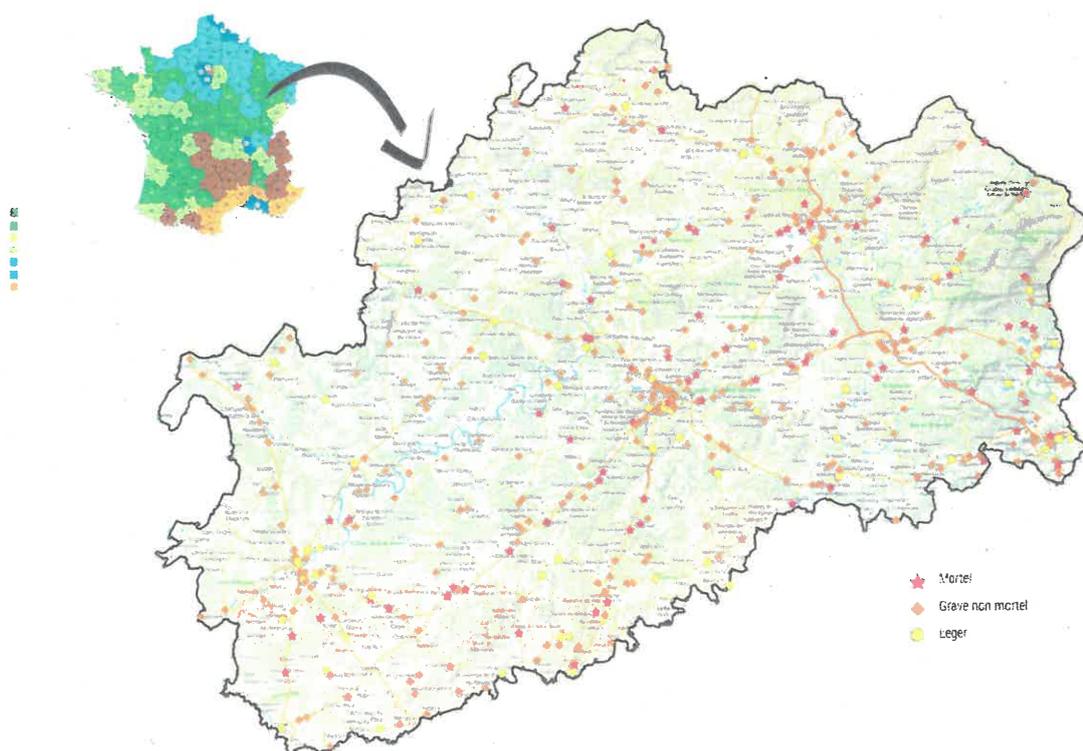


DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2023-2027 POUR LE DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-SAÔNE





VALIDATION DU DGO

Ce nouveau document général d'orientations (DGO) pour les années 2023 à 2027 est le résultat d'un travail d'analyse partagée et de concertation avec l'ensemble des acteurs de la Haute-Saône. Il s'appuie sur le bilan de l'accidentalité 2017-2021, pour définir des orientations, des actions emblématiques et un dispositif de suivi avec la volonté de maintenir le collectif de travail constitué pour l'élaboration de ce document.

Le bénéfice de cette démarche partenariale encourage à la mobilisation collective pour la déclinaison du DGO sur les 5 prochaines années. L'efficacité de l'action publique repose sur l'implication de l'ensemble des acteurs locaux, chacun devenant un relai auprès de son réseau, jeunes, professionnels, collectivités, seniors...

Les actions identifiées ciblent 6 enjeux : la lutte contre les conduites à risques, les deux roues motorisés (2RM), les jeunes, les seniors, les modes doux et les risques professionnels.

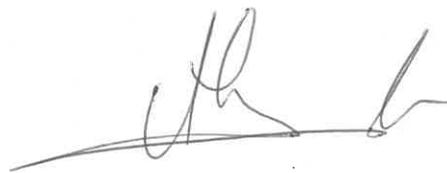
La mobilité est une nécessité pour maintenir l'activité économique du territoire tout en permettant l'accès aux activités touristiques et de loisirs. Dans un département où 85 % des déplacements s'effectuent en voiture, la conduite constitue un élément essentiel de la vie quotidienne de nos concitoyens. Par conséquent, la mobilisation de tous, à tous les niveaux et par tous les moyens (sensibilisation, aménagements, contrôles, justice...) est nécessaire pour diminuer l'insécurité routière.

Le bilan de l'accidentalité pour l'année 2022 et le début de 2023 montre la nécessité de maintenir une vigilance permanente, pour faire baisser durablement le nombre de morts sur les routes de la Haute-Saône. Un outil collaboratif et collectif au service de la sécurité des usagers de la route, telle est l'ambition de ce DGO. Nous nous engageons à mobiliser et mettre en commun nos moyens au service des différents enjeux, pour la mise en œuvre des orientations définies ensemble.

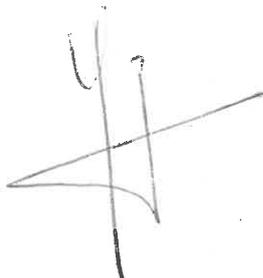
Le Préfet de la Haute-Saône



Le Procureur de la République



Le Président du Conseil
départemental



Le Président de l'Association des
Maires de France



Le Président de l'Association des
Maires Ruraux



Sommaire DGO

1 Le cadre général de la démarche.....	5
1.1 Les objectifs du DGO.....	5
1.2 La démarche d'élaboration.....	5
2 Le diagnostic territorial partagé.....	6
2.1 Présentation générale du département.....	6
2.1.1 Situation géographique et typologie du département.....	6
2.1.2 Accidentalité routière, les victimes.....	7
2.1.3 Accidentalité routière, les présumés responsables.....	11
2.1.4 Risque routier professionnel.....	15
2.1.5 Réseau routier.....	17
2.2 Principales caractéristiques des accidents selon les lieux.....	19
2.2.1 Typologie des accidents.....	19
2.2.2 Modes doux.....	21
2.2.3 2RM.....	24
2.2.4 Facteurs spécifiques.....	25
3 L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience.....	27
3.1 Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu.....	27
3.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu.....	28
4 Les enjeux et orientations pour 2023-2027.....	29
4.1 Priorisation des enjeux sur le territoire.....	29
4.2 Les orientations d'actions.....	31
4.2.1 Enjeu « conduites à risque ».....	33
4.2.2 Enjeu « jeunes ».....	35
4.2.3 Enjeu « 2 Roues Motorisés ».....	36
4.2.4 Enjeu « seniors ».....	37
4.2.5 Enjeu « risque professionnel ».....	38
4.2.6 Enjeu « modes doux ».....	39
5 Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027.....	40
5.1 Mise en œuvre dans le cadre du PDASR.....	40
5.2 Suivi de l'action locale.....	40
5.3 Suivi de l'accidentalité départementale.....	41
5.4 Modalités de suivi du DGO.....	44
Annexes.....	45

1 Le cadre général de la démarche

1.1 Les objectifs du DGO

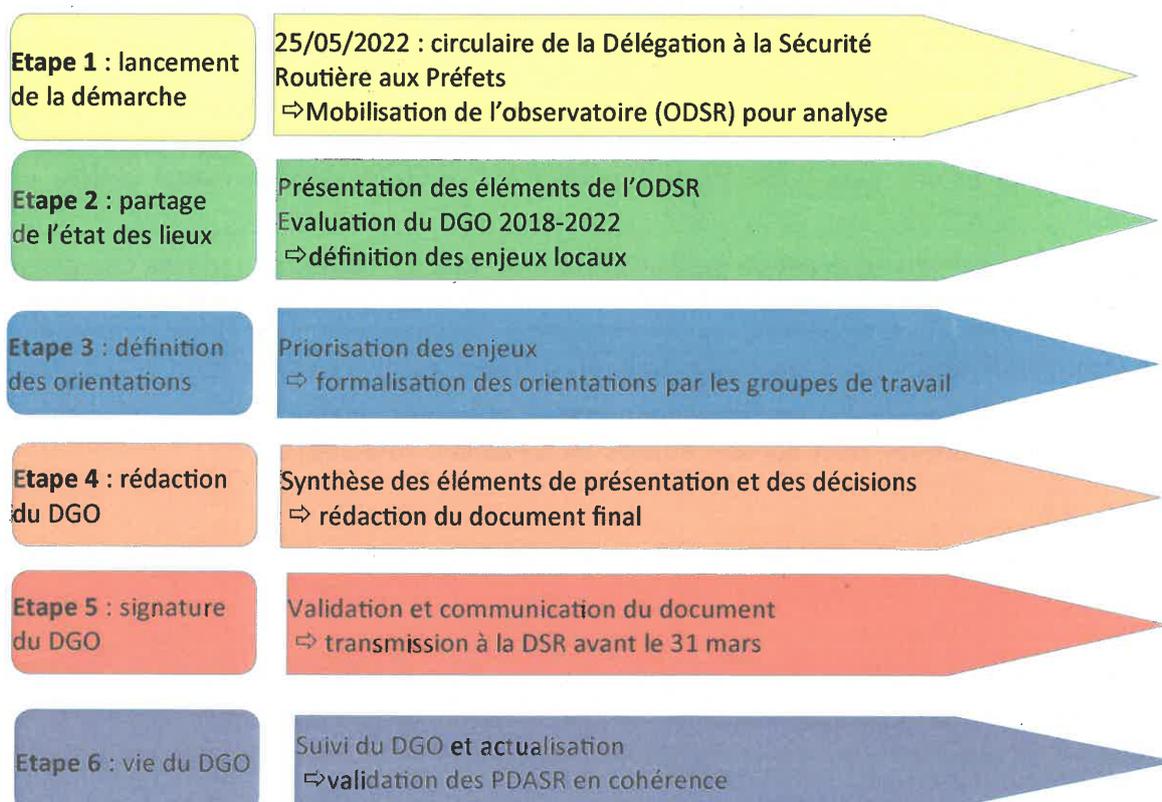
Le DGO est à la fois une démarche impliquant tous les acteurs et un outil de programmation.

Tous les 5 ans, depuis 2004, chaque département élabore un Document Général d'Orientation (DGO) de sécurité routière qui définit notamment les enjeux et orientations d'actions de la politique départementale de sécurité routière à décliner au niveau local pour réduire le nombre et la gravité des accidents.

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

1.2 La démarche d'élaboration

La démarche d'élaboration en 6 temps forts pour un partage des données, une mobilisation forte des acteurs locaux et la production d'un document pragmatique.



2 Le diagnostic territorial partagé

2.1 Présentation générale du département

La Haute-Saône se situe au nord-est de la France et de la région Bourgogne-Franche-Comté. Elle est limitrophe des départements du Jura et du Doubs au sud, du Territoire de Belfort à l'est, des Vosges au nord et de la Haute-Marne et de la Côte d'Or à l'Ouest. Après la Nièvre, c'est le département le moins dense de la région avec une population de 233 489 habitants pour une superficie de 5 360 km² soit 43 habitants au km².

2.1.1 Situation géographique et typologie du département

La Haute-Saône est un département rural avec une place de l'industrie déterminante dans les emplois. La Bourgogne-Franche-Comté est une région plutôt industrielle avec un taux d'activité dans ce secteur plus élevé que la moyenne nationale (16,64 % contre 12,32%). La Haute-Saône recense 19 % de ses emplois dans l'industrie (Stellantis Vesoul, Eurosérum Port-sur-Saône, Plastigray...). Le secteur agricole représente 5 % des emplois soit deux fois plus qu'au niveau national et l'administration plus du tiers des emplois.

Malgré un relief compris majoritairement entre 300 et 450 m d'altitude, la Haute-Saône bénéficie d'un paysage varié : plaine de la Saône, vallée de l'Ognon, et collines sous-vosgiennes du massif vosgien caractérisées par des altitudes élevées par rapport au reste du département sur lesquelles le décret pour les équipements hivernaux s'applique.

Département rural où la voiture reste l'élément principal de déplacement, il est classé dans la catégorie 2 des 8 typologies de départements dans l'étude du CEREMA de 2021. Cette catégorie des départements ruraux à faible densité de population est constituée de 30 départements. Elle se caractérise par l'absence de communes de plus de 100 000 habitants, une population plutôt faible, une densité faible et une part faible de la superficie du territoire départemental classée en montagne.

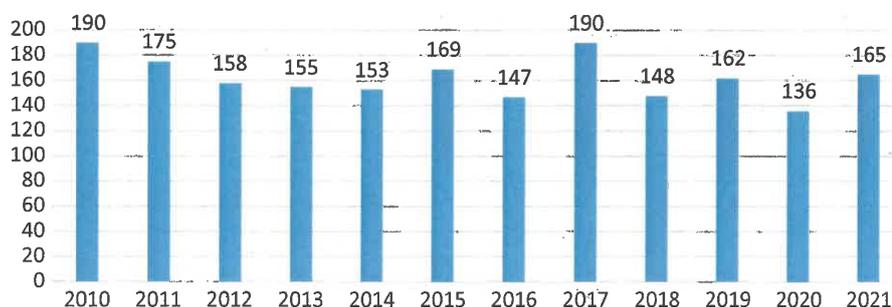
La ruralité du département générant de petits chiffres a conduit à intégrer les données complètes de l'accidentalité dans l'analyse avec un focus sur les accidents mortels. En outre, les seuils de gravité des accidents étant aléatoires, ne pas concentrer l'analyse, uniquement sur la mortalité routière, a permis de définir des enjeux représentatifs de l'accidentologie locale.

Les données sont issues des bases officielles 2017-2021 (sauf pour l'évolution « longue » 2010-2021 et pour les présumés responsables qui sont étudiés sur les années 2019-2021)

2.1.2 Accidentalité routière, les victimes

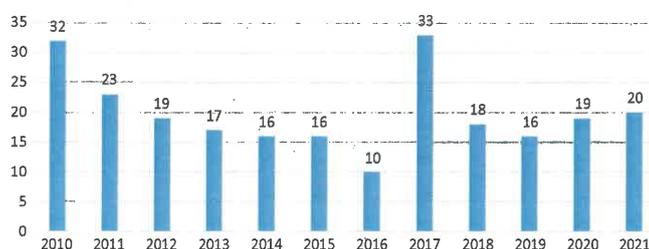
- Évolution du nombre de victimes dans un accident de la route de 2010 à 2021, comparaison avec les tués et nombre total sur la période 2017/2021.

Nombre de victimes dans un accident de la route
2010 - 2021



Nombre total de victimes sur la période 2017-2021 : **801**

Nombre de personnes tuées 2010 - 2021



Nombre total de tués sur la période 2017-2021 : **106**

Une accidentalité globale de 560 accidents qui bien qu'ayant diminué par rapport à la période d'analyse du précédent DGO (571 de 2012 à 2016) connaît une victimologie plus dramatique avec une moyenne annuelle entre 2017/2021 de 160 victimes (contre une moyenne de 156 sur la période 2012/2016) et de 20 personnes décédées (contre une moyenne de 16 sur la période 2012/2016).

