



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



Document général d'orientations 2013–2017

CÔTE D'OR

DGO 2013-2017

CÔTE D'OR

Signatures des autres partenaires et acteurs sécurité routière

Le Préfet
de la Région BOURGOGNE,
Préfet de la CÔTE D'OR

Pascal MAILHOS

Le président
du Conseil Général
de la CÔTE D'OR

François SAUVADET

Le Sénateur-maire
de DIJON

François REBSAMEN

SOMMAIRE

PRÉFACE.....	1
DÉMARCHE D'ÉLABORATION.....	2
CONTEXTE LOCAL.....	3
Le département de la CÔTE D'OR.....	5
1.Population du département.....	5
2.Parc automobile du département.....	5
3.Le réseau routier du département.....	6
4.L'accidentalité départementale.....	7
4.1.Évolution de 2002 à 2012.....	7
4.2.Données globales 2008-2012.....	7
4.3.Répartition des accidents et des victimes selon les principaux modes impliqués.....	8
4.4.Localisations géographique et temporelle.....	9
4.5.Conclusion.....	12
BILAN DU DGO 2008-2012.....	13
ENJEUX 2013-2017.....	17
Enjeu n°1 : les jeunes de 15-24 ans.....	19
Enjeu n°2 : l'alcool et les autres addictions (stupéfiants, médicaments.....)	20
Enjeu n°3 : la vitesse.....	20
Enjeu n°4 : les deux roues motorisés.....	21
Enjeu n°5 : les modes doux : cycles et piétons.....	22
ORIENTATIONS D' ACTIONS 2013-2017.....	23

PRÉFACE

En 2012, la sécurité routière a « fêté » les quarante ans de la création en 1972 de la fonction de délégué interministériel à la sécurité routière et du comité interministériel à la sécurité routière.

Force est de constater qu'en quarante années de campagnes et de mesures de sécurité routière, le nombre de morts sur les routes est passé de 18 000 à 3 653 en 2012, épargnant ainsi 320 000 vies, alors que le trafic routier a été multiplié par trois.

Au-delà des améliorations de la sécurité des véhicules et de l'aménagement de nos routes, les mentalités et les comportements des français ont évolué favorablement grâce notamment aux actions coordonnées d'éducation, de prévention et de contrôle.

Cependant, si les résultats sont encourageants, mourir sur la route reste toujours une tragédie.

Aussi, le Ministre de l'Intérieur a réaffirmé la volonté du gouvernement de lutter contre l'accidentalité routière et fixé l'objectif de « **passer en dessous de la barre des 2 000 tués sur les routes d'ici à 2020** ».

Lutter contre l'insécurité routière est l'affaire de tous. Il convient donc de poursuivre les efforts, de multiplier les initiatives et d'explorer toutes les pistes, sans a priori, en fonction du contexte local pour tout simplement sauver des vies.

DÉMARCHE D'ÉLABORATION

L'objectif est aujourd'hui fixé : moins de 2000 tués d'ici 2020. Dans ce contexte, des mesures doivent être mises en œuvre dans les prochaines années pour l'atteindre. Le Document Général d'Orientations 2013-2017, qui fait suite à celui des années 2008-2012, doit fixer 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 5 prochaines années, le Document Général d'Orientations doit permettre de définir les axes prioritaires de la politique qui sera mise en œuvre par l'État, Le Conseil Général, les principales communes, 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 2013-2017 s'est d'abord appuyé sur un comité de pilotage (réuni d'abord pour lancer la démarche puis pour valider les enjeux et valider les orientations d'actions) et sur des groupes de travail thématiques par enjeu chargés de réfléchir aux orientations d'actions.

Le présent document n'a pas vocation à être une analyse détaillée et exhaustive mais plutôt à être un document opérationnel, 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 ensuite dans les 5 prochaines années 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

Le département de la CÔTE D'OR

Avec 8 763 km², le département de la CÔTE D'OR est le 4^{ème} département français par sa superficie et représente 1,6% du territoire national. Il comprend 707 communes (dont 383 de moins de 200 habitants), dont 662 communes rurales.

1. Population du département

- La population légale (INSEE 2010) du département est estimée à 524 358 habitants dont 151 212 pour la Ville de DIJON, et place la CÔTE D'OR en 50^{ème} position par sa population.
La densité de population de CÔTE D'OR est de 60 habitants / km² contre 115 pour la France métropolitaine.
- Les jeunes âgés de 15 à 24 ans compris, constituent une part importante de la population cote d'orientienne. En effet au 1er janvier 2010, ils représentent 14% de la population du département (73 392 jeunes de 15 à 24 ans) avec 7% d'hommes (36 299) pour 7% de femmes (37 093), alors que la part des jeunes de 15 à 24 ans est de 12% pour la France métropolitaine avec 6% d'hommes pour 6% de femmes.
- Le Grand Dijon (24 communes, 251 179 habitants au 1er janvier 2009, dont 156 133 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. Son taux d'urbanisation (nombre d'habitants vivant dans une ville de plus de 2 000 habitants pour 100 habitants) est de 65% (en 1999) contre 75,5% au plan national.

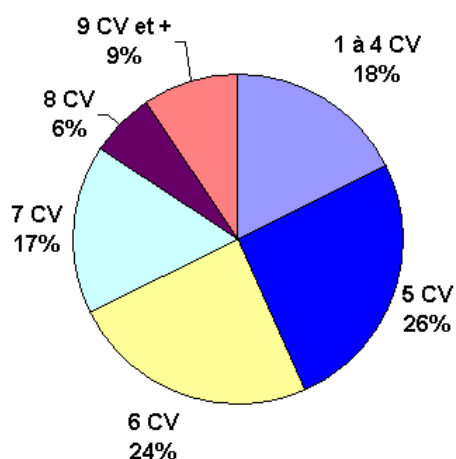
En France métropolitaine, si la CÔTE D'OR occupe le 50^{ème} rang national en termes de population (décroissant) et le 39^{ème} rang pour la population âgée de 15 à 24 ans (décroissant), seuls 3 départements ont une part plus importante de jeunes de 15 à 24 ans par rapport à leur population totale (15% pour le Rhône, la Haute-Garonne et la Meurthe et Moselle).

