



2018-2022

# Document général d'orientation du département de la Corse-du-Sud



# #TousTouchés

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

**TOUS RESPONSABLES**

# Document général d'orientations 2018-2022

Le 2 octobre 2015 le Gouvernement a réuni le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) pour annoncer la mise en œuvre d'un plan d'action ambitieux autour de 22 mesures principales et 33 mesures complémentaires pour lutter contre l'insécurité routière et combattre les comportements à risques.

Ces mesures s'articulent autour de quatre priorités :

- ◆ Intensifier la lutte contre les comportements dangereux
- ◆ Protéger les usagers les plus vulnérables
- ◆ Favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière
- ◆ Donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi.

Ces objectifs ont été réaffirmés par le ministre de l'intérieur lors de l'installation du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) le 23 janvier 2017 et sont déclinés notamment au travers des engagements pris par des représentants du secteur privé et du secteur public pour réduire le taux de mortalité et l'accidentalité dans le cadre des déplacements liés au travail

En 2015, le nombre de personnes tuées sur les routes d'élevait à 3461 et 3477 en 2016. **L'objectif est de ramener à 2000 le nombre de tués sur les routes en 2020.** Pour atteindre cet objectif, il est essentiel que l'ensemble des acteurs intervenant dans le champ de la sécurité routière se mobilisent.

Afin de susciter cette implication commune le délégué à la sécurité routière et à la circulation routière, a décidé de relancer le Document Général d'Orientation (DGO).

La lutte contre l'insécurité routière est une des priorités de l'action de l'Etat en Corse-du-Sud.

L'année 2016 a été une des plus meurtrières dans le cadre du dernier DGO avec 14 tués et 167 accidents de la circulation sur le département. Sur 5ans, le département paie le lourd tribut de 63 victimes décédées dont 17 de moins de 25 ans.

Face à ce constat l'Etat poursuit sa mobilisation. La politique nationale de la sécurité routière au niveau départemental relève de la compétence et de la responsabilité du préfet.



Bernard SCHMELTZ

## **Chapitre I :**

---

### **Définition du DGO**

**(Document général d'orientations de la Corse-du-Sud**

## **Chapitre II :**

---

**L'accidentologie générale du département**

## **Chapitre III :**

---

**Les enjeux**

**Le risque routier professionnel**

**Le conduite après usage de substances psychoactives**

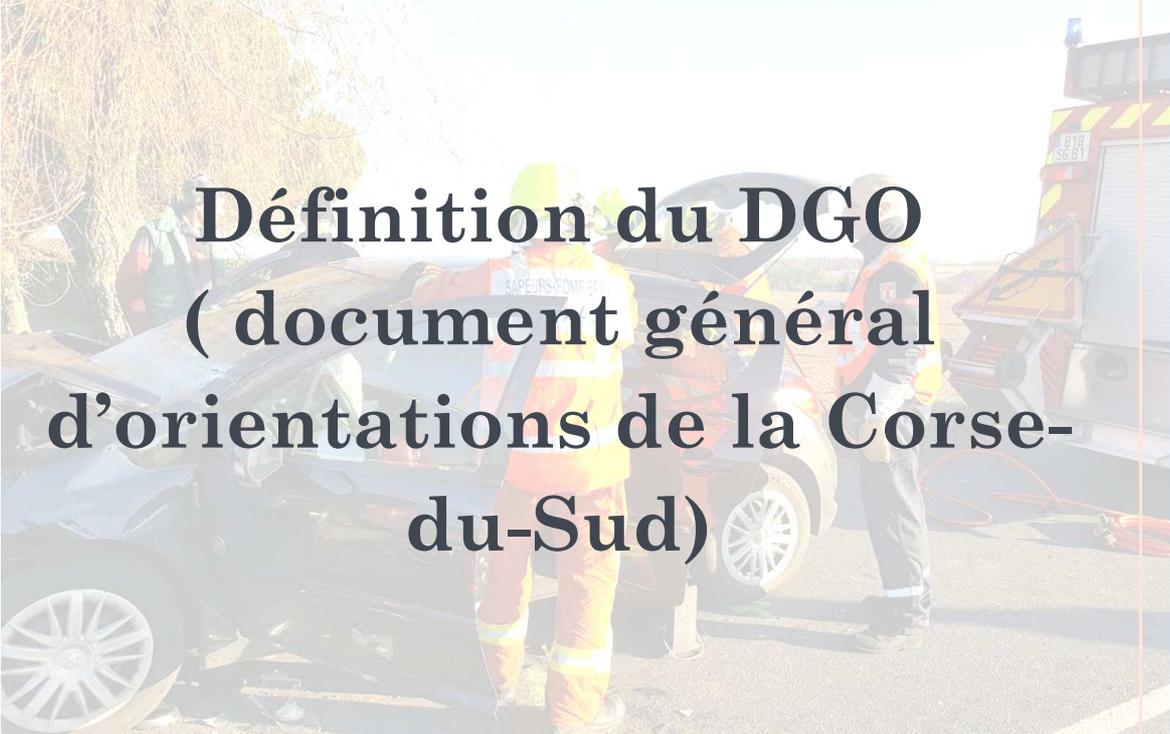
**Les jeunes**

**Les seniors**

## **Chapitre IV :**

---

**Les orientations d'action**

A photograph of an emergency scene. In the foreground, a dark-colored car is heavily damaged, with its front end crumpled. Several firefighters in high-visibility orange and yellow gear are standing around the vehicle. One firefighter in the center has 'SAPEURS-POMPIERS' written on their back. To the right, a fire truck is partially visible, with the number '818' and 'SGB1' on its side. The background shows some trees and a clear sky.

**Définition du DGO  
( document général  
d'orientations de la Corse-  
du-Sud)**

**Le document général d’Orientation (DGO)** doit permettre à l’Etat, aux principales communes et groupements de communes, dans le cadre d’une démarche impliquant tous les acteurs, de définir et d’afficher les axes prioritaires de la politique qu’ils mettront en œuvre, ensemble ou de façon individuelle au cours des prochaines années, pour faire reculer l’insécurité routière.

Le travail de fond qui a été réalisé à travers les deux derniers DGO a permis de faire l’état des lieux de la politique locale de sécurité, d’identifier pour ces périodes les facteurs d’accidents les plus significatifs et de définir les nouvelles orientations, pour lutter contre l’insécurité routière dans notre département.

Le DGO constitue un outil de politique de programmation mais également un outil stratégique de mobilisation locale contre l’insécurité routière. Le DGO est un outil technique majeur qui permet de fédérer et coordonner l’ensemble des partenaires locaux. Nous souhaitons donc que ce document soit pragmatique, opérationnel et évaluable.

Des progrès ont déjà été réalisés en matière de sécurité routière et, très concrètement, l’usager doit se sentir responsabiliser car il est le premier acteur de sa sécurité ou de son insécurité. Néanmoins, le DGO démontre que les acteurs publics ne renoncent pas à diminuer encore le nombre de victimes sur les routes. Nos efforts se poursuivront, par de la sensibilisation, de la formation et de la répression si nécessaire. Le présent document général d’orientation marque ainsi un partenariat renforcé de l’ensemble des acteurs pour la sécurité des usagers.

Le DGO est notre feuille de route et guidera nos actions jusqu’en 2022.

## Suivi et évaluation du DGO

Les enjeux impératifs nationaux affichés et les enjeux facultatifs doivent servir de fil conducteur. Ils supposent de faire émerger de nouvelles initiatives fortes, y compris dans les champs d'investigations nouveaux, et de mobiliser des partenariats actifs tout au long du DGO.

La politique nationale de lutte contre l'insécurité routière a en effet, été réajustée par des objectifs ambitieux, avec comme objectif à l'horizon 2020 de diviser l'accidentalité par deux et le passage sous la barre des 2 000 tués en France. Des lors, il appartient à chaque département de fixer de façon concertée les orientations d'actions à mener pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et de contribuer à l'atteinte des objectifs nationaux. C'est tout l'intérêt du DGO qui définit d'abord, à partir des particularités locales, les enjeux départementaux de sécurité routière et esquisse, ensuite, les grands axes qui présideront à la réalisation des actions de prévention, de contrôle et de sanction pour atteindre les objectifs fixés.

Ainsi, chaque année, une réunion du comité de pilotage se tiendra vers le mois de novembre, juste avant le lancement du PDASR de l'année suivante. Cette réunion aura pour objectif de faire le point sur l'accidentalité depuis la mise en place du DGO et le bilan des actions pour chaque enjeu et chaque orientation d'action. La mise en place d'indicateurs permettra une lecture plus rapide des enjeux et des actions menées durant l'année. Des ajustements éventuels pourront, sous réserve de justifications, porter sur la suppression ou l'ajout d'orientations d'actions ou d'enjeux.

### La déclinaison du DGO en PDASR

Chaque année, les orientations définies dans le DGO constitueront la fondation des projets d'actions élaborés au titre du PDASR.

Les bénéfices de cette démarche partenariale au service d'une politique cohérente de sécurité routière encouragent à poursuivre la mobilisation collective dans la mise en œuvre des prochains plans départementaux d'actions de la sécurité routière et des contrôles routiers et le suivi des orientations retenues d'un commun accord. Le DGO fixe les axes prioritaires de la politique à mettre en œuvre pour faire reculer l'insécurité routière.

### Bilan du précédent DGO :

Le DGO 2013-2017 avait retenu six enjeux. « les jeunes », « les deux roues motorisés », « l'alcool et les conduites addictives » et « la vitesse » étaient les enjeux nationaux tous valables à l'échelon local, tandis que « les risques routiers professionnels », et les « infrastructures » constituaient des enjeux locaux. Il est constaté que pour le département de la Corse-du-Sud seuls les enjeux nationaux ont fait l'objet d'un réel contrôle évaluable.

Le PDASR ayant financé essentiellement que des actions en partenariat avec l'Éducation nationale pour viser un public jeune mais en essayant d'aborder les différents thèmes de façon transversale.

A photograph showing an emergency scene on a road. A dark-colored car is heavily damaged, with its front end crumpled. Several firefighters in orange and yellow high-visibility gear are present. One firefighter in the foreground has 'SAPEURS-POMPIERS' written on their back. A fire truck is partially visible on the right side of the frame. The scene is outdoors with trees in the background.

# L'accidentologie générale du département

# 1 .État des lieux du département de la Corse-du-Sud

## 1.1 Le contexte de la Corse-du-Sud

### a. Géographie

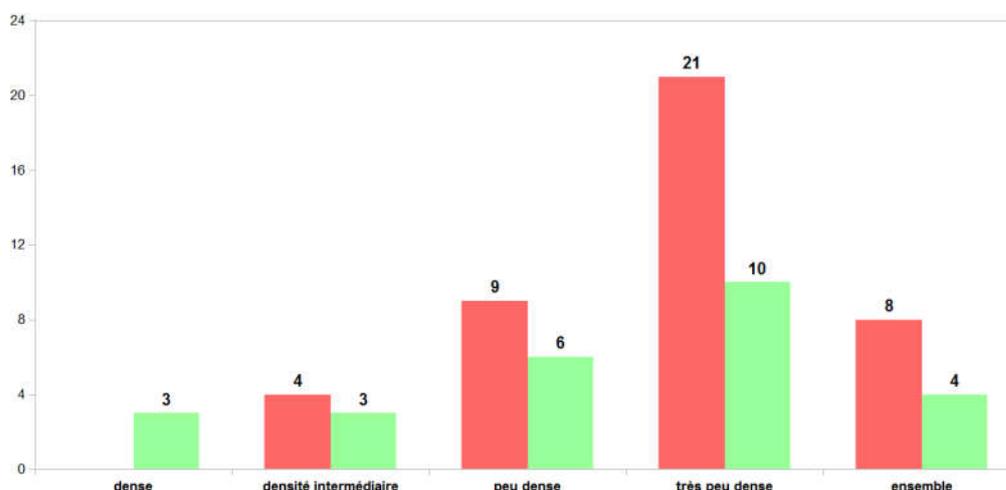
La Corse-du-Sud est un département français qui fait partie de la collectivité territoriale de Corse.

D'une superficie de 4 014 km<sup>2</sup>, il est formé de la partie méridionale de la Corse. Limitrophe du département de la Haute-Corse au nord-est, baignée par la mer Méditerranée à l'ouest et la mer Tyrrhénienne au sud-est, et contiguë à la Sardaigne au sud. Le relief de la Corse-du-Sud est montagneux son point culminant est le monte Renoso à 2532 m.

### b. Population et démographie

La population de la Corse-du-Sud était de 151 652 habitants au 1<sup>er</sup> janvier 2014, la densité de population est de 37,8 habitants au km<sup>2</sup>. Le département de la Corse-du-Sud, à l'image d'une quarantaine de départements français, ne compte aucune commune densément peuplée, Ajaccio est la seule commune de densité intermédiaire, associée aux communes peu denses, dont les principales sont Sartène, Porto-vecchio, Propriano et Bonifacio, elles représentent moins d'un tiers des communes de la Corse-du-Sud. L'essentiel du territoire de la Corse-du-Sud est constitué de communes très peu denses : sept communes sur dix, classification comparable à celle du Cantal ou de la Nièvre. Cette ruralité semble toutefois moins accentuée en Corse-du-Sud que dans la Creuse ou la Lozère où plus de huit communes sur dix sont très peu denses .

### Temps d'accès moyen aux équipements du panier de vie courante par degré de densité



« La Corse, à l'image d'une quarantaine de départements, ne compte aucune commune densément peuplée ». ( plus de 1500 habitants au km<sup>2</sup> et plus de 50.000 habitants)

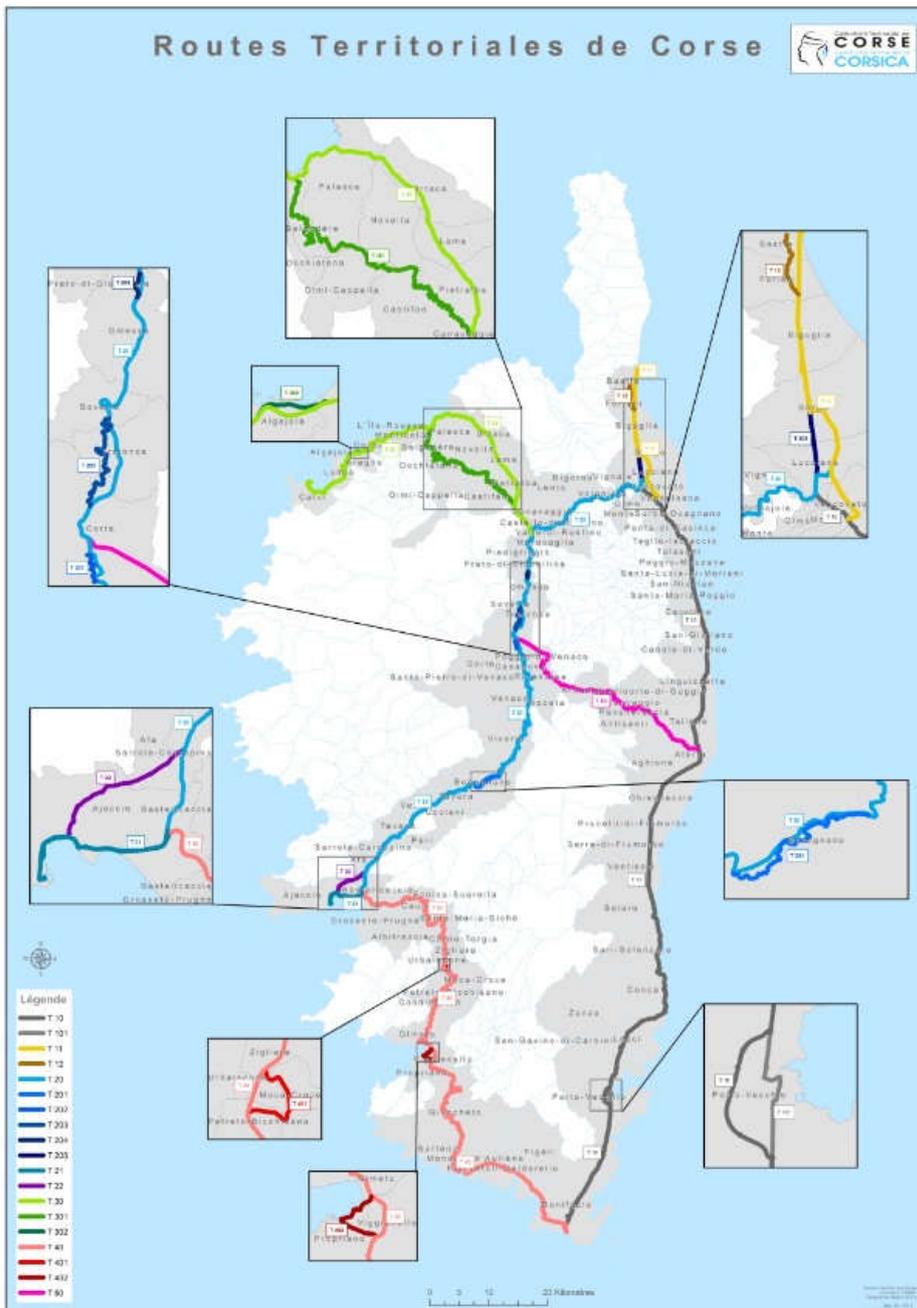
« La répartition de population de la Corse entre communes de densité intermédiaire et peu dense est proche de celle d'autres départements caractérisés par leur relief ou leur enclavement, tels les Hautes-Pyrénées ou les Hautes-Alpes » Source : Insee Flash Corse n°11, Janvier 2016.

c. Parc de véhicules en circulation

La Corse-du-Sud enregistrait en 2013 l'immatriculation de 10 192 voitures de tourisme neuves et 14 649 d'occasion. Le taux de remplacement y était en 2014 plus élevé que sur l'ensemble du territoire national, 13 % contre 5 %. Le nombre de voiture de tourisme de moins de 15 ans était en 2014 de 87 349 en Corse-du-Sud, 32 243 826 pour l'ensemble du territoire national.

La Corse-du-Sud a enregistré en 2016 l'entrée et la sortie d'environ 500 000 véhicules de tourisme transportés sur les lignes maritimes régulières, 1 427 643 entrées et sorties pour la Corse entière.

d. Le réseau routier de la Corse-du-Sud comprend 245 km de routes territoriales, (ex: routes nationales) et 2000 km de routes départementales



## 5. TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL SUR RT ( EX RN ) EN 2015 ET 2016

1	8 516	4.3
San Ambroggio	8 371	*

2	4 763	7.4
Urtaca	4 610	*

3	7 105	3.1
Ponte Leccia	*	*

4	4 653	6.3
Casanova	4 584	*

5	2 911	5.1
Bocognano Vizzavona	2 846	5.3

6	21 988	*
Sarrola Baleone	21 752	*

7	11 772	3.9
Sarrola Yolanda	11 543	4.0

8	32 300	2.0
Ajaccio Aéroport	31 588	1.8

9	*	*
Bastelicaccia	31 515	2.4

10	4 008	4.6
Grosseto	3 967	3.4

11	7 501	3.3
Olmeto	7 236	3.4

12	9 577	3.9
Propriano	9 552	3.8

13	5 338	3.6
Pianottoli	5 177	3.5

14	2 946	2.6
Bonifacio N196	2 847	2.7

27	31 603	2.8
Bastia Tunnel	33 095	*

26	46 885	5.0
Bastia ZI	48 598	*

25	41 330	0.5
Furiani	*	*

24	9 240	2.6
Casamozza	9 348	*

23	8 458	5.2
Barchetta	8 253	*

22	16 894	6.4
Fulelli	16 622	*

21	10 955	5.3
Prunete	10 766	*

20	1 640	0.6
Pont d'Altiani	*	*

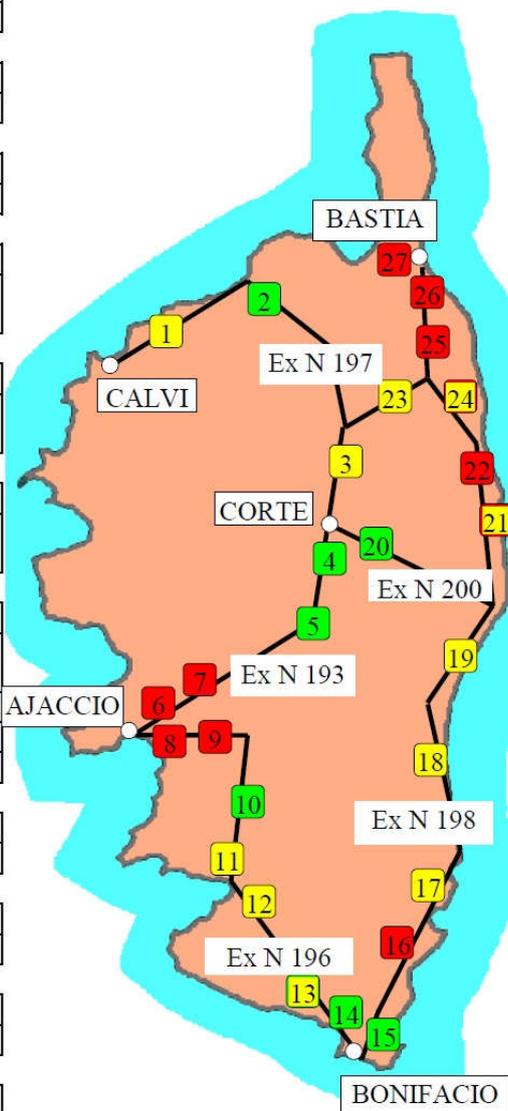
19	8 680	3.8
Ghisonacci a	8 694	*

18	7 434	3.6
Sari Solenzara	7 339	3.1

17	10 162	4.0
San Gavino	9 992	3.8

16	23 880	2.4
Porto Vecchio Sud	22 131	*

15	4 803	2.9
Bonifacio N198	4 590	2.8



### LEGENDE

N° poste de comptage	TMJA 2016	% PL 2016
Nom du poste	TMJA 2015	% PL 2015

TMJA: trafic moyen journalier annuel  
en véhicules par jour

PL: poids lourds

\* Données non disponibles

- pour 0 < TMJA < 5000
- pour 5000 < TMJA < 10000
- pour 10 000 < TMJA < 50 000

NOTA : On rappellera que les trafics routiers « poids lourds » mentionnés ci-dessus concernent essentiellement le BTP ( granulats ) les produits agricoles ou destinés à l'agriculture, et les hydrocarbures arrivant à Ajaccio et Bastia. L'essentiel des produits entrant par voie maritime étant déjà réparti géographiquement du fait de l'existence de 7 ports, les parcours terrestres terminaux sont réduits à l'arrière-plan immédiat de chaque port.

