



CONSEIL GENERAL
DE LA CÔTE D'OR



PREFECTURE
DE LA CÔTE D'OR



VILLE DE DIJON

Sécurité routière

Document

Général

d'Orientations

2008 - 2012

CÔTE D'OR

Le président
du Conseil Général
de la Côte d'Or

F. SAUVADET

Le préfet
de la Région Bourgogne,
préfet de la Côte d'Or

C. DE LAVERNÉE

Le sénateur-maire
de DIJON

F. REBSAMEN

Table des matières

PREAMBULE.....	3
1- LE CONTEXTE.....	4
2- LA DEMARCHE D'ELABORATION DU DGO.....	5
ETUDE D'ENJEUX.....	6
1- LES DONNEES DEPARTEMENTALES.....	7
1.1- Le département de la Côte d'Or.....	7
1.2. - L'accidentalité départementale.....	8
2 - LES ENJEUX NATIONAUX.....	12
2.1- La vitesse.....	12
2.2- L'alcool.....	15
2.3 - Les deux roues motorisés.....	17
2.4 - Les jeunes de 15 à 24 ans.....	19
3 - BILAN DU DGO 2004 - 2008.....	22
3.1- Approche globale.....	22
3.2- Les accidents graves sur autoroutes.....	24
3.3 Les usagers fragiles en milieu urbain.....	26
3.4 - Les accidents avec un véhicule seul en rase-campagne.....	31
4 - AUTRES ENJEUX DEPARTEMENTAUX.....	34
5 - SYNTHESE.....	35
6 - OBJECTIFS.....	36
ORIENTATIONS D'ACTIIONS.....	37
ANNEXES.....	45

PREAMBULE

1- LE CONTEXTE

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et fixé en accord avec le Premier Ministre, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3000 d'ici 2012, contre plus de 4500 en 2007.

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière, réuni sous la présidence du Premier Ministre le 13 février 2008, a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents. Elles doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les deux roues motorisés et faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse.

Ainsi des mesures doivent être prises pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, pour diviser par trois le nombre de jeunes tués, et pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues.

Ce nouveau défi devra se traduire concrètement, dans chaque département, par une réduction importante et continue du nombre de victimes en moyenne voisine de 8 % par an.

Dans ce contexte, le présent document général d'orientations pour les années 2008 à 2012 a pour objectif de définir les enjeux du département de la Côte d'Or et les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

2- LA DEMARCHE D'ELABORATION DU DGO

L'élaboration du DGO 2008-2012 repose sur 2 phases décisionnelles : l'étude d'enjeux et les orientations d'actions validées chacune par un comité de pilotage créé spécifiquement.

- Le comité de pilotage est composé de la préfecture, la DDE (observatoire départemental de sécurité routière), les gestionnaires de voirie (Conseil général, APRR, ville de DIJON), les forces de l'ordre (gendarmerie, DDSP, CRS), l'inspection académique et la Caisse Régionale d'Assurance Maladie.

Le comité de pilotage s'est réuni le 18 novembre pour examiner l'étude d'enjeux et les objectifs et le 18 décembre pour les orientations d'actions.

- L'étude d'enjeux permet d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents caractérisant un dysfonctionnement. Elle est réalisée par un groupe technique créé spécifiquement et copiloté par le Coordinateur Sécurité Routière et l'ODSR et dont faisaient également partie les forces de l'ordre (Gendarmerie, Police Nationale) et les principaux gestionnaires de voirie (Conseil Général, Ville de Dijon, DIR Centre Est et APRR).

L'étude d'enjeux s'appuie sur :

- une caractérisation des 4 enjeux nationaux (alcool, vitesse, deux roues motorisés et jeunes) permettant de les décliner localement et de vérifier s'ils constituent bien des enjeux pour le département

- un bilan du DGO 2004-2008

- une analyse de l'insécurité routière du département permettant de détecter d'éventuels autres enjeux.

L'étude d'enjeux est élaborée à partir de l'analyse du bilan accidentologique établi sur cinq années consécutives. Dans le cas présent, la période 2003-2007 sert de base à cette analyse.

Toutefois le changement de définition du tué depuis 2005 (tué à 6 jours avant 2005 et tué à 30 jours depuis 2005) a nécessité de corriger le nombre de tués afin d'utiliser les mêmes indicateurs sur la période 2003-2007. Un coefficient correcteur défini nationalement permet de calculer le nombre de tués à 30 jours pour les années 2003 et 2004. Ainsi les nombres de tués avant 2005 ont été corrigés et diffèrent donc légèrement des valeurs réellement relevées. Cette correction a également pour conséquence de modifier le nombre de blessés, le nombre total de victimes des accidents devant rester constant.

De même, la définition des blessés (graves et légers) a été modifiée depuis 2005 (blessés hospitalisés et non hospitalisés). Par contre, aucun coefficient correcteur n'a été défini pour prendre en compte cette modification. Aussi les analyses menées sur la période 2003-2007 ne porteront que sur le nombre global de blessés sans distinction de la gravité des blessures (hospitalisés ou non hospitalisés, graves ou légers). Toutes les données (tués, blessés) apparaissant dans les pages suivantes sont des données corrigées.

- Les orientations d'actions fixent, sur la base de l'approfondissement et de la compréhension des enjeux, les objectifs généraux des actions qui en découleront. Elles se déclinent, sur la période 2008-2012 du DGO, dans les différents domaines : infrastructure, éducation, formation, information, contrôle et sanction, dans le cadre des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) annuels. Des groupes thématiques par enjeu ont été constitués à cet effet avec les acteurs de la sécurité routière concernés par l'enjeu. Ils ont élaboré les orientations d'actions à partir de l'approfondissement des enjeux.

ETUDE D'ENJEUX

1- LES DONNEES DEPARTEMENTALES

1.1- Le département de la Côte d'Or

Avec 8 763 km², le département de la Côte d'Or est le 4ème 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.

Population :

- La population du département s'élève à 514 000 habitants (recensement 2006) dont 150 800 pour la Ville de DIJON et environ 240 000 pour l'agglomération dijonnaise (DIJON compris) et place la Côte d'Or en 50ème position par sa population.

L'agglomération dijonnaise représente à elle seule 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 2000 habitants pour 100 habitants) est de 65 % (en 1999) contre 75,5 % au plan national.

Pour une superficie de 8763 km², la densité de population est de 59 habitants / km² contre 114 pour la France.

- La population de jeunes de 15-24 ans constitue une part importante de la population côte d'orientale. En effet on dénombre 71 629 jeunes (35 110 hommes / 36 519 femmes) de 15 à 24 ans sur 514 000 habitants alors que la France compte 7 854 103 jeunes (3 984 412 hommes / 3 869 691 femmes) sur 61 166 822.

Ainsi, si la Côte d'Or occupe le 50ème rang national en termes de population (décroissant) et le 40ème rang pour la population 15-24 ans, elle occupe le 11ème rang national pour la part de jeunes âgés de 15 à 24 ans dans la population (14 %).

Parc automobile :

La Côte d'Or compte un parc automobile de 258 000 véhicules de moins de 15 ans (30 497 000 en France), ce qui constitue environ un véhicule pour 2 habitants équivalant ainsi la moyenne nationale.

Le réseau routier :

La décentralisation et le transfert de la majeure partie des routes nationales au Conseil Général ont conduit à une nouvelle configuration routière. Ainsi les gestionnaires de voirie sont aujourd'hui le Conseil Général de Côte d'Or, les communes, les Autoroutes Paris Rhin Rhône et la Direction Interdépartementale des Routes Centre Est avec le réseau suivant :

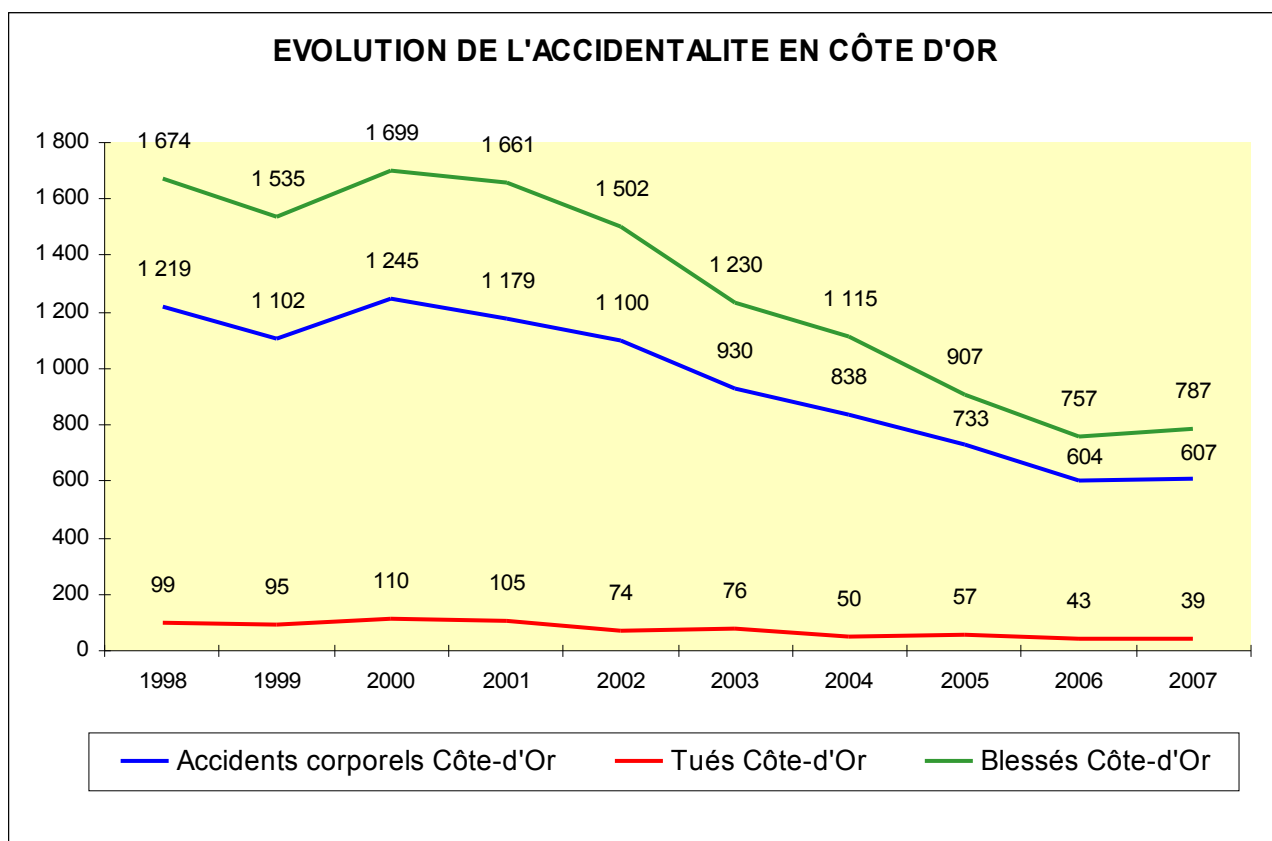
- x Routes départementales : 5 860 km.
- x Routes nationales (Voie rapide urbaine : Rociade de Dijon) (DIR Centre Est) : 12 km.
- x Autoroutes : 298 km.
 - concédées (APRR) : 262 km
 - non concédées (DIR Centre Est) : 36 km
- x Voies communales : 4 430 km.

	Autoroutes	RN	RD	VC
Longueur du réseau France (km)	10891	9 747	377 377	628 987
Part France	1.1 %	0.9 %	36.7 %	61.2 %
Longueur du réseau Côte d'Or (km)	298	12	5 860	4 430
Part Côte d'Or	2.8 %	0.1 %	55.3 %	41.8 %

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.

1.2. - L'accidentalité départementale



Depuis 2000 l'accidentalité côte d'orientienne est en baisse constante (nombre d'accidents, tués et blessés). Hormis l'année 2005 où le nombre de tués a augmenté, on relèvera seulement une stagnation du nombre d'accidents et de blessés entre 2006 et 2007 alors que le nombre de tués a continué à diminuer.

	Côte d'Or 2003-2007	France 2003-2007
Nombre d'accidents corporels	3 712	421 716
Nombre de victimes	5 061	563 668
- dont tués	265	26 298
- dont blessés	4 796	537 370
Gravité (tués)	7,14	6,24

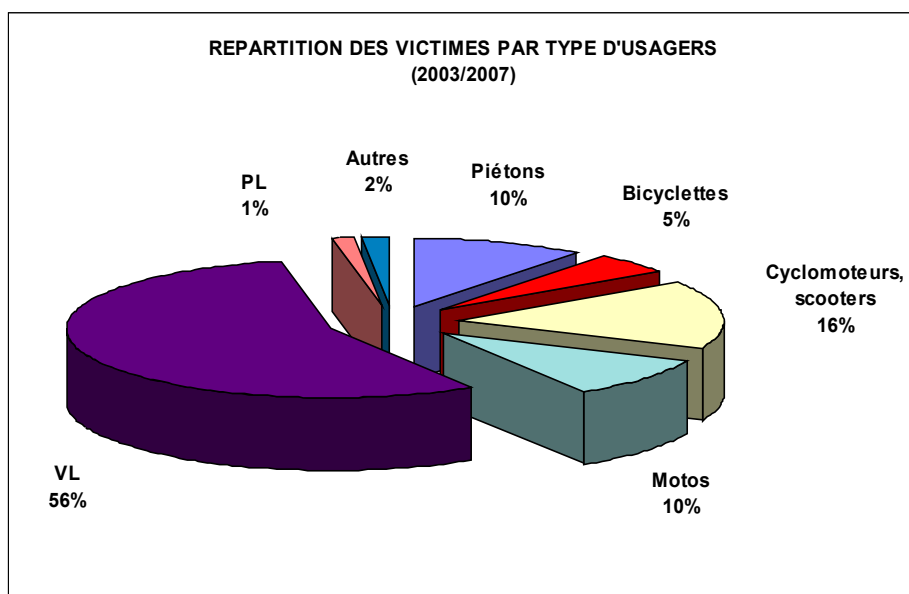
Ce qui représente en moyenne par semaine :

en Côte d'Or	en France
14 accidents	1617 accidents
1 tué	101 tués
18 blessés	2061 blessés

On relèvera sur la période 2003-2007 que la gravité moyenne des accidents en Côte d'Or est légèrement plus élevée qu'en France.

Usagers :

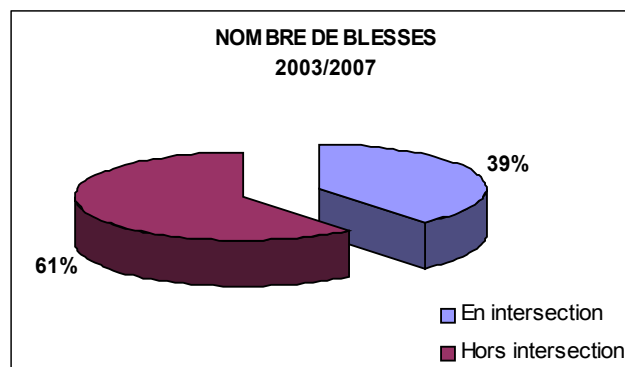
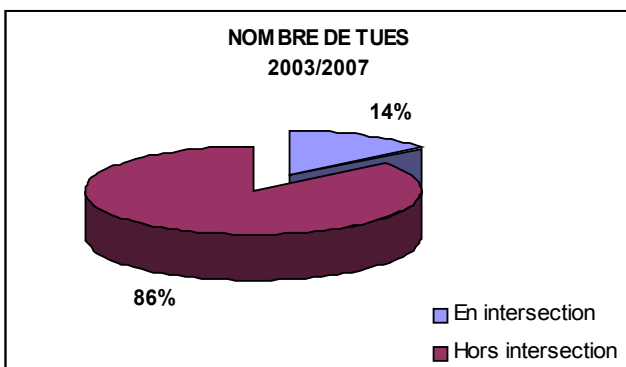
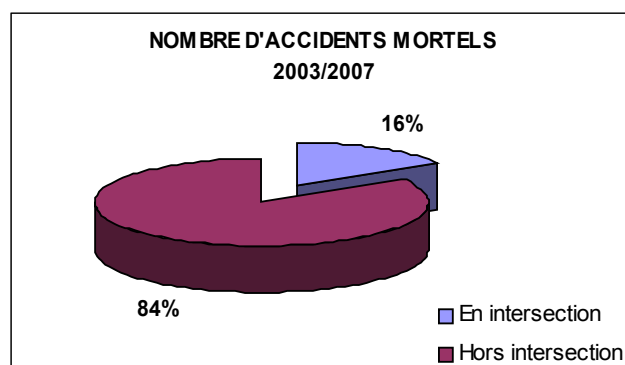
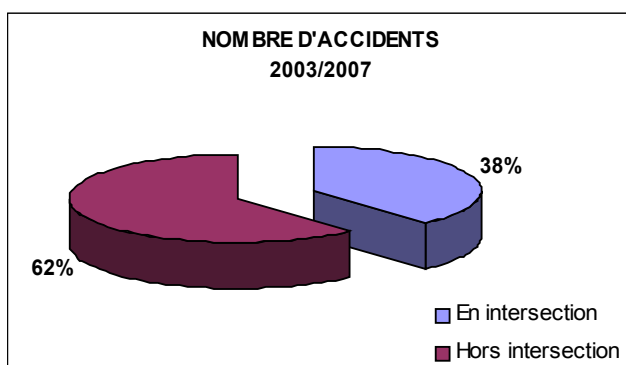
	Tués 2003-2007	Blessés 2003-2007	Victimes 2003-2007 (tués + blessés)
Piétons	24	503	527
Bicyclettes	6	48	258
Cyclomoteurs Scooters	17	789	806
Motocyclettes	26	461	487
VL	181	2 639	2 820
PL	6	65	71
Autres	2	79	81



Localisations géographique et temporelle :

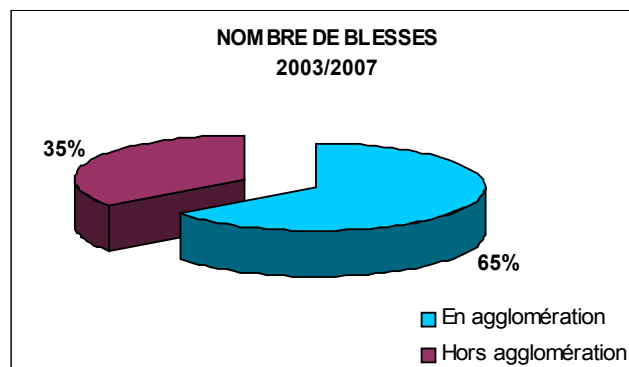
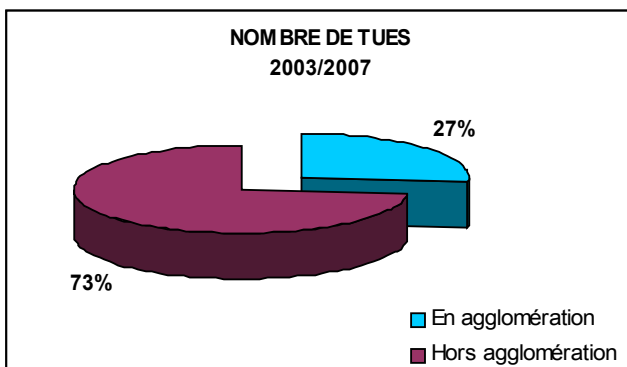
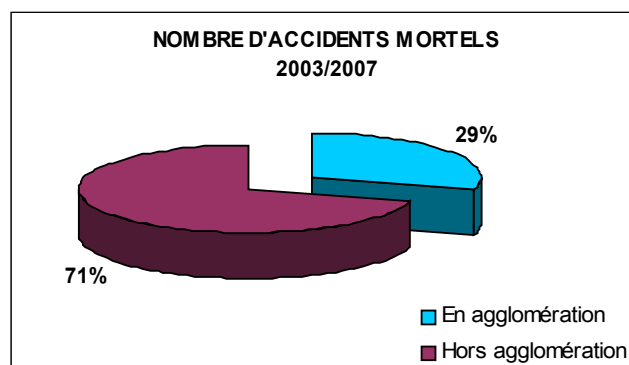
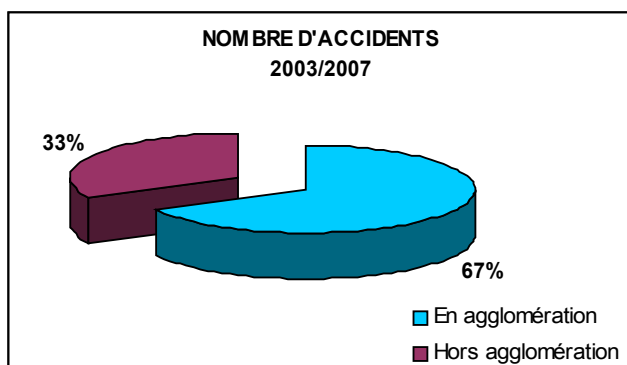
	Nombre d'accidents 2003/2007	Nombre d'accidents mortels 2003/2007	Nombre de tués 2003/2007	Nombre de blessés 2003/2007	Gravité
En intersection	1426	37	38	1876	2.66
Hors intersection	2286	198	227	2920	9.93
En agglomération	2503	69	71	3103	2.84
Hors agglomération	1209	166	194	1693	16.05
De jour	2827	150	163	3613	5.77
De nuit	885	85	102	1183	11.53

