



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES



PRÉFET DE LA CÔTE-D'OR



Le préfet de la région Bourgogne-Franche-Comté,
Préfet de la Côte d'Or

Bernard SCHMELTZ

Le Procureur de la République

Eric MATHAIS



Le président
du Conseil Départemental
de la Côte d'Or

François SAUVADET



Le président de
DIJON Métropole

François REBSAMEN



Le président
de l'Association des Maires
de Côte d'Or

Ludovic ROCHETTE

SOMMAIRE

PRÉFACE.....	1
DÉMARCHE D'ÉLABORATION.....	3
CONTEXTE LOCAL - BILAN 2012-2016.....	5
1.Population du département.....	6
2.Parc automobile du département.....	6
3.Le réseau routier du département.....	7
4.L'accidentalité départementale.....	7
4.1.Évolution de 2012 à 2016.....	7
4.2.Données globales 2012-2016.....	8
4.3.Répartition des accidents et des victimes selon les principaux modes impliqués.....	8
4.4.Localisations géographique et temporelle.....	10
4.5.Conclusion.....	13
ENJEUX 2018-2022.....	14
Enjeu n°1 : le risque routier professionnel.....	15
Enjeu n°2 : les addictions (alcool, stupéfiants, distracteurs).....	16
Enjeu n°3 : les jeunes (14-29 ans).....	18
Enjeu n°4 : les seniors (plus de 65 ans).....	19
Enjeu n°5 : les accidents impliquant un véhicule seul.....	20
ORIENTATIONS D' ACTIONS 2018-2022.....	21

La lutte contre l'insécurité routière reste une grande cause nationale et la détermination du Gouvernement, relayée par les acteurs locaux, a permis d'obtenir des résultats très significatifs depuis 2002.

Néanmoins, depuis 2 ans, dans le département, cette dynamique se ralentit et l'on constate une augmentation de la gravité des accidents et du nombre de tués. Les efforts doivent donc être renouvelés.

C'est dans ce contexte plus difficile que le Document Général d'Orientations 2018-2022 a été élaboré.

Ce travail constitue un temps fort dans l'animation de la politique locale de Sécurité Routière. En effet, au-delà d'une analyse approfondie de l'accidentalité départementale, il constitue un outil stratégique qui définit et affiche les axes forts de mobilisation qui seront déclinés pendant sa période de mise en œuvre.

Sous la responsabilité du directeur de cabinet, chef de projet sécurité routière, et avec l'appui de la direction départementale des Territoires (Observatoire Départemental de Sécurité Routière et coordination), j'ai choisi de mettre en place une large concertation avec l'ensemble des acteurs départementaux de Sécurité Routière dont il convient de saluer la mobilisation sans faille.

Le DGO 2018-2022 du département de la Côte d'Or décline les enjeux nationaux en matière de lutte contre l'insécurité routière (seniors, jeunes, addictions, risque routier professionnel) mais il intègre également une particularité départementale, la sur-représentation des accidents impliquant un seul véhicule.

Par ailleurs, au-delà des orientations d'actions à mener pour les 5 prochaines années dans le cadre des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière, j'ai souhaité que ce DGO soit construit de manière très concrète en définissant également des actions à conduire.

Enfin, j'ai demandé qu'un comité de pilotage annuel soit mis en place afin de dresser un bilan de l'accidentalité départementale, des actions menées et de celles qui restent à conduire en y donnant éventuellement une inflexion au regard des résultats de l'année écoulée.

Je vous remercie par avance de votre engagement.

Le préfet

Bernard SCHMELTZ

Des remerciements tout particuliers à Anaïs PIGNET qui a piloté l'élaboration et la rédaction de ce document pendant les 3 mois passés à la DDT en qualité de vacataire.

DÉMARCHE D'ÉLABORATION

Le Document Général d'Orientations 2018-2022, qui fait suite à celui des années 2013-2017, fixe les orientations d'actions de la politique à mener dans le département pour faire reculer le nombre d'accidents et leur gravité et ainsi atteindre cet objectif.

Outil de programmation, mais aussi outil de mobilisation locale, pour les cinq prochaines années, le Document Général d'Orientations permet de définir les axes prioritaires de la politique qui sera mise en œuvre par l'État, le Conseil Départemental, les collectivités locales, ensemble ou de façon individuelle, mais aussi de fédérer l'ensemble des acteurs locaux de sécurité routière autour de ces axes prioritaires pour lutter contre l'insécurité routière.

Élaboré dans le cadre d'une démarche partenariale, le DGO 2018-2022 s'est d'abord appuyé sur un comité de pilotage (réuni d'abord pour lancer la démarche puis pour valider les enjeux et les orientations d'actions) et sur des groupes de travail thématiques par enjeu chargés de réfléchir aux orientations d'actions et aux actions.

Le présent document n'a pas vocation à être une analyse détaillée et exhaustive mais plutôt à être un document opérationnel et synthétique permettant aux acteurs de la sécurité routière d'identifier les problématiques du département de la Côte d'Or et les orientations d'actions à mener pour les cinq prochaines années.

Le DGO trouvera chaque année sa déclinaison opérationnelle au travers des plans départementaux annuels d'actions de sécurité routière (PDASR) et dans les plans départementaux de contrôle routiers (PDCR).

CONTEXTE LOCAL - BILAN 2012-2016

Avec 8 763 km², le département de la Côte-d'Or est le quatrième département français par sa superficie et représente 1,6 % du territoire national. Il comprend 704 communes dont 662 communes rurales.