2. Parc automobile du département

Parc cote d'orien des voitures particulières de moins de 15 ans au 1er janvier 2010

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	13 684	14 427	13 139	4 019	5 623	2 342	1 663	2 095	4	56 996
4 à 5 ans	6 929	8 083	7 962	6 264	3 710	1 677	1 054	1 557	3	37 239
6 à 7 ans	6 918	8 712	6 798	7 401	2 842	1 097	1 451	1 102	6	36 327
8 à 10 ans	8 812	16 442	11 963	10 821	2 882	1 786	1 537	1 334	4	55 581
11 à 15 ans	10 533	19 751	23 987	15 665	1 477	2 114	2 864	1 295	13	77 699
Total	46 876	67 415	63 849	44 170	16 534	9 016	8 569	7 383	30	263 842

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



Au 1er janvier 2010, la CÔTE D'OR compte un parc automobile de 263 842 véhicules de moins de 15 ans (31 393 734 en FRANCE), ce qui constitue environ un véhicule pour 2 équivalent habitants, comme la moyenne nationale.

3. Le réseau routier du département

Le réseau routier côte d'orien se répartit comme suit :

- 12 km de route nationale (voie rapide urbaine : Rocade de DIJON) 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 Général de CÔTE D'OR,
- 4 430 km de voies communales gérées par les communes.

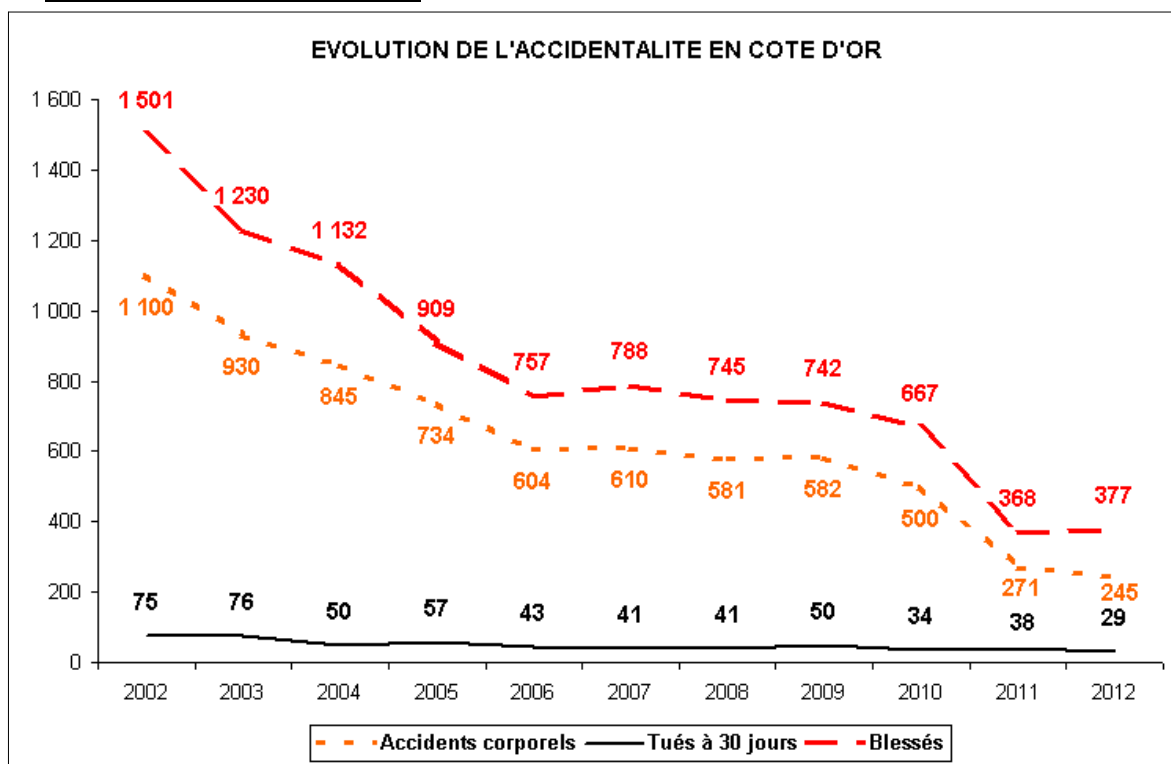
	Autoroutes	RN	RD	VC
Longueur du réseau France (km)	10 891	9 747	377 377	628 987
Part France	1,10%	0,90%	36,70%	61,20%
Longueur du réseau CÔTE D'OR (km)	298	12	5 860	4 430
Part CÔTE D'OR	2,80%	0,10%	55,30%	41,80%

La part du réseau autoroutier de la CÔTE D'OR est proportionnellement 2,5 fois plus importante que celle de la France, la part du réseau départemental est 1,5 fois plus importante, alors que celle du réseau communal est près de 1,5 fois moins importante.

On relèvera que la CÔTE D'OR est également le 10ème département français le plus circulé avec 9,17 milliards de kilomètres parcourus.

4. L'accidentalité départementale

4.1.Évolution de 2002 à 2012



Remarques :

- Une harmonisation des méthodes de recensement des accidents et des blessés a été opérée en 2011 entre le Groupement de Gendarmerie Départementale (GGD) et la Direction Départementale de la Sécurité Publique (DDSP) de CÔTE D'OR. Elle a conduit à une baisse importante du nombre d'accidents et de blessés. Aucune statistique sur cette évolution n'aurait de sens.
- Les accidents 2012 ne sont pas consolidés par l'ODSR.

L'accidentalité côte d'orientale (nombre d'accidents corporels, de tués à 30 jours et de blessés) est en baisse constante depuis 2002, hormis une stagnation des indicateurs constatée entre 2006 et 2009.

Le nombre de tués est globalement en baisse constante (exceptés pour les années 2005, 2009 et 2011 où il augmente par rapport à l'année précédente) et a même atteint le meilleur résultat jamais connu en 2012 avec 29 tués.

4.2.Données globales 2008-2012

Sur la période 2008-2012, les forces de l'ordre ont relevé 2 179 accidents corporels qui ont fait 192 tués à 30 jours et 2 899 blessés.