## EVOLUTION DES PRINCIPAUX TRAFICS ROUTIERS ( Moyenne Journalière Annuelle )

### MOYENNE JOURNALIERE ANNUELLE SUR RT (ex R.N) EN CORSE

CORSE DU SUD	RT	ex RN	PR	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016/2011
AJACCIO AEROPORT	20	193	4,083	27 781	28 514	29 336	29 544	30 070	30 042	30 664	31 008	31 195	30 955	31 588	32 300	5%
SARROLA BALEONE	20	193	10,000	18 185	18 846	19 493	19 595	20 832	20 380	20 934	20 675	20 829	21 585	21 752	21 988	5%
SARROLA YOLANDA	20	193	13,000	9 195	9 563	9 856	9 891	10 118	10 351	10 706	10 846	11 035	11 199	11 543	11 772	10%
BOCOGNANO VIZZAVONA	20	193	48,067	2 448	2 541	2 521	2 452	2 615	2 621	2 721	2 702	2 761	2 796	2 846	2 914	7%
SARROLA FONTAINE	22	194	7,020	19 711	20 236	20 900	20 790	20 832	21 012	21 143	22 584	23 037	21 585	22 051	22 390	6%
BASTELICACCIA	40	196	0,010	27 553	28 144	28 791	28 673	29 397	29 652	30 229	30 229	30 501	25 956	31 515	N.D	N.S
GROSSETTO PRUGNA	40	196	31,034	3 353	3 510	3 612	3 620	3 782	3 807	3 859	3 816	3 878	N.D	3 967	4 008	4%
OLMETO	40	196	66,010	6 132	6 664	6 643	6 718	6 965	7 092	7 161	7 160	7 189	7 190	7 236	7 501	5%
PROPRIANO	40	196	72,050	7 632	7 846	8 268	8 403	8 888	9 160	9 173	9 136	9 220	9 250	9 552	9 577	4%
SARTENE BOCCA ALBITRINA	40	196	85,010	3 631	3 723	3 922	3 947	4 151	4 219	4 187	4 249	4 210	4 333	4 217	4 218	1%
PIANOTTOLI	40	196	117,010	4 131	4 299	4 482	4 577	4 819	4 886	4 891	4 934	5 007	5 173	5 177	5 338	9%
BONIFACIO	40	196	130,060	2 273	2 339	2 426	2 502	2 693	2 748	2 760	2 791	2 779	2 819	2 847	2 946	7%
BONIFACIO	10	198	9,030	3 744	3 885	3 987	4 039	4 271	4 334	4 347	4 359	4 369	4 463	4 590	4 803	10%
PORTO VECCHIO SUD	10	198	23,000	17 817	18 535	19 108	20 729	19 773	22 166	22 299	22 316	22 572	22 012	22 131	23 880	7%
SAN GAVINO DI CARBINI	10	198	36,050	8 204	8 413	8 636	8 915	9 275	9 569	9 961	9 640	9 799	9 626	9 992	10 162	2%
SARI SOLENZARA	10	198	65,000	6 137	6 371	6 432	6 575	7 019	6 701	N.D	N.D	7 449	7 257	7 339	7 434	N.S

HAUTE CORSE	RT	ex RN	PR	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016/2011
BASTIA TUNNEL	11	193	151,088	30 065	30 244	30 590	30 111	34 766	32 969	33 044	31 103	32 788	33 361	33 095	32 707	-1%
BASTIA Z I	11	193	148,022	49 900	50 853	N.D	50 313	51 736	50 967	50 424	49 207	45 690	45 614	48 598	46 885	-7%
FURIANI	11	193	146,289	--	--	--	--	--	--	--	--	--	49 945	40 590	41 330	N.S
BARCETTA	20	193	124,079	7 455	7 768	7 699	7 565	7 884	7 923	7 592	7 834	10 641	8 186	8 253	8 458	11%
PONTE LECCIA	20	193	105,020	6 001	5 918	6 427	6 247	6 536	6 668	6 730	6 663	6 791	6 968	N.D	7 105	6%
CASANOVA DI VENACU	20	193	76,052	4 190	4 354	4 332	4 381	4 644	4 512	4 369	4 538	4 521	4 515	4 584	4 653	7%
PONT D'ALTIANI	50	200	19,040	1 291	1 362	1 321	1 355	1 510	1 539	1 514	1 586	1 680	1 680	N.D	N.D	N.S
CASAMOZZA	205	198	134,004	24 514	24 934	25 456	24 065	24 122	24 157	23 150	21 619	9 706	9 528	9 348	9 240	-60%
FULELLI	10	198	137,098	14 323	14 323	14 351	14 080	15 242	15 500	N.D	N.D	16 103	16 370	16 622	16 894	N.S
PRUNETE	10	198	122,010	9 336	9 390	9 546	9 665	10 255	10 291	10 003	10 421	9 881	10 532	10 766	10 955	10%
GHISONACCIA	10	198	83,040	7 252	7 431	7 526	7 509	7 974	8 197	8 163	8 155	N.D	8 758	8 694	8 680	6%
URTACA	30	197	42,074	3 870	4 051	4 131	4 142	4 372	4 469	4 431	4 382	4 404	4 560	4 610	4 734	7%
SANT' AMBROGGIO	30	197	13,050	7 127	7 279	7 360	7 504	7 621	8 100	8 053	N.D	N.D	8 295	8 371	8 516	6%

N.D Non Disponible      N.S Non Significatif

## SAISONNALITE DES TRAFICS ROUTIERS EN 2016 ( Moyenne Journalière annuelle )

STATIONS	RT	ex RN	PR	TRAFIC MOYEN JOURNALIER MENSUEL			EVOLUTION
				JANVIER	AOUT	ANNEE	AOUT/JANV
<b>CORSE DU SUD</b>							
AJACCIO AEROPORT	20	193	4,083	26 944	38 821	32 300	44%
SARROLA BALEONE	20	193	10,000	19 181	24 505	21 988	28%
SARROLA YOLANDA	20	193	13,000	9 647	14 718	11 772	53%
BOCOGNANO VIZZAVONA	20	193	48,067	1 892	4 400	2 914	X 2,3
SARROLA FONTAINE	22	194	7,020	20 671	23 494	22 390	14%
BASTELICACCIA	40	196	0,010	25 933	N.D	N.D	N.S
GROSSETTO PRUGNA	40	196	31,034	2 605	6 390	4 008	X 2,5
OLMETO	40	196	66,010	4 165	13 439	7 501	X 3,2
PROPRIANO	40	196	72,050	6 068	15 514	9 577	X 2,6
SARTENE BOCCA ALBITRINA	40	196	85,010	2 276	7 645	4 218	X 3,4
PIANOTTOLI	40	196	117,010	2 947	10 017	5 338	X 3,4
BONIFACIO	40	196	130,060	1 148	6 616	2 946	X 5,8
BONIFACIO	10	198	9,030	2 162	9 995	4 803	X 4,6
PORTO VECCHIO SUD	10	198	23,000	14 678	39 136	23 880	X 2,7
SAN GAVINO DI CARBINI	10	198	36,050	6 812	16 391	10 162	X 2,4
SARI SOLENZARA	10	198	65,000	4 136	14 922	7 434	X 3,6
<b>HAUTE CORSE</b>							
BASTIA TUNNEL	11	193	151,088	30 282	35 143	32 707	16%
BASTIA Z I	11	193	148,022	44 574	49 136	46 885	10%
FURIANI	11	193	146,289	39 589	42 474	41 330	7%
BARCETTA	20	193	124,079	6 603	11 214	8 458	70%
PONTE LECCIA	20	193	105,020	5 435	9 810	7 105	80%
CASANOVA DI VENACU	20	193	76,052	3 676	5 900	4 653	61%
PONT D'ALTIANI	50	200	19,040	1 079	2 528	N.D	X 2,3
CASAMOZZA	205	198	134,004	8 708	9 095	9 240	4%
FULELLI	10	198	137,098	14 150	21 038	16 894	49%
PRUNETE	10	198	122,010	8 229	15 981	10 955	94%
GHISONACCIA	10	198	83,040	6 570	12 639	8 680	92%
URTACA	30	197	42,074	2 827	8 522	4 734	X 3,1
SANT' AMBROGGIO	30	197	13,050	4 852	15 940	8 516	X 3,3

## 1.2 L'accidentalité 2012-2016 de la Corse-du-Sud et comparaison avec 2007-2011

### A. Accidentalité corporelle du département

- Nombre d'accidents corporels et de victimes en Corse-du-Sud entre 2012 et 2016

Corse-du-sud 2012-2016	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un Blessé hospitalisé	Nombre de victimes			
				Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Indemnes
2012	145	7	78	7	85	111	138
2013	162	15	111	20	132	105	135
2014	153	12	90	12	98	112	111
2015	121	10	66	10	71	93	84
2016	167	12	96	14	116	130	139
<b>Ensemble</b>	<b>748</b>	<b>56</b>	<b>441</b>	<b>63</b>	<b>502</b>	<b>551</b>	<b>607</b>

- Nombre d'accidents corporels en Corse-du-Sud suivant le mode de déplacement entre 2012 et 2016.

Corse-du-sud 2012-2016*	Nombre de véhicules concernés	Nombre d'accident s concernés	Nombre d'accidents avec au moins un mort dans le véhicule concerné	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH dans le véhicule concerné	Nombre de victimes dans les véhicules concernés			
					Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Indemnes
Cyclomoteurs	102	98	6	49	6	51	48	16
Motocyclettes	318	299	20	180	20	186	143	20
Poids-lourds	25	24	0	3	0	3	8	22
Véhicules de tourisme	717	539	19	136	26	185	277	490
Véhicules utilitaires	69	63	4	16	4	19	16	46
Autobus Autocars	6	6	0	0	0	0	0	6
Autre	15	14	0	7	0	8	8	5
Bicyclettes	25	23	1	20	1	19	2	2
<b>Ensemble</b>	<b>1277</b>	<b>748</b>	<b>50</b>	<b>406</b>	<b>57</b>	<b>471</b>	<b>502</b>	<b>607</b>

\* Dans ce tableau les piétons ne sont pas comptabilisés

- Nombre d'usagers concernés dans les accidents corporels en Corse-du-Sud par classes d'âges entre 2012 et 2016.

Corse-du-sud 2012-2016	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents avec au moins un usager concerné tué	Nombre d'accidents avec au moins un usager concerné tué ou BH	Nombre d'usagers concernés			
					Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Indemnes
0-14 ans	62	49	1	19	1	19	26	16
15-17 ans	81	67	1	28	1	29	32	19
18-24 ans	318	228	12	74	15	77	111	115
25-29 ans	192	165	5	54	5	52	68	67
30-40 ans	423	330	17	124	19	120	132	152
45-64 ans	481	350	10	133	11	142	141	187
65-74 ans	93	80	4	39	4	38	24	27
75 ans et +	73	66	7	30	7	25	17	24
<b>Ensemble</b>	<b>1723</b>	<b>748</b>	<b>56</b>	<b>441</b>	<b>63</b>	<b>502</b>	<b>551</b>	<b>607</b>

- Nombre d'accidents corporels et de victimes hors agglomération et par catégories d'agglomérations en Corse-du-Sud entre 2012 et 2016.

Corse-du-sud 2012-2016	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Indemnes
hors agglomération	341	41	260	48	304	217	248
agglo de 0 à 500 habitants	11	1	11	1	16	1	8
agglo de 501 à 2000 habitants	34	4	26	4	26	19	27
agglo de 2001 à 5000 habitants	43	3	36	3	35	18	42
Agglo de 5001 à 20.000 habitants	45	2	35	2	45	20	33
Agglo de 20.001 à 50.000 habitants	0	0	0	0	0	0	0
Agglo de 50.001 à 100.000 habitants	274	5	73	5	76	276	249
Agglo de 100.001 à 300.000 habitants	0	0	0	0	0	0	0
<b>Ensemble</b>	<b>748</b>	<b>56</b>	<b>441</b>	<b>63</b>	<b>502</b>	<b>551</b>	<b>607</b>

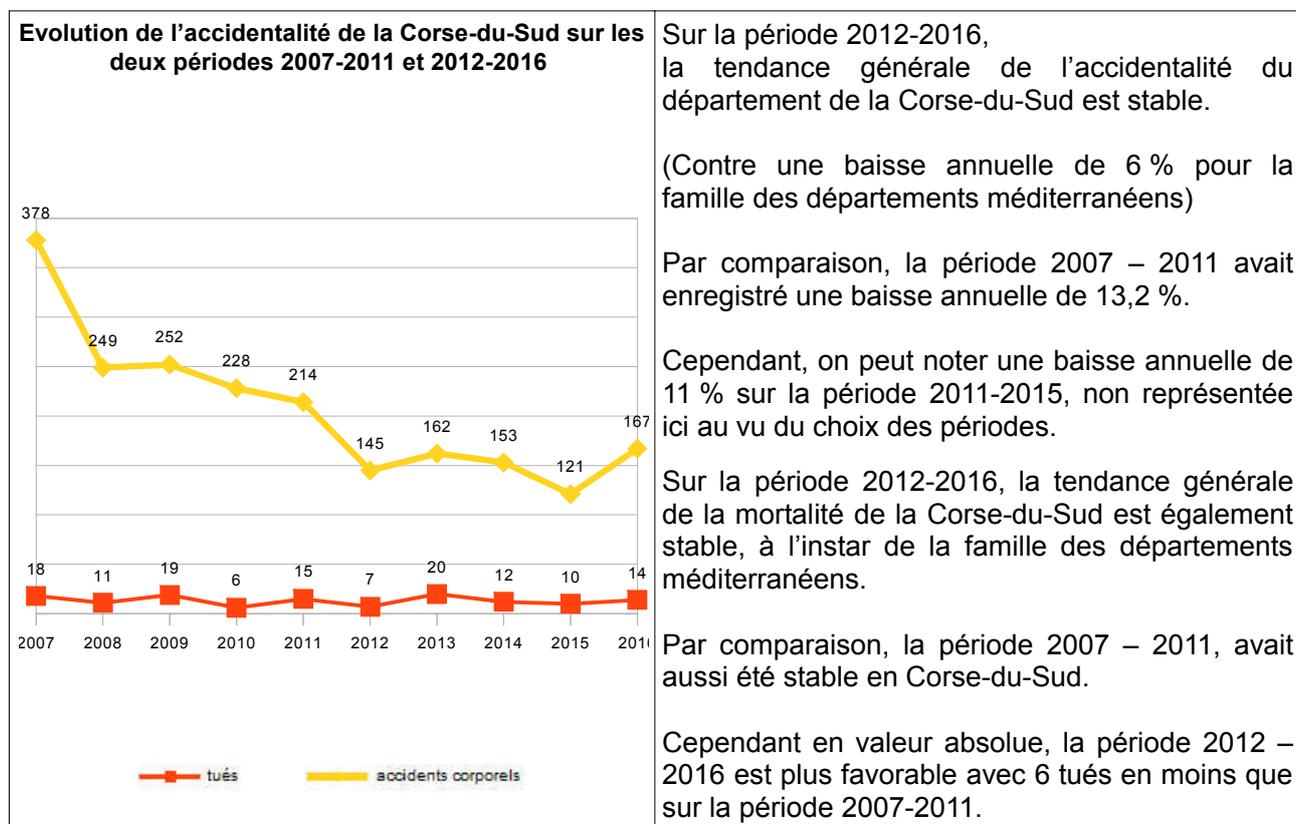
- Nombre d'accidents corporels et de victimes par catégories de voies en Corse-du-Sud entre 2012 et 2016.

Corse-du-sud 2012-2016	Nombre de voies concernées	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accident avec au moins un mort sur la voie concernée	Nombre d'accident avec au moins un BH sur la voie concernée	Nombre de victimes sur la voie concernée			
					Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Indemnes
Routes Territoriales ex RN	327	326	34	201	41	239	234	278
Routes Départem-- entales	273	269	19	188	19	205	160	185
Voies communale	217	193	3	48	3	52	154	138
Hors réseau public	2	2	0	1	0	2	0	1
Parc ouvert circ.public	2	2	0	1	0	1	1	2
Autre	4	4	0	2	0	3	2	3
Ensemble	825	748	56	441	63	502	551	607

- Les communes totalisant le plus grand nombre d'accidents corporels en Corse-du-Sud entre 2012 et 2016.

Communes totalisant le plus grand nombre d'accidents corporels en Corse-du-sud 2012-2016	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un blessé hospitalisé	Nombre de victimes			
				Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Indemnes
1 Ajaccio	333	9	95	9	101	342	288
2 Porto-Vecchio	87	8	71	8	81	36	64
3 Sarrola- Carcopino	34	6	30	6	26	16	22
4 Bonifacio	26	4	22	4	23	13	20
5 Sartène	25	2	20	2	32	18	12
6 Sarri-Solenzara	19	3	16	5	20	6	26
7 Olmeto	17	3	15	3	17	6	21
8 Grosseto- Prugna	15	0	12	0	14	12	22
9 Lecci	15	0	10	0	10	9	14
10 Zonza	11	0	7	0	10	5	10

## B. Evolution de l'accidentalité corporelle sur 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011



**Evolution de l'accidentalité 2012-2016 de la Corse-du-sud**

Série chronologique annuelle	
Période d'étude	2012 à 2016
Méthode	régression
Modèle de croissance	Additif

$y = a + bt$  avec : a = 148.70  
b = 0.30

Coefficient de corrélation linéaire  $\rho$  : 0.026  
Croissance linéaire annuelle L : 0.300  
Ecart-type résiduel : 20.867

Valeur associée au test (t de Student) : 0.045  
Significativité de la pente : NS

Année	Série brute	Courbe de tendance	Intervalle de confiance à 90%	
			Valeur inf	Valeur sup
2012	145	149.0	86.9	211.1
2013	162	149.3	93.3	205.3
2014	153	149.6	95.8	203.4
2015	121	149.9	93.9	205.9
2016	167	150.2	88.1	212.3

Détermination de la tendance de l'accidentalité en Corse-du-Sud sur la période 2012-2016

La série statistique pour cette période ne permet pas de déterminer une tendance concernant l'évolution du nombre d'accidents.

**Conclusion :** sur la période 2012-2016, la tendance de l'accidentalité du département de la Corse-du-Sud est réputée stable.

**Evolution de l'accidentalité 2007-2011 de la Corse-du-sud**

Série chronologique annuelle	
Période d'étude	2007 à 2011
Méthode	régression
Modèle de croissance	Additif

$y = a + bt$  avec : a = 368.90  
b = -34.90

Coefficient de corrélation linéaire  $\rho$  : -0.842  
Croissance linéaire annuelle L : -34.900  
Ecart-type résiduel : 40.746

Valeur associée au test (t de Student) : 2.709  
Significativité de la pente : S

Année	Série brute	Courbe de tendance	Intervalle de confiance à 90%	
			Valeur inf	Valeur sup
2007	378	334.0	212.7	455.3
2008	249	299.1	189.8	408.4
2009	252	264.2	159.2	369.2
2010	228	229.3	120.0	338.6
2011	214	194.4	73.1	315.7

Détermination de la tendance de l'accidentalité en Corse-du-Sud sur la période 2007-2011

**Conclusion :** Sur la période 2007-2011, la tendance de l'accidentalité en Corse-du-Sud enregistre une baisse annuelle de : 13,2 %. Correspondant à une diminution de : 34,9 accidents corporels de la circulation par an.

### Evolution de l'accidentalité 2011-2015 de la Corse du Sud

Série chronologique annuelle	
Période d'étude	2011 à 2015
Méthode	régression
Modèle de croissance	Additif

$y = a + bt$  avec :      a = 212.40  
                                       b = -17.80  
 Coefficient de corrélation linéaire p :      -0.820  
 Croissance linéaire annuelle L :      -17.800  
 Ecart-type résiduel :      22.669  
 Valeur associée au test (t de Student) :      2.483  
 Significativité de la pente :      S

Année	Série brute	Courbe de tendance	Intervalle de confiance à 90%	
			Valeur inf	Valeur sup
2011	214	194.6	127.1	262.1
2012	145	176.8	116.0	237.6
2013	162	159.0	100.6	217.4
2014	153	141.2	80.4	202.0
2015	121	123.4	55.9	190.9
<b>Moyenne</b>	<b>159</b>			
<b>Tendance annuelle</b>	<b>-11%</b>			

Détermination de la tendance de l'accidentalité en Corse-du-Sud sur la période 2011-2015

**Conclusion :** Sur la période 2011-2015, la tendance de l'accidentalité en Corse-du-Sud enregistre une baisse annuelle de : 11 %. Correspondant à une diminution de : 17,8 accidents corporels de la circulation par an.

### ➤ Evolution du nombre des tués

### Evolution du nombre des tués 2012-2016 de la Corse-du-sud

Série chronologique annuelle	
Période d'étude	2012 à 2016
Méthode	régression
Modèle de croissance	Additif

$y = a + bt$  avec :      a = 11.40  
                                       b = 0.40  
 Coefficient de corrélation linéaire p :      0.130  
 Croissance linéaire annuelle L :      0.400  
 Ecart-type résiduel :      5.586  
 Valeur associée au test (t de Student) :      0.226  
 Significativité de la pente :      NS

Année	Série brute	Courbe de tendance	Intervalle de confiance à 90%	
			Valeur inf	Valeur sup
2012	7	11.8	-4.8	28.4
2013	20	12.2	-2.8	27.2
2014	12	12.6	-1.8	27.0
2015	10	13.0	-2.0	28.0
2016	14	13.4	-3.2	30.0

Détermination de la tendance du nombre de tués en Corse-du-Sud sur la période 2012-2016

La série statistique pour cette période ne permet pas de déterminer une tendance concernant l'évolution du nombre de tués.

**Conclusion :** sur la période 2012-2016, la tendance du nombre de tués en Corse-du-Sud est réputée stable.

### Evolution du nombre des tués 2007-2011 de la Corse-du-sud

Série chronologique annuelle	
Période d'étude	2007 à 2011
Méthode	régression
Modèle de croissance	Additif

$y = a + bt$  avec :      a = 17.10  
                                       b = -1.10  
 Coefficient de corrélation linéaire p :      -0.325  
 Croissance linéaire annuelle L :      -1.100  
 Ecart-type résiduel :      5.851  
 Valeur associée au test (t de Student) :      0.595  
 Significativité de la pente :      NS

Année	Série brute	Courbe de tendance	Intervalle de confiance à 90%	
			Valeur inf	Valeur sup
2007	18	16.0	-1.4	33.4
2008	11	14.9	-0.8	30.6
2009	19	13.8	-1.3	28.9
2010	6	12.7	-3.0	26.4
2011	15	11.6	-5.8	29.0

Détermination de la tendance du nombre de tués en Corse-du-Sud sur la période 2007-2011

La série statistique pour cette période ne permet pas de déterminer une tendance concernant l'évolution du nombre de tués.