Accidentalité selon la localisation « intersection/hors intersection » :



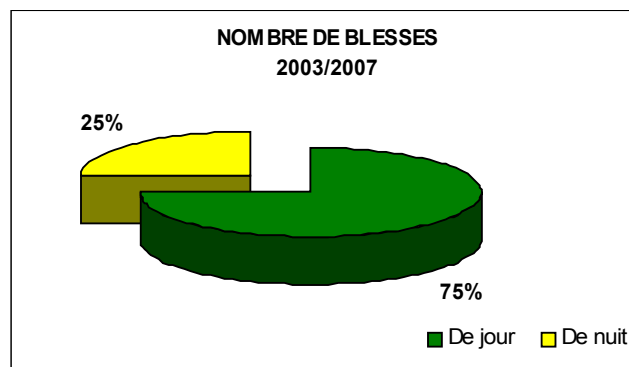
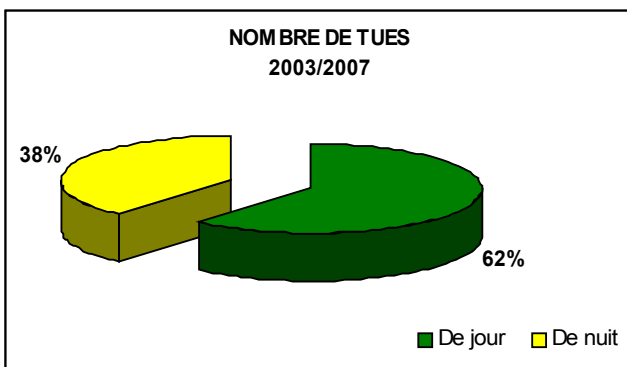
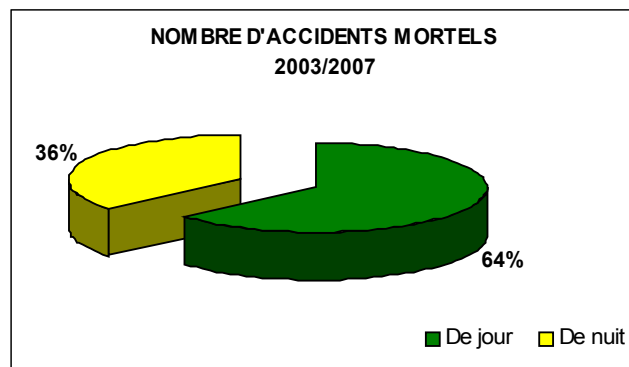
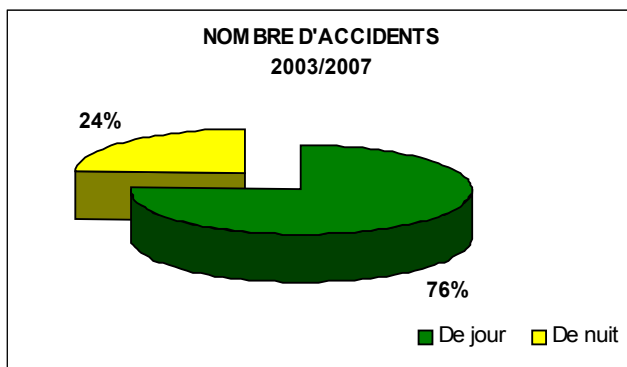
On notera que les accidents mortels ont très majoritairement lieu hors intersection (84 %), et représentent 86 % des tués, alors que les accidents hors intersection ne représentent que 62 % des accidents.

Accidentalité selon la localisation « en agglomération/hors agglomération »:



Si la majorité des accidents a lieu en agglomération (67 %), les accidents mortels ont principalement lieu hors agglomération (71 %) et représentent 73 % des tués.

Accidentalité selon la localisation temporelle « jour/nuit »:



Si seulement 24 % des accidents ont lieu la nuit, leur gravité est plus importante (36 % des accidents mortels et 38 % des tués).

2 - LES ENJEUX NATIONAUX

2.1- La vitesse

Vitesse moyenne des véhicules et dépassement de plus de 10 km/h en France :

Vitesses moyennes							
JOUR	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
autoroute de liaison	125,6	126,0	124,2	120,7	119,0	119,4	119,9
autoroute de dégagement	110,1	111,9	112,1	110,7	109,0	109,4	109,3
RN 2x2 voies	112,4	112,3	109,1	103,5	99,1	100,4	98,9
RN 2 ou 3 voies	90,1	88,1	85,3	83,8	81,4	80,3	80,6
RD	93,1	92,9	90,0	87,8	86,1	84,5	83,2
RN traversées d'agglomération	61,6	60,5	57,4	54,7	53,4	51,7	52,5
Artère en agglomération	51,4	51,8	49,9	49,3	48,2	47,0	46,0
Entrée/sortie agglomération	57,9	58,7	56,7	54,5	55,4	53,9	53,7

NUIT	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
autoroute de liaison	121,7	120,7	114,2	115,5	114,3	113,4	114,5
autoroute de dégagement	116,9	121,0	117,0	114,2	113,6	113,2	114,8
RN 2 ou 3 voies	95,9	91,8	88,2	86,4	82,7	82,4	82,4
RN traversées d'agglomération	65,9	64,4	63,3	59,3	59,0	57,9	58,0
Artère en agglomération	57,1	53,3	54,0	51,3	49,5	48,0	45,8
Entrée/sortie agglomération	64,7	62,5	62,5	61,0	60,6	58,3	58,2

Dépassement de plus de 10 km/h des VL							
	2001	2002	2003	2003	2004	2006	2007
autoroutes de liaison	29,1%	29,9%	22,3%	12,9%	15,4%	13,0%	12,4%
autoroutes de dégagement	34,1%	37,8%	35,1%	28,6%	24,6%	26,2%	23,5%
RN 2x2	38,4%	38,5%	27,5%	20,0%	14,0%	8,7%	9,1%
RN 2 ou 3 voies	29,7%	23,9%	17,0%	16,8%	10,0%	9,7%	8,0%
RD	36,4%	34,0%	25,7%	24,3%	20,2%	15,8%	11,9%
RN traversées d'agglomération	50,4%	48,2%	35,6%	27,6%	24,2%	18,0%	20,5%
Artère en agglomération	25,2%	24,0%	17,4%	14,7%	12,6%	9,1%	6,1%
Entrée/sortie agglomération	41,6%	44,1%	37,2%	28,5%	30,1%	24,1%	25,8%

Globalement, au niveau national, les vitesses moyennes diminuent depuis 2001, de jour comme de nuit, et les dépassements de vitesse de plus de 10 km/h pour les VL ont diminué dans des proportions très importantes (de l'ordre de 30 points pour la baisse la plus significative).

On notera également que les vitesses moyennes pratiquées la nuit sont plus élevées que le jour sur tous les réseaux, excepté sur les autoroutes de liaison.

Les infractions :

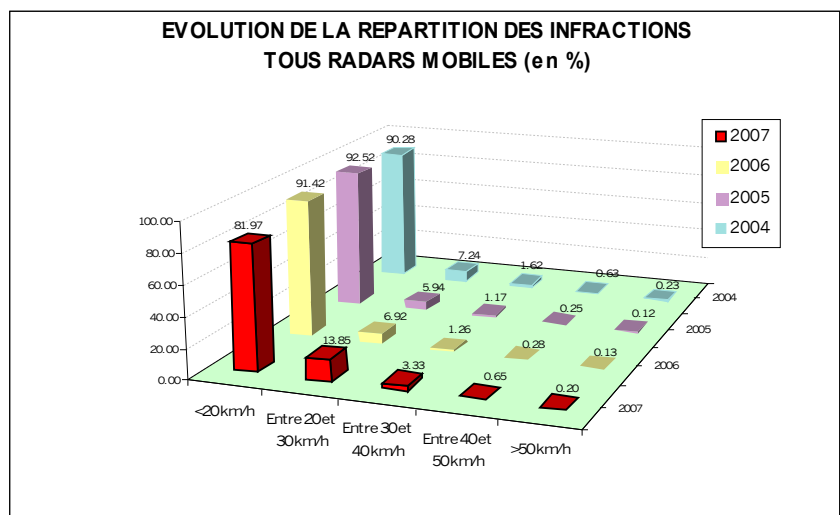
Nombre d'excès de vitesse 2007	Nombre d'excès de vitesse 2006	variation	dont hors C.S.A 2007	dont hors C.S.A 2006	variation	dont relevés par C.S.A.	Parcours annuel (Mds km)	Nombre d'excès de vitesse pour 1 Million km
307 197	306 823	+0.1%	14 759	17 354	-15.0%	292 438	9.17	33

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Total 2001/2007
Nombre de PV pour excès de vitesse	17 193	16 246	15 143	12 428	16 134	17 957	16 536	111 637
Nombre de rétentions immédiates pour excès de vitesse > 50 Km/h			767	846	1108	1169	1126	5 016

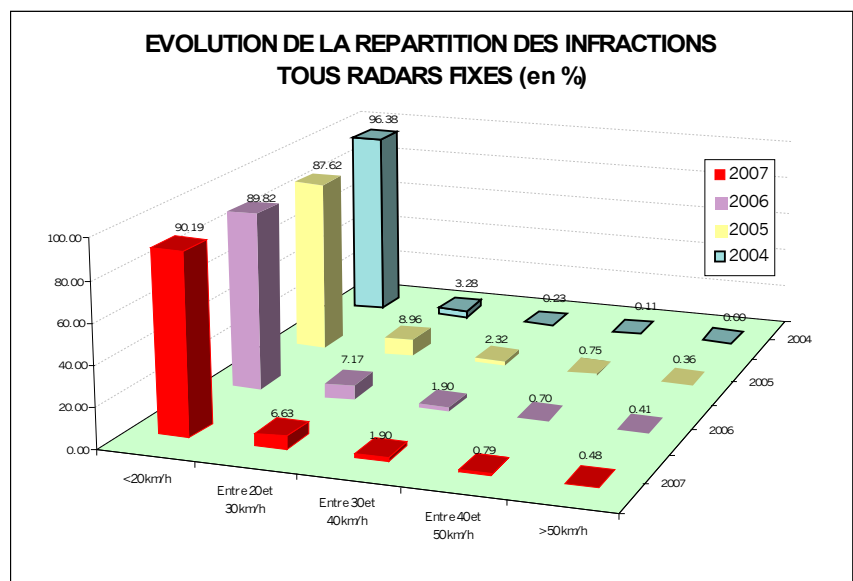
Comparée aux autres départements français, la Côte d'Or est le 14^{ème} plus mauvais département en nombre d'excès de vitesse, le 37^{ème} plus mauvais département en nombre d'excès de vitesse hors CSA et le 33^{ème} plus mauvais pour le nombre d'excès de vitesse pour 1 million de km parcourus.

Contrôles automatisés :

TOUS RADARS MOBILES					
Année	< 20 km/h	Entre 20 et 30 km/h	Entre 30 et 40 km/h	Entre 40 et 50 km/h	> 50 km/h
2004	90.28	7.24	1.62	0.63	0.23
2005	92.52	5.94	1.17	0.25	0.12
2006	91.42	6.92	1.26	0.28	0.13
2007	81.97	13.85	3.33	0.65	0.20



TOUS RADARS FIXES					
Année	< 20 km/h	Entre 20 et 30 km/h	Entre 30 et 40 km/h	Entre 40 et 50 km/h	> 50 km/h
2004	96.38	3.28	0.23	0.11	0.00
2005	87.62	8.96	2.32	0.75	0.36
2006	89.82	7.17	1.90	0.70	0.41
2007	90.19	6.63	1.90	0.79	0.48

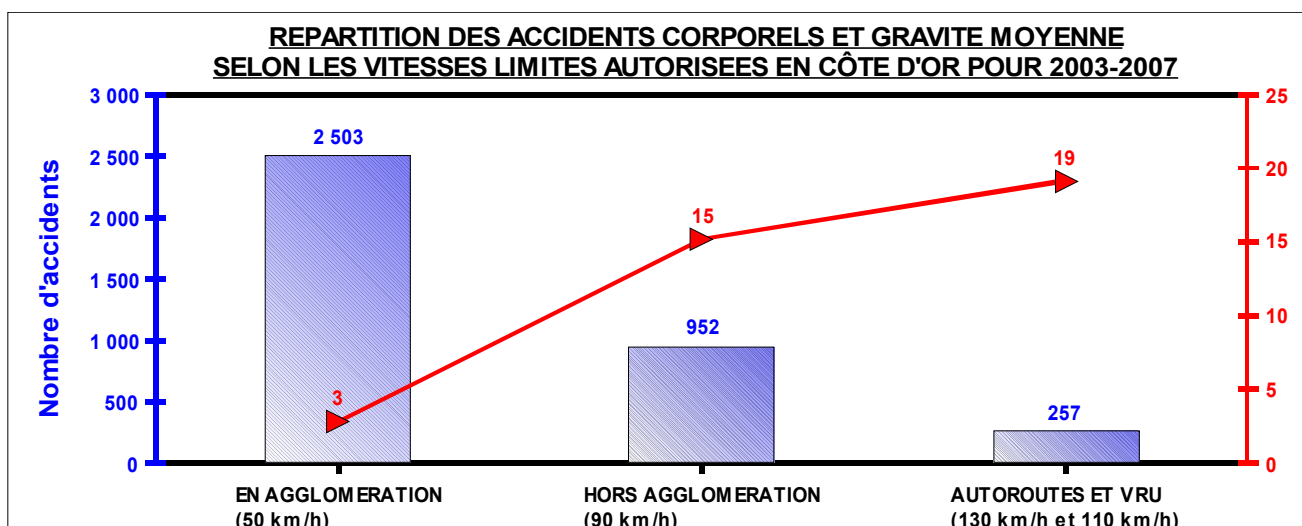


Sur la période 2003-2007, le réseau routier côte d'orien a été contrôlé par 10 radars automatiques fixes (*Boulevard des Allobroges – Fontaine-les-Dijon ; A38 – Plombières-les-Dijon ; RD 968 – Ouges ; A6 – Bessey-en Chaume ; RD 974 – Meursault ; RD 981 – Mimeure ; RN 274 – Dijon ; A31 – Selongey ; A6 – Eguilly – Direction Paris-Lyon ; A6 – Eguilly – Direction Lyon-Paris*) et 10 radars automatiques mobiles.

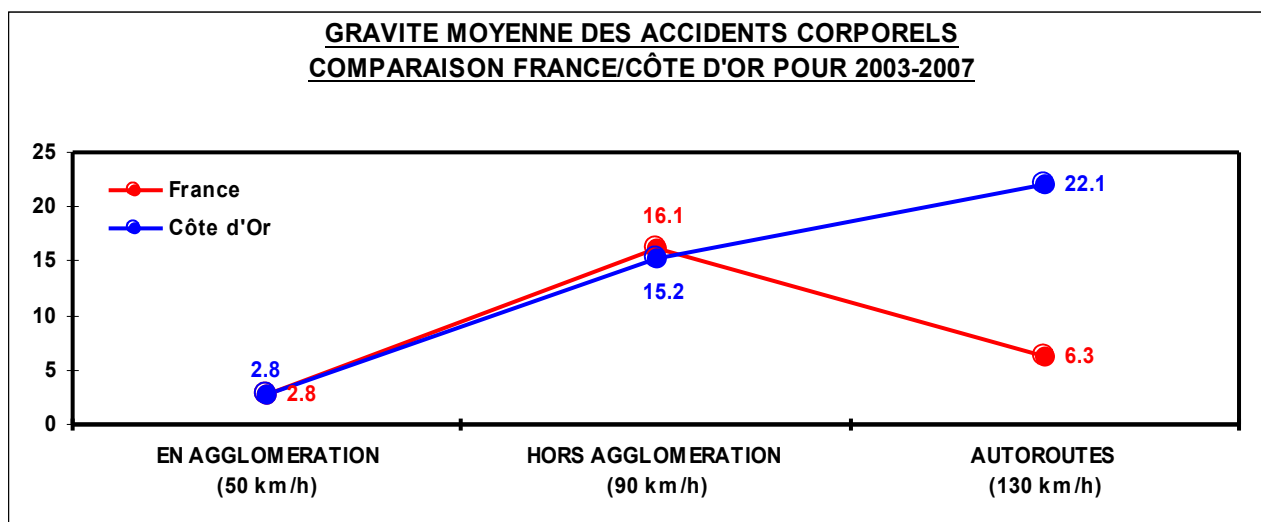
Un seul radar est situé en agglomération (*Boulevard des Allobroges – Fontaine-les-Dijon*), 6 sont sur autoroutes et voies rapides urbaines (*A38 – Plombières-les-Dijon ; A6 – Bessey-en Chaume ; A31 – Selongey ; A6 – Eguilly – Direction Paris-Lyon ; A6 – Eguilly – Direction Lyon-Paris ; RN 274 – Saint-Apollinaire*), 3 sont sur routes bidirectionnelles (*RD 968 – Ouges ; RD 974 – Meursault ; RD 981 – Mimeure*).

Les radars fixes ou mobiles relèvent, dans plus de 90 % des infractions, des excès de vitesse inférieurs à 30 km/h.