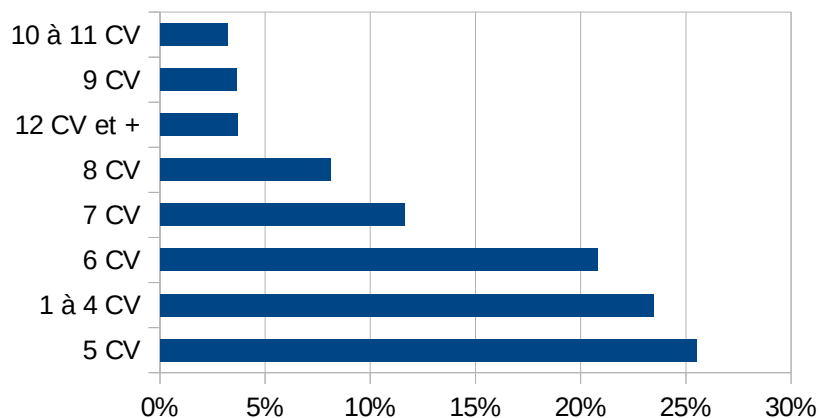
1. Population du département

- La population légale (INSEE 2014) du département est estimée à 529 761 habitants dont 151 212 pour la ville de Dijon, et place la Côte-d'Or en 21^e position par sa population. La densité de population de la Côte-d'Or est de 60 habitants/km² contre 104 pour la France métropolitaine.
- Les jeunes âgés de 15 à 29 ans compris, constituent une part importante de la population Côte d'Orienne. En effet au 1er janvier 2014, ils représentent 19% de la population du département (103 018 jeunes de 15 à 29 ans). Cependant, ce chiffre reste en dessous de la moyenne nationale, qui est à 23% pour la France métropolitaine.
- Dijon Métropole (24 communes, 249 845 habitants au 1er janvier 2014, dont 151 212 pour DIJON) représente à lui seul 47% de la population du département et même plus de 2 tiers de la population réside dans un espace à dominante urbaine. L'essentiel de la population se concentre dans la partie sud-est du département, notamment dans les agglomérations dijonnaise et beaunoise, alors qu'à l'inverse le nord du département est peu peuplé. La part de la population en commune peu dense et très peu dense en 2013 s'élève à 48 % pour le département, contre seulement 38 % en France métropolitaine.

2. Parc automobile du département

Parc Côte d'Orien des voitures particulières de moins de 15 ans au 1er janvier 2017

Age du véhicule	1 à 4 CV	5 CV	6 CV	7 CV	8 CV	9 CV	10 à 11 CV	12 CV et +	Indéterminé	Total
< 4 ans	12 853	13 259	9 679	5 256	3 429	1 233	1 504	1 478	0	48 691
4 à 5 ans	7 576	9 198	6 735	2 936	2 836	1 177	926	1 086	0	32 020
6 à 7 ans	10 001	10 745	8 454	3 016	2 631	1 537	1 088	1 294	0	38 766
8 à 10 ans	13 467	13 654	12 711	3 998	5 510	2 395	1 742	2 442	3	55 922
11 à 15 ans	17 845	20 303	17 128	15 336	7 389	3 275	3 201	3 355	8	87 840
Total	61 742	67 159	54 707	30 542	21 345	9 617	8 461	9 655	11	263 239



Répartition des voitures particulières de moins de 15 ans en fonction de leur puissance administrative

3. Le réseau routier du département

Le réseau routier Côte d'Or se répartit comme suit :

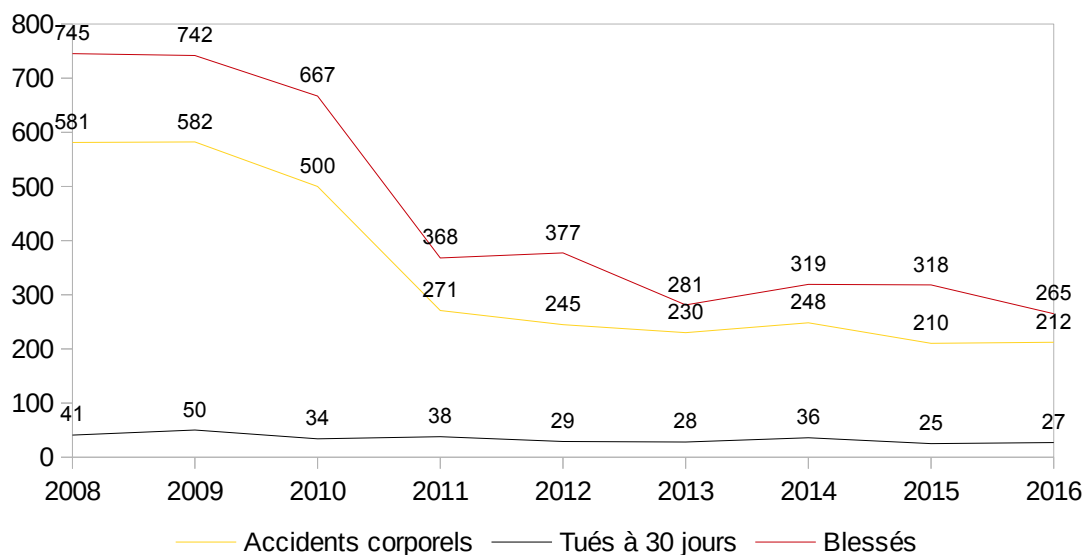
- 18 km de route nationale (Rocade de Dijon + Lino) gérée par la Direction Interdépartementale des Routes Centre Est (DIR Centre Est),
- 298 km d'autoroutes
 - 262 km concédées gérées par le groupe Autoroute Paris Rhin Rhône (APRR)
 - 36 km non concédées gérées par la DIR Centre Est,
- Près de 6 000 km de routes départementales gérées par le Conseil Départemental de Côte d'Or,
- 4 430 km de voies communales gérées par les communes.

	Autoroutes	RN	RD	VC
Longueur du réseau France (km)	10 891	9 747	377 377	628 987
Part France	1,10%	0,90%	36,70%	61,20%
Longueur du réseau Côte d'Or (km)	298	12	5 860	4 430
Part Côte d'Or	2,80%	0,10%	55,30%	41,80%

4. L'accidentalité départementale

4.1. Évolution de 2012 à 2016

Evolution de l'accidentalité en Côte-d'Or



L'accidentalité Côte d'Orienne (nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés) est en baisse constante depuis 2008, hormis une stagnation des indicateurs constatée depuis 2013.

Le nombre de tués est globalement en baisse constante et a même atteint le meilleur résultat jamais connu en 2015 avec 25 tués.