	CÔTE D'OR 2008-2012	France métropolitaine 2008-2012
Nombre d'accidents corporels	2 179	339 670
Nombre de victimes	3 091	446 228
– dont tués à 30 jours	192	20 148
– dont blessés	2 899	426 080
Gravité *des accidents corporels	8,81	5,93

* gravité = (nombre de tués *100) / nombre d'accidents corporels

Cela représente en moyenne par semaine :

<ul style="list-style-type: none"> en CÔTE D'OR 8 accidents 1 tué 11 blessés 	<ul style="list-style-type: none"> en France métropolitaine 1 306 accidents 77 tués 1 639 blessés
---	--

Sur la période 2008-2012, la gravité des accidents corporels est beaucoup plus importante en CÔTE D'OR qu'en France métropolitaine.

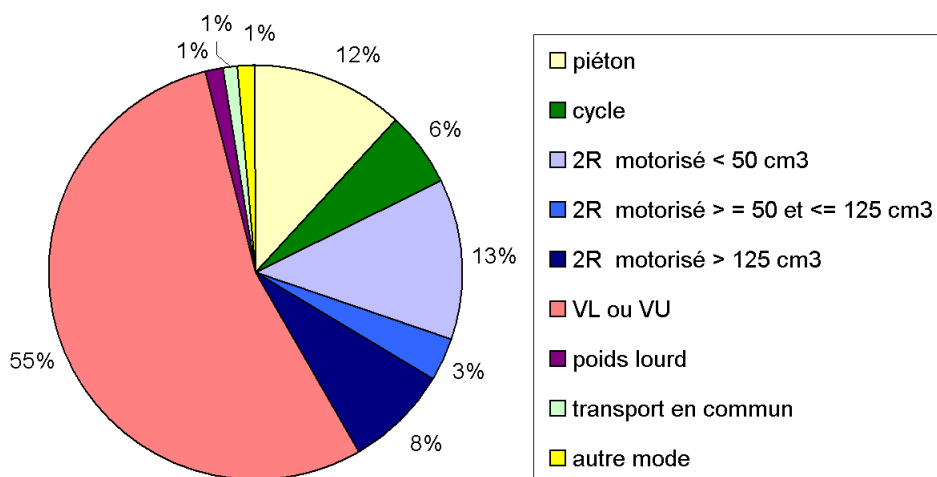
4.3. Répartition des accidents et des victimes selon les principaux modes impliqués

Accidents corporels 2008-2012 impliquant au moins un ...	Nombre d'accidents	% accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés	Nombre de victimes
piéton	347	16	15	353	368
cycle	189	9	5	179	184
2 roues motorisé < 50 cm ³	361	17	10	377	387
50 =< 2 roues motorisé <= 125 cm ³	101	5	6	95	101
2 roues motorisé > 125 cm ³	225	10	23	222	245
VL ou VU	1 908	88	124	1 562	1 686
poids lourd	145	7	6	36	42
transport en commun	49	2	0	33	33
tramway (et train)	2	0	0	0	0
autre mode	59	3	3	42	45

Remarques :

- un accident corporel peut être imputé à plusieurs lignes ;
- les victimes ne sont imputées que sur une seule ligne.

Répartition des victimes 2008-2012 selon les principaux modes



Si, durant la période 2008-2012, la part des usagers VL reste majoritaire (55%), près d'un quart des victimes sont des usagers de deux roues motorisés et 18% des usagers vulnérables (piétons ou cyclistes).

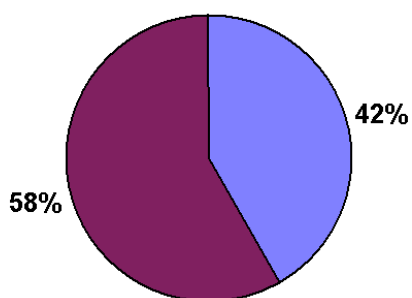
4.4. Localisations géographique et temporelle

- Accidentalité 2008-2012 selon la localisation « intersection/hors intersection »

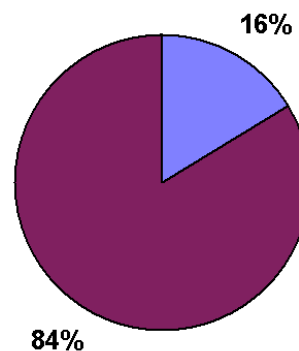
	Nombre d'accidents corporels 2008-2012	Nombre d'accidents mortels	Nombre de tués à 30 jours	Nombre de blessés	Gravité *des accidents
En intersection	1 164	33	33	1 478	2,8
Hors intersection	1 379	157	171	1 831	12,4

* gravité = (nombre de tués *100) / nombre d'accidents corporels

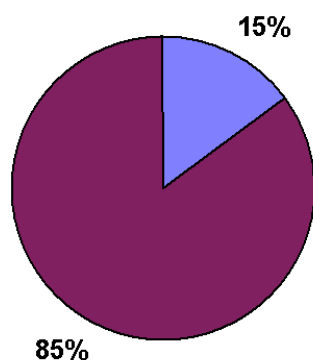
Nombre d'accidents corporels 2008-2012



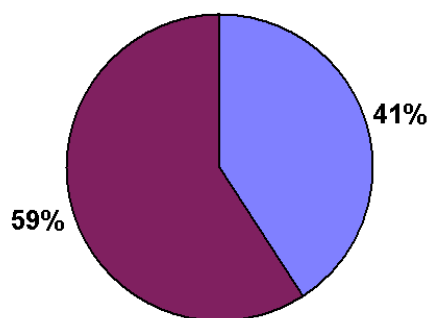
Nombre d'accidents mortels 2008-2012



Nombre de tués 2008-2012



Nombre de blessés 2008-2012



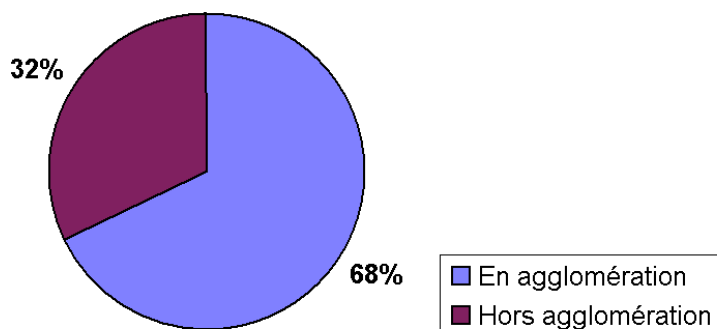
Bien que représentant 58% des accidents corporels de 2008-2012, les accidents hors intersection sont les plus graves : 84% des accidents mortels et 85 % des tués à 30 jours du département.