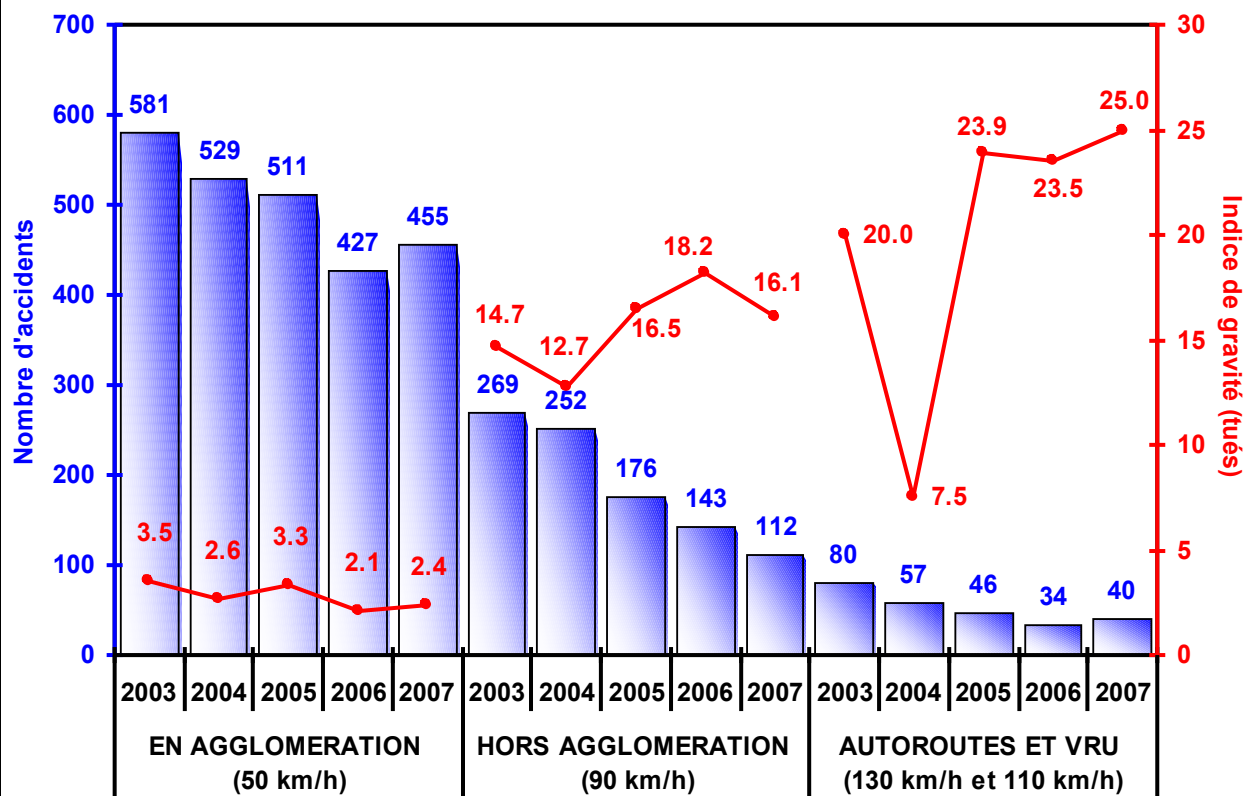
Gravité :



VRU : Voies Rapides Urbaines



REPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET GRAVITE MOYENNE SELON LES VITESSES LIMITES AUTORISEES EN CÔTE D'OR POUR 2003-2007



Plus la vitesse maximale autorisée est élevée, plus la gravité des accidents est importante, alors que leur nombre est moins élevé.

2.2- L'alcool

Thème	Nombre d'accidents du thème (2003-2007)	Nombre total d'accidents (2003-2007)	% de référence (France 2005)	% d'accidents estimé du thème	Significativité ¹
Accidents avec alcoolémie positive	323	3712	7.9	8.7	S+
Accidents mortels avec alcoolémie positive	43	3712	1.4	1.2	NS

TS : Très Significatif - S : Significatif - NS : Non Significatif

La part des accidents avec alcoolémie est significative en Côte d'Or. Cette significativité est confirmée, pour la période 2003-2007 :

- par la bonne qualité de remplissage des informations saisies dans les fiches BAAC : 24^{ème} meilleur département avec 10,8 % d'indéterminés pour les accidents corporels (France : 20,2 %) et 48^{ème} meilleur département avec 27,7 % d'indéterminés pour les accidents mortels (France : 29,2 %).

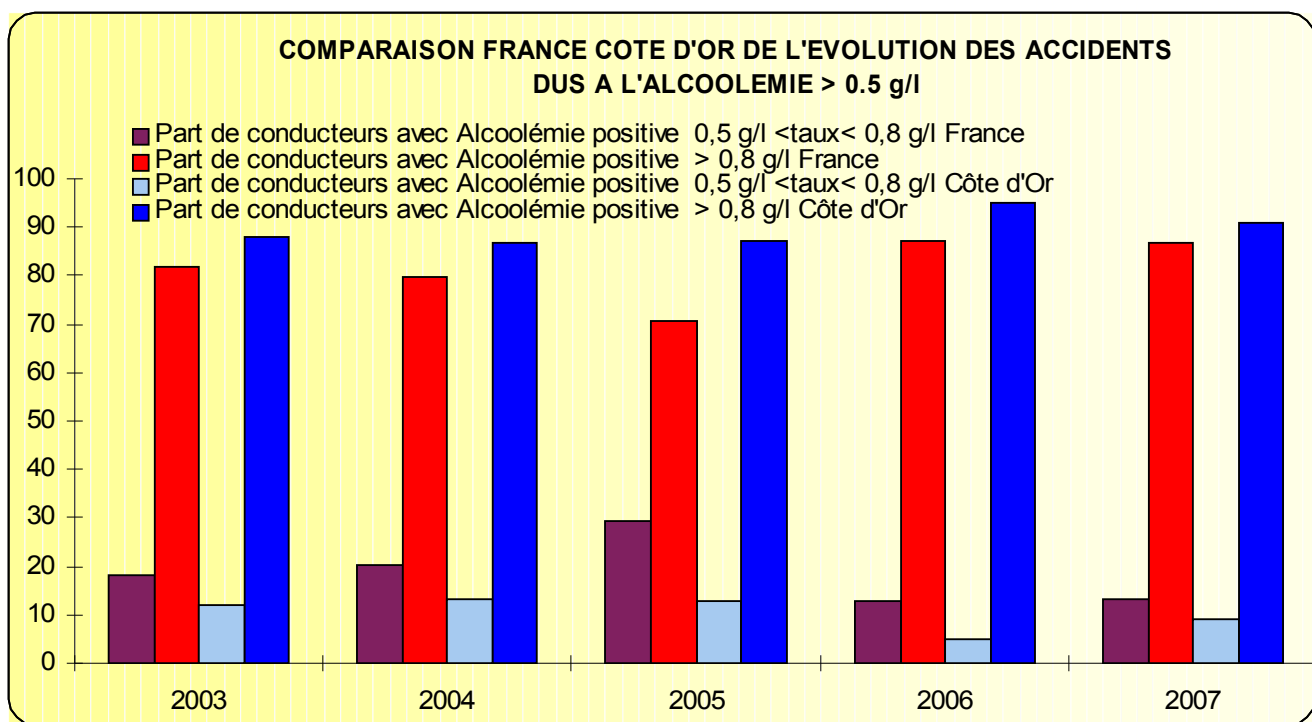
- x par un classement favorable de la Côte d'Or par rapport aux autres départements français dans la part d'accidentologie avec alcoolémie : 23^{ème} meilleur département avec 9,4 % pour les accidents corporels (France : 10 %) et 26^{ème} meilleur département avec 25,3 % pour les accidents mortels (France : 29,2 %).

¹ Plus la probabilité d'affirmer que le thème est un enjeu pour le département est importante au regard du nombre d'accidents concernés, du nombre total d'accidents et de l'écart par rapport à la référence nationale, plus la significativité est importante.

Les infractions :

INSEE Population au 1er janvier	Nombre de dépistages de l'alcoolémie 2007	Nombre de dépistages de l'alcoolémie 2006	variation	Nombre de dépistages positifs 2007	Nombre de dépistages positifs 2006	variation	Nombre de dépistages par millier d'habitants	Nombre de dépistages positifs par millier habitants	Taux de positivité
514 000	117 291	127 931	-8.3%	2 451	2 607	-6.0%	228	4.8	2.1%

Comparée aux autres départements français, en 2007, la Côte d'Or est le 32^{ème} département qui a fait le plus de dépistages, le 42^{ème} pour le nombre de dépistages positifs. C'est également le 44^{ème} département qui a fait le plus de dépistages par millier d'habitants, le 30^{ème} pour le nombre de dépistages positifs par millier d'habitants. Enfin, c'est le 25^{ème} département pour le taux de positivité.



La Côte d'Or se distingue malheureusement sur les 5 dernières années par une part des conducteurs ayant une alcoolémie supérieure à 0,8 g/l et impliqués dans des accidents plus importante qu'en France.

Par contre, elle est moins importante en Côte d'Or pour des alcoolémies comprises entre 0,5 g/l et 0,8 g/l.

2.3 - Les deux roues motorisés

Thème	Nombre d'accidents du thème (2003-2007)	Nombre total d'accidents (2003-2007)	% de référence (France 2005)	% d'accidents estimé du thème	Significativité
Accidents avec au moins un cyclomoteur	745	3712	15.8	20.1	TS+
Accidents mortels avec au moins un cyclomoteur	18	3712	0.4	0.5	NS
Accidents mortels avec au moins une motocyclette	30	3712	1.0	0.8	NS
Accidents avec au moins une motocyclette	455	3712	21.6	12.3	TS-
TS : Très Significatif - S : Significatif - NS : Non Significatif					

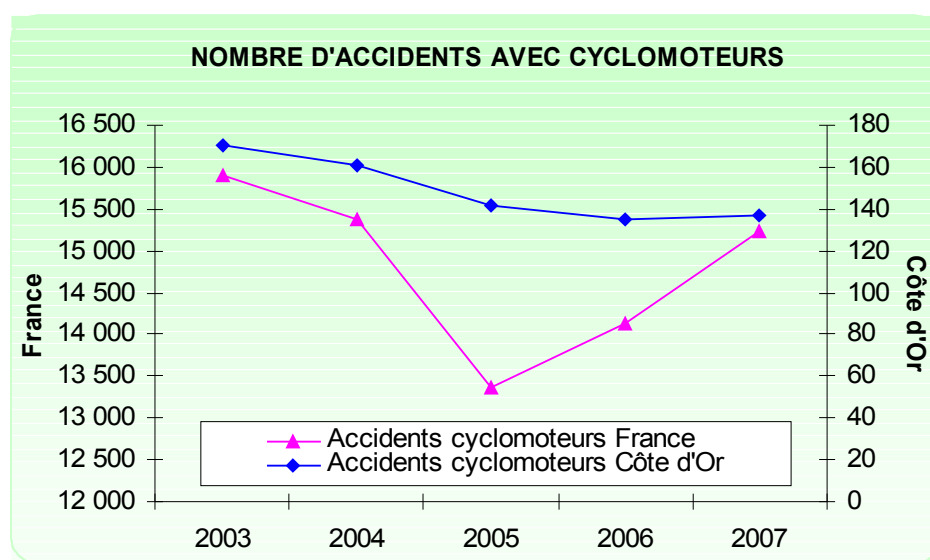
En Côte d'Or, l'accidentalité des 2 roues motorisés n'est pas significative, hormis pour les accidents corporels impliquant un cyclomoteur, où la significativité est très importante.

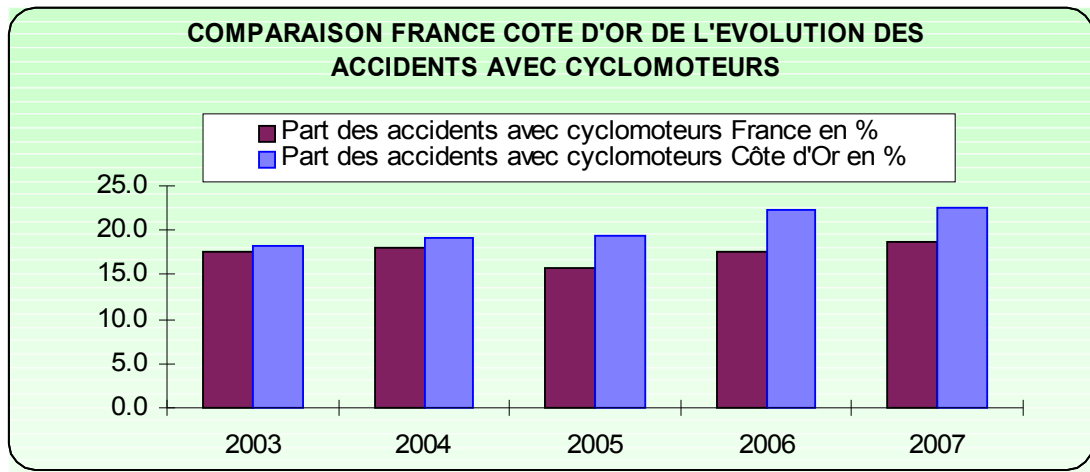
Ces résultats sont d'ailleurs confirmés par le classement de la Côte d'Or par rapport aux autres départements français pour la période 2003-2007 :

x pour les cyclomoteurs : 28^{ème} plus mauvais département avec 19,5 % d'accidents corporels (France :17,6 %) et 29^{ème} plus mauvais département avec 7,7 % d'accidents mortels (France :7,6 %);

x pour les motocyclettes : 37^{ème} meilleur département avec 13 % d'accidents corporels (France : 20,3 %) et 29^{ème} meilleur département avec 13,2 % d'accidents mortels (France : 17,9 %).

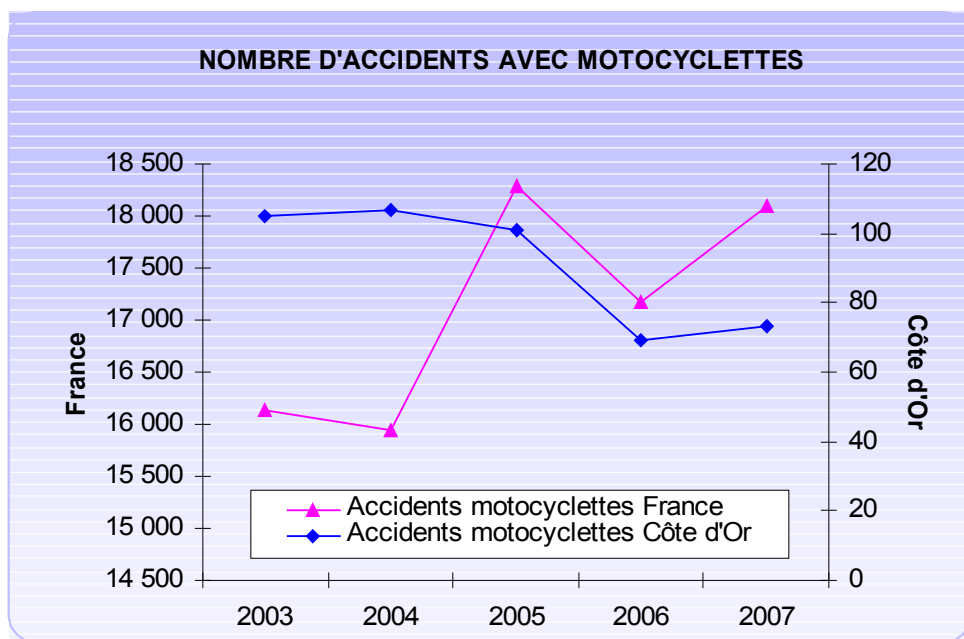
Les cyclomoteurs :

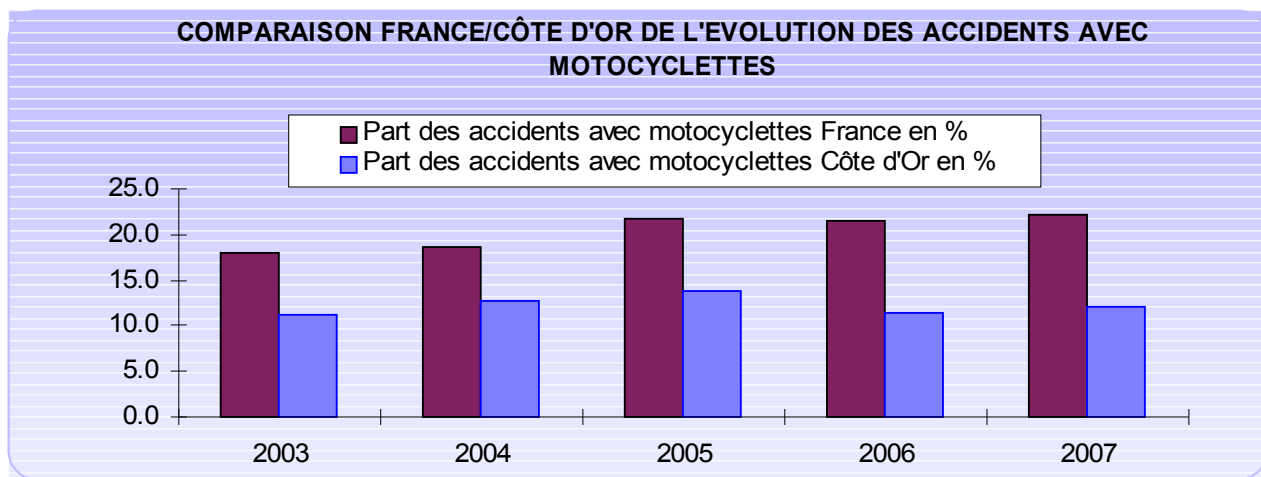




Si le nombre d'accidents impliquant des cyclomoteurs diminue depuis 2003, alors qu'il augmente en France depuis 2005, leur part dans l'accidentalité côte d'orientenne ne cesse par contre de croître et reste depuis 5 ans supérieure à leur part dans l'accidentalité française.

Les motocyclettes :





Le nombre d'accidents impliquant des motocyclettes diminue depuis 2003, et leur part dans l'accidentalité côte d'orientale est inférieure à leur part dans l'accidentalité française ; elle reste toutefois quasiment constante depuis 5 ans.

2.4 - Les jeunes de 15 à 24 ans

Thème	Nombre d'accidents du thème 2003-2007	Nombre total d'accidents 2003-2007	% de référence (France 2005)	% d'accidents estimé du thème	Significativité
Accidents avec un jeune, victime de 15 à 24 ans	1447	3712	33.2	39.0	TS+
Accidents avec un jeune, victime de 15 à 17 ans	437	3712	8.9	11.8	TS+
Accidents avec un jeune, victime de 18 à 24 ans	1073	3712	25.6	28.9	TS+
TS : Très Significatif - S : Significatif - NS : Non Significatif					

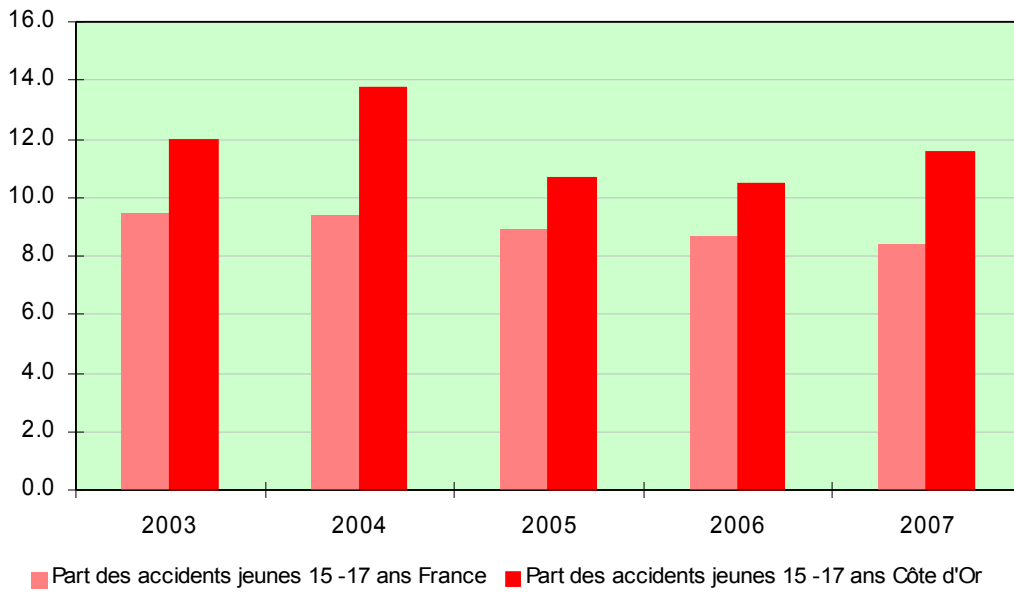
L'accidentalité côte d'orientale des jeunes de 15 à 24 ans est très significative quelle que soit la tranche d'âge. Ce constat est d'ailleurs confirmé par la comparaison des indicateurs suivants avec les valeurs nationales :

x Nombre de victimes graves jeunes pour 1 000 habitants jeunes : 5,1% (France : 5.2 %), plaçant la Côte d'Or en 30^{ème} position parmi les meilleurs départements.