4.2. Données globales 2012-2016

	Côte d'Or 2012-2016	France métropolitaine 2012-2016
Nombre d'accidents corporels	1 150	298 587
Nombre de victimes	1 733	374 507
– dont tués à 30 jours	145	18 097
– dont blessés	1 588	356 410

Ce qui représente en moyenne par semaine :

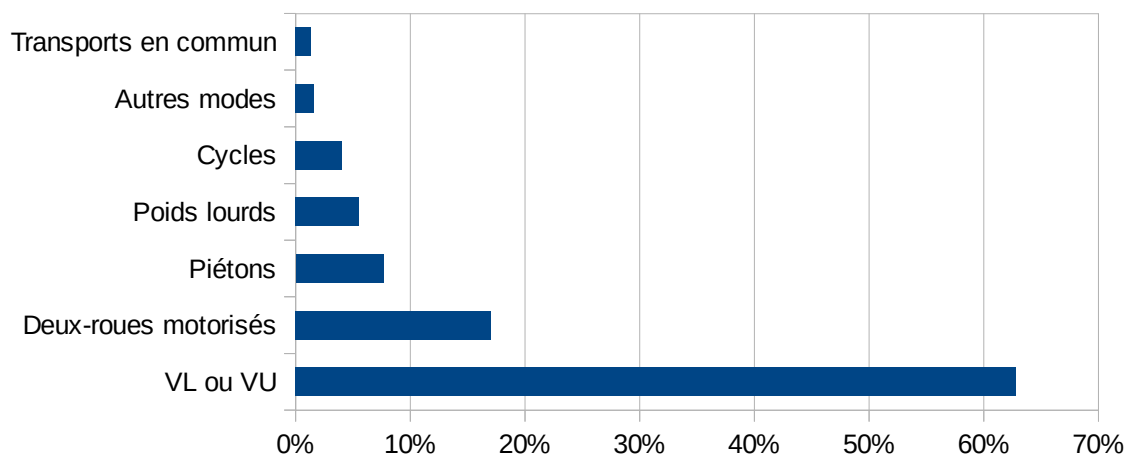
- en Côte d'Or :
 - 5 accidents, 1 tué, 7 blessés
- en France métropolitaine :
 - 1 113 accidents, 663 tués, 1 395 blessés.

4.3. Répartition des accidents et des victimes selon les principaux modes impliqués

Accidents corporels 2012-2016 impliquant au moins...	Nombre d'accidents	% d'accidents	Nombre de tués	% de tués	Nombre de blessés
Piétons	163	9 %	11	5 %	177
Cycles	92	5 %	6	3 %	94
Deux-roues motorisés	333	19 %	27	13 %	391
VL ou VU	993	58 %	130	63 %	1 412
Poids lourds	82	5 %	19	9 %	117
Transports en commun	24	1 %	3	1 %	30
Autres modes	30	2 %	12	6 %	27

Remarque : un accident corporel ou mortel, un tué ou un blessé peuvent être comptabilisés plusieurs fois (exemple : accident VL/deux-roues motorisés)

Répartition des victimes 2012-2016 selon les modes de déplacement

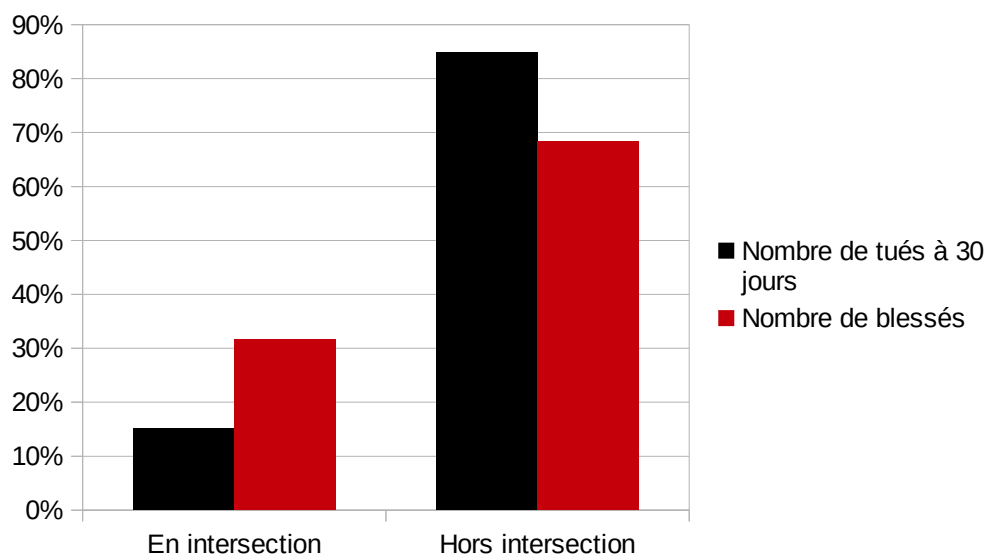


Durant la période 2012-2016, la part des victimes de la route est majoritaire chez les usagers VL (63%). Les deux-roues motorisés comptabilisent ensuite 17 % des victimes. On notera que les usagers vulnérables (piétons ou cyclistes) totalisent 12 %.

4.4. Localisations géographique et temporelle

- Accidentalité 2012-2016 selon la localisation « intersection/hors intersection »

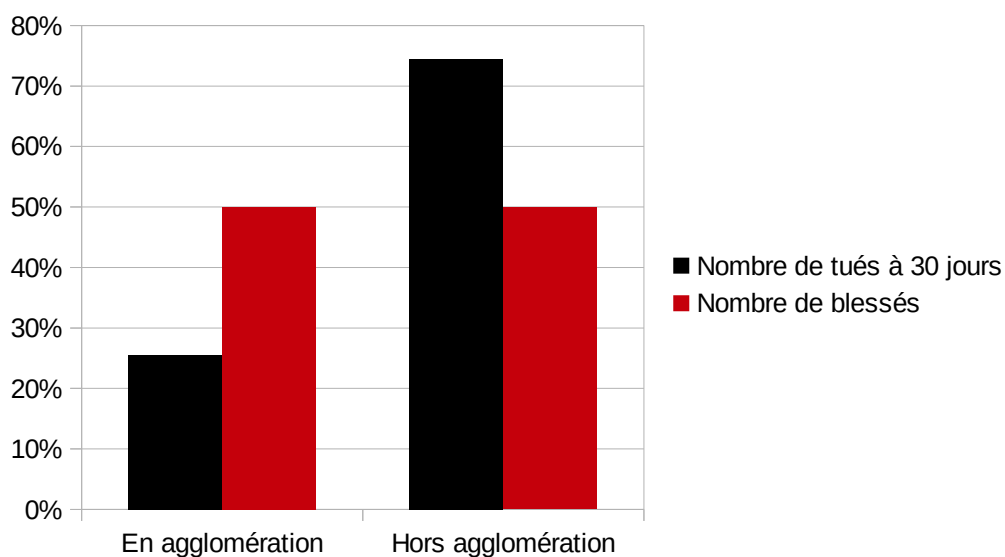
	Nombre d'accidents corporels 2012-2016	Nombre de tués à 30 jours	Nombre de blessés
En intersection	358	22	503
Hors intersection	792	123	1 085



Avec 69% des accidents corporels de 2012-2016, les accidents hors intersection sont les plus graves : ils totalisent 68% des blessés et 85% des tués du département.

