

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE**

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

DGO 2023 – 2027



Sommaire DGO

1. Cadre général de la démarche.....	4
1.1. Les objectifs du DGO.....	4
1.2. La démarche d'élaboration.....	4
2. Le diagnostic territorial partagé.....	8
2.1 Présentation générale du département.....	8
2.1.1 Situation géographique.....	8
2.1.2 Mortalité routière, les victimes.....	9
2.1.3 Mortalité routière, les présumés responsables.....	12
2.1.4 Risque routier professionnel.....	16
2.1.5 Réseau routier.....	17
2.2 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute.....	19
2.2.1 Typologie des accidents.....	19
2.2.2 Modes doux.....	21
2.2.3 Deux-roues motorisés.....	22
2.2.4 Facteurs spécifiques.....	24
2.3 Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute.....	26
2.3.1 Typologie des accidents.....	26
2.3.2 Modes doux.....	28
2.3.3 Deux-roues motorisés.....	30
2.3.4 Facteurs spécifiques.....	32
2.4 Principales caractéristiques des accidents sur autoroute.....	33
3. L'évaluation du DGO 2018 – 2022 : retour d'expérience.....	34
3.1 Suivi des actions du DGO 2018 – 2022 par enjeu.....	38
Enjeu « Risque Routier Professionnel ».....	40
Enjeu « Addictions (alcool / stupéfiants) ».....	42
Enjeu « Jeunes » (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans).....	44
Enjeu « Seniors » (65-74 ans, 75 ans et +).....	47
Enjeu « Deux-Roues Motorisés » (2RM).....	49
Enjeu « Partage de la Voirie ».....	51
3.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu.....	53
4. Les enjeux et orientations d'actions pour 2023-2027.....	57
4.1 Enjeu « deux-roues motorisés ».....	58
4.2. Enjeu « Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche ;».....	59
4.3 Enjeu « Risque Routier Professionnel ».....	60

4.4. Enjeu «les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone notamment)».....	61
5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027	63

1. Cadre général de la démarche

La sécurité routière repose sur l'implication de toute la communauté engagée en faveur de la lutte contre l'insécurité routière, et particulièrement des acteurs locaux. Afin de leur permettre de disposer d'un outil de référence commun adapté à la réalité de chaque territoire, le document général d'orientations (DGO) définit pour une durée de 5 ans la stratégie d'action en faveur de la sécurité routière.

1.1. Les objectifs du DGO

En 2022 – 2023, a donc été élaboré, sous l'autorité du préfet, le nouveau DGO de sécurité routière couvrant la période 2023 – 2027.

Ainsi, sur la base d'un diagnostic territorial partagé, il définit les orientations d'actions à mener et constitue un levier de mobilisation de tous les acteurs afin de renforcer la sécurité routière et réduire l'accidentalité.

Son élaboration a permis à l'ensemble des partenaires locaux de partager le plus largement possible l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent.

Dès lors et dans la continuité de la rédaction de ce document, la mobilisation de tous les acteurs est nécessaire pour traduire de manière stratégique la prise en compte de ces enjeux dans le département.

1.2. La démarche d'élaboration

Dans le département, se réunit trois fois par an le pôle de compétences Sécurité Routière : il est constitué, sous la présidence de Madame la directrice de cabinet du préfet du Doubs, des représentants des collectivités locales dont le Département du Doubs, les villes de Pontarlier, Montbéliard et Besançon, les forces de sécurité intérieure (police et gendarmerie), la DIR Est, APRR, les services de l'éducation nationale, le service départemental d'incendie et de secours, les associations de sécurité routière, les services de la préfecture et des sous-préfectures et de la direction départementale des territoires – DDT – pôle Sécurité Routière.

Ainsi la circulaire aux préfets datée du 25 mai 2022 avait pu être présentée au cours de la réunion du 23 juin 2022 de cette instance. La session du 26 janvier 2023 a quant à elle permis de présenter la classification des orientations d'actions proposées lors de la réunion de remue-méninges détaillée ci après à savoir pour chacun des enjeux :

- les orientations d'actions locales,
- les orientations d'actions qui pourraient être mises en œuvre au niveau national,

Parmi les orientations d'actions locales et pour chacun des enjeux, il a été défini celle qui pouvait être qualifiée d'« innovante » et celle qui pouvait être qualifiée de « consensus », elles ont ensuite été soumises au vote des Doubiens.

La démarche d'élaboration et l'avancement de la réalisation ont, en complément, fait l'objet de deux présentations en CODIR préfecture du 20 septembre 2022 et du 31 janvier 2023.

À noter que le pôle Sécurité Routière de la DDT du Doubs a participé au groupe de travail national permettant de tester le vade-mecum relatif à l'élaboration du DGO. Il a également fait part de son retour d'expériences dans le cadre de la démarche de questionnaire ad hoc menée par la Délégation à la Sécurité Routière.

FOCUS sur :

La journée de brain storming – remue - méninges du 09 décembre 2022

Après plusieurs présentations de contexte :

- « La Sécurité Routière en questions dans le Doubs »,
- le bilan de l'accidentologie et des actions menées lors du DGO 2018 – 2022
- le « à quoi faut-il aboutir ? »

Et grâce à l'appui des animatrices de la PFRH du SGAR et de la DDT, les participants variés et nombreux (CARSAT BFC, département du Doubs, associations (Prévention Routière 25, Peugeot Sport, FPMC25, UNIVERSELLE, Selle vous Plaît, AGIR), Gendarmerie et Police Nationales, Éducation Nationale, APRR, SDIS, IDSR, chargé de mission 2RM) ont ensuite ardemment échangé, proposé, débattu pour aboutir à de nombreuses orientations d'actions possibles réparties suivant les modalités d'actions suivantes :

- ° COMMUNICATION
- ° SENSIBILISATION
- ° PRÉVENTION
- ° CONTRÔLE et SANCTIONS



Les Doubiens invités, par sondage, à se prononcer sur la stratégie départementale de sécurité routière : extraits du communiqué de presse

« Dans le Doubs, le nombre de blessés sur les routes en 2022 est en hausse de plus de 36 % par rapport à l'année 2019 (dernière année sans aucune restriction de déplacement). Les blessés hospitalisés sont quant à eux en hausse de plus de 15 % (chiffres encore non consolidés). La vigilance doit donc, encore et toujours, être de mise.

Les échanges fructueux de la journée de remue-méninges ont permis de faire émerger les dix orientations d'actions qui ont été soumises au vote des habitants du Doubs, premiers concernés, et ce du 21 au 26 février 2023 inclus.

Ils ont donc pu choisir la ou les propositions qui leur semblaient intéressantes - plusieurs propositions pouvaient être cochées sans possibilité de priorisation.

Les résultats du vote pourront permettre une priorisation des actions sur l'une ou l'autre des orientations d'actions. À noter que de très nombreuses autres orientations d'actions complètent cette sélection de dix éléments. »

Franche-Comté

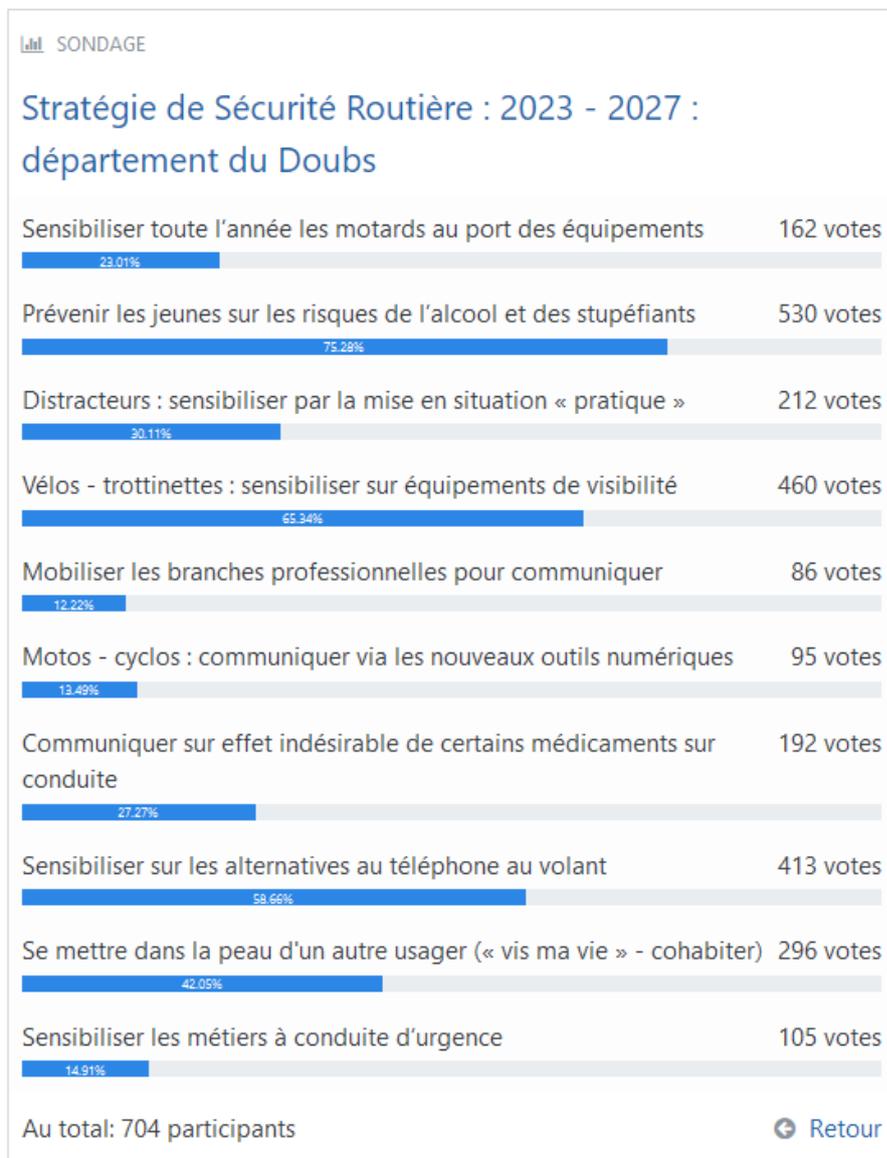
Les habitants du Doubs invités à voter pour les actions de sécurité routière à mettre en place dans le département

Après une concertation fin 2022 entre les services de l'État, les associations, les forces de l'ordre, l'éducation nationale ou encore les pompiers, des orientations ont émergé pour améliorer la sécurité routière dans le Doubs. Les habitants sont invités à choisir parmi dix propositions.

L'Est Républicain - 21 févr. 2023 à 15:02 | mis à jour le 21 févr. 2023 à 19:57 - Temps de lecture : 2 min

1 Vu 3254 fois

Le très important relai presse local a permis d'obtenir un nombre particulièrement conséquent de votes (704 participants) répartis de la manière suivante :



2. Le diagnostic territorial partagé

Ce diagnostic d'accidentalité est réalisé en grande partie sur les années 2017 à 2021 (bases officielles BAAC – bulletin national des accidents corporels de la circulation routière enregistrés par les forces de l'ordre).

2.1 Présentation générale du département

2.1.1 Situation géographique

Avec 5 234 km², le département du Doubs représente 11 % de la superficie de la région Bourgogne-Franche-Comté. Il s'étend sur trois ensembles principaux : des plaines à l'ouest, de hauts plateaux calcaires au centre-est et un relief montagneux à l'est.

On y compte aujourd'hui 546 224 habitants (104 hab/km²), qui représentent 19,6 % de la population régionale (ou 0,8 % des Français), soit une augmentation de 2,42 % depuis 2013.

Deux des trois plus importantes intercommunalités régionales sont situées dans le Doubs : Grand Besançon Métropole (195 745 habitants, dont 116 676 pour Besançon) et Pays de Montbéliard Agglomération (140 002 habitants, dont 25 336 pour Montbéliard).

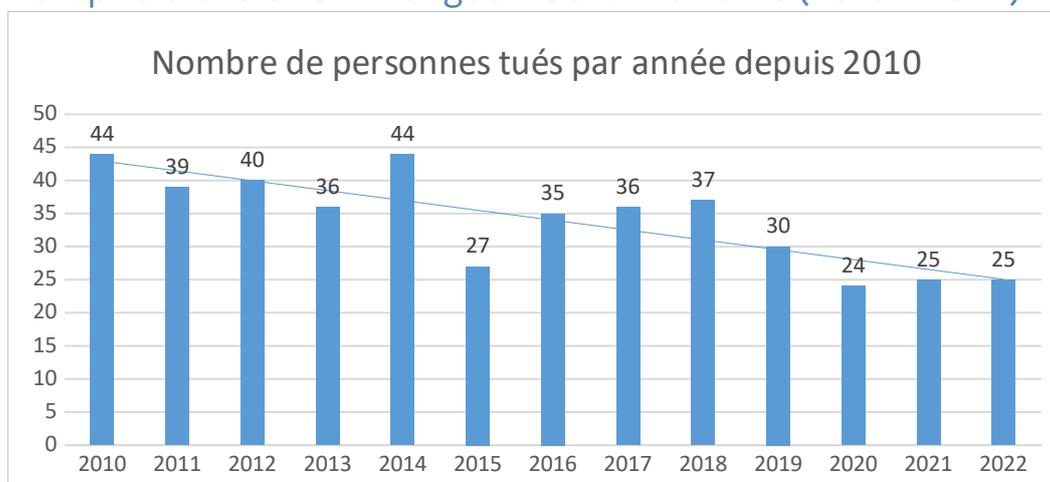
La répartition de la population s'établit comme suit : 22 % a moins de 18 ans, 9 % de 18 à 24 ans, 24 % de 25 à 44 ans, 25 % de 45 à 64 ans, et 20 % de 65 ans et plus.

Le réseau routier du département du Doubs compte 10 141 kilomètres, se répartissant en :

- 101 kilomètres d'autoroute (A 36), le trafic moyen journalier varie entre 24 049 véhicules par jour sur sa partie ouest et 60 016 véhicules/jour dans le secteur de Montbéliard.
- 127 kilomètres de routes nationales (RN 57 et RN 83). Le trafic moyen journalier sur la RN 57 varie entre 11 500 véhicules/jour sur la section sud (La Gauffre) et 52 820 véhicule/jour sur la section nord (Ecole-Valentin). Sur la RN 83, il est de 13 460 véhicules/jour à Beure (données 2016).
- 3 690 km de routes départementales, dont 1 131 km de structurant (477 de primaire et 654 de secondaire, avec un trafic moyen proche de 5 000 véhicules/jour, mais avec de grandes disparités suivant les secteurs) et 2 559 km de desserte (où le trafic moyen ne dépasse pas les 1 000 véhicules/jour)
- 6 223 kilomètres de voies communales.

2.1.2 Mortalité routière, les victimes

- Graphe d'évolution « longue » de la mortalité (2010 – 2022)



2014 mis à part, la mortalité routière dans le Doubs bénéficie d'une baisse constante depuis une douzaine d'années (d'environ 40 %).

152 personnes ont été tuées sur la route sur les cinq années 2017-2021, soit 0,94 % de la mortalité nationale et une moyenne d'environ 30 tués par an.

Les spécificités des territoires impactent la typologie des mobilités et ainsi l'accidentalité. Une nouvelle classification a été réalisée en 2021 pour comparer chaque département aux autres départements de sa famille de référence, en tenant compte de leur dispersion. Elle permet ainsi de mieux interpréter les chiffres des différentes comparaisons entre niveau national et départements de la même famille.

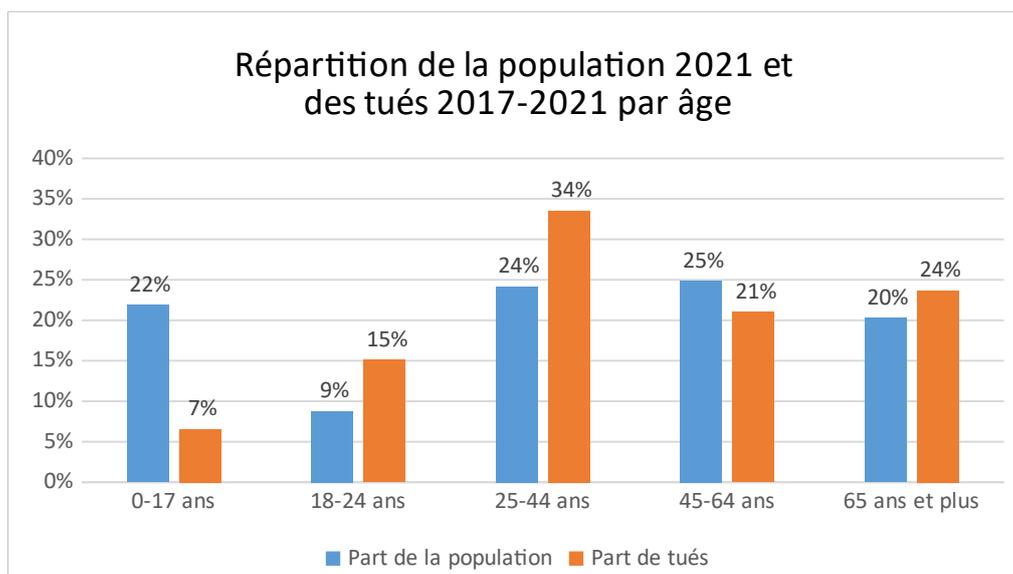
Au sens de cette classification d'indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR) issue des travaux de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière, le département du Doubs appartient à la famille des départements dits « monopolarisés », seul département de cette famille au sein de la région Bourgogne-Franche-Comté. Cette famille est constituée par 14 départements. La plupart des indicateurs de cette famille sont proches de la moyenne nationale. Cette famille se distingue par un nombre élevé de communes de plus de 100 000 habitants, une population élevée et un pourcentage de territoire en périurbain au-dessus de la moyenne.

	Moyenne de tués par département par an	Moyenne tués par millions d'habitants par an
Doubs	30	56
Famille ILSR 5- Départements monopolarisés	33	48
France métropolitaine	32	47

L'ensemble des départements mono-polarisés affichent une mortalité semblable à la moyenne nationale.

La moyenne annuelle du Doubs, légèrement inférieure, est cependant nettement plus importante lorsque rapportée au nombre d'habitants.

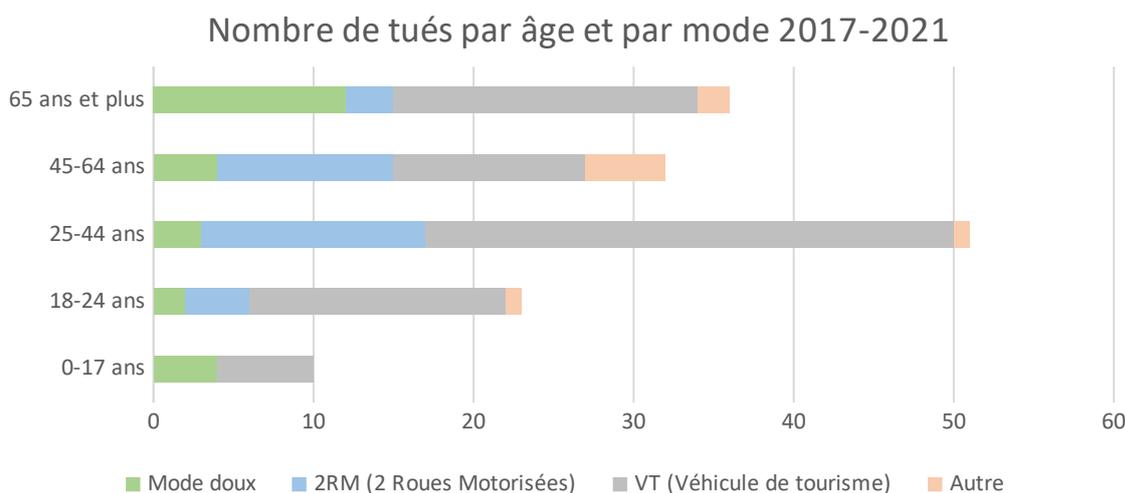
- Répartition de la population par âge / Répartition des tués par âge (2017 – 2021)



Les moins de 17 ans (passagers, cyclistes ou cyclomotoristes) évoluent le plus souvent à l'intérieur des agglomérations, ce qui explique la plus faible mortalité de ce public.