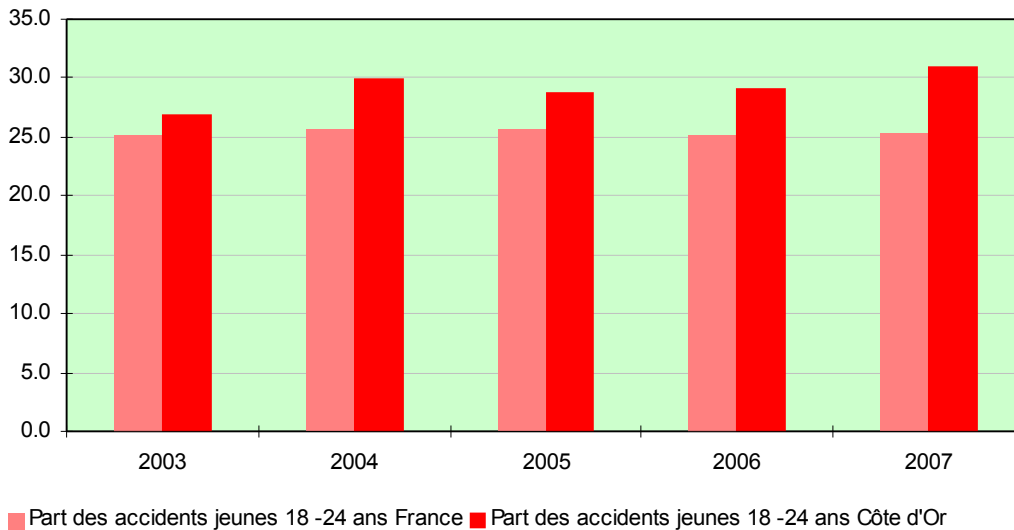
x (Victimes graves jeunes/Population jeune) / (Ensemble Victimes graves/Ensemble population) : 2,37% (France : 2,38%), soit le 28^{ème} meilleur département.

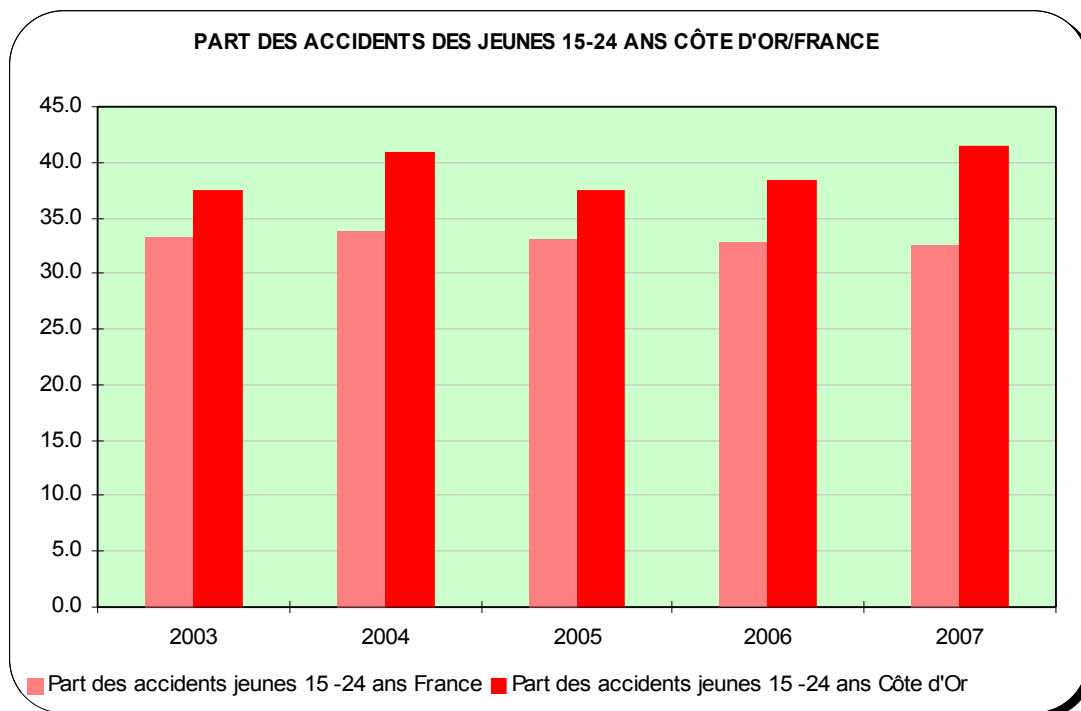
x Pourcentage accidents graves avec un conducteur 18-24 ans : 33,1 % (France : 31,8 %), soit le 31^{ème} plus mauvais département.

PART DES ACCIDENTS DES JEUNES 15-17 ANS CÔTE D'OR/FRANCE



PART DES ACCIDENTS DES JEUNES 18-24 ANS CÔTE D'OR/FRANCE





Sur les années 2003 à 2007, la part des jeunes dans les accidents, quelle que soit la tranche d'âge 15-17 ans, 18-24 ans ou 15-24 ans, est systématiquement plus élevée en Côte d'Or qu'en France, et, cette part a plutôt tendance à être constante, voire à augmenter sur les 5 dernières années (2003 à 2007).

3 - BILAN DU DGO 2004 - 2008

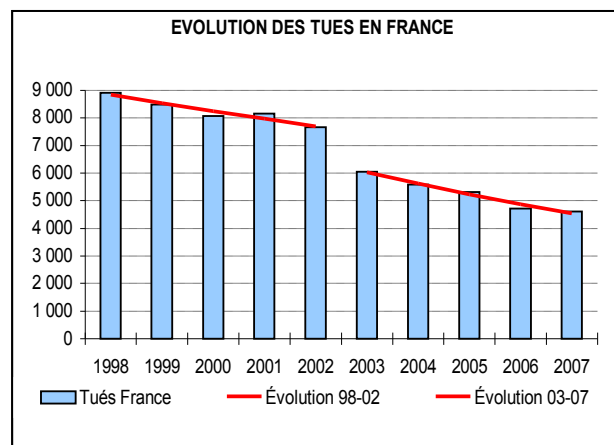
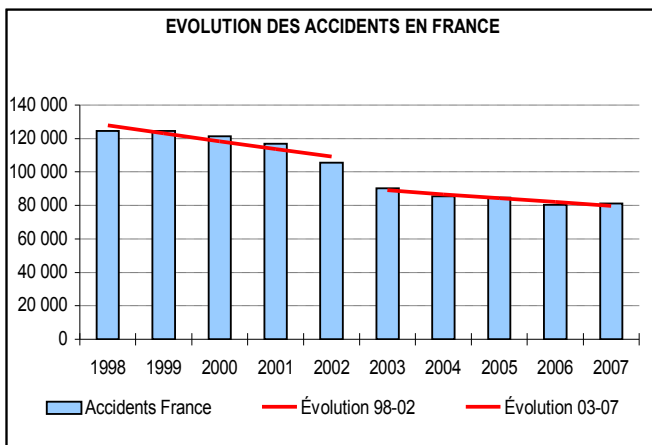
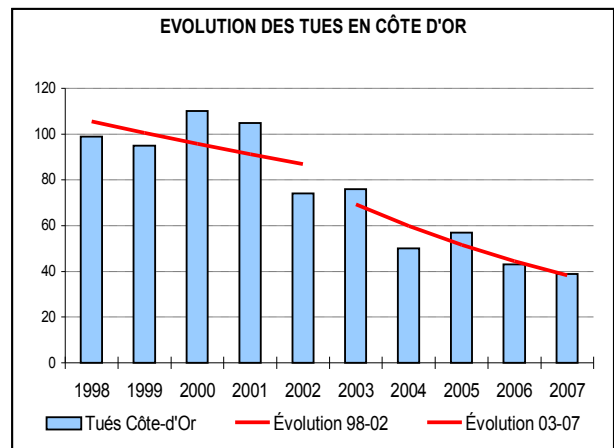
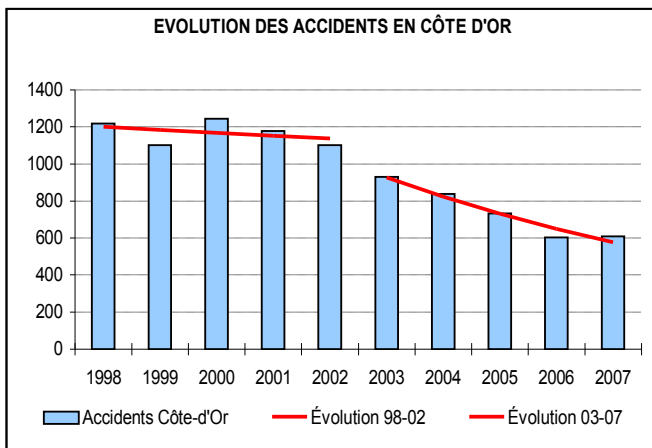
Le DGO 2004-2008 s'est appuyé sur une analyse de l'accidentologie de la période 1998 à 2002 et a défini des enjeux et des orientations d'actions en découlant pour les années 2004 à 2008.

Les enjeux retenus en Côte d'Or étaient :

- les accidents graves sur autoroutes ;
- les usagers fragiles (piétons, cyclistes, deux roues motorisés) en milieu urbain ;
- les accidents avec un véhicule seul en rase campagne et les accidents avec un véhicule seul contre obstacles en rase campagne.

3.1- Approche globale

	Accidents corporels Côte-d'Or	Accidents corporels France	Tués Côte-d'Or	Tués France	Blessés Côte-d'Or	Blessés France
1998	1219	124387	99	8918	1674	168054
1999	1102	124524	95	8487	1535	167114
2000	1245	121223	110	8079	1699	161681
2001	1179	116745	105	8160	1661	153505
2002	1100	105470	74	7655	1502	137426
2003	930	90220	76	6058	1230	115602
2004	838	85390	50	5593	1115	108366
2005	733	84525	57	5318	907	108076
2006	604	80309	43	4709	757	102125
2007	607	81272	39	4620	787	103201
Moyenne annuelle	956	101407	75	6760	1287	132515
Évolution sur 98-02	-1.4%	-3.9%	-4.7%	-3.4%	-1.4%	-4.8%
Évolution sur 03-07	-11.1%	-2.7%	-13.8%	-6.9%	-12.0%	-2.8%



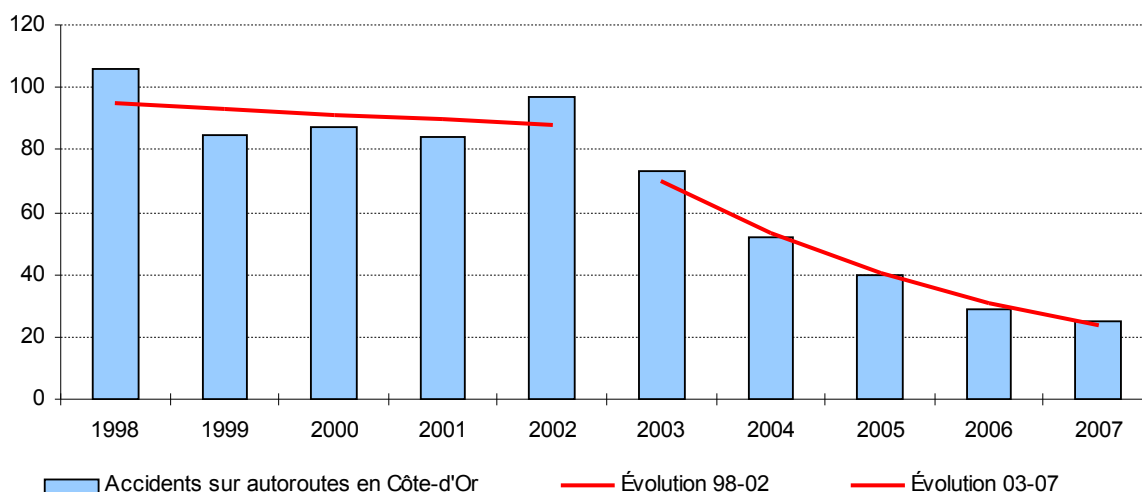
Si l'accidentalité de la période 1998-2002 a connu une baisse moyenne annuelle toute relative (-1,4 % d'accidents, -4,7 % de tués et -1,4 % de blessés), cette baisse moyenne annuelle s'est très nettement accentuée sur la période 2003-2007 (-11,1 % d'accidents, -13,8 % de tués et -12 % de blessés).

De même, comparée à l'évolution moyenne annuelle nationale sur ces mêmes périodes, on relèvera que, si sur la période 1998-2002 l'évolution côte d'orientienne (-1,4 % d'accidents, -4,7 % de tués et -1,4 % de blessés) a été très similaire à l'évolution nationale (-3,9 % d'accidents, -3,4 % de tués et -4,8 % de blessés), sur la période 2003 à 2007, la baisse en Côte d'Or (-11,1 % d'accidents, -13,8 % de tués et -12 % de blessés) s'est très nettement accentuée par rapport à la baisse nationale (-2,7 % d'accidents, -6,9 % de tués et -2,8 % de blessés).

3.2- Les accidents graves sur autoroutes

	Accidents Côte-d'Or	Accidents France	Tués Côte-d'Or	Tués France
1998	106	5910	9	503
1999	85	6803	17	497
2000	87	6624	30	533
2001	84	6941	18	493
2002	97	6651	16	527
2003	73	5460	16	444
2004	52	4650	4	322
2005	40	5181	10	324
2006	29	5099	8	296
2007	25	5337	10	273
Moyenne annuelle	68	5866	14	421
Évolution moyenne annuelle sur 98-02	-1.9%	2.6%		
Évolution moyenne annuelle sur 03-07	-23.9%	0.5%		

EVOLUTION DES ACCIDENTS SUR AUTOROUTES EN CÔTE D'OR



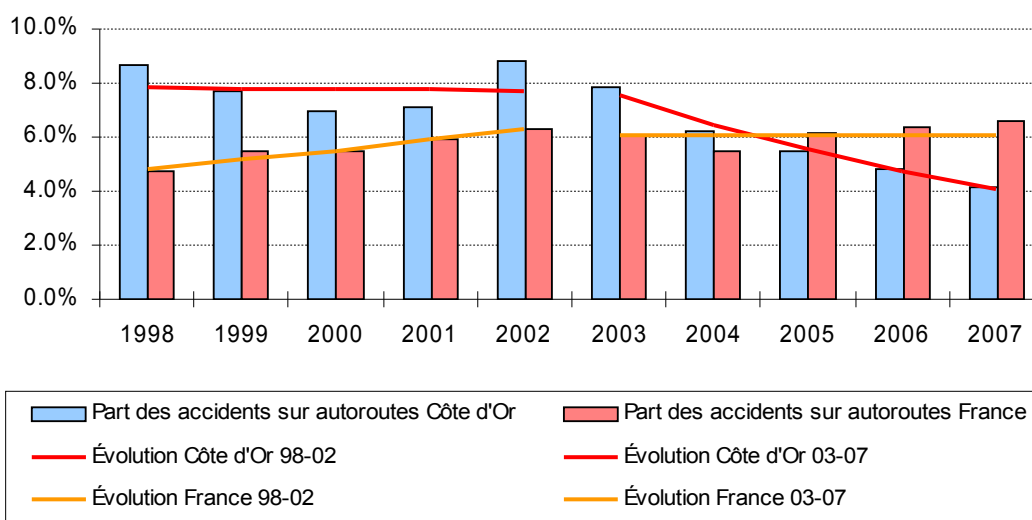
L'évolution du nombre d'accidents sur autoroutes a connu une baisse très importante (-23,9 % en moyenne annuelle) sur la période 2003-2007 alors qu'elle était très faible sur la période 1998-2002 (-1,9 % en moyenne annuelle).

De même, si sur la période 1998-2002 le nombre d'accidents sur les autoroutes côte d'oriennes connaissaient une baisse très légère (-1,9 % en moyenne annuelle) alors qu'ils étaient en augmentation en France (+2,6 % en moyenne annuelle), sur la période 2003-2007 ils ont connu une baisse très spectaculaire en Côte d'Or (-23,9 % en moyenne annuelle) alors qu'en France ils étaient quasi-stationnaires (+0,5 % en moyenne annuelle).

Cette analyse n'a toutefois pas pu être menée sur le nombre de tués car l'échantillon n'est statistiquement pas exploitable (valeurs trop faibles) et sur le nombre de blessés car le changement de définition des blessés en 2005 ne permet pas d'utiliser cet indicateur.

	Part Côte d'Or	Part France
1998	8.7%	4.8%
1999	7.7%	5.5%
2000	7.0%	5.5%
2001	7.1%	5.9%
2002	8.8%	6.3%
2003	7.8%	6.1%
2004	6.2%	5.4%
2005	5.5%	6.1%
2006	4.8%	6.3%
2007	4.1%	6.6%
Moyenne sur 10 ans	7.1%	5.8%
Moyenne 98-02	7.9%	5.6%
Moyenne 03-07	5.9%	6.1%

PART DES ACCIDENTS SUR AUTOROUTES ET EVOLUTION COMPAREE DE CETTE PART EN FRANCE ET EN CÔTE D'OR



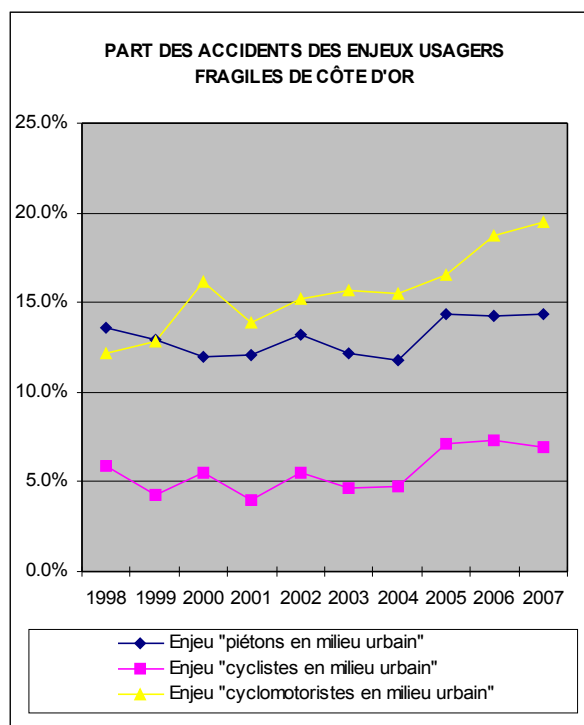
Sur la période 1998-2002, si la part moyenne des accidents sur autoroutes était plus élevée en Côte d'Or (7,9 %) qu'en France (5,6 %), la tendance s'est inversée puisque sur la période 2003-2007, la part moyenne des accidents sur autoroutes représente 5,9 % des accidents en Côte d'Or contre 6,1 % des accidents en France.

Il faut ajouter, que ces résultats sont très positifs, notamment lorsque l'on intègre que le réseau autoroutier est proportionnellement 2,5 fois plus important en Côte d'Or et que notre département est le 10^{ème} département français le plus circulé. Pourtant ce résultat est à relativiser car le nombre de tués reste constant sur les 3 dernières années (2005, 2006 et 2007) et la gravité des accidents en est donc augmentée.