- **Accidentalité 2012-2016 selon la localisation « en agglomération / hors agglomération »**

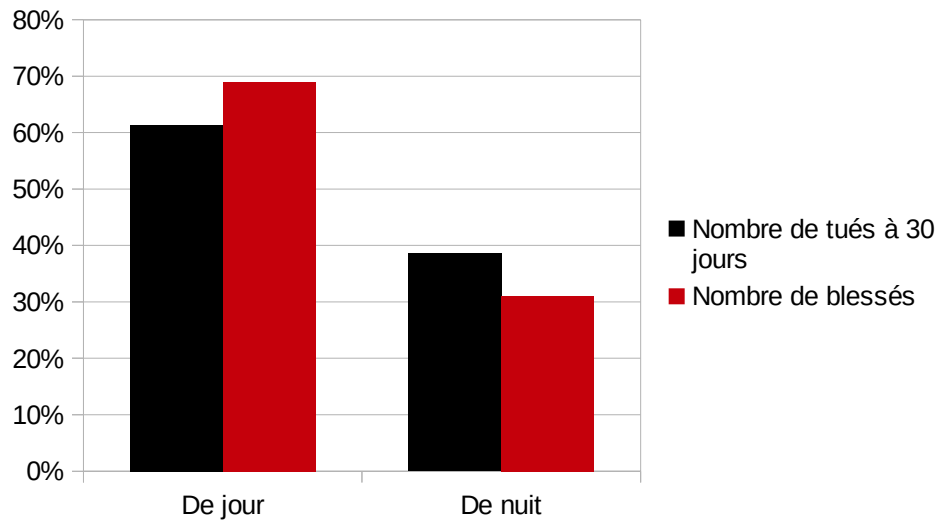
	Nombre d'accidents corporels 2012-2016	Nombre de tués à 30 jours	Nombre de blessés
En agglomération	607	37	795
Hors agglomération	543	108	793



Bien que représentant 53 % des accidents corporels de 2012-2016, les accidents en agglomération en sont pas les plus graves, plus de 70 % des tués le sont hors agglomération.

- **Accidentalité 2012-2016 selon la localisation temporelle « jour / nuit »**

	Nombre d'accidents corporels 2012-2016	Nombre de tués à 30 jours	Nombre de blessés
De jour	778	89	1095
De nuit	372	56	493



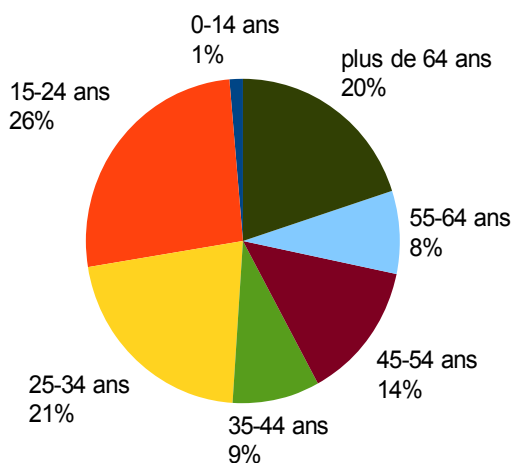
Avec 68 % des accidents corporels, les accidents se produisant de jour totalisent plus de 60 % des blessés et des tués durant la période 2012-2016.

- **Accidentalité 2012-2016 selon l'âge des victimes**

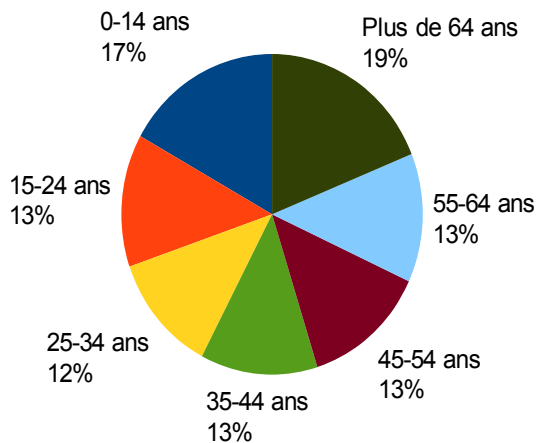
Répartition des victimes selon l'âge

	Nombre de tués à 30 jours	Nombre de blessés
0-14 ans	2	129
15-24 ans	38	362
25-34 ans	31	303
35-44 ans	13	245
45-54 ans	20	219
55-64 ans	12	168
Plus de 64 ans	29	162

Répartition des victimes tuées par classes d'âges



Répartition de la population par classes d'âges



Bien que représentant seulement 13% de la population du département, les jeunes de 15-24 ans représentent 26% des tués dans les accidents de la route sur la période 2012-2016.

4.5. Conclusion

En Côte d'Or, sur la période 2012-2016, la gravité des accidents corporels est beaucoup plus importante qu'au niveau national.

Les accidents corporels ayant la gravité la plus importante sont ceux survenus hors intersection, ceux constatés hors agglomération et ceux se produisant le jour.

ENJEUX 2018-2022

En Côte d'Or, le DGO 2013-2017 s'est appuyé sur cinq enjeux :

- les jeunes de 15-24 ans,
- l'alcool et les autres addictions (stupéfiants, médicaments...)
- la vitesse
- les deux-roues motorisés
- les modes doux : cycles et piétons.

Lors de l'élaboration du DGO 2013-2017, quatre enjeux avaient été identifiés au niveau national et déclinés au niveau local : les jeunes, l'alcool, la vitesse, les deux-roues motorisés, l'enjeu « modes doux » étant un enjeu spécifique à la Côte d'Or.