- **Accidentalité 2008-2012 selon la localisation « en agglomération / hors agglomération »**

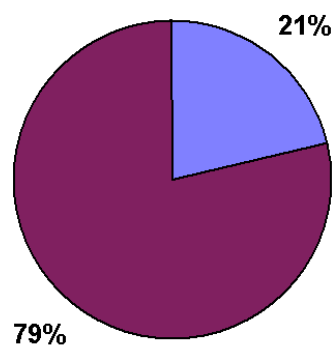
	Nombre d'accidents corporels 2008-2012	Nombre d'accidents mortels	Nombre de tués à 30 jours	Nombre de blessés	Gravité * des accidents
En agglomération	1 476	38	39	1 819	2,6
Hors agglomération	703	139	153	1 080	21,8

* gravité = (nombre de tués *100) / nombre d'accidents corporels

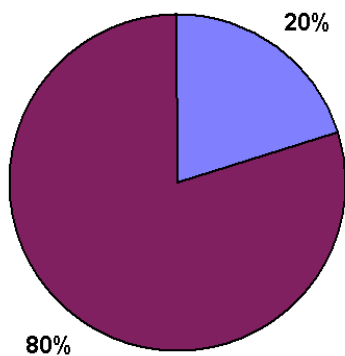
Nombre d'accidents corporels 2008-2012



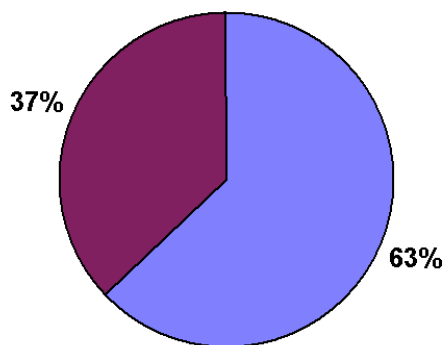
Nombre d'accidents mortels 2008-2012



Nombre de tués 2008-2012



Nombre de blessés 2008-2012



Nombre de tués 2007-2011

Nombre de blessés 2007-2011

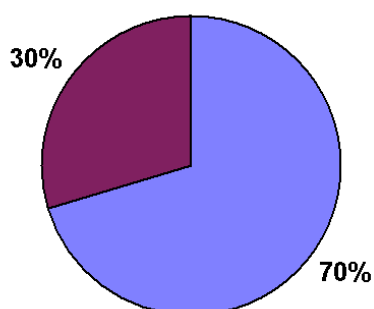
Bien que représentant seulement un tiers des accidents corporels de 2008-2012, les accidents hors agglomération sont les plus graves : 79% des accidents mortels et 80% des tués à 30 jours du département.

- **Accidentalité 2008-2012 selon la localisation temporelle « jour / nuit »**

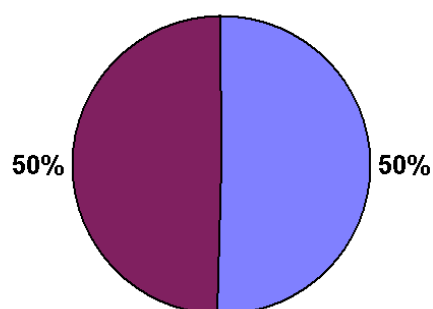
	Nombre d'accidents corporels 2008-2012	Nombre d'accidents mortels	Nombre de tués à 30 jours	Nombre de blessés	Gravité * des accidents
De jour	1533	89	99	2028	6,5
De nuit	646	88	93	871	14,4

* gravité = (nombre de tués *100) / nombre d'accidents corporels

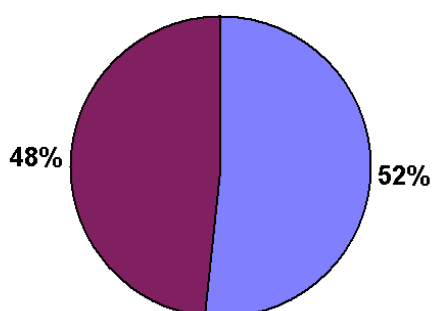
Nombre d'accidents corporels 2008-2012



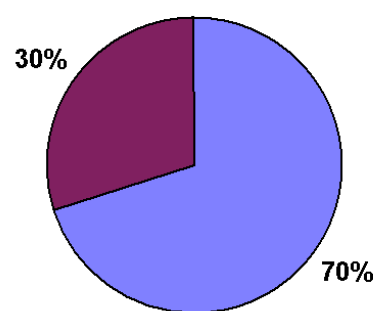
Nombre d'accidents mortels 2008-2012



Nombre de tués 2008-2012



Nombre de blessés 2008-2012



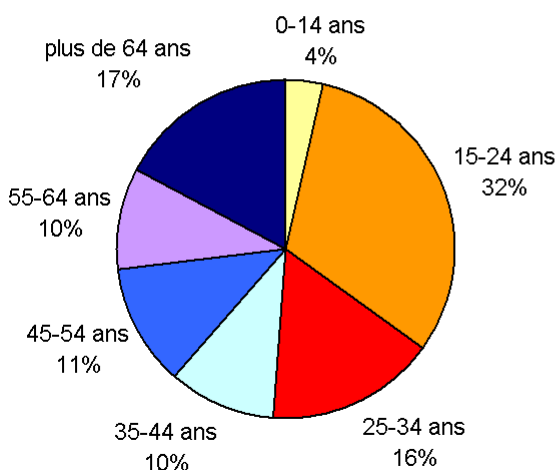
Bien que représentant seulement 30% des accidents corporels, les accidents se produisant la nuit représentent la moitié des accidents mortels et des tués à 30 jours durant la période 2008-2012.