3.3 Les usagers fragiles en milieu urbain

	Total Côte d'Or	Piétons en milieu urbain	Cyclistes en milieu urbain	Cyclomotoristes en milieu urbain
1998	1 219	166	72	148
1999	1 102	142	47	141
2000	1 245	149	69	201
2001	1 179	142	47	164
2002	1 100	145	61	167
2003	930	113	43	146
2004	838	99	40	130
2005	733	105	52	121
2006	604	86	44	113
2007	607	87	42	118
Moyenne annuelle	956	123	52	145
Évolution moyenne annuelle sur 98-02	-1.4%	-2.7%	-3.3%	4.0%
Évolution moyenne annuelle sur 03-07	-11.1%	-6.4%	0.5%	-5.5%

	Part accidents piétons en milieu urbain	Part accidents cyclistes en milieu urbain	Part accidents cyclomotoristes en milieu urbain
1998	13.6%	5.9%	12.1%
1999	12.9%	4.3%	12.8%
2000	12.0%	5.5%	16.1%
2001	12.0%	4.0%	13.9%
2002	13.2%	5.5%	15.2%
2003	12.2%	4.6%	15.7%
2004	11.8%	4.8%	15.5%
2005	14.3%	7.1%	16.5%
2006	14.2%	7.3%	18.7%
2007	14.3%	6.9%	19.4%
Moyenne sur 10 ans	12.9%	5.4%	15.2%
Moyenne sur 98-02	12.7%	5.1%	14.0%
Moyenne sur 03-07	13.2%	6.0%	16.9%

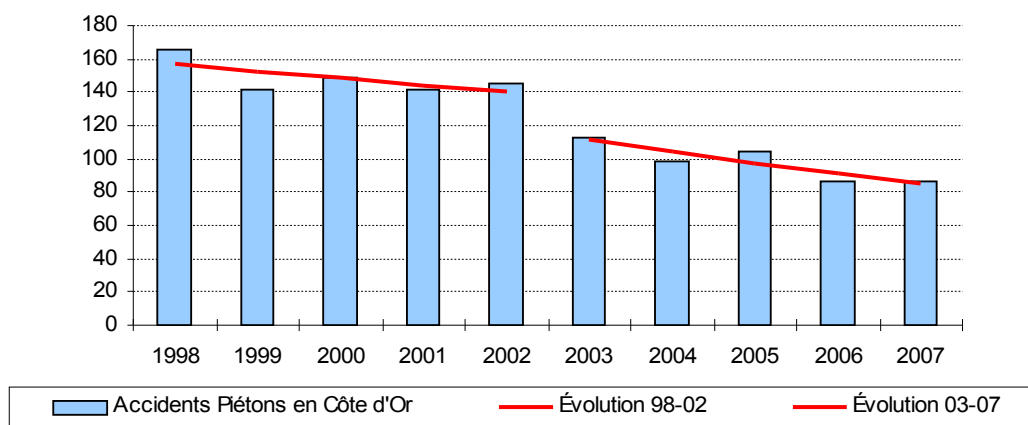


Les piétons

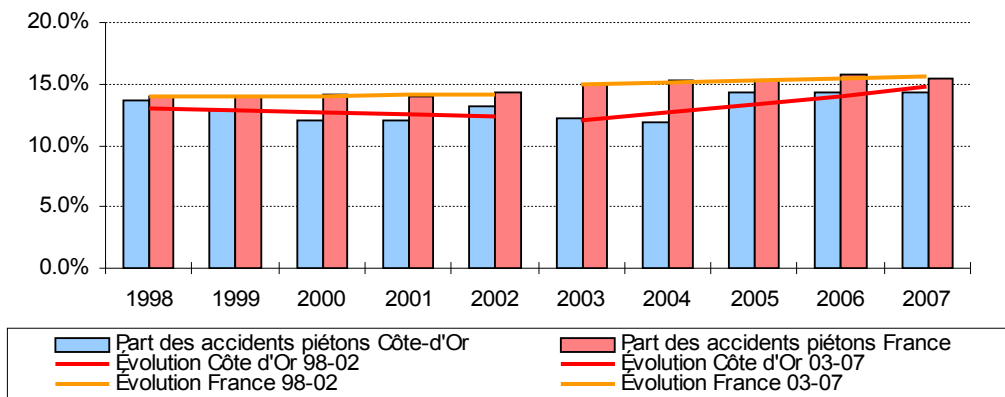
	Accidents Côte d'Or	Accidents France	Tués Côte d'Or	Tués France
1998	166	17373	3	698
1999	142	17449	1	624
2000	149	17212	4	560
2001	142	16408	1	549
2002	145	15068	5	550
2003	113	13429	3	437
2004	99	13041	1	399
2005	105	12961	7	464
2006	86	12634	4	385
2007	87	12595	4	385
Moyenne annuelle	123	14817	3	505
Évolution moyenne annuelle sur 98-02	-2.7%	-3.4%		
Évolution moyenne annuelle sur 03-07	-6.4%	-1.6%		

	Part Côte d'Or	Part France
1998	13.6%	14.0%
1999	12.9%	14.0%
2000	12.0%	14.2%
2001	12.0%	14.1%
2002	13.2%	14.3%
2003	12.2%	14.9%
2004	11.8%	15.3%
2005	14.3%	15.3%
2006	14.2%	15.7%
2007	14.3%	15.5%
Moyenne sur 10 ans	12.9%	14.6%
Moyenne 98-02	12.7%	14.1%
Moyenne 03-07	13.2%	15.3%

COURBE D'EVOLUTION DES ACCIDENTS PIETONS EN MILIEU URBAIN EN CÔTE D'OR



PART DES ACCIDENTS PIETONS EN MILIEU URBAIN ET EVOLUTION COMPAREE DE CETTE PART EN FRANCE ET EN CÔTE D'OR



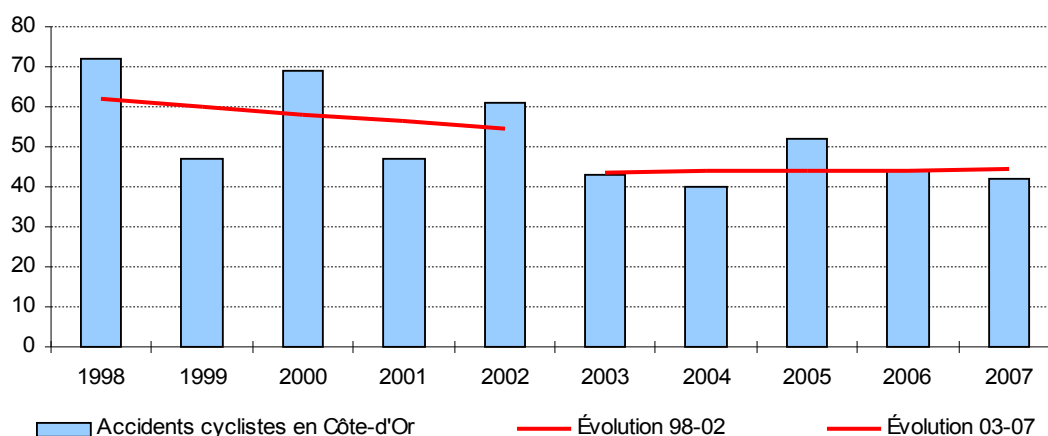
Le nombre d'accidents impliquant un piéton en milieu urbain était en baisse sur la période 1998-2002 (-2,7 %). Une baisse plus importante a été enregistrée pour 2003-2007 (-6,4 %). Cependant, compte tenu de la baisse globale des accidents, la part des accidents impliquant un piéton est en légère hausse sur la période 2003-2007 (13,2 % contre 12,7 % pour 1998-2002), restant toutefois en deçà de la valeur nationale (15,3 % contre 14,1 % pour 1998-2002).

Les cyclistes

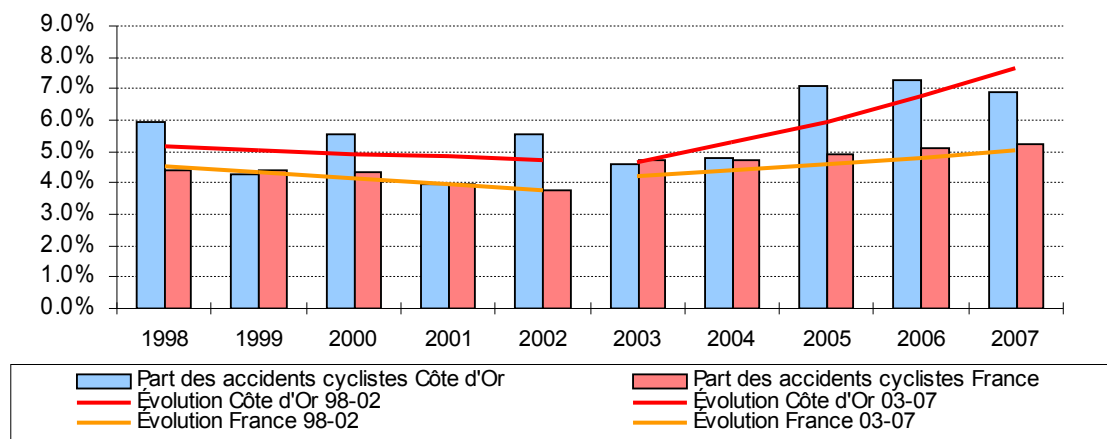
	Accidents Côte d'Or	Accidents France	Tués Côte d'Or	Tués France
1998	72	5489	4	131
1999	47	5506	1	151
2000	69	5249	1	120
2001	47	4630	1	119
2002	61	3968	1	82
2003	43	4263	1	97
2004	40	4032	0	89
2005	52	4158	0	73
2006	44	4110	0	85
2007	42	4273	0	69
Moyenne annuelle	52	4568	1	102
Évolution moyenne annuelle sur 98-02	-3.3%	-7.9%		
Évolution moyenne annuelle sur 03-07	0.5%	0.2%		

	Part Côte d'Or	Part France
1998	5.9%	4.4%
1999	4.3%	4.4%
2000	5.5%	4.3%
2001	4.0%	4.0%
2002	5.5%	3.8%
2003	4.6%	4.7%
2004	4.8%	4.7%
2005	7.1%	4.9%
2006	7.3%	5.1%
2007	6.9%	5.3%
Moyenne sur 10 ans	5.4%	4.5%
Moyenne 98-02	5.1%	4.2%
Moyenne 03-07	6.0%	4.6%

COURBE D'ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CYCLISTES EN MILIEU URBAIN EN CÔTE D'OR



PART DES ACCIDENTS CYCLISTES EN MILIEU URBAIN ET EVOLUTION COMPAREE DE CETTE PART EN FRANCE ET EN CÔTE D'OR



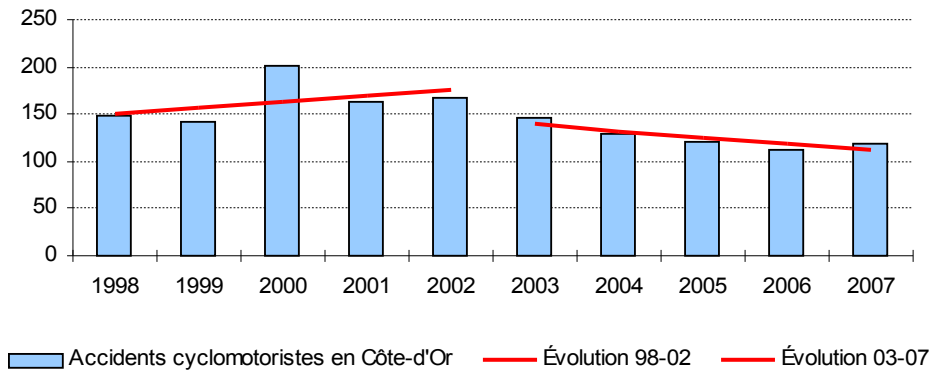
Le nombre d'accidents impliquant des cyclistes en milieu urbain a connu une certaine stagnation sur la période 2003-2007 (+0,5 %), alors que leur nombre a baissé durant la période 1998-2002 (-3,3 %). Ainsi, la part de ces accidents a très nettement augmenté sur la période 2003-2007 (+6 %) compte tenu de la baisse globale des accidents, et reste plus élevée que la valeur nationale (6 % contre 4,6 % pour 2003-2007).

Les cyclomotoristes

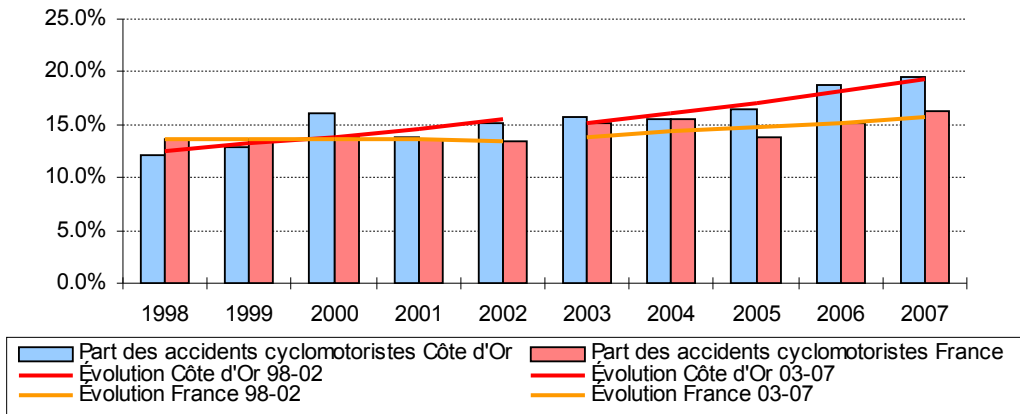
	Accidents Côte d'Or	Accidents France	Tués Côte d'Or	Tués France
1998	148	16848	0	233
1999	141	16899	2	258
2000	201	16743	0	231
2001	164	15965	0	225
2002	167	14186	3	200
2003	146	13619	1	193
2004	130	13213	2	188
2005	121	11762	3	189
2006	113	12202	1	169
2007	118	13256	2	196
Moyenne annuelle	145	14469	1	208
Évolution moyenne annuelle sur 98-02	4.0%	-3.9%		
Évolution moyenne annuelle sur 03-07	-5.5%	-1.3%		

	Part Côte d'Or	Part France
1998	12.1%	13.5%
1999	12.8%	13.6%
2000	16.1%	13.8%
2001	13.9%	13.7%
2002	15.2%	13.5%
2003	15.7%	15.1%
2004	15.5%	15.5%
2005	16.5%	13.9%
2006	18.7%	15.2%
2007	19.4%	16.3%
Moyenne sur 10 ans	15.2%	14.3%
Moyenne 98-02	14.0%	13.6%
Moyenne 03-07	16.9%	14.6%

COURBE D'EVOLUTION DES ACCIDENTS CYCLOMOTORISTES EN MILIEU URBAIN EN CÔTE D'OR



PART DES ACCIDENTS CYCLOMOTORISTES EN MILIEU URBAIN ET EVOLUTION COMPAREE DE CETTE PART EN FRANCE ET EN CÔTE D'OR



Le nombre d'accidents impliquant un cyclomotoriste en milieu urbain était en hausse sur la période 1998-2002 (+4 %). La tendance a été inversée sur la période 2003-2007, puisqu'une baisse conséquente a été constatée (-5,5 %). Toutefois, compte tenu de la baisse globale des accidents, depuis 1998 jusqu'à 2007, la part des cyclomotoristes dans l'accidentalité côte d'orientienne ne cesse de croître (elle passe de 12,1 % en 1998 à 19,4 % en 2007), et reste supérieure à la valeur nationale (14 % contre 13,6 % sur 1998-2002 et 16,9% contre 14,6 % sur 2003-2007).

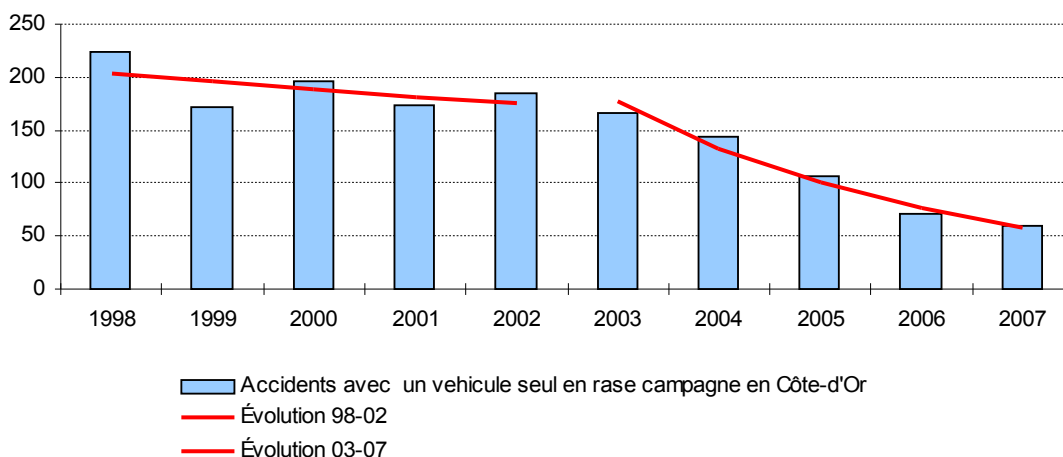
3.4 - Les accidents avec un véhicule seul en rase-campagne

Les accidents avec un véhicule seul en rase campagne :

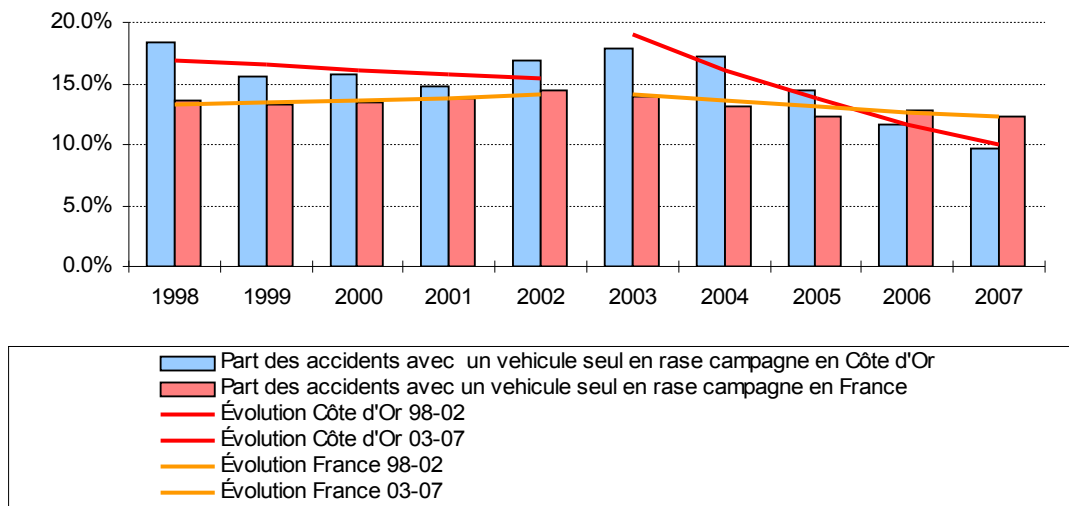
	Accidents Côte-d'Or	Accidents France	Tués Côte d'Or	Tués France
1998	224	16890	38	2674
1999	171	16608	28	2486
2000	195	16213	46	2431
2001	173	16053	21	2534
2002	185	15275	26	2392
2003	166	12627	29	2008
2004	144	11249	15	1804
2005	106	10399	13	1566
2006	70	10235	14	1341
2007	59	9945	15	1325
Moyenne annuelle	149	13549	25	2056
Évolution moyenne annuelle sur 98-02	-3.6%	-2.3%		
Évolution moyenne annuelle sur 03-07	-24.3%	-5.6%		

	Part Côte-d'Or	Part France
1998	18.4%	13.6%
1999	15.5%	13.3%
2000	15.7%	13.4%
2001	14.7%	13.8%
2002	16.8%	14.5%
2003	17.8%	14.0%
2004	17.2%	13.2%
2005	14.5%	12.3%
2006	11.6%	12.7%
2007	9.7%	12.2%
Moyenne sur 10 ans	15.6%	13.4%
Moyenne 98-02	16.2%	13.7%
Moyenne 03-07	14.7%	13.3%

COURBE D'ÉVOLUTION DES ACCIDENTS AVEC UN VÉHICULE SEUL EN RASE CAMPAGNE EN CÔTE D'OR



PART DES ACCIDENTS AVEC UN VÉHICULE SEUL EN RASE CAMPAGNE ET ÉVOLUTION COMPAREE DE CETTE PART EN FRANCE ET EN CÔTE D'OR



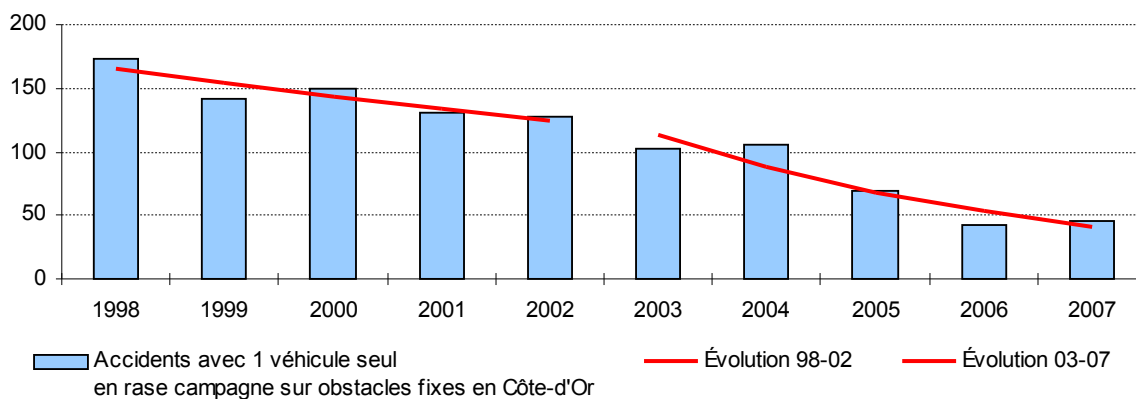
Le nombre d'accidents impliquant un véhicule seul en rase campagne était en baisse sur la période 1998-2002 (-3,6 %). Cette baisse se poursuit sur la période 2003-2007, puisque ces accidents sont passés de 156 en 2003 à 59 en 2007 (soit -24,3 %). Leur part connaît également une baisse importante (elle passe de 18,4 % en 1998 à 9,7 % en 2007), mais reste supérieure à la valeur nationale (16,2 % contre 13,7 % sur 1998-2002 et 14,7% contre 13,3 % sur 2003-2007).