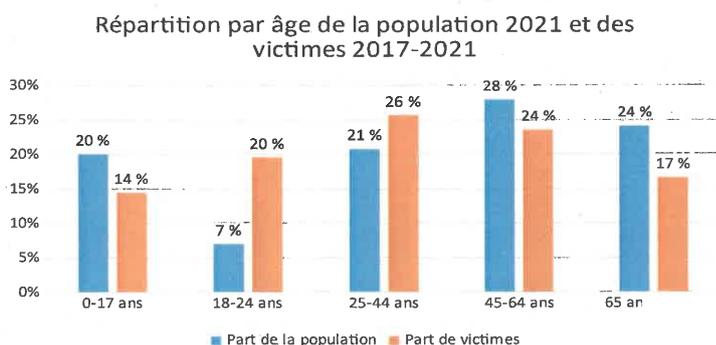
- Taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants et comparaison avec l'indicateur local de sécurité routière et national

	Moyenne de tués par département par an	Moyenne tués par millions d'habitants par an
Haute-Saône	21	91
Départements ruraux à faible densité de population	26	69
France métropolitaine	32	47

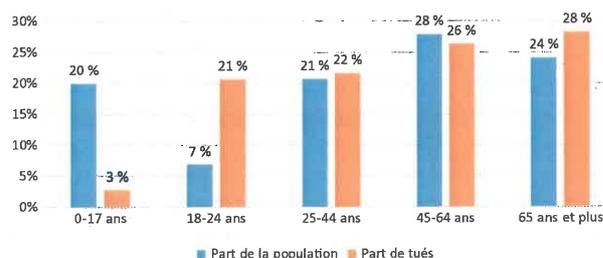
Des chiffres de mortalité faibles mais qui, lorsqu'ils sont rapportés à la population sont supérieurs aux données des départements de même typologie ou au niveau national.

- Répartition des victimes et de la population par tranche d'âge (2017-2021)

Les tranches d'âges sont regroupées de la manière suivante dans tout le document et sauf mention contraire : 0-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65 ans et plus.



Répartition par âge de la population 2021 et des tués 2017-2021

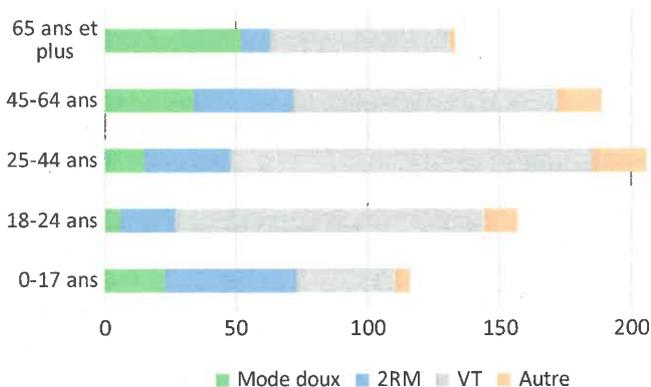


On constate une sur-représentation des 18/24 ans qui représentent 7 % de la population mais 20 % des victimes d'accidents blessés ou tués. Les plus de 65 ans, s'ils ne représentent que 17 % des impliqués concentrent 28 % des décès. Ces constats seront complétés dans l'analyse des modes de déplacement ou des facteurs qui ont conduit à l'accident.

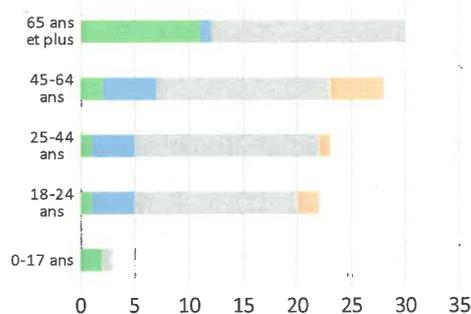
- Répartition par mode de déplacement et âge (2017-2021)

Les modes de déplacement sont regroupés de la manière suivante : modes doux (piétons, EDPm¹, EDPm², cyclistes), 2 roues motorisés (2RM = cyclo et moto), véhicules de tourisme (VT) et tout autre type de véhicules (véhicules utilitaires (VU) et les poids lourds (PL), tracteurs agricoles, quads...).

victimes



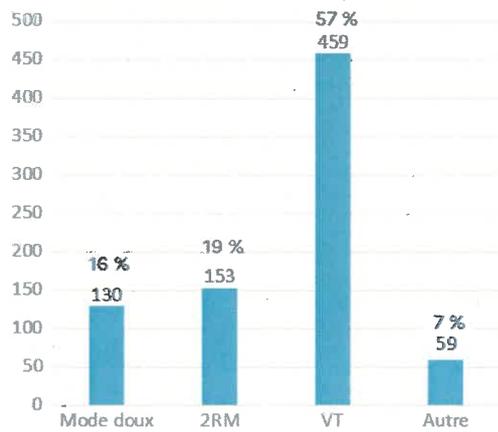
tués



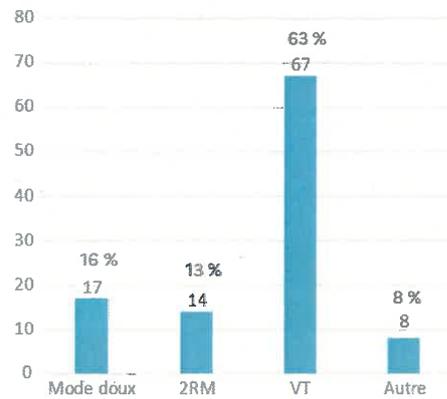
1 EDPsm : engins de déplacement personnel sans moteur (trottinettes)
 2 EDPm : engins de déplacement personnel motorisés (trottinettes électriques...)

- Répartition (2017-2021) par mode de déplacement, valeurs et %

Nombre de victimes par mode
2017-2021



Nombre de tués par mode
2017-2021

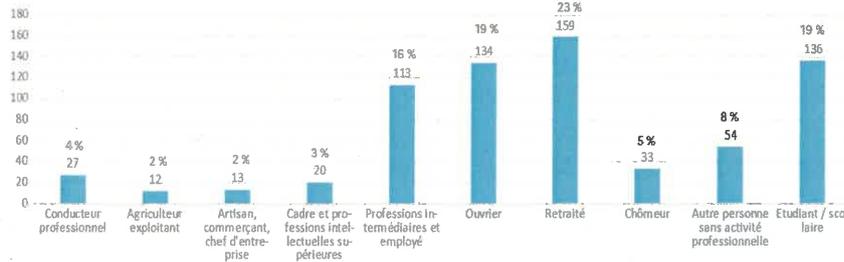


Selon l'étude du CEREMA, les 2RM représentent 1,8 % du parc des véhicules sur le département de la Haute-Saône. Leur implication dans les accidents montre leur vulnérabilité puisque les usagers de ces véhicules concentrent 19 % des victimes et 13 % des tués entre 2017 et 2021.

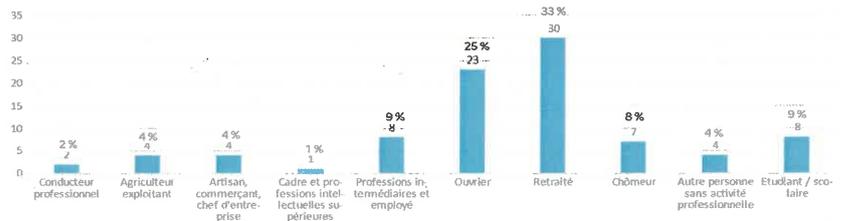
Des décès essentiellement locaux puisque 85 % des tués sont hauts-saônois (alors que les hauts-saônois représentent 77 % des victimes) et de sexe masculin avec 75 % des tués qui sont des hommes (les hommes représentent 68 % des victimes).

- Nombre de victimes (2017-2021) selon la catégorie socio-professionnelle (CSP), valeurs et %

Nombre de victimes selon la catégorie socio-professionnelle connue 2017-2021



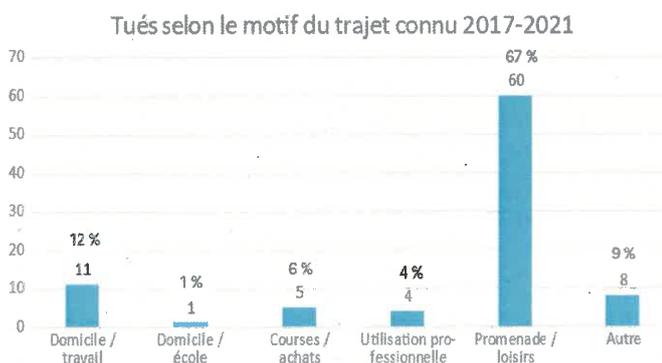
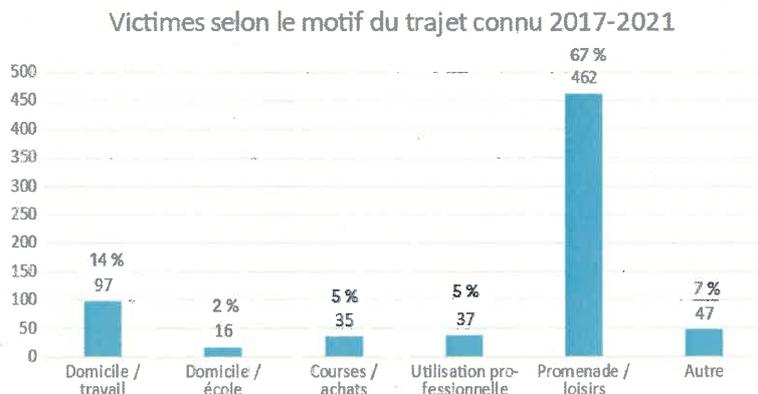
Nombre de tués selon la catégorie socio-professionnelle connue 2017-2021



Les catégories socio-professionnelles les plus représentées dans les victimes sont les retraités, les ouvriers et les étudiants/scolaires. Ces 3 catégories représentant 61 % des victimes.

- **Nombre de victimes (2017-2021) selon le motif du trajet, valeurs et %**

Les données suivantes sont partielles puisqu'inconnues dans certains accidents. En effet, 14 % des motifs de trajets ne sont pas remontés dans les éléments reçus pour analyse. Le pourcentage est donc calculé uniquement sur des données renseignées.



La grande majorité des accidents renseignés a lieu lors de déplacements privés : 67 % des victimes (blessées ou tuées) se déplaçaient pour des loisirs. Les accidents liés au travail (trajet domicile travail ou utilisation professionnelle d'un véhicule) concernent à 75 % des trajets domicile travail.

De cette analyse de l'accidentalité 2017-2021, il faut noter que :

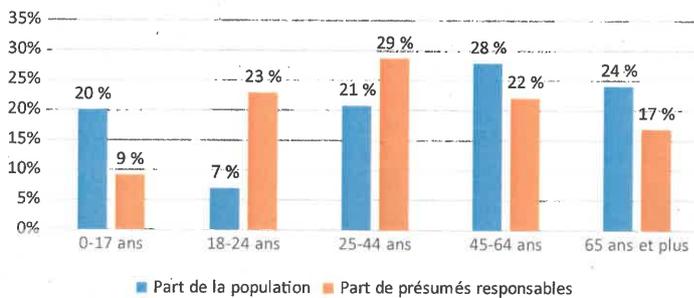
- + de 20 % des victimes ont entre 18 et 24 ans alors qu'ils ne représentent que 7 % de la population du département ;
- 28 % des personnes décédées dans les accidents ont plus de 65 ans ;
- 67 % des accidents ont lieu lors de déplacement de loisirs/promenade
- 77 % des victimes et 85 % des tués sont des hauts-saônois.

2.1.3 Accidentalité routière, les présumés responsables

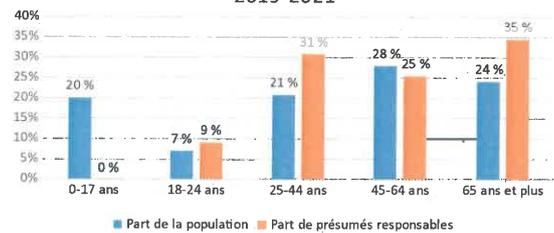
Seules les années 2019, 2020, 2021 peuvent être utilisées dans cette analyse. Ainsi de 2019 à 2021, on dénombre 348 présumés responsables (PR) pour un total de 339 accidents (il peut y avoir un partage de responsabilité dans un même accident). Les données des présumés responsables dans les accidents mortels, ne concerneront que 55 usagers pour 52 accidents mortels.

- Répartition des PR et de la population par tranche d'âge (2019-2021)

Répartition par âge de la population 2021 et des présumés responsables d'accidents 2019-2021



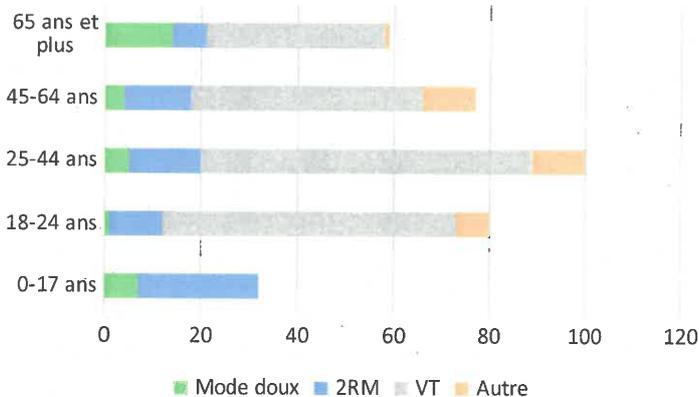
Répartition par âge de la population 2021 et des présumés responsables des accidents mortels 2019-2021



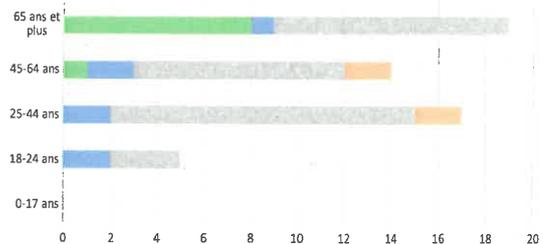
Les 18/24 ans restent, comme pour la victimologie, surreprésentés dans les responsabilités des accidents. Entre 2019 et 2021, ils sont ainsi responsables de plus de 23 % des accidents. Il sera détaillé dans les répartitions par facteurs les causes des accidents avec des jeunes ou des plus de 65 ans responsables d'accidents.