- **Accidentalité 2008-2012 selon l'âge des victimes**

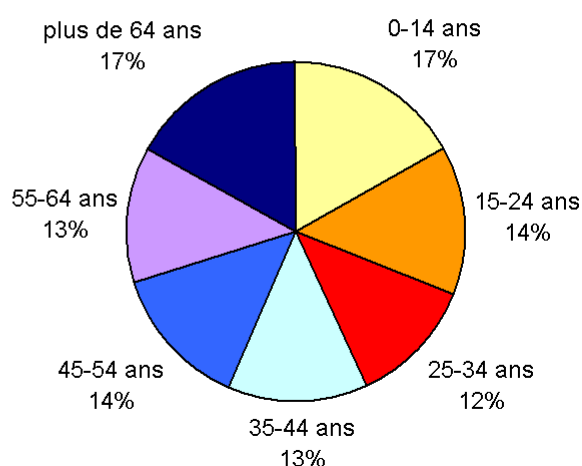
Répartition des victimes selon l'âge

	Nombre de tués à 30 jours	Nombre de blessés
0-14 ans	7	225
15-24 ans	60	925
25-34 ans	31	521
35-44 ans	20	354
45-54 ans	22	374
55-64 ans	19	233
plus de 64 ans	33	266

**Répartition des victimes tuées selon l'âge
Période 2008-2012**



**Répartition de la population selon l'âge
Période 2008-2012**



Bien que représentant seulement 14% de la population du département, les jeunes de 15-24 ans représentent 32% des tués à 30 jours dans les accidents de la route sur la période 2008-2012.

4.5. Conclusion

En COTE D'OR, sur la période 2008-2012, la gravité des accidents corporels est plus beaucoup 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 la nuit.

Les catégories les plus exposées en terme de risque sont les usagers de deux-roues motorisés, les usagers vulnérables (piétons et cyclistes) et les jeunes de 15-24 ans.

BILAN DU DGO 2008-2012

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière avait fixé comme objectifs nationaux la réduction par deux du nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, par trois du nombre de jeunes tués et par deux du nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux-roues.

Ils devaient se traduire par une réduction en moyenne de 8% par an du nombre de victimes, permettant ainsi de passer sous les 3 000 tués en France en 2012.

En COTE D'OR, le DGO 2008-2012 s'attachait initialement à lutter contre l'insécurité routière autour de 5 enjeux :

- les jeunes de 15-24 ans,
- les accidents avec au moins un véhicule léger ou utilitaire,
- les deux roues motorisés de type cyclomoteurs,
- l'alcool,
- la vitesse.

En 2010, une analyse à mi-parcours de l'accidentalité faisait apparaître 2 nouveaux enjeux qu'il convenait de prendre en compte pour les années 2011 et 2012 :

- les piétons,
- les professionnels de la route.

Le bilan du DGO 2003-2007, établi en 2013, reste néanmoins mitigé : si l'accidentalité globale du département a reculé et plus particulièrement pour certains de ces enjeux, elle n'en demeure pas moins problématique sur certains aspects.

- le nombre de tués à 30 jours : l'objectif était de le réduire de 8% par an, soit

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre de Tués Objectifs du DGO	39	36	33	30	28	26

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre de tués constatés	40	41	50	34	38	29

- les accidents mortels liés à l'alcool

	2003-2007	Objectif 2008-2012	Constat 2008-2012
Accidents mortels	43	22	50

Alors que l'objectif était de réduire de moitié les accidents mortels liés à l'alcool, **50 accidents mortels** de ce type **sont constatés durant la période 2008-2012.**

- les accidents mortels impliquant au moins un deux roues motorisé

	2003-2007	Objectif 2008-2012	Constat 2008-2012
Accidents mortels	48	24	41

Alors que l'objectif était de réduire de moitié les accidents mortels impliquant au moins un deux roues motorisé, **41 accidents mortels** de ce type **sont relevés durant la période 2008-2012.**

- le nombre de tués âgés de 15 à 24 ans

	2003-2007	Objectif 2008-2012	Constat 2008-2012
Nombre de 15-24 ans tués	78	26	60

Alors que l'objectif était de réduire par 3 le nombre de tués âgés de 15-24 ans, **60 jeunes** de cette tranche d'âge **sont décédés dans un accident de la route durant la période 2008-2012.**

Avec 3 653 personnes décédées sur les routes de France en 2012, l'objectif national « passer sous les 3 000 tués » est toujours d'actualité. Le 21 juin 2013, le ministre de l'Intérieur a même réaffirmé à l'Assemblée nationale la volonté du gouvernement de lutter contre l'accidentalité routière pour atteindre l'objectif d'« être en dessous des 2 000 victimes à la fin de cette décennie. »

En COTE D'OR, le nombre de tués sur les routes en 2012 (29 tués) est proche de l'objectif fixé par le DGO 2008-2012.

Par contre, les objectifs fixés par enjeu restent à atteindre : réduction de moitié les accidents mortels liés à l'alcool ou impliquant un deux-roues motorisé et réduction par 3 du nombre de tués âgés de 15-24 ans.

ENJEUX 2013-2017

Lors de l'élaboration des DGO 2008-2012, quatre enjeux avaient été identifiés au niveau national et déclinés au niveau local : l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux roues motorisés. L'analyse de l'accidentalité nationale a conclu à leur reconduction en tant qu'enjeux nationaux des DGO 2013-2017.

Le 18 octobre, le comité de pilotage (COPIL) du DGO de COTE D'OR s'est de nouveau réuni. Un bilan du DGO 2008-2012 et des propositions d'enjeux lui ont été présentés à partir d'une analyse de l'accidentalité 2007-2011.

Les cinq enjeux suivants, ainsi que leurs objectifs, ont été validés par le COPIL.

Enjeu n°1 : les jeunes de 15-24 ans

En COTE D'OR, durant la période 2008-2012, les jeunes de 15-24 ans représentent la part la plus importante (32%) des victimes tuées sur la route pour 14% de la population du département (une des plus importantes en France).

Cette classe d'âge est même sur-représentée dans la mortalité routière par rapport à la France métropolitaine, où elle ne représente que 25% des personnes tuées pour 12% de la population.

En COTE D'OR, durant la période 2008-2012, les conducteurs âgés de 15-24 ans sont impliqués dans 74 accidents mortels (42%).

