

## 4 – Les enjeux et orientations pour 2023-2027

### 4.1 – Priorisation des enjeux sur le territoire

Le diagnostic territorial et le bilan du précédent DGO 2018-2022, présentés lors de la réunion de lancement du DGO 2023-2027, ont permis de définir ou conforter les enjeux du prochain DGO avec l'ensemble des acteurs locaux présents.

Ainsi si les 4 enjeux nationaux ont ainsi pu être priorisés, l'enjeu « seniors » a été retenu comme enjeu majeur pour le département dans le DGO 2023-2027.

#### ➤ **Le risque routier professionnel**

Si le risque routier professionnel dans le département est similaire à celui de la famille ILSR (département multipolarisé), il en est tout autre du volet « utilisation professionnelle » qui représente 11 % des tués dans le département contre seulement 6 % pour la famille ILSR (département multipolarisé). Par ailleurs les victimes en véhicule de tourisme dans le cadre d'une utilisation professionnelle sont surreprésentées dans le département (45%) par rapport à la famille ILSR (département multipolarisé) (34%). Le risque routier professionnel, plus particulièrement dans son aspect « utilisation professionnelle », constitue donc un enjeu pour le département.

#### ➤ **Les seniors (plus de 65 ans)**

Si les seniors représentent 22 % de la population côte-d'orientienne pour 21 % pour sa famille ILSR (département multipolarisé), ils représentent près de 31 % des tués dans le département contre seulement 24,37 % pour sa famille ILSR (département multipolarisé). Par ailleurs le bilan du DGO 2018-2022 a montré que la mortalité des seniors avait stagné sur ces 5 dernières années bien que les seniors en aient été un enjeu.

#### ➤ **Les conduites à risque**

Le département se distingue défavorablement de sa famille ILSR (département multipolarisé) pour l'alcool et les stupéfiants pour des usagers présumés responsables de 18-24 ans et 25-44 ans, pour la vitesse pour des usagers présumés responsables de « 18-24 ans » et pour l'inattention et les non-respects de priorité pour des usagers présumés responsables de « 45-64 ans » et « plus de 65 ans ».

#### ➤ **Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »**

L'accidentalité des « modes doux » dans le département est inférieure à celle de sa famille ILSR (département multipolarisé). Néanmoins le constat des comportements à risque de ces usagers, notamment sur l'agglomération dijonnaise, est unanime.

#### ➤ **Les deux-roues motorisés**

La mortalité des usagers de 2 RM est très nettement inférieure dans le département (13%) par rapport à sa famille ILSR (département multipolarisé) (19%). Il en est de même pour chaque catégorie de 2 RM (cyclo, moto légère, moto lourde) pour lesquels la mortalité dans le département est inférieure à celle de sa famille ILSR (département multipolarisé).

### 4.2 – Les orientations d'actions

L'élaboration des orientations d'actions a été menée lors d'une réunion organisée pour chaque enjeu, ouverte à l'ensemble des acteurs locaux qui souhaitent y participer. Entre 5 et 10 participants ont à chaque fois apporté leur contribution à la définition des orientations d'action.

◆ **Le risque routier professionnel :**

- Sensibiliser les usagers et les professionnels de la route en échangeant dans le cadre de formations, d'ateliers de mise en situation au sein de l'entreprise, dans les auto-écoles,...
- Inciter les entreprises, les clubs entreprises, les chambres consulaires, les organisations professionnelles à désigner un référent Sécurité Routière afin de diffuser la culture SR, et compléter cette culture avec une communication sur l'organisation départementale de la politique de sécurité routière et sur une offre de services (ateliers, intervenants, moyens matériels, financiers,...).
- Promouvoir la réflexion sur la sécurité des déplacements dans les entreprises et proposer des outils et des moyens pédagogiques (offre de service).
- Sensibiliser, former les entreprises (employeurs et salariés) sur les conduites addictives (alcool, stupéfiants, distracteurs, médicaments, ...) et les mesures de prévention (EAD, paramétrage des téléphones, éthylotests,...).
- Varier les supports pédagogiques, développer les témoignages, innover dans la forme des ateliers afin que ceux-ci soient ludiques et réalistes, recenser les outils et moyens existants et développer un partage d'expérience au sein des entreprises et entre les entreprises (véhicules utilitaires, groupe lourd, centre de formation, auto-écoles,...).

◆ **Les seniors :**

- Sensibiliser, impliquer les professionnels de santé (médecins, infirmiers, pharmaciens, kinésithérapeutes,...) sur le lien entre santé et conduite et les impliquer davantage dans la politique locale de sécurité routière spécifique aux seniors..
- Sensibiliser les structures ou lieux accueillant ou rassemblant des seniors, les associations (clubs de marche, marchés,...), ou l'environnement proche des seniors (famille, aides à domicile, médias spécifiques,...).
- Promouvoir les outils d'aide à la conduite (boîte automatique, GPS,...) ou au déplacement (vélos électriques,...) et développer la sensibilisation et la formation à l'utilisation de ces outils.
- Proposer, créer des ateliers pédagogiques dédiés spécifiquement aux seniors (audit, code de la route, vue, réflexes, médicaments, vitesse avec mise en situation, comportements en tant que grands-parents,...) en y associant des professionnels de santé.
- Prise en compte des seniors dans le comportement des autres usagers et dans l'aménagement des infrastructures par les collectivités en charge des transports.