- Répartition des PR par mode de déplacement et par tranche d'âge (2019-2021)

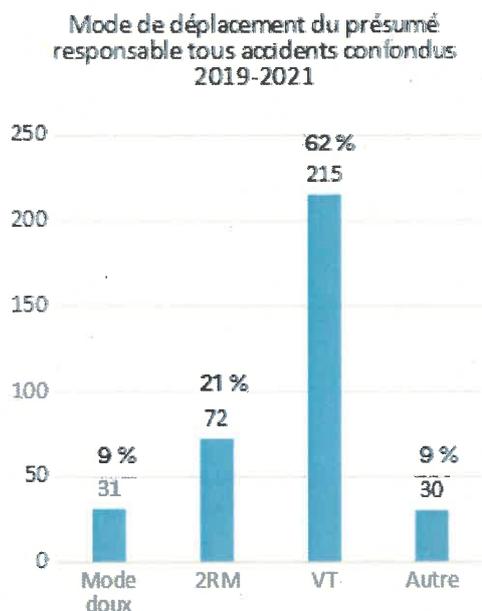
Accidents corporels



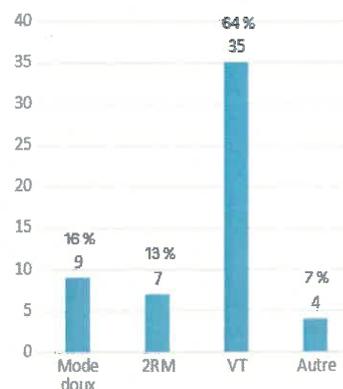
Accidents mortels



- Prémumés responsables d'accidents (2019-2021) par mode de déplacement, valeurs et %

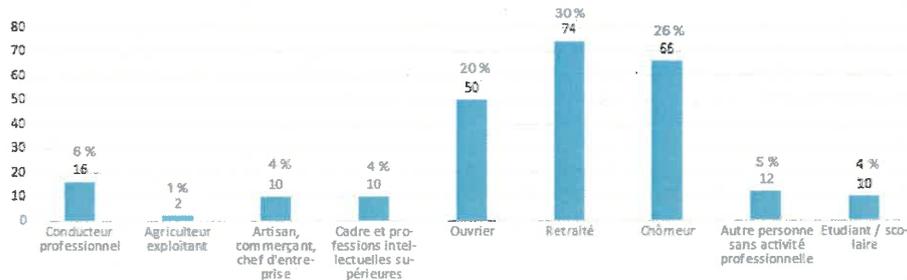


Mode de déplacement du présumé responsable accidents mortels 2019-2021

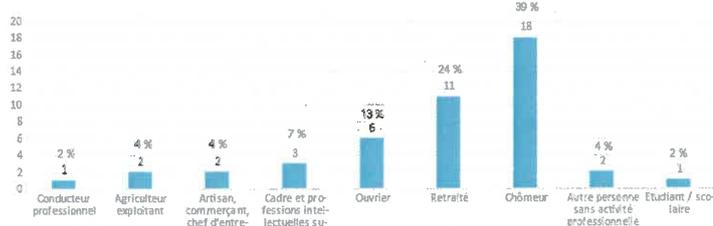


- Prémumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) selon la CSP, valeurs et %

CSP connue du présumé responsable tous accidents confondus 2019-2021

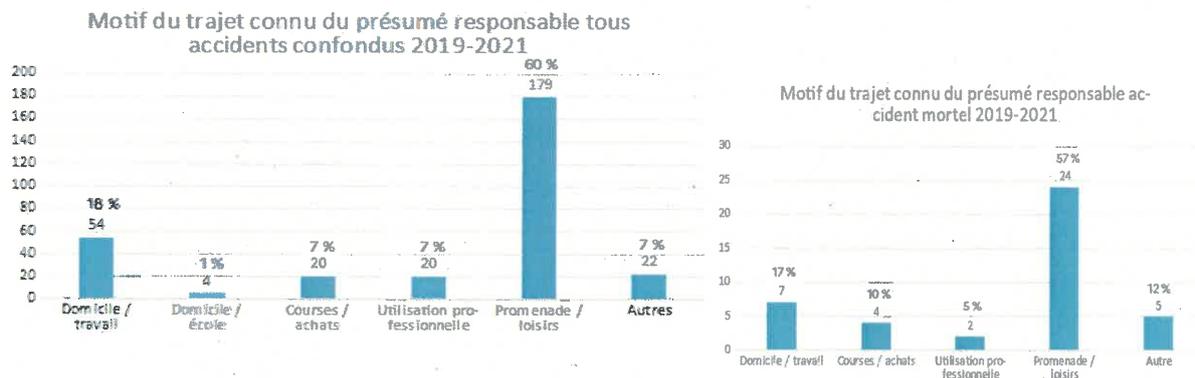


CSP connue du présumé responsable accident mortel 2019-2021



De la même manière que pour l'analyse des victimes par classes d'âge, dans l'analyse par CSP, les retraités (30 % tous accidents et 24 % des accidents mortels) restent majoritairement représentés dans les usagers responsables des accidents viennent ensuite les chômeurs (26% tous accidents et 39 % des accidents mortels).

- Nombre de conducteurs présumés responsables d'accidents (2019-2021) selon le motif du trajet, valeurs et %



La part des usagers se déplaçant pour des motifs professionnels (domicile/travail et utilisation professionnelle) et responsables d'accidents (25%) est supérieure à celle de la part des victimes qu'ils représentent (19%), même si la part des accidents de conducteurs se déplaçant pour un motif de loisirs reste la plus importante 60 %.

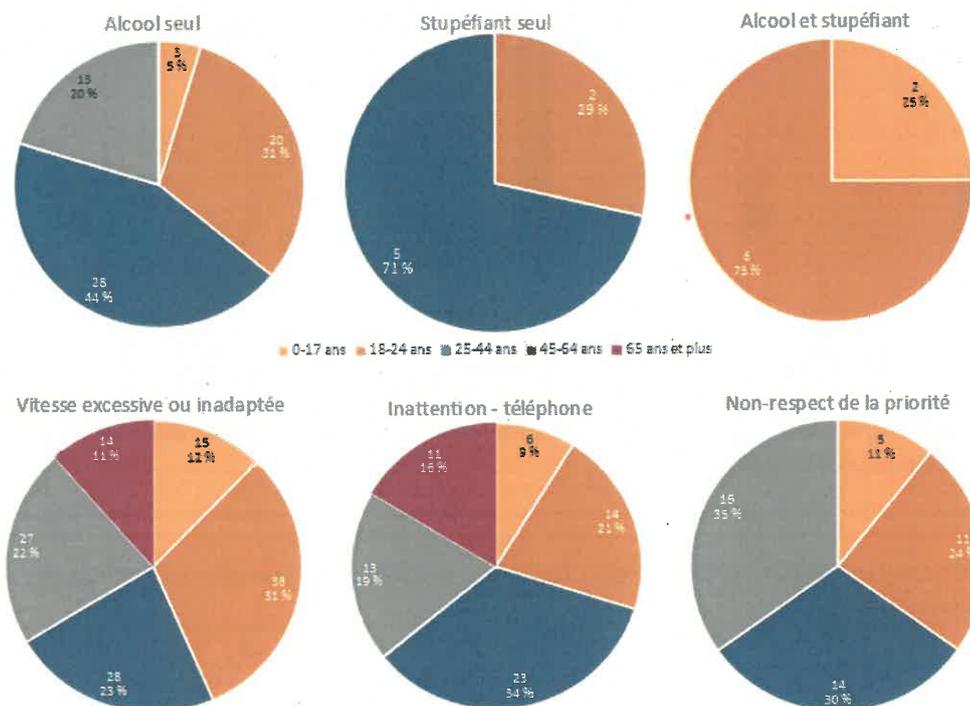
- Répartition de l'ensemble des facteurs pour les présumés responsables d'accidents (2019-2021)

Accidents corporels			Accidents mortels		
	Homme	Femme		Homme	Femme
Vitesse excessive ou inadaptée	102	23	Vitesse excessive ou inadaptée	10	6
Alcool seul	59	5	Malaise	8	1
Inattention téléphone	37	30	Alcool seul	8	0
Non respect de la priorité	33	16	Alcool et stupéfiant	2	3
Dépassement dangereux	16	1	Inattention téléphone	3	0
Malaise	13	4	Dépassement dangereux	3	0
Somnolence – fatigue	10	4	Changement de file	2	1
Changement de file	10	4	Non respect de la priorité	2	1
Contresens	7	2	Autre cause	3	0
Eblouissement	5	4	Somnolence fatigue	1	1
Alcool et stupéfiant	8	0	Stupéfiant seul	1	0
Non respect des distances de sécurité	7	1	Eblouissement	0	1
Stupéfiant seul	6	1	Cause indéterminée	6	0
Autre cause	25	5			
Cause indéterminée	11	1			

La responsabilité des hommes dans les accidents tout comme l'importance de la vitesse (125 fois présente sur les 339 accidents soit près de 40 % des accidents) ou de l'alcool (72 fois présent soit plus de 20 % des accidents) dans les facteurs accidents se retrouvent également dans les accidents mortels.

- Répartition des principaux facteurs par tranche d'âge pour les présumés responsables d'accidents (2019-2021) : vitesse, alcool seul, stupéfiant seul, alcool et stupéfiant, inattention - téléphone, non-respect de la priorité.

Répartition des principaux facteurs par tranche d'âge des usagers présumés responsables d'accidents mortels et corporels



L'analyse par tous les accidents met en évidence une répartition par âge et par facteur sur une quantité de données plus importantes qu'une analyse basée uniquement sur les accidents mortels ; elle est par conséquent plus robuste et plus fiable. Il n'était en effet, pas possible de ne cibler que les accidents mortels (52 sur les années 2019-2021). Le facteur stupéfiant n'aurait eu qu'un conducteur concerné et donc une seule tranche d'âge.

Certains facteurs ne sont pas détaillés car ils ne concernent qu'une tranche d'âge. Ainsi, le malaise qui ne représente que 17 impliqués (5%), est pourtant un facteur présent dans 9 des 55 accidents mortels (16%).

De cette analyse des responsabilités entre 2019-2021, il faut noter que :

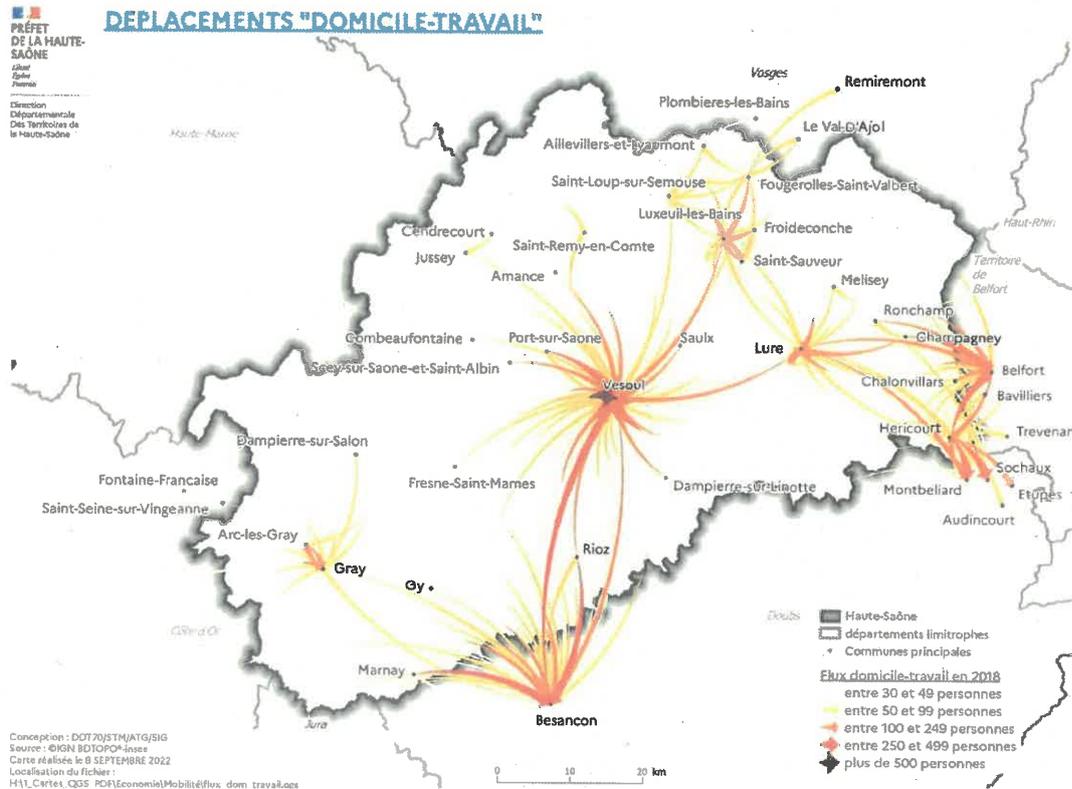
- 23% des PR ont entre 18 et 24 ans alors qu'ils ne représentent que 7% de la population du département ;
- 40% des accidents ont un facteur vitesse ;
- 21% des accidents ont un facteur alcool et dans 36% de ces cas le conducteur a entre 18/24 ans
- 77% des PR sont des hommes.

2.1.4 Risque routier professionnel

Données contextuelles

La Haute-Saône est un département rural au réseau routier dense et irriguant l'ensemble du territoire. Les déplacements, notamment en véhicules individuels motorisés, y sont longs et, en l'absence de réseaux de transports en commun, nombreux et particulièrement nécessaires.

- Part modale pour les déplacements domicile-travail par département



Les actifs du département sont tournés plus vers des pôles d'emplois extérieurs tels que Besançon et Belfort, entraînant des déplacements quotidiens importants et générant des flux accrus de navetteurs.

Les pertes d'emplois à Vesoul, Gray et Luxeuil ont conduit à diminuer leur influence sur les intercommunalités environnantes qui perdent elles aussi des emplois et des actifs. Ces pôles urbains continuent néanmoins d'exercer des fonctions essentielles de centralité pour la population haut-saônoise, notamment Gray, Lure et Vesoul, qui sont des pôles d'équipements pour le département.

- Nombre d'accidents impliquant un usager en domicile-travail ou trajet professionnel et part (2017-2021)

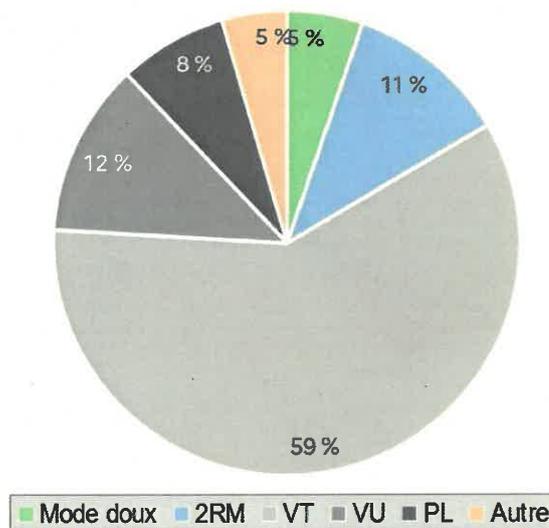
En Haute-Saône, selon les données renseignées 189 accidents (33,75 % des accidents) ayant occasionné 39 tués (soit 37 % des tués) et 238 blessés le sont dans un accident impliquant un usager en déplacement domicile-travail ou lors d'un trajet professionnel.

- Nombre de victimes ayant pour motif un trajet domicile-travail ou trajet professionnel (2017-2021)

Entre 2017 et 2021, 133 victimes d'accidents (17 % des impliqués) et 15 tués (14 % des tués) ont pour motif de déplacement un trajet domicile-travail ou une utilisation professionnelle du véhicule impliqué.