Les accidents mortels impliquant au moins 1 jeune conducteur de 15-24 ans ont les caractéristiques suivantes :

- Ils se produisent en général sur route départementale (82%), hors agglomération (79%), hors intersection (89%), de nuit ou à l'aube ou au crépuscule (56%).
- Ils impliquent en majorité (86%) un véhicule de tourisme ou véhicule utilitaire.
- 20% (16 sur 80) des conducteurs âgés de 15-24 ans sont positifs à l'alcool.

Les 15-24 ans impliqués dans un accident corporel conduisent surtout un véhicule de tourisme (55%) ou un deux-roues motorisé de moins de 50 cm³ (26%).

Enjeu n°2 : l'alcool et les autres addictions (stupéfiants, médicaments...)

➤ **Alcool**

Durant la période 2008-2012, la part (28%) des accidents mortels en COTE D'OR impliquant un conducteur ayant un taux d'alcool dépassant le taux légal, est supérieure à celle (24%) de la France métropolitaine.

44 des 50 accidents mortels impliquant au moins un conducteur positif à l'alcool, ont au moins un conducteur en délit (avec au moins 0,80 g d'alcool par litre de sang).

La majorité (81%) des accidents corporels comportant au moins un conducteur positif à l'alcool, implique un véhicule léger ou un véhicule utilitaire.

Un accident corporel sur deux (54%) impliquant au moins un conducteur positif à l'alcool, est une perte de contrôle de véhicule seul sans piéton.

Les tranches d'âges ayant le plus de conducteurs positifs à l'alcool sont : les 18 à 24 ans (25%) et les 25 à 31 ans (23%).

➤ **Stupéfiants**

En 2012, 1 525 dépistages de stupéfiants ont été réalisés par les forces de l'ordre de CÔTE D'OR et 392 dépistages se sont avérés positifs.

Le nombre de dépistages a augmenté de 37% par rapport à 2011 alors que parallèlement le nombre de dépistages positifs a augmenté de 43%.

Enjeu n°3 : la vitesse

La vitesse excessive est une cause majeure de la mortalité routière, responsable en 2012 de 26% des accidents mortels en France (près de 1 000 décès). 28% des français reconnaissent ne pas respecter les limitations de vitesses.

Le risque encouru à rouler en excès de vitesse est disproportionné par rapport au gain escompté. L'excès de vitesse provoque et aggrave les accidents de la route. Plus la vitesse est élevée, plus les conséquences sont irréversibles.

En 2012, en CÔTE D'OR, les 20 radars « vitesse fixes » implantés sur les axes les plus accidentogènes et les 13 radars embarqués ont relevé en moyenne 638 infractions par jour :

- 3 infractions sur 4 sont constatées par les radars fixes ;
- 7% des infractions sont des dépassements de vitesse supérieurs à la vitesse autorisée d'au moins 20 km/h.

En France, sur les dix dernières années, on estime que le contrôle automatisé a contribué à une diminution de plus de 10 km/h des vitesses moyennes et qu'il est à l'origine de la baisse de 66% des accidents mortels à proximité des radars. C'est la mesure qui a permis de sauver le plus grand nombre de vies sur les routes au cours de ces dix dernières années.

Enjeu n°4 : les deux roues motorisés

En CÔTE D'OR, durant la période 2008-2012, les usagers de deux-roues motorisés représentent 20% des victimes tuées sur la route : 10 usagers de deux-roues motorisés de moins de 50 cm³ et 29 motards.

➤ Les deux roues motorisés de moins de 50 cm³

Durant la période 2008-2012, la part (16%) des accidents corporels de CÔTE D'OR impliquant un deux-roues motorisé inférieur à 50 cm³, est identique à celle de la France métropolitaine (17%).

Les 361 accidents corporels du département impliquant au moins un deux-roues motorisé inférieur à 50 cm³, surviennent :

- en majorité en agglomération (87%), de jour (65%), par temps normal (78%), sur chaussée sèche (83%), sur route rectiligne (88%),
- 53% dans une agglomération de plus de 100 000 habitants,
- 53% en intersection,
- 45% sont des collisions par le côté.

La majorité (75%) de ces 361 accidents corporels, implique également un véhicule léger ou un véhicule utilitaire.

La majorité (75%) des 273 conducteurs de deux roues motorisés de moins de 50 cm³ impliqués, a entre 14 et 24 ans et il représente 8 des 10 conducteurs tués.

La majorité (91%) des utilisateurs de deux roues motorisés de moins de 50 cm³, porte son casque attaché.

➤ Les motos

Durant la période 2008-2012, la part (15%) des accidents corporels de CÔTE D'OR impliquant une moto est bien inférieure à celle de la France métropolitaine (23%).

Les 326 accidents corporels du département impliquant au moins une moto, sont constatés :

- en majorité en agglomération (67%), de jour (80%), par temps normal (89%), sur chaussée sèche (89%), sur route rectiligne (76%),
- 59% de midi à 19 heures avec une pointe (31%) de 16 à 19 heures,
- 44% dans une agglomération de plus de 100 000 habitants pour 33% hors agglomération,
- 55% hors intersection,
- 38% sont des collisions par le côté.

La majorité (69%) de ces 326 accidents corporels, implique également un véhicule léger ou un véhicule utilitaire.

Les conducteurs de motos âgés de 21 et 29 ans compris, représentent 31% des conducteurs de motos impliqués dans un accident corporel et 10 des 29 motards tués.

La majorité (98%) des utilisateurs de moto, porte son casque attaché.

Enjeu n°5 : les modes doux : cycles et piétons

En CÔTE D'OR, durant la période 2008-2012, 527 accidents corporels impliquent au moins un piéton ou un cycliste et comportent 10% des victimes décédées : 15 piétons tués et 5 cyclistes tués.

La part de ce type d'accidents (24%) reste identique à celle de la France métropolitaine (23% pour la période 2007-2011).

➤ **Les piétons en CÔTE D'OR**

Durant la période 2008-2012, 16% des accidents corporels de CÔTE D'OR implique au moins un piéton pour 18% en France métropolitaine.

Les 347 accidents corporels du département impliquant au moins un piéton, surviennent :

- en majorité en agglomération (96%), de jour (75%), par temps normal (77%), sur chaussée sèche (84%),
- 69% dans DIJON,
- 61% hors intersection,
- un tiers entre 16h et 19heures.