◆ **Les conduites à risque :**

- Sensibiliser et former les professionnels (vente d'alcool), les organisateurs d'évènements, les encadrants, en identifiant et formant éventuellement un référent SR au sein de leur structure sur les conduites à risque (alcool, stupéfiants) et les mesures de prévention.
- Promouvoir l'utilisation de l'éthylotest anti-démarrage comme outil de prévention dans le milieu professionnel.
- Promouvoir l'auto-contrôle des usagers et clients (éthylorborne, éthylotest,...) dans les lieux de vente et de consommation d'alcool (buvettes, fêtes, discothèques, bars de nuit, commerces d'alimentation, restaurants,...).

-Sensibiliser les usagers et plus particulièrement les professionnels de la route (PL, cars, commerciaux,...) aux risques de la conduite sous l'emprise d'alcool, de stupéfiants, mais aussi sur la vitesse, le respect des priorités et les distracteurs.

- Sensibiliser les gestionnaires de voirie et les communes à la pertinence des régimes de priorité et des limitations de vitesse.

- Sensibiliser les usagers de tous âges (collégiens, lycéens, étudiants, professionnels de la route,...) sur le téléphone, les distracteurs, les risques afférents (addictions, double infraction,...) et les mesures de prévention (paramétrage du téléphone, « mode conduite »,...).

- Organiser des opérations pédagogiques de type alternative à la contravention spécifique aux distracteurs.

- Varier les supports pédagogiques, développer les témoignages, innover dans la forme des ateliers afin que ceux-ci soient ludiques et réalistes (témoignages,...).

◆ **Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » :**

- Sensibiliser sur le respect des règles de signalisation, de visibilité, de circulation, de priorité entre usagers, d'utilisation de la voirie.

- Sensibiliser les professionnels (utilisateurs, loueurs ou commerçants de cycles, EDPM, ...) sur les règles d'utilisation des nouveaux engins de mobilité « douce ».

- Sensibiliser les jeunes aux mobilités douces et à leurs règles d'utilisation au travers des établissements scolaires, péri-scolaires, des structures associatives, des fédérations sportives, aux piétons et aux utilisateurs de trottinettes, cycles,...

- Organiser des opérations pédagogiques de type alternative à la contravention spécifique aux modes de mobilité dite « douce ».

- Sensibiliser tous les usagers aux règles d'utilisation de ces engins en pratiquant des échanges entre usagers.

- Sensibiliser les collectivités sur la prise en compte des mobilités dites « douces » dans les aménagements.

- Promouvoir l'importance du port d'équipements visibles et protecteurs (casque, éclairage, gants) auprès des piétons, cyclistes, utilisateurs d'EDPM,...

- Varier les supports pédagogiques, développer les témoignages, innover dans la forme des ateliers afin que ceux-ci soient ludiques et réalistes (témoignages,...).

◆ **Les deux-roues motorisés :**

- Associer des pratiquants de la moto (EDSR, FFMC, M. Moto) dans les analyses d'accidents mortels (collèges départementaux,...) afin d'améliorer la compréhension des accidents, le rôle des usagers et de l'infrastructure.

- Réaliser des actions spécifiques de formation, de sensibilisation à destination des motards et cyclomotoristes (reprise de guidon, trajectoires, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés, journée « circuit » encadrée,...) en milieu urbain et rural.

- Développer le dialogue entre les utilisateurs de 2 roues-motorisés et les gestionnaires de voirie et les communes pour les sensibiliser à leur prise en compte dans la gestion des infrastructures (petits aménagements, entretien, travaux,...) en organisant des réunions sur ce thème et des visites sur site

- Sensibiliser les autres usagers (PL, VL,...) et les utilisateurs de 2 roues-motorisés au partage de la route et aux spécificités de la conduite en réalisant des opérations rassemblant les différents usagers (VL, motos, bus,...).
- Organiser des opérations pédagogiques de type alternative à la contravention ciblée sur les utilisateurs de 2 roues-motorisés.
- Promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle obligatoires (casque et gants) et recommandés (vêtements renforcés, chaussures,...) auprès des jeunes motocyclistes et cyclomotoristes mais aussi auprès des parents et les sensibiliser aux gestes de premiers secours.
- Varier les supports pédagogiques, développer les témoignages, innover dans la forme des ateliers afin que ceux-ci soient ludiques et réalistes (témoignages,...).