- Répartition des victimes en risque professionnel selon leur mode de déplacement (2017-2021)

Répartition des victimes en risque professionnel



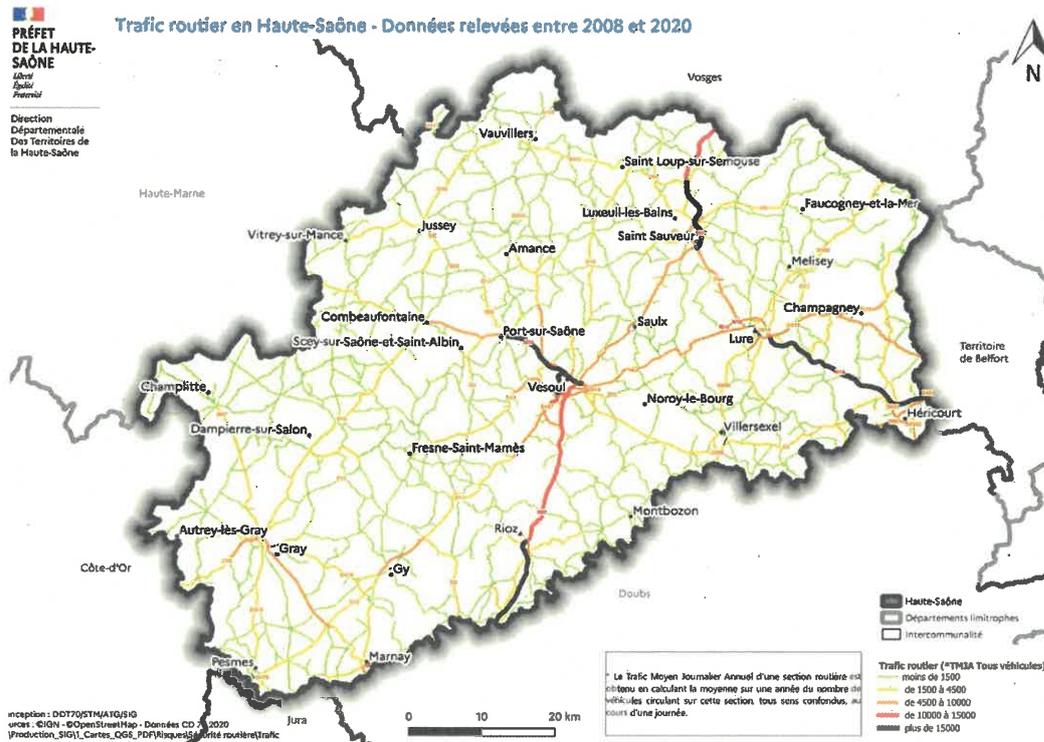
Le déplacement domicile-travail représente 75 % des accidents liés au risque professionnel. Seuls les usagers en PL victimes d'accidents (10/133) ne le sont que dans le cadre d'une utilisation professionnelle.

De cette analyse du risque professionnel entre 2017-2021, il faut noter que :
 → 37 % des tués 2017-2021 ont été victimes d'un accident avec un usager soit en mission soit en déplacement domicile-travail ;
 → 33 % des accidents impliquent un usager en déplacement lié au risque professionnel ;
 → 17 % de victimes 2017-2021 étaient dans l'un ou l'autre de ces déplacements.

2.1.5 Réseau routier

Données contextuelles

La longueur totale du réseau routier du département de la Haute-Saône est de 8 188 kilomètres. Pas d'autoroutes sur le département mais 182 kilomètres de routes nationales, 3 450 kilomètres de routes départementales et 4 884 kilomètres de voies communales. Sur la période de référence, 14km de route nationale avaient fait partie de l'expérimentation du 80km/h engagée en 2015 sur une section en bidirectionnelle. De juillet 2018 jusqu'à fin 2021, le conseil départemental n'avait pas défini d'itinéraire sur lequel relever à 90 km/h et la vitesse maximale autorisée sur les bi-directionnelles était à 80 km/h sur l'ensemble du département.



Un maillage important du département avec des flux bien en dessous de 1000 véhicules jour même en tenant compte du trafic de transit avec la traversée du département par les deux routes nationales et sur quelques routes départementales structurantes.

- victimes hors agglomération/en agglomération (2017-2021)

Nombre de victimes selon le milieu 2017-2021



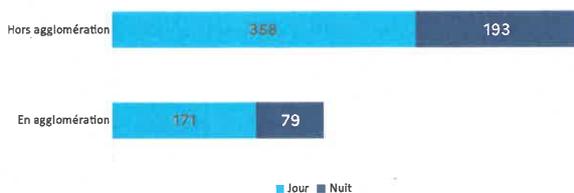
Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



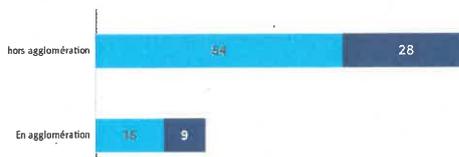
La configuration rurale du département fait que l'on constate deux fois plus de victimes et 80 % des tués hors agglomération.

- Nombre de victimes le jour et la nuit selon le milieu (2017-2021)

Nombre de victimes suivant la période de la journée 2017-2021



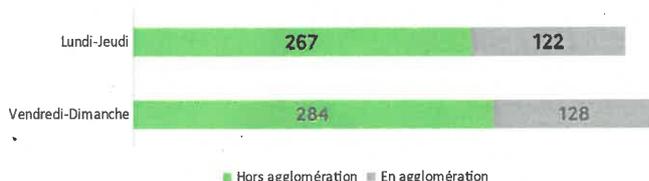
Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021



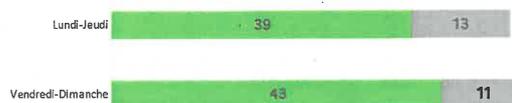
Un rapport nuit/jour sans grande variation sur les données de la Haute-Saône, où environ 34 % des impliqués sont des victimes de nuit quel que soit le milieu. La part des tués en agglomération passe à 36 % de nuit et celle des hors agglomération à 31 %.

- Nombre de victimes selon les jours et le milieu (2017-2021)

Nombre de victimes suivant le jour de la semaine 2017-2021



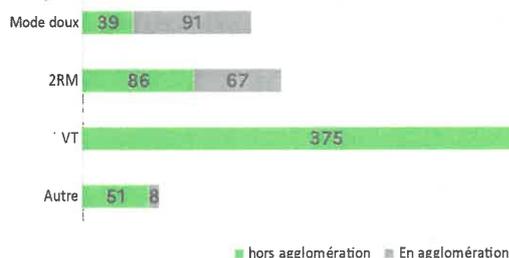
Nombre de tués suivant le jour de la semaine 2017-2021



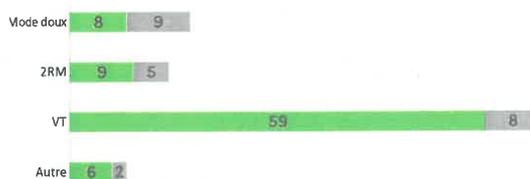
Une répartition des victimes qui permet de constater que les 3 jours de fin de semaine concentrent légèrement plus de victimes que les 4 autres jours et cela quel que soit le milieu ou la gravité.

- Nombre de victimes par mode de déplacement et selon le milieu (2017-2021)

Nombre de victimes par mode 2017-2021



Nombre de tués par mode 2017-2021



De cette analyse par rapport au milieu entre 2017-2021, on constate que :

- 69 % des victimes le sont dans un accident hors agglomération
- 34 % des victimes le sont dans un accident qui a lieu de nuit
- 50 % des victimes sont blessées ou tuées un vendredi ou un samedi ou un dimanche
- les modes doux sont très majoritairement victimes en agglomération

2.2 Principales caractéristiques des accidents selon les lieux

2.2.1 Typologie des accidents

- Qui tue + blesse qui hors agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	2	13	36	128	12	4	1	9	205
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3
Vélo	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3
Cyclo	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Moto	0	0	0	0	5	0	0	0	0	5
VT	11	13	8	16	140	8	0	0	1	197
VU	0	3	1	2	13	1	0	1	0	21
PL	0	1	0	4	20	1	2	0	0	28
TC	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Autre	0	0	2	2	4	0	0	0	1	9
MULTICOLLISION	0	6	0	2	61	4	2	3	0	78
TOTAL	11	28	24	62	375	27	8	5	11	551
<i>Part de victimes</i>	2%	5%	4%	11%	68%	5%	1%	1%	2%	100,00%

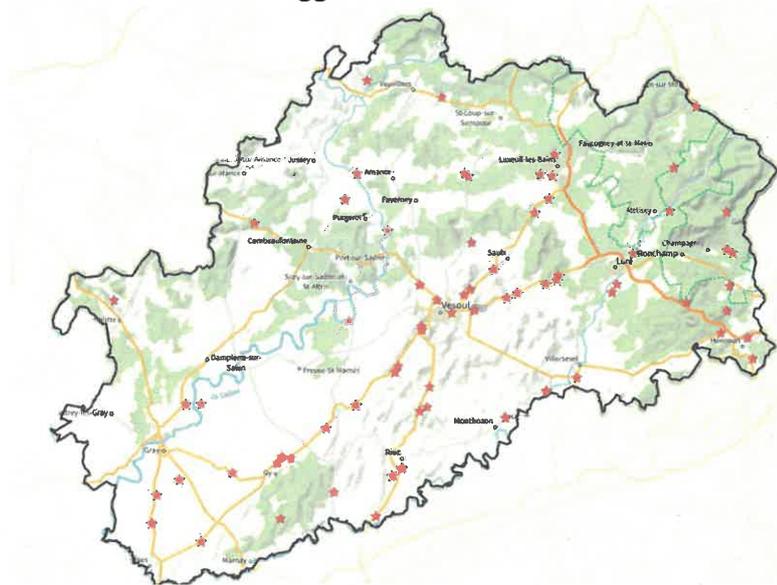
Une répartition des victimes d'accident qui permet de voir que 205 (37%) des 551 victimes hors agglomération le sont dans un accident sans collision avec un tiers. Les usagers de 2RM représentent 15 % des victimes.

- Qui tue + blesse qui en agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

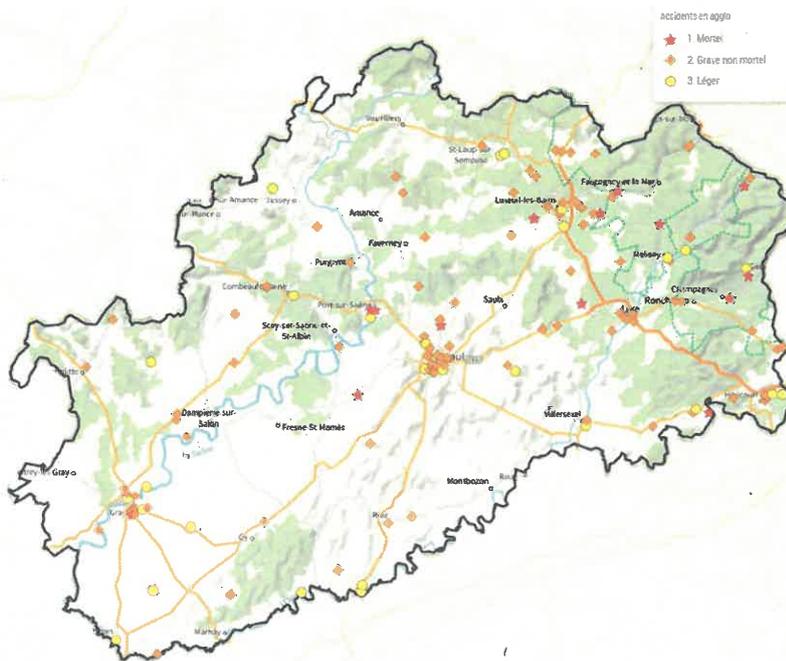
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	6	11	10	39	1	1	0	4	72
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Cyclo	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
Moto	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
VT	46	23	24	10	30	1	1	0	0	135
VU	4	2	4	1	3	0	0	0	0	14
PL	1	1	0	0	3	0	0	0	0	5
TC	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Autre	0	0	1	0	1	0	0	0	0	2
MULTICOLLISION	3	3	3	1	6	0	0	0	0	16
TOTAL	54	37	43	24	84	2	2	0	4	250
<i>Part de victimes</i>	22%	15%	17%	10%	34%	1%	1%	0%	2%	100,00%

En agglomération, on constate un peu moins de victimes d'accidents sans tiers (29%). La part des victimes vulnérables ou dites non carrossées, représente 64 % des victimes, soit le cumul des victimes en modes doux (37 % piétons + vélos) et en 2RM (27%).

- Carte des accidents mortels situés hors agglomération



- Carte des accidents situés en agglomération



Communauté d'agglomération de Vesoul

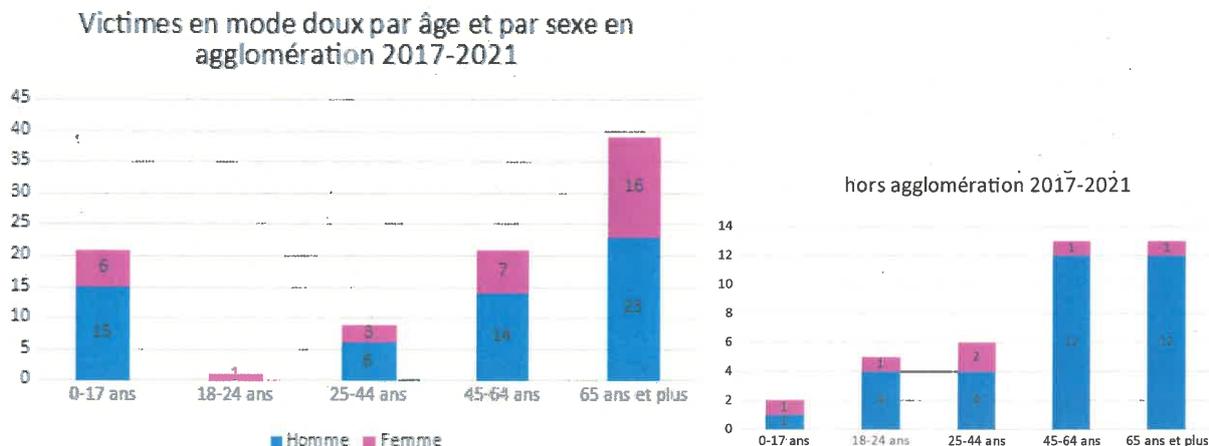


On constate que :

- 37 % des victimes hors agglomération le sont sans autre tiers impliqué ;
- 64 % des victimes en agglomération sont des usagers vulnérables (37 % piétons, vélos ou 27 % 2 roues motorisés)
- Les 2RM sont sur-représentés par rapport à leur part du parc roulant (1,8 % des usagers)

2.2.2 Modes doux

- Victimes en **modes doux** (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe (2017-2021)



130 usagers en modes doux ont été blessés ou tués entre 2017 et 2021 localisés de la manière suivante : 39 hors agglomération et 91 en agglomération et représentent 15 % des victimes. La part des plus de 65 ans est majoritaire (43% des victimes en modes doux) et l'on constate une sur-représentation des hommes dans toutes les tranches d'âge (75% des victimes).