La majorité (84%) de ces 347 accidents corporels, implique également un véhicule léger ou un véhicule utilitaire.

Parmi les 368 piétons victimes (tués ou blessés) dans un accident corporel,

- 39% traversent sur un passage piéton pour 28% sur la chaussée à moins de 50 mètres d'un passage piéton.
- les jeunes âgés de 11 à 20 ans compris, représentent la part la plus importante (27%) des piétons victimes.

➤ **Les cyclistes en CÔTE D'OR**

Durant la période 2008-2012, 9% des accidents corporels de CÔTE D'OR implique au moins un cycle pour 7% en France métropolitaine.

Les 189 accidents corporels du département impliquant au moins un cycle, sont constatés :

- en majorité en agglomération (92%), de jour (83%), par temps normal (84%), sur chaussée sèche (87%),
- 63% dans DIJON,
- plus de la moitié (56%) surviennent en intersection,
- la moitié sont des collisions par le côté.

La majorité (80%) de ces 189 accidents corporels, implique également un véhicule léger ou un véhicule utilitaire.

Les jeunes âgés de 12 à 21 ans compris, représentent la part la plus importante (32%) des 184 cyclistes victimes (tués ou blessés) dans un accident corporel.

ORIENTATIONS D' ACTIONS 2013-2017

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 2012, 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'infrastructure, l'information, la formation, l'éducation et le « contrôle-sanction ».

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

Le tableau ci-joint synthétise l'ensemble des orientations d'actions classées par thèmes.

<p style="text-align: center;">LES JEUNES DE 15-24 ANS</p> <p style="text-align: center;">ORIENTATIONS D’ACTIONS</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">INFRASTRUCTURES</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">INFORMATION</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">FORMATION</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">EDUCATION</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">CONTRÔLES SANCTIONS</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Investir les milieux où se trouvent les jeunes (université, CFA, jeunes salariés, pôle emploi, mission locale) 		X	X	X	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser, développer l’intervention, la participation d’interlocuteurs « sachant » ou ayant vécu (victimes, parents, proches, établissements hospitaliers,...) 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développer la connaissance de la pratique des autres modes de déplacement (contraintes, modalités,...) et valoriser les modes de déplacement alternatifs (soirées jeunes, restaurants, établissements de nuit) 		X	X	X	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Améliorer, développer les outils de sensibilisation, de formation, d’éducation par une adaptation à la maturité des jeunes, à la cible (interlocuteurs) des mises en situation concrètes 		X	X	X	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Associer les jeunes, organiser la représentativité des jeunes 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sensibiliser les parents (notamment sur le volet continuum éducatif, les obligations réglementaires – permis AM (ex-BSR), assurance,...) 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser les actions portant sur le comportement en expliquant le rôle de l’infrastructure 	X		X		X
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Améliorer la sécurité secondaire des infrastructures en associant davantage les usagers 	X	X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adapter la période d’organisation des actions (prévention, contrôle) aux variations saisonnières et aux modes de déplacement (printemps = 2RM, vélos) 		X			X
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prioriser les actions sur la pratique du deux-roues motorisé <50 cm³ 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développer les formations, sensibilisations auprès des jeunes conducteurs (savoir être, partage de la route, de la rue, prise de risques) dès le collège 		X	X	X	

<p style="text-align: center;">LES JEUNES DE 15-24 ANS</p> <p style="text-align: center;">ORIENTATIONS D' ACTIONS</p>	INFRASTRUCTURES	INFORMATION	FORMATION	EDUCATION	CONTRÔLES SANCTIONS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prendre en compte les addictions (alcool, stupéfiants, médicaments) et les distracteurs (baladeur, smartphone, ...) et leurs effets (fatigue, somnolence, inattention,...) 		X			X

<p style="text-align: center;">LES DEUX-ROUES MOTORISÉS</p> <p style="text-align: center;">ORIENTATIONS D’ACTIONS</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">INFRASTRUCTURES</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">INFORMATION</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">FORMATION</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">EDUCATION</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">CONTRÔLES SANCTIONS</p>
<p><u>I. Les deux-roues motorisés de moins de 50 cm³</u></p>					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prioriser les actions 2RM sur les agglomérations de DIJON, BEAUNE et la plaine de Saône 		X			X
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Former les jeunes et leurs parents à la sécurité des 2RM (réglementation – ASSR, ASR, permis, assurance,...., comportement, équipements) par des mises en situation pratiques principalement par le biais du milieu scolaire 					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sensibiliser les autres usagers à la fragilité des 2RM et au partage de la route 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sensibiliser les usagers au respect des règles de priorité et de comportement (prise d’informations,...) et positionnement dans les différents types de carrefour 		X	X	X	X
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Impliquer davantage les assureurs (accidentalité 2RM, jeunes, contexte national de précarité,...) et les équipementiers (politique incitative à l’utilisation des équipements de protection) 		X			
<p><u>II. Les deux-roues motorisés de 50 cm³ et plus</u></p>					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Former, sensibiliser les usagers aux spécificités de la conduite des autres véhicules (conducteurs 2RM ---> VL, bus, PL,... conducteurs autres véhicules ---> 2RM) et prendre en compte les différents types de 2 RM 		X	X		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Former sur l’identification de la spécificité de chaque engin 		X	X		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Être acteur de la sécurité de l’autre 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adapter les actions à la pratique du 2RM (circulation de mars à octobre, circulation de jour et le week-end, jours fériés) 		X			X

<p style="text-align: center;">LES DEUX-ROUES MOTORISÉS</p> <p style="text-align: center;">ORIENTATIONS D’ACTIONS</p>	INFRASTRUCTURES	INFORMATION	FORMATION	EDUCATION	CONTRÔLES SANCTIONS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sensibiliser les usagers au respect des règles de priorité et de comportement (prise d’informations,...) et positionnement 		X			X
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Impliquer les structures (concessionnaires, assureurs, cartes grises, entreprises – PPRR,...) pour toucher les conducteurs de moto de tous les âges et pour développer une politique incitative à l’utilisation des équipements de protection individuelle 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inciter au zéro alcool dans la pratique du 2RM 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Améliorer la sécurité secondaire des infrastructures en associant davantage les usagers 	X	X			