Les accidents avec un véhicule seul en rase campagne sur obstacles fixes :

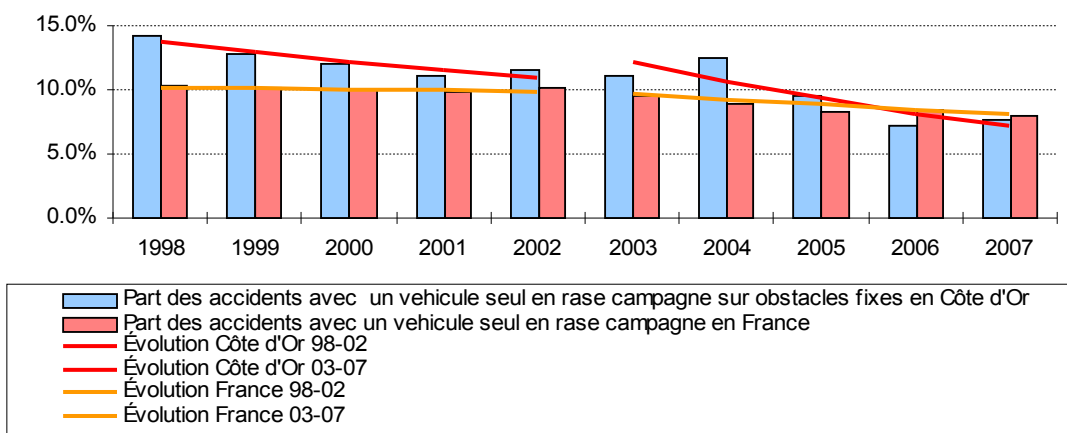
	Accidents Côte-d'Or	Accidents France	Tués Côte d'Or	Tués France
1998	174	12879	30	2085
1999	141	12631	24	1966
2000	150	12042	37	1919
2001	131	11475	17	2004
2002	127	10650	21	1799
2003	103	8531	19	1552
2004	105	7638	12	1408
2005	70	7011	11	1190
2006	43	6736	11	1115
2007	46	6422	12	1087
Moyenne annuelle	109	9601.5	19.435	1612.4859
Évolution moyenne annuelle sur 98-02	-6.8%	-4.6%		
Évolution moyenne annuelle sur 03-07	-22.2%	-6.7%		

	Part Côte-d'Or	Part France
1998	14.3%	10.4%
1999	12.8%	10.1%
2000	12.0%	9.9%
2001	11.1%	9.8%
2002	11.5%	10.1%
2003	11.1%	9.5%
2004	12.5%	8.9%
2005	9.5%	8.3%
2006	7.1%	8.4%
2007	7.6%	7.9%
Moyenne sur 10 ans	11.4%	9.5%
Moyenne 98-02	12.4%	10.1%
Moyenne 03-07	9.9%	9.1%

COURBE D'ÉVOLUTION DES ACCIDENTS AVEC UN VÉHICULE SEUL EN RASE CAMPAGNE SUR OBSTACLES FIXES EN CÔTE D'OR



**PART DES ACCIDENTS AVEC UN VEHICULE SEUL EN RASE CAMPAGNE SUR
OBSTACLES FIXES ET EVOLUTION COMPAREE DE CETTE PART EN FRANCE ET EN
CÔTE D'OR**



Le nombre d'accidents impliquant un véhicule seul en rase campagne sur obstacles fixes baisse depuis 1998 : il y avait 174 accidents de ce type en 1998, il n'y en a plus que 46 en 2007. La baisse la plus significative a eu lieu sur la période 2003-2007 (-22,2 %). Leur part dans l'accidentalité côte d'orientale connaît également une baisse importante (elle passe de 14,3 % en 1998 à 7,6 % en 2007). On peut enfin noter que comparées à la France, les parts moyennes sur 1998-2002 et 2003-2007 restent plus élevées (12,4 % contre 10,1 % sur 1998-2002 et 9,9 % contre 9,1 % sur 2003-2007).

4 - AUTRES ENJEUX DEPARTEMENTAUX

Thème	Nombre d'accidents du thème (2003-2007)	Nombre total d'accidents (2003-2007)	% de référence (France 2005)	% d'accidents estimé du thème	Significativité
Accidents avec au moins un VL-VU	3301	3712	83.5	88.9	TS+
Accidents avec un véhicule léger seul	973	3712	13.3	26.2	TS+
Accidents avec un jeune, victime de 15 à 24 ans	1447	3712	33.2	39.0	TS+
Accidents graves en rase campagne (2005-2007 - Source ONISR)	420	532	63.4	78.9	TS+
Accidents avec au moins un cyclomoteur	745	3712	15.8	20.1	TS+
Accidents avec un véhicule léger seul hors aggro.	428	3712	8.6	11.5	TS+
Accidents avec un jeune, victime de 15 à 17 ans	437	3712	8.9	11.8	TS+
Accidents le vendredi	640	3712	13.8	17.2	TS+
Accidents avec un jeune, victime de 18 à 24 ans	1073	3712	25.6	28.9	TS+
Accidents en courbe à gauche	374	3712	8.4	10.1	TS+
Accidents avec un véhicule seul contre obstacle sans piéton	593	3712	14.6	16.0	TS+
Accidents avec alcoolémie positive	323	3712	7.9	8.7	S+
Accidents en courbe à droite	294	3712	7.8	7.9	NS
Accidents mortels avec au moins un cyclomoteur	18	3712	0.4	0.5	NS
Accidents mortels avec alcoolémie positive	43	3712	1.4	1.2	NS
Accidents mortels avec au moins une motocyclette	30	3712	1.0	0.8	NS
Accidents graves en milieu urbain (2005-2007 - Source ONISR)	469	1412	36.0	33.2	TS-
Accidents avec un véhicule seul	1292	3712	36.6	34.8	TS-
Accidents avec au moins un piéton	506	3712	16.2	13.6	TS-
Accidents avec au moins une motocyclette	455	3712	21.6	12.3	TS-
TS : Très Significatif - S : Significatif - NS : Non Significatif					

L'analyse de l'accidentalité du département sur des thèmes non exploités précédemment fait apparaître que la Côte d'Or présente une accidentalité très significative pour :

- les accidents avec au moins un véhicule léger ;
- les accidents avec un véhicule léger seul ;
- les accidents graves en rase campagne ;
- les accidents avec un véhicule seul contre obstacle.

Ce constat est d'ailleurs confirmé par la place occupée par la Côte d'Or par rapport aux autres départements français :

- Rase campagne : 31^{ème} plus mauvais département avec 78,9 % d'accidents graves (France : 63,4 %)
- Milieu urbain : 20^{ème} meilleur département avec 33,2 % d'accidents graves (France : 63,4 %).

5 - SYNTHÈSE

La présente étude d'enjeux réalisée à partir d'une caractérisation des 4 enjeux nationaux, du bilan du DGO 2004-2008 et d'une analyse plus générale de l'insécurité routière du département permet de montrer que, sur la base d'une recherche de 5 à 6 enjeux pour le département :

- les 4 enjeux nationaux sont des enjeux départementaux (pour les deux-roues motorisés, la Côte d'Or est concernée principalement par les cyclomoteurs) ;
- l'accidentologie relative aux enjeux du DGO 2004-2008 a évolué positivement, hormis les accidents impliquant un cyclomoteur en milieu urbain qui reste une problématique côte d'orientienne (au regard du nombre d'accidents et de leur part dans l'accidentalité côte d'orientienne);
- les accidents impliquant au moins un véhicule léger est un enjeu côte d'orien.

Enjeu	Test de significativité	Accidents (2003-2007)		Tués (2003-2007)		Blessés (2003-2007)		Gravité
		Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	
Alcool	S+	323	8.7%	50	18.9%	413	8.6%	15.5
2 roues	Cyclo	745	20.1%	17	6.4%	789	16.5%	2.3
	Moto	455	12.3%	26	9.8%	461	9.6%	5.7
Jeunes	15-17 ans	437	11.8%	13	4.9%	468	9.8%	3.0
	18-24 ans	1 073	28.9%	65	24.5%	1 188	24.8%	6.1
	15-24 ans	1 447	39.0%	78	29.4%	1 656	34.5%	5.4
Accidents impliquant au moins un VL-VU	TS+	3 301	88.9%	234	88.4%	4 316	90.0%	7.1

Rappel :

-Gravité moyenne Côte d'Or 2003-2007 : 7,14

-Gravité moyenne France 2003-2007 : 6,24

Sur la base des critères «significativité», «nombre d'accidents», «nombre de victimes» (tués, blessés, gravité) et compte tenu que la Côte d'Or occupe le 11^{ème} rang des départements français pour la part de jeunes âgés de 15 à 24 ans dans la population, que le réseau départemental est 1,5 fois plus important que la part moyenne française et que le département de la Côte d'Or est le 10^{ème} département le plus circulé, le groupe technique a proposé que les enjeux retenus pour le DGO 2008-2012 soient par ordre de priorité:

- 1) les jeunes 15-24 ans
- 2) les accidents avec au moins un véhicule léger ou utilitaire
- 3) les deux-roues motorisés de type cyclomoteurs
- 4) l'alcool (avec une part d'accidents conséquente où l'alcoolémie est importante (>0,8 g/l))
- 5) la vitesse (qu'il faut cependant relativiser par la baisse globale des vitesses au niveau national)

Le comité de pilotage réuni le 18 novembre 2008 a validé cette proposition.

6 - OBJECTIFS

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière a fixé des objectifs de 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.

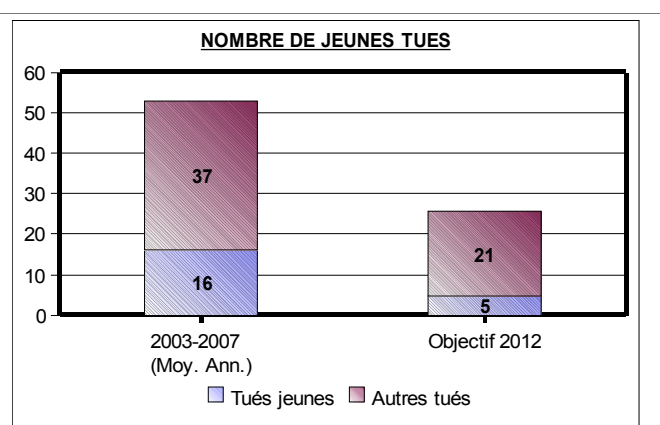
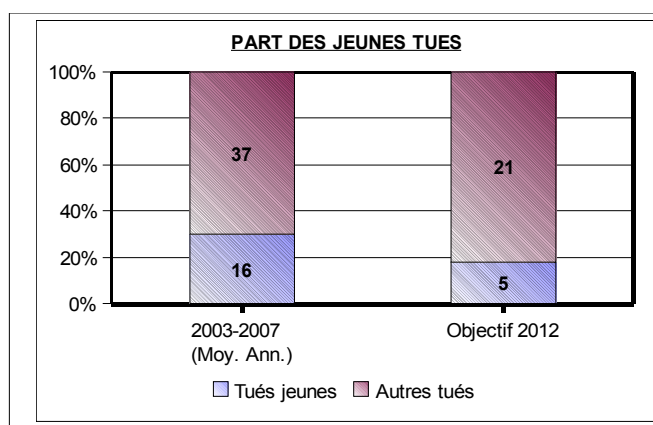
Ils doivent se traduire par une réduction en moyenne de 8 % par an du nombre de victimes, permettant ainsi de passer de 4 500 tués en 2007 à 3 000 en 2012 en France.

Comme les nombres d'accidents par an constituent des petits chiffres, il n'est pas opportun de fixer des objectifs de réduction sur la base des résultats de l'accidentologie 2007 mais plutôt sur la base d'une comparaison des périodes 2003-2007 et 2008-2012.

Ainsi, les objectifs de baisse pour la période 2008-2012 en Côte d'Or peuvent être fixés comme suit :

	Objectif	2003-2007		2008-2012	
		Nombre	Moyenne annuelle	Nombre	Moyenne annuelle
Nombre d'accidents mortels liés à l'alcool	Réduction par 2	43	9	22	4
Nombre d'accidents mortels liés aux 2 roues	Réduction par 2	48	10	24	5
Nombre de tués jeunes	Réduction par 3	78	16	26	5

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Objectif : Réduction de 8 % par an en moyenne</i>						
Tués	39	36	33	30	28	26



Le comité de pilotage réuni le 18 novembre 2008 a validé ces objectifs.

***ORIENTATIONS
D'ACTIONS***

Le comité de pilotage du DGO s'est réuni le 18 novembre 2008 et a validé les enjeux et objectifs correspondants. Il a également décidé de la mise en place de 4 groupes thématiques chargés de proposer des orientations d'actions pour les enjeux :

- « jeunes de 15 à 24 ans » et « 2 roues motorisés de type cyclomoteurs »
- accidents impliquant au moins un véhicule léger
- alcool
- vitesse.

Chaque groupe composé de partenaires concernés par l'enjeu et animé respectivement par l'Education Nationale, le Conseil Général, la gendarmerie et la police nationale, 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.

Les propositions d'actions ont été présentées par chaque groupe au comité de pilotage réuni le 18 décembre 2008 et ont été validées dans leur intégralité.

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

THEME	ORIENTATIONS D'ACTIONS	ENJEU				
		Jeunes 15-24 ans	Accidents impliquant au moins un VL	Cyclomoteurs	Alcool	Vitesse
INFRASTRUCTURES	Être attentif à la problématique des obstacles latéraux	X	X	X	X	X
INFRASTRUCTURES	Être attentif aux infrastructures particulièrement en agglomération où ont lieu la majorité des accidents, notamment à la continuité des cheminements piétons	X				
INFRASTRUCTURES	Inciter à des aménagements sécurisés aux abords des écoles ou des établissements de loisirs ou sur le parcours habituel des enfants (chemin de l'école, du centre de loisirs, du centre sportif,...)	X				X
INFRASTRUCTURES	Identifier les problèmes aux intersections en agglomération		X			
INFRASTRUCTURES	Poursuivre les actions visant à limiter les accidents en courbe		X			
INFRASTRUCTURES	Être attentif à la problématique du marquage au sol en milieu urbain			X		
INFRASTRUCTURES	Améliorer la connaissance et le suivi des vitesses pratiquées (mettre en place un observatoire sur la circulation routière – étude des données sur les trafics et les vitesses)					X
INFRASTRUCTURES	Poursuivre les politiques de pertinence de la signalisation					X

THEME	ORIENTATIONS D'ACTIONS	ENJEU				
		Jeunes 15-24 ans	Accidents impliquant au moins un VL	Cyclomoteurs	Alcool	Vitesse
INFORMATION	Renforcer l'implication et l'information des parents sur les règles de sécurité routière (par l'intermédiaire des fédérations de parents d'élèves, des radios et presse locales, des structures d'accueil et de loisirs,...)	X				
INFORMATION	Organiser les relais d'information et associer l'université et les grandes écoles	X				
INFORMATION	Intensifier l'information en direction des éducateurs, des clubs sportifs, des associations, des entreprises ainsi que leur implication	X				
INFORMATION	Sensibiliser les conducteurs sur les risques propres aux trajets habituels		X			
INFORMATION	Sensibiliser les conducteurs au respect des autres usagers		X			
INFORMATION	Sensibiliser les conducteurs à la vigilance, à l'usage des régulateurs de vitesse et du GPS		X			
INFORMATION	Informersur les conséquences de l'utilisation de véhicules non conformes ou modifiés			X		
INFORMATION	Informersur les risques de santé et les conséquences corporelles liés à l'accidentologie avec alcoolémie positive (facteur aggravant)				X	
INFORMATION	Informersur et responsabiliser sur les sanctions et les conséquences pénales, sociales et financières				X	X
INFORMATION	Promouvoir le conducteur sobre et l'auto-contrôle				X	
INFORMATION	Informersur et sensibiliser les usagers au respect des vitesses et à l'adaptation de la vitesse à l'environnement notamment en impliquant les médias					X

THEME	ORIENTATIONS D'ACTIONS	ENJEU				
		Jeunes 15-24 ans	Accidents impliquant au moins un VL	Cyclomoteurs	Alcool	Vitesse
FORMATION	Renforcer l'implication des parents, des enseignants et des éducateurs	X		X		
FORMATION	Inciter à l'AAC	X		X		
FORMATION	Faciliter l'accès à la formation par les aides au financement du permis de conduire	X		X		
FORMATION	Acquérir une culture de sécurité routière	X		X		
FORMATION	Renforcer l'obtention de l'ASSR2 et valoriser son rôle certificatif	X				
FORMATION	Impliquer les parents dans le cadre de l'APER, l'ASSR1, l'ASSR2 et le BSR	X				
FORMATION	Dans le cadre du continuum éducatif, développer les connaissances des règles de sécurité routière en particulier alcool, drogues et adopter des comportements adaptés en intensifiant l'information en direction des éducateurs, des clubs sportifs, des associations ainsi que leur implication	X				
FORMATION	Développer les formations et les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et les administrations		X		X	X
FORMATION	Développer les actions post-permis	X	X			
FORMATION	Formation à l'ASSR et au BSR	X		X		
FORMATION	Auto-école, intégration d'une information sur l'alcool dans le continuum éducatif				X	

THEME	ORIENTATIONS D'ACTIONS	ENJEU				
		Jeunes 15-24 ans	Accidents impliquant au moins un VL	Cyclomoteurs	Alcool	Vitesse
EDUCATION	Respect des règles de sécurité routière (notamment en abordant le problème du comportement à risques) et adopter des comportements adaptés, en intensifiant l'information en direction du milieu étudiant et des éducateurs, des clubs sportifs, des associations, des entreprises, des fabricants, des revendeurs, ainsi que leur implication	X		X		
EDUCATION	Responsabiliser les usagers à la nécessité d'entretenir leur deux-roues	X				
EDUCATION	Dans le cadre du continuum éducatif, développer les connaissances des règles de sécurité routière et adopter des comportements adaptés, en insistant sur l'implication et la formation des parents	X				
EDUCATION	Sensibiliser les conducteurs aux comportements adéquats en cas d'accidents ou de détresse		X			
EDUCATION	Sensibiliser les conducteurs au respect des zones de chantiers		X			
EDUCATION	Rappeler que le port des ceintures est obligatoire sur les petits trajets même à l'arrière		X			
EDUCATION	Développer la conduite accompagnée	X	X			
EDUCATION	Accompagner les changements de comportement : développement du covoiturage, utilisation des transports en commun		X			
EDUCATION	Déterminer des correspondants dans les milieux étudiants (universités, grandes écoles, lycées) ex : mise ne place d'une charte entre établissements scolaires et associations d'étudiants et intégration dans une convention de la notion de prévention de conduite avec alcoolémie				X	
EDUCATION	Sensibiliser les futurs conducteurs et les jeunes conducteurs aux dangers, aux risques et aux conséquences de la vitesse particulièrement lorsqu'elle est cumulée avec d'autres infractions					X