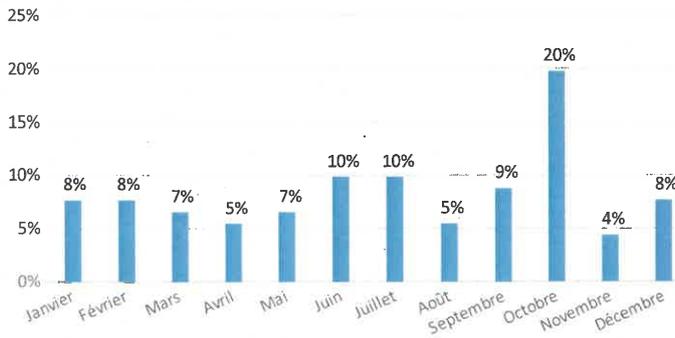
- Evolution des victimes en **modes doux** entre 2017 et 2021



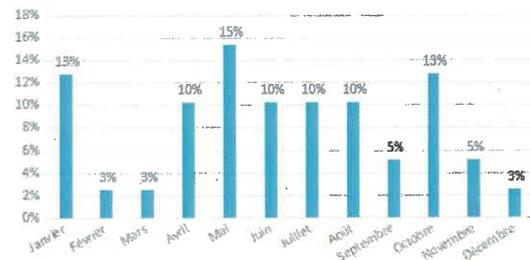
Sur 5 ans on constate une évolution croissante des victimes en modes doux. Cependant, les modifications des déplacements liées aux restrictions de la crise sanitaire n'ont pas eu de conséquences significatives sur le nombre de victimes, les années 2020 et 2021 étant identiques à 2019.

- Répartition en % des victimes en **modes doux** selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)

Répartition des victimes en mode doux selon le mois en agglomération 2017-2021

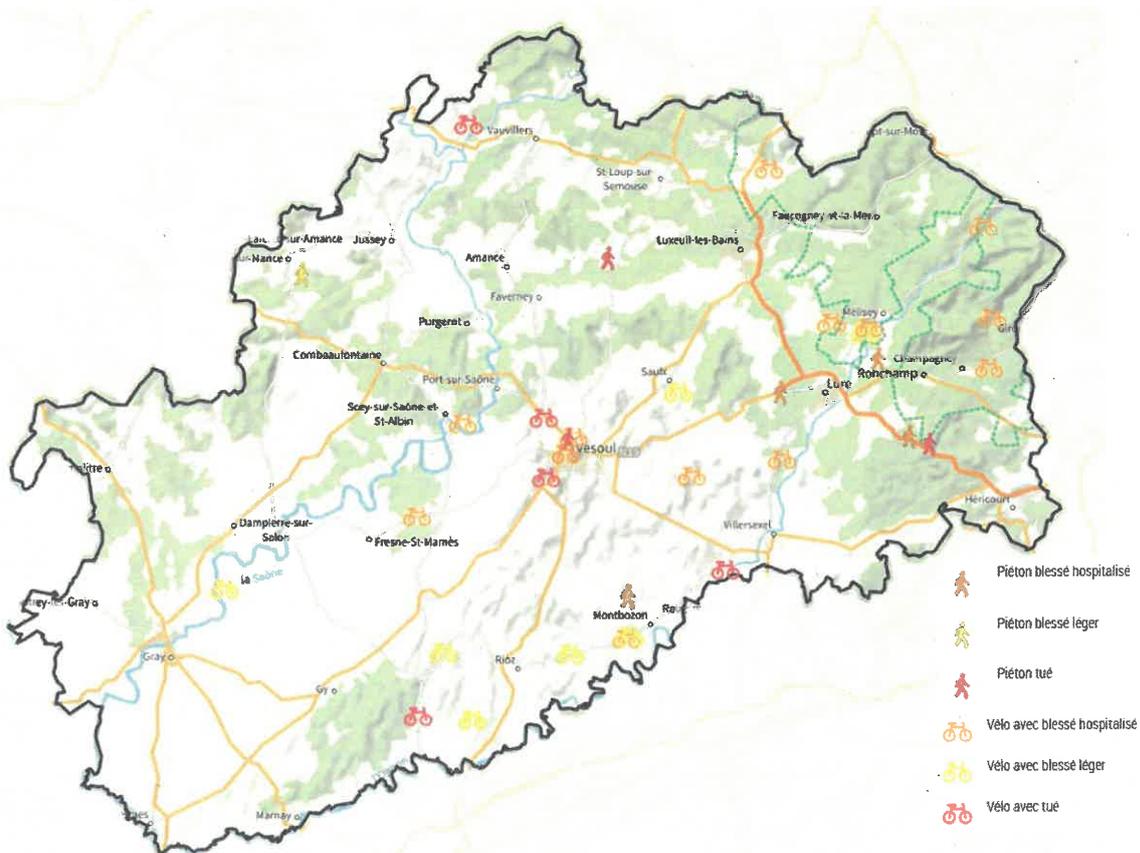


Victimes décédés en mode doux selon le mois en agglomération 2017-2021

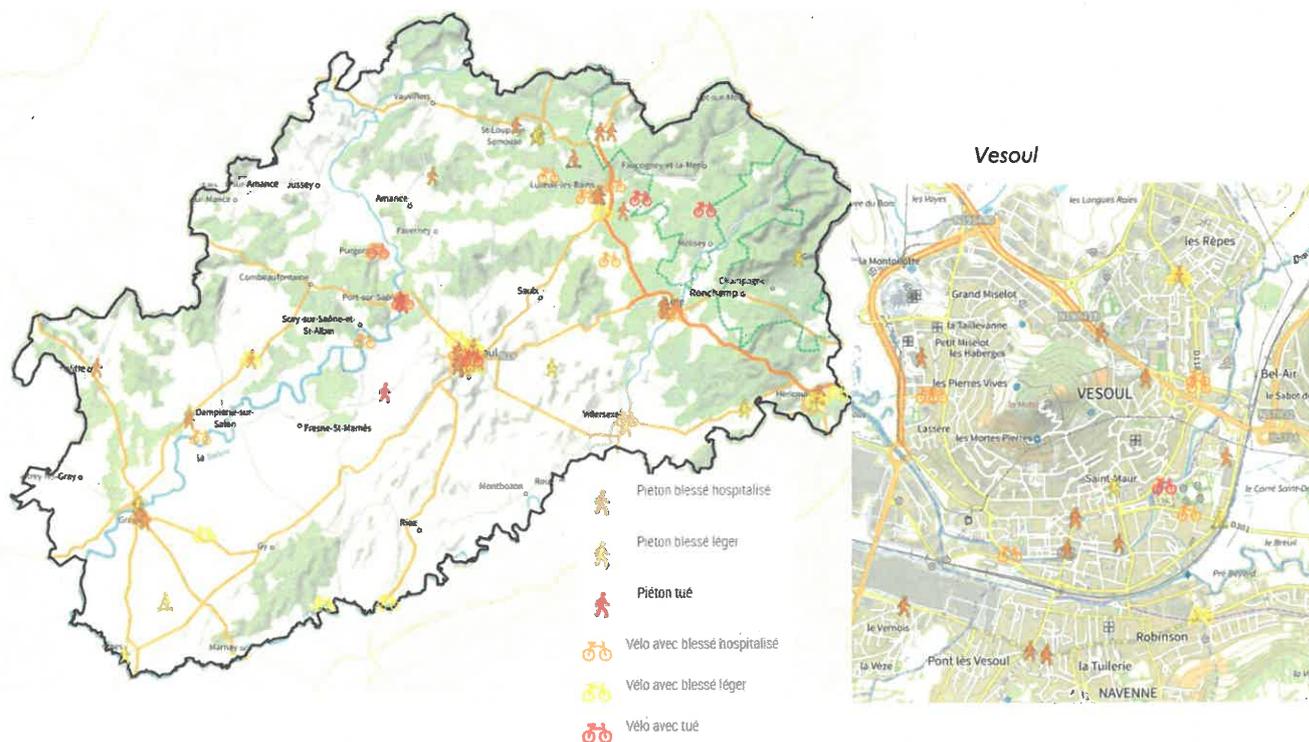


Les petits chiffres hors agglomération ne permettent pas de dégager de tendance, mais la période d'automne et son impact sur la bonne visibilité des usagers en modes doux se remarque sur le mois d'octobre qui concentre 20 % des victimes.

- Cartes avec un pictogramme pour le mode doux impliqué dans l'accident hors agglomération



- Cartes avec un pictogramme pour le mode doux impliqué et gravité dans l'accident en agglomération



Sur les 204 accidents en agglomération, 85 (41%) impliquent un usager se déplaçant en modes doux. Ils peuvent avoir lieu quelle que soit la taille de la commune, même si Vesoul, en concentre 22 %.

Sur l'ensemble des accidents 2017-2021 :

→ 16 % des victimes entre 2017 et 2021 sont des usagers en modes doux ;

Sur les usagers de modes doux :

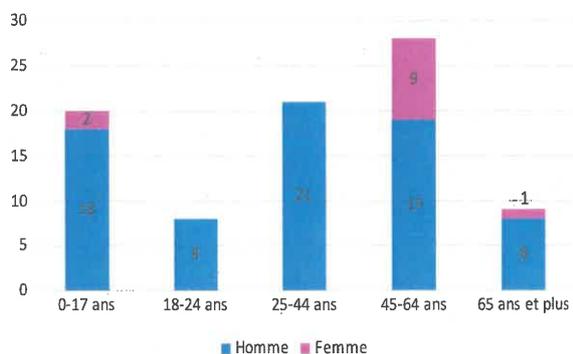
→ 76 % sont des victimes en agglomération

→ 43 % des victimes ont plus de 65 ans

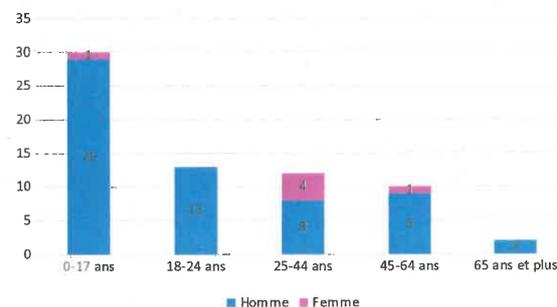
2.2.3 2RM

- Victimes en 2RM (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe (2017-2021)

Victimes 2RM par âge et par sexe
hors agglomération 2017-2021



Victimes 2RM par âge et par sexe
en agglomération 2017-2021



153 usagers de 2RM ont été victimes d'un accident entre 2017 et 2021. Bien que ne représentant que 1,8 % du parc des véhicules, ils représentent 19 % des victimes. Les hommes représentent 88 % de ces victimes et les 14/17 ans 32 %. En agglomération les 14/17 ans représentent même près de 50 % des usagers 2RM victimes d'accident.

- Evolution des victimes en 2RM entre 2021 et 2019, avec un chiffre en %

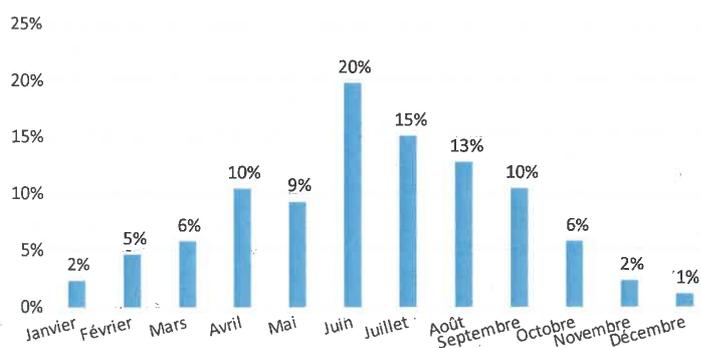
Evolution récente du nombre de victimes 2RM hors agglo entre 2021 et la référence 2019 : **-30 %**

Evolution récente du nombre de victimes 2RM en agglo entre 2021 et la référence 2019 : **+20 %**

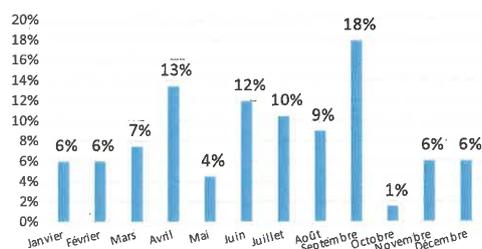
Des évolutions liées aux restrictions de déplacements pendant les périodes de confinement ou couvre-feu avec une augmentation des victimes en agglomération quand on constatait une baisse hors agglomération.

- Répartition en % des victimes en 2RM selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)

Répartition des victimes 2RM selon le mois hors agglomération 2017-2021

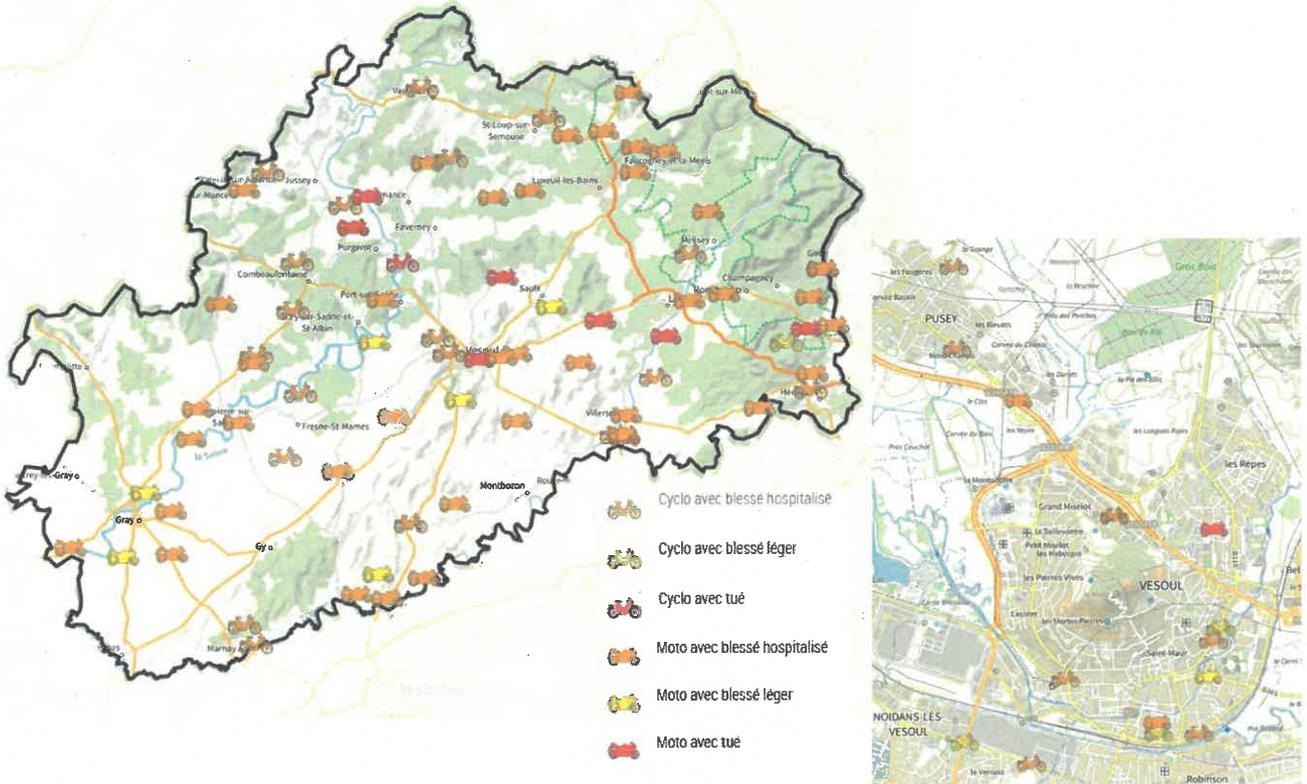


en agglomération 2017-2021



Des tendances en lien avec la météo avec des reprises au printemps pour décroître jusqu'à l'automne.