<p style="text-align: center;">ALCOOL ET AUTRES ADDICTIONS</p> <p style="text-align: center;">ORIENTATIONS D’ACTIONS</p>	INFRASTRUCTURES	INFORMATION	FORMATION	EDUCATION	CONTRÔLES SANCTIONS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser, développer l’intervention, la participation d’interlocuteurs « sachant » ou ayant vécu (victimes, parents, proches, établissements hospitaliers,...) 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prendre en compte toutes les addictions (stupéfiants, médicaments,...) et les nouvelles addictions et distracteurs (smartphone, boissons énergisantes, work-addict,...) 		X			X
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développer la sensibilisation, l’information des parents sur les addictions 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rapprocher les structures traitant des addictions (santé, prévention, médecine) de celles traitant de sécurité routière et développer des actions en partenariat, en mutualisant 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser, développer l’implication des professionnels (établissements de nuit, restaurants, vente d’alcool, collectivités-salle,...) dans le « conducteur ne boit pas » et des modes de transport (retour à domicile) 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Former les représentants des jeunes aux addictions 		X	X		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développer les actions sur « le conducteur ne boit pas » 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Privilégier la cible des « 18-30 ans » sans pour autant délaisser les « 30-60 ans » et les « moins de 18 ans » 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adapter les messages de sécurité routière aux types de phénomènes et à la population ciblée (restaurants, établissements de nuit) 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sensibiliser le réseau de santé aux addictions (médicaments,...) et à la sécurité routière (agence régionale de santé, médecins généralistes, médecins du travail, pharmacie, associations,...) 		X			

<p style="text-align: center;">VITESSE</p> <p style="text-align: center;">ORIENTATIONS D’ACTIONS</p>	INFRASTRUCTURES	INFORMATION	FORMATION	EDUCATION	CONTRÔLES SANCTIONS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Informer sur la notion de gain de temps, de parcours par rapport aux vitesses (en et hors agglomération) 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Communiquer, former sur les gains économiques par rapport à la vitesse (en et hors agglomération) 		X	X		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser, développer, encourager la « mobilité durable » (covoiturage, l'écoconduite, vélos, deux-roues motorisés, transport public,...), notamment en milieu professionnel 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développer les démarches innovantes, pratiques sur la vitesse (casser les a priori sur la vitesse) y compris sur les contrôles 		X			X
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mettre en place un observatoire départemental des vitesses et des comportements dans toutes les zones (130, 110, 90, 70, 50, 30, 20 km/h) 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Informer, former sur les règles, les effets de la vitesse et les conséquences d'une vitesse inadaptée ou excessive selon les limitations de vitesse (zone de rencontre, zone 30, agglomération,...) et selon le type de véhicules 		X	X		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Informer, former sur la notion de comportement et de troubles du comportement (état de santé, stress, alcool, médicaments, fatigue,...) par rapport aux limitations de vitesse (vitesse excessive, inadaptée) 		X	X		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Améliorer la cohérence entre limitations de vitesse, environnement et infrastructures et équipements (feux) 	X	X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Améliorer la lisibilité des limitations de vitesse (zone 30, zone de rencontre, entrée d'agglomération,...) 	X	X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Informer sur les règles en matière de limitation de vitesse par conditions de visibilité réduites (pluie, brouillard, ...) 		X			

<p style="text-align: center;">MODES DOUX (piétons, cyclistes)</p> <p style="text-align: center;">ORIENTATIONS D’ACTIONS</p>	INFRASTRUCTURES	INFORMATION	FORMATION	EDUCATION	CONTRÔLES SANCTIONS
I. Piétons					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser les actions sur le milieu urbain et les grosses agglomérations 		X			X
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cibler les actions sur les périodes de reprise d’activité (septembre – octobre, février – mars...) et la pratique (pointe de 17 h, de 8h à 19h) 		X			X
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prendre davantage en compte la « sur » vulnérabilité des piétons à la vitesse (conditions de circulation) et à leur visibilité (nuit = conditions de visibilité réduite). 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sensibiliser les usagers « piétons » et autres usagers aux risques routiers pour les populations jeunes et seniors 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Faire connaître la finalité et le fonctionnement des zones 30 et zones de rencontre (maître d’ouvrage, aménageurs, usagers ...) (règles de conception – incitation de l’aménageur à réfléchir à la pertinence et l’emplacement du passage piéton -, règles de fonctionnement) 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ sensibiliser les gestionnaires de voirie aux règles d’aménagement des passages piéton (pertinence, localisation, règle de conception) 	X	X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ sensibiliser les usagers aux règles relatives aux passages pour piétons et à leur respect 		X			

<p style="text-align: center;">MODES DOUX (piétons, cyclistes)</p> <p style="text-align: center;">ORIENTATIONS D' ACTIONS</p>	INFRASTRUCTURES	INFORMATION	FORMATION	EDUCATION	CONTRÔLES SANCTIONS
II. Cyclistes					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prendre en compte dans les actions (prévention et contrôle) la pratique du deux-roues (en agglomération, mois de juin – juillet / septembre – octobre) (créneaux 8-9 h, 12-14 h et 15-18 h) 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Faire connaître la finalité et les règles de fonctionnement des aménagements cyclables (contre-sens ...) y compris aux aménageurs (règles de conception) (radars) 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Informer sur les nouveaux aménagements par rapport aux règles cyclables 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sensibiliser les usagers au partage de la rue et de la route 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rappeler les règles de priorité entre aménagements cyclables et chaussée utilisée par les autres usagers aux intersections 		X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développer le volet « <u>formation</u> » à la pratique du vélo et aux règles afférentes dès le plus jeune âge pour tous les usagers 		X	X	X	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Approfondir l'accidentologie des cyclistes (âge, rôle...) pour mieux la comprendre et mieux cibler les actions 		X			X
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sensibiliser et rappeler les règles relatives aux équipements de sécurité (obligatoire, conseillé) et à la covisibilité (concessionnaires, associations, ateliers de réparateurs) 		X			X
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Intégrer davantage le respect de l'utilisation des aménagements cyclables et des règles propres à la circulation des cyclistes dans le contrôle des usagers de la rue et de la route 		X			X