**Conclusion :** sur la période 2007-2011, la tendance du nombre de tués en Corse-du-Sud est réputée stable.

- Comparaison avec la famille des départements méditerranéens : (Alpes-Maritimes, Haute-Corse, Gard, Hérault, Pyrénées-Orientales, Var, Vaucluse, Corse-du-Sud)

Série chronologique annuelle	
Période d'étude	2012 à 2016
Méthode	régression
Modèle de croissance	Additif

Année	Série brute	Courbe de tendance	Intervalle de confiance à 90%	
			Valeur inf	Valeur sup
2012	5864	5866.2	5846.9	5885.5
2013	5546	5547.8	5530.4	5565.2
2014	5239	5229.4	5212.7	5246.1
2015	4906	4911.0	4893.6	4928.4
2016	4592	4592.6	4573.3	4611.9

$y = a + bt$ avec :	a = 6184.60	
	b = -318.40	
Coefficient de corrélation linéaire $\rho$ :		-1.000
Croissance linéaire annuelle L :		-318.400
Ecart-type résiduel :		6.470
Valeur associée au test (t de Student) :	155.610	
Significativité de la pente :		TS

Détermination de la tendance de l'accidentalité des départements méditerranéens sur la période 2012-2016

**Conclusion :** sur la période 2012-2016, la tendance de l'accidentalité dans la famille des départements méditerranéens enregistre une baisse annuelle de : 6,08 %.

Correspondant à une diminution de : 318,4 accidents par an.

Série chronologique annuelle	
Période d'étude	2012 à 2016
Méthode	régression
Modèle de croissance	Additif

Année	Série brute	Courbe de tendance	Intervalle de confiance à 90%	
			Valeur inf	Valeur sup
2012	444	416.0	338.7	493.3
2013	379	408.8	339.1	478.5
2014	387	401.6	334.6	468.6
2015	401	394.4	324.7	464.1
2016	397	387.2	309.9	464.5

$y = a + bt$ avec :	a = 423.20	
	b = -7.20	
Coefficient de corrélation linéaire $\rho$ :		-0.451
Croissance linéaire annuelle L :		-7.200
Ecart-type résiduel :		25.979
Valeur associée au test (t de Student) :	0.876	
Significativité de la pente :		NS

Détermination de la tendance du nombre de tués des départements méditerranéens sur la période 2012-2016

La série statistique pour cette période ne permet pas de déterminer une tendance concernant l'évolution du nombre de tués.

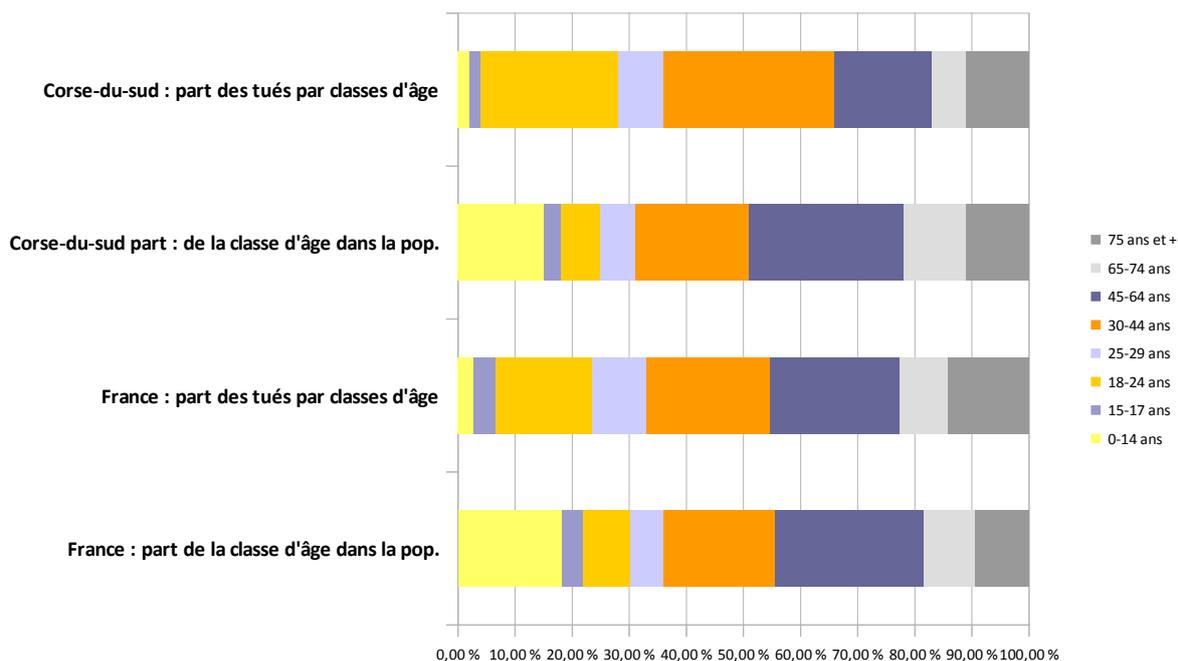
**Conclusion :** sur la période 2012-2016, la tendance du nombre de tués dans la famille des départements méditerranéens est réputée stable.

# 1. Répartition des accidents corporels et des tués selon le mode sur la période 2012-2016

Période 2012-2016		Accidents impliquant au moins un (e) ...*					Ensemble
		Piétons	cyclistes	Usagers 2RM (moto/cyclo)	Automobilistes (VL/VU)	Autres usagers	
Corse-du-sud	Nombre d'accidents corporels	82	23	400	586	44	748
	%	11 %	3 %	53 %	78 %	6 %	100 %
Corse-du-sud	Personnes tuées	6	1	26	30	0	63
	%	10 %	2 %	40 %	48 %	0	100 %

\*Un accident peut impliquer plusieurs usagers

## ➤ Mortalité par classes d'âge: Comparaison de la Corse-du-Sud avec la France métropolitaine



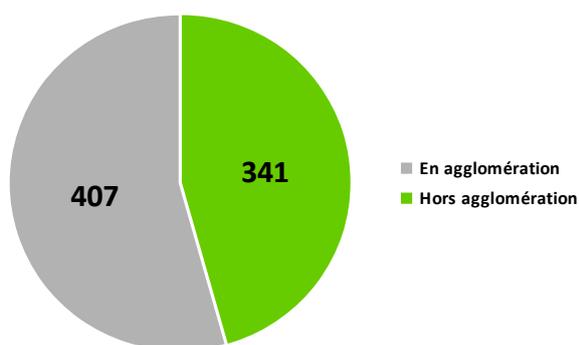
Par rapport à la composition de sa population le département de la Corse-du-Sud enregistre une sur-mortalité des 18-24 ans, 24 % des tués pour 7 % de la population.

Et au niveau national, les 18-24 ans représentent 8 % de la population (2014) pour 18 % des tués.

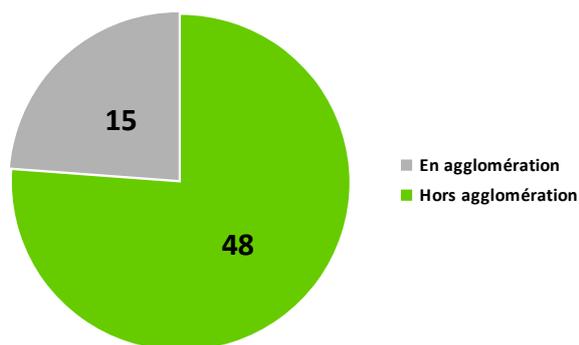
## 2. Répartition des accidents corporels et des tués selon le milieu sur la période 2012-2016

Corse-du-Sud	En agglomération	Hors agglomération	Total
Nombre d'accidents corporels 2012-2016	407	341	748
%	54 %	46 %	100 %
Nombre de personnes tuées 2012-2016	15	48	63
%	24 %	76 %	100 %

Période 2012-2016 : répartition des accidents corporels de Corse-du-Sud selon le milieu.



Période 2012-2016 : répartition des tués de Corse-du-Sud selon le milieu.



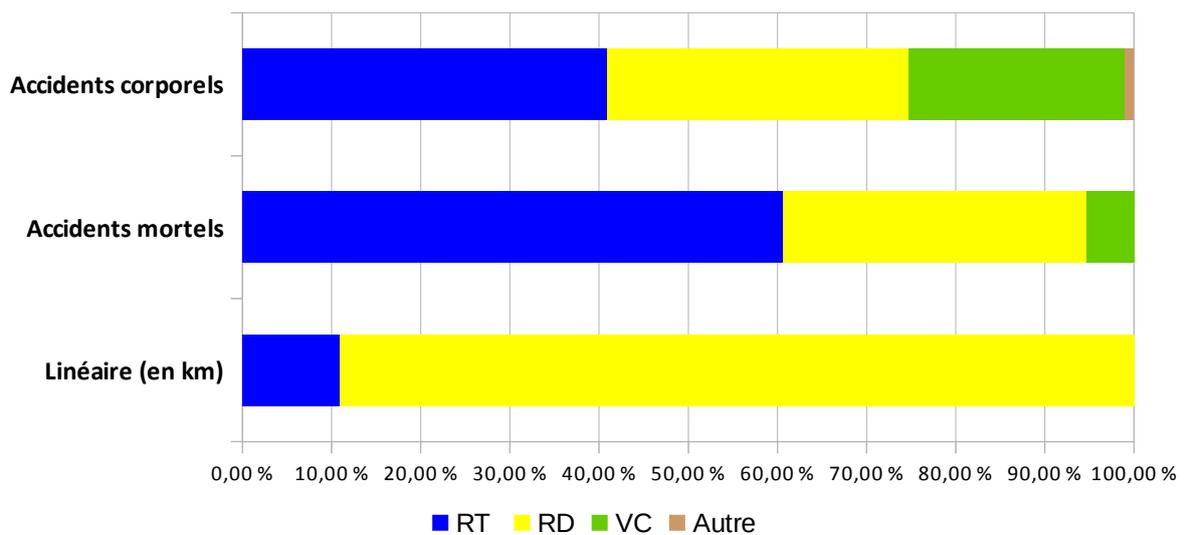
**Sur la période 2012-2016,**  
**le milieu « hors agglomération »**  
**qui représente 46 % des accidents corporels,**  
 (contre 56 % en agglomération),  
**enregistre les 3/4 des tués.**  
 (contre 1/4 donc, en agglomération)

**Pour comparaison, en France métropolitaine,**  
**le milieu « hors agglomération »**  
**représente 30 % des accidents corporels,** (contre  
 70 % en agglomération),  
**pour 70 % des tués.**  
 (contre 30 % donc, en agglomération)

**3.** Répartition des accidents corporels et des accidents mortels selon la catégorie de voie sur la période 2012-2016

Corse-du-Sud	Routes territoriales RT - (ex RN)	Routes départementales - RD	Voies communales VC	Autres réseaux
Accidents corporels 2012-2016	326	269	193	8
Accidents mortels 2012-2016	34	19	3	0
Linéaire (en km)	245	2000	N.C	N.C

**Corse-du-Sud : 2012-2016**  
Poids de l'accidentalité selon le réseau



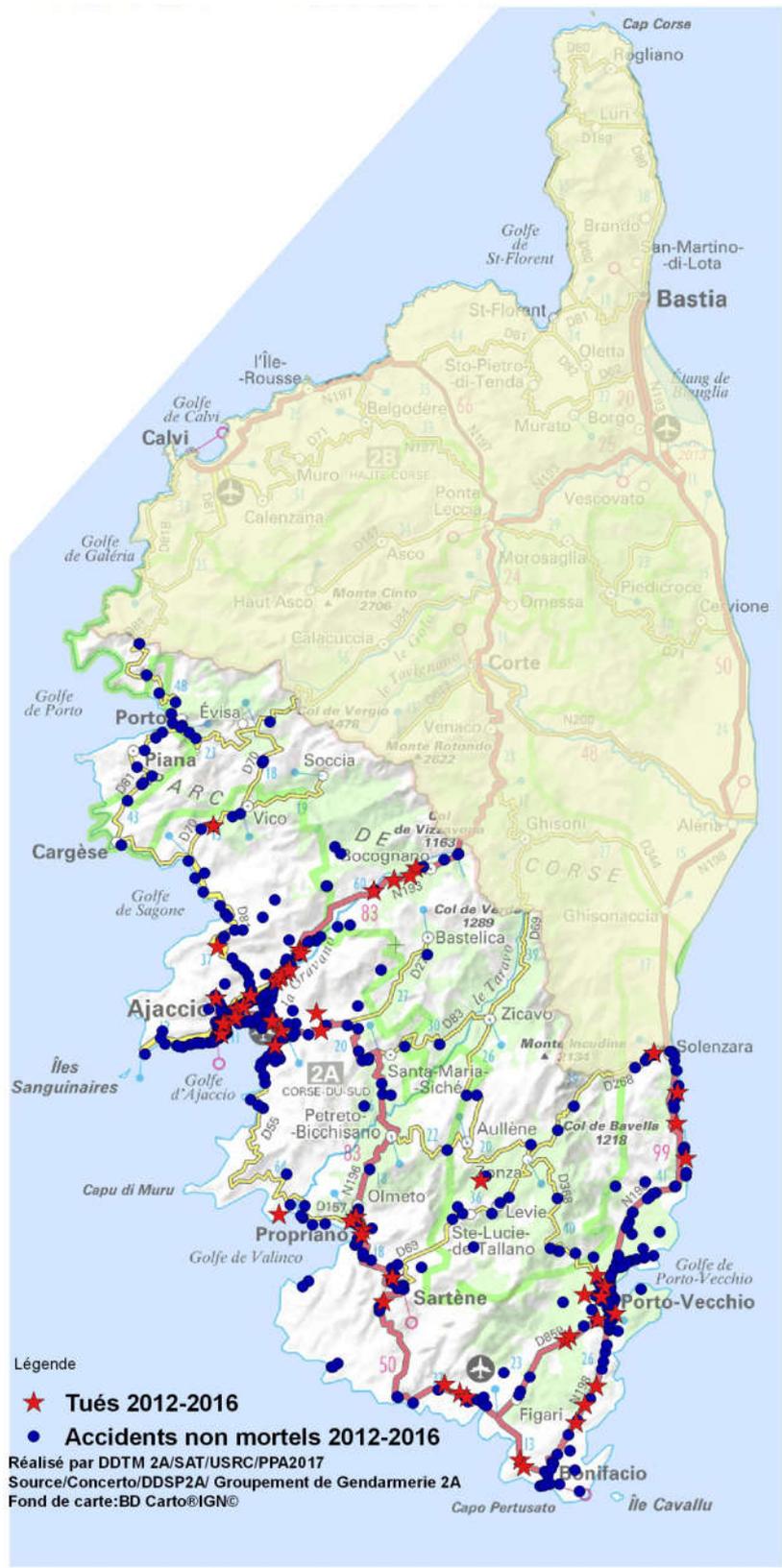
#### 4. Communes du département les plus accidentogènes sur la période 2012-2016.

AJACCIO					
Nombre d'accidents corporels	Part des accidents corporels de la Corse-du-Sud	Nombre d'accidents mortels	Part des accidents Mortels de la Corse-du-Sud	Nombre d'habitants	Part de la population du département
333	44,50 %	9	14,20 %	68587	45,20 %

Les 10 communes les plus accidentogènes en termes d'accidents corporels.					
Communes	*	Nombre d'accidents corporels	Part des accidents corporels du département	Nombre d'habitants	Part de la population du département
Porto-Vecchio		87	11,60 %	11625	7,60 %
Sarrola-Carcopino	*	34	4,50 %	2450	1,60 %
Bonifacio		26	3,47 %	2973	1,96 %
Sartène		25	3,34 %	3363	2,21 %
Sarri-Solenzara		19	2,54 %	1377	0,90 %
Olimeto		17	2,27 %	1225	0,80 %
Grosseto-Prugna		15	2,00 %	2867	1,89 %
Lecci		15	2,00 %	1588	1,04 %
Peri		9	1,20 %	1832	1,20 %
Pianotolli-Caldarello		9	1,20 %	959	0,60 %
<b>Totaux</b>		<b>256</b>	<b>34,12 %</b>	<b>30259</b>	<b>19,80 %</b>

Les 10 communes les plus accidentogènes en termes de personnes tuées.					
Communes	*	Nombre De personnes tuées	Part des personnes tuées du département	Nombre d'habitants	Part de la population du département
Porto-Vecchio		8	12,70 %	11625	7,60 %
Sarrola-Carcopino	*	6	9,55 %	2450	1,60 %
Sarri-Solenzara		5	7,93 %	1377	0,90 %
Bonifacio		4	6,34 %	2973	1,96 %
Olimeto		3	4,76 %	1225	0,80 %
Peri	*	3	4,76 %	1832	1,20 %
Cauro		3	4,76 %	1331	0,80 %
Conca		3	4,76 %	1150	0,75 %
Sartène		2	3,17 %	3363	2,21 %
Pianotolli-Caldarello		2	3,17 %	959	0,60 %
<b>Totaux</b>		<b>39</b>	<b>61,90 %</b>	<b>28285</b>	<b>18,42 %</b>

\* La commune fait partie de la communauté d'agglomération d'Ajaccio



5. Carte des accidents corporels en Corse-du-Sud entre 2012 et 2016



## 2 .Méthode pour caractériser les enjeux

La caractérisation des enjeux s'effectue en trois étapes :

- Détermination de l'importance des enjeux de sécurité routière en Corse-du-Sud à partir de l'accidentalité et de la mortalité de la population considérée.
- Réalisation d'un panorama pour les enjeux susceptibles d'être retenus dans le cadre du DGO.
- La mise en place d'indicateurs de suivi de chaque enjeu.

### 2. 1 L'importance de chaque enjeu

Le chapitre 3.2.3 du guide méthodologique indique que l'enjeu peut être :

- ✓ **absolu**, c'est-à-dire important par rapport aux autres enjeux du département.
- ✓ **relatif**, c'est-à-dire important comparativement à une référence plus large, par exemple la famille de départements de même profil.

Les deux qualités doivent être étudiées.

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif	
		importance	Robustesse
Effectif très faible en nombre ou en %	non		
≥ 20 % des accidents du département	oui		
≥ 15 tués/an dans le département	oui		
Écart positif > 5 points entre le pourcentage du département et le % de la famille de départements		oui	
Écart positif < 5 points entre le pourcentage du département et le % de la famille de départements		oui	Si test analyse thématique significatif (TS ou S)
		non	Si test analyse thématique non significatif (NS)

Légende : Vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif.

NB : le test d'analyse thématique ne s'applique qu'aux accidents, il ne faut pas l'employer pour les victimes.

Les seuils proposés sont donnés à dire d'expert. Ils sont indicatifs. Il est toutefois recommandé de les utiliser, ne serait-ce que pour une homogénéisation nationale de détermination des enjeux.

## 2.2 Le panorama des enjeux susceptibles d'être retenus

L'objectif de ce panorama est de dresser un état des lieux de l'accidentalité départementale selon des thématiques pertinentes, sur la période 2012-2016.

## 2.3 Les indicateurs de suivi

Pour chaque enjeu, il est proposé des indicateurs de suivi, répartis en deux familles :

- des indicateurs **bruts** permettant un suivi simple et régulier de l'enjeu au niveau départemental.
- des indicateurs de **référence** permettant, lorsque cela s'avère utile, de positionner le département par rapport à sa famille de départements et à la France métropolitaine.

L'intérêt de mettre en place ces indicateurs est double :

- Établis pour les périodes 2007-2011 et 2012-2016, ils permettent de situer l'importance de l'enjeu au sein de la famille des départements méditerranéens à laquelle est rattaché le département de la Corse-du-Sud, et d'observer l'évolution entre les deux périodes de 5 ans. Il est ainsi possible d'analyser les valeurs des indicateurs calculées pour le département par rapport à celles de sa famille de rattachement.
- Ces mêmes indicateurs seront suivis annuellement à partir de 2017 afin d'observer les tendances et de renforcer les actions spécifiques à l'enjeu en cas d'évolution négative.

# 3 .Les enjeux

L'utilisation par les départements d'une même famille d'indicateurs standardisés, permettra d'identifier les départements qui présentent les évolutions les plus favorables sur chaque enjeu.

Au terme du DGO 2018-2022, il serait ainsi possible de mettre en relation les préfectures d'une même famille pour reproduire les actions les plus efficaces là où cela s'avérerait utile.

Les enjeux sont présentés dans l'ordre suivant :

Enjeux prioritaires.

- A - risque routier professionnel
- B - conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)
- C - les jeunes, divisés en 3 classes d'âge (14-17ans, 18-24 ans, 25-29 ans)
- D - les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 ans et 75 ans et +)

Enjeux supplémentaires.

- E - le partage de la voirie (urbain / interurbain)
- F - les deux-roues motorisés
- G - la vitesse
- H - les distracteurs

## A. Le risque professionnel

Le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail. Il se décompose en deux risques distincts :

- le risque « mission », qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle,
- le risque « trajet domicile-travail », qui est un déplacement entre le domicile et le travail.

En France<sup>1</sup> en 2016, les accidents liés à un trajet professionnel représentent 38,6 % des personnes tuées, dont le type de trajet est connu, et 43,3 % des victimes<sup>2</sup> des accidents corporels de la circulation.