- Carte hors agglomération avec un pictogramme pour 2RM impliqués dans l'accident et zoom sur la communauté d'agglomération de Vesoul

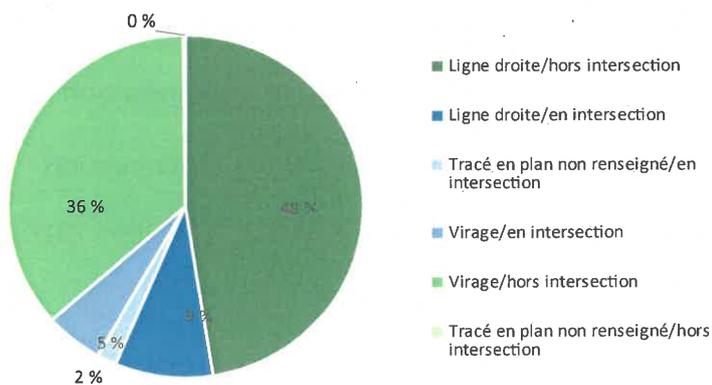


Pas de tendance, pas de secteur, une répartition diffuse, qui permet de dire que les accidents ne sont pas un problème de lieu, mais restent un problème de comportement et de partage de la route.

2.2.4 Facteurs spécifiques

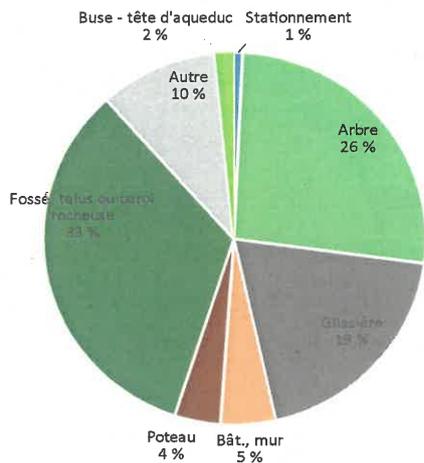
- Victimes hors agglomération selon le profil et si intersection ou pas (2017-2021)

Répartition des victimes hors agglomération 2017-2021

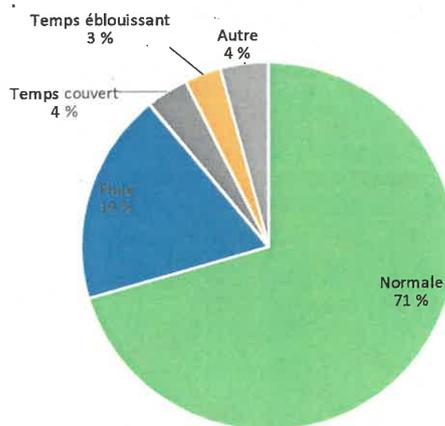


- Répartition des victimes d'accident hors agglomération (2017-2021) selon l'obstacle fixe heurté

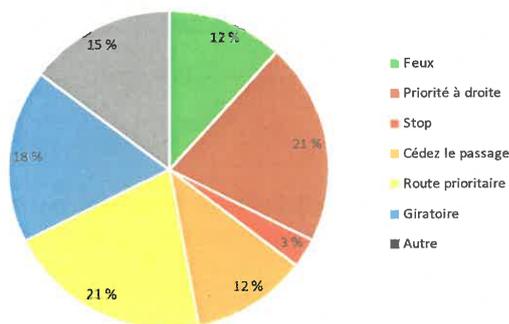
Avec véhicule seul



selon les conditions climatiques



- Accidents 2RM en agglomération selon le régime de priorité (2017-2021)



Sur l'ensemble des accidents 2017-2021 :

→ 19 % des victimes entre 2017 et 2021 sont des usagers en 2RM

Sur les usagers de 2RM :

→ 32 % sont des jeunes entre 14/17 ans, cette part atteint 47 % en agglomération

→ 88 % des victimes sont des hommes

→ 48 % des accidents hors agglomération ont lieu en ligne droite hors intersection

3 L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience

Le DGO 2018-2022 avait permis la définition de 4 enjeux prioritaires :

- les addictions, première cause des accidents mortels
- la vitesse, deuxième cause des accidents sur le département
- les distracteurs, peu confirmés mais souvent soupçonnés dans de nombreux accidents
- les jeunes, premières victimes et sur-représentés

ainsi que 2 enjeux importants,

- les seniors
- le risque routier professionnel, avec de nombreux accidents domicile-travail

Au-delà des modifications des déplacements et de sorties liées au contexte particulier des deux années concernées par les restrictions de la crise sanitaire, l'obligation de distanciation imposée a impacté l'activité des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière 2020 et 2021. Cela a également nécessité un relationnel plus développé avec les partenaires et les bénévoles pour s'adapter à la situation particulière et maintenir le réseau d'acteurs locaux.

3.1 Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Lors des actions, les enjeux retenus pour le département étaient rappelés, contextualisés aux dernières données de l'accidentalité. La volonté de garder du lien avec le public, de la présence sur le terrain et le soutien aux partenaires a permis de mettre en œuvre des actions différentes, mais toujours dans le respect des enjeux.

Sur les enjeux « addictions et vitesse » : mise en place de stage alternatif à la mesure pénale avec Monsieur le Procureur de la République. Un partenariat qui a permis à partir de 2019, de sensibiliser, tous les ans, 300 infractionnistes qui acceptaient une journée de sensibilisation payante en alternative à la mesure pénale. Les années 2020 et 2021 n'ont pas impacté cette action qui a juste été adaptée pour répondre aux conditions sanitaires (port de masque / gel et lingettes de désinfection / fractionnement des groupes).

Pendant la crise sanitaire : Sensibilisation dans les restaurants sur les risques routiers via la distribution d'un set de table avec des jeux informatifs pendant l'été 2020 et distribution de sous-bock sur le risque alcool dans les bars à l'automne 2021.

Sur l'enjeu « jeunes » : l'animation dans les écoles d'ateliers participatifs a été compromise avec les mesures liées à la crise sanitaire. Cependant, la mise en place de représentations théâtrales pour limiter les contacts et l'accompagnement du déploiement du savoir rouler à vélo ont permis de maintenir des actions de sensibilisation en respectant les consignes.

La sécurité routière s'est également inscrite dans la mise en place du SNU en développant un module complémentaire à celui mis en œuvre par la DSR sur l'enjeu jeunes. Une sensibilisation des stagiaires à la sécurité routière complète la journée des sécurités (internet/violences...) sur les risques 2RM et alcool.

Sur l'enjeu distracteurs : une sensibilisation lors des ateliers (jeunes ou infractionnistes) a permis de rappeler l'importance de vigilance, des distances de sécurité en relation avec les distances d'arrêt, l'attention...

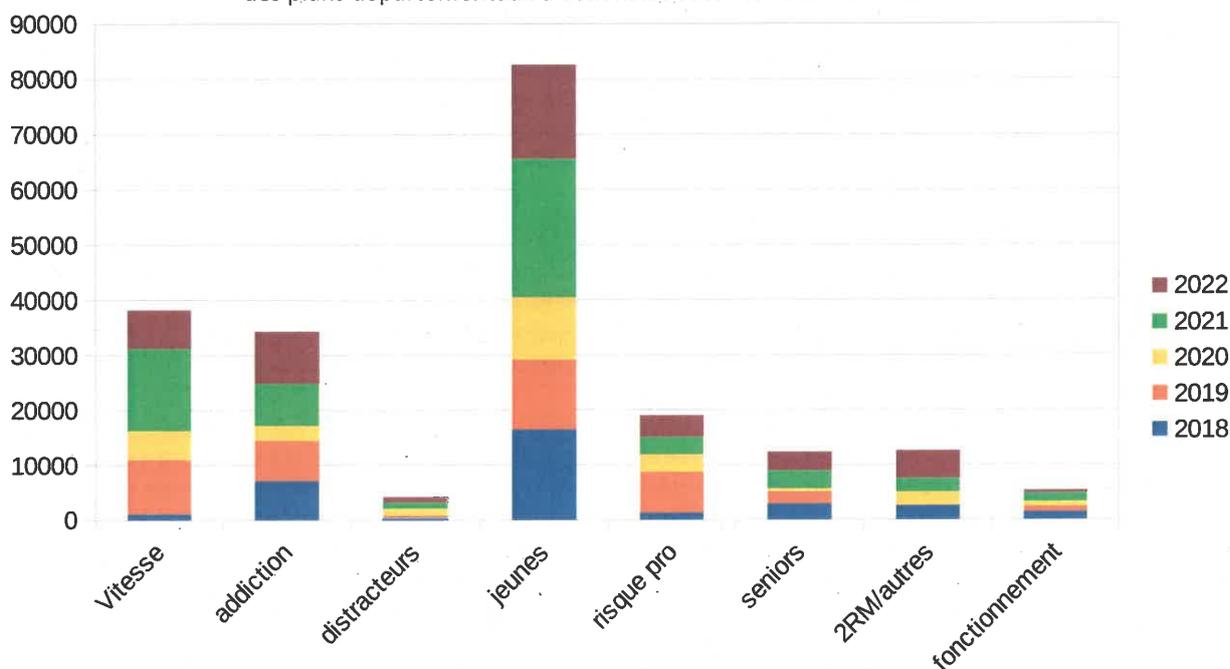
Sur les enjeux importants (risques professionnels et seniors), l'activité dans les entreprises ou auprès des publics vulnérables que sont les seniors a été impactée mais n'a pas été arrêtée. Des actions ont pu avoir lieu avec les CCAS ou certaines entreprises lors de journées de sensibilisation de leurs personnels. L'utilisation des 100 ans du code de la route a également été l'occasion de lancer un quiz internet dont le lien a été adressé aux administrations et entreprises.

3.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

Beaucoup d'actions étant multi-enjeux le budget affecté à chaque action a donc été réparti entre les différentes thématiques concernées. En effet lors d'un atelier sur le risque alcool à destination des jeunes les deux enjeux sont concernés par une même action et le budget utilisé pour celle-ci, sera comptabilisé dans les 2 enjeux.

L'enjeu 2RM, même s'il existait déjà dans certaines actions jeunes, a été ajouté dans la répartition budgétaire pour répondre aux préconisations de la DSR et également à une actualisation des préoccupations locales avec l'importance de ces usagers dans l'accidentalité du département.

Répartition annuelle en euros et par enjeux des crédits
des plans départementaux d'actions de sécurité routière 2018-2022



L'année 2021 a bénéficié du report d'actions financées en 2020 et qui n'ont pas pu être réalisées en raison de la crise sanitaire et des consignes de distanciation. Les actions même si elles concernaient des crédits 2020 ont été comptabilisées sur 2021.

Des crédits qui ont été majoritairement à destination des jeunes, que ce soit lors d'interventions sur un enjeu ou lors de journées banalisées sécurité routière même si lors de ces journées plusieurs thématiques étaient abordées à travers différents ateliers (l'alcool / la vitesse).

4 Les enjeux et orientations pour 2023-2027

4.1 Priorisation des enjeux sur le territoire

L'analyse locale des accidents 2017/2021 permet de retenir comme priorités départementales les 4 enjeux préconisés au niveau national (conduites à risque, risque professionnel, 2RM et modes doux) et de les compléter par 2 enjeux locaux liés à des classes d'âges particulièrement impliquées dans les accidents (les jeunes et les seniors). Les 6 enjeux retenus sont classés dans l'ordre décroissant qui suit :

conduites à risque

40 % des accidents avec un facteur vitesse (excès de vitesse ou vitesse excessive en raison des circonstances) imputé au conducteur présumé responsable. Ce facteur apparaît également dans 29 % des accidents mortels.

21 % des accidents et 23 % des accidents mortels ont un conducteur ayant un taux d'alcoolémie supérieur au taux légal autorisé.

Les jeunes (18/24 ans)

20 % des victimes blessées ou décédées ont entre 18/24 ans (18 % selon la typologie des départements établie par le CEREMA) alors qu'ils ne représentent que 7 % de la population du département.

23 % des conducteurs responsables d'accidents ont entre 18/24 ans (21 % selon la catégorisation du CEREMA).

36 % des accidents avec le facteur alcool concernent un conducteur de 18/24 ans.

36 % des présumés responsables de 18/24 ans ont un facteur vitesse constaté dans l'accident.

2RM

Les 2RM (cyclomoteurs ou moto) représentent 1,8 % du parc des véhicules du département selon les typologies de département du CEREMA . Ils sont cependant impliqués dans 24 % des accidents et représentent 19 % des victimes (22 % selon la famille du classement CEREMA) .

32 % des victimes en 2RM ont entre 14/17 ans (47 % des victimes de 2RM en agglomération).

48 % des accidents 2RM hors agglomération ont lieu en ligne droite hors intersection.



les seniors

23 % des victimes d'accidents (25 % selon la catégorisation CEREMA) et 28 % (27 % selon la catégorisation CEREMA) des tués ont plus de 65 ans.

25 % des accidents impliquent un plus de 65 ans.

**La mobilité
des aînés**

Les facteurs principaux d'accidents avec un plus de 65 ans présumés responsables sont : le non respect de priorité, la vitesse (excessive ou inadaptée), l'inattention et le malaise.

le risque professionnel



37 % tués et 34 % des blessés l'ont été dans un accident impliquant un usager en déplacement professionnel ou en déplacement domicile-travail.

17 % des victimes et 14 % des tués étaient en déplacement lors d'une mission ou sur le trajet domicile-travail.

les modes doux

76 % des victimes en mode doux le sont en agglomération.

43 % des victimes en modes doux sont des plus de 65 ans.

64 % des victimes en agglomération sont des usagers mode doux.



4.2 Les orientations d'actions

Les réunions des groupes de travail par thématique qui se sont tenues entre le 27 octobre et le 13 décembre 2022 ont permis de partager les éléments locaux d'analyse, le choix des enjeux et de définir des orientations d'actions pragmatiques.

Les membres invités à participer à ces groupes de travail ont été ciblés par thématique selon leurs domaines de compétences et d'intervention ainsi que leur connaissance de l'enjeu. Deux à trois IDSR complétaient chacun des groupes pour apporter leurs connaissances des publics, des actions réalisées et des modifications attendues pour améliorer l'efficacité de celles-ci.

Les invitations ont été adressées par Monsieur le Préfet à toutes les personnes ciblées, accompagnées du bilan analytique réalisé par l'observatoire départemental de la sécurité routière.

Lors de chaque réunion, une présentation de l'enjeu par rapport au bilan d'accidentalité était complétée par un bilan des actions réalisées lors du précédent DGO (présentations en annexes).

Un échange entre les participants permettait ensuite de définir les orientations d'actions par axe d'intervention.

A l'issue de chaque réunion, un compte-rendu était adressé pour validation et/ou amendement aux participants.

Les différents axes et orientations ont été repris dans des tableaux par enjeu permettant ainsi de définir la feuille de route départementale pour une mise en œuvre partagée de la politique locale de sécurité routière.

En amont de la rédaction du DGO, le 26 janvier 2023, une réunion de présentation des travaux de tous les groupes a permis de partager les réflexions et productions avec l'ensemble des acteurs locaux.