À l'inverse, la part des jeunes 18 – 24 ans et des médians 25 – 44 ans est sur-représentée dans les tués. Les 45 ans et plus ont une mortalité sur les routes proportionnelle à leur représentation au sein de la population globale.

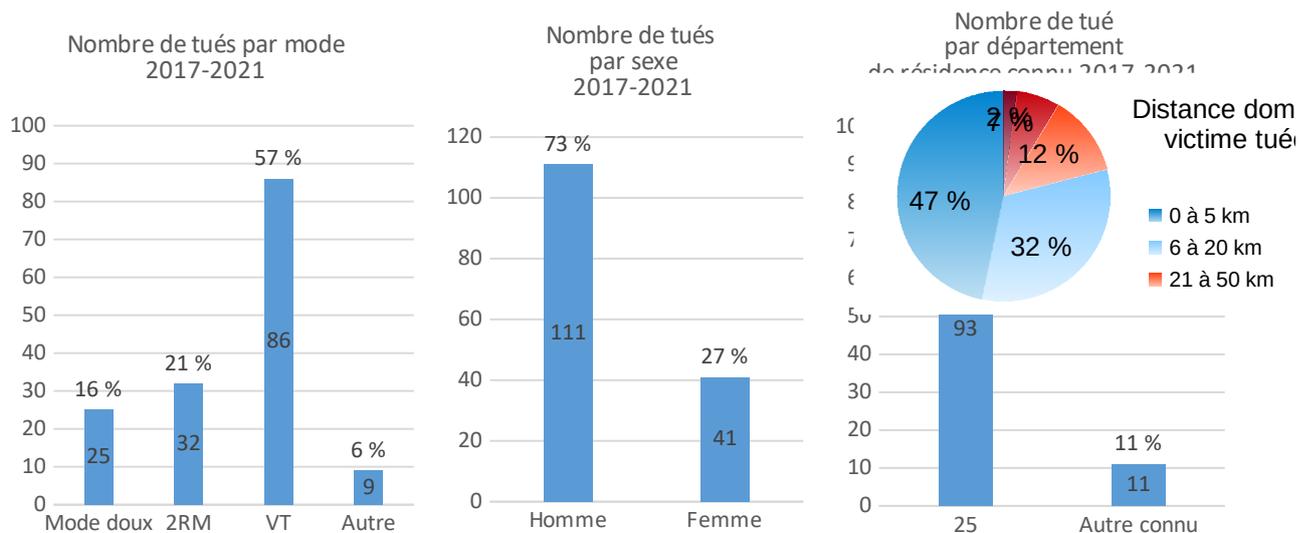
- Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021)



La grande majorité des tués se retrouve dans la tranche d'âge 25 – 44 ans et principalement lors de déplacements en voiture et en deux-roues motorisés.

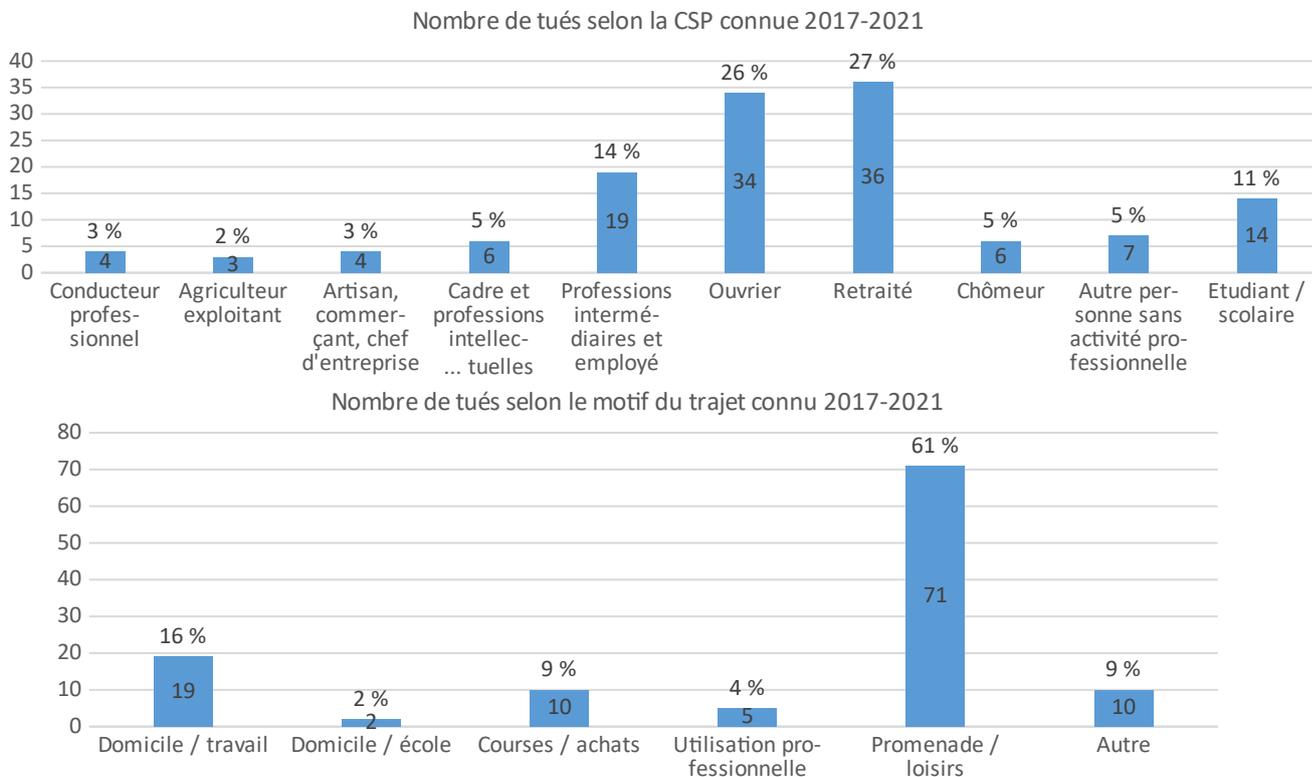
La part des tués chez les 45-64 ans se partage équitablement entre deux-roues motorisés (peut-être la conséquence de reprises de guidon délicates) et voiture.

La mortalité des modes doux concerne principalement les plus de 65 ans.



Plus d'un tué sur deux l'est à bord d'un véhicule de tourisme, le reste étant principalement lié aux usagers vulnérables.

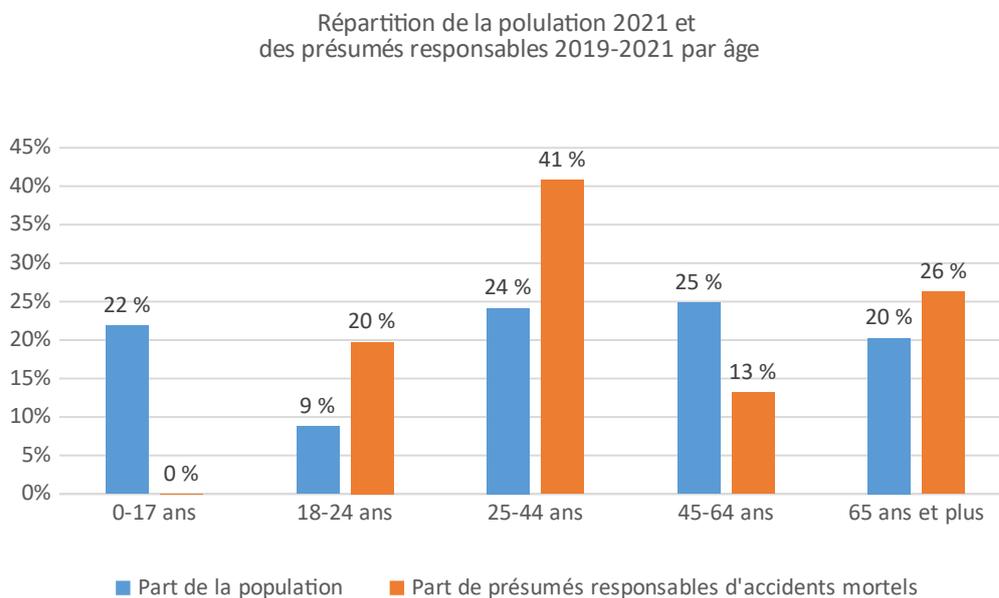
Près de 3/4 des tués sont des hommes qui meurent sur les routes de leur propre département de résidence et même à moins de 20 kilomètres de leur domicile.



Lorsque la catégorie socio-professionnelle et le motif du trajet sont connus, la moitié des tués sont alors des retraités ou des ouvriers, majoritairement des hommes locaux accidentés en voiture lors d'un trajet de promenade.

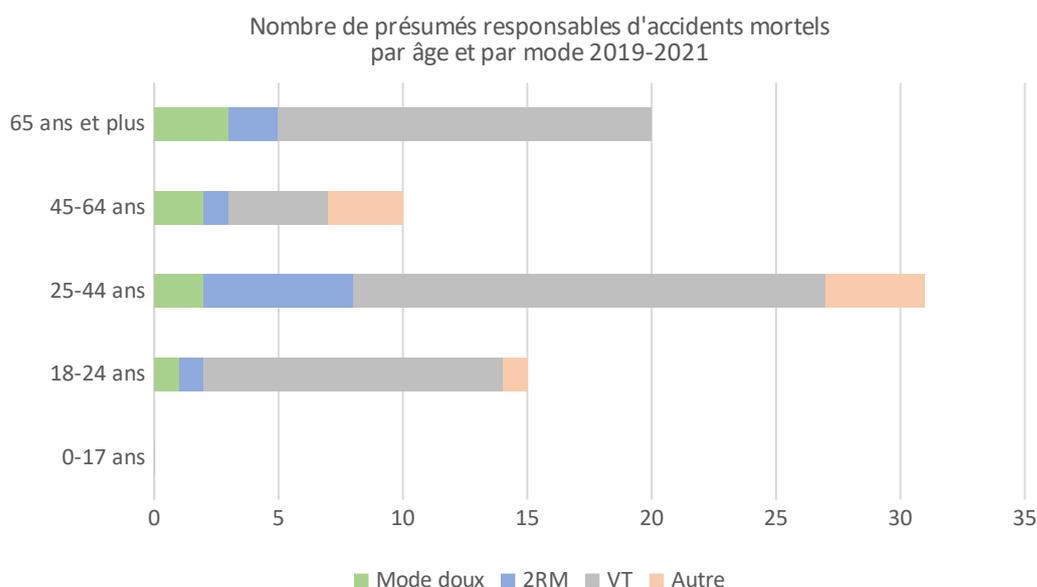
2.1.3 Mortalité routière, les présumés responsables

- Répartition de la population par âge / Répartition des présumés responsables d'accidents mortels par âge (2019 – 2021)

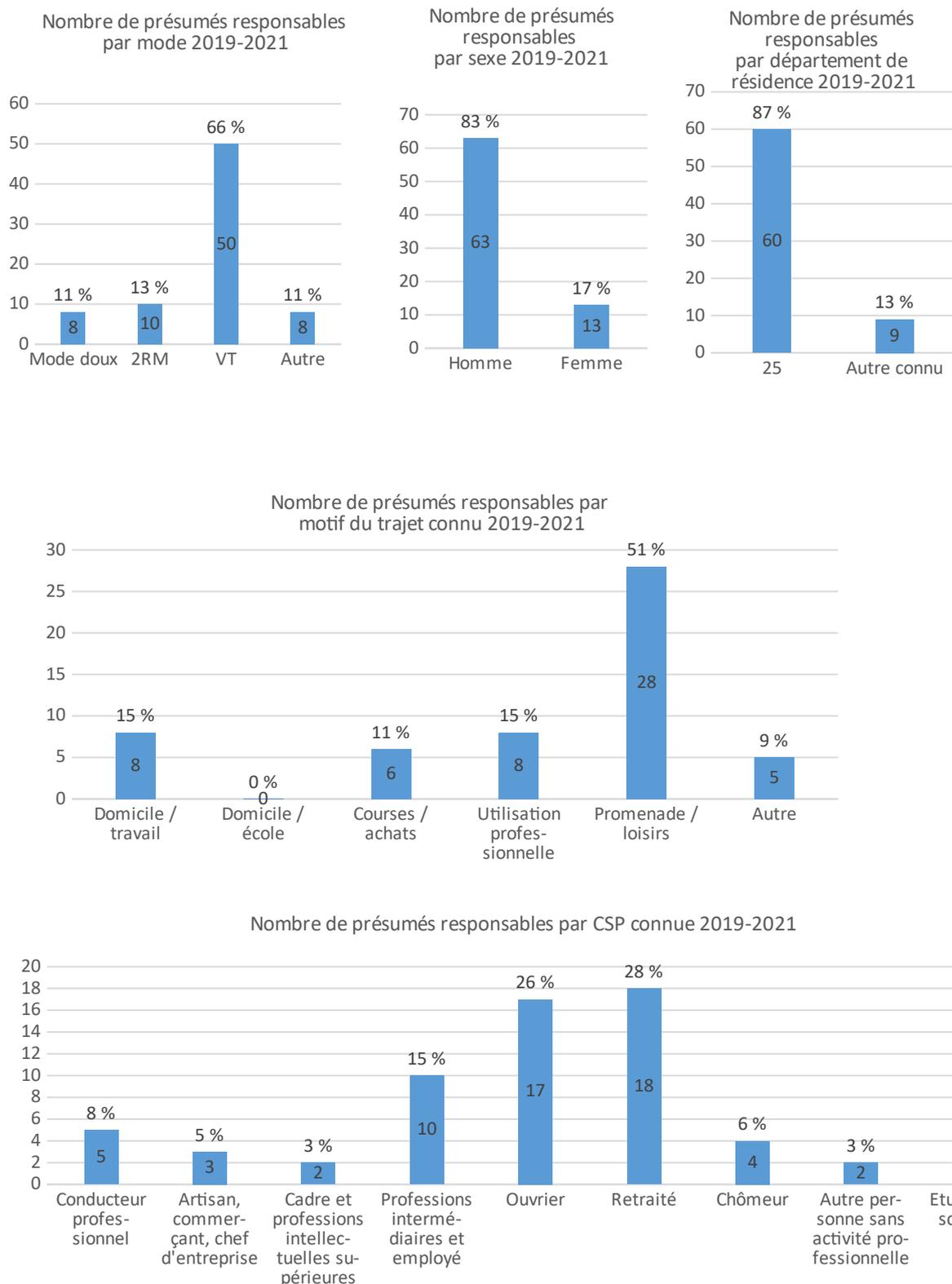


Alors qu'ils ne représentent qu'un tiers de la population, les jeunes (18 – 24 ans) et les médians (25 – 44 ans) sont responsables de 61 % des accidents mortels, les seniors quant à eux le sont pour le quart.

- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement selon l'âge (2019 – 2021)



Les conducteurs de véhicules de tourisme sont les responsables très largement majoritaires des accidents mortels.



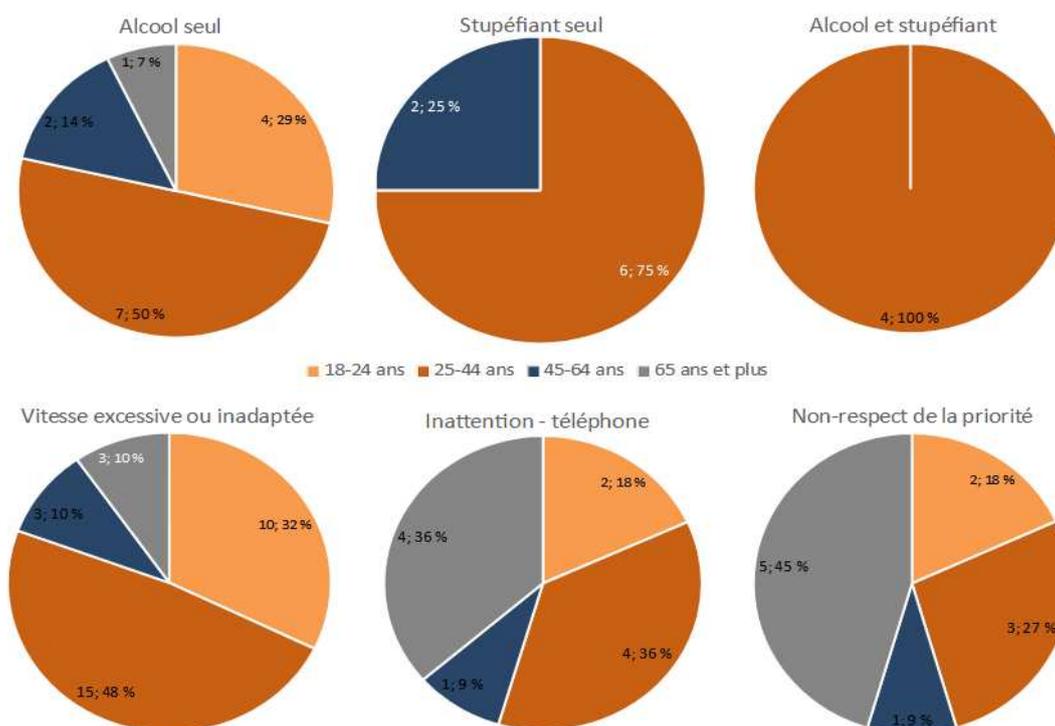
En synthèse, les auteurs présumés d'accidents mortels sont très majoritairement des hommes automobilistes du département, retraités ou ouvriers, accidentés lors d'un trajet de promenade pour la moitié d'entre eux et professionnel pour un tiers.

- Répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019 – 2021) distinction homme / femme

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	27	4	31
Alcool seul	13	1	14
Stupéfiant seul	8	0	8
Alcool et stupéfiant	4	0	4
Inattention - téléphone	8	3	11
Non respect de la priorité	8	3	11
Malaise	8	0	8
Somnolence - fatigue	0	0	0
Médicaments	1	0	1
Contresens	3	0	3
Dépassement dangereux	5	0	5
Changement de file	1	0	1
Non respect des distances de sécurité	2	0	2
Eblouissement	1	1	1
Autre cause	4	1	5
Cause indéterminée	2	3	5
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	63	13	76

La vitesse et l'alcool sont toujours les principales causes d'accidents mortels qui regroupent à eux deux quasiment la moitié des facteurs. Les stupéfiants seuls ou avec de l'alcool arrivent en 3^e position, suivi des distracteurs. Une catégorie liée aux fautes de conduite se dégagent également (non respect de la priorité, dépassement dangereux, non respect des distances de sécurité...).

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



Les 3/4 des auteurs présumés d'accidents mortels sont des 18-24 ans et des 25 – 44 ans. Dans les accidents où seul l'alcool est présent, les 3/4 des auteurs présumés d'accidents mortels sont également issus des tranches d'âge 18 à 44 ans. La proportion est quasi identique lorsqu'il s'agit de l'alcool seul. Contrairement à des idées reçues, les stupéfiants ne se retrouvent pas dans la classe d'âge 18-24 ans mais dans celles des 25 à 64 ans.

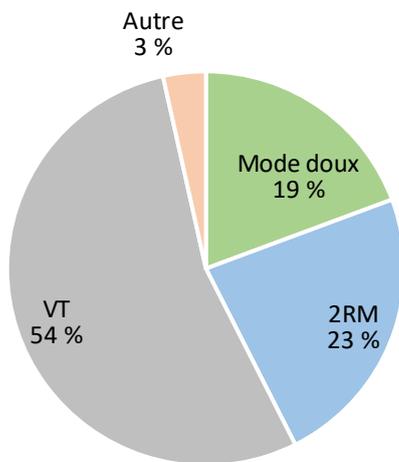
2.1.4 Risque routier professionnel

Entre 2017 et 2021, dans le Doubs, les accidents impliquant un usager (qu'il soit auteur ou victime) en trajet domicile-travail ou en trajet professionnel sont responsables de 36 % des tués.

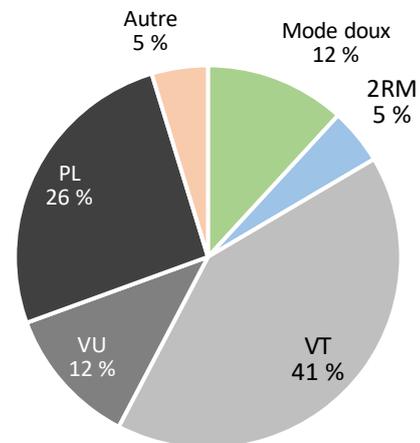
Parmi les victimes, 16 % des tués sont en déplacement soit en déplacement domicile — travail soit en trajet professionnel.

19 personnes ont été tuées en se rendant au travail et 5 lors d'un trajet professionnel.

Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode 2017-2021



Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021

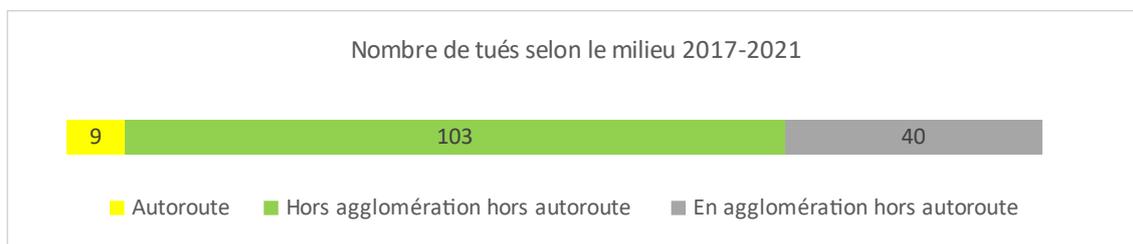


Les victimes (tués +blessés) sur le trajet domicile-travail le sont pour moitié en voiture, un petit quart en 2RM et un cinquième en mode doux.

En utilisation professionnelle, 80 % des victimes se partagent équitablement entre les voitures et les poids-lourds / utilitaires.

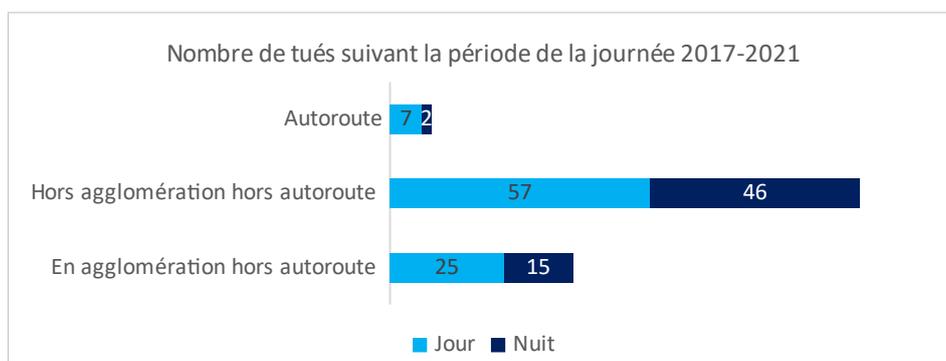
2.1.5 Réseau routier

- Nombre de tués sur autoroute / hors agglomération hors autoroute / en agglomération hors autoroute (2017-2021)



La vitesse restant le premier facteur d'accidents mortels, la majorité des tués se retrouve en toute logique majoritairement hors agglomération.

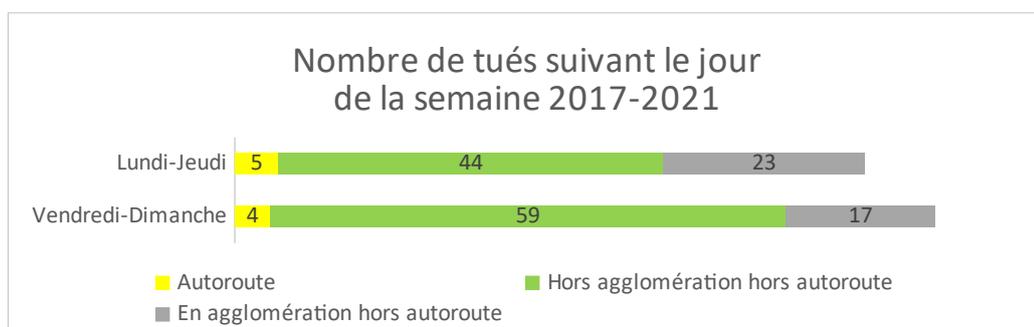
- Nombre de tués le jour et la nuit selon le milieu (2017 - 2021)



Il est à noter un nombre d'accidents mortels plus important le jour, cet élément est à mettre en corrélation avec un trafic plus conséquent en journée.

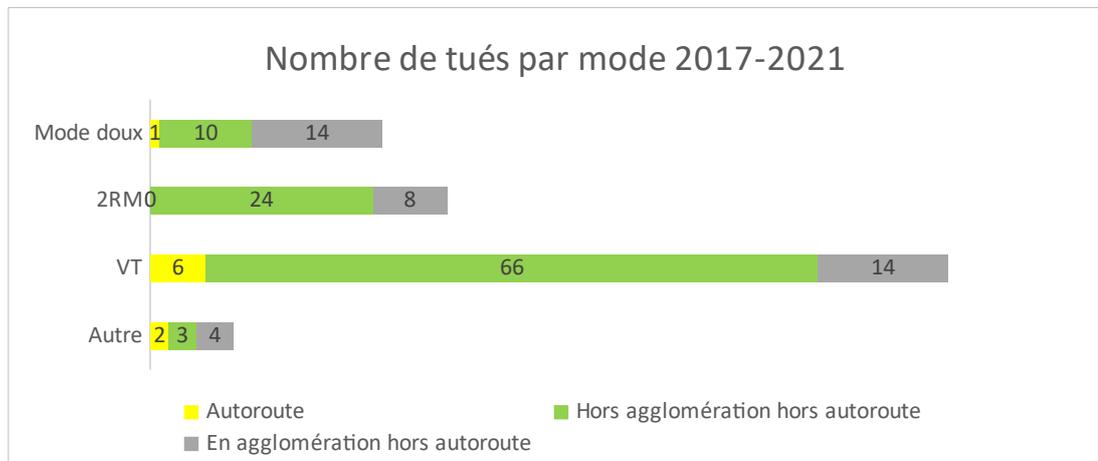
La nuit, les conduites addictives sont particulièrement présentes dans les tués.

- Nombre de tués pour les jours Lundi-Jeudi et Vendredi-Dimanche selon le milieu (2017-2021)



Il est possible de noter une sur-représentation des tués les week-ends (76 tués sur 3 jours) par rapport à la semaine (66 tués sur 4 jours).

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



En agglomération, les tués se partagent principalement entre mode doux et véhicule de tourisme. Hors agglomération, les 2/3 des tués le sont en voiture et un quart en deux-roues motorisés.

2.2 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

2.2.1 Typologie des accidents

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

Nombre de personnes tuées selon le mode de déplacement et l'utilisateur percuté

Années : 2017;2018;2019;2020;2021 - Département : 25 - Milieu : hors agglomération hors autoroute

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	2	0	6	33	0	0	0	0	41
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VL	4	3	1	11	17	1	0	0	1	38
VU	0	1	0	0	2	1	0	0	0	4
PL	0	0	0	3	10	0	0	0	0	13
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
MULTICOLLISION	0	0	0	1	4	0	0	0	0	5
TOTAL	4	6	1	23	66	2	0	0	1	103
Part de la mortalité	4%	6%	1%	22%	64%	2%	0%	0%	1%	100,00%

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

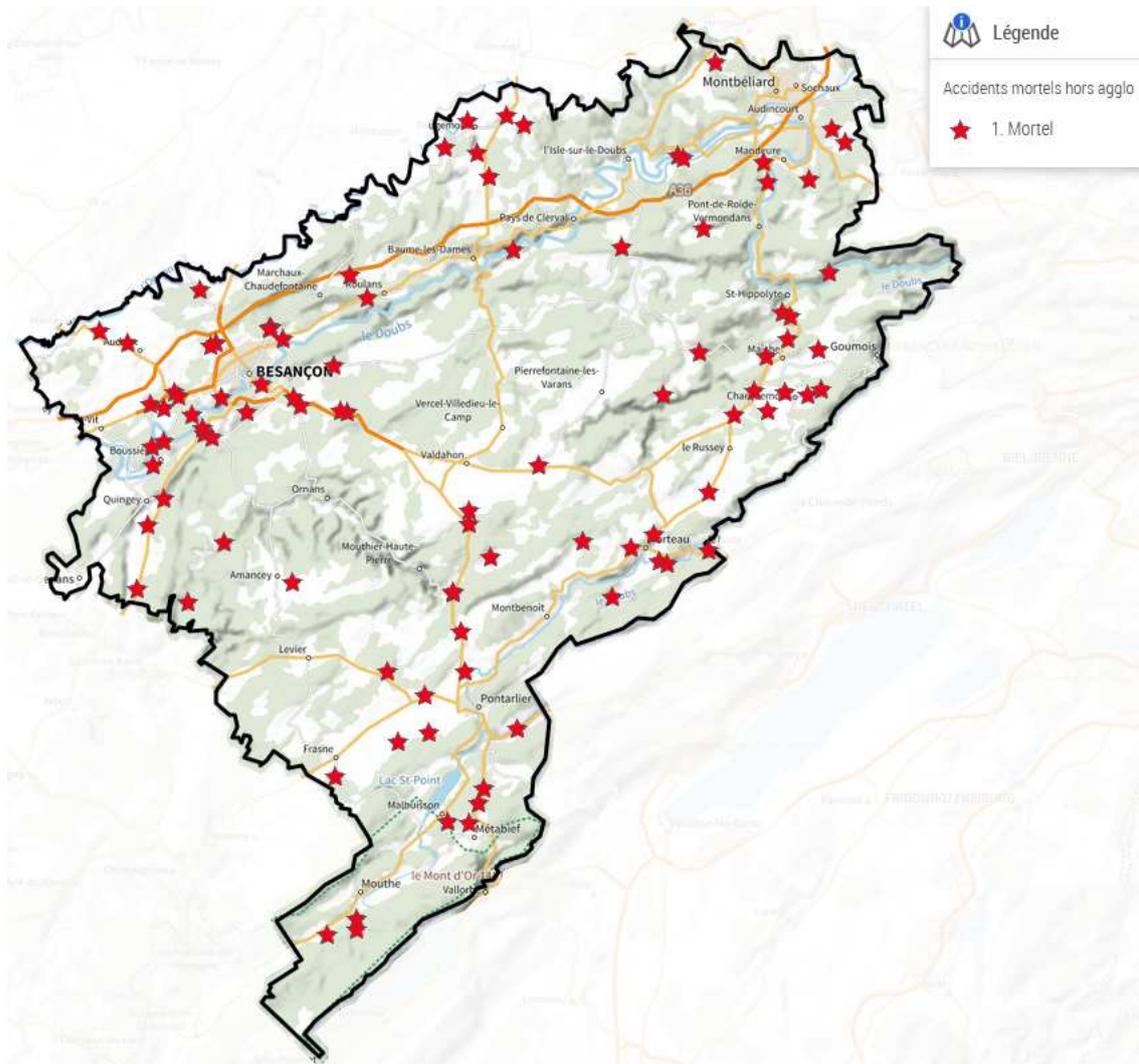
Nombre de personnes blessés selon le mode de déplacement et l'utilisateur percuté

Années : 2017;2018;2019;2020;2021 - Département : 25 - Milieu : hors agglomération hors autoroute

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	3	5	50	130	3	1	4	4	200
COLLISION AVEC										
Piéton	0	2	1	0	0	0	0	0	0	3
Vélo	2	0	0	1	0	0	0	0	0	3
Cyclo	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Moto	0	1	0	2	2	1	0	0	0	6
VL	10	18	4	43	175	5	6	0	2	263
VU	0	3	1	4	14	6	0	0	1	29
PL	0	2	1	0	20	0	1	0	0	24
TC	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
Autre	0	0	0	5	7	1	0	0	0	13
MULTICOLLISION	1	1	2	11	65	3	2	0	1	86
TOTAL	14	30	14	116	415	19	10	4	8	630
Part de blessés	2%	5%	2%	18%	66%	3%	2%	1%	1%	100,00%

Environ 30 à 40 % des tués et des blessés le sont sans tiers impliqués.
Les véhicules de tourisme et les deux-roues motorisés représentent la quasi totalité des tués et des blessés.

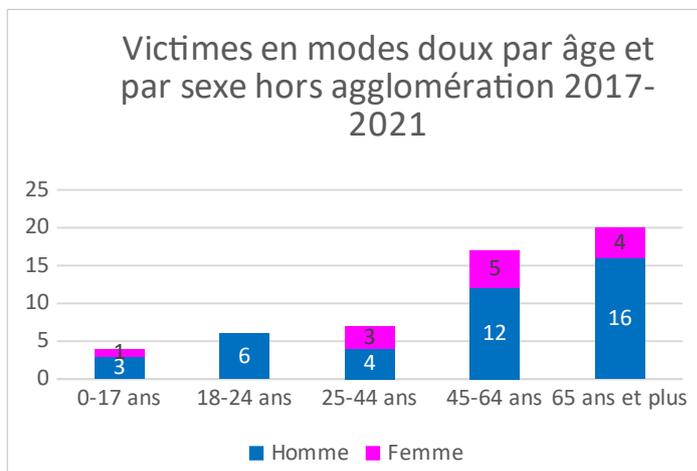
- Carte des accidents mortels : une carte avec un point par accident mortel situé hors agglomération



Les tués se répartissent sur l'ensemble du département à la fois sur les réseaux routiers principaux que sur les réseaux moins structurants.

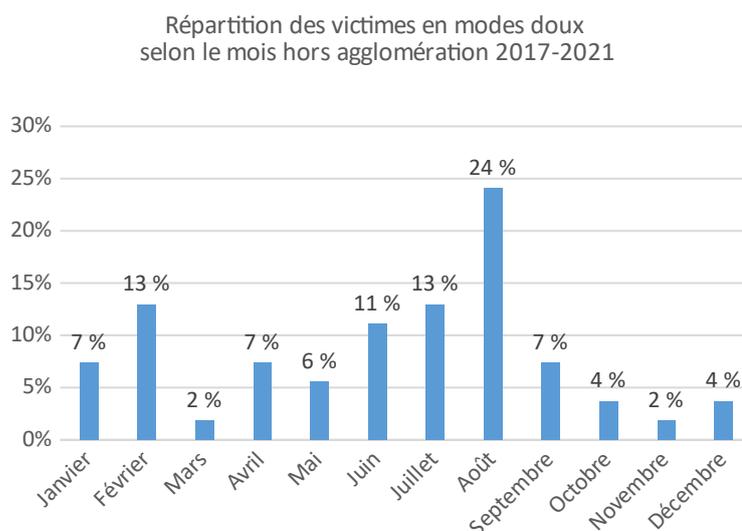
2.2.2 Modes doux

- Victimes en **modes doux** (piétons, Engins de Déplacement Personnel sans moteur, Engins de Déplacement Personnel motorisés, cyclistes) selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021)



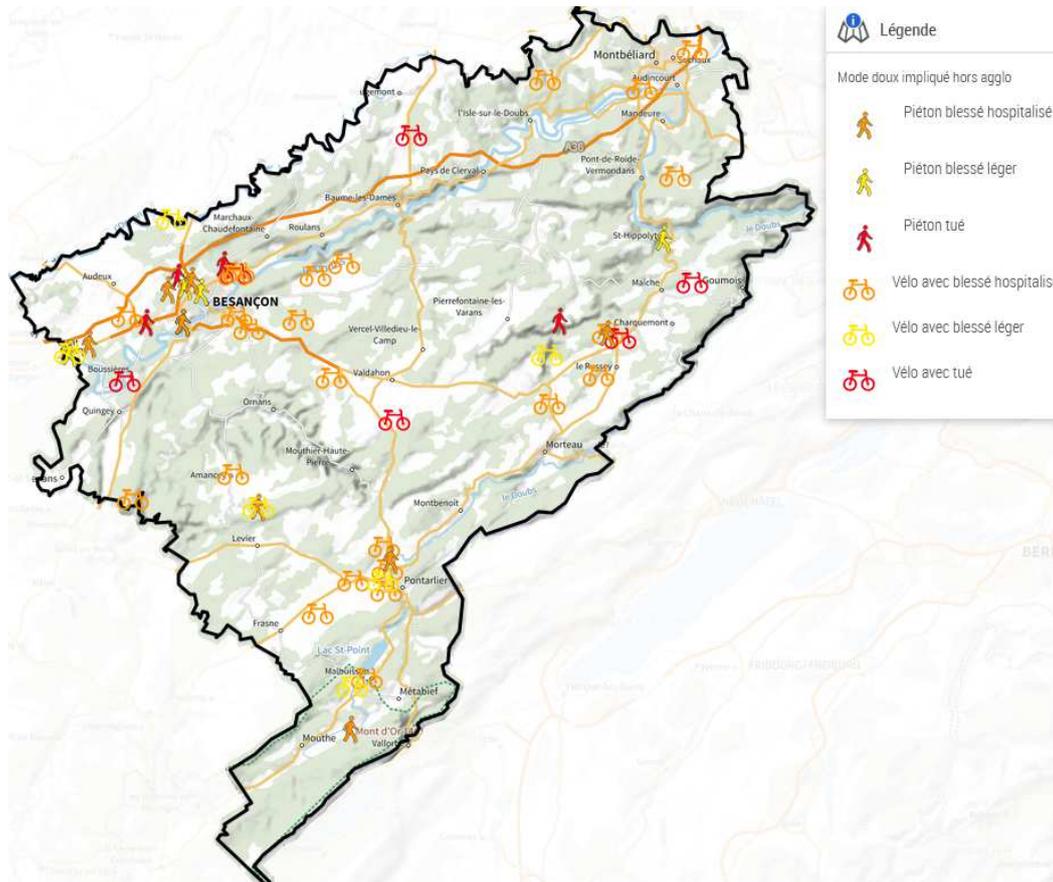
Les victimes sont très majoritairement masculines, seniors à plus d'un tiers.

- Evolution des victimes en **modes doux** entre 2021 et 2019 hors agglomération : **augmentation de 71 % des victimes entre 2019 et 2021**
- Répartition en % des victimes en **modes doux** selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)



La période estivale (juin à septembre) concentre les victimes mais aucun mois n'est épargné (faible visibilité des modes doux à l'automne et en hiver notamment).

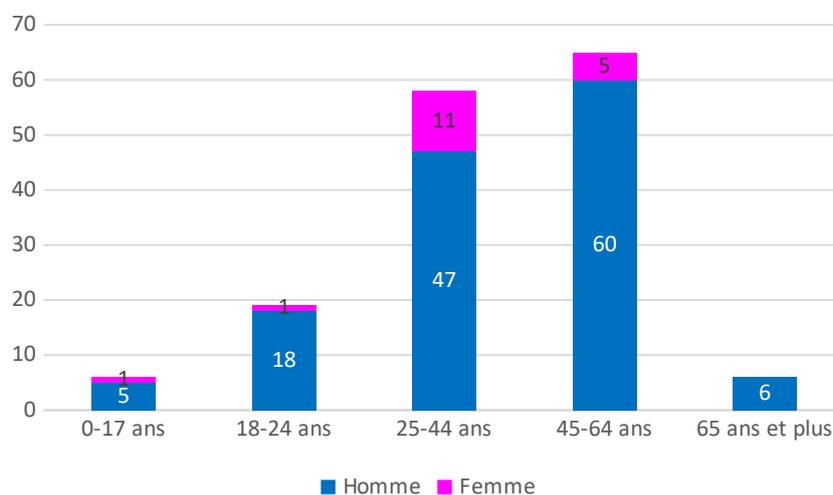
La répartition géographique des victimes cyclistes est relativement bien dispersée géographiquement. Les piétons quant à eux ont surtout été victimes autour de Besançon.



2.2.3 Deux-roues motorisés

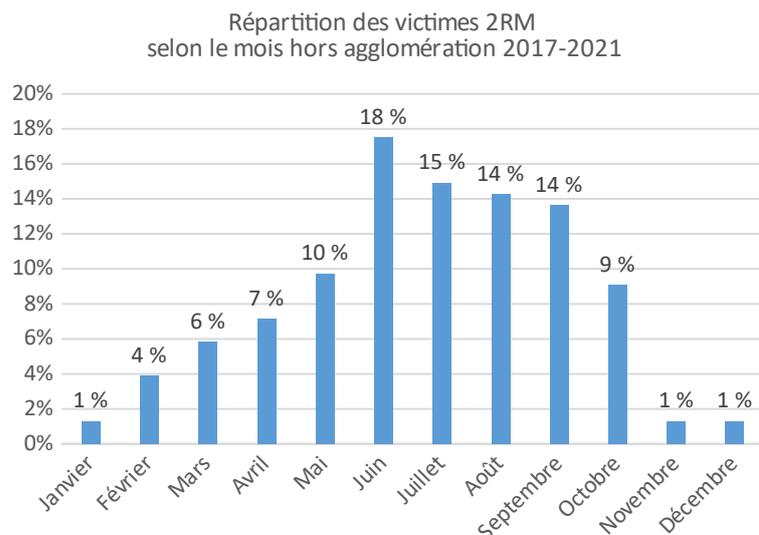
- Victimes en 2RM (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe hors agglomération (2017-2021)

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



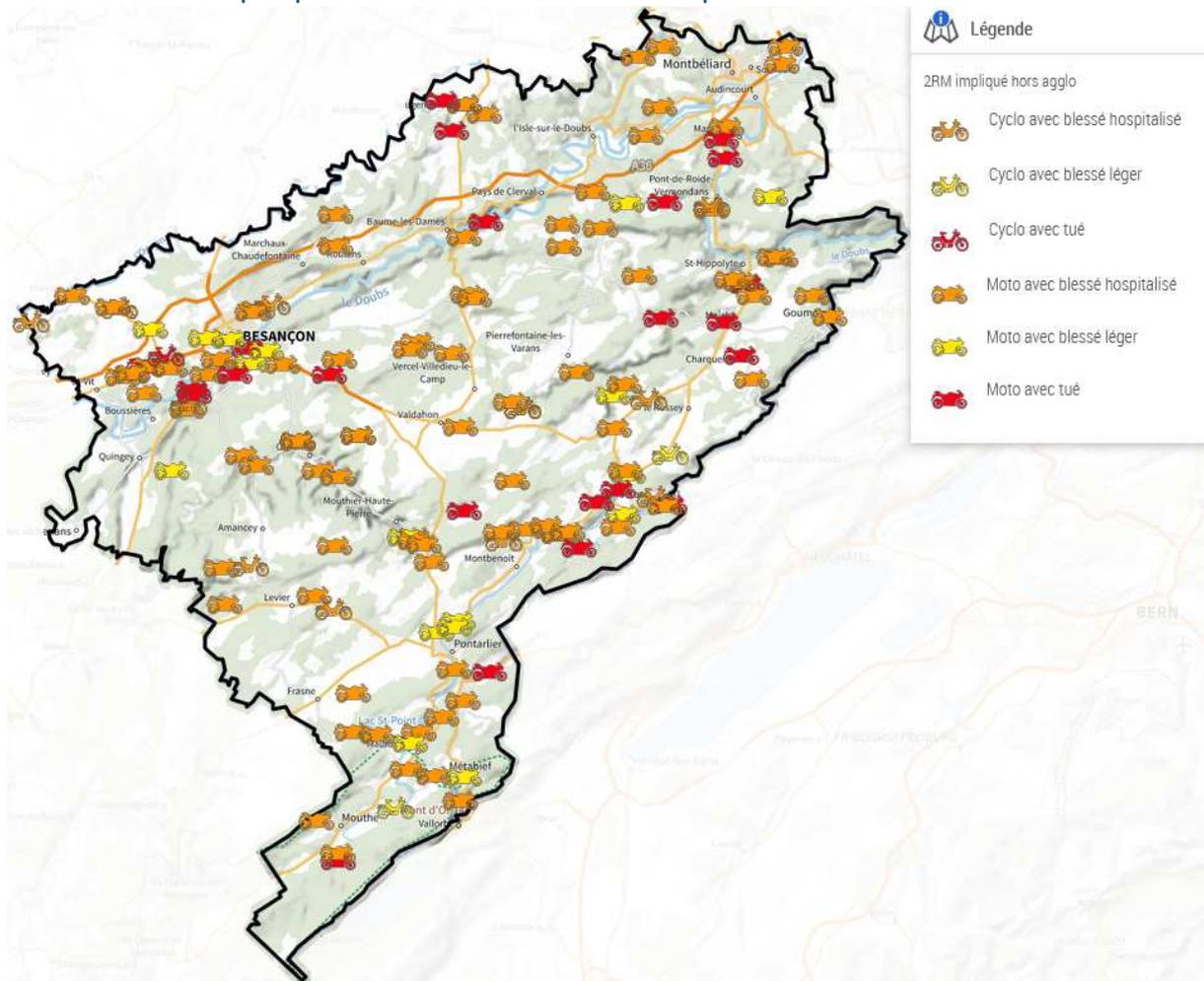
Les femmes sont quasi absentes des victimes en 2RM. Les tranches d'âge particulièrement concernées sont les 25 – 44 ans et les 45 – 64 ans.

- Evolution des victimes en **2RM** entre 2021 et 2019 hors agglomération : **augmentation de 65 % des victimes entre 2019 et 2021**
- Répartition en % des victimes en **2RM** selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)



La période estivale très propice aux déplacements en 2RM concentre les victimes, les mois d'hiver (novembre, décembre, janvier et février) sont quasiment vierges d'accidents.

- Carte hors agglomération avec un pictogramme pour 2RM impliqué dans un accident corporel

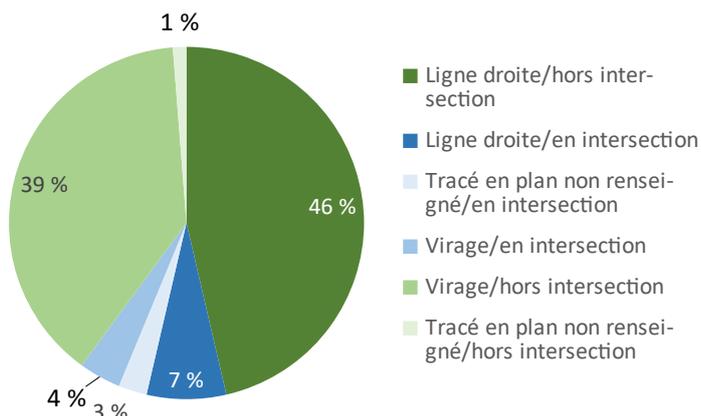


La répartition géographique des victimes est homogène sur l'ensemble du département.

2.2.4 Facteurs spécifiques

- Répartition des victimes hors agglomération selon que le lieu soit en ligne droite / virage et en / hors intersection (2017-2021)

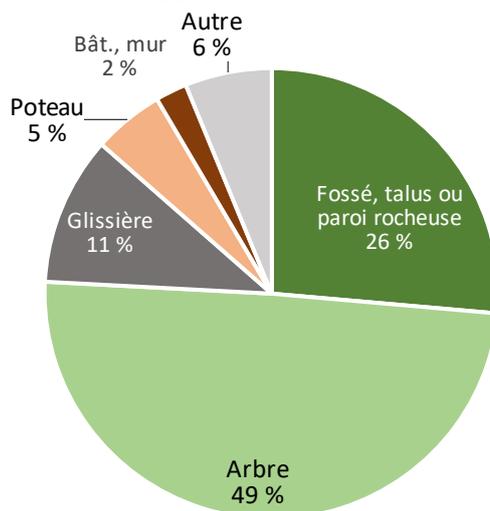
Répartition des victimes hors agglomération 2017-2021



La très grande majorité des accidents se produisent hors intersection soit en ligne droite, soit en virage.

- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule hors agglomération (2017-2021) (accident avec véhicule seul)

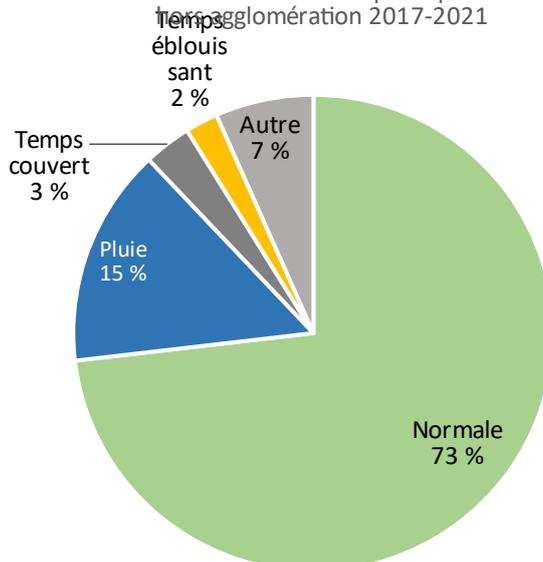
Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule hors agglomération 2017-2021



Les arbres représentent la moitié des éléments percutés en cas d'accidents.

- Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération (2017-2021)

Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques hors agglomération 2017-2021



Les trois quarts des accidents corporels le sont dans des conditions atmosphériques normales.

2.3 Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

2.3.1 Typologie des accidents

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

Nombre de personnes tuées selon le mode de déplacement et l'usager percuté

Années : 2017;2018;2019;2020;2021 - Département : 25 - Milieu : En agglomération hors autoroute

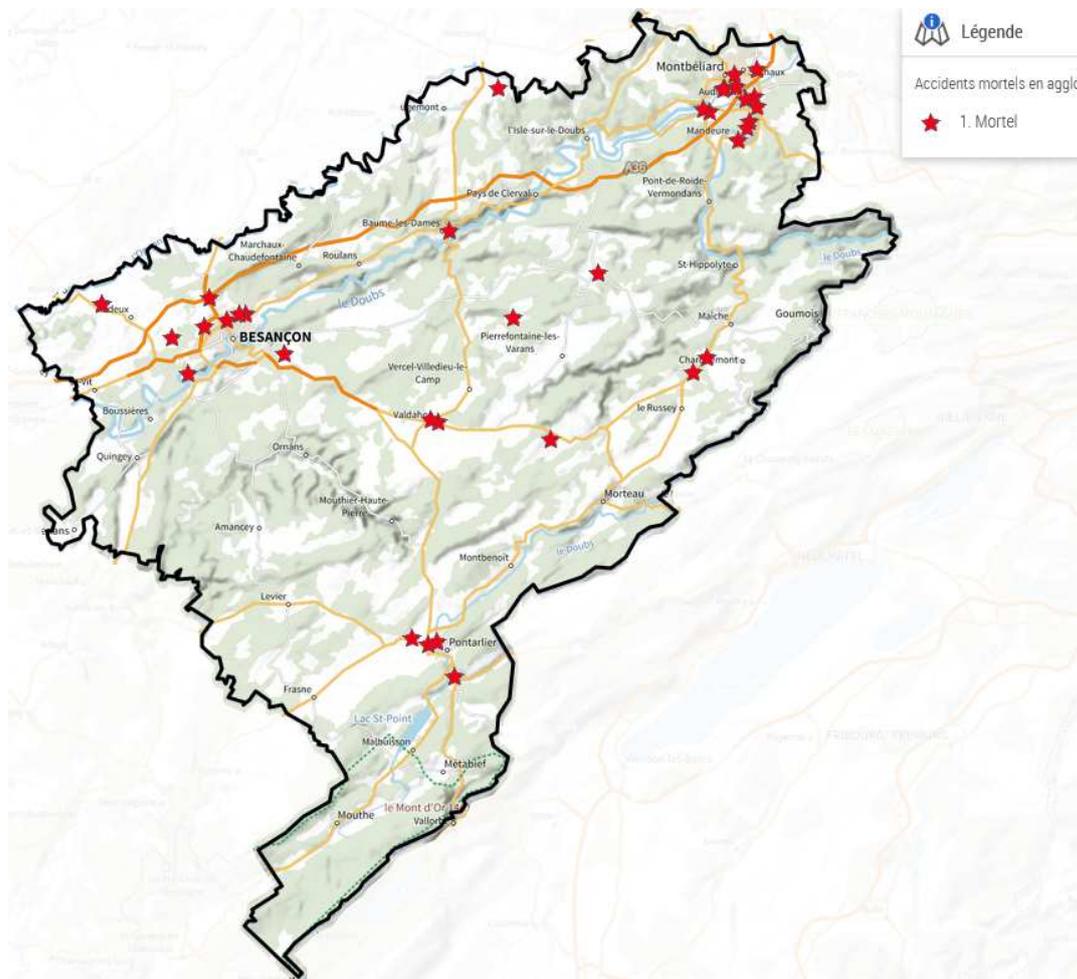
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	1	0	5	11	0	2	0	1	20
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VL	7	1	1	1	3	1	0	0	0	14
VU	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
PL	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
TC	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Autre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MULTICOLLISION	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3
TOTAL	11	3	2	6	14	1	2	0	1	40
Part de la mortalité	28%	8%	5%	15%	35%	3%	5%	0%	3%	100,00%

Qui tue + blesse qui en agglomération hors autoroute 2017-2021

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	3	13	27	111	5	3	0	7	169
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	1	2	0	0	0	0	3
Vélo	2	2	0	1	3	0	0	0	0	8
Cyclo	4	2	0	1	4	0	0	1	0	12
Moto	3	1	1	4	4	0	0	0	1	14
VL	194	89	69	77	262	3	1	2	14	711
VU	16	11	3	7	8	4	0	0	0	49
PL	1	3	2	5	12	0	0	0	0	23
TC	5	3	2	0	4	0	0	0	0	14
Autre	6	6	0	3	7	1	0	0	0	23
MULTICOLLISION	12	2	2	2	59	2	0	0	1	80
TOTAL	243	122	92	128	476	15	4	3	23	1106
Part de victimes	22%	11%	8%	12%	43%	1%	0%	0%	2%	100,00%

En agglomération, les modes de déplacements doux sont particulièrement représentés parmi les personnes tuées, leur mortalité est égale à celle des véhicules de tourisme. La moitié des tués le sont sans autre personne impliquée.

- Carte des accidents mortels avec un point par accident mortel situé en agglomération

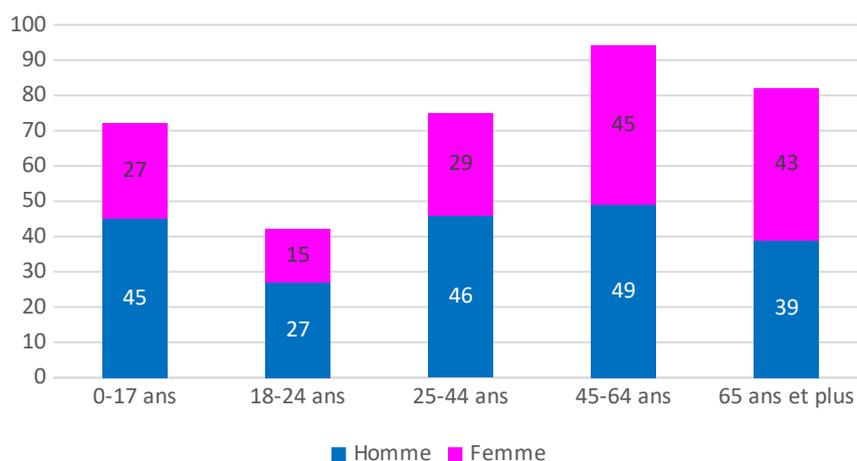


Les communes autour de Besançon, Montbéliard et dans une moindre mesure Pontarlier sont particulièrement touchées par la mortalité des modes doux. Néanmoins, d'autres territoires moins agglomérés sont également touchés.