Le 18 octobre 2017, le comité de pilotage (COFIL) du DGO de Côte d'Or s'est réuni. Un bilan du DGO 2013-2017 et des propositions d'enjeux ont été présentés à partir d'une analyse de l'accidentalité 2012-2016.

Quatre enjeux nationaux (risque routier professionnel, addictions, jeunes et seniors) et un enjeu local (accident impliquant un véhicule seul) ont ainsi été proposés pour le DGO 2018-2022.

Enjeu n°1 : le risque routier professionnel

Le risque routier professionnel prend en compte les accidents liés à des trajets domicile-travail ou liés à un usage professionnel.

Sur la période d'étude 2012-2016 (1 150 accidents, 129 tués et 1 588 blessés), on dénombre 410 accidents corporels (36%) impliquant au moins un véhicule effectuant un trajet en lien avec un déplacement professionnel.

En recherchant les accidents corporels impliquant un véhicule avec un conducteur responsable de cet accident et effectuant un déplacement professionnel, le nombre d'accidents passe de **410 à 214** soit 18,6% du chiffre global.

La répartition entre les deux motifs de déplacements reste assez homogène et logique au regard d'un plus grand nombre de personnes effectuant des aller-retours entre leur domicile et leur lieu de travail :

- déplacement domicile travail : 123 (57,5%)
- déplacement usage professionnel : 91 (42,5%).

Le bilan humain est de :

- 30 tués (20,7 % de la mortalité 2012 – 2016)
- 118 blessés, (17,8 %)
- 179 blessés hospitalisés (19,4%).

Ces accidents ont principalement lieu sur le réseau départemental ce qui s'explique par son linéaire et les kilomètres parcourus suivi par le réseau communal et le réseau autoroutier.

L'alcool a été repérée dans seulement 9 accidents.

Enjeu n°2 : les addictions (alcool, stupéfiants, distracteurs)

Sur la période d'étude, la conduite sous influence de substances psychoactives a été la cause de 188 accidents corporels (16,3 % du total des accidents corporels) dont 51 ont été mortels (39,5 %), faisant 60 tués (41,4 %), 114 blessés (17,2 %) et 131 blessés hospitalisés (14,2 %).

	Accidents ¹	dont mortels	Tués	Blessés	Hospitalisés
Alcool seul	124 (66,0 %)	25 (49,0 %)	28 (46,7 %)	78 (68,4 %)	86 (65,6 %)
Stupéfiants seuls	23 (12,2 %)	14 (27,5 %)	19 (31,7 %)	14 (12,3 %)	12 (9,2 %)
Alcool et stupéfiants	41 (21,8 %)	12 (23,5 %)	13 (21,7 %)	22 (19,3 %)	33 (25,2 %)
Total	188	51	60	114	131

Accidents corporels avec alcool seul

Les accidents corporels en lien avec un dépassement du taux légal d'alcool dans le sang représentent 66 % des accidents liés aux substances psychoactives et un taux de gravité de 0,2.

Activité des forces de l'ordre

Sur la période 2014 à 2016, les forces de l'ordre ont réalisé 321 814 contrôles d'alcoolémie. Ce chiffre élevé et en augmentation peut s'expliquer par une généralisation de ce type de contrôle, sa rapidité d'exécution par les forces de l'ordre et son faible coût. En l'absence de contrôles ciblés, seulement 1,8 % des contrôles se sont révélés positifs.

Accidents corporels avec stupéfiants seuls

Ces accidents représentent 12,2 % des accidents liés aux substances psychoactives avec un taux de gravité très important (0,8).

Il est nécessaire d'insister sur le fait que sur 23 accidents impliquant les stupéfiants, 14 d'entre eux ont été mortels, coûtant la vie à 19 personnes.

Tranches d'âge des conducteurs responsables d'accidents sous stupéfiants

Sur les 23 accidents corporels impliquant les stupéfiants, la répartition des conducteurs présumés responsables est :

- 0 – 14 : 1 conducteur,
- 15 – 24 : 14 dont 10 accidents ont été mortels faisant 15 tués, 14 blessés et 12 blessés-hospitalisés,
- 25 – 49 : 16 dont 10 accidents ont été mortels faisant 13 tués, 8 blessés et 9 blessés-hospitalisés,
- 50 – 64 : 7 dont 6 accidents ont été mortels faisant 10 tués, 8 blessés et 2 blessés-hospitalisés,
- 65 et + : 4 dont 3 accidents ont été mortels faisant 4 tués, 3 blessés et 1 blessés-hospitalisés.

¹ Les pourcentages s'appliquent sur la base des 188 accidents corporels évoqués dans le tableau

Infractions relevées de 2014 à 2016

Les forces de l'ordre ont effectué 3.700 tests de dépistages de stupéfiants. Un total de 2.819 se sont révélés positifs soit 76,2 % des tests réalisés. Cependant ce fort taux peut s'expliquer par un ciblage plus fin et précis des personnes contrôlées eu égard au coût des tests. Un test positif ne permet pas de distinguer le niveau d'imprégnation de l'individu. Il est pour cela nécessaire de procéder à une prise de sang aux urgences et une analyse en laboratoire. Cette opération nécessite la mobilisation des agents des forces de l'ordre devant emmener la personne et ne pouvant durant ce temps réaliser d'autres opérations de contrôle.

Accidents corporels avec alcool et stupéfiants

Sur la période d'étude, **41** accidents cumulant les 2 facteurs d'influence psychoactive sur le conducteur ont été recensés par les forces de l'ordre. Ceux-ci représentent 21,8 % des accidents étudiés et 3,6 % du nombre total d'accidents de 2012 à 2016.

Typologie des véhicules

La typologie des véhicules impliqués dans les accidents corporels impliquant un conducteur présumé responsable et sous influence des 2 psychotropes étudiées est :

Véhicule léger	Cyclomoteur	Motocyclette	Poids-lourds	Véhicule utilitaire	Bicyclette	Autobus autocar	Autres
36	6	5	4	2	1	0	1

Enjeu n°3 : les jeunes (14-29 ans)

Accidentologie par tranche d'âge

Sur la période d'étude, le bilan humain des jeunes dans les tranches d'âge souhaitées par l'ONISR se répartit comme suit. Il n'est ici pas fait de distinction sur le fait que le jeune impliqué soit victime ou responsable de l'accident dans lequel sa présence a été relevée par les forces de l'ordre.