THEME	ORIENTATIONS D'ACTIONS	ENJEU				
		Jeunes 15-24 ans	Accidents impliquant au moins un VL	Cyclomoteurs	Alcool	Vitesse
CONTROLES ET SANCTIONS	Développer les contrôles portant sur les stupéfiants	X	X	X		
CONTROLES ET SANCTIONS	Développer les contrôles portant sur l'alcool	X	X	X	X	
CONTROLES ET SANCTIONS	Développer les contrôles portant sur la vitesse	X	X			X
CONTROLES ET SANCTIONS	Développer les contrôles portant sur l'usage du téléphone portable	X	X			
CONTROLES ET SANCTIONS	Renforcer les contrôles sur l'utilisation des équipements de sécurité (port de la ceinture, du casque)	X		X		
CONTROLES ET SANCTIONS	Renforcer les contrôles sur les éléments de sécurité des deux-roues	X				
CONTROLES ET SANCTIONS	Renforcer les contrôles sur le port du gilet de sécurité	X				
CONTROLES ET SANCTIONS	Renforcer les contrôles sur la détention du permis de conduire	X				
CONTROLES ET SANCTIONS	Renforcer les contrôles sur l'utilisation des sièges adaptés	X				
CONTROLES ET SANCTIONS	Renforcer les contrôles sur l'utilisation des passages piétons	X				
CONTROLES ET SANCTIONS	Développer les contrôles portant sur les comportements dangereux		X			
CONTROLES ET SANCTIONS	Développer les contrôles portant sur le respect de la signalisation		X			
CONTROLES ET SANCTIONS	Renforcer les contrôles sur l'usage professionnel du cyclomoteur			X		
CONTROLES ET SANCTIONS	Renforcer les contrôles sur la respect des règles du code de la route			X		
CONTROLES ET SANCTIONS	Renforcer les contrôles sur la détention du BSR pour personnes nées après 1988			X		
CONTROLES ET SANCTIONS	Renforcer les contrôles dans les créneaux les plus sensibles et prévenir par des contrôles les pré-consommations				X	
CONTROLES ET SANCTIONS	Développer les contrôles banalisés notamment ceux des vitesses inadaptées					X
CONTROLES ET SANCTIONS	Se donner les moyens de contrôle					X

ANNEXES

COMPTES-RENDUS DU COMITE DE PILOTAGE



PREFECTURE DE LA REGION BOURGOGNE
PRÉFECTURE DE LA CÔTE D'OR

Direction Départementale de l'Équipement
de la Côte d'Or

03 80 29 44 01

Service Ingénierie de la Sécurité

Affaire suivie par M. Michel BURDIN

☎ 03 80 29 44 78

☎ 03 80 29 44 01

✉ michel.burdin@developpement.durable.gouv.fr

et par Mlle Magalie MICHAUD

☎ 03 80 29 42 50

COMPTE RENDU

REUNION DU COMITE DE PILOTAGE DU DGO 2008-2012

Mardi 18 novembre 2008 – 14 h 30 – Préfecture – Salle de Conférence

Présidence :

M. Pierre REGNAULT de la MOTHE, Directeur de Cabinet du Préfet

Étaient présents :

M. Joël ABBEY, Vice-Président du Conseil Général de la Côte d'Or

M. Alain MILLOT, 1^{er} adjoint au Maire de Dijon

M. Michel BURDIN, D.D.E. 21, Service Ingénierie de la Sécurité

M. Henri CALDARONI, D.D.E. 21, Service Ingénierie de la Sécurité, O.D.S.R.

Mme Michèle CAILLATE, D.D.E. 21, Service Ingénierie de la Sécurité, O.D.S.R.

Mlle Magalie MICHAUD, D.D.E. 21, Service Ingénierie de la Sécurité, O.D.S.R.

Mme Régine BAUDIN, Préfecture de la Côte d'Or, Cabinet, Pôle Sécurité

Capitaine David ADAM, Commandant de l'E.D.S.R. 21

M. Maurice BLANC, Chef de la Délégation Régionale des C.R.S. Bourgogne Franche-Comté

Capitaine Hervé LARUPPE, Adjoint au Chef du S.O.P.S.R.

M. Jean-Paul GUILLON, Conseil Général de la Côte d'Or, Infrastructures et Transports

M. Eric MARTINEZ, Conseil Général de la Côte d'Or, Infrastructures et Transports

M. Germinal GARCIA, Conseil Général de la Côte d'Or, Infrastructures et Transports

M. Jean-Claude TESTINO, Ville de Dijon, Cellule Sécurité Routière

M. Christophe PETITJEAN, Inspection académique de la Côte d'Or

M. Jean-Luc LECAS, Inspection académique de la Côte d'Or

M. Marc DUCHET, C.R.A.M. Bourgogne Franche Comté

M. Jean-Paul GREYL, APRR

Étaient excusés :

M. André GERVAIS, Adjoint au Maire de Dijon

M. Philippe MUNIER, D.D.E. 21, Service Ingénierie de la Sécurité, O.D.S.R.

Mme Muriel GRAZIANI, Coordinatrice Sécurité Routière, Préfecture, Cabinet

M. le Directeur de Cabinet ouvre la séance à 14 h 30 et rappelle les objectifs du DGO 2008-2012.

XXXXXXXXXXXX

M. Michel BURDIN, Chef du Service Ingénierie de la Sécurité à la D.D.E., présente ensuite les enjeux du DGO 2008-2012, à l'aide d'un diaporama qui comporte les grands chapitres suivants :

- les statistiques de la Côte d'Or relatifs aux 4 enjeux nationaux retenus pour le DGO 2008-2012 (alcool , vitesse, 2 roues motorisés et jeunes) ;
- le bilan des enjeux du DGO 2004-2008 ;
- les enjeux départementaux classés par significativité ;
- la synthèse des enjeux retenus par le groupe technique ;
- les objectifs à atteindre.

Le document «Étude d'enjeux» a été mis à la disposition des participants.

XXXXXXXXXXXX

DEBAT

M. le Directeur de Cabinet ouvre le débat.

M. Michel BURDIN rappelle que les accidents pris en compte dans les statistiques sont uniquement des accidents corporels, excluant ainsi les accidents matériels. Les statistiques sont élaborées à partir des fiches BAAC remplies par les forces de l'ordre. M. Michel BURDIN remercie d'ailleurs ces derniers.

M. Alain MILLOT, 1^{er} adjoint au Maire de Dijon, demande où se situent les points noirs. Le Capitaine David ADAM répond que les accidents sont disséminés sur quelques itinéraires.

M. Eric MARTINEZ, Directeur des agences au sein du Service Infrastructure et Routes du Conseil Général de la Côte d'Or, précise que le Conseil Général a une politique propre pour ses routes et que les orientations d'action qui seront définies dans le cadre du DGO ne seront pas forcément validées par les élus. M. le Directeur de Cabinet répond que le DGO est un document d'orientations donnant des pistes de réflexion.

M. Eric MARTINEZ est également réservé sur la linéarité des objectifs à atteindre jusqu'en 2012.

M Jean-Luc LECAS, Correspond Sécurité Routière Education Nationale pour le 2nd degré, demande des précisions sur les accidents impliquant des jeunes. Il lui est précisé que ces éléments lui seront communiqués dans le cadre de l'approfondissement des enjeux.

Le comité pilotage a également débattu sur le fait que les vitesses ressenties par les habitants ne correspondent pas aux vitesses réelles.

VALIDATION DES ENJEUX

A l'issue des débats, M. le Directeur de Cabinet demande l'accord du comité pour la validation des enjeux retenus par le groupe technique.

Le comité de pilotage valide donc ces enjeux.

Rappel des enjeux retenus par le groupe technique par ordre de priorité :

1. Jeunes 15-24 ans
2. Accidents avec au moins un véhicule léger
3. Cyclomoteurs
4. Alcool
5. Vitesse

COMPOSITION DES GROUPES DE TRAVAIL

M. le Directeur de Cabinet soumet une composition de groupe pour chaque enjeu retenu. Le comité accepte la composition.

Il propose des animateurs et secrétaires pour chaque groupe.

Il rappelle que le rôle du secrétaire consiste à la rédaction et à l'envoi des convocations et comptes rendus.

Il est attendu de chaque groupe une production : la définition des orientations d'actions. Pour cela, chaque groupe s'aidera d'une fiche qui figure en annexe au présent compte rendu.

- **Pour le groupe «Jeunes» et «2 roues motorisés - cyclomoteurs» :**
 - l'animation est proposée à MM. Christophe PETITJEAN et Jean-Luc LECAS, respectivement Correspondant Sécurité Routière Éducation Nationale pour le 1^{er} degré et Correspondant pour le 2nd degré => *proposition acceptée.*
 - le secrétariat est proposé à la Préfecture => *proposition acceptée.*
 - la réunion est fixée le 2 décembre 2008 à 14 h 00 au Collège Henri Dunant - 14, Rue Charles Oursel - DIJON.
- **Pour le groupe «Alcool» :**
 - l'animation est proposée au Capitaine David ADAM, Commandant de l'E.D.S.R. 21 => *proposition acceptée.*
 - le secrétariat est proposé à l'O.D.S.R. 21 => *proposition acceptée.*
 - la réunion est fixée le 4 décembre 2008 à 14 h 30 à la Gendarmerie Nationale - 11, Rue de Metz - DIJON.
- **Pour le groupe «Vitesse» :**
 - l'animation est proposée au Capitaine Hervé LARUPPE, Adjoint au Chef du S.O.P.S.R. => *proposition acceptée.*
 - le secrétariat est proposé à l'O.D.S.R. 21 => *proposition acceptée.*
 - la réunion est fixée le 3 décembre 2008 à 14 h 30 à la D.D.E. 21 - 57, Rue de Mulhouse - DIJON.
- **Pour le groupe «VL» :**
 - l'animation est proposée au Conseil Général => *proposition acceptée.*
 - le secrétariat est proposé à la Préfecture => *proposition acceptée.*
 - la réunion est fixée le 8 décembre 2008 à 14 h 00 à la Cité Jean Bouhey - DIJON.

Rappel : La réunion de conclusion du Comité de pilotage qui validera le DGO pour envoi à la D.S.C.R. se tiendra le jeudi 18 décembre 2008 à 10 h 00 à la Préfecture sous la présidence de M. le Directeur de Cabinet.

XXXXXXXXXXXX

M. le Directeur de Cabinet clôture la séance à 16 h 00.

Le Sous-Préfet, Directeur de Cabinet



Pierre REGNAULT de la MOTHE

P.J. :

- 1 fiche «Définition des orientations d'actions»
- 1 fiche exemple



PRÉFECTURE DE LA CÔTE D'OR

Direction Départementale de l'Équipement
de la Côte d'Or

Service Ingénierie de la Sécurité
Pôle Etudes et Sécurité Routière

Affaire suivie par M. Philippe MUNIER
Tél. 03 80 29 42 38 – Fax : 03 80 67 13 93
philippe.munier@developpement-durable.gouv.fr

COMPTE RENDU

REUNION DU COMITE DE PILOTAGE DU DGO 2008-2012

Mardi 18 décembre 2008 – 14 h 30 – Préfecture – Salle de Conférence

Présidence :

M. Pierre REGNAULT de la MOTHE, Directeur de Cabinet du Préfet

Etaient présents :

M. Alain MILLOT, 1^{er} adjoint au Maire de Dijon
M. Jacky ROCHE, D.D.E. 21, directeur départemental adjoint
M. Michel BURDIN, D.D.E. 21, Service Ingénierie de la Sécurité
M. Philippe MUNIER, D.D.E. 21, Pôle Etudes et Sécurité Routière, O.D.S.R.
Mme Régine BAUDIN, Préfecture de la Côte d'Or, Cabinet, Pôle Sécurité
Commandant Maurice BLANC, Chef de la Délégation Régionale des C.R.S. Bourgogne
Franche-Comté
Capitaine David ADAM, Commandant de l'E.D.S.R. 21

M. Jean-Paul GULLON, Conseil Général de la Côte d'Or, Pôle Interdirectionnel
Infrastructures et Transports
M. Jean-Luc JEOFFROY, Conseil Général de la Côte d'Or, Pôle Interdirectionnel
Infrastructures et Transports
M. Germinal GARCIA, Conseil Général de la Côte d'Or, Pôle Interdirectionnel
Infrastructures et Transports
M. Jean-Claude TESTINO, Ville de Dijon, Cellule Sécurité Routière
M. Christophe PETITJEAN, Inspection académique de la Côte d'Or
M. Jean-Luc LECAS, Inspection académique de la Côte d'Or
Mme Valérie DE HARO, APRR
Mme Muriel GRAZIANI, coordinatrice Sécurité Routière, Cabinet
Capitaine Hervé LARUPPE, adjoint au chef du S.O.P.S.R. - D.D.S.P 21
M. Thierry DONZEL, I.D.S.R.
Mme Marie AFONSO, D.R.E. - O.D.S.R.

M. le directeur de Cabinet ouvre la réunion et rappelle la démarche d'élaboration du D.G.O et son avancement (enjeux retenus à l'issue du comité de pilotage du 18 novembre, constitution des groupes thématiques).

□ M. PETITJEAN, co-animateur du groupe thématique « Jeunes » et « Cyclomoteurs » avec M. LECAS, présente le travail du groupe et les orientations d'actions pour l'enjeu « Jeunes ».

Les orientations d'actions de l'enjeu « Jeunes » sont modifiées comme suit :

1) INFRASTRUCTURES - « Être attentif aux infrastructures [...] notamment à la continuité des cheminements piétons ».

1) INFRASTRUCTURES - « Être attentif à la problématique des obstacles ».

2) INFORMATION - « Intensifier l'information [...] associations, entreprises (plan de déplacement, P.P.R.R.) [...] »

3) FORMATION - « Acquérir une culture [...] ASSR 1 et 2 et BSR »

□ M. le directeur de Cabinet ajoute que la sensibilisation et la responsabilisation des parents constitue bien un enjeu dans la sécurité des jeunes.

MM. MILLOT, LECAS et BURDIN indiquent que des réunions avec les parents ont lieu au cours de l'année scolaire et qu'elles pourraient être l'occasion de sensibiliser les parents d'élèves.

Mme GRAZIANI précise que beaucoup de moyens existent pour faire passer des messages aux parents et que les démarches d'inscription des enfants dans les établissements scolaires en sont un exemple.

M. PETITJEAN ajoute que l'organisation d'une journée de présentation du travail réalisé par des enfants sur la sécurité routière peut être également un moyen de sensibiliser les parents.

□ Une meilleure prise en compte des piétons dans la conception et la gestion des infrastructures est également un vecteur de progrès.

□ M. MILLOT évoque également la problématique des entreprises effectuant des livraisons à domicile avec des cyclomoteurs ou scooters et dont le comportement des pilotes et l'équipement des véhicules sont inquiétants.

□ M. LECAS, co-animateur du groupe thématique « Jeunes » et « Cyclomoteurs » avec M. PETITJEAN, restitue le travail du groupe et les orientations d'actions pour l'enjeu « Cyclomoteurs ».

Le comité de pilotage valide les modifications suivantes :

1. CONTROLES ET SANCTIONS – « Renforcer les contrôles [...] pour l'usage professionnel du cyclomoteur »

□ M. ROCHE constate que les accidents impliquent majoritairement un cyclomoteur et un véhicule léger et que des messages doivent être adressés aussi à l'attention des conducteurs des véhicules légers afin qu'ils soient attentifs aux cyclomoteurs.

□ M. GUILLON, animateur du groupe « Véhicules Légers » présente le travail du groupe et les orientations d'actions.

Il rappelle que les accidents impliquant un véhicule léger représentent 89 % des accidents du département notamment les accidents avec un véhicule léger seul, les accidents avec un véhicule léger seul hors agglomération et les accidents avec un véhicule léger seul contre obstacles.

M. GUILLON signale également que compte tenu du nombre important d'accidents, d'autres enjeux peuvent passer au second plan (par exemple les accidents de nuit n'apparaissent pas comme problématiques).

□ M. LECAS demande si les intempéries constituent un facteur important dans l'accidentalité, et sur quels trajets ont lieu ces accidents (domicile-travail ? Aller ? Retour ?) et quel rôle joue la vitesse.

M. GUILLON précise que les intempéries ne constituent pas une cause d'accidents notoire et que ces accidents ont lieu sur tous les types de trajets puisqu'ils se produisent principalement aux heures de pointe du trafic en début et fin de matinée et d'après-midi.

M. MUNIER répond que seule une analyse des procès-verbaux d'accident pourrait peut-être révéler le rôle de la vitesse dans l'accident et à condition que les usagers impliqués l'indiquent.

□ M. le directeur de Cabinet indique que la promotion du covoiturage peut être une piste intéressante pour améliorer la sécurité au sens où elle responsabilise le conducteur.

□ M. BURDIN ajoute que le développement des P.P.R.R en entreprise (plan de prévention du risque routier) est également un axe important de progrès car beaucoup d'accidents de travail sont des accidents de la route et qu'une entreprise trouverait dans cette démarche un intérêt humain, moral mais aussi financier.

Mme GRAZIANI précise que la préfecture et la CRAM travaillent sur les P.P.R.R depuis 2003 et que la moitié des sociétés de la zone Cap Nord, la D.R.A.F., la Préfecture ont un P.P.R.R. Par contre, aucune collectivité n'a à ce jour engagé une telle démarche.

M. GARCIA indique que le milieu professionnel (entreprises, administrations, collectivités,...) constitue un vivier important car il concerne une grande partie de la population et les salariés sont aussi des parents.

□ M. MILLOT signale que la police municipale de DIJON et la Prévention Routière mènent chaque année une campagne « vision et lumière » portant sur le contrôle gratuit de l'éclairage des véhicules et qu'en 2008, sa délocalisation dans les quartiers, a connu un grand succès.

□ Le capitaine ADAM, animateur du groupe « alcool » présente les orientations d'actions proposées par le groupe.

Il signale en préambule la participation fructueuse de l'UMIH représentée par 2 membres.

Il indique également que la France est le 3ème pays européen consommateur d'alcool.

Mme GRAZIANI regrette qu'un représentant de l'UMIH provenant du milieu rural n'ai pas participé au groupe car les problématiques (comportements, type de trajets, ...) sont différentes entre milieu urbain et rural.

M. MILLOT indique qu'une réunion a eu lieu en préfecture sur les autorisations de fermeture tardive et qu'une réflexion sur une fermeture à 8 h du matin des établissements de nuit pourrait être menée. En effet, le créneau 6 h – 8 h correspond aujourd'hui à un déplacement des consommateurs vers d'autres établissements et une fermeture à 8 h permettrait de les éviter.

Le commandant BLANC signale qu'une problématique apparaît aujourd'hui en région parisienne car les jeunes sous l'emprise de l'alcool utilisent des vélos (système VELIB) pour leur déplacement plutôt que des voitures pour éviter les contrôles.

M. MUNIER excuse le capitaine LARUPPE, animateur du groupe « Vitesse » et retenu par des obligations professionnelles et présente les orientations d'actions.

Le commandant BLANC demande ce que le groupe entend par « contrôles banalisés ».

M. MUNIER précise qu'il s'agit de contrôles réalisés avec des véhicules banalisés et des agents en tenue civile.

Le capitaine ADAM précise que ce type de contrôle est tout à fait autorisé mais qu'il n'est pas encore habituel.

M. le directeur de Cabinet demande quand est prévue la prochaine réunion de la commission consultative des usagers pour la signalisation routière et la mise en place du site internet et propose que les membres soit sollicités pour établir l'ordre du jour.

M. GARCIA fait part de ses interrogations sur ces réunions qui ressemblent plus à des discussions qu'à de véritables échanges entre professionnels et usagers.

M. le directeur de Cabinet propose que l'ordre du jour soit bien fixé et préparé pour éviter ce type de dérive.

M. MUNIER précise que les éléments techniques pour créer le site internet accessible aux usagers ont été fournis tardivement et n'auraient pas pu être présentés à une réunion de la commission en octobre comme initialement prévu.