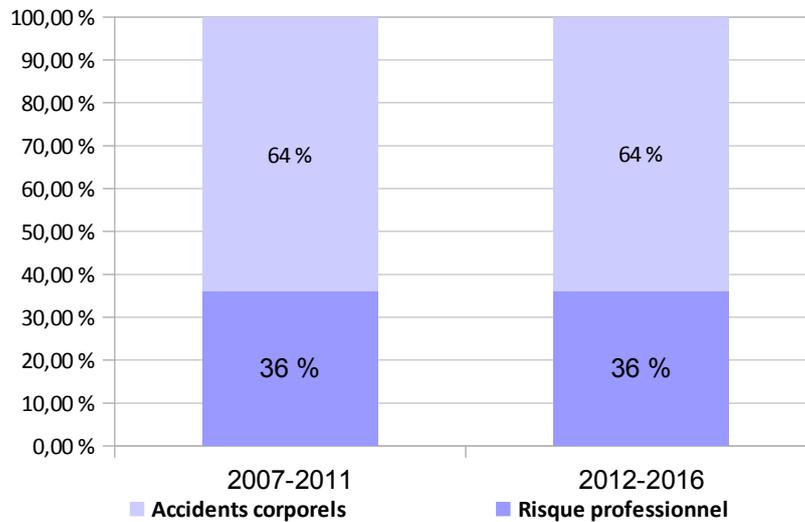
Les objectifs	Les données disponibles	Les exploitations
<ul style="list-style-type: none"><li>• Connaître l'évolution du risque routier professionnel dans le département.</li><li>• Affiner l'enjeu afin de dissocier les accidents liés aux trajets domicile-travail et les accidents liés aux trajets missions professionnelles.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Le BAAC à partir du chapitre « usager ».</li><li>• Le bilan ONISR : la fiche thématique « Accidents liés au travail » traite des accidents liés au risque professionnel (France métropolitaine).</li></ul>	<p>Les indicateurs seront réalisés à partir de :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• la variable « trajet » avec les rubriques « domicile-travail » et « utilisation professionnelle »,</li><li>• tous les accidents impliquant au moins un conducteur effectuant un de ces trajets,</li><li>• sur les périodes 2007-2011 et 2012-2016,</li><li>• en comparant le département à sa famille de référence, ou bien en comparant les accidents professionnels du département à l'ensemble des accidents du département dont un usager au moins a la variable « trajet » renseignée.</li></ul>

1 Les chiffres relatifs à la France sont les chiffres France entière (métropole et DOM).

2 Les victimes des accidents corporels de la circulation comprennent les personnes tuées, les blessés hospitalisés et les blessés légers.

## A.1 L'importance de l'enjeu « risque professionnel »

Part des accidents routiers professionnels par rapport à l'ensemble des accidents corporels avec au moins un conducteur dont le trajet est renseigné, du département de la Corse-du-Sud



Part des accidents routiers professionnels par rapport à l'ensemble des accidents corporels avec au moins un conducteur dont le trajet est renseigné, de la famille des départements méditerranéens.

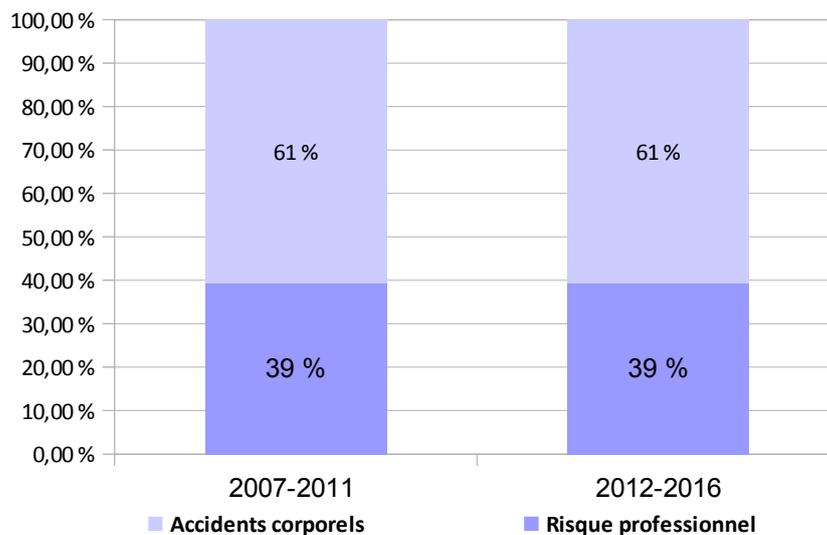


Tableau comparatif des accidents liés à un trajet professionnel, de la Corse-du-Sud de la famille des départements méditerranéens entre 2012 et 2016 et de la France entière en 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents corporels liés à un trajet professionnel	Nombre total d'accidents trajets connus	% d'accidents trajet professionnel
<b>Accidents corporels</b>	Corse-du-Sud 2012-2016	231	640	<b>36,0%</b>
	Famille des dept. Méditerranéens 2012-2016	8 634	21 971	39,0%
	France entière 2016	21 543	47 949	44,9%

Zone d'étude		Nombre de pers. tuées dans acc. lié à un trajet professionnel	Nombre total de pers. tuées trajets connus	% de tués trajet professionnel
<b>Personnes tuées</b>	Corse-du-Sud 2012-2016	20	59	34,0%
	Famille des dept. Méditerranéens 2012-2016	643	1 910	34,0%
	France entière 2016	1 296	3 356	38,6%

Légende : *vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif*

Commentaire : parmi les accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle, les accidents impliquant un véhicule de tourisme ou un deux-roues motorisés **sont des enjeux absolus** dans le département de la Corse-du-sud, leur part dépassant 20 % de ces accidents.

## A.2 Le panorama des accidents liés au risque professionnel

### A.2.1 Les accidents liés aux missions

Parmi les risques routiers, les accidents liés aux trajets effectués en mission sont moins nombreux que ceux liés aux trajets domicile-travail, mais sont plus meurtriers.

En France en 2016, les accidents impliquant un usager en mission représentent 23,2 % des personnes tuées et 20,9 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

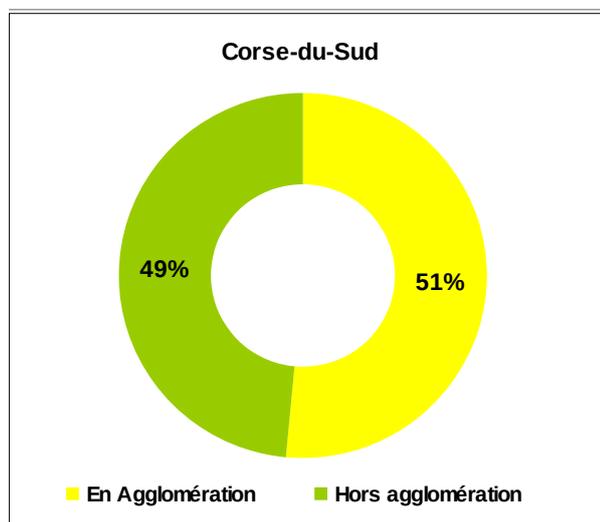
#### a. les chiffres de l'accidentalité

Tableau comparatif des accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle en Corse-du-Sud et de la famille des départements méditerranéens 2012 et 2016 et de la France entière en 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents corporels liés à un trajet « mission »	Nombre total d'accidents trajets professionnels	% d'accidents trajet mission / trajet professionnel
Accidents corporels	Corse-du-Sud 2012-2016	100	231	43,0%
	Famille des dept. Méditerranéens 2012-2016	3 854	8 634	45,0%
	France entière 2016	10 089	21 543	46,8%

#### b. selon le milieu

Répartition des accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle selon le milieu entre 2012 et 2016, en Corse-du-Sud et la famille des départements méditerranéens.



#### c. selon le mode de déplacement

Non réalisable, pas de données ILSR

Tableau des accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle en Corse-du-Sud, entre 2012 et 2016

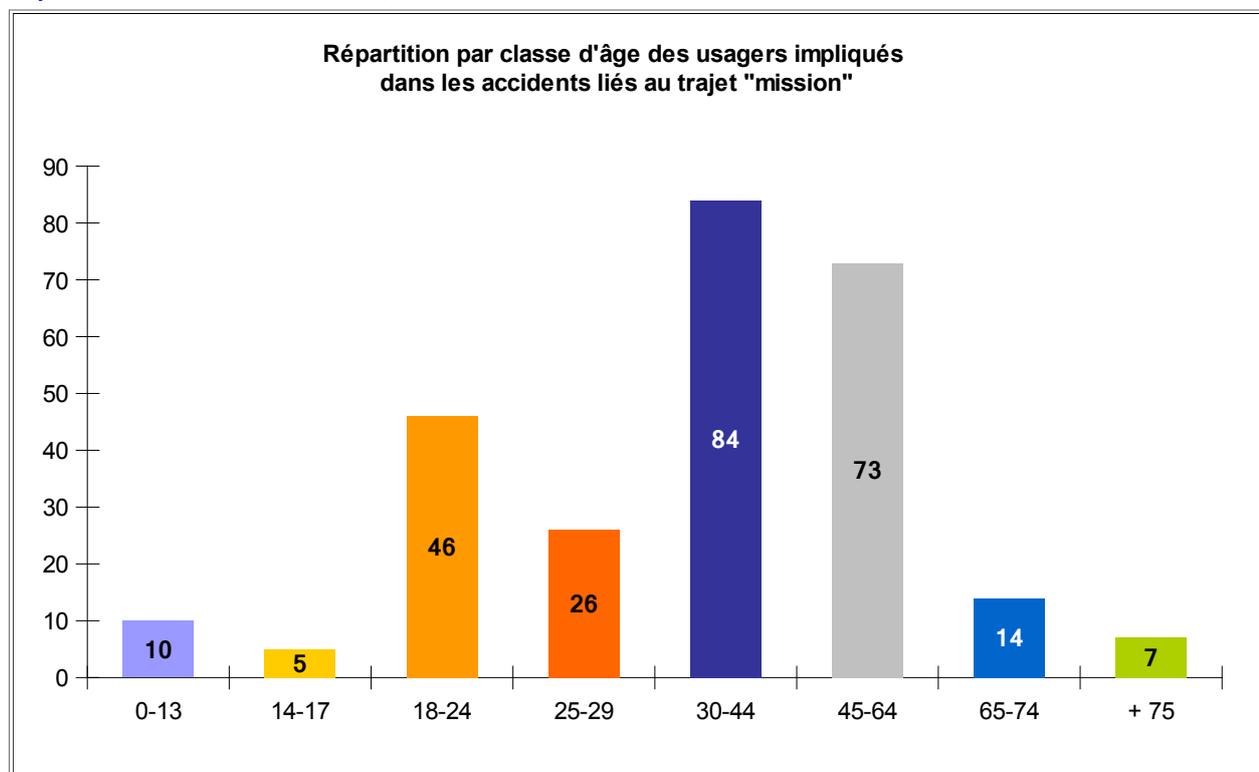
Véhicules impliqués dans les accidents liés à un trajet mission	Nombre de piétons ou de véhicules concernés	Nombre d'accidents concernés*	Nombre total de piétons ou de personnes tuées dans les véhicules concernés	Part des accidents par moyen de locomotion
Vélo	7	7	1	3,5 %
2 RM Cyclo+Moto	50	48	4	25,00 %
Véhicules de tourisme	85	65	0	42,5 %
Véhicules utilitaires autres	24	22	1	12 %
Cars-Bus	4	3	0	2 %
PL	6	6	0	3 %
PL	24	23	0	12 %
Ensemble	200	103	6	3,5 %

(\*) Attention : le nombre total d'accidents corporels n'est pas la somme des accidents selon le moyen de locomotion, plusieurs véhicules pouvant être impliqués dans le même accident.

Commentaire : parmi les accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle, les accidents impliquant un véhicule de tourisme ou un deux-roues motorisés **sont des enjeux absolus** dans le département de la Corse-du-Sud, leur part dépassant 20 % de ces accidents.

#### d. selon l'âge

Répartition des usagers impliqués dans les accidents corporels liés à un trajet « mission », dans le département de la Corse-du-Sud, entre 2012 et 2016



Parmi les risques routiers, les déplacements professionnels sont moins nombreux que les trajets domicile-travail. En 2016, les accidents liés à un trajet professionnel représentent 4 % de la mortalité routière en France métropolitaine.

## A.2.2 Les accidents liés aux trajets domicile-travail

En France en 2016, les accidents corporels impliquant un conducteur effectuant un trajet domicile-travail représentent 18,5 % des personnes tuées et 26,2 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

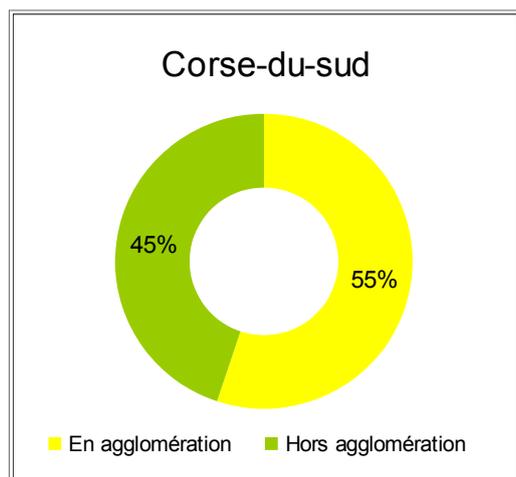
### a. les chiffres de l'accidentalité

Accidents et usagers concernés par un accident lié à un trajet domicile-travail en Corse-du-Sud entre 2012 et 2016

Usager	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents corporels*	Nombre d'accidents mortels	Nombre de personnes tuées
Conducteur	278	147	10	10
Passager	44	33	0	0
Piéton	15	12	1	1
Ensemble	337	147	11	11

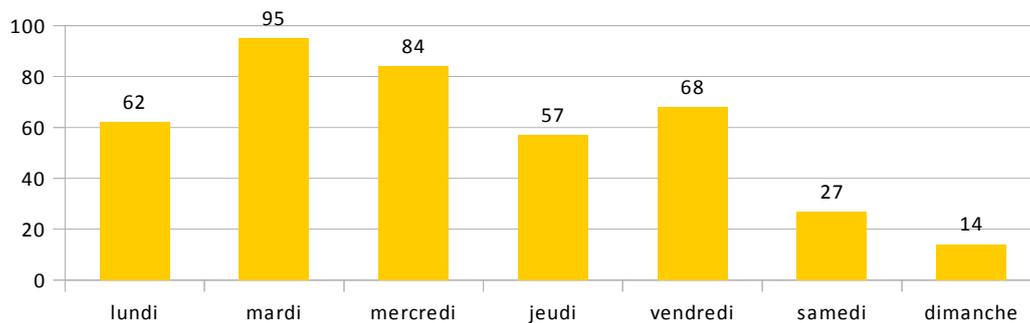
### b. selon le milieu

Répartition des accidents corporels impliquant un conducteur effectuant un trajet domicile-travail selon le milieu en Corse-du-Sud, entre 2012 et 2016



### c. selon le jour de la semaine

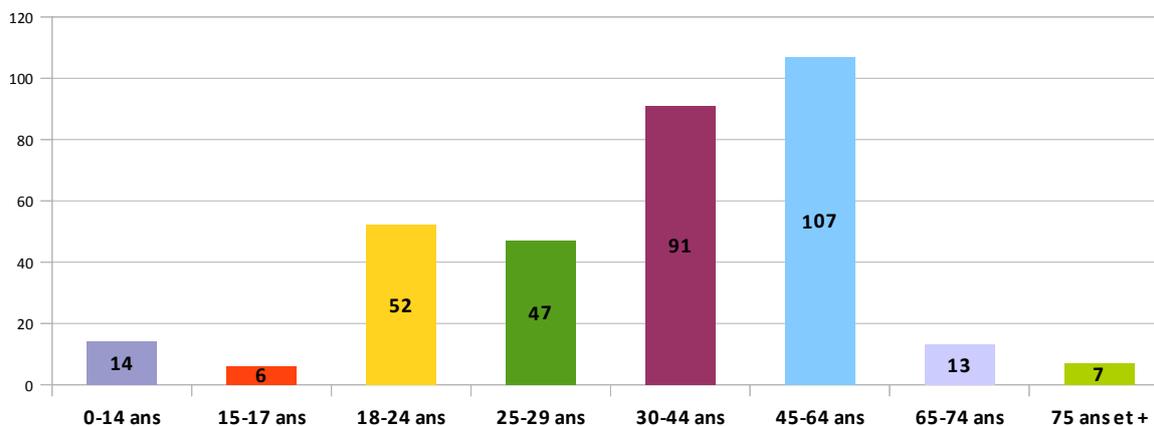
Accidents et usagers concernés dans un accident lié à un trajet domicile-travail selon le jour de la semaine en Corse-du-Sud



### d. Selon l'âge des conducteurs et des piétons

Diagramme des accidents selon la classe d'âge de l'utilisateur sur un trajet « domicile travail » en Corse-du-Sud 2012-2016

Répartition par classe d'âge des usagers impliqués dans les accidents liés aux trajets "domicile travail"



### A.3 Les indicateurs de l'enjeu « risque professionnel » à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Indicateurs 2012-2016
<b>A - Enjeu « risque routier professionnel »</b>	
Nombre de tués dans un accident « professionnel » (mission+trajet domicile-travail)	<b>20</b>
Part des accidents corporels « mission » parmi l'ensemble des accidents corporels « professionnels » du département.	<b>43 %</b>
Part des accidents corporels « trajet domicile-travail » parmi l'ensemble des accidents corporels « professionnels » du département.	<b>62 %</b>
Part des accidents corporels « professionnels » (mission+trajet domicile-travail) parmi l'ensemble des accidents corporels du département.	<b>36 %</b>

## B. Conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)

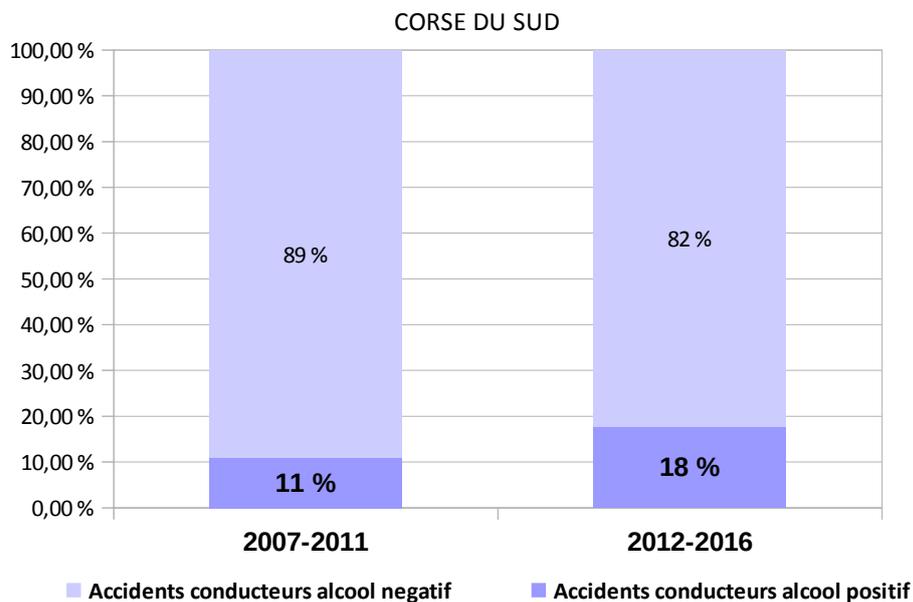
### B.1 L'alcool

En 2016, en France métropolitaine, 25,1 % (809) des accidents mortels impliquent un conducteur ou un piéton alcoolisé.

Les objectifs	Les données disponibles	Les exploitations
<ul style="list-style-type: none"><li>• Connaître l'évolution du risque alcool dans le département.</li><li>• Affiner l'enjeu en comparant l'accidentalité du département avec celle de sa famille de référence ou celle de la France.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Le BAAC à partir du chapitre « usager ».</li><li>• Le bilan ONISR : il existe une fiche thématique « L'alcool » (France métropolitaine).</li></ul>	Les indicateurs seront réalisés à partir de : <ul style="list-style-type: none"><li>• la variable « dépassement légal d'alcoolémie » avec les rubriques « infraction » et « délit »,</li><li>• tous les accidents impliquant au moins un conducteur alcoolisé (ou un piéton pour certaines analyses),</li><li>• sur les périodes 2007-2011 et 2012-2016,</li><li>• en comparant le département à sa famille de référence, ou les accidents avec alcool aux accidents au taux d'alcool connu.</li></ul>

## B.1.1 L'importance de l'enjeu alcool

Part des accidents liés à l'alcool en Corse-du-Sud, parmi les accidents corporels (taux connu), comparaison 2007-2011 et 2012-2016



Comparaison de la part des accidents liés à l'alcool, parmi les accidents corporels (taux connu), en Corse-du-Sud avec ces accidents dans les départements de la famille méditerranéenne 2012-2016

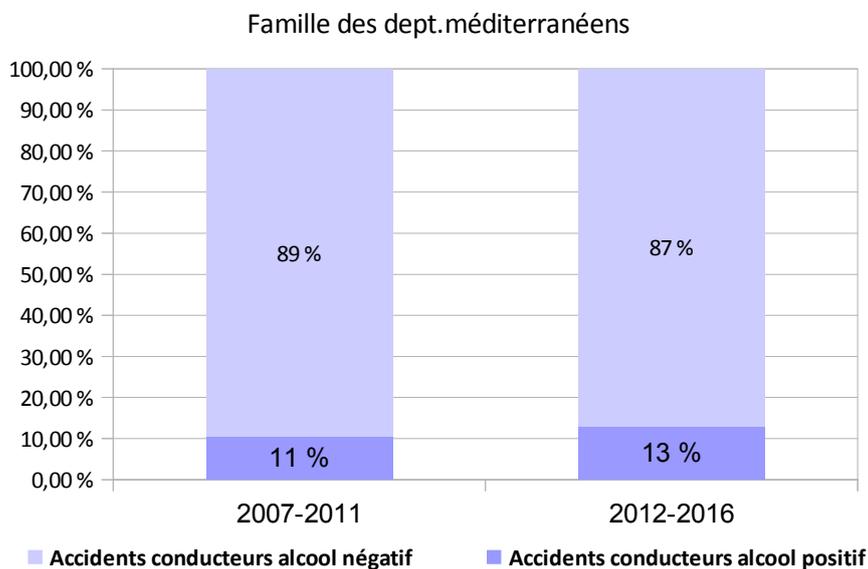


Tableau comparatif des accidents liés à l'alcool, de la Corse-du-Sud et de la famille des départements méditerranéens entre 2012 et 2016 et de la France entière en 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre d'accidents, tous conducteurs au taux connu	% alcool / taux connu
Accidents corporels	Corse-du-Sud 2012-2016	114	639	<b>18,0%</b>
	Famille des dept. Méditerranéens 2012-2016	2 613	20 014	13,0%
	France entière 2016	5 204	45 917	11,3%

Zone d'étude		Nombre de pers. tuées, accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre de pers. tuées, accidents tous conducteurs au taux connu	% alcool / taux connu
Personnes tuées	Corse-du-Sud 2012-2016	12	48	25 %
	Famille des dept. Méditerranéens 2012-2016	536	1 679	32 %
	France entière 2016	873	2 959	29,5%

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

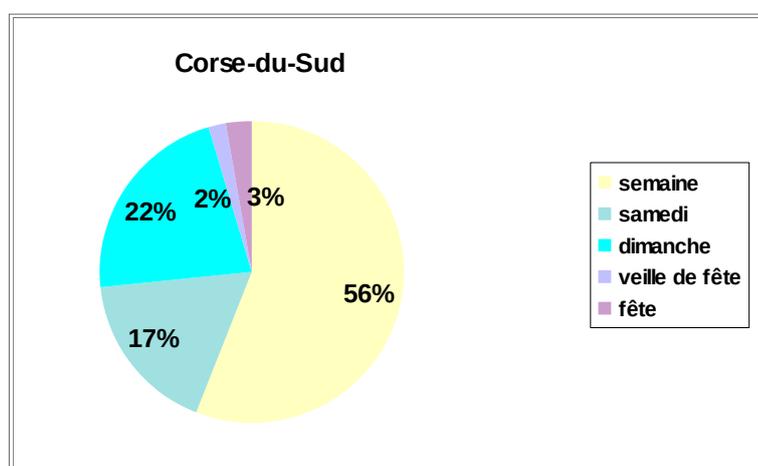
Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels avec alcool est de 5 points plus élevé en Corse-du-Sud que dans les départements méditerranéens pris en référence, cette différence est statistiquement très significative

L'alcool est un **enjeu de sécurité routière relatif** pour le département de la Corse-du-Sud.