Accidents corporels avec au moins un jeune impliqué

Tranches d'âge	Accidents ²	dont mortels	Tués	Blessés	Hospitalisés
14 – 17	129 (17,1%)	9	12	109	134
18 – 24	399 (53,1%)	41	50	306	352
25 – 29	224 (29,8%)	25	26	191	187
Total	752	75	88	606	673

Si on vise des actions à venir et à destination de ces 3 classes d'âge, il paraît plus judicieux de s'attarder sur la responsabilité présumée des accidents et isoler ceux dont le ou les responsables présumés se trouvent dans les tranches visées.

En Côte-d'Or, l'accidentologie des jeunes suivant les classes d'âge préconisées par l'ONISR se décompose de la manière suivante. Les accidents corporels étudiés sont ceux dont le conducteur reconnu comme présumé responsable se trouve dans la tranche d'âge étudiée.

Accidents corporels avec au moins un jeune reconnu présumé responsable

Tranches d'âge	Accidents ³	dont mortels	Tués	Blessés	Hospitalisés
14 – 17	35 (9,0%)	1	1	17	29
18 – 24	248 (63,6%)	24	31	165	216
25 – 29	107 (27,4%)	16	16	62	86
Total	390	41	47	244	331

En prenant comme indicateur la responsabilité présumée du conducteur, cela permet d'affiner les résultats obtenus.

Sur la totalité des accidents corporels en Côte-d'Or (1 150 pour mémoire), **la part des jeunes responsables de ces accidents représente 33,9 %** de ceux-ci.

Avec 63,6 % de conducteurs présumés responsables, la tranche d'âge 18 – 24 ans représente une part très importante des accidents impliquant des jeunes en Côte-d'Or.

2 Les pourcentages s'appliquent sur la base des 752 accidents corporels évoqués dans le tableau

3 Les pourcentages s'appliquent sur la base des 390 accidents corporels évoqués dans le tableau

Enjeu n°4 : les seniors (plus de 65 ans)

Sur la période d'étude, le bilan humain des seniors dans les tranches d'âge souhaitées par l'ONISR se répartit comme suit. Dans cette première partie, il n'est pas fait de distinction sur le fait que le senior impliqué soit victime ou responsable de l'accident dans lequel sa présence a été relevée par les forces de l'ordre.

Accidents corporels avec au moins un senior impliqué

Tranches d'âge	Accidents ⁴	dont mortels	Tués	Blessés	Hospitalisés
65 – 74	131 (51,6%)	22	25	62	124
75 et +	123 (48,4%)	19	20	67	96
Total	254	41	45	129	220

Tout comme pour les jeunes évoqués ci-dessus et si on vise des actions à venir et à destination de ces 2 classes d'âge, il paraît plus judicieux de s'attarder sur la responsabilité présumée des accidents et isoler ceux dont le ou les présumés responsables se trouvent dans les tranches visées.

Accidents corporels avec au moins un senior reconnu présumé responsable

Tranches d'âge	Accidents ⁵	dont mortels	Tués	Blessés	Hospitalisés
65 – 74	58 (51,3%)	8	8	18	61
75 et +	55 (48,7%)	10	11	35	46
Total	113	18	19	53	107

Tout comme pour les jeunes évoqués plus haut, prendre en compte les conducteurs seniors responsables présumés de l'accident dans lequel ils sont mis en cause permet d'affiner les résultats et de diviser par 2 au moins le bilan final.

La part de seniors responsables présumés d'un accident corporel reste très similaire vis-à-vis du total des accidents où ces classes d'âge sont impliquées d'une manière ou d'une autre.

Sur la totalité des accidents corporels en Côte-d'Or (1 150 pour mémoire), **la part des seniors responsables de ces accidents représente 33,9 %** de ceux-ci.

4 Les pourcentages s'appliquent sur la base des 254 accidents corporels évoqués dans le tableau

5 Les pourcentages s'appliquent sur la base des 113 accidents corporels évoqués dans le tableau

Enjeu n°5 : les accidents impliquant un véhicule seul

Accidents corporels contre obstacle fixe

Sur la période d'étude, **262 accidents corporels** (22,8 % du nombre total) impliquent un véhicule seul heurtant un obstacle fixe.

Les sorties de routes sans heurt d'obstacle représentent 7 accidents seulement et les accidents impliquant un animal domestique ou sauvage 3 uniquement.

Accidents	dont mortels	Tués	Blessés	Hospitalisés
262	41	45	105	232

Décomposition par type d'obstacle heurté

Véhicule en stationnement	Arbre	Glissière métallique	Glissière béton	Bâtiment / mur / pile de pont
21	58	20	32	30
Support signalisation verticale	Poteau	Mobilier urbain	Parapet	Îlot / refuge / borne haute
4	15	5	1	6
Bordure de trottoir	Fossé / talus / paroi rocheuse	Autre obstacle fixe sur chaussée	Autre obstacle fixe sur trottoir ou accotement	
10	52	2	6	

Accidents corporels impliquant au moins un piéton

Les collisions impliquant au moins 1 piéton représentent 161 accidents corporels soit 14 % du nombre global d'accidents. Ils ont coûté la vie à 10 personnes et faits 48 blessés légers et 124 blessés hospitalisés.

Répartitions par tranches d'âge

Tranches d'âge	Tués	blessés	blessé-hospitalisés
0 – 14	0	7	25
15 – 24	1	7	16
25 – 49	2	15	25
50 – 64	1	8	22
65 et +	6	11	36

Type de véhicules impliqués

Véhicule léger	Cyclomoteur	Motocyclette	Poids-lourds	Véhicule utilitaire	Bicyclette	Autobus autocar	Autres
122	5	4	2	13	4	5	6

ORIENTATIONS D' ACTIONS 2018-2022

L'orientation d'action qui se rapporte à un enjeu déterminé, fixe l'objectif général des actions à décliner dans le cadre des PDASR sur la période du DGO. Elle permet ainsi aux acteurs qui les proposent de mener des actions qui répondent aux problématiques propres au département.

