (2010), des ajustements éventuels seront faits pour tenir compte de l'évolution de l'accidentologie et du contexte.

Ils aboutiront à :

- une nouvelle analyse de l'accidentologie et des enjeux retenus,
- la suppression ou l'ajout d'orientations d'actions,
- la suppression ou l'ajout d'un enjeu (cas exceptionnel).

VI-2 La déclinaison du DGO en PDASR

Chaque année (jusqu'en 2012), les orientations d'actions définies dans le DGO constitueront la fondation des projets d'actions élaborées au titre du PDASR.

Chaque réunion de validation du PDASR sera précédée d'un comité de pilotage du DGO, afin de s'assurer de la concordance des actions retenues dans le PDASR avec les enjeux et les orientations d'actions du DGO.

VII- REMERCIEMENTS

Nous remercions toutes les personnes qui ont participé à la réalisation du présent document : les membres du comité de pilotage, les membres du comité technique, les membres des groupes de travail, les différents partenaires et toutes les personnes qui ont pu concourir à l'élaboration du DGO.

Nous remercions également les personnes qui collaboreront à l'application des actions définies dans ce document et à sa déclinaison dans la politique locale de sécurité routière.

VIII- ANNEXES

Annexe 1 – Liste des abréviations

Annexe 2 – Compte-rendu du Comité de Pilotage du 3 septembre 2008

Annexe 3 – Compte-rendu du Comité Technique du 29 octobre 2008

Annexe 4 – Fiches d'analyse par enjeu

Annexe 5 – Fiche « *L'alcool et ses conséquences sur la santé - Étude sur la Franche-Comté* » réalisée par l'Observatoire Régional de la Santé de Franche-Comté

Annexe 6 – Composition des groupes de travail, par enjeu

Annexe 7 – Comptes-rendus des groupes de travail, par enjeu

Annexe 8 – Taux et densité d'accidents par route

ANNEXE 1

Liste des abréviations

2RM Deux Roues Motorisés
AMR Association des Maires Ruraux
ANPAA Agence Nationale pour la Prévention des Addictions et de l'Alcoologie
APER Attestation de Première Éducation à la Route
ASSR Attestation Scolaire de Sécurité Routière
BAAC Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation routière
BH Blessé Hospitalisé
BNH Blessé Non Hospitalisé
CESC Comité d'Éducation à la Santé et à la Citoyenneté
CETE Centre d'Études Techniques de l'Équipement
CERTU Centre d'études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
CG Conseil Général
CISR Comité Interministériel de la Sécurité Routière
CRAM Caisse Régionale d'Assurance Maladie
DDASS Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales
DDEA Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture
DDJS Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports
DDSP Direction Départementale de la Sécurité Publique
DGO Document Général d'Orientations
DIR Direction interrégionale des Routes
DSCR Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières
ECPA Enquête Comprendre Pour Agir
EDSR Escadron Départemental de Sécurité Routière
GT Groupe de Travail
IAL Indicateur d'Accidentologie Locale
IDSR Intervenant Départemental de Sécurité Routière
INRETS Institut National de REcherche sur les Transports et leur Sécurité
INSEE Institut National de la Statistique et des Études Économiques
MILDT Mission Interministérielle de Lutte contre les Drogues et la Toxicomanie
ODSR Observatoire Départemental de Sécurité Routière
ONISR Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière
ORS Observatoire Régional de la Santé
ORSR Observatoire Régional de Sécurité Routière
PDASR Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière
PJJ Protection Judiciaire de la Jeunesse
PL Poids Lourd
PV Procès Verbal
RD Route Départementale
RN Route Nationale
SAMU Service d'Aide Médicalisée d'Urgence
SDIS Service Départemental d'Incendie et de Secours
SETRA Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes
SIG Système d'Information Géographique
SR Sécurité Routière
VC Voie Communale
VL Véhicule Léger
ZAAC Zone d'Accumulation d'Accidents Corporels