Membres invités des groupes

Enjeu	Invités	Participants
Jeunes	DSDEN SDJEN MILO Prévention Maïf EDSR DDSP 70 DDSP 25 Education routière CDOlympique	Mme Louis, référente prévention Excusé, présent à la restitution du 26/01 Héricourt / Vesoul / Gray Absent Major Beurthey Brigadier chef Ziegler Cmd Petit présent à la restitution du 26/01 M. Boudair DPCSR Présent à la restitution du 26/01
Seniors	Prévention routière Assurance – GMF / Groupama Association des maires ruraux Ordre des médecins Génération mouvement Police municipale Lure	Mme Chaudesaygues, chargée de mission Mme Vezinier, GMF Absent Absent – favorable aux travaux du groupe par mail Excusée, présente à la restitution du 26/01 M. Contet, chef PM
Modes doux	Association des maires de France DDSP 70 EDSR DDSEN SDJEN Prévention Maïf	M. Perrusel, Directeur Brigadier chef Ziegler Adjudante Stegre Mme Louis, référente prévention Excusé – présent à la restitution du 26/01 Absent
Risque professionnel	Chb de commerce et industrie Chb des métiers et de l'artisanat Centre formation des apprentis CPAM CAPEB FNTR TLF MSA	Absent Absent Excusé Absent – présent à la restitution du 26/01 Absent M. Colle, représentant régional Mme Breton – échange mail et présente à la réunion de restitution le 26/01 Excusé
Conduite à risque	Procureur de la République Association des maires de France Association des maires ruraux Conseil départemental DDSP EDSR UNIH Addiction France Education routière	M. Grecourt, procureur de la République M. Gonzales, vice-président Absent MM Lanquetin, Troupel et Jacquot, DSTT Brigadier chef Ziegler Major Beurthey M. Monnin, président Absent Mme Debin, adjointe au DPCSR
2RM	EDSR DDSP FFMC M. Moto Police municipale de Lure Motoclub haut-saônois Prévention Maïf Education routière	Major David Beurthey Brigadier Chef Zeigler Excusé (remarques par mail) M. Fillon, Monsieur Moto 70 M. Contet, chef de la PM M. Foltzer Absent Excusé

4.2.1 Enjeu « conduites à risque »

Les conducteurs irrespectueux du code de la route et des autres usagers sont responsables des accidents. Certains comportements liés aux consommations de produits stupéfiants ou d'alcool ou à des vitesses excessives figurent trop souvent dans les facteurs de l'accidentalité locale et sont responsables du taux élevé de la mortalité routière constatée sur notre département.

Les réflexions partagées des membres du groupe de travail réunis le 24 novembre 2022, ont conduit à des orientations qui, en complément de celles définies par usagers dans les autres groupes de travail, devraient permettre de développer des réponses spécifiques à ces comportements. Certaines orientations seront communes aux différentes conduites à risques.

Enjeu CONDUITES À RISQUE		
Axes	Orientations	Partenaires / cibles
Sensibilisation	<p>Maintenir les ateliers pratiques dédiés (alcool, vitesse, distances de sécurité, distances de freinages, dynamique de véhicule...).</p> <p>Développer les actions partenariales avec le milieu festif de la nuit.</p> <p>Coordonner la réalisation d'un kit de sensibilisation sur les consommations de produits stupéfiants.</p> <p>Développer des quiz relayés par les entreprises auprès de leurs salariés.</p>	<p>Associations de sécurité routière / IDSR /</p> <p>UMIH</p> <p>Addiction France / cellule sécurité routière / groupe-hospitalier 70</p>
Formation	Accompagner les intervenants sur la connaissance des produits stupéfiants	Ordre des médecins / addictions France / Forces de l'ordre
Mobilisation	<p>Inciter les établissements festifs de nuit à réduire la vente d'alcool en amont de la fermeture.</p> <p>Associer le comité départemental olympique</p>	<p>UMIH</p> <p>SDEJN</p>

Enjeu CONDUITES À RISQUE		
Axes	Orientations	Partenaires / cibles
Aménagements	<p>Développer le concept de la route qui pardonne pour limiter les conséquences</p> <p>Réduire le risque par les aménagements « chaussée à voie centrale banalisée » « entrée d'agglomération » et partager les expériences.</p>	<p>Département 70</p> <p>Département 70 / AMF / AMR</p>
Contrôles	Développer les contrôles en véhicules banalisés	Forces de l'ordre
Justice	<p>Maintenir les réponses alternatives (stages / petites infractions)</p> <p>Mettre en œuvre les audiences d'ordonnances pénales pour les primo-délinquants</p> <p>Réviser les barèmes administratifs des suspensions/rétentions</p>	<p>Procureur de la République</p> <p>Procureur de la République et préfecture</p>
Communication	Développer des spots sécurité routière (12'') insérés dans les sites de préparation à l'Épreuve Théorique Générale (passage du code)	DSR

Les objectifs de ces différentes orientations sont de diminuer le taux de mortalité par habitant et rapprocher celui du département de celui des départements de la même famille selon la typologie établie par le CEREMA. Le suivi annuel des taux d'accidents avec facteurs alcool/stupéfiants ou vitesse sera un indicateur annuel de l'évolution de ces facteurs dans l'accidentalité locale .

4.2.2 Enjeu « jeunes »

Pour les 18/24 ans, le début de la conduite seuls est une période mêlant déplacement en autonomie et inexpérience lors de situations de conduite. La méconnaissance du danger et la prise de risques conduisent aux résultats constatés d'une sur-représentation de cette tranche d'âge (7 % de la population, 20 % des victimes et 23 % des conducteurs présumés responsables).

Le groupe de travail réuni le 27 octobre 2022 a permis de définir les orientations suivantes :

Enjeu JEUNES		
Axes	Orientations	Partenaires / cibles
Sensibilisation	<p>Coordination d'actions structurantes annuelles à destination des pré-conducteurs</p> <p>Développement de l'utilisation du DVD local Prix IdéeSR2020 pour les élèves de 4ème/3ème</p> <p>Développement d'un module SR contextualisé à destination des jeunes.</p> <p>Développement des partenariats populaires.</p>	<p>DSDEN – Lycées</p> <p>DSDEN – Collèges</p> <p>MILO</p> <p>SDJES – MFR</p>
Education à la conduite	<p>Valorisation par des partenariats des formations complémentaires au permis B</p>	<p>Cellule éducation routière – établissements labellisés de formation à la conduite – assurances</p>
Communication	<p>Promotion des formations post-permis</p> <p>Développement des témoignages</p>	
Mobilisation	<p>Coordination de référents SR dans les collectivités</p> <p>Développement du réseau des IDSR</p>	<p>AMF / AMR / CD 70</p>

La mobilisation des forces de l'ordre, des IDSR, des services de l'État et des partenaires engagés dans cet enjeu aura pour objectif de diminuer la sur-représentation des jeunes dans les accidents.

4.2.3 Enjeu « 2 Roues Motorisés »

Les caractéristiques des accidents 2RM diffèrent selon qu'il s'agit d'un cyclomoteur dont les usagers victimes sont majoritairement des 14/17 ans (68%) et ont lieu en agglomération à 65 %, ou ceux d'une moto qui ont lieu hors aggro à 73 % et en étant le seul véhicule en cause à 54 %.

En 2022, ces usagers étaient impliqués dans 39 % des accidents et représentaient 37 % des décès et 33 % des blessés du département. En préalable les membres du groupe de travail qui s'est réuni le 13 décembre déplorent que les 2RM légers pour lesquels la formation ne permet pas d'avoir une sensibilisation forte aux risques, ne soient pas soumis au contrôle technique ou à des sanctions plus dissuasives pour les véhicules modifiés.

Enjeu 2 RM		
Axes	Orientations	Partenaires / cibles
Sensibilisation	Développer la sensibilisation sur le véhicule, la responsabilité de l'utilisateur à ne pas le trafiquer.	DSDEN / forces de l'ordre / association motard
	Pouvoir cibler les usagers 2RM dans les actions 2RM	DSDEN / centres de formation
	Maintenir les journées spécifiques trajectoires, reprise du guidon	Forces de l'ordre
	Développer des ateliers pratiques sur piste sécurisée, couplés aux consignes et conseils avec inscription via les écoles de conduite ou établissements scolaires	Club de moto / M. Moto
Education à la conduite	Développer une communication pour des ateliers post-formation	
	Connaître le nombre de permis AM délivrés	
Communication	Développer des partenariats presse écrite locale sur les informations locales des chiffres clés des phrases chocs avec une recommandation	Cellule sécurité routière
	Inciter aux équipements non obligatoires	
Contrôle	Contrôles des 2RM (bruit, débridage, phares...) aux abords des établissements scolaires	Forces de l'ordre
Mobilisation	Développer une charte du risque à proposer aux acheteurs / aux assurés	Vendeurs / assurances

La part des 2RM en forte augmentation en 2022, doit devenir un argument pour développer la prise de conscience des parents et des usagers que la liberté doit être associée à la sécurité.

4.2.4 Enjeu « seniors »

Les plus de 65 ans représentent une part de la population en augmentation constante qui reste mobile mais dont la fragilité physique ou la diminution de certaines capacités nécessaires à la conduite peuvent avoir des effets sur la conduite ou les conséquences des accidents.

Éveiller la prise de conscience des diminutions physiques liées à l'âge pour garder une autonomie de déplacement en sécurité est l'orientation principale développée sur plusieurs axes lors de la réunion du 9 novembre 2022 du groupe de travail sur cet enjeu.

Enjeu SENIORS		
Axes	Orientations	Partenaires / cibles
Sensibilisation	<p>Coordination d'actions auprès des clubs d'aînés</p> <p>Intervenir lors de regroupements de seniors.</p> <p>Sensibiliser les personnes en contacts avec les seniors</p> <p>Le développement d'outils pour des actions ciblées</p>	<p>Génération mouvement</p> <p>« Clubs métiers » (association des anciens...)</p> <p>ELIAD, ordre des médecins, ADMR</p> <p>Prévention routière, prévention MAIF, les secteurs prévention des assurances et mutuelles</p>
Éducation à la conduite	Développement de modules sur la motricité et l'adaptation de la conduite avec la découverte de la voiture automatique	Cellule sécurité routière
Communication	Développer la communication via des relais locaux en contact avec les seniors	Maisons France services, laboratoires d'analyses
Mobilisation	<p>Mobilisation des collectivités via les CCAS</p> <p>Développer le réseau des contacts</p>	<p>AMF – AMR</p> <p>Direction de la Solidarité et de la Santé Publique du Département</p>

La mobilisation des acteurs sur cet enjeu aura pour objectif de diminuer l'importance des victimes seniors décédées dans l'accidentalité locale.

4.2.5 Enjeu « risque professionnel »

Le risque routier est le premier risque d'accidents mortels au travail. En sécurité routière, les victimes en utilisation professionnelle du véhicule ou en déplacement domicile-travail représentent 19 % des victimes dont les déplacements sont connus.

Et au-delà de ces victimes en déplacements professionnels, ce sont 34 % des accidents occasionnant 38 % des tués et 34 % des blessés qui se sont produits avec un usager en déplacement professionnel.

Les réflexions du groupe de travail qui s'est réuni le 23 novembre 2022, doivent permettre de sensibiliser les usagers et les acteurs à cet enjeu de sécurité routière.

M. Colle, représentant régional de la Fédération Nationale des Transports Routiers informe les membres du groupe que dans le milieu du transport routier de marchandises la sécurité routière est un enjeu permanent. Les professionnels, même si ce n'est pas visible, développent des actions, mettent en place des outils (montre connectée détectant les phases d'hypovigilance) pour leurs salariés et améliorer l'insécurité routière.

Enjeu RISQUE PROFESSIONNEL		
Axes	Orientations	Partenaires / cibles
Sensibilisation	Accompagner les sociétés qui mettent en œuvre des actions spécifiques	Cellule sécurité routière / acteurs
	Promouvoir la charte d'engagement des professionnels	Entreprises signataires
Communication	Partager les éléments spécifiques de l'accidentalité locale	Observatoire départemental de sécurité routière
	Partager les expériences ou réalisations des entreprises	
Mobilisation	Développer un réseau de contacts-métiers pour relayer les communications locales	Cellule sécurité routière



4.2.6 Enjeu « modes doux »

Le terme « modes doux » regroupe les déplacements piétons, cyclistes et trottinettes. Les usagers de ces modes de déplacements sont impliqués dans 21 % des accidents et le sont à 70 % en agglomération. Les plus de 65 ans (24 % de la population) représentent 46 % des victimes et les 3/4 sont des hommes.

Même si de prime abord, quand on pense sécurité routière, on pense plus à la voiture qu'aux piétons et aux cyclistes, ils sont eux aussi des usagers de la route. La prise en compte de ceux-ci et les orientations, issus du groupe de travail du 16 novembre 2022, à décliner en actions permettront de les intégrer aux réflexions locales sur l'insécurité routière.

Enjeu MODES DOUX		
Axes	Orientations	Partenaires / cibles
Sensibilisation	Coordination de communications auprès des élus	AMF
	Développer un kit de communication thématique : piéton visible / vélo plaisir et en bonne santé...	Cellule sécurité routière / acteurs locaux / AMF
	Relayer sur les communications communales les messages locaux contextualisés (à la saison / aux enjeux)	AMF
Éducation	Intégration du programme « savoir rouler en vélo » dans les bilans annuels des actions départementales de sécurité routière.	DSDEN/SDJEN
	Maintenir les actions piétons pour les primaires.	DSDEN / prévention MAIF
Communication	Relayer des messages ponctuels dans les journaux locaux	Cellule sécurité routière
	Parler sécurité routière lors des réunions « santé »	MSA / salons
Mobilisation	Mobilisation des collectivités	AMF – AMR
	Mobilisation des clubs d'usagers	clubs de cyclisme / de randonnée

Les actions des précédents DGO à destination des jeunes (17 % des victimes ont moins de 18 ans) sur les déplacements en modes doux doivent se poursuivre pour maintenir les résultats précédents, en intégrant le développement de la trottinette.

5 Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

A l'issue de la signature, le DGO fera l'objet d'une plaquette support permettant la diffusion et l'appropriation des enjeux et les orientations d'actions qui ont découlé des groupes de travail.

5.1 Mise en œuvre dans le cadre du PDASR

Tous les ans lors de l'appel à projet lancé auprès des acteurs locaux et du grand public, les enjeux rapportés à l'accidentalité seront utilisés comme base de l'arbitrage budgétaire. La présentation de cet arbitrage sera faite aux partenaires lors d'un comité de pilotage en avril de chaque année avec les bilans de l'accidentalité et de la mise en œuvre du PDASR précédent.

Un suivi de l'arbitrage budgétaire sera effectué en répartissant les coûts sur les différents enjeux visés par l'action puisqu'une action peut concerner plusieurs enjeux (par exemple : les 18/24 ans et la vitesse).

	Alcool/ stupéfiants	Vitesse	2RM	18/24 ans	+65 ans	Modes doux	Risques pro
2023							
2024							
2025							
2026							
2027							

Le déploiement d'actions en régie impliquant la mobilisation d'un réseau d'acteurs et/ou de bénévoles cible parfois plusieurs enjeux, les coûts correspondants seront également répartis entre les différents enjeux visés.

La mise en œuvre d'actions structurantes et le développement de relais auprès des collectivités participeront à la cohérence de l'action locale sur le territoire du département et la cohésion des différents acteurs et intervenants.