## B.1.2 Le panorama des accidents liés à l'alcool

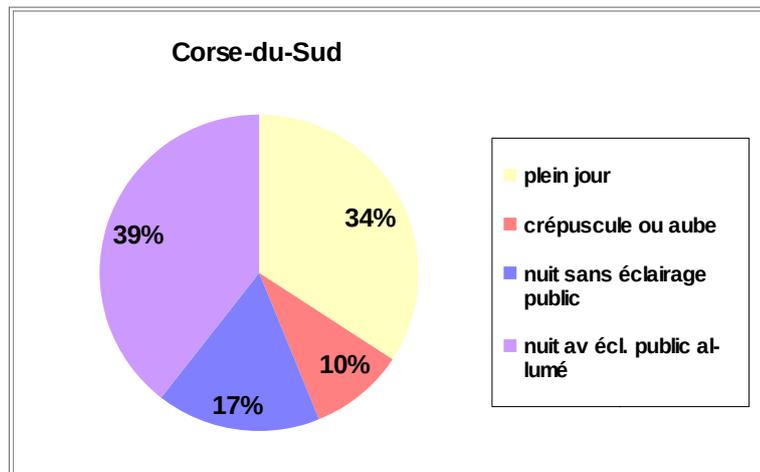
### a. L'analyse selon la catégorie de jour

Répartition des accidents liés à l'alcool selon la catégorie de jour entre 2012 et 2016



### b. L'analyse selon la luminosité

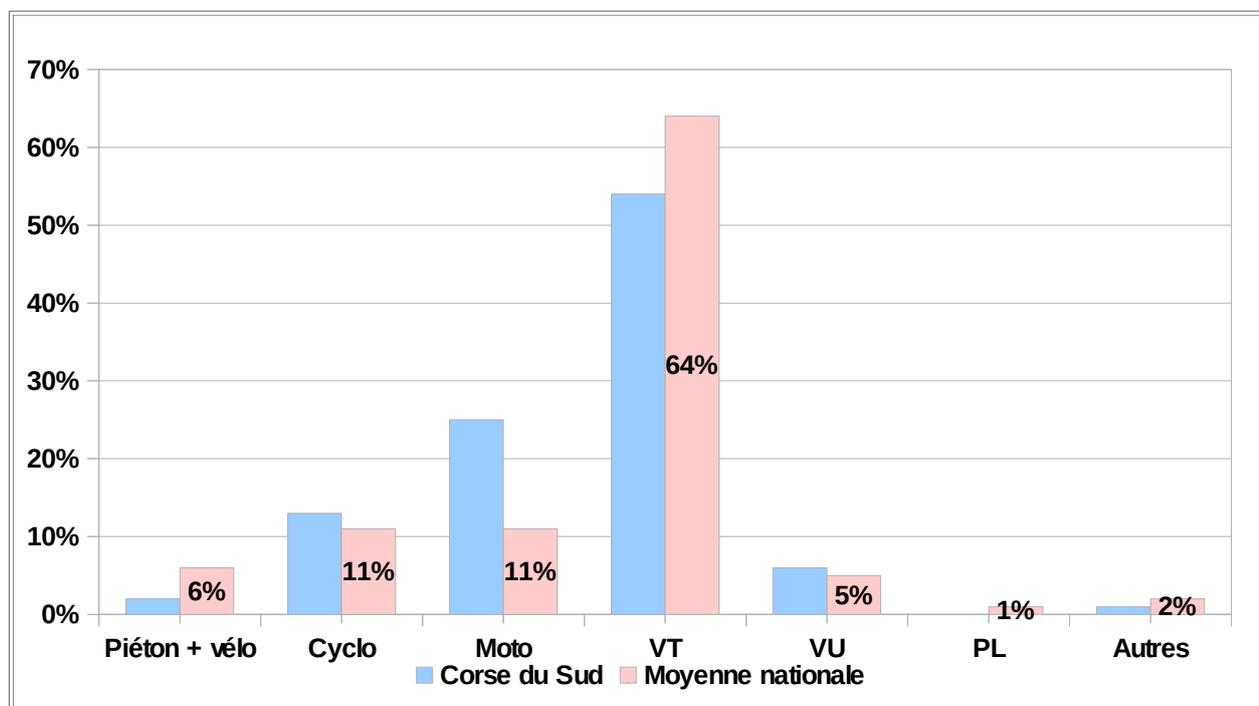
#### Répartition des accidents liés à l'alcool selon la luminosité entre 2012 et 2016



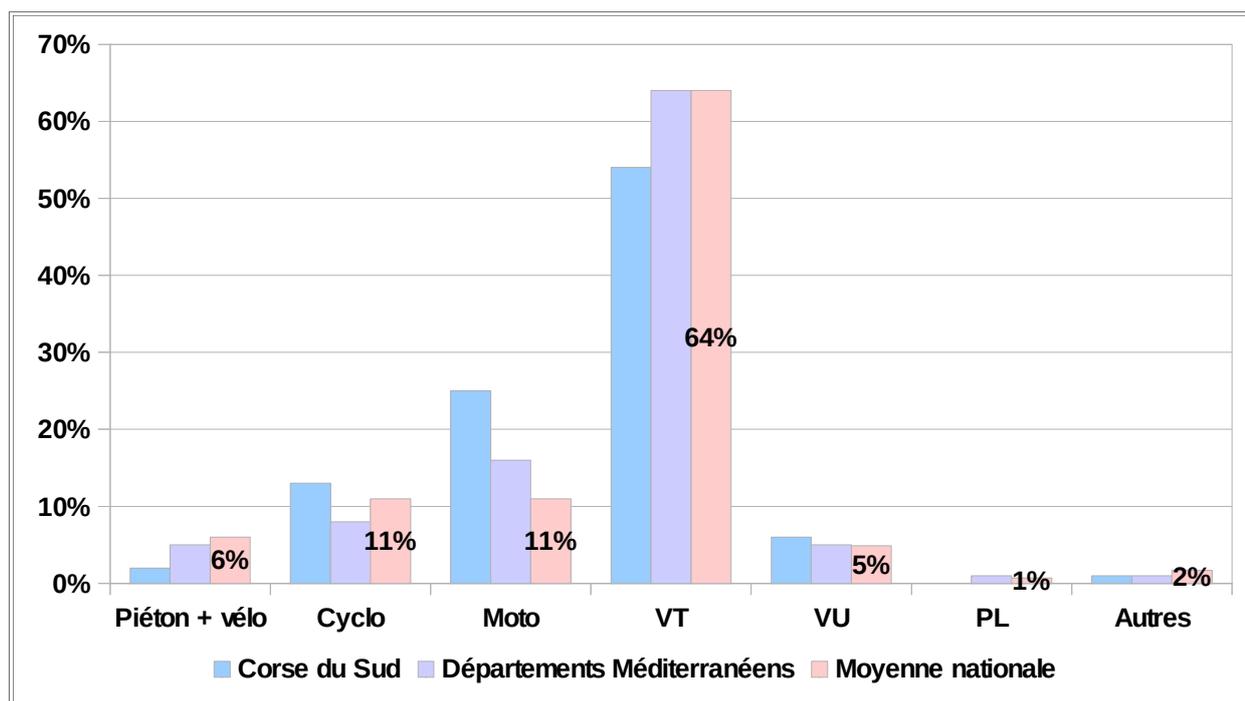
### c. l'analyse selon le mode de déplacement

Dans cette analyse, les piétons alcoolisés impliqués dans les accidents corporels sont pris en compte.

#### Parts des conducteurs ou piétons alcoolisés selon le mode de déplacement dans le département de la Corse-du-Sud et comparaison avec la moyenne nationale sur la période 2012-2016



Répartitions des conducteurs et piétons alcoolisés selon le mode de déplacement dans le département de la Corse-du-Sud, la famille des départements méditerranéens et en France (métropole + DOM) sur la période 2012-2016



Commentaire : le premier graphe permet au département, pour chaque mode, de se situer par rapport à sa famille de référence et aux moyennes nationales, le second permet de visualiser les parts de chaque mode dans le département, et de les comparer à sa famille de référence et aux moyennes nationales. **Attention** : certains modes concernent de très petits effectifs, les analyses et les éventuelles conclusions doivent en tenir compte.

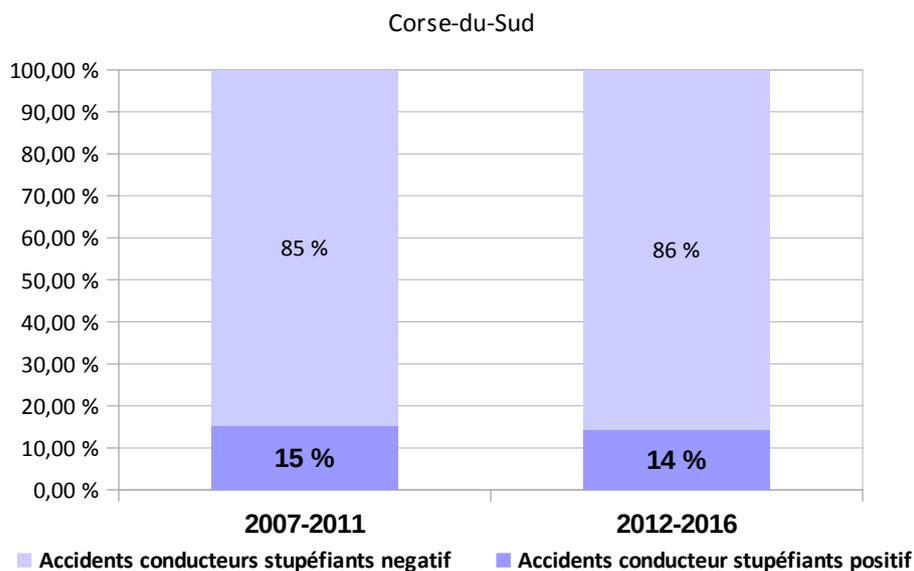
## B.2 Les stupéfiants

En France en 2016, les accidents impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants représentent 22,3 % des personnes tuées et 12,9 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

Les objectifs	Les données disponibles	Les exploitations
<ul style="list-style-type: none"><li>• Connaître l'évolution du risque « stupéfiants » dans le département.</li><li>• Affiner l'enjeu en comparant l'accidentalité du département avec celle de sa famille de référence ou celle de la France.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Le BAAC à partir du chapitre « usager ».</li><li>• Le bilan ONISR : il existe une fiche thématique « Les stupéfiants » (France métropolitaine).</li></ul>	Les indicateurs seront réalisés à partir de : <ul style="list-style-type: none"><li>• les variables « drogue dépistage » ou « drogue prise de sang » avec les rubriques « positif pour au moins un produit »,</li><li>• tous les accidents impliquant au moins un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant (ou un piéton pour certaines analyses),</li><li>• sur les périodes 2007-2011 et 2012-2016,</li><li>• en comparant le département à la famille de référence, ou les accidents avec stupéfiant aux accidents avec dépistage de drogue connu.</li></ul>

## B.2.1 L'importance de l'enjeu « stupéfiants »

Part des accidents liés aux stupéfiants, par rapport aux accidents corporels (stupéfiant connu) en Corse-du-Sud



Part des accidents liés aux stupéfiants, par rapport accidents corporels (stupéfiants connu), de la famille méditerranéenne

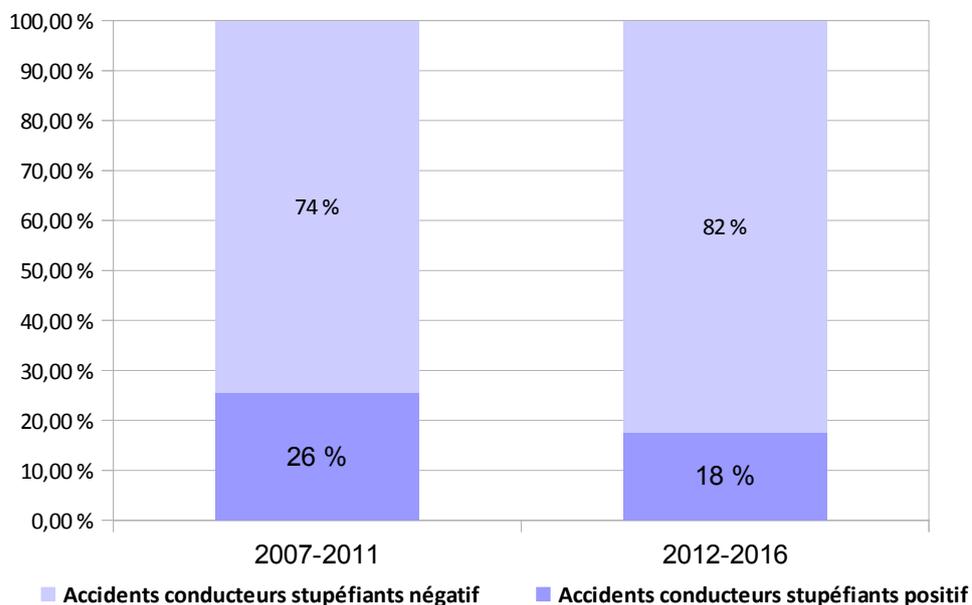


Tableau comparatif des accidents liés aux stupéfiants de la Corse-du-Sud et de la famille des départements méditerranéens entre 2012 et 2016 et de la France entière en 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre d'accidents, tous conducteurs stupéfiant connu	% stupéfiant / stup. connu
<b>Accidents corporels</b>	Corse-du-Sud 2012-2016	39	270	14 %
	Famille des dept. Méditerranéens 2012-2016	1071	6078	18 %
	France entière 2016	2 136	19 630	10,9%

Zone d'étude		Nombre de pers. tuées, accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre de pers. tuées, accidents tous conducteurs stupéfiant connu	% stupéfiant / stup. connu
<b>Personnes tuées</b>	Corse-du-Sud 2012-2016	7	37	19 %
	Famille des dept. Méditerranéens 2012-2016	350	1256	28 %
	France entière 2016	526	2 359	22,3%

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

Commentaire : Parmi les accidents corporels, le résultat des tests de stupéfiants n'est pas renseigné dans le BAAC pour l'intégralité des conducteurs. Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels avec stupéfiant (nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant par rapport au nombre d'accidents dont tous les conducteurs ont un taux connu) est moins élevé que la référence de la famille méditerranéenne.

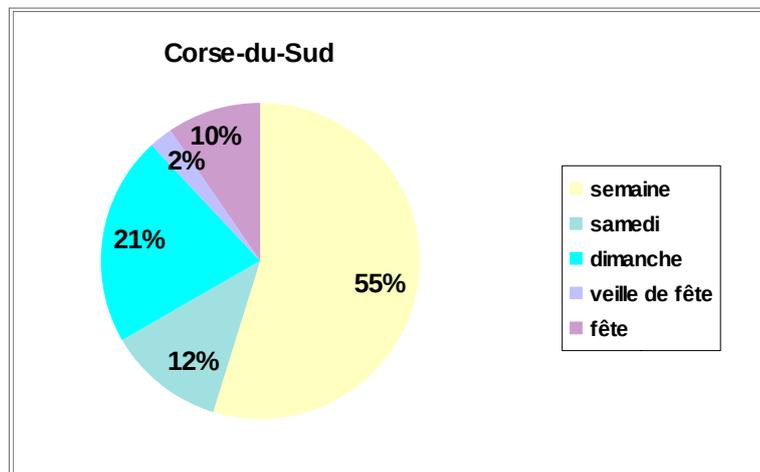
**La drogue est un enjeu de sécurité routière relatif, peu significatif**, dans le département de la Corse-du-Sud.

Note : on est ici sur de petits effectifs, il n'est pas toujours possible de conclure sur le fondement des pourcentages.

## B.1.2 Le panorama des accidents liés aux stupéfiants

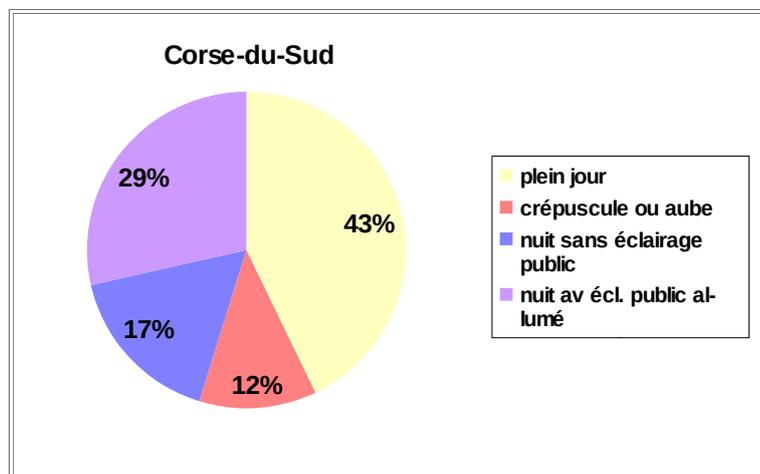
### a. L'analyse selon la catégorie de jour

Répartition des accidents liés aux stupéfiants selon la catégorie de jour entre 2012 et 2016



### b. L'analyse selon la luminosité

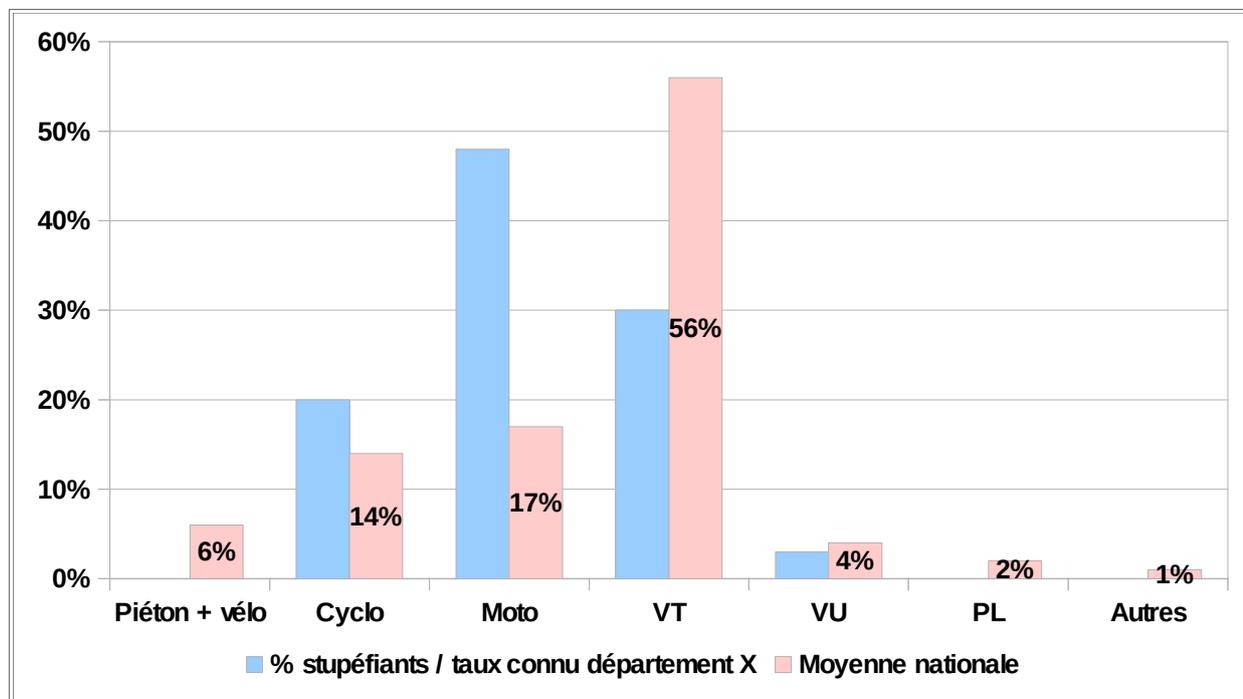
Répartition des accidents liés aux stupéfiants selon la luminosité entre 2012 et 2016



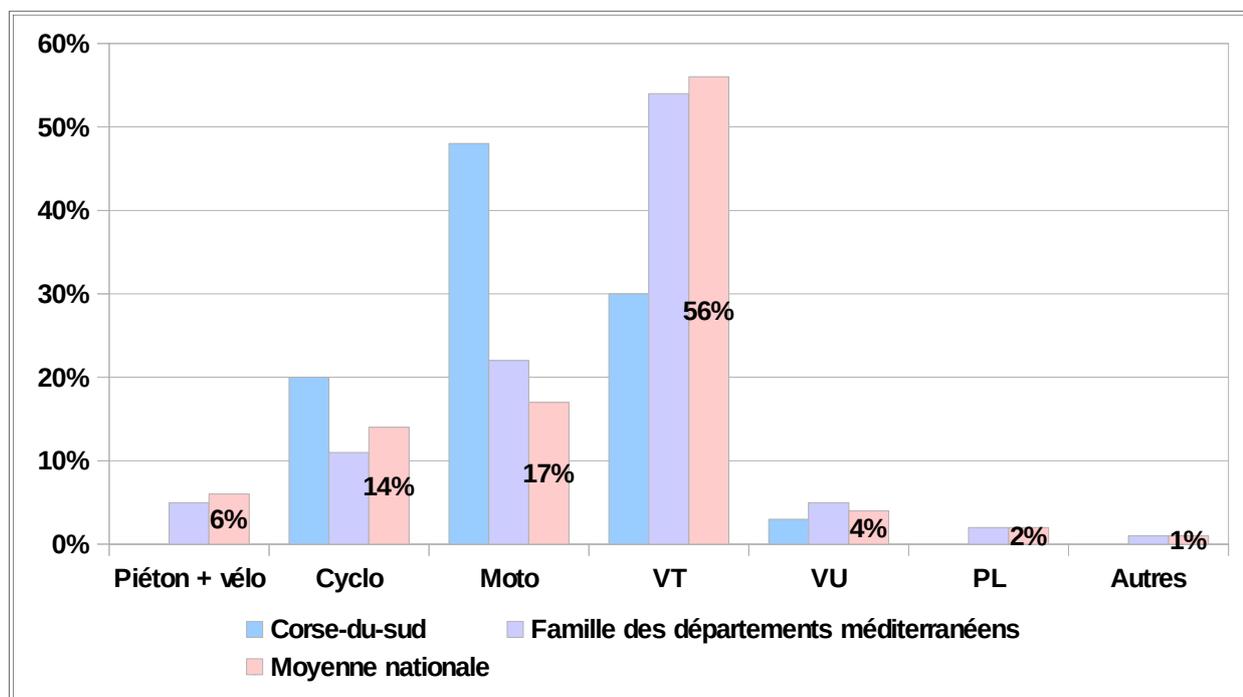
### c. l'analyse selon le mode de déplacement

Dans cette analyse, les piétons sous l'emprise de stupéfiants impliqués dans les accidents corporels sont pris en compte.