M. BURDIN propose que l'ordre du jour de la prochaine commission comprenne une présentation du D.G.O et qu'elle se tienne avant la fin du premier trimestre.

M. BURDIN indique également que si les trafics sont connus, la connaissance des vitesses pratiquées sur les réseaux routiers et autoroutières est plus lacunaire.

M. GARCIA signale qu'à partir de 2009 les comptages sur les routes départementales (stations SIREDO et comptages tournants) intégreront des mesures de vitesses.

Mme DE HARO ajoute que les vitesses sont mesurées sur le réseau autoroutier et sont donc connues.

M. le directeur de Cabinet demande si les membres du comité de pilotage ont des questions et propose que les orientations d'actions soient validées.

Le comité de pilotage valide les orientations d'actions présentées par les 4 groupes thématiques.

M. BURDIN propose que le D.G.O. soit mis en forme afin d'être transmis officiellement à la D.S.C.R., qu'un document synthétique de présentation du D.G.O. soit réalisé sous la forme d'un outil pour les membres du comité de pilotage et qu'un document de communication soit réalisé et diffusé pour présenter et faire connaître le D.G.O. aux autres services et collectivités.

□ M. PETITJEAN demande quel est le calendrier du P.D.A.S.R 2009.

Mme GRAZIANI répond que les propositions d'action doivent être transmises pour le 15 janvier 2009.

M. le directeur de cabinet remercie l'ensemble des participants et clôt la réunion à 12 h 15.

Le sous-préfet, directeur de Cabinet,



Pierre REGNAULT de la MOTHE

FICHES ORIENTATIONS D' ACTIONS PAR ENJEU

DEFINITION DES ORIENTATIONS D' ACTIONS

1. TITRE DE L'ENJEU

JEUNES – Thématique « Les enfants de 2 à 10 ans »

2. CONSTATS OU PROBLEMES IDENTIFIES

Gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu

Les enfants de 2 à 10 ans sont majoritairement impliqués dans des accidents soit comme piétons soit comme passagers de véhicules légers, surtout à partir de 17 H à 19 H, le mois de septembre étant plus accidentogène.

3. ORIENTATIONS D' ACTIONS PROPOSEES

1. Infrastructures : Inciter à des aménagements sécurisés aux abords des écoles ou des établissements de loisirs ou sur le parcours habituel des enfants (chemin de l'école, du centre de loisirs, du centre sportif...).

2. Information : Renforcer l'implication et l'information des parents sur les règles de sécurité routière (par l'intermédiaire des fédérations de parents d'élèves, des radios et presse locales, des structures d'accueil et de loisirs...)

3. Formation : Acquérir une culture de sécurité routière.
Impliquer les parents dans le cadre de l'APER .

4. Éducation: Dans le cadre du continuum éducatif, développer les connaissances des règles de sécurité routière et adopter des comportements adaptés, en insistant sur l'implication et la formation des parents.

5. Contrôles et sanctions : Renforcer les contrôles sur :
le port de la ceinture de sécurité,
le port du gilet de sécurité,
l'utilisation des sièges adaptés,
l'utilisation des passages piétons,
les éléments de sécurité des vélos.

4. OBSERVATIONS

Stratégie, planification (priorités) et synergies ; recommandations ; freins et leviers locaux ; Court Terme, Moyen Terme et Long Terme

Partenariats à mettre en œuvre, puis montage si besoin d'opérations ciblées.

Organiser les actions sur l'ensemble du département et arriver à une offre équitablement répartie sur l'ensemble du département.

DEFINITION DES ORIENTATIONS D' ACTIONS

1. TITRE DE L'ENJEU

JEUNES - Thématique « Enfants de 11 à 13 ans »

2. CONSTATS OU PROBLEMES IDENTIFIES

Gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu

Les enfants de 11 à 13 ans sont majoritairement impliqués dans des accidents d'abord comme passagers de véhicules légers ou de cyclomoteurs mais aussi comme piétons ou comme cyclistes, surtout à partir de 16 H à 19 H et entre 12 H et 14 H, les mois d'avril et de septembre étant plus accidentogènes.

3. ORIENTATIONS D' ACTIONS PROPOSEES

- 1. Infrastructures :** Inciter à des aménagements sécurisés aux abords établissements scolaires ou de loisirs ou sur le parcours habituels des enfants (chemin du collège, du centre de loisirs, du centre sportif...).
- 2. Information :** Renforcer l'information des parents sur les règles de sécurité routière (par l'intermédiaire des fédérations de parents d'élèves, des radios et presse locales, des structures d'accueil, de loisirs, de sport...)
- 3. Formation :** Acquérir une culture de sécurité routière.
Impliquer les parents dans le cadre de l'ASSR1.
Renforcer l'implication des enseignants et des éducateurs.
- 4. Éducation :** Dans le cadre du continuum éducatif, développer les connaissances des règles de sécurité routière et adopter des comportements adaptés, en insistant sur la formation des parents. Responsabiliser les usagers à la nécessité d'entretenir leur deux roues.
- 5. Contrôles et sanctions** Renforcer les contrôles sur :
le port de la ceinture de sécurité,
le port du gilet de sécurité,
l'utilisation des passages piétons,
- les éléments de sécurité des deux roues.

4. OBSERVATIONS

Stratégie, planification (priorités) et synergies ; recommandations ; freins et leviers locaux ; Court Terme, Moyen Terme et Long Terme

Partenariats à mettre en œuvre, puis montage si besoin d'opérations ciblées.
Organiser les actions sur l'ensemble du département et arriver à une offre équitablement répartie sur l'ensemble du département.

DEFINITION DES ORIENTATIONS D' ACTIONS

1. TITRE DE L'ENJEU

JEUNES - Thématique « Jeunes de 14 à 17 ans »

2. CONSTATS OU PROBLEMES IDENTIFIES

Gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu

Les jeunes de 14 à 17 ans sont majoritairement des garçons (80%) impliqués dans des accidents entre un cyclomoteur et un véhicule léger, avec parfois des obstacles fixes (trottoir, véhicule en stationnement), entre 17 H et 19 H, les mois de juin, août et octobre étant plus accidentogènes.

3. ORIENTATIONS D' ACTIONS PROPOSEES

- 1. Infrastructures :** Etre attentif aux routes départementales et voies communales particulièrement en agglomération où ont lieu la majorité des accidents.
- 2. Information :** Intensifier l'information en direction des éducateurs, des clubs sportifs, des associations... ainsi que leur implication.
- 3. Formation :** Acquérir une culture de sécurité routière.
Renforcer l'obtention de l'ASSR2 et valoriser son rôle certificatif.
Renforcer l'implication des parents, des enseignants et des éducateurs.
Inciter à l'AAC.
Dans le cadre du continuum éducatif, développer les connaissances des règles de sécurité routière (en particulier alcool, drogues...) et adopter des comportements adaptés, en intensifiant l'information en direction des éducateurs, des clubs sportifs, des associations... ainsi que leur implication.
- 4. Éducation :** Responsabiliser les usagers à la nécessité d'entretenir leur deux roues.
- 5. Contrôles et sanctions** Renforcer les contrôles sur :
 - le port de la ceinture de sécurité,
 - le port du gilet de sécurité,
 - l'utilisation des passages piétons,
 - les éléments de sécurité des deux roues.

4. OBSERVATIONS

Stratégie, planification (priorités) et synergies ; recommandations ; freins et leviers locaux ; Court Terme, Moyen Terme et Long Terme

Partenariats à mettre en œuvre, puis montage si besoin d'opérations ciblées.

Organiser les actions sur l'ensemble du département et arriver à une offre équitablement répartie sur l'ensemble du département.

DEFINITION DES ORIENTATIONS D' ACTIONS

1. TITRE DE L'ENJEU

JEUNES - Thématique « Jeunes de 18 à 24 ans »

2. CONSTATS OU PROBLEMES IDENTIFIES

Gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu

Les jeunes de 18 à 24 ans sont majoritairement des garçons (62%), ayant un permis de moins d'un an, impliqués dans des accidents avec au moins un véhicule léger, avec parfois des obstacles fixes (arbres) et une prise d'alcool, entre 7 H et 8 H, 12 H et 13 H, 16 H et 20 H, de nuit et les vendredis et samedis, les mois de juin, juillet et octobre étant plus accidentogènes. Développement de la conduite sans permis.

3. ORIENTATIONS D' ACTIONS PROPOSEES

1. Infrastructures : Etre attentif à la problématique des obstacles latéraux (arbres).

2. Information : Intensifier l'information en direction des éducateurs, des clubs sportifs, des associations... ainsi que leur implication.
Organiser les relais d'information et associer l'université et les grandes écoles.

3. Formation : Acquérir une culture de sécurité routière.
Inciter à l'AAC.
Faciliter l'accès à la formation par les aides au financement du permis de conduire.
Renforcer l'implication des parents, des enseignants et des éducateurs.

4. Éducation : Respect des règles de sécurité routière (notamment en abordant le problème des conduites addictives) et adopter des comportements adaptés, en intensifiant l'information en direction du milieu étudiant et des éducateurs, des clubs sportifs, des associations... ainsi que leur implication.

5. Contrôles et sanctions Renforcer les contrôles sur :
La détention du permis de conduire,
L'utilisation des équipements de sécurité,
La non consommation des produits illicites ou de l'alcool,
L'usage du téléphone portable,
Le respect de la limitation de vitesse.

4. OBSERVATIONS

Stratégie, planification (priorités) et synergies ; recommandations ; freins et leviers locaux ; Court Terme, Moyen Terme et Long Terme

Partenariats à mettre en œuvre, puis montage si besoin d'opérations ciblées.

Organiser les actions sur l'ensemble du département et arriver à une offre équitablement répartie sur l'ensemble du département.

DEFINITION DES ORIENTATIONS D' ACTIONS

1. TITRE DE L'ENJEU

VEHICULE LEGER - Déplacements Habituels - Domicile/Travail - Hors agglomération et réseau autoroutier

2. CONSTATS OU PROBLEMES IDENTIFIES

Gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu

Concentration des accidents aux heures de pointes des Trajets : Domicile/Travail

3. ORIENTATIONS D' ACTIONS PROPOSEES

1. Infrastructures : Identifier les problèmes aux intersections en agglomération

2. Information : Sensibiliser les conducteurs sur les risques propres aux trajets habituels
Sensibiliser les conducteurs au respect des autres usagers

3. Formation : Développer les actions post-permis
Développer les formations et les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et les administrations

4. Éducation : Rappeler que le port des ceintures est obligatoire sur les petits trajets même à l'arrière.
Développer la conduite accompagnée
Accompagner les changements de comportement : développement du covoiturage, utilisation des transports en commun

5. Contrôles et sanctions : Développer les contrôles portant sur :
la vitesse
le respect de la signalisation
L'usage du téléphone au volant
L'alcool et les stupéfiants

4. OBSERVATIONS

Stratégie, planification (priorités) et synergies ; recommandations ; freins et leviers locaux ; Court Terme, Moyen Terme et Long Terme

DEFINITION DES ORIENTATIONS D' ACTIONS

1. TITRE DE L'ENJEU :

VEHICULE LEGER - Trajets occasionnels et plus longs - Hors agglomération et réseau autoroutier

2. CONSTATS OU PROBLEMES IDENTIFIES

Gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu

Perte de vigilance sur des trajets occasionnels et plus longs

3. ORIENTATIONS D' ACTIONS PROPOSEES

1. Infrastructures : Poursuivre les actions visant à limiter les accidents sur des obstacles fixes et en courbe

2. Information : Sensibiliser les conducteurs à la vigilance, à l'usage des régulateurs de vitesse et du GPS

3. Formation : Développer les actions post-permis
Développer les formations et les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et les administrations

4. Éducation : Sensibiliser les conducteurs aux comportements adéquats en cas d'accidents ou de détresse
Sensibiliser les conducteurs au respect des zones de chantiers
Développer la conduite accompagnée

5. Contrôles et sanctions : Développer les contrôles portant sur :
- les comportements dangereux
- la vitesse

4. OBSERVATIONS

Stratégie, planification (priorités) et synergies ; recommandations ; freins et leviers locaux ; Court Terme, Moyen Terme et Long Terme

DEFINITION DES ORIENTATIONS D' ACTIONS

1. TITRE DE L'ENJEU

DEUX ROUES MOTORISES CYCLOMOTEURS

2. CONSTATS OU PROBLEMES IDENTIFIES

Gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu

Les accidents de cyclomoteurs ont lieu à 88 % dans les agglomérations, impliquant à 78 % des cyclomoteurs et des VL, avec collision par le côté. Cette cible semble avoir deux publics : les jeunes (usagers plus temporaires) et les non jeunes.

3. ORIENTATIONS D' ACTIONS PROPOSEES

- 1. Infrastructures :** Etre attentif à la problématique des obstacles latéraux et du marquage au sol, en milieu urbain.
- 2. Information :** Informer sur les conséquences de l'utilisation de véhicules non conformes ou « modifiés ».
- 3. Formation :** Acquérir une culture de sécurité routière.
Inciter à l'AAC.
Faciliter l'accès à la formation par les aides au financement du permis de conduire.
Formation à l'ASSR et au BSR.
Renforcer l'implication des parents, des enseignants et des éducateurs.
- 4. Éducation :** Respect des règles de sécurité routière (notamment en abordant le problème du comportement à risques) et adopter des comportements adaptés, en intensifiant l'information en direction du milieu étudiant et des éducateurs, des clubs sportifs, des associations... des fabricants, revendeurs, ainsi que leur implication.
- 5. Contrôles et sanctions** Renforcer les contrôles sur :
la détention du BSR pour personnes nées après 1988,
l'utilisation des équipements de sécurité,
la non consommation des produits illicites ou de l'alcool,
le respect des règles du code de la route.

4. OBSERVATIONS

Stratégie, planification (priorités) et synergies ; recommandations ; freins et leviers locaux ; Court Terme, Moyen Terme et Long Terme

Partenariats à mettre en œuvre, puis montage si besoin d'opérations ciblées.

Organiser les actions sur l'ensemble du département et arriver à une offre équitablement répartie sur l'ensemble du département.

DEFINITION DES ORIENTATIONS D' ACTIONS

1. TITRE DE L'ENJEU

ALCOOL

2. CONSTATS OU PROBLEMES IDENTIFIES

Gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu

- Méconnaissance de la réglementation et des conséquences pénales (retrait de points, amendes, citations au tribunal,...) Permis annulé pour les jeunes permis (probatoires)
- Pré-alcoolisation avant entrée dans établissements de nuit : parcours divers d'alcoolisation (achat dans la grande distribution, consommation à domicile)
- Problème de santé publique, mode de consommation des jeunes
- Sentiment d'invulnérabilité pour les jeunes, surtout pour les garçons.
- Taux d'alcoolémie importants de plus en plus nombreux (sup à 0,8g/l de sang), hausse de l'indice de gravité (X2)
- Alcoolémie festive : créneau horaire (19h-24h & 4h-6h), week-ends et jours fériés, mois de Septembre, Octobre et Décembre.

3. ORIENTATIONS D' ACTIONS PROPOSEES

- 1. Infrastructures :** - Infrastructures de type « droit à l'erreur » - Modification ou amélioration afin de limiter les conséquences corporelles.
- 2. Information :** - Informer sur les sanctions et conséquences pénales (ex : affichage à proximité des établissements de nuit et lieux de distribution)
- Responsabiliser sur les conséquences pénales, sociales et financières
- Risques de santé et conséquences corporelles liés à l'accidentologie avec alcoolémie positive (facteur aggravant)
- Promouvoir le conducteur sobre et l'auto-contrôle.
- 3. Formation :** - Auto-école, intégration d'une information dans le continuum éducatif
- 4. Éducation :** - Déterminer des correspondants dans les milieux étudiants (universités, grandes écoles, lycées)
ex : mise en place d'une charte entre établissements scolaires et associations d'étudiants, et intégration dans une convention de la notion de prévention de conduite avec alcoolémie.
- 5. Contrôles et sanctions :** - Renforcer les contrôles dans les créneaux les plus sensibles et prévenir par des contrôles les pré-consommations

DEFINITION DES ORIENTATIONS D' ACTIONS

1. TITRE DE L'ENJEU

VITESSE

2. CONSTATS OU PROBLEMES IDENTIFIES

Gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu

- Méconnaissance des vitesses moyennes pratiquées dans le département.
- Problématique de la lisibilité, de l'environnement, de la pertinence de la signalisation, de l'adaptation de la vitesse à l'environnement.
- Constat de grands excès de vitesse : principalement des jeunes hommes et jeunes conducteurs qui commettent plusieurs infractions.
- Accidents : indice de gravité en hausse (hors agglomération) => lien entre vitesse et gravité.

3. ORIENTATIONS D' ACTIONS PROPOSEES

- 1. Infrastructures :** - Améliorer la connaissance et le suivi des vitesses pratiquées (mettre en place un Observatoire sur la circulation routière - étude des données sur les trafics et les vitesses).
 - Poursuivre les politiques de pertinence de la signalisation.
- 2. Information :** - Informer et sensibiliser les usagers au respect des vitesses et à l'adaptation de la vitesse à l'environnement notamment en impliquant les médias.
- 3. Formation :** - Développer les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et les administrations.
- 4. Éducation :** - Sensibiliser les futurs conducteurs et les jeunes conducteurs aux dangers, aux risques et aux conséquences de la vitesse particulièrement lorsqu'elle est cumulée avec d'autres infractions.
- 5. Contrôles et sanctions :** - Développer les contrôles banalisés notamment ceux des vitesses inadaptées.
 - Se donner les moyens de contrôle.

GLOSSAIRE

Accident corporel :

Un accident corporel (mortel ou non mortel) de la circulation routière:

- provoque la mort ou la blessure d'une ou plusieurs personnes ;
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule roulant ou se déplaçant ;
- en excluant tous les actes volontaires (homicides volontaires, suicide,...) et les catastrophes naturelles.

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui n'impliquent pas de véhicule en circulation.

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi les usagers impliqués, on distingue :

- *les victimes* : personnes impliquées décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux ;
- *les indemnes* : personnes impliquées non victimes.

Parmi les victimes, on distingue :

- *les tués à trente jours* : victimes décédées sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident ;
- *les blessés hospitalisés* : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures ;
- *les blessés non hospitalisés* : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisées ou admises comme patients à l'hôpital moins de 24 heures.

Avant le 1er janvier 2005, on distinguait parmi les victimes :

- *les tués à six jours* ;
- *les blessés graves* : victimes dont l'état nécessitait une hospitalisation de plus de 6 jours ;
- *les blessés légers* : victimes dont l'état nécessitait une hospitalisation entre 0 et 6 jours.

BAAC : Tout accident corporel de la circulation routière fait l'objet d'un BAAC (Bulletin d'Analyse d'Accident Corporel de la circulation) rempli par le service de police ou de gendarmerie compétent. Il regroupe des informations en 4 chapitres : Caractéristiques de l'accident / Lieu de l'accident / Véhicules impliqués / Usagers impliqués.

Accident avec alcoolémie positive :

Les accidents mettant en cause l'alcoolémie sont les accidents pour lesquels un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 g/l de sang a été relevé pour l'un des conducteurs.

Gravité (tués) :

Nombre de tués pour 100 accidents.

Nuit :

La nuit comprend le crépuscule et l'aube.

Milieu urbain - Rase campagne :

La définition du milieu urbain correspond à celle d'une agglomération au sens du code de la route, à savoir une section de voie située entre les panneaux la délimitant. Est considérée comme rase campagne toute autre section de voie.

Autoroutes :

Pour le département de la Côte d'Or, les autoroutes comprennent l'ensemble du réseau autoroutier concédé (A6, A31, A36, A39, A311) et le réseau autoroutier non concédé (A38).

Les bretelles d'accès (entrées et sorties) des échangeurs sont intégrées à ce réseau.

La rocade Est de Dijon (RN 274) voie rapide urbaine, bien qu'à chaussées séparées, est comptabilisée dans les routes nationales.