5.2 Suivi de l'action locale

Au-delà de la part budgétaire des attributions de subventions, la communication autour d'actions fortes pour rendre visible l'engagement de l'État sur ces enjeux permettra une plus importante prise de conscience du grand public.

La contextualisation des messages avec les données de l'ODSR et les actualisations régulières légitimeront la présence des partenaires et des IDSR sur le terrain, dans les ateliers de sécurité routière ou les manifestations.

Les contrôles des forces de l'ordre en réponse aux données de l'accidentalité constatée sécuriseront les usagers.

5.3 Suivi de l'accidentalité départementale

Même si un non-accident ne sera jamais mesurable, les données qui ont permis de définir les enjeux locaux seront celles à suivre pour évaluer l'évolution des caractéristiques de l'accidentalité.

Comme pour les actions les données suivantes peuvent concerner plusieurs enjeux : un accident peut être comptabilisé dans les jeunes, dans l'alcool, dans la vitesse, les 2RM et le risque professionnel, s'il concerne ces 5 enjeux il pourra donc y avoir des doubles comptes.

Les victimes décédées ou blessées seront analysées ; ainsi les données brutes dans l'accidentalité permettront de suivre l'évolution de leur part dans chacun des enjeux locaux. Les données des victimes en risques professionnels ne seront que celles des usagers en domicile travail ou en utilisation professionnelle, les données des usagers victimes d'un conducteur en déplacement professionnel indemne ne seront pas reprises dans cette colonne.

- Répartition du nombre des accidents

	Alcool/ stupéfiants	Vitesse	2RM	18/24 ans	+65 ans	Modes doux	Risques pro
2023	XX soit ... %	XX soit ... %	XX soit ... %	XX soit ... %	XX soit ... %	XX soit ... %	XX soit ... %
2024	XX soit ... %	XX soit ... %	XX soit ... %	XX soit ... %	XX soit ... %	XX soit ... %	XX soit ... %
2025	XX soit ... %	XX soit ... %	XX soit ... %	XX soit ... %	XX soit ... %	XX soit ... %	XX soit ... %
2026	XX soit ... %	XX soit ... %	XX soit ... %	XX soit ... %	XX soit ... %	XX soit ... %	XX soit ... %
2027	XX soit ... %	XX soit ... %	XX soit ... %	XX soit ... %	XX soit ... %	XX soit ... %	XX soit ... %

- Répartition du nombre de tués

	Alcool/ stupéfiants	Vitesse	2RM	18/24 ans	+65 ans	Modes doux	Risques pro
2023	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %
2024	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %
2025	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %
2026	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %
2027	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %

- Répartition du nombre de blessés

	Alcool/ stupéfiants	Vitesse	2RM	18/24 ans	+65 ans	Modes doux	Risques pro
2023	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %
2024	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %
2025	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %
2026	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %
2027	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %	XX soit %

Avec le suivi de la part de chacun des usagers en agglo et hors agglo, il sera possible d'adapter les actions en relation avec les collectivités.

En agglomération (victimes)

	2RM		Modes doux	
		dont 14/17		dont +65ans
2023	XX soit %	XX soit % des 2RM	XX soit %	XX soit % des modes doux
2024	XX soit %	XX soit % des 2RM	XX soit %	XX soit % des modes doux
2025	XX soit %	XX soit % des 2RM	XX soit %	XX soit % des modes doux
2026	XX soit %	XX soit % des 2RM	XX soit %	XX soit % des modes doux
2027	XX soit %	XX soit % des 2RM	XX soit %	XX soit % des modes doux

Hors agglomération (victimes)

	Vitesse			2RM	
		Dont seul	Dont 18/24		Dont seul
2023	XX soit %				
2024	XX soit %				
2025	XX soit %				
2026	XX soit %				
2027	XX soit %				

5.4 Modalités de suivi du DGO

Les chiffres présentés lors de l'élaboration du DGO ont permis de fédérer les membres des groupes de travail sur les enjeux retenus localement.

Un bilan annuel de l'accidentalité permettra de suivre l'évolution des répartitions des accidents des années 2023 à 2027 par enjeu et de mesurer les évolutions obtenues. Ce suivi permettra de confirmer ou le cas échéant d'adapter la priorisation des enjeux à de nouveaux contextes.

Cependant la sécurité routière ne se limite pas aux chiffres de l'accidentalité, la réalisation des orientations définies au présent DGO, notamment la mise en œuvre d'actions structurantes renouvelées pour mobiliser et parler différemment de la sécurité routière sur le département sera également présentée lors du bilan annuel de la sécurité.

Lors des communications annuelles, une information actualisée sur le poids de chacun des enjeux dans l'accidentalité locale permettra de mobiliser les partenaires et les acteurs de la sécurité routière sur l'année en cours et accompagnera la prise de décision locale ou l'arbitrage des PDASR.

ANNEXES

Les diaporamas des ateliers

Conduites à risque

3 Document Général d'Orientations 2023-2027

Facteurs alcool et stupéfiants

Direction Départementale des Territoires de la Haute-Saône

SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE ENSEMBLE

4 Document Général d'Orientations 2023-2027

les données facteurs ne sont connues que sur 2019-2021

228 accidents 15 tués 481 blessés

Assez fréquemment (à +70 %) lorsqu'un dépistage stupéfiants est positif il y a également de l'alcool

Direction Départementale des Territoires de la Haute-Saône

SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE ENSEMBLE

5 Document Général d'Orientations 2023-2027

les données facteurs ne sont connues que sur 2019-2021

Part par âge des usagers près ou très responsables d'un accident rapporté à leur part dans la population

Direction Départementale des Territoires de la Haute-Saône

SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE ENSEMBLE

6 Document Général d'Orientations 2023-2027

les données facteurs ne sont connues que sur 2019-2021

Des victimes masculines à 81% contre 68% tous accidents

victimes et usagers alcoolisés		Victimes non alcoolisées ou non conducteurs dans les accidents avec usagers alcoolisés	
Tués	7	Tués	5 (41,67 %)
Blessés	53	Blessés	29 (54,80 %)
Blessés hospitalisés	45	Blessés hospitalisés	13 (22,43 %)
Blessés légers	7	Blessés légers	16 (92,07 %)
totalité des victimes	59	totalité des victimes	34 (57,64 %)

45 % des accidents avec un véhicule seul, contre 23 % tous accidents et plus de 36 % des victimes ne conduisent pas un véhicule.

Direction Départementale des Territoires de la Haute-Saône

SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE ENSEMBLE

7 Document Général d'Orientations 2023-2027

les données facteurs ne sont connues que sur 2019-2021

56 % des accidents avec alcool ont eu le W

Direction Départementale des Territoires de la Haute-Saône

8 Document Général d'Orientations 2023-2027

Bilan des actions 2017/2022

Des actions de sensibilisation (ateliers alcool déployé auprès des lycéens, des entreprises)

Des sanctions alternatives

Le déploiement de l'EAD

Les contrées	Alcoolisés		Stupéfiants		Permis retenus ou suspendus	
	Nb de dérogations	Nb de points	Nb de dérogations	Nb de points	Evén de points	Accusés
2017	77 446	892	135	503	14,32 %	399
2018	63 523	843	1,33 %	530	17,20 %	392
2019	66 293	756	1,34 %	539	16,82 %	328
2020	51 516	520	1,00 %	428	13,63 %	271
2021	51 369	513	0,95 %	394	9,91 %	254
Total	308 729	3 624	1,32 %	17 044	14,57 %	1 954

Direction Départementale des Territoires de la Haute-Saône

SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE ENSEMBLE

11 Document Général d'Orientations 2023-2027

Facteurs vitesse

SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE ENSEMBLE Direction Départementale des Territoires de la Haute-Saône

12 Document Général d'Orientations 2023-2027

les données facteurs ne sont connues que sur 2019-2021

125 (37 %) accidents, 16 (29%) tués et 157 (38 %) blessés en 3 ans

Au 30 novembre 91 accidents ont occasionnés 4 décès et 14 blessés ont un facteur vitesse dans leurs données

SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE ENSEMBLE Direction Départementale des Territoires de la Haute-Saône

13 Document Général d'Orientations 2023-2027

les données facteurs ne sont connues que sur 2019-2021

usagers avec le facteur vitesse selon l'âge et le sexe de décembre 2019-2021

2019 - 2021	15-19 ans	20-24 ans	25-29 ans	30-34 ans	35-39 ans	40-44 ans	45-49 ans	50-54 ans	55-59 ans	60 ans et +	Total
usagers	0	16	28	28	0	14	29	6	0	0	127
%	0	12,60 %	21,26 %	21,26 %	0	10,24 %	22,83 %	4,72 %	0	0	100 %
2017 - 2022	0	8	32	13	0	8	8	7	7	7	75
%	0	10,67 %	42,67 %	17,33 %	0	10,67 %	10,67 %	9,33 %	9,33 %	9,33 %	100 %

SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE ENSEMBLE Direction Départementale des Territoires de la Haute-Saône

14 Document Général d'Orientations 2023-2027

les données facteurs ne sont connues que sur 2019-2021

81 % des conducteurs PR sont des hommes

Victimes PR avec le facteur vitesse		Victimes d'usagers avec facteur vitesse		par % des victimes	
Tués	14	Tués	2	12,50 %	
Blessés	93	Blessés	64	40,76 %	
Blessés hospitalisés	77	Blessés hospitalisés	31	28,70 %	
Blessés légers	16	Blessés légers	33	67,35 %	
totalité des victimes	107	totalité des victimes	66	38,15 %	

Dans les accidents « vitesse » 55 % des accidents se sont avec un véhicule seul contre 23 % des accidents et - 66 35 % des victimes ne conduisent pas au excès de vitesse ou à vitesse excessive.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE ENSEMBLE Direction Départementale des Territoires de la Haute-Saône

15 Document Général d'Orientations 2023-2027

les données facteurs ne sont connues que sur 2019-2021

Une temporalité des accidents vitesse phasée qui de nuit et le 91

SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE ENSEMBLE Direction Départementale des Territoires de la Haute-Saône

16 Document Général d'Orientations 2023-2027

Bilan des actions 2017/2022

Des actions de sensibilisation (ateliers vitesse, distances d'arrêt)

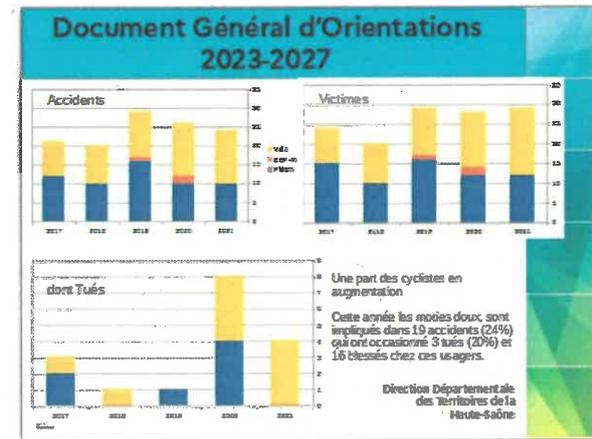
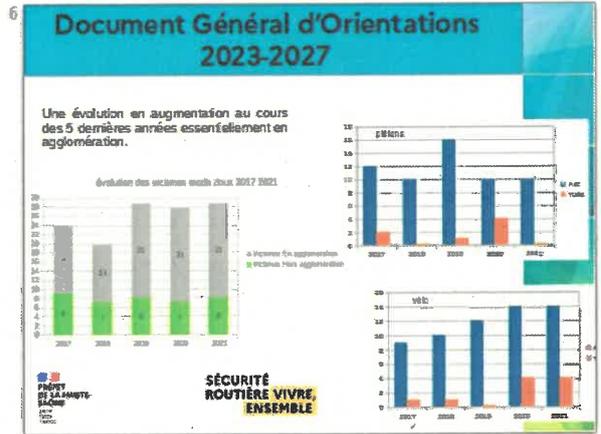
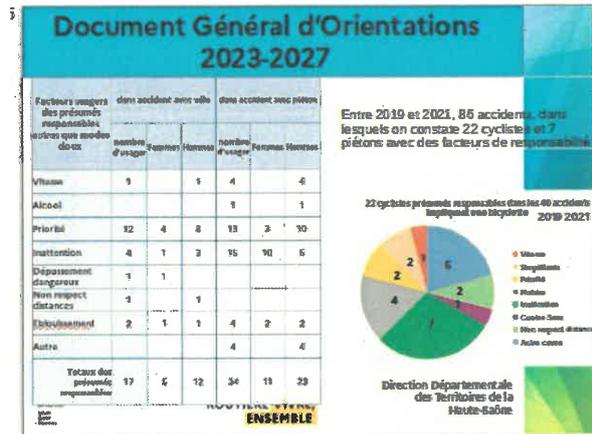
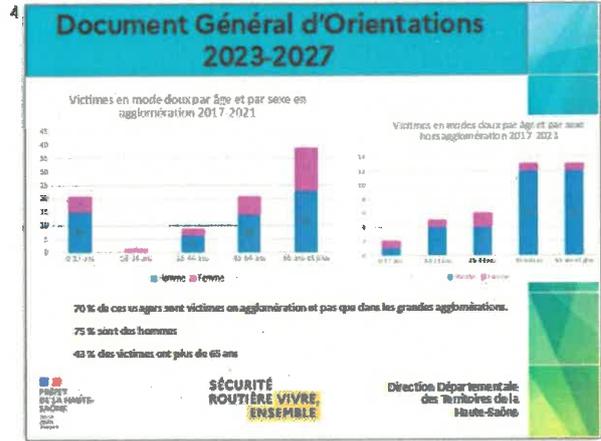
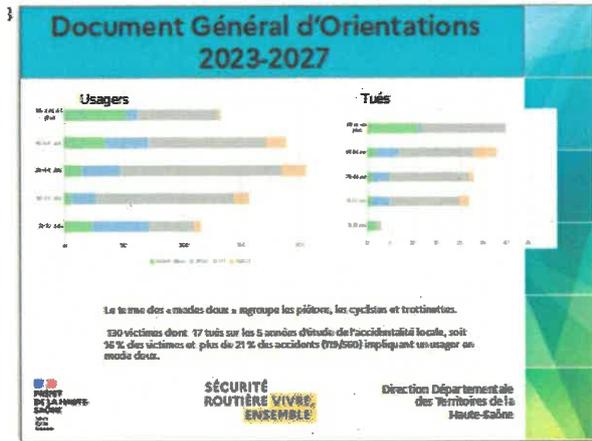
Des sanctions alternatives

Les condamnés

	Exacts de vitesse		Permis retenus de suspension
	Haut CDF	ESA	
2017	4 754	75 896	350
2018	3 885	106 338	367
2019	4 121	92 081	499
2020	3 696	122 580	420
2021	3835	127116	548
Total	20 491	524 011	2 184

SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE ENSEMBLE Direction Départementale des Territoires de la Haute-Saône

Modes doux



Document Général d'Orientations 2023-2027

Bilan des actions 2017/2022

Pour les piétons : des actions auprès des enfants comme le permis piéton, le rallye piéton

Pour les vélos : déploiement du « savoir rouler à vélo » piloté par la DSDEN

SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE ENSEMBLE
Direction Départementale des Territoires de la Haute-Saône