Parts des conducteurs ou piétons sous l'emprise d'un stupéfiant selon le mode de déplacement en Corse-du-Sud, et comparaison avec la moyenne nationale sur la période 2012-2016



Répartition des conducteurs et piétons sous l'emprise d'un stupéfiant selon le mode de déplacement en Corse-du-Sud, la famille des départements méditerranéens et en France (métropole + DOM) sur la période 2012-2016



Commentaire : le premier graphe permet au département, pour chaque mode, de se situer par rapport aux moyennes nationales, le second permet de visualiser les parts de chaque mode dans le département, et de les comparer à sa famille de référence et aux moyennes nationales.  
**Attention** : certains modes concernent de très petits effectifs, les analyses et les éventuelles conclusions doivent en tenir compte.

### B.3 Les indicateurs de l'enjeu « conduite après usage de substance psychoactives » à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Indicateurs 2012-2016
<b>A - Enjeu « conduite après usage de substances psychoactives »</b>	
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé	<b>7</b>
Répartition des impliqués « piétons+conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » positifs à l'alcool selon le mode de déplacement	<b>Véhicules de tourisme 54 %</b>
Part des accidents corporels avec un conducteur alcoolisé parmi l'ensemble des accidents corporels avec taux d'alcool connu	<b>18 %</b>
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants	<b>7</b>
Répartition des impliqués « piétons+conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » positifs aux stupéfiants selon le mode de déplacement	<b>Motos 48 %</b>
Part des accidents corporels avec présence de stupéfiants parmi l'ensemble des accidents corporels avec présence de stupéfiants connu	<b>19 %</b>

## C Les jeunes, divisés en 3 classes d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)

On étudiera successivement les trois classes d'âge : les adolescents âgés de 14 à 17 ans (C1), les jeunes âgés de 18 à 24 ans (C2), et enfin les jeunes âgés de 25 à 29 ans (C3).

### C.1 Les adolescents âgés de 14 à 17 ans

En France<sup>3</sup> en 2016, les adolescents (14-17 ans) représentent 3,3 % des personnes tuées et 6,5 % des victimes<sup>4</sup> des accidents.

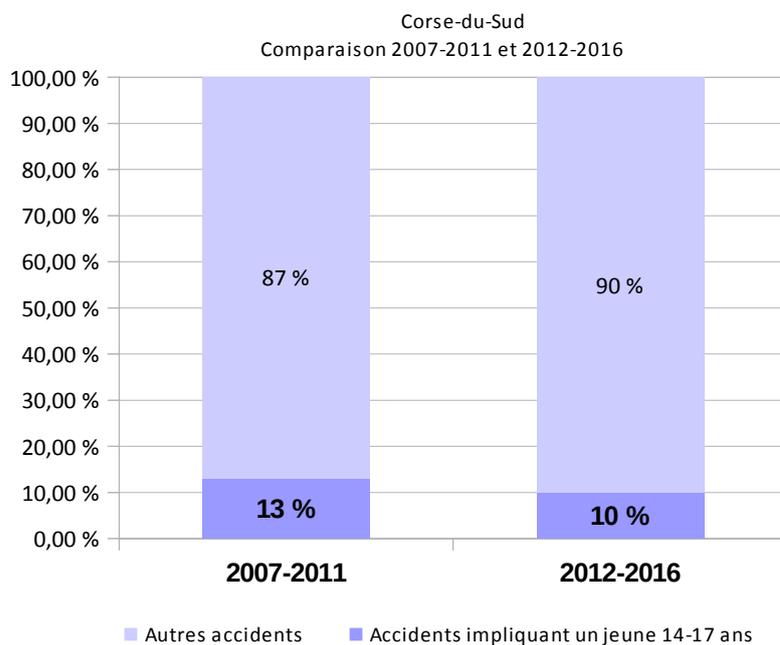
Les objectifs	Les données disponibles	Les exploitations
<ul style="list-style-type: none"><li>• Connaître l'évolution du nombre de victimes âgées de 14 à 17 ans.</li><li>• Affiner l'enjeu en comparant l'accidentalité du département avec celle de sa famille de référence ou celle de la France.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Le BAAC à partir du chapitre « usager ».</li><li>• Le bilan ONISR : la fiche thématique « les enfants et les adolescents » traite les âges de 0 à 17 ans (France métropolitaine).</li></ul>	Les indicateurs seront réalisés à partir de : <ul style="list-style-type: none"><li>• la variable « âge »,</li><li>• tous les accidents impliquant au moins un usager âgé de 14 à 17 ans,</li><li>• sur les périodes 2007-2011 et 2012-2016,</li><li>• en comparant le département à la famille de référence, ou les victimes âgées de 14 à 17 ans aux victimes du département de la Corse-du-Sud.</li></ul>

3 Les chiffres relatifs à la France sont les chiffres France entière (métropole et DOM).

4 Les victimes des accidents corporels de la circulation comprennent les personnes tuées, les blessés hospitalisés et les blessés légers.

### C.1.1 L'importance de l'enjeu « adolescents âgés de 14 à 17 ans »

Part des accidents impliquant des jeunes de 14-17 ans par rapport aux accidents corporels du département de la Corse-du-Sud



Part des accidents impliquant des jeunes de 14-17 ans par rapport aux accidents corporels de la famille des départements méditerranéens

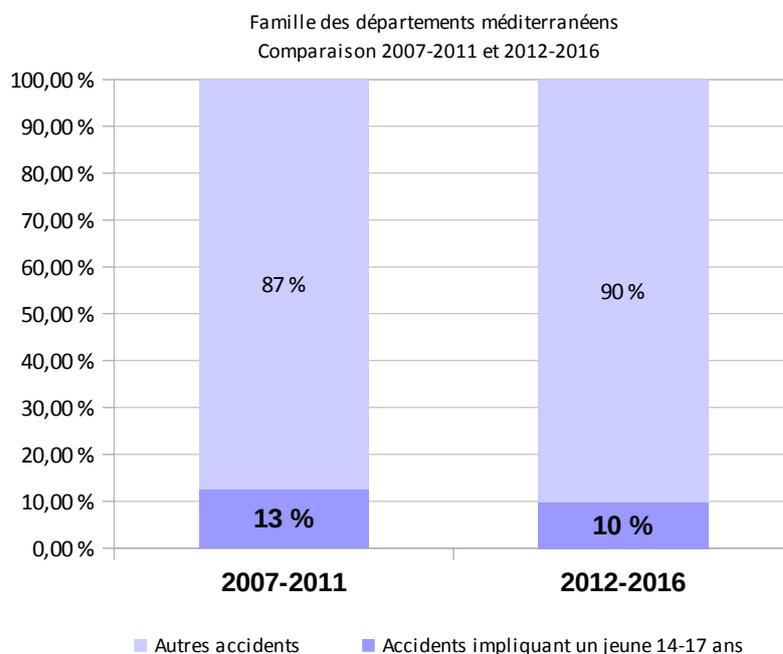


Tableau comparatif des accidents impliquant un jeune de 14-17 ans de Corse-du-Sud, de la famille des départements méditerranéens entre 2012 et 2016 et de la France entière en 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un usager de 14-17 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 14-17 ans
Accidents corporels	Corse-du-Sud 2012-2016	75	748	<b>10,00 %</b>
	Famille des dept. méditerranéens 2012-2016	2 629	26 147	10,00 %
	France 2016	5 187	59 432	8,7%

Période 2012-2016		Nombre de personnes tuées de 14-17 ans	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées de 14-17 ans
Personnes tuées	Corse-du-Sud 2012-2016	1	63	1,5%
	Famille des dept. méditerranéens 2012-2016	83	2 071	4,0%
	France 2016	122	3 655	3,3%

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

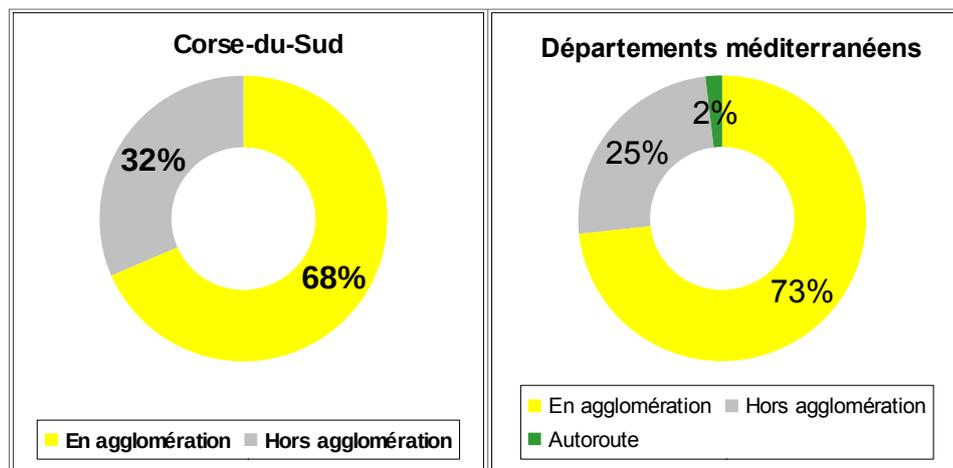
Commentaire : parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels impliquant un adolescent âgé de 14 à 17 ans est aussi élevé que la référence famille méditerranéenne et plus élevé que la référence France. Cette différence est statistiquement significative.

L'enjeu « adolescent âgés de 14 à 17 ans » est un enjeu relatif de sécurité routière dans le département Corse-du-Sud.

## C.1.2 Le panorama des accidents des adolescents âgés de 14 à 17 ans

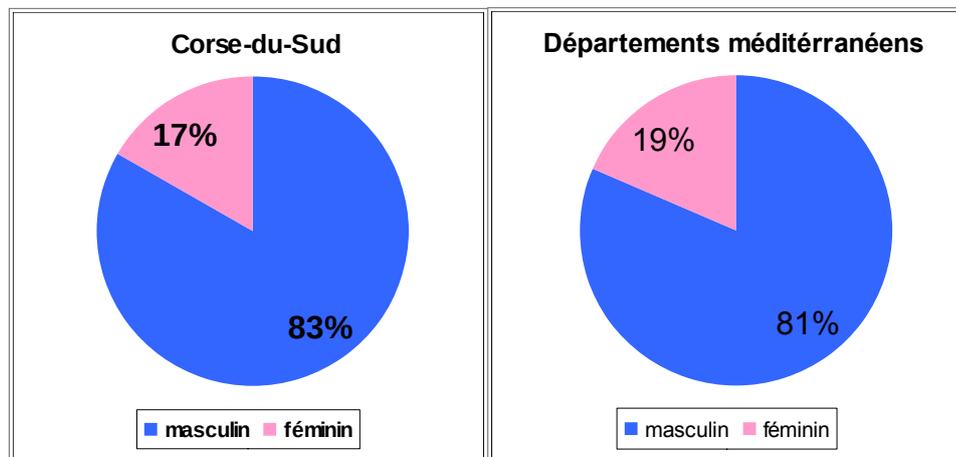
### a. l'analyse selon le milieu

Répartition des accidents des 14-17 ans selon le milieu entre 2012 et 2016



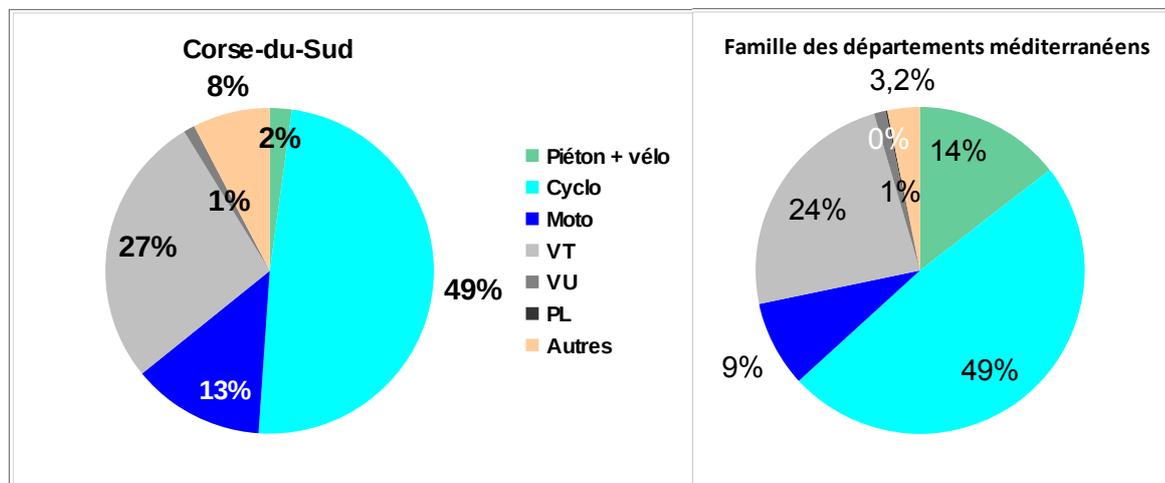
## b. l'analyse selon le genre

Répartition des conducteurs et piétons de 14-17 ans impliqués dans un accident corporel selon le genre entre 2012 et 2016



## c. L'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

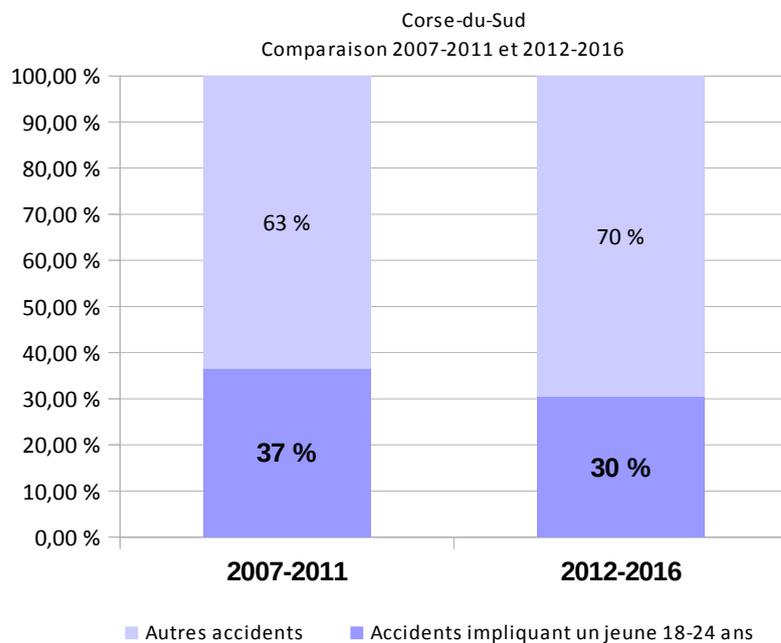
Répartition du nombre d'usagers de 14-17 ans selon le mode de déplacement entre 2012 et 2016



## C.2 Les jeunes âgés de 18 à 24 ans

En France en 2016, les jeunes adultes (18-24 ans) représentent 17,3 % des personnes tuées et 19,0 % des victimes des accidents.

### Part des accidents impliquant des jeunes de 18-24 ans par rapport aux accidents corporels du département de la Corse-du-Sud



### Part des accidents impliquant des jeunes de 18-24 ans par rapport aux accidents corporels de la famille des départements méditerranéens

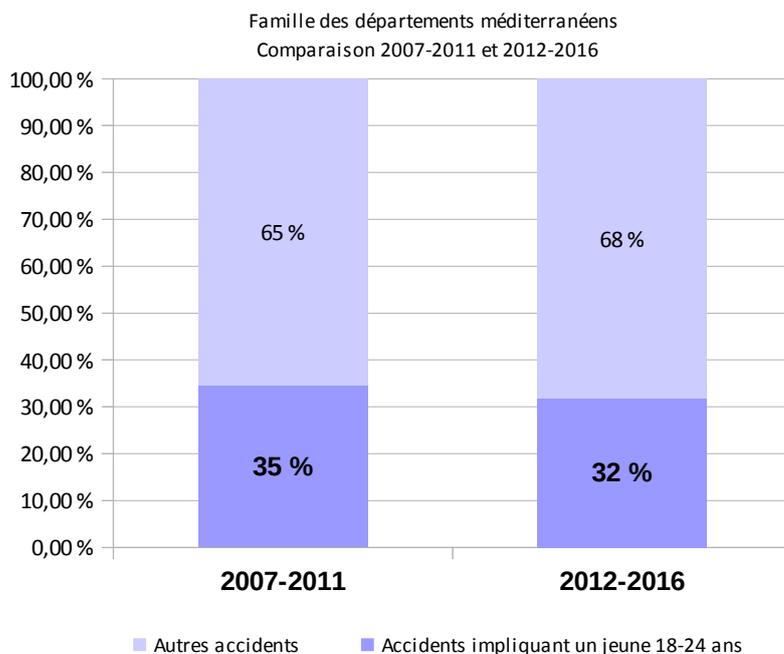


Tableau comparatif des accidents impliquant un jeune de 18-24 ans de Corse-du-Sud, de la famille des départements méditerranéens entre 2012 et 2016 et de la France entière en 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un usager de 18-24 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 18-24 ans
Accidents corporels	Corse-du-Sud 2012-2016	228	748	<b>30,00 %</b>
	Famille des dept. méditerranéens 2012-2016	8 568	26 147	32,00 %
	France entière 2016	18 755	59 432	31,6%

Période 2012-2016		Nombre de personnes tuées de 18-24 ans	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées de 18-24ans
Personnes tuées	Corse-du-Sud 2012-2016	15	63	<b>24,0%</b>
	Famille des dept. méditerranéens 2012-2016	318	2 071	15,0%
	France entière 2016	633	3 655	17,3%

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

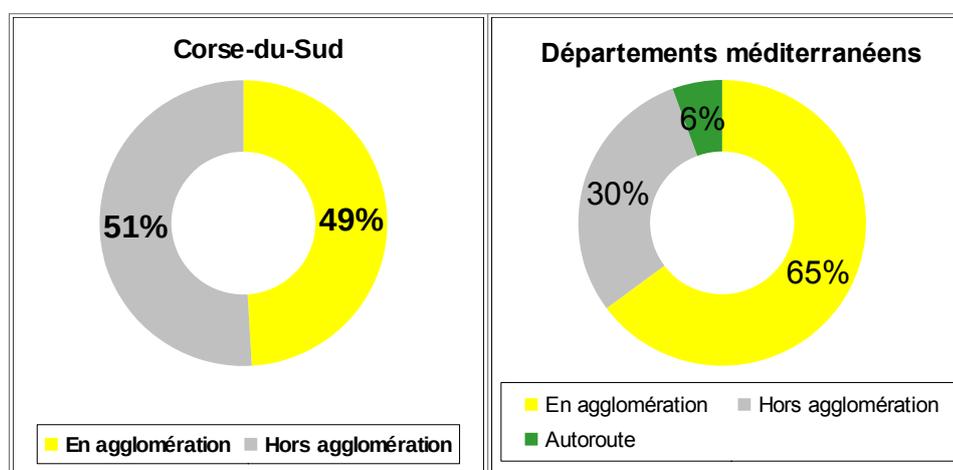
Commentaire : parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels impliquant un adolescent âgé de 18 à 24 ans est supérieur à 20 % et le pourcentage de tués est de 5 points supérieur au pourcentage de tués dans les départements la famille méditerranéenne.

L'enjeu « adolescent âgés de 18 à 24 ans » est **un enjeu absolu** de sécurité routière dans le département de la Corse-du-Sud.

## C.1.2 Le panorama des accidents des adolescents âgés de 18 à 24 ans

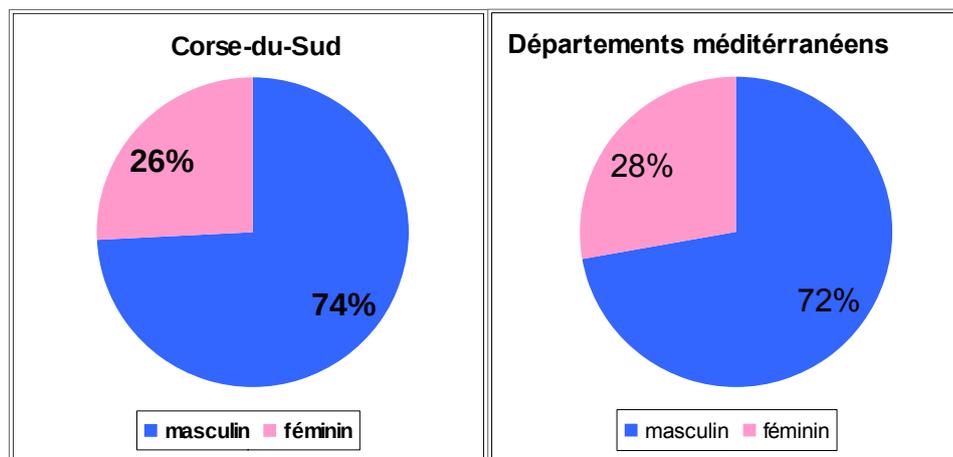
### a. L'analyse selon le milieu

Répartition des accidents des 18 à 24 ans selon le milieu entre 2012 et 2016.



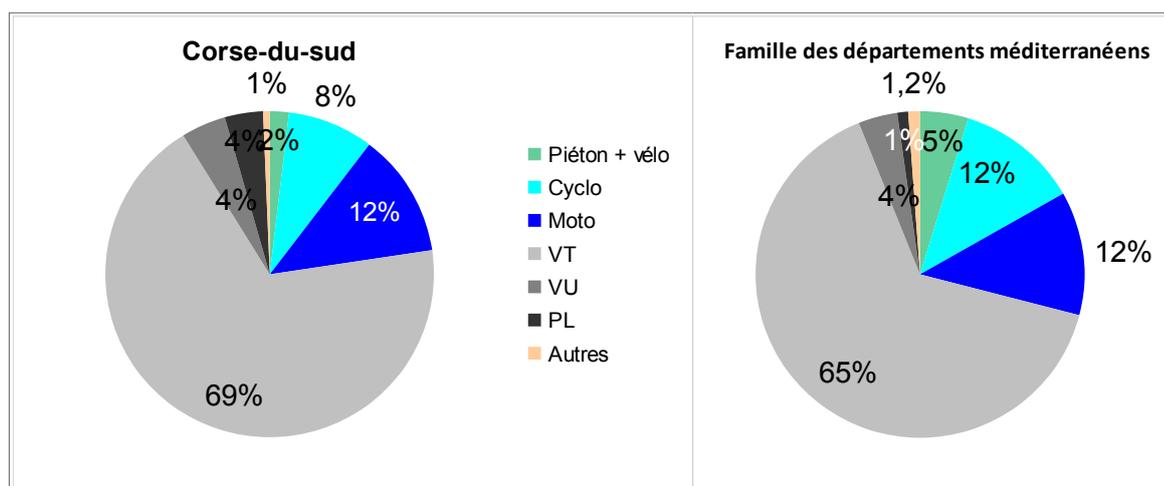
## b. L'analyse selon le genre

Répartition des conducteurs et piétons de 18-24 ans impliqués dans un accident corporel selon le genre entre 2012 et 2016



## c. L'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

Répartition du nombre d'usagers de 18-24 ans selon le mode de déplacement entre 2012 et 2016



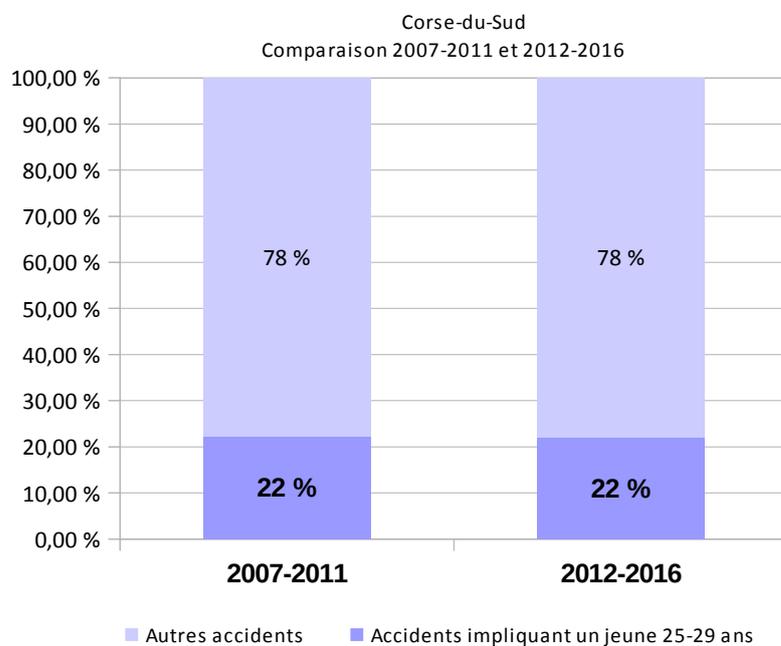
### Précision :

Données disponibles pour la France métropolitaine : fiche thématique dans le bilan ONISR intitulée « les jeunes adultes (18-24 ans) ».

### C.3 Les jeunes âgés de 25 à 29 ans

En France en 2016, les jeunes âgés de 25 à 29 ans représentent 8,9 % des personnes tuées et 11,4 % des victimes des accidents.

#### Part des accidents impliquant des jeunes de 25-29 ans par rapport aux accidents corporels du département de la Corse-du-Sud



#### Part des accidents impliquant des jeunes de 25-29 ans par rapport aux accidents corporels de la famille des départements méditerranéens

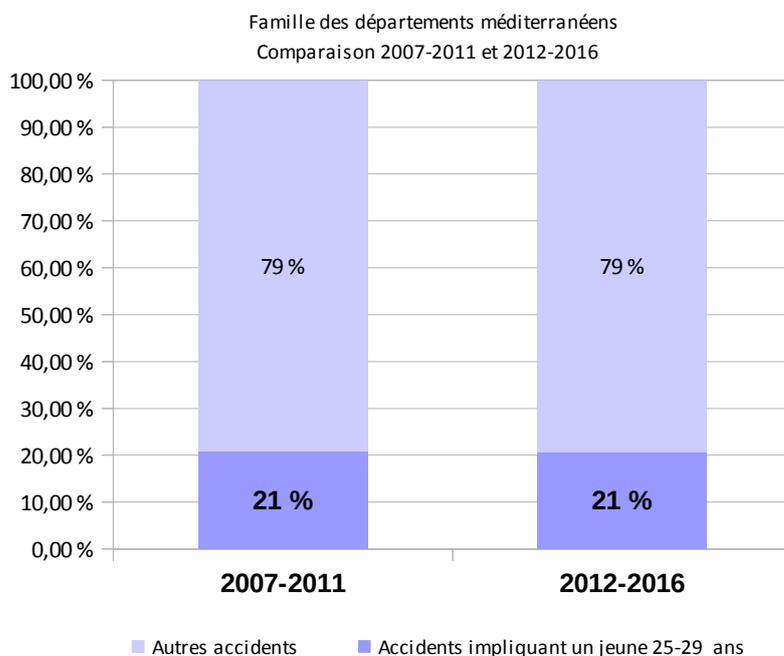


Tableau comparatif des accidents impliquant un jeune de 25 à 29 ans de Corse-du-Sud, de la famille des départements méditerranéens entre 2012 et 2016 et de la France entière en 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un usager de 25-29 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 25-29 ans
Accidents corporels	Corse-du-Sud 2012-2016	165	748	<b>22,00 %</b>
	Famille des dept. méditerranéens 2012-2016	5 577	26 899	21,00 %
	France entière 2016	13 581	59 432	22,9%

Période 2012-2016		Nombre de personnes tuées de 25-29 ans	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées de 25-29 ans
Personnes tuées	Corse-du-Sud 2012-2016	5	63	<b>8,0%</b>
	Famille des dept. méditerranéens 2012-2016	202	2 071	10,0%
	France entière 2016	324	3 655	8,9%

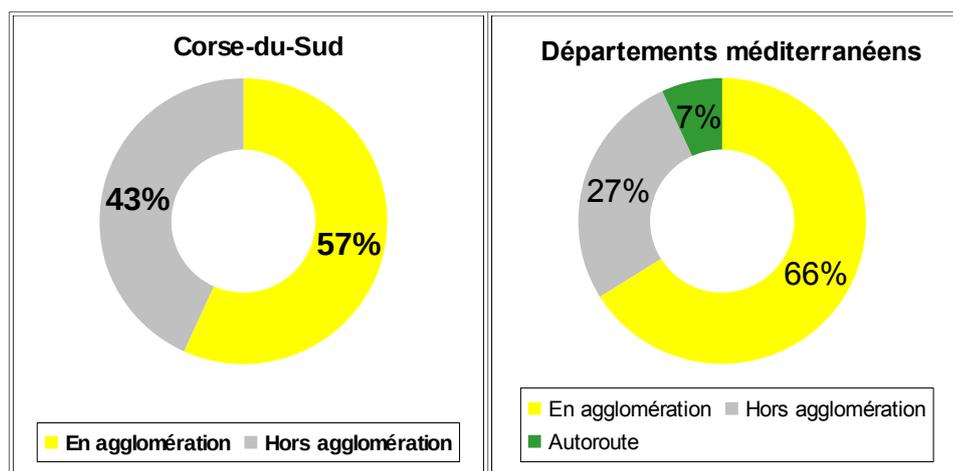
Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

Commentaire : parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels impliquant un adolescent âgé de 25 à 29 ans est supérieur à 20 % des accidents du département. L'enjeu « adolescent âgés de 25 à 29 ans » est un **enjeu absolu** de sécurité routière dans le département de la Corse-du-Sud.

## C.1.2 Le panorama des accidents des adolescents âgés de 25 à 29 ans

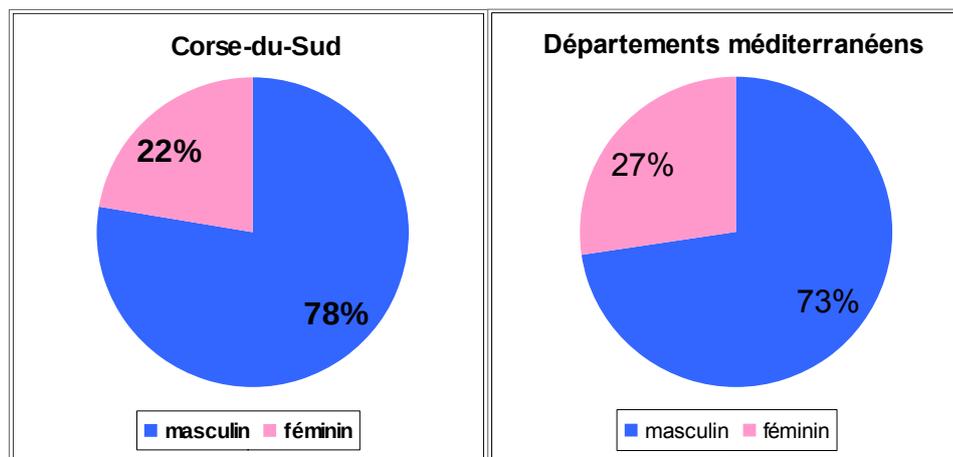
### a. L'analyse selon le milieu

Répartition des accidents des 25 à 29 ans selon le milieu entre 2012 et 2016



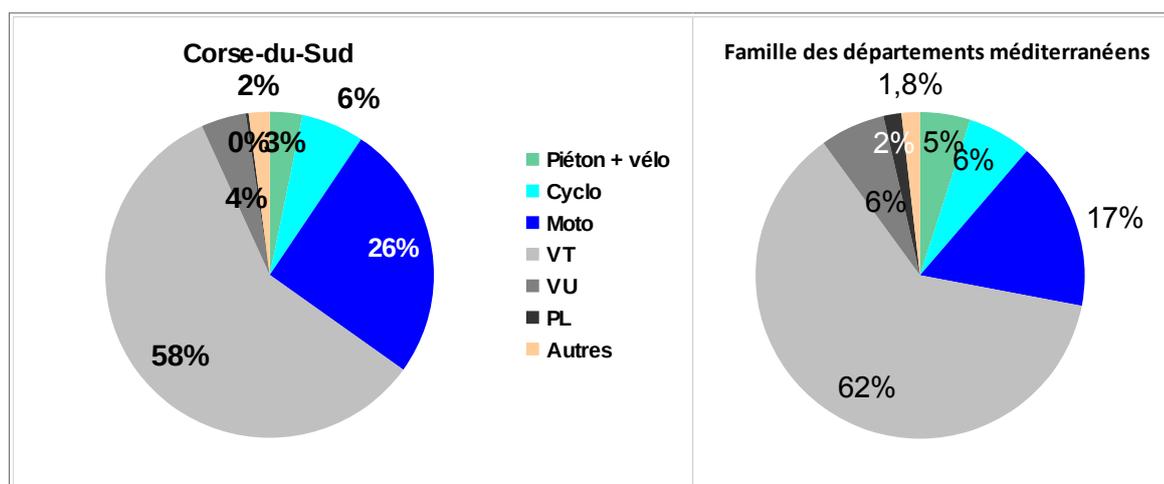
## b. L'analyse selon le genre

Répartition des conducteurs et piétons de 25 à 29 ans impliqués dans un accident corporel selon le genre entre 2012 et 2016



## c. l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

Répartition du nombre d'utilisateurs de 25 à 29 ans selon le mode de déplacement entre 2012 et 2016



## C.4 Les indicateurs de l'enjeu « jeunes »

Définition de l'indicateur	Indicateurs 2012-2016
<b>C - Enjeu « jeunes 18-24 ans »</b>	
Nombre de tués par classe d'âges	14-17 = 1 18-24 = 15 25-29 = 5
Part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département	14-17 = 1,5% 18-24 = 24 % 25-29 = 8 %
Nombre d'accidents impliquant un jeune par classe d'âge	14-17 = 75 18-24 = 228 25-29 = 165
Part des accidents par classe d'âge rapportée à l'accidentalité du département	14-17 = 1,5% 18-24 = 24 % 25-29 = 8 %
Répartition des impliqués (« tous usagers », « piétons + conducteurs cyclistes ») dans les accidents corporels selon le mode de déplacement	14-17= cyclo 18-24 = VT 25-29 = Moto
Répartition des impliqués (« tous usagers », « piétons + conducteurs cyclistes ») dans les accidents corporels selon le milieu en aggro	14-17= 32 % 18-24 = 30 % 25-29 = 22 %
Répartition des impliqués masculins (« piétons + cyclistes », « autres conducteurs ») dans les accidents corporels	14-17= 83 % 18-24 = 30 % 25-29 = 22 %

## D Les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 ans et 75 ans et plus)

On étudiera successivement les deux classes d'âge : les seniors âgés de 65 à 74 ans (D1), puis les seniors âgés de 75 ans et plus (D2).

### D.1 Les seniors âgés de 65 à 74 ans

En France<sup>5</sup> en 2016, les seniors âgés de 65 à 74 ans représentent 9,1 % des personnes tuées et 5,4 % des victimes<sup>6</sup> des accidents.

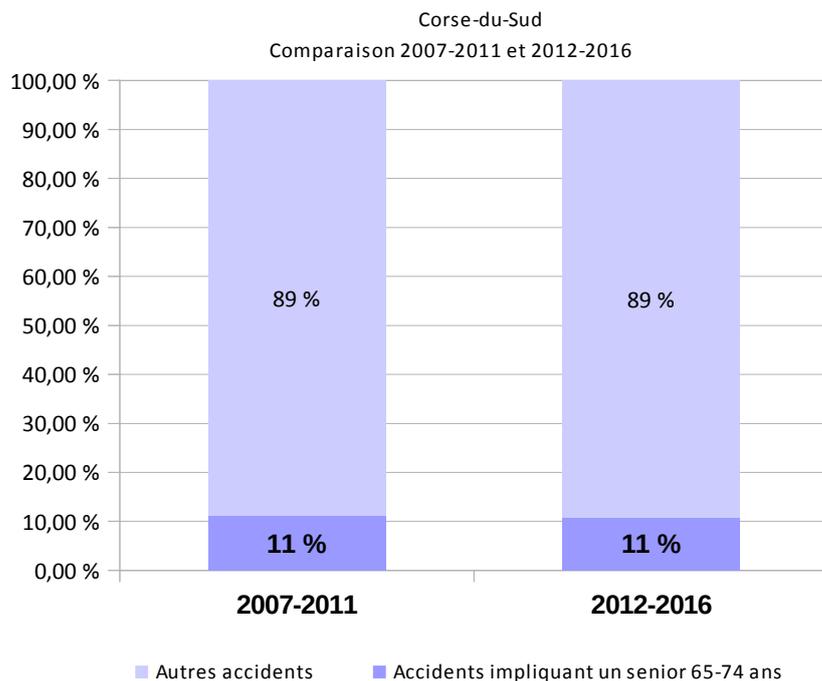
Les objectifs	Les données disponibles	Les exploitations
<ul style="list-style-type: none"><li>• Connaître l'évolution du nombre de victimes âgées de 65 à 74 ans.</li><li>• Affiner l'enjeu en comparant l'accidentalité du département avec celle de sa famille de référence ou celle de la France.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Le BAAC à partir du chapitre « usager ».</li><li>• Le bilan ONISR : la fiche thématique « les seniors » traite des deux classes d'âge 65-74 ans et 75 ans et plus (France métropolitaine).</li></ul>	<p>Les indicateurs seront réalisés à partir de :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• la variable « âge »,</li><li>• tous les accidents impliquant au moins un usager âgé de 65 à 74 ans,</li><li>• sur les périodes 2007-2011 et 2012-2016,</li><li>• en comparant le département à la famille de référence, ou les victimes âgées de 65 à 74 ans aux victimes du département de la Corse-du-Sud.</li></ul>

5 Les chiffres relatifs à la France sont les chiffres France entière (métropole et DOM).

6 Les victimes des accidents corporels de la circulation comprennent les personnes tuées, les blessés hospitalisés et les blessés légers.

## D.1.1 L'importance de l'enjeu « seniors âgés de 65 à 74 ans »

### Part des accidents impliquant un senior de 65-74 ans par rapport aux accidents corporels de la Corse-du-sud



### Part des accidents impliquant un senior de 65-74 ans par rapport aux accidents corporels de la famille des départements méditerranéens

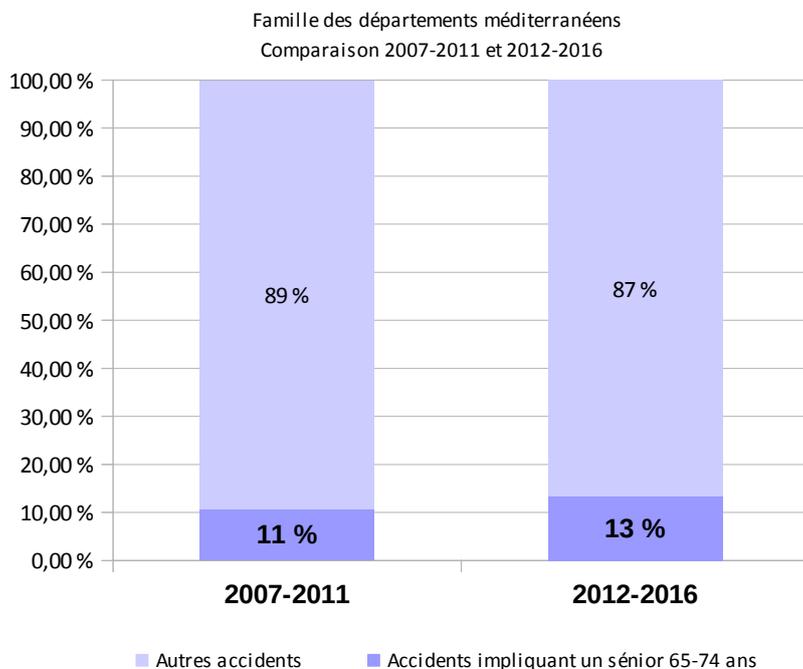


Tableau comparatif des accidents impliquant un senior de 65-74 ans de la Corse-du-Sud, de la famille des départements méditerranéens entre 2012 et 2016 et de la France entière en 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un usager de 65-74 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 65-74 ans
Accidents corporels	Corse-du-Sud 2012-2016	80	748	11,0%
	Famille des dept. méditerranéens 2012-2016	3 552	26 899	13,0%
	France entière 2016	6 619	59 432	11,1%

Zone d'étude		Nombre de seniors tués de 65-74 ans	Nombre total de personnes tuées	% de seniors tués de 65-74 ans
%Personnes tuées	Corse-du-Sud 2012-2016	4	63	6,0%
	Famille des dept. méditerranéens 2012-2016	172	2 071	8,0%
	France entière 2016	331	3 655	9,1%

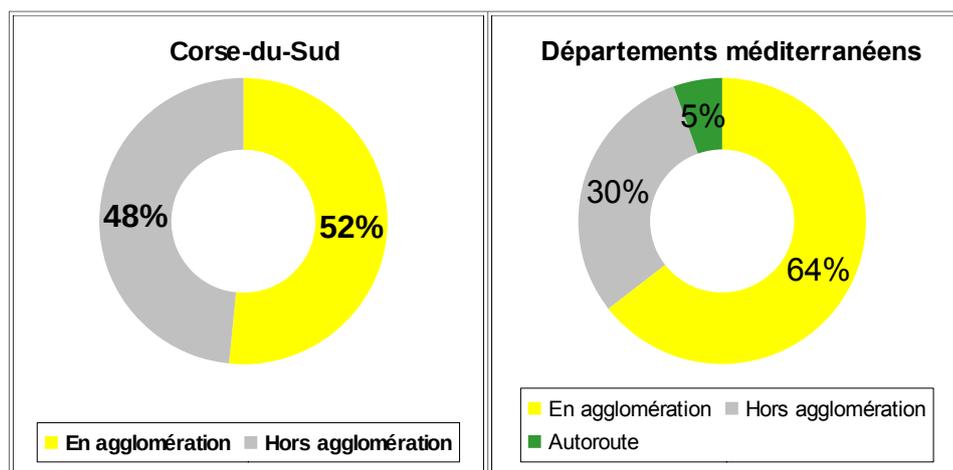
Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

Commentaire : Pour la Corse-du-Sud, l'enjeu est faible.

## D.1.2 Le panorama des accidents des seniors âgés de 65 à 74 ans

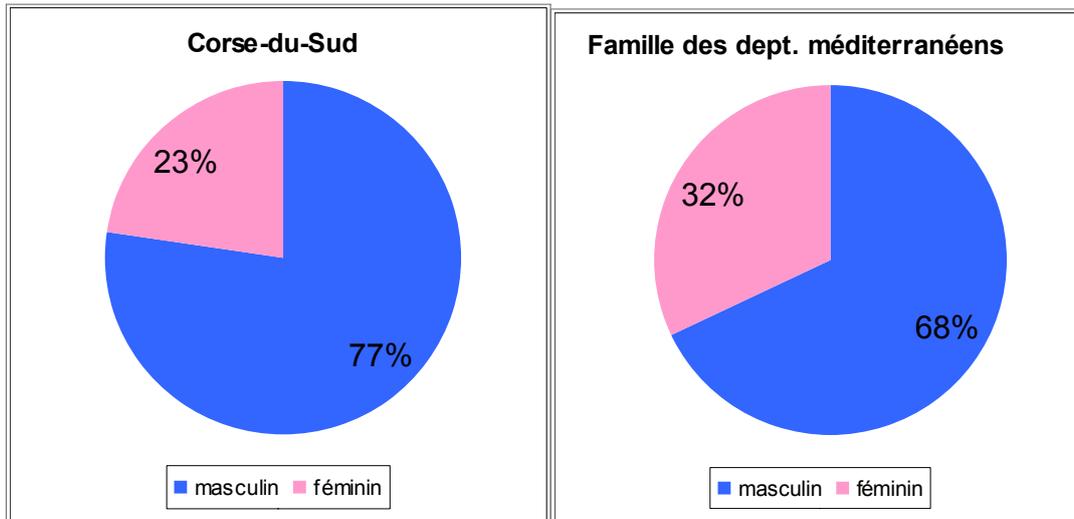
### a. L'analyse selon le milieu

Répartition des accidents impliquant un senior âgé de 65 à 74 ans selon le milieu entre 2012 et 2016

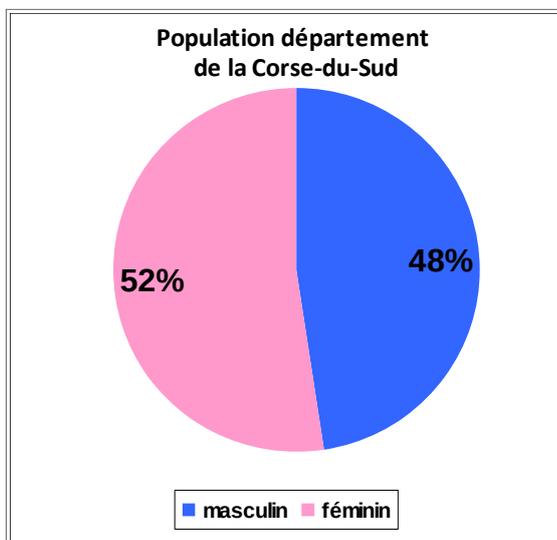


## b. l'analyse selon le genre

Répartition des seniors âgés de 65 à 74 ans impliqués dans un accident corporel selon le genre entre 2012 et 2016

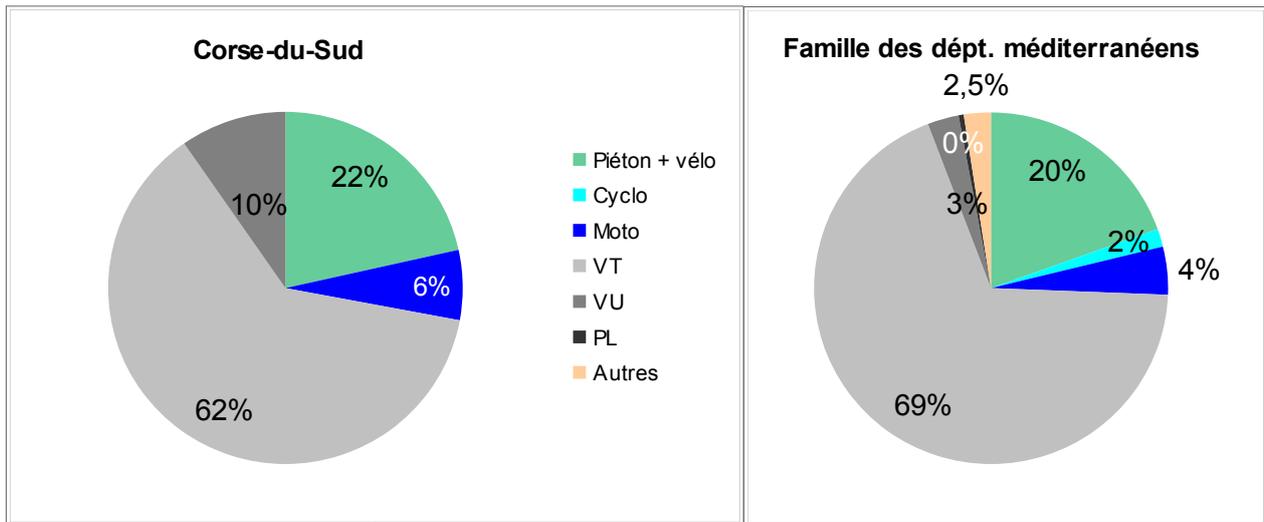


A titre de comparaison, graphe de la répartition de la population du département de la Corse-du-sud



chiffres Insee population 2014

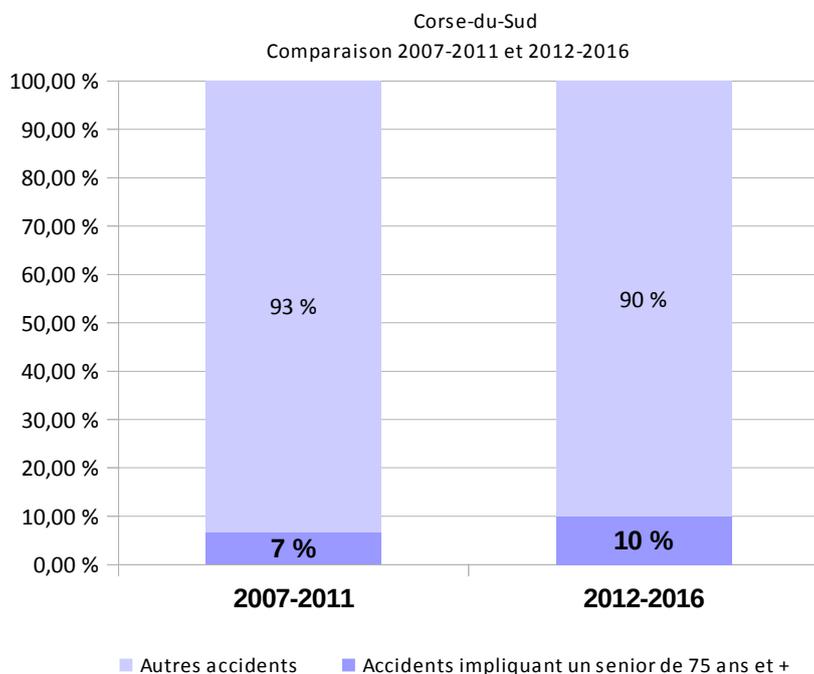
c. l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule) Part du nombre d'usagers impliqués âgés de 65 à 74 ans selon le mode de déplacement entre 2012 et 2016



## D.2 Les seniors âgés de 75 ans et plus

En France en 2016, les seniors âgés de 75 ans et plus représentent 15,7 % des personnes tuées et 5,2 % des victimes des accidents.

### Part des accidents impliquant un senior de 75 ans et plus ans par rapport aux accidents corporels de la Corse-du-Sud



### Part des accidents impliquant un senior de 75 ans et plus par rapport aux accidents corporels de la famille des départements méditerranéens

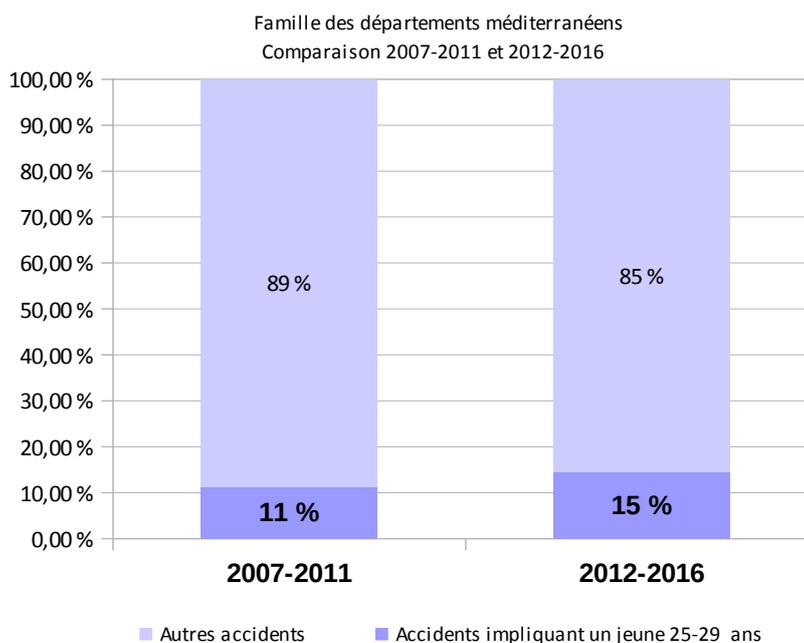


Tableau comparatif des accidents impliquant un senior de 75 ans et plus du département de la Corse-du-Sud et de la famille des départements méditerranéens entre 2012 et 2016 et de la France entière en 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un usager de 75 ans et plus	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 75 ans et plus
Accidents corporels	Corse-du-Sud 2012-2016	66	748	9,0%
	Famille des dept. Méditerranéens 2012-2016	2 892	26 899	11,0%
	France entière 2016	5 244	59 432	8,8%

Zone d'étude		Nombre de seniors tués de 75 ans et plus	Nombre total de personnes tuées	% de seniors tués de 75 ans et plus
Personnes tuées	Corse-du-Sud 2012-2016	7	63	11,0%
	Famille des dept. Méditerranéens 2012-2016	302	2 071	15,0%
	France entière 2016	574	3 655	15,7%

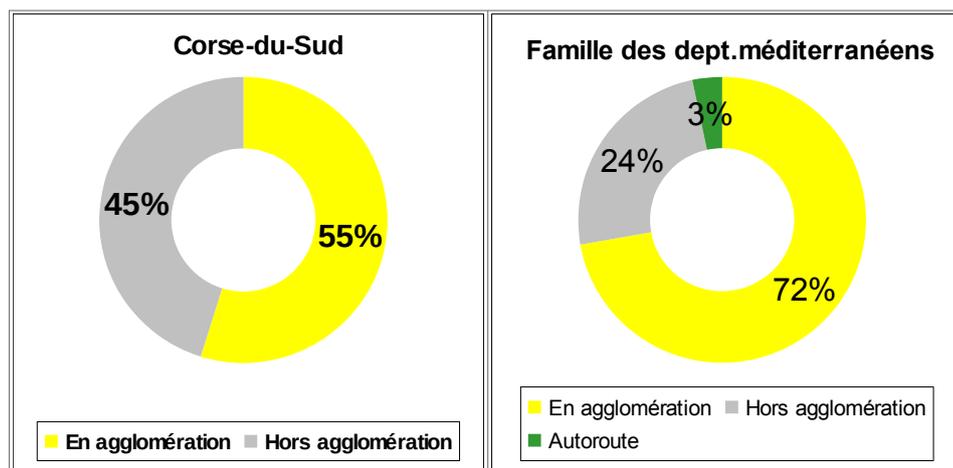
Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

Commentaire : Pour la Corse-du-Sud, l'enjeu est faible.

## D.1.2 Le panorama des accidents des seniors âgés de 75 ans et plus

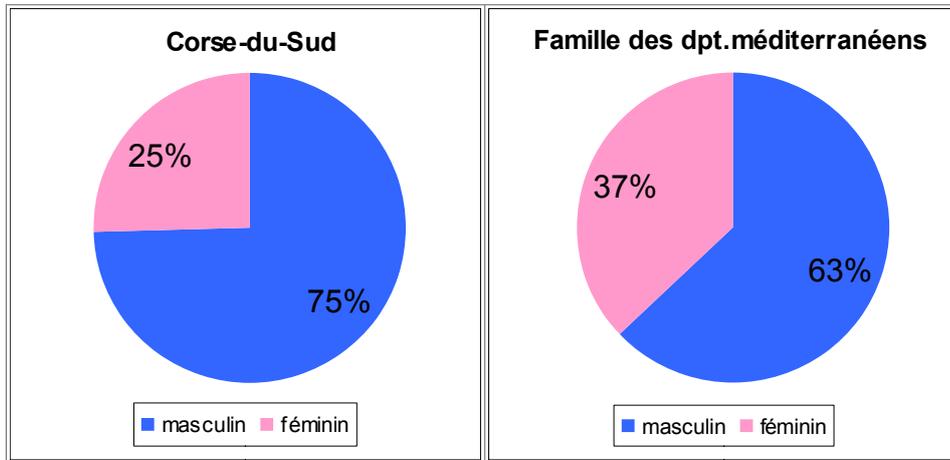
### a. L'analyse selon le milieu

Répartition des accidents impliquant un senior âgé de 75 ans et plus selon le milieu entre 2012 et 2016

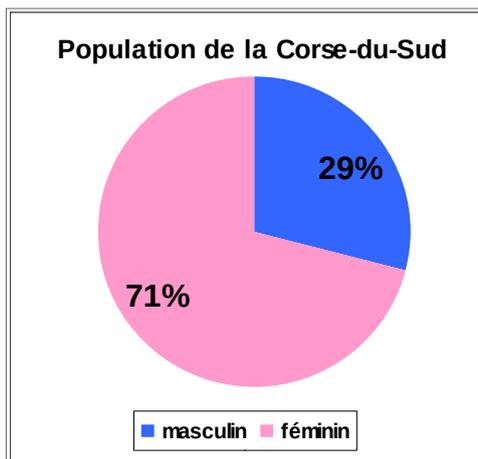


## b. L'analyse selon le genre

Répartition des seniors âgés de 75 ans et plus impliqués dans un accident corporel selon le genre entre 2012 et 2016

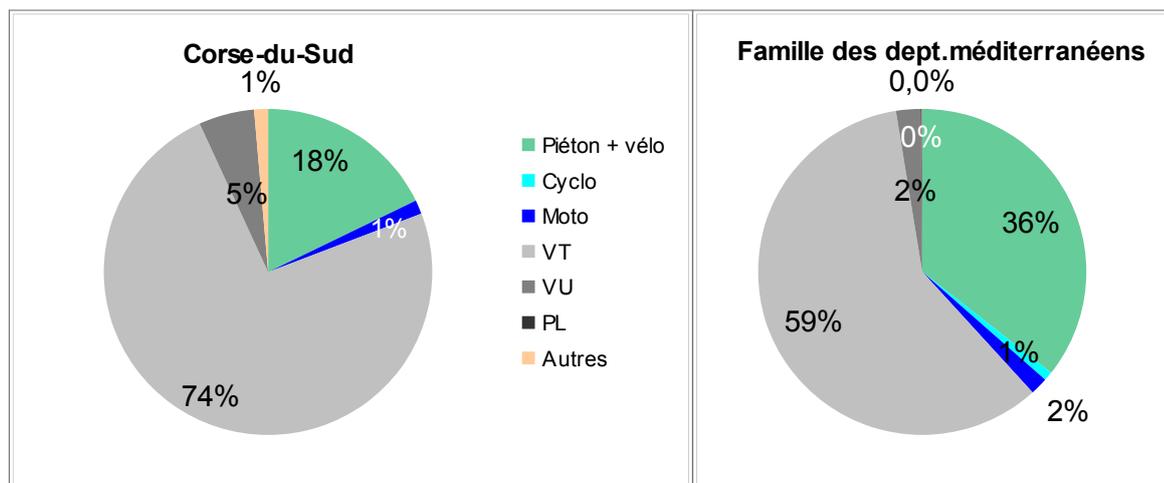


A titre de comparaison, graphe de la répartition de la population du département de la Corse-du-Sud de 75 ans et plus, chiffres Insee population 2014 :



### c. L'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

Part du nombre d'usagers impliqués âgés de 75 ans et plus selon le mode de déplacement entre 2012 et 2016



Précision :

Données disponibles : même fiche thématique du bilan ONISR intitulée « Les seniors ».

### D.3 Les indicateurs de l'enjeu « seniors »

Définition de l'indicateur	Indicateurs 2012-2016
<b>D - Enjeu « seniors »</b>	
Nombre de tués par classes d'âges des 75 ans et plus	<b>7</b>
Part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département	<b>11 %</b>
Nombre d'accidents impliquant un senior par classe d'âge des 65-74 ans	<b>80</b>
Part des accidents par classe d'âge rapportée à l'accidentalité du département	<b>11 %</b>
Répartition des impliqués (« tous usagers », « piétons + conducteurs cyclistes ») dans les accidents corporels selon le mode de déplacement : véhicules de tourisme	<b>62 %</b>
Répartition des impliqués (conducteurs + piétons) dans les accidents corporels selon le milieu : en agglo	<b>55 %</b>

## E Le partage de la voirie (urbain / interurbain)

L'enjeu partage de la voirie est de caractère facultatif. De ce fait, il est important, pour chaque département, de savoir si le partage de la voirie est un enjeu réel pour lui, ou non.

Le partage de la voirie concerne la cohabitation des modes actifs avec le reste de la circulation. On s'intéressera donc aux conflits concernant soit les piétons, y compris en rollers ou trottinette, soit les cyclistes.

Pour les piétons, tout accident résulte d'un conflit. On regardera la proportion d'accidents impliquant un piéton au sein du département, et au sein de la famille du département.

Pour les cyclistes, on ne s'intéressera pas aux accidents sans tiers, car ils ne résultent pas d'un conflit. On regardera donc **la proportion d'accidents de bicyclette contre un autre protagoniste**, au sein du département, et au sein de la famille du département.

Dans les deux cas, le milieu urbain ou interurbain et la qualité de l'infrastructure jouent un rôle important. **On s'intéressera en conséquence au milieu (en dehors des autoroutes) en distinguant pour le milieu urbain les communes de moins de 5000 habitants et les autres.**

En complément, les départements sont incités à faire un diagnostic qualitatif de leurs infrastructures, en termes d'accueil des modes actifs, d'analyser l'évolution entre 2007-2011 et 2012-2016, et de croiser ces informations avec les données de mobilité lorsqu'elles existent.

### E.1 Les piétons

En France<sup>7</sup> en 2016, hors milieu autoroutier, les piétons représentent 16,3 % des personnes tuées et 16,4 % des victimes<sup>8</sup> des accidents corporels de la circulation.

Les objectifs	Les données disponibles	Les exploitations
<ul style="list-style-type: none"><li>• Connaître l'accidentalité des piétons dans le département.</li><li>• Affiner l'enjeu en comparant l'accidentalité du département avec celle de sa famille de référence ou celle de la France.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Le BAAC à partir du chapitre « usager ».</li><li>• Le bilan ONISR : il existe une fiche thématique « les piétons » (France métropolitaine, avec autoroutes)</li></ul>	Les indicateurs seront réalisés à partir de : <ul style="list-style-type: none"><li>• la variable « usager » avec la rubrique « piéton » et « piéton en roller et en trottinette », principalement,</li><li>• sur les périodes 2007-2011 et 2012-2016,</li><li>• en excluant les autoroutes,</li><li>• en comparant le département à sa famille de référence, ou les victimes piétons aux victimes de la Corse-du-sud.</li></ul>

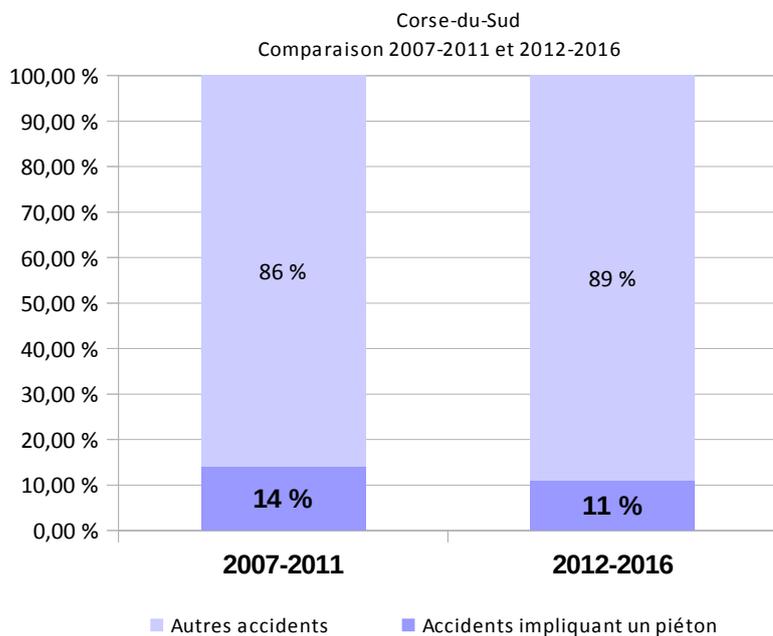
<sup>7</sup> Les chiffres relatifs à la France sont les chiffres France entière (métropole et DOM).

<sup>8</sup> Les victimes des accidents corporels de la circulation comprennent les personnes tuées, les blessés hospitalisés et les blessés légers.

### E.1.1 L'importance de l'enjeu « piéton »

On comptabilise ici tous les piétons, y compris en rollers ou trottinette.

#### Part des accidents de piétons survenus hors autoroute, par rapport aux accidents corporels de Corse-du-Sud



#### Part des accidents de piétons survenus hors autoroute par rapport aux accidents corporels de la famille des départements méditerranéens

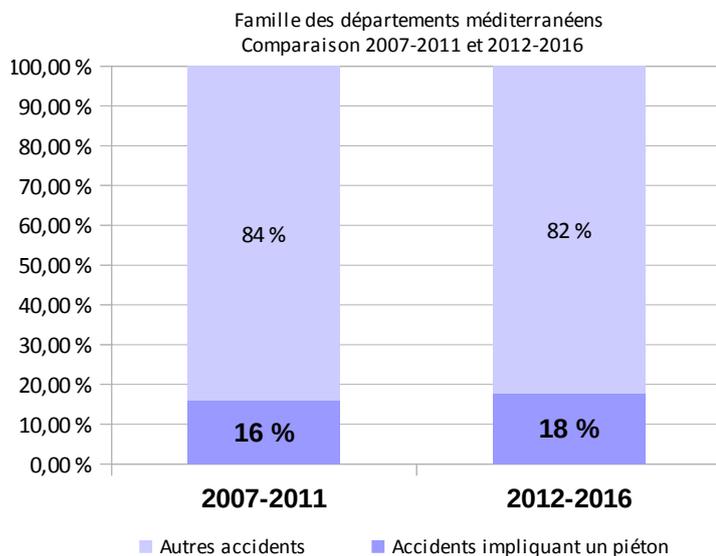


Tableau comparatif des accidents impliquant un piéton, hors autoroute, de la Corse-du-Sud et de la famille des départements méditerranéens entre 2012 et 2016 et de la France entière en 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un piéton, hors autoroute	Nombre total d'accidents, hors autoroute	% d'accidents avec un piéton
<b>Accidents corporels</b>	Corse-du-Sud 2012-2016	82	748	11,0%
	Famille des dépt. Méditerranéens 2012-2016	4 551	25 715	18,0%
	France entière 2016	11 013	53 655	20,60%

Zone d'étude		Nombre de piétons tués, hors autoroute	Nombre total de tués, hors autoroute	% de tués piétons
<b>Tués</b>	Corse-du-Sud 2012-2016	6	63	10 %
	Famille des dépt. Méditerranéens 2012-2016	286	1 940	15 %
	France entière 2016	553	3 384	16,3%

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

Commentaire : Les accidents corporels impliquant un piéton sont un enjeu de sécurité routière peu significatif dans le département de la Corse-du-Sud.

Note : on est ici sur de petits effectifs, il n'est pas toujours possible de conclure sur le fondement des pourcentages.

## E.1.2 Le panorama des accidents de piétons