Lors de sa réunion le 18 octobre 2017, le comité de pilotage du DGO a décidé la mise en place de cinq groupes thématiques, un par enjeu, chargés de proposer des orientations d'actions dans les domaines de l'amélioration de la connaissance, de la sécurisation des infrastructures, de l'information, la formation, l'éducation et la sensibilisation, et le contrôle-sanction.

Chaque groupe composé de partenaires concernés par l'enjeu et animé par le coordinateur sécurité routière de la Préfecture de Côte d'Or, a élaboré des orientations d'actions et des actions au travers d'une réflexion collective basée sur l'approfondissement des enjeux réalisé par l'observatoire départemental de sécurité routière.

Les tableaux ci-joints synthétisent l'ensemble des orientations d'actions et actions classées par thèmes.

RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

DESCRIPTION		COMMENTAIRES	CALENDRIER	PILOTES
Améliorer la connaissance				
Orientation d'action	Mettre en place un suivi de la nouvelle mesure visant à désigner un conducteur en cas d'infraction routière			
Action	Recenser les outils pédagogiques et démonstratifs à mettre à la disposition des entreprises			
Informier, former, éduquer, sensibiliser				
Orientation d'action	Informier et accompagner les TPE et les PME sur l'organisation d'actions de sécurité routière			
	Favoriser les Plans Déplacement Entreprise et les Plans Déplacement Inter Entreprise	Transport collectif, covoiturage, partenariat avec transporteurs et collectivités		
Action	Créer un module « sécurité routière » spécifique pour les entreprises valorisant les gains apportés par la sécurité routière (financier, temps)			
	Recenser les structures pouvant servir de relais auprès des entreprises et développer un partenariat avec ces structures et les entreprises	CAPEB, CGPME, chambre des métiers, clubs entreprises, charte entreprises	2018	
	Recenser les salons où sont présentes les entreprises et y participer		2018	
	Proposer des actions avec les CFA pour cibler les futurs salariés et proposer l'élaboration d'un label sécurité routière pour les écoles et les jeunes ayant participé			
	Relayer localement les informations concernant la semaine de la sécurité routière au travail et les événements majeurs qui y sont liés		2018	
	Encourager les salariés victimes ou responsables d'un accident au travail de témoigner dans les entreprises			
	Développer l'analyse des accidents et l'évaluation du risque routier professionnel dans l'entreprise		2019	
	Multiplier les messages de sensibilisation sur les aires d'autoroutes dans plusieurs langues pour toucher tous les transporteurs routiers	Dispositif de reconnaissance de plaque pour adapter le message dans la langue du conducteur	2018	APRR
	Sensibiliser les livreurs à domicile sur le risque routier (notamment les vélos et les cyclos)		2018	DDT + CARSAT
	Créer un guide des bonnes pratiques sur la route à destination des TPE et PME			
Proposer une formation aux jeunes de 16 ans (exploitation agricole) qui conduisent des engins agricoles sur la route sans permis				
Contrôler et sanctionner				
Action	Inciter les entreprises à développer les contrôles en entreprise (charte alcool) et assurer un suivi des permis de conduire	Loi 2005 autorise les contrôles		

ADDICTIONS (alcool, stupéfiants, distracteurs)

DESCRIPTION		COMMENTAIRES	CALENDRIER	PILOTES
Améliorer la connaissance				
Orientation d'action	Améliorer la connaissance de l'accidentalité dans chaque commune pour inciter les communes à mettre en place des actions en rapport avec leurs problématiques			
Action	Développer les moyens de communication (intranet, mailing, bulletins municipaux, téléaffichage) sur la sécurité routière et les messages de prévention sur les addictions			
	Promouvoir les moyens de transport alternatifs (tram, bus, navette, taxi) en milieu rural			
Informier, former, éduquer, sensibiliser				
Orientation d'action	Développer les ateliers pédagogiques et démonstratifs	IRESP (formation et prêt de matériel)		
	Inciter les établissements scolaires à mettre en place systématiquement un module « addictions » dans les actions de sécurité routière		2018	DASEN
Action	Développer un partenariat avec les associations spécialisées	Unité d'addictologie EOLE (Chartreuse), SEDAP, ANPAA		
	Développer les témoignages de victimes adaptés au public visé	Jeunes dans les établissements scolaires (préparation spécifique), professionnels dans les entreprises		
	Inciter les entreprises à proposer des chartes « zéro alcool – zéro stupéfiant au volant » pour les salariés	Charte entreprise	2018	DDT
	Sensibiliser les auto-écoles aux problématiques spécifiques liées aux addictions			
	Inciter les collectivités à rappeler les dangers de l'alcool au volant lors d'événements festifs privés ou publics	Associations communales, salles des fêtes		
	Inciter les auto-dépistages en sortie de soirée pour lutter contre l'alcoolisation en milieu urbain	Établissements de nuit, soirées étudiantes		
	Intervenir auprès des professionnels de la téléphonie pour qu'ils dispensent des conseils de sécurité routière aux clients	Promotion de l'application de la sécurité routière « mode conduite »		
	Redévelopper les navettes de nuit en milieu urbain pour les retours de soirée			
	Intervenir auprès des compagnies de taxi pour proposer des prestations retour de soirée			
Contrôler et sanctionner				
Orientation d'action	Développer les contrôles mutualisés entre les forces de l'ordre (police, police municipale et gendarmerie)		2018	DDSP/GN
Action	Promouvoir l'utilisation du dispositif EAD (éthylotest-anti-démarrage)	Proposer la location aux entreprises, associations		
	Promouvoir l'utilisation de l'EAD aux personnes dépendantes pour s'autotester avant de prendre la route	Cibler les usagers de la route récidivistes		
	Mettre en place des contrôles le week-end sur les aires de repos des autoroutes			
	Mettre en place un partenariat avec le Parquet pour cibler les usagers de la route récidivistes			

JEUNES (14-29 ans)