2.3.2 Modes doux

- Victimes en **modes doux** (piétons, Engins de Déplacements Personnels sans moteur (EDPMsm : trottinette, ...), Engins de Déplacement Personnels motorisés (EDPM : trottinettes électriques, hoverboards, ...), cyclistes) selon l'âge et le sexe, en agglomération (2017 – 2021)

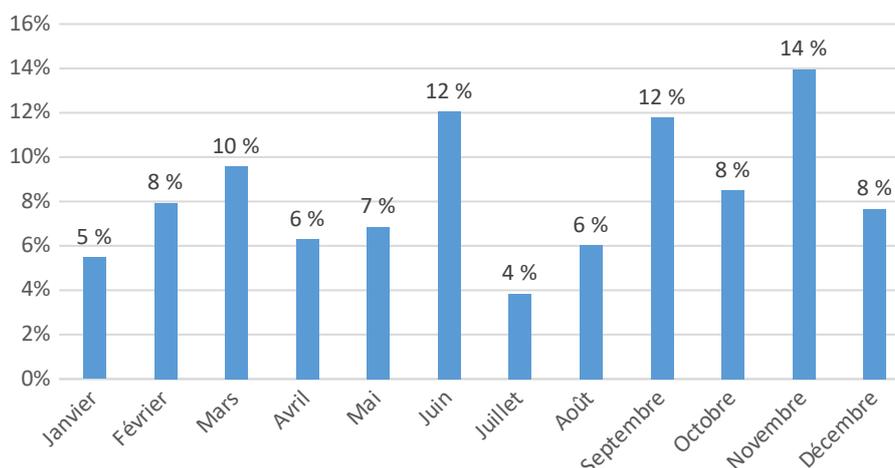
Victimes en modes doux par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



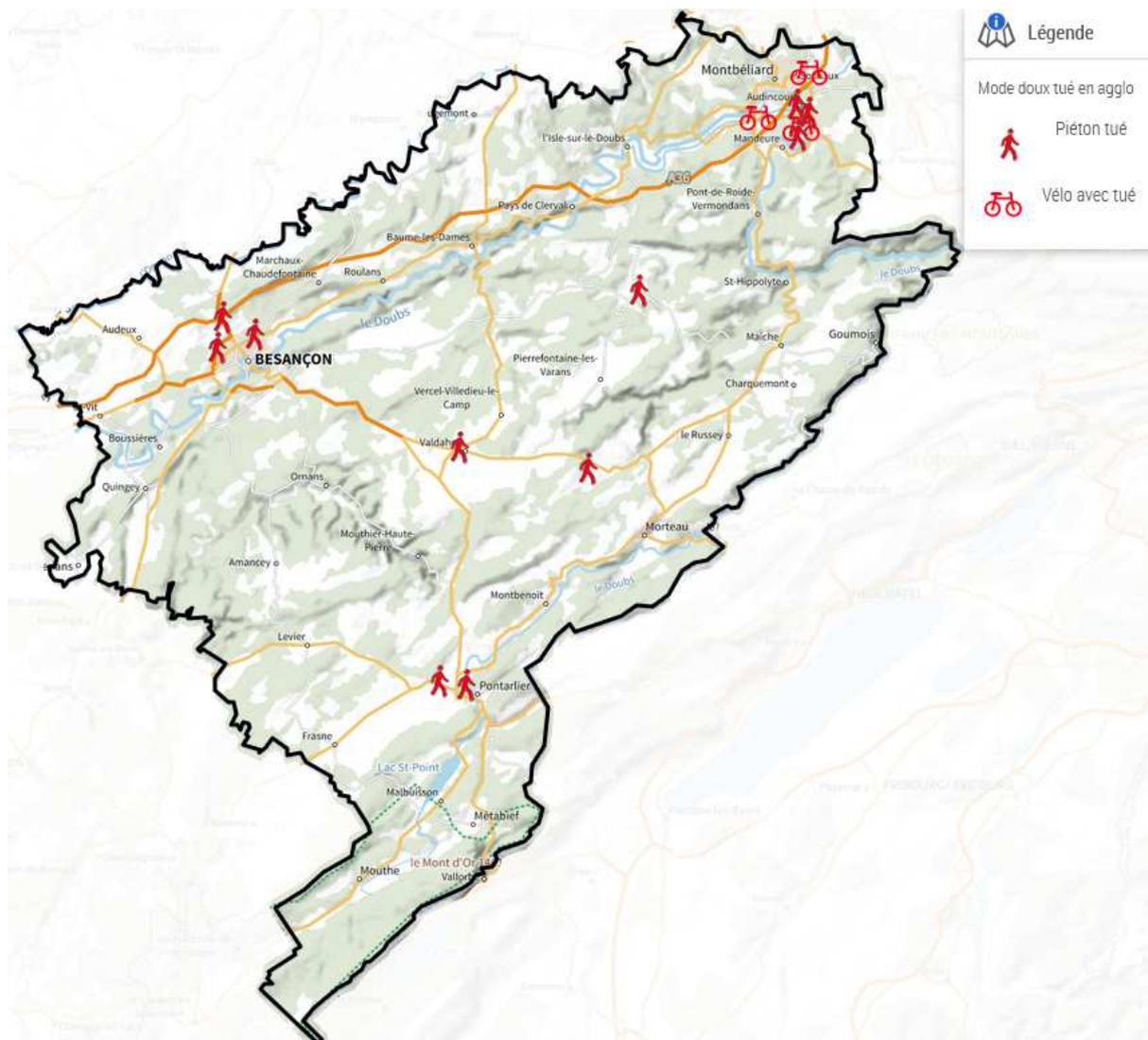
Contrairement aux nombreux autres items vus précédemment, la répartition des victimes est dans ce cas beaucoup plus mixte même si les hommes restent plus représentés que les femmes. De même, toutes les catégories d'âge sont représentées, de manière d'ailleurs relativement homogène.

- Evolution des victimes en **modes doux** entre 2021 et 2019 en agglomération, avec un chiffre en augmentation de 6 %
- Répartition en % des victimes en **modes doux** selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)

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



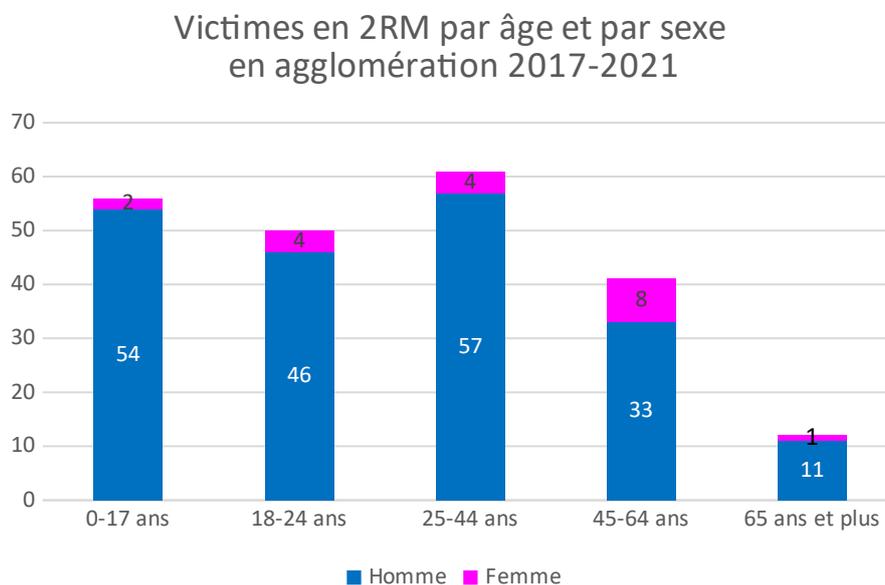
Il n'y a pas de période spécifiquement identifiée en termes de victimes : la répartition se faisant tout au long de l'année.



Géographiquement, la répartition des tués en modes doux est proche de celle de la répartition des tués, tous modes de déplacement confondus (cf. ci-dessus)

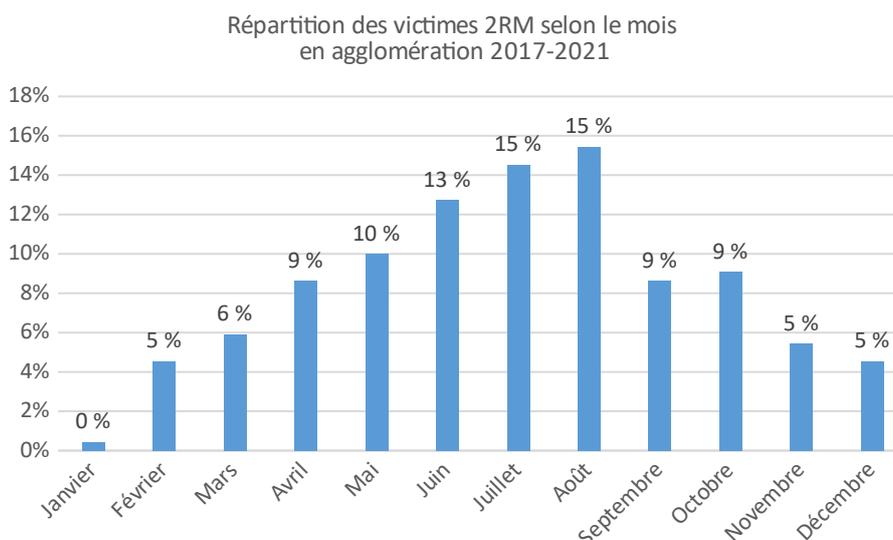
1.2.1. 2.3.3 Deux-roues motorisés

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



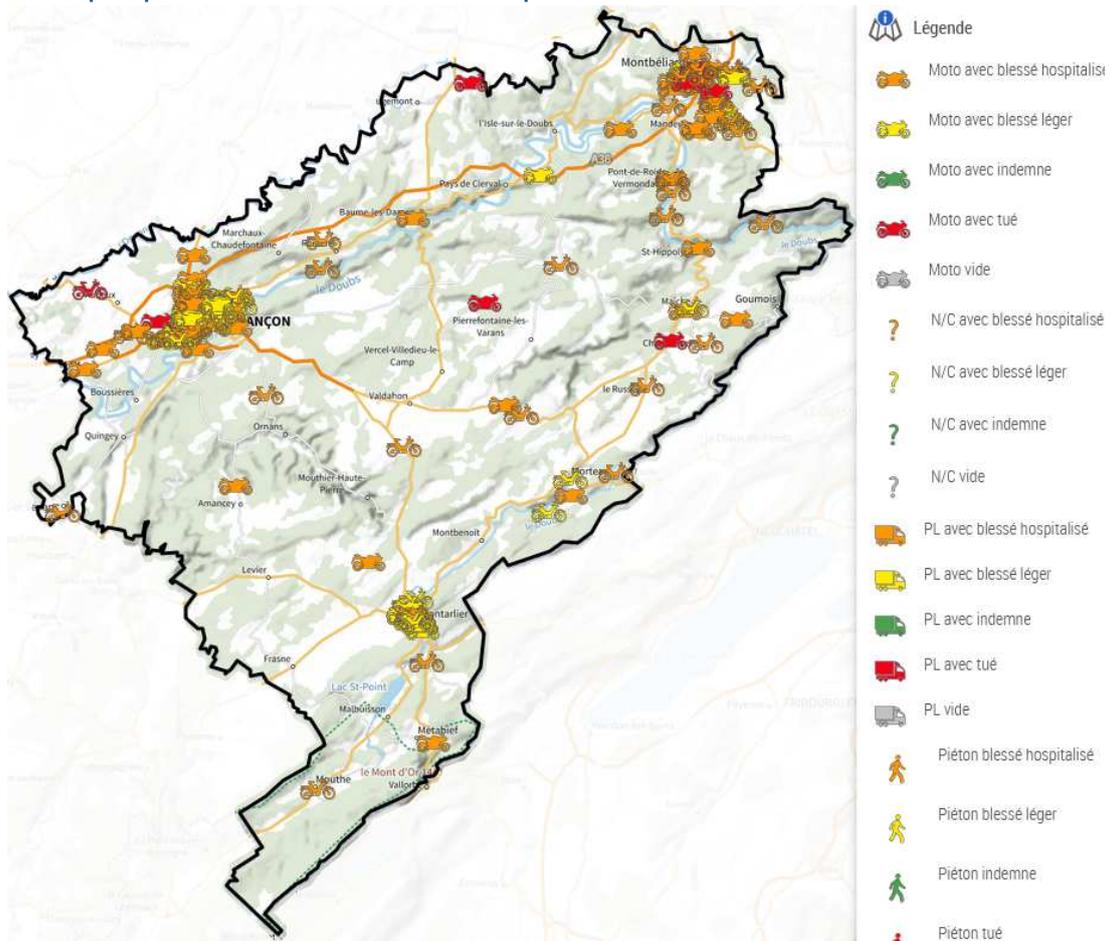
Contrairement à ce qui a pu être vu précédemment en matière de modes doux, dans le cas des deux-roues motorisés, les victimes sont quasiment exclusivement des hommes.

- Evolution des victimes en **2RM** entre 2021 et 2019 en agglomération, avec une stagnation
- Répartition en % des victimes en **2RM** selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)



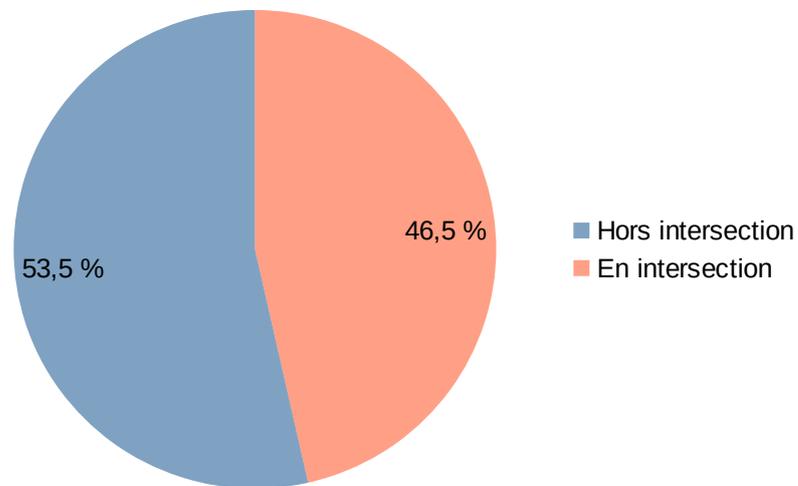
Les mois d'été sont également en agglomération plus propices aux déplacements et donc à l'accidentologie.

- Carte en agglomération avec un pictogramme pour le 2RM impliqué dans l'accident corporel



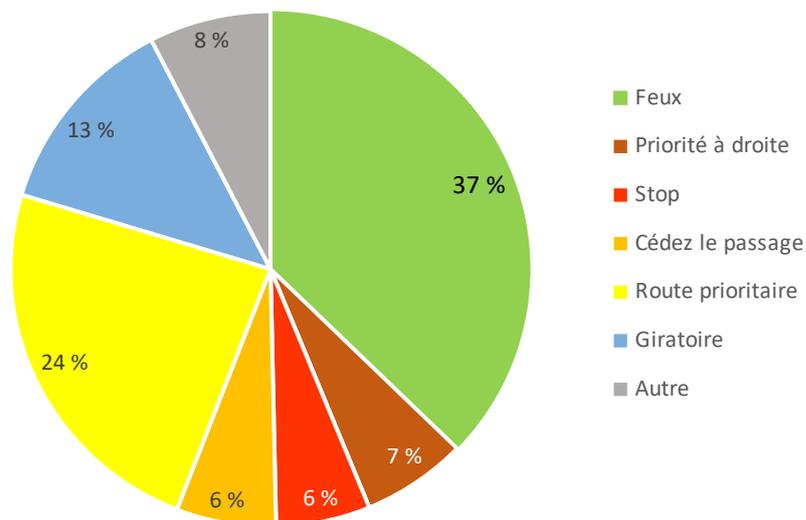
2.3.4 Facteurs spécifiques

- Répartition des accidents en/hors intersection (2017-2021)



- Répartition des victimes selon le régime de priorité (2017-2021)

Répartition des victimes en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu 2017-2021



Les intersections étant nombreuses en agglomération, l'accidentologie y est beaucoup plus présente. Néanmoins, plus de la moitié des accidents se produit en section courante (= hors intersections).

2.4 Principales caractéristiques des accidents sur autoroute

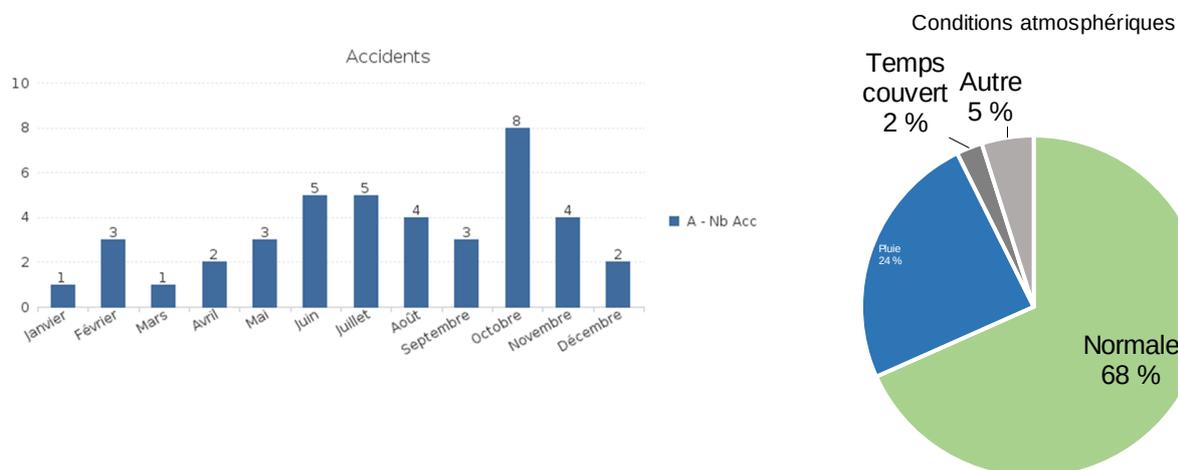
Dans le Doubs, sur les 101 km de l'autoroute A36, on compte 41 accidents corporels dont 8 mortels.

Année	Accidents corporels	Acc mortels	Acc graves non mortels	Acc légers	Tués	Blessés	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers	Impliqués
2017	7	0	6	1	0	7	6	1	20
2018	14	4	5	5	4	22	9	13	48
2019	9	0	5	4	0	12	5	7	27
2020	7	2	4	1	3	6	4	2	23
2021	4	2	1	1	2	2	1	1	8
Total	41	8	21	12	9	49	25	24	126

Près d'un accident sur 2 concerne un poids lourd.

Mode Déplacement	Tués	Blessés	BH	BL	Indemnes	Usagers	Accidents concernés
Piéton	1	0	0	0	0	1	1
Moto ou sidecar > 125 cm3	0	1	0	1	0	1	1
Véhicule de tourisme (VT) seul	6	35	17	18	42	83	30
VU seul 1,5T < PTAC <= 3,5T	1	3	2	1	11	15	6
PL > 3,5T + remorque	0	2	1	1	5	7	6
PL seul 3,5T < PTAC <= 7,5T	0	3	1	2	0	3	1
PL seul PTAC > 7,5T	0	0	0	0	1	1	1
Tracteur routier + semi-remorque	1	5	4	1	9	15	11
Total	9	49	25	24	68	126	41

La période estivale est sensiblement plus accidentogène (comme le trafic), ainsi que le mois d'octobre,



3. L'évaluation du DGO 2018 – 2022 : retour d'expérience

En préambule, par rapport à ce retour d'expériences, il convient de préciser que les actions menées sont la plupart du temps multi-enjeux et traitent ainsi de plusieurs thématiques différentes (ex : actions de sensibilisation mises en place dans les établissements scolaires qui traitent de différents enjeux, actions relatives au risque routier professionnel qui abordent aussi les addictions, participation à des opérations grand public : Foire Comtoise, Journées de la Sécurité Intérieure, Civil été -qui est une opération d'alternative aux poursuites sur l'A36, serious game qui traite de l'ensemble des enjeux, ...).

La rédaction de ce retour d'expériences s'est donc appuyée sur les Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière – PDASR – annuels, qui ont notamment pour objectifs de recenser les actions de sécurité routière, de les coordonner et d'aider à leur réalisation par la mise à disposition d'Intervenants Départementaux de Sécurité Routière et d'aides matérielles ou financières proposées par le pôle Sécurité Routière de la DDT du Doubs.

La période du DGO 2018 – 2022 a été marquée par la crise sanitaire de la COVID-19 et les différentes mesures prises pour enrayer l'épidémie, en particulier :

- le télétravail ;
- les confinements ;
- la fermeture des établissements scolaires pendant plusieurs mois ;
- des jauges limitées à 50 % de l'effectif normal pour les collégiens à partir de la 4ème, mais aussi pour les lycéens et les étudiants ;
- les différentes interdictions et limitations du nombre de personnes sur les rassemblements privés et publics ;
- les protocoles sanitaires renforcés dans les établissements scolaires, les entreprises et les lieux recevant du public ;
- la mise en place du pass sanitaire dans certains lieux rassemblant du public (discothèques, salles des fêtes ou de conférences, festivals...).

Toutes ces mesures ont conduit à un grand nombre de reports voire d'annulations d'actions et ont limité la création de nouveaux projets. Ainsi en 2020, sur les 180 actions PDASR programmées, seules 96 actions ont pu être réalisées (toutefois, tous les enjeux du DGO avaient pu être traités). Elles ont également engendré une surcharge du travail de programmation qui ne se reflète parfois pas dans les actions effectivement réalisées et comptabilisées (exemple : programmation des différentes éditions de la Foire Comtoise : reportées et finalement annulées).

Cette crise sanitaire a contraint et très fortement impacté en particulier les associations et partenaires qui dépendent des porteurs de projet (établissements scolaires, entreprises, organisateurs d'événements...) dans les possibilités de mise en œuvre d'actions, leur cœur de métier étant les actions de « terrain ».

Elle a obligé les porteurs de projet et le pôle sécurité routière de la DDT du Doubs à s'adapter en développant des actions à « distance » et des nouveaux outils numériques. Ainsi, plusieurs actions de communication ont été mises en place à travers différents médias (radio, réseaux sociaux, panneaux d'affichage, site internet, sac à baguette, webinaire....) sur différentes thématiques.

De plus, à compter de 2020, les différentes actions mises en œuvre se sont attachées à respecter le nouveau mot d'ordre de la Sécurité Routière « Vivre Ensemble » (en prônant donc une approche plus bienveillante et fraternelle).

Les actions d'envergure ont fait l'objet d'un relai médiatique local particulièrement important pour la valorisation, la mise en lumière et le rayonnement de celles-ci. Les différents communiqués de presse associés permettent de préciser l'accidentologie sur le thème, le public et le lieu retenu, démontrant ainsi la nécessité de mener ces actions de prévention. Ces actions sont également partagées au sein du réseau des coordinateurs sécurité routière via la plateforme collaborative HERMES. En termes de mutualisation, de nombreuses opérations d'ampleur ont été mutualisées avec les coordinations voisines permettant ainsi d'en réduire les coûts.

Tout au long du DGO, une attention particulière a été portée, au-delà des réunions du pôle de compétences SR, à l'animation des réseaux de partenaires ([associations](#), [référénts éducation nationale](#), [intervenants départementaux de sécurité routière](#)).

Afin de s'adapter aux nouveaux modes de diffusion (spots courts réseaux sociaux, vidéos...) et aux thématiques émergentes (nouvelles mobilités douces), le matériel du pôle Sécurité Routière de la DDT du Doubs a été enrichi et renouvelé (achat d'un écran, d'un simulateur 2 roues motorisés, d'un vélo et d'une trottinette électriques...).

Au final et malgré le contexte sanitaire très peu propice, 832 actions réparties entre les secteurs ruraux et ceux plus urbains des trois arrondissements ont pu être réalisées lors de la période 2018 – 2022 soit plusieurs milliers de personnes sensibilisées sur les différents enjeux.

FOCUS SUR

LE SITE INTERNET : [MSR25](#)



Maison de la Sécurité Routière du Doubs
Vivre ensemble

Durant la période 2018 – 2022, le site Internet de la Maison de la Sécurité Routière du Doubs (MSR25) a fortement évolué et est devenu un **socle d'échanges et de diffusion d'informations sur l'ensemble des enjeux et orientations d'actions de ce DGO**. Ce retour d'expériences y fera donc très fréquemment référence via des liens hypertexte cliquables permettant de détailler les actions mises en place.

En complément, les partenaires sont [incités à s'abonner](#) pour recevoir les mails sur les publications des actualités et des articles - [leurs actions y sont mises en valeur](#).

Vous êtes référent sécurité routière en collège ou lycée

Challenges Sécurité Routière	Organisez une action en collège, lycée, CFA, université, écoles supérieures
<small>Challenge sécurité routière inter-collèges édition 2022 - 2023</small>	<small>Démarche, procédure, demande de subvention</small>
<small>Les productions du challenge sécurité routière inter-collèges</small>	<small>Le car pédagogique</small>



LE E-LEARNING ...

... ou comment apprendre ou réviser les notions de sécurité routière en s'amusant !

Cet outil primé au Prix IdéeSR 2021, réalisé en partenariat avec les coordinations de la Saône-et-Loire et du Jura, permet de compléter le dispositif de prévention routière avec pour ambition de sensibiliser le public autour de diverses thématiques : la conduite des seniors, la vitesse, distracteurs, addictions, les vulnérabilités des usagers, ... Le public est ainsi invité à choisir gratuitement un scénario parmi les 3 proposés :

- ° JEUNES
- ° SENIORS
- ° ACTIFS

pour ainsi devenir le héros d'un jeu ludique et réaliste

Ce jeu est gratuit, disponible sur PC, smartphone et tablette via le site internet de la MSR25 : <http://bit.ly/e-learning-SR>



FOCUS SUR

LE MOTION DESIGN SUR L'ACCIDENTOLOGIE

En complément des plaquettes papier annuelles (permettant de détailler deux thématiques d'actualité) en complément de l'accidentologie générale, il s'agit donc d'une courte vidéo animée reprenant le bilan d'accidentologie sur l'année précédente et diffusée sur les réseaux sociaux de la préfecture et sur le site internet de la MSR25.

Cette vidéo est utilisée lors des actions en étant projetée sur grand écran.



LE SERIOUS GAME

« Ensemble, Enquêtons ! »

Il s'agit d'un nouvel outil numérique primé au Prix IdéeSR 2022, réalisé en partenariat avec les coordinations de la Saône-et-Loire, du Jura, de la Nièvre et de l'Yonne, à destination des jeunes (plus de 14 ans) et des actifs à l'aise sur les logiciels et jeux numériques.

Il traite de nombreuses thématiques (2RM, addictions, partage de la voirie...).



3.1 Suivi des actions du DGO 2018 – 2022 par enjeu

Les 6 enjeux :

- risques routiers professionnels (RPP) ;
- addictions (alcool – stupéfiants) ;
- jeunes (14 – 29 ans) ;
- seniors (plus de 64 ans)
- deux-roues motorisés (2RM) ;
- partage de la voirie

ont été déclinés en 48 orientations d'actions.

Les projets d'actions élaborés chaque année au titre du PDASR ont été construits en cohérence avec ces orientations d'actions.

Pour évaluer le plan d'actions sur chacun des enjeux, les indicateurs suivants ont été retenus :

- indicateur n°1 : part annuelle des orientations d'action de l'enjeu ayant fait l'objet d'au moins une action PDASR ;
- indicateur n°2 : nombre d'actions du PDASR mises en œuvre annuellement pour l'enjeu.

Leur suivi a permis de mettre en évidence les orientations d'actions qui sont plus ou moins déclinées en actions PDASR chaque année. Le cas échéant, des réévaluations ont pu être envisagées s'il apparaissait que peu ou pas d'actions avaient été réalisées sur certaines orientations.

Le tableau ci-dessous présente le bilan DGO sur la période 2018-2022 en fonction de ces indicateurs :

TOTAL (2018-2022)	RPP	addictions	Jeunes	seniors	2RM	partage de la voirie	autres	TOTAL
Indicateur 1	20,83 %	16,67 %	16,67 %	14,58 %	10,42 %	18,75 %	-	97,92 %
Indicateur 2 %	10,34 %	14,78 %	19,83 %	11,18 %	8,05 %	17,79 %	18,03 %	100,00 %
Indicateur 2	86	123	165	93	67	148	150	832

L'enjeu ayant généré le plus d'actions est l'enjeu « jeunes » (165 actions) grâce à un fort engagement des partenaires et porteurs de projet sur cette thématique (Education nationale, associations, forces de l'ordre, collectivité locale...).

L'enjeu ayant généré le moins d'actions est l'enjeu « 2RM » (67 actions). En effet, dans le Doubs, les actions 2RM sont axées en particulier sur les motards (en balade le week-end sur les routes touristiques prisées des motards ou utilisant leur moto pour se rendre au travail) sur une période se prêtant à cette activité (c'est-à-dire de mars / avril à octobre).

Toutes les orientations d'actions ont pu être déclinées en actions sauf une (enjeu 2RM) : « Intégrer un volet « risque 2RM » dans les dossiers d'exploitation sous chantier. »

Certaines actions n'ont pas pu être comptabilisées dans les enjeux retenus du fait de leur spécificité ou à cause des critères spécifiques de certains enjeux (tranches d'âges pour les jeunes par exemple). Ce sont néanmoins des actions de sécurité routière pertinentes car répondant aux objectifs généraux du DGO : il apparaissait donc important de les comptabiliser dans un enjeu spécifique « autres » .

Ainsi, 150 actions ont été réalisées dans l'enjeu « autres ». Il s'agit des actions :

- en collège au bénéfice d'élèves de moins de 14 ans (y compris EVACAR piloté par le Conseil Régional (Autorité Organisatrice de Mobilité importante dans le département), autocar pédagogique qui se retourne pour simuler une situation d'accident, journée de sensibilisation pour les 5^e...) ;
- pour les maternelles – primaires (hors actions sur le vélo) : prêt de la piste « buggy brousse » et de la borne pédagogique, prêt de jeux « recta versa », actions des FRANCAS, spectacles pédagogiques en Quartiers Prioritaires de la politique de la Ville – QPV...)
- pour les personnes ayant fait l'objet d'un délit routier : Protection Judiciaire de la Jeunesse – Service Pénitentiaire d'Insertion et de Probation, actions au tribunal ;
- sur les passages à niveau.

Enjeu « Risque Routier Professionnel »

Indicateur n°2 : 86 actions ont été réalisées sur le risque routier professionnel sur la période 2018-2022 soit 10,34 % des actions.

Indicateur n°1 : Toutes les orientations d'actions ont été traitées

Axe directeur	Orientations d'actions
DIAGNOSTIQUER LES RISQUES AU SEIN DE LA STRUCTURE EMPLOYEUSE	<p>Évaluer le risque routier en trajet domicile-travail et en trajet professionnel.</p> <p>Promouvoir la réalisation de diagnostics de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises pour détecter d'éventuels problèmes.</p>
SENSIBILISER LES EMPLOYEURS ET LES EMPLOYÉS	<p>Sensibiliser sur les liens entre risque routier et organisation du temps de travail (horaires de début et fin de journée, respect de contraintes horaires pour certains métiers).</p> <p>Sensibiliser les employeurs à mettre en place des formations, des actions et des informations de sécurité routière à leurs employés.</p> <p>Sensibiliser au contrôle de l'équipement des véhicules de service et de fonction.</p> <p>Sensibiliser au respect des règles en matière de conduite (respect des limitations de vitesses, bannissement de l'usage des distracteurs, temps de conduite).</p>
ORGANISER DES ACTIONS ET PROMOUVOIR LE MANAGEMENT DE LA PRÉVENTION	<p>Développer un réseau de référents sécurité routière en entreprise et les former aux risques routiers professionnels.</p> <p>Promouvoir les formations et les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et dans les administrations.</p> <p>Rappeler aux employeurs leurs obligations et leurs responsabilités.</p> <p>Intervenir le plus en amont possible, notamment dans le cadre des formations dispensées dans les CFA et les lycées professionnels (risque routier, comportements, addictions, vitesse).</p>

Outre les journées de prévention pour les employés menées par les associations - partenaires et le pôle Sécurité Routière de la DDT du Doubs, des actions pour sensibiliser les employeurs sur le risque routier professionnel ont été mises en place pendant toute la période du DGO.

Ainsi, une [conférence sur le risque routier professionnel](#) a eu lieu le 25 juin 2019 à la préfecture en partenariat avec la CARSAT et la CCI du Doubs à l'attention des dirigeants d'entreprises et du secteur public du département du Doubs.

Ce projet d'envergure a répondu à un grand nombre d'orientations d'actions et a permis de développer le réseau des référents de sécurité routière (une liste d'entreprises de plus de 150 salariés, de fédérations d'entreprise et d'administrations a été établie) et de promouvoir la réalisation d'actions en entreprise.

À l'occasion de cette conférence, un [guide des bonnes pratiques](#) « réduire les risques liés aux déplacements professionnels » a été élaboré en lien avec la CARSAT Bourgogne-Franche Comté et distribué à tous les personnes présentes



En 2020 et 2021, le pôle Sécurité Routière de la DDT du Doubs a participé aux différents groupes de travail au niveau régional et national sur le risque routier professionnel et a développé de nouveaux outils numériques ([création d'une rubrique dédiée](#) aux employeurs, serious game, e-learning : scénario « actifs »...) pour développer les actions sur le risque routier professionnel.

Suite au groupe de travail régional piloté par la DIRECCTE, une nouvelle conférence rassemblant les entreprises et administrations de la région Bourgogne-Franche-Comté était prévue au 2^e trimestre 2020 au musée Peugeot de Sochaux : elle a dû être annulée du fait de la crise sanitaire COVID 19.

Ainsi, suite aux mesures prises pour enrayer l'épidémie, cette conférence a été remplacée par un webinaire régional sur le risque routier professionnel le 21 mai 2021. Cette action a été réalisée en partenariat avec la DIRECTTE, la coordination régionale sécurité routière Bourgogne Franche-Comté, la coordination SR de la DDT de Saône-et-Loire et la CARSAT Bourgogne-Franche-Comté.

[Deux vidéos courtes récapitulant les passages clés](#) du webinaire ont été mises en ligne et diffusées aux entrepreneurs du département.

En 2020 et 2021, suite au contexte sanitaire, afin de continuer la prévention sur cet enjeu et plus particulièrement pour les conducteurs sur les plages horaires de leur trajet domicile-travail, plusieurs [campagnes radios](#) ont été lancées sur des radios locales (France Bleu Besançon, Plein air et Virgin radio) sur le thème de la vitesse. En 2020, c'est le [spot radio gagnant](#) du challenge sécurité routière inter-collèges de l'année 2019 sur le thème du téléphone au volant qui avait fait l'objet d'une campagne radio du 12 au 17 octobre 2020.

Des [campagnes d'e-mailing](#) aux agents administrés du Secrétariat Général Commun (Préfecture et sous-préfectures, Direction départementale des territoires, Direction départementale de l'emploi, du travail, des solidarités et de la protection des populations) ont été mises en place au mois de mai 2020 et 2021 lors des Journées de la Sécurité Routière au Travail à travers des vidéos, des informations, des quiz interactifs, etc. Des opérations physiques se sont également tenues au sein du [pôle administratif de la cité Viotte \(800 agents\)](#).

Des opérations ont également été menées en lien avec les forces de l'ordre auprès des automobilistes et chauffeurs poids lourds, en particulier sur les thèmes de la vitesse, de l'alcool et des « distracteurs » au volant.

Enjeu « Addictions (alcool / stupéfiants) »

Indicateur n°2 : **123 actions** ont été réalisés sur l'enjeu « addictions » soit 14,78 % des actions.

Indicateur n°1 : Toutes les orientations d'actions ont été traitées

Axe directeur	Orientations d'actions
INFORMER ET SENSIBILISER EN RAPPELANT LES RÈGLES	<p>Améliorer la communication, en l'adaptant à la cible et en exploitant le média le plus approprié suivant le public visé.</p> <p>Renforcer la prise de conscience du risque : rappeler les règles concernant l'alcool et les stupéfiants et celles concernant la conduite après en avoir consommé (communiquer sur le pourquoi des règles et sanctions applicables).</p> <p>Valoriser le conducteur sobre.</p> <p>Lutter contre les idées reçues, les idées erronées concernant les produits psychoactifs, la façon de les éliminer et la résistance à leurs effets.</p>
SENSIBILISER ET FORMER LES ACTEURS EN CONTACT AVEC LES CONSOMMATEURS	<p>Mobiliser les restaurateurs, les exploitants de lieux festifs et les organisateurs de soirées festives (particuliers, établissements, associations...) sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant et chez le piéton.</p> <p>Augmenter le niveau de connaissance des acteurs de la sécurité routière et des encadrants (scolaires, entreprises, collectivités...).</p> <p>S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest.</p> <p>Accompagner le développement du recours à l'éthylotest anti-démarrage à titre administratif ou judiciaire.</p>

La plupart des actions sur cet enjeu sont réalisées par les associations partenaires en particulier lors de stands « prévention alcool » pendant les manifestations festives.

Un travail sur la rédaction des autorisations de manifestations festives en lien avec la sous-préfecture de Pontarlier a été engagé en 2018 : il incite les organisateurs à mettre en place des mesures pour lutter contre l'alcool au volant. Ainsi, entre 2019 et 2022, de nombreux organisateurs sur cet arrondissement ont sollicité le pôle Sécurité Routière de la DDT du Doubs : en préalable à ces prêts de matériels (éthylotests électroniques), ils étaient formés sur le discours à tenir. Cette démarche permet de les impliquer dans leur rôle.

L'objectif en 2020 était de généraliser cette démarche à l'ensemble du département, de remettre à jour l'arrêté de débit de boissons temporaires en éclaircissant l'article sur la prévention alcool et en fixant des règles de mise en place de la prévention alcool en fonction du type de manifestation. Malheureusement cette démarche n'a pas pu être mise en œuvre du fait de la crise sanitaire et de l'annulation des manifestations festives en 2020 et 2021.



En complément des actions menées avec les forces de l'ordre, des actions spécifiques notamment en fin d'année ont également été mises en œuvre : [concours SAM en 2021](#) et [grande campagne d'affichage](#) sur Besançon Montbéliard et Pontarlier en 2022.

En 2020, pour compléter l'offre nationale quasi inexistante sur cette thématique, suite au constat que la prévention « stupéfiants » était peu traitée dans les manifestations festives et du fait de la méconnaissance de ce sujet par les partenaires associatifs, une formation spécifique a été proposée aux partenaires et aux bénévoles IDSR. Le pôle Sécurité Routière de la DDT du Doubs a également travaillé sur la production d'un flyer stupéfiants « Et toi ? Tu laisses ta place ? » pouvant être utilisé afin de lancer la discussion notamment lors de manifestations grand public ou de festivals. Cette création a permis de répondre à un certain nombre d'orientations d'actions sur cet enjeu.

En 2021 et 2022, grâce à un partenariat avec l'Université de Bourgogne-Franche-Comté, plusieurs actions ont été réalisées par des jeunes étudiants en santé (médecine, sage femme, infirmiers...) dans le cadre de leur « service sanitaire » sur le thème « conduites addictives ». Ainsi, les pairs étudiants ont sensibilisé les élèves de collège et de lycée aux risques de l'alcool et des stupéfiants en conduisant.

Dans le cadre d'une démarche de promotion du dispositif d'éthylotest antidémarrage - EAD, avec l'objectif d'en faire un levier efficace de lutte contre la conduite sous l'emprise de l'alcool, trois réunions de présentation avec les différents organismes concernés (Parquet, bâtonniers, forces de l'ordre, installateurs, services de la préfecture...) ont été organisées le 12 octobre 2018, 30 avril 2019 et le 15 octobre 2020 mais le dispositif peine toujours à se généraliser malgré les six entreprises agréées dans le département du Doubs (réparties sur les 3 arrondissements). Plusieurs écueils ont été identifiés : le dispositif n'est pas reconnu en Suisse et donc les conducteurs frontaliers ne peuvent pas en bénéficier avant le jugement au tribunal. Le deuxième problème vient du fait de la méconnaissance de ce dispositif et des démarches à effectuer par les contrevenants. Un dernier problème réside dans le coût du dispositif qui reste élevé même en location.

Enjeu « Jeunes » (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)

Indicateur n°2 : **165 actions** ont été réalisés sur l'enjeu « jeunes » soit 19,83 % des actions.

Indicateur n°1 : Toutes les orientations d'actions ont été traitées

Axe directeur	Orientations d'actions
ACCENTUER LA PRÉVENTION EN RENOUVELANT LE DISCOURS AUPRÈS DES JEUNES	Utiliser le levier des parents dans la promotion des messages de prévention. Augmenter l'impact des actions de prévention par une plus forte médiatisation. Mettre l'accent sur les conduites et comportements à risques : agir sur les conduites addictives, l'usage des distracteurs au volant, la pratique des vitesses excessives, le respect des règles de circulation, le port de la ceinture. Promouvoir les actions montées par les pairs, ainsi que les témoignages (démonstration par l'exemple).
INTÉGRER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LA CULTURE DES ORGANISATEURS, ANIMATEURS QUI SONT AU CONTACT FRÉQUENT AVEC LES JEUNES	Recenser les structures accueillant des jeunes (écoles, associations sportives, culturelles...) Identifier les actions menées par les différents intervenants, les capitaliser et en assurer la promotion. Renforcer la prise en compte de l'éducation à la sécurité routière dans le milieu scolaire (mobilisation des référents en établissements scolaires ou en CFA). Éclairer les partenaires sur la réglementation s'appliquant plus particulièrement aux plus jeunes (usage des engins de déplacement personnel avec ou sans moteur, vélo, deux-roues motorisés, permis probatoire...).

La plupart des actions de cet enjeu ont été réalisées en établissement scolaire grâce à une forte mobilisation de l'Éducation Nationale.

Ces actions concernent essentiellement la tranche 14 – 17 ans (élèves de collèges et de lycées). Elles peuvent revêtir des formes diverses et variées : journée de sensibilisation, spectacles pédagogiques, piste CRS / Assurance Prévention, crash test, reconstitution et témoignage d'accidents, actions « ceintures dans les cars »... Elles sont conduites avec l'appui des associations, partenaires et forces de l'ordre.

À noter que plusieurs actions de prévention réalisées pour les élèves de 6^e et de 5^e soit avant 14 ans n'ont donc pas pu être comptabilisés dans l'enjeu « jeunes » (journée de sensibilisation pour les 5^{es}, actions « EVACAR » pour les 6^{es}, ...).

Quelques actions ont pu être réalisées sur la tranche « 18-24 ans » dans les établissements « post-bac » : lycées – filières BTS, écoles supérieures, universités, CFA, ...

Sur la dernière tranche d'âge « 25-29 ans », les actions ont été comptabilisées sur d'autres enjeux. En effet, cette tranche d'âge est essentiellement celle des jeunes actifs ou à la recherche d'emploi (enjeu risques routiers professionnels). De plus, cette tranche d'âge est fortement représentée lors des manifestations festives (enjeu « addictions »).

En 2019, le challenge inter-collèges de la sécurité routière en partenariat avec le Département du Doubs et l'Éducation Nationale a été un franc succès (7 collèges participants soit 16 équipes pour 66 élèves) et a été valorisé par la diffusion de l'affiche lauréate dans tous les collèges, sur les panneaux d'abribus des trois agglomérations (Besançon, Montbéliard et Besançon) et dans les outils de communication du département.

Cette action reconduite chaque année jusqu'à ce jour (avec une annulation en 2020 pour cause de crise sanitaire) permet de répondre à plusieurs orientations d'actions de l'enjeu « jeunes ».

En 2020, un outil numérique le e-learning – scénario « jeunes » – a été développé et mis en ligne sur le site internet de la MSR25 pour réviser les notions de sécurité routière d'une manière ludique. Cet outil a été diffusé aux établissements scolaires pour sensibiliser les jeunes à « distance » suite aux mesures imposées aux établissements scolaires (fermeture de classes, demie-jauge...).

En 2020, une nouvelle vidéo a été réalisée [« Quelques secondes d'inattention »](#) pour remplacer la vidéo « Sur la route de Marc » utilisée dans le cadre de l'atelier « classe fantôme ». Les jeunes acteurs non professionnels de ce film sont des collégiens de Sainte-Marie / Saint-Michel d'Ornans. Cette vidéo, remise au goût et aux enjeux du jour, est plus actuelle et traite de sujets plus vastes que la vidéo précédente comme l'alcool au volant, le permis probatoire, le vélo électrique, les giratoires, les élèves qui filment l'accident plutôt que d'intervenir, ...

Depuis, cette vidéo est utilisée chaque année dans les actions de prévention sous forme d'atelier en établissement scolaire (réflexions / discussions sur la vidéo) mais aussi comme support en entreprise.

Un autre projet d'action innovante sous la forme d'un « escape game » a été mis en place en 2021 pour les jeunes entre 16 et 21 ans avec deux prestataires différents (CANOPE et G-Addictions) respectivement au CFA Saint-Hilaire de Chardonnet à Besançon et au CFA du Pays de Montbéliard à Bethoncourt.

Suite à ces actions, le pôle Sécurité Routière de la DDT du Doubs a pour ambition de travailler sur son propre escape game pour les jeunes lycéens du Doubs. Ainsi, le pôle a suivi en 2021 une formation pour la création pédagogique et ludique d'un nouvel atelier d'escape game différent de ceux présentés par les prestataires.

Celui-ci serait plus axé sur nos enjeux locaux et une partie de l'atelier serait consacré à un debriefing avec les élèves sur leurs connaissances en matière de sécurité routière. Ce nouvel atelier est toujours en projet.

En 2021, une campagne sur « youtube » (réseau social très utilisé par les jeunes) pour promouvoir le nouveau jeu numérique « serious game sur la sécurité routière » a été

diffusée auprès des actifs et des jeunes. Cette vidéo a aussi été diffusée aux référents sécurité routière des collèges et des lycées.

Pendant la période du DGO, pour répondre à l'orientation d'action « Éclairer les partenaires sur la réglementation s'appliquant plus particulièrement aux plus jeunes », des formations ont été mises en place pour les partenaires et IDSR sur différentes thématiques et notamment sur les mobilités douces (vélo, EDPM) et le téléphone au volant. De plus, suite à l'emploi d'un service civique chargé de la communication en 2021, le site internet MSR25 a été mis à jour et plusieurs informations ont été diffusées régulièrement à destination de nos partenaires et du grand public : <https://www.msr25.doubs.developpement-durable.gouv.fr/>.

Enfin, sur l'orientation d'action « Utiliser le levier des parents dans la promotion des messages de prévention », un flyer à destination des parents sur le port de la ceinture de sécurité dans les cars scolaires a été réalisé en vue d'être diffusé par le Conseil Régional en charge du transport scolaire par mail à tous les parents concernés. Malheureusement, cette diffusion n'a pas pu être mise en place.

Enjeu « Seniors » (65-74 ans, 75 ans et +)

Indicateur n°2 : **93 actions** ont été réalisés sur l'enjeu « seniors» soit 11,18 % des actions.

Indicateur n°1 : Toutes les orientations d'actions ont été traitées

Axe directeur	Orientations d'actions
SENSIBILISER, CONSEILLER LES SENIORS SUR LES CONTRÔLES DE LEUR ÉTAT DE SANTÉ	<p>Sensibiliser sur la prise de conscience par les seniors de leurs limites dans l'acte de conduire au-delà d'un certain âge.</p> <p>Former les seniors sur la mise à niveau du code de la route et de la pratique de la conduite.</p> <p>Favoriser la mobilité en transport en commun, y compris en milieu rural.</p> <p>Sensibiliser aux nouvelles technologies des véhicules et communiquer sur l'apport sécuritaire lié à l'évolution des outils d'aide à la conduite.</p>
SENSIBILISER LE RÉSEAU DES PARTENAIRES INTERVENANT AUPRÈS DES SENIORS AUX QUESTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	<p>Recenser les acteurs et partenaires amenés à côtoyer un public senior dans le cadre de leurs activités (aides à domicile, animateurs de clubs seniors)</p> <p>Mobiliser le réseau des intervenants auprès du public senior à communiquer sur les messages de prévention les concernant.</p> <p>Développer des stages de sensibilisation dédiés aux seniors, et les rendre incitatifs à la suite d'un accident ou/et d'une infraction grave.</p>

La plupart des actions de cet enjeu sont réalisées soit par les partenaires associatifs (AGIR SFC, Prévention Routière, AFER, Automobile Club Association) soit par des auto-écoles dans le cadre d'ateliers « seniors ». Ils consistent à réviser les notions du code de la route et notamment les nouveaux panneaux ou nouvelles réglementations, à tester leurs réflexes en situation de conduite grâce au simulateur 4 roues et à sensibiliser sur l'aptitude à conduire (santé, vision, médicaments..).

Les tranches 65 / 74 ans et 75 ans et + sont difficilement identifiables au sein de ces actions. Il avait donc été demandé aux associations partenaires d'affiner leur bilan annuel (distinction des tranches d'âges dans les actions, orientations d'actions travaillées par actions...) afin de lever les incertitudes sur les orientations traitées ou non.

La plupart des personnes assistants au stage de conduite sont des seniors en retraite mais ayant la capacité de conduire.

À noter en 2019, l'initiative de l'association Prévention Routière qui a développé un stage de sensibilisation seniors ciblé sur les établissements accueillant des personnes âgés et se déplaçant essentiellement à pied et en ville.

Pendant la période du DGO, plusieurs stands sécurité routière ont été présentés par les associations partenaires et par le pôle Sécurité Routière de la DDT du Doubs dans les salons « seniors » sur le Pays de Montbéliard (Salon Part'Agés) et de Besançon (Salon Viv(r)e la Retraite!) (sauf en 2020 et 2021 où ils avaient été annulés). Ces événements ont permis de promouvoir les ateliers « seniors » et d'enrichir le réseau de partenaires amenés à côtoyer un public senior.

En 2020, un outil numérique pour les seniors, le e-learning – scénario « seniors » – a été développé et mis en ligne le site internet de la MSR25 pour réviser les notions de sécurité routière à distance et d'une manière ludique. Malheureusement, ce scénario est très peu utilisé contrairement aux scénarios « actifs » et « jeunes », le public « senior » étant moins à l'aise sur les outils numériques.

En 2021, un partenariat a été engagé avec la [coordination gérontologie du Pays de Montbéliard](#) afin d'organiser une réunion d'information à destination des aidants / accompagnants des seniors sur tout type de structures (CCAS, association d'aides à domicile, maison des seniors...) : la session s'est déroulée le 04 mars 2022.

Dans la continuité de ce travail, un « guide sénior à destination des professionnels, des accompagnants et des proches pour les aider, les accompagner et les sensibiliser sur les risques routiers » a été réalisé et présenté lors de cette réunion le 4 mars 2022.

Cette action a permis de répondre à plusieurs orientations d'actions.



Enjeu « Deux-Roues Motorisés » (2RM)

Indicateur n°2 : **67 actions** ont été réalisés sur l'enjeu « 2RM » soit 8,05 % des actions.

Indicateur n°1 : Une orientation d'action n'a pas pu être traitée : « Intégrer un volet « risque 2RM » dans les dossiers d'exploitation sous chantier. »

Axe directeur	Orientations d'actions
SENSIBILISER LES GESTIONNAIRES DE VOIRIE SUR LES RISQUES SPÉCIFIQUES AUX USAGERS DE 2RM	Intégrer un volet « risque 2RM » dans les dossiers d'exploitation sous chantier. Prendre en compte l'évolution des systèmes d'information pour communiquer sur les zones de danger temporaire (opérations de gravillonnage par exemple).
AMPLIFIER LES ACTIONS 2RM EN LIEN AVEC LE RÉSEAU DES PARTENAIRES (MOTOCISTES, FORCES DE L'ORDRE, ASSOCIATIONS)	Travailler avec les structures professionnelles et associatives à poursuivre le développement d'un partenariat préventif. Sensibiliser les conducteurs peu expérimentés quel que soit leur âge (usager novice, reprise de la moto aux beaux jours).
AGIR SUR LES COMPORTEMENTS POUR LIMITER LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN 2RM ET LEUR GRAVITÉ	Rappeler l'importance du respect des règles de conduite par les usagers de 2RM : port des équipements, usage du téléphone en conduisant, respect des limitations de vitesse, adaptation des trajectoires en fonction de l'environnement traversé. Sensibiliser les usagers (automobilistes, utilitaires, poids lourds) à la vulnérabilité particulière des 2RM : attention particulière à porter dans l'acte de conduite (usage des clignotants, vérification des angles morts, prise en compte des distances d'arrêt).

Ont été reconduites annuellement les actions « trajectoire – bord de route » réalisées les dimanches en période estivale par la Gendarmerie Nationale en partenariat avec l'association des Familles de Traumatisés Crâniens et cérébro-lésés de Bourgogne Franche-Comté (témoignage d'un accidenté de la route) et le pôle Sécurité Routière. Ces actions qui permettent de sensibiliser, sans inscription préalable, les motards circulant lors de leurs trajets de loisirs.



En complément, de nombreuses actions ont été développées ces dernières années. Ainsi une réunion regroupant les associations de motards du Doubs a été conduite au printemps 2019 puis reconduite chaque année pour dialoguer entre les gestionnaires de voirie et les associations (dégradations de la chaussée, travaux conduits...), de développer un partenariat entre les différentes structures et d'informer sur les nouvelles réglementations ou nouveaux équipements concernant les 2RM.

Dès lors, est utilisée une liste de diffusion des associations pour communiquer des informations sur la prévention 2RM et les différentes actions prévues.

Une autre action phare est le travail sur la mise en place de l'application « Ma route en 2RM », outil de localisation et de suivi d'éléments d'infrastructures pouvant aggraver ou favoriser la survenue d'accident pour les usagers de deux-roues motorisés en partenariat avec les gestionnaires de voirie et des « motards vigie » (motards ciblés remontant les données). Cette action permet de répondre à l'axe directeur « Sensibiliser les gestionnaires de voirie sur les risques spécifiques aux usagers de 2RM ». Cette action permet de renouer le contact avec les gestionnaires de voirie sur l'enjeu 2RM. Quelques motards de vigie ont d'ores et déjà été formés et la phase « test » de l'application devait se dérouler en 2020 mais suite à la crise sanitaire, cette action a dû être annulée et n'a pour l'instant pas pu être relancée.

Eu égard à l'annulation de nombreuses actions et afin de continuer à sensibiliser les motards, une [campagne radio sur la reprise du guidon](#) sur France Bleu Besançon et sur Radio Villages a été diffusé en 2021 et 2022. De plus, une [rubrique dédiée aux 2RM](#) a été créé sur le site internet de la MSR25.

D'autres actions sont mises en place régulièrement sur l'enjeu 2RM : actions dans les établissements scolaires par les associations partenaires (FFMC, AFER, PR25 ...) et par le pôle Sécurité Routière de la DDT du Doubs (et notamment la venue de la [piste CRS / assurance prévention](#) en 2019 et 2022 qui permet de sensibiliser les jeunes conducteurs de cyclos), stand équipement moto ou simulateur 2RM dans les salons ou manifestations grand public (Salon de la moto, Foire Comtoise...).

Enjeu « Partage de la Voirie »

Indicateur n°2 : **148 actions** ont été réalisés sur l'enjeu « partage de la voirie » soit 17,69 % des actions.

Indicateur n°1 : Toutes les orientations d'actions ont été traitées

Axe directeur	Orientations d'actions
COMMUNIQUER SUR LES AMÉNAGEMENTS CONCOURANT À L'APAISEMENT DES VITESSES	Former, informer les élus et les concepteurs routiers sur ces aménagements (zones de rencontres, zones 30, aménagements en agglomération). Informer et sensibiliser les usagers sur ces aménagements. Promouvoir la mise en cohérence des vitesses en intégrant la logique d'itinéraire. Optimiser et simplifier la lisibilité de la signalisation routière. Adapter les entrées d'agglomérations à l'environnement afin de rendre les limitations de vitesses lisibles et efficaces.
PROMOUVOIR L'ÉCOCONDUITE (CONDUITE APAISÉE) ET LES MODES ALTERNATIFS	Communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus avec une vitesse excessive. Rappeler les règles du code de la route aux usagers et sensibiliser aux conséquences du non-respect de ces règles.
SENSIBILISER À L'USAGE EN SÉCURITÉ DES MODES ALTERNATIFS (MODES DOUX, MODES PARTAGÉS)	Communiquer sur l'usage en sécurité des modes de transports alternatifs : rappeler les règles du code de la route, l'importance du « voir et être vu » en particulier pour les piétons et cyclistes. Renforcer les actions de prévention et de contrôle chez les cyclistes (comportements, équipements).

Afin de répondre à l'axe directeur « Communiquer sur les aménagements concourant à l'apaisement des vitesses », le pôle Sécurité Routière de la DDT du Doubs a investi dans du matériel et logiciel de comptages routiers afin de mieux conseiller les élus sur les aménagements destinés à apaiser la vitesse. En effet, les élus sollicitent régulièrement le pôle pour des avis techniques et des diagnostics de vitesse et de trafic.

Afin de faciliter les réponses à ces demandes et à celles de particuliers, un [guide avec des fiches techniques](#) faciles à lire à destination des maires a été créé et mis en ligne

sur le site MSR25 : il est mis à jour régulièrement pour tenir compte des évolutions (exemple : feux micro-régulés ou feux récompenses...).

En 2020 et 2021, malgré le contexte sanitaire, plusieurs actions « grand public » sur l'enjeu « partage de la voirie » ont pu être réalisées en respectant un protocole sanitaire strict ou en adaptant les actions (« pistes routières », « bien vu ensemble » sur la visibilité des piétons, cyclistes et trottinettistes – action qui a pu être également portée par la ville de Besançon, sensibilisation auprès des cyclistes...)

Suite à la loi LOM (loi d'orientation des mobilités) et à une mobilisation de tous les acteurs pour promouvoir les modes doux et notamment le vélo, en 2020, des actions inter-ministérielles se sont développées (Savoir Rouler à vélo, actions DREAL dans le cadre du Plan régional santé environnement sur les mobilités actives). En 2021, le service CSCT de la DDT a participé à plusieurs groupes de travail sur ces sujets.

Depuis 2020, suite à l'utilisation de plus en plus nombreuse de ces nouveaux modes de déplacement, les actions visant les cyclistes, les piétons et les utilisateurs d'Engins de Déplacement Personnel Motorisés – EDPM (dont les trottinettes électriques) se sont intensifiées : stand « équipement vélo / trottinette électrique », atelier pratique sur les trottinettes électriques en établissement scolaire développé par les partenaires associatifs, action « cycliste, brillez ! », etc.).

En exemple, un partenariat avec Grand Besançon Métropole a été mis en place dans le cadre de leur Plan Vélo pour sensibiliser leurs employés sur cette thématique en 2021 et 2022.

Le pôle Sécurité Routière de la DDT du Doubs avait également été présent lors du Carrefour des Collectivités en 2021 : au vu de l'engouement quasi nul malgré un stand très complet, la participation n'a pas été renouvelée et d'autres moyens sont utilisés pour communiquer auprès des élus (distribution du flyer sur le guide avec les fiches techniques lors des réunions avec les maires des 3 arrondissements...).

3.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

Enjeux DGO	Montant payé en 2018	Montant payé en 2019	Montant payé en 2020	Montant payé en 2021	Montant payé en 2022	Total DGO 2018-2022
Risques routiers professionnels	8 232 €	8 690 €	6 547 €	20 747 €	2 453 €	46 669 €
Partage de la voirie	12 299 €	13 545 €	9 436 €	17 943 €	10 899 €	64 122 €
Jeunes	16 247 €	21 669 €	9 956 €	21 182 €	8 709 €	77 763 €
Deux-roues motorisés	6 333 €	8 348 €	6 914 €	13 097 €	9 436 €	44 128 €
Addictions	16 422 €	9 529 €	9 243 €	9 166 €	10 499 €	54 859 €
Séniors	5 004 €	7 741 €	2 271 €	2 223 €	1 914 €	19 153 €
Autres	4 068 €	30 753 €	2 674 €	4 665 €	2 028 €	44 188 €
	68 605 €	100 275 €	47 041 €	89 024 €	45 938 €	350 883 €

À noter, en 2019, suite à la mise en œuvre de la mesure n°5 du CISR du 9 janvier 2018 portant sur l'abaissement de certaines vitesses maximales autorisées et notamment du passage au 80 km/h sur les routes départementales, 27 567,25 € ont été dépensés et imputés sur l'enjeu « autres » pour le remboursement des panneaux (substitution ou nouveaux panneaux pour le passage à 80km/h) au bénéfice du Conseil Départemental.

En 2021, 24 500€ ont été utilisés pour le jeu « serious game » dont 19 600 € ont été abondés sur le budget départemental pour financer ce projet par les autres départements financeurs (soit 4 900 € / département).

L'enjeu « jeunes » a généré le plus de dépenses entre 2018 et 2022 ce qui est en concordance avec les indicateurs du DGO (enjeu ayant généré le plus d'actions).

Ci-dessous, le tableau présentant un bilan qualitatif par enjeu suivant les crédits affectés :

Enjeu	Financement PDASR	Bilan qualitatif (typologie des actions conduites)
Risques routiers professionnels	46 669,00 €	Sensibilisation des employeurs et des salariés d'entreprises au risque routier professionnel sur différents thèmes. Sensibilisation au respect des règles de conduite notamment dans les campagnes de communication grand public (radio, sacs à baguette, campagnes d'e-mailing). Actions dans le cadre des formations dispensées dans les CFA (escapes game, ...). Conférence – forum départementale et webinaire régional sur le risque routier professionnel Création du serious game et e-learning (scénario actif).

Enjeu	Financement PDASR	Bilan qualitatif (typologie des actions conduites)
Partage de la voirie	64 122,00 €	<p>Actions de vérification des dispositifs d'éclairages des véhicules et des vélos, actions vers les usagers vulnérables (cyclistes, usagers de trottinettes électriques) (y compris en établissements scolaires).</p> <p>Information, communication aux élus et aux usagers sur les aménagements concourants à l'apaisement de la vitesse (zone 20, zone 30, zones de rencontre, etc..).</p> <p>Élaboration des fiches techniques à destination des maires sur ces aménagements et mis en ligne sur le site internet de la MSR25</p> <p>Réalisation d'un atelier et flyer sur les angles morts (nouvelle réglementation entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2021).</p>
Jeunes	77 763 €	<p>Interventions en établissements scolaires (escapes game, car pédagogique, journées de sensibilisation sur différentes thématiques (témoignages, spectacles pédagogiques, rappels à la loi, crash-test pédagogique, reconstitution d'accident) par le pôle SR et les associations partenaires.</p> <p>Création du serious game et e-learning « scénario jeunes », challenge inter-collèges Sécurité Routière, promotion du film et nombreuses mises en œuvre de l'atelier « quelques secondes d'inattention ».</p>
Deux-Roues Motorisés	44 128,00 €	<p>Sensibilisation des usagers et futurs usagers 2RM aux risques liés à la vitesse, actions trajectoires avec forces de l'ordre et AFTC, interventions en établissements scolaires, campagne radio « reprise du guidon ».</p> <p>Dialogue avec les motocyclistes (notamment réunion des associations motards), développement de l'application « ma route en 2RM -</p>

Enjeu	Financement PDASR	Bilan qualitatif (typologie des actions conduites)
		MaR2RM ».
Addictions (alcool – stupéfiants)	54 859 €	<p>Création d'un flyer sur les stupéfiants pour sensibiliser les jeunes dans les manifestations festives.</p> <p>Actions avec les forces de l'ordre pour sensibiliser le public aux dangers de l'alcool au volant.</p> <p>Sensibilisation sur l'EAD des forces de l'ordre, des représentants du parquet et installateurs.</p> <p>Mise en place de stands « alcool et addictions » lors d'événements festifs.</p>
Seniors	19 153 €	<p>Sensibilisation des seniors sur le risque piéton, ateliers remise à niveau du code de la route, sensibilisation sur la prise de conscience des limites d'un senior via la réalisation du guide « senior ».</p> <p>Formation pour les professionnels de santé, les aidants et accompagnants.</p> <p>Création du e-learning (scénario senior).</p>
Autres	44 188 €	<p>Actions pour les primaires et pour les jeunes de moins de 14 ans (location et achat d'outils de sensibilisation), actions pour les personnes ayant fait l'objet d'un délit routier (actions au tribunal, Protection Judiciaire de la Jeunesse, ...)</p> <p>Remboursement des panneaux 80km/h au Conseil Départemental</p>
	350 883 € TTC	

Il convient également de souligner qu'un nombre important d'actions en particulier celles du pôle Sécurité Routière de la DDT du Doubs peuvent se faire sans nécessiter d'investissement financier : exemple : prêt de matériels, ateliers en établissements scolaires

Entre 2018 et 2022, le montant total des subventions (partenaires associatifs, éducation nationale, CCAS..) est de **91 850,95€ soit 26,18 %** du montant total des crédits attribués pendant la période du DGO . Ainsi, les associations partenaires ont

bénéficié de 62 629,32€TTC de subvention pour la période 2018-2022 soit 17,85 % du montant total des crédits attribués. Elles ont également bénéficié indirectement des subventions versées aux établissements scolaires dans le cadre de la mise en œuvre des actions de prévention.

En effet, pour rappel, les porteurs de projet d'actions ont été financés à hauteur de 50 % maximum (établissements scolaires, associations ou collectivités (CCAS), ... le restant étant à leur charge. Ce taux de subvention permet de les impliquer dans la mise en œuvre des opérations et limite les annulations et changement de programme de dernière minute, préjudiciables à la qualité des actions.

Toutefois, certains des partenaires associatifs se sont trouvés en difficulté financière du fait de l'investissement important de matériel avant crise sanitaire ou de charges à payer et étant dans l'impossibilité de réaliser des actions. Ainsi pendant la crise et conformément à la circulaire n°6166-SG du 06 mai 2020 sur les mesures d'adaptation des règles de procédure et d'exécution des subventions publiques attribuées aux associations, une subvention exceptionnelle a été attribuée aux associations ayant fait la demande.

De plus, en fin d'année 2020, un financement à 100 % a été mis en place pour les projets d'actions en établissements scolaires réalisés par les associations jusqu'au 12 mars 2021 afin de relancer la dynamique et d'aider les associations partenaires. Ces subventions étaient attribuées directement aux établissements scolaires sur présentation du projet, de devis et de bilans.

Depuis 2021, toutes les demandes et bilans de subvention (hors associations) se font par voie dématérialisée via le site « démarches simplifiées ».



demosimplifiees.fr

4. Les enjeux et orientations d'actions pour 2023-2027

La définition des orientations d'action s'est attachée à proposer des orientations d'action sur les quatre items :

- **COMMUNICATION**
- **SENSIBILISATION**
- **PRÉVENTION**
- **CONTRÔLE et SANCTIONS**

En préambule, le DGO 2023 – 2027 pourra mettre profit l'ensemble des outils (guides, flyers, jeux numériques, ...), matériels et méthodes développés ou acquis dans le cadre du DGO 2018 – 2022.

4.1 Enjeu « deux-roues motorisés »

ENJEU : 2 roues motorisés : 9 orientations d'actions

COMMUNICATION 4 propositions <ul style="list-style-type: none">° ACTION INNOVANTE : motos - cyclos : communiquer via les nouveaux outils numériques° Communiquer vers les autres usagers (automobilistes, conducteurs d'utilitaires, de poids lourds) sur la vulnérabilité et l'attention particulière à avoir envers les deux roues motorisés (angles morts, clignotants, etc.)° Proposer aux jeunes cyclomotoristes de réaliser des actions de sensibilisation vers leurs pairs° Sensibiliser sur la réglementation : corréler l'information sur la sanction avec les risques encourus par les conducteurs et les autres usagers de la route (entretien des véhicules, comportements sécurisés, kjtage/débridage, etc.)	SENSIBILISATION 2 propositions <ul style="list-style-type: none">° ACTION CONSENSUS : sensibiliser toute l'année les motards et cyclomotoristes au port des équipements de sécurité et/ou de visibilité° Inciter les motards et cyclomotoristes à participer à des stages de perfectionnement et / ou de reprise de guidon
PRÉVENTION 2 propositions <ul style="list-style-type: none">° Pérenniser et développer notre partenariat avec les différents acteurs 2RM (forces de l'ordre, collectivités territoriales, associations, éducation nationale, etc.) pour sensibiliser (ex : salons motos, événements grand public, actions en bord de route)° Organiser des actions de sensibilisation à destination de jeunes cyclomotoristes des quartiers politiques de la ville	CONTRÔLE ET SANCTIONS 1 proposition <ul style="list-style-type: none">° Diffuser, conseiller et être attentif à la mise en œuvre des règles de conception des aménagements routiers (en particulier : les recommandations pour la prise en compte des deux-roues motorisés)

4.2. Enjeu « Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche ;»

COMMUNICATION 4 propositions <p>° ACTION INNOVANTE : « vis ma vie » : se mettre dans la peau de l'autre usager pour comprendre comment cohabiter (ex : cycliste en voiture, automobiliste en trottinette électrique, etc.)</p> <p>° Sensibiliser sur la réglementation : corréler l'information sur la sanction avec les risques encourus par les cyclistes (y compris les livreurs à vélo) et trottinettistes et les autres usagers de la route, (entretien des vélos et EDPM, comportements sécurisés et responsables, débridage, etc.)</p> <p>° Développer des partenariats pour que les actions promouvant les mobilités douces et le développement durable incluent la thématique de la sécurité routière</p> <p>° Communiquer vers les autres usagers sur la vulnérabilité et l'attention particulière à avoir envers les piétons, usagers EDPM et cyclistes (angles morts, passage piéton, dépassement, partage de la route, etc.)</p>	SENSIBILISATION 2 propositions <p>° ACTION CONSENSUS : sensibiliser sur l'intérêt et la nécessité des équipements de sécurité et de visibilité</p> <p>° Informer et conseiller les collectivités locales sur la réglementation des nouveaux aménagements possibles liés au développement des mobilités douces et partagés. Les inciter à expliquer leur utilisation auprès du grand public. Proposer que les associations d'usagers prennent part à leur réflexion.</p>
PRÉVENTION 1 proposition <p>° Former et sensibiliser les usagers au déplacement en mobilités douces tout au long de leur vie en sécurité (initiation et remise en selle y compris vélos à assistance électrique, découverte des EDPM, déplacement mixte à pied et/ou en transports en commun, etc.)</p>	CONTRÔLE ET SANCTIONS 0 proposition

4.3 Enjeu « Risque Routier Professionnel »

<p>COMMUNICATION 4 propositions</p> <ul style="list-style-type: none"> ° Communiquer spécifiquement sur les particularités des déplacements frontaliers (conditions climatiques : neige, verglas, ... horaires décalés, longs trajets, ...) ° Utiliser les ressources numériques et papier des entreprises pour diffuser les messages de prévention (Intranet, écrans dynamiques, fiches de paye, ...) ° Valoriser les outils existants pour accompagner les entreprises en matière prévention (guide des bonnes pratiques, mallette CARSAT, serious game, e-learning, ...) en développant éventuellement un outil intégrateur ° Sensibiliser sur la réglementation : corréler l'information sur la sanction avec les risques encourus par les employeurs et les employés (entretien et équipement des véhicules, comportements sécurisés, trajets habituels,) 	<p>SENSIBILISATION 3 propositions</p> <ul style="list-style-type: none"> ° ACTION CONSENSUS : Mobiliser les branches professionnelles pour communiquer en particulier sur les risques routiers professionnels (sensibiliser leurs adhérents et syndicats) ° Promouvoir les actions en entreprises ou par secteur d'entreprises ou inter-entreprises (actions de sensibilisation, challenge, forum, plans de déplacement, plans de prévention, diagnostics d'accidentalité, ...) ° Inscrire dans la durée les formations, les actions et des informations de sensibilisation sur le risque routier professionnel (trajet domicile – travail et trajet mission) sur tous types de véhicules
<p>PRÉVENTION 2 propositions</p> <ul style="list-style-type: none"> ° ACTION INNOVANTE : sensibiliser les métiers à conduite d'urgence (SP, ambulanciers, SMUR, ...) ° Intervenir le plus en amont possible, notamment dans le cadre des formations dispensées dans les CFA et les lycées professionnels (risque routier, comportements, addictions, vitesse). 	<p>CONTRÔLE ET SANCTIONS 1 proposition</p> <ul style="list-style-type: none"> ° Rappeler aux employeurs les possibilités réglementaires (spécifications dans leurs règlements intérieurs, ...) permettant de s'assurer de la capacité à conduire de leurs salariés alcoolémie, stupéfiants, attestation permis de conduire, ...)

4.4. Enjeu «les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone notamment)»

ENJEU : conduites à risques : 15 orientations d'actions

COMMUNICATION

6 propositions

° **ACTION INNOVANTE : communiquer sur les effets indésirables de certains médicaments sur la conduite (certains d'usage courant)**

° Communiquer et sensibiliser sur les vitesses excessives ou inadaptées (y compris sous-vitesse et interdistances) en fonction des situations (temps de pluie, brouillard, ...)

° Diversifier et adapter à la fois les supports de communication (messages « flash », spots vidéos - audio, productions du challenge SR intercollèges...) et le mode de diffusion (affichage, réseaux sociaux, cinéma, radio, streaming, influenceurs, ...) pour que les messages portés soient percutants et efficaces

° Faire prendre conscience que l'acte de déplacement n'est jamais un acte anodin (monter dans son véhicule crée une responsabilité pour soi et pour les autres)

° Sensibiliser aux nouvelles technologies des véhicules et des téléphones (application « mode conduite » « ne pas déranger », alternatives au téléphone au volant) et communiquer sur l'apport sécuritaire lié à l'évolution des outils d'aide à la conduite

ACTION INNOVANTE : sensibiliser les conducteurs sur les alternatives au téléphone au volant

° Sensibiliser sur la réglementation : corréler l'information sur la sanction avec les risques encourus par les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse, distracteurs (téléphone + bluetooth + écouteurs + casques audio + ordinateur de bord) et ce sur tous les modes de déplacement (voiture, poids lourds, cycles, EDPM, piétons ...)

SENSIBILISATION

3 propositions

° Promouvoir les actions montées par les pairs ou tiers impliqués (exemple : enfants vers parents et vice versa), ainsi que les témoignages (démonstration par l'exemple)

° Utiliser et développer les outils ludiques et immersifs pour expliquer les dangers, expérimenter les effets des conduites à risques (simulateur, réalité virtuelle, freinographe, lunettes de simulation, circuits, pistes, ...) et promouvoir les bons comportements à adopter

ACTION CONSENSUS : distracteurs : sensibiliser par la mise en situation « pratique »

° Promouvoir les formations tout au long de la vie sur la mise à niveau du code de la route et de la pratique de la conduite.

PRÉVENTION

4 propositions

° Déployer plus largement les opérations de prévention sur les manifestations et soirées festives notamment auprès des jeunes (SAM, prêt d'éthylotests, stands alcool, stupéfiants, ...)

ACTION CONSENSUS : prévenir les jeunes sur les risques de l'alcool et des stupéfiants

° **ACTION INNOVANTE : travailler et communiquer sur les zones où la vitesse maximale autorisée peut être revue (exemple : dites le au ministre) (à la hausse ou à la baisse)**

° Développer les partenariats pour sensibiliser les jeunes sur les conduites à risques hors du temps scolaires (loisirs, sports, maisons de quartiers, auto-écoles, ...)

° Conforter les partenariats avec les associations, la Justice et les forces de l'ordre pour développer des actions de prévention (exemple : alternatives aux poursuites pour développer les connaissances et compétences des contrevenants, prise de conscience de la gravité de leurs actes, éthylotests anti-démarrage, conduites sans permis, ...)

CONTRÔLE ET SANCTIONS

2 propositions

° Promouvoir la mise en cohérence des vitesses en intégrant la logique d'itinéraire.

° **ACTION CONSENSUS : harmoniser les vitesses autorisées sur les axes structurants notamment avec le passage à 90 km/h sollicité par le CD25**

5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

L'application du DGO se traduit par la mise en œuvre des orientations d'actions au travers des actions définies dans les PDASR annuels. Les projets sélectionnés devront être en adéquation avec les orientations d'actions déclinées dans le présent DGO.

Chaque année, le PDASR :

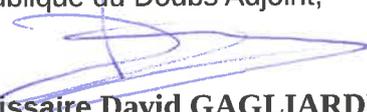
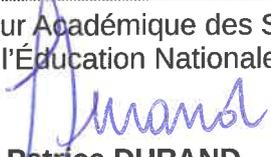
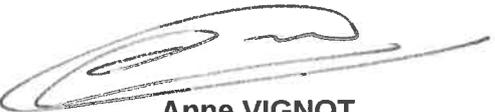
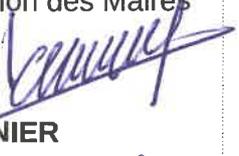
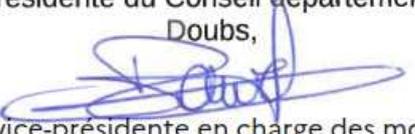
- dresse un bilan de l'évolution de l'accidentologie (accidents, tués, blessés dont hospitalisés) sur les enjeux retenus (évolution départementale par rapport aux années précédentes et comparaisons avec le niveau national et les départements de la même famille, le Doubs étant considéré comme un département mono-polarisé). De plus, afin d'être cohérent avec le diagnostic partagé de l'accidentologie, il sera assuré un suivi spécifique du nombre de tués et de blessés par type d'usager en / hors agglomération (tendance), de même qu'un suivi du « qui tue qui » « qui blesse qui » en / hors agglomération et une surveillance particulière de l'enregistrement des accidents de 2RM et de modes doux (en particulier les accidents seuls) ;
- synthétise les actions réalisées en fonction des orientations d'actions retenues – les indicateurs retenus dans le cadre du DGO précédent ayant montré leur pertinence : ils seront reconduits sur la période 2023 – 2027. Ainsi, sur chacun des enjeux, les indicateurs suivants seront retenus :
 - indicateur n°1 : part annuelle des orientations d'action de l'enjeu ayant fait l'objet d'au moins une action PDASR ;
 - indicateur n°2 : nombre d'actions du PDASR mises en œuvre annuellement pour l'enjeu (en nombre et en % par rapport au total)Leur suivi permettra de mettre en évidence les orientations d'actions qui sont plus ou moins déclinées en actions PDASR chaque année. Le cas échéant, des réévaluations pourront être envisagées s'il apparaît que peu ou pas d'actions sont réalisées sur certaines orientations. De même, ce suivi sera complété pour chaque enjeu d'un suivi du montant des crédits alloués et consommés.
- présente les actions concrètes à mettre en œuvre dans le département en y impliquant les acteurs locaux en fonction de l'évolution de l'accidentologie, des attentes locales et d'une montée en puissance permettant en fin de DGO d'aboutir à la mise en œuvre de l'ensemble des orientations d'actions.

En conclusion les PDASR annuels seront donc les outils principaux de suivi et de diffusion du suivi du DGO.

Les réunions trimestrielles du pôle de compétences sécurité routière permettront les échanges inter-partenariaux nécessaires et ce tout au long de la durée d'application du DGO.

Lors du PDASR rédigé en 2026, un bilan à mi-parcours, c'est à dire en réalisation 2023 – 2024 – 2025, sera spécifiquement présenté en complément du bilan annuel de l'année 2025.

**DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS
DÉPARTEMENT DU DOUBS 2023-2027**

<p>Commandant du groupement de gendarmerie départementale du Doubs,</p>  <p>Colonel Lionel JAMES</p>	<p>Pour le Directeur Départemental de la Sécurité Publique du Doubs, le Directeur Départemental de la Sécurité Publique du Doubs Adjoint,</p>  <p>Commissaire David GAGLIARDI</p>
<p>Le Directeur Académique des Services de l'Éducation Nationale,</p>  <p>Patrice DURAND</p>	<p>La Maire de Besançon</p>  <p>Anne VIGNOT</p>
<p>Pour le Président de l'Association des Maires du Doubs, le vice-président de l'Association des Maires du Doubs,</p>  <p>Jean-Claude GRENIER</p>	<p>Pour le Maire de Pontarlier</p>  <p>Patrick GENRE</p>
<p>Pour le Procureur de la République du Tribunal Judiciaire de Montbéliard, Avocat Général du Parquet de Montbéliard</p>  <p>François PRÉLOT</p>	<p>Procureur de la République du Tribunal Judiciaire de Besançon,</p>  <p>Etienne MANTÉAUX</p>
<p>Pour La Présidente du Conseil départemental du Doubs, 2ème vice-présidente en charge des mobilités et infrastructures</p>  <p>Florence ROGEBOZ</p>	<p>Le Préfet</p>  <p>Jean-François COLOMBET</p>