DESCRIPTION		COMMENTAIRES	CALENDRIER	PILOTES
Améliorer la connaissance				
Orientation d'action	Améliorer la connaissance de l'accidentalité des jeunes	Causes des accidents Diffuser des études comparatives sur l'accidentalité jeunes permis/AAC	2018	DDT
Action	Dresser un état des lieux des structures rassemblant des jeunes et les inciter à organiser des actions de sécurité routière	Établissements scolaires, MFR, associations sportives, maison des jeunes, ACM, association parents élèves, fêtes de l'école...		
Informier, former, éduquer, sensibiliser				
Orientation d'action	Concevoir et proposer un module sécurité routière traitant des thématiques « permis de conduire (lycée), addictions, cyclo et vélo (collège) » aux établissements scolaires		2018	
	Former les référents sécurité routière des établissements scolaires	Formation type IDSR – projet DASEN pour 2018	2018	DASEN
	Valoriser et encourager des formations du type post permis auprès des jeunes conducteurs et des auto-écoles			
	Mutualiser les journées « sécurité routière » des établissements scolaires			
	Participer aux salons étudiants et proposer des ateliers interactifs et pédagogiques	Studyrama, apprentissimo...	2018	
Action	Former les accompagnants « AAC » et « conduite supervisée » pour mieux encadrer les jeunes conducteurs			
	Sensibiliser les référents sécurité routière des établissements scolaires sur l'AAC et le permis à 1€/jour	Niveau secondaire le plus adapté		
	Proposer des formations au montage de projets pour les acteurs de la sécurité routière (IDSR, référents sécurité routière, associations de sécurité routière...)			
	Développer les cours axés sur la sécurité routière lors d'événements sécurité routière (rencontres de la sécurité routière, 1/2 journée sécurité routière dans les établissements scolaires)			
	Dresser un état des lieux des actions sécurité routière dans les établissements scolaires (notamment 1/2 journée obligatoire) et inciter les établissements défaillants à l'organiser		2018	DASEN
	Développer la campagne SAM en partenariat avec les établissements de nuit (consommations gratuites pour les SAM, label sécurité routière pour ces établissements)			
	Développer les réseaux sociaux et les faire connaître en diffusant des informations par et sur les associations, les établissements de nuit ...			
	Valoriser le permis à 1€/jour et l'AAC			
	Sensibiliser les associations sportives au risque routier (utilisation de la route pour les compétitions, déplacements...)	Exemple du prix Myon		
	Mettre en place un partenariat avec les établissements vendant de l'alcool aux jeunes (grandes surfaces en milieu rural, établissements de nuit ...)			
	Associer le thème sécurité routière aux réunions de pré-rentrees scolaires			DASEN
Porter une attention particulière aux élèves d'écoles primaires			DASEN	

SENIORS (plus de 65 ans)

DESCRIPTION		COMMENTAIRES	CALENDRIER	PILOTES
Améliorer la connaissance				
Orientation d'action	Proposer l'installation d'un espace sécurité routière lors des événements et des salons concernant les seniors		2018	DDT (+ Conseil Départemental Salon des seniors)
Action	Proposer une formation spéciale de remise à niveau seniors	Commission médicale		
Sécuriser les infrastructures				
Orientation d'action	Élargir le système des feux tricolores sonores déjà présents pour les personnes non-voyantes aux seniors			
Action	Diffuser des informations sur les règles de conception et d'utilisation des passages piétons	Collectivités, aménageurs, usagers		
Informier, former, éduquer, sensibiliser				
Orientation d'action	Mettre en place des campagnes de sensibilisation dans les structures rassemblant les seniors	OPAD, ADMR, maison des seniors...	2018	DDT
Action	Intervenir auprès des concessionnaires et des professionnels de la vente de véhicules pour proposer une prise en main des nouveaux véhicules spécifiques aux seniors			
	Former les seniors à l'utilisation du vélo en milieu urbain (règles de priorité, formation préalable à l'assistance électrique)			
	Proposer des ateliers de sensibilisation sur les capacités à conduire	Associations	2018	DDT
	Développer un partenariat avec les professionnels de santé (médecins, infirmiers, pharmacien ...) sur les relations santé – capacité à conduire			
	Créer un dispositif visant à signaler les conducteurs seniors pour sensibiliser les usagers de la route aux capacités de conduite réduites des seniors			
Contrôler et sanctionner				
Action	Sensibiliser les seniors à la traversée des passages piétons			

ACCIDENT IMPLIQUANT UN VEHICULE SEUL

DESCRIPTION		COMMENTAIRES	CALENDRIER	PILOTES
Améliorer la connaissance				
Orientation d'action	Multiplier les moyens de communication et de sensibilisation sur la somnolence au volant notamment sur le réseau autoroutier			
	Analyser l'évolution des vitesses moyennes pour mieux adapter les contrôles routiers		2018	DDT
	Améliorer la connaissance de l'accidentalité concernant les accidents impliquant un véhicule seul	Part des véhicules utilitaires, des trajets professionnels, heure et saison des accidents impliquant au moins un piéton...	2018	DDT
Sécuriser les infrastructures				
Action	Poursuivre le travail avec les gestionnaires de voirie sur le traitement des obstacles latéraux (arbres, poteaux...) et les écrans moto			Conseil Départemental
	Sensibiliser les communes sur les obstacles latéraux (poteaux, écluses, aménagements de la voirie), les aménagements de voirie et les risques générés pour les usagers			Conseil Départemental
	Donner plus de pertinence aux limitations de vitesse	Multiplication ou redondance des panneaux		
Informier, former, éduquer, sensibiliser				
Action	Communiquer sur le vocabulaire relatif aux vitesses (vitesse inadaptée, excessive, vitesse maximale autorisée ...)			Auto-écoles
	Valoriser et encourager des formations du type post permis auprès des jeunes conducteurs et des auto-écoles			Auto-écoles
	Intégrer un module « maîtrise de trajectoire » lors de la formation au permis moto			Auto-écoles
	Développer un partenariat avec les professionnels de santé (médecins, infirmiers, pharmacien ...) sur les relations santé - capacité à conduire			
	Sensibiliser les usagers de la route au danger de l'utilisation du téléphone au volant même avec les dispositifs intégrés			
	Informier les automobilistes sur la conduite spécifique et les distances de sécurité à adopter en cas de mauvais temps (neige, pluie, verglas, brouillard...)			
Contrôler et sanctionner				
Action	Proposer un module lié à la vitesse lors des opérations « alternatives à la contravention » avec un atelier sur l'adaptation de la vitesse en fonction des conditions atmosphériques ou de l'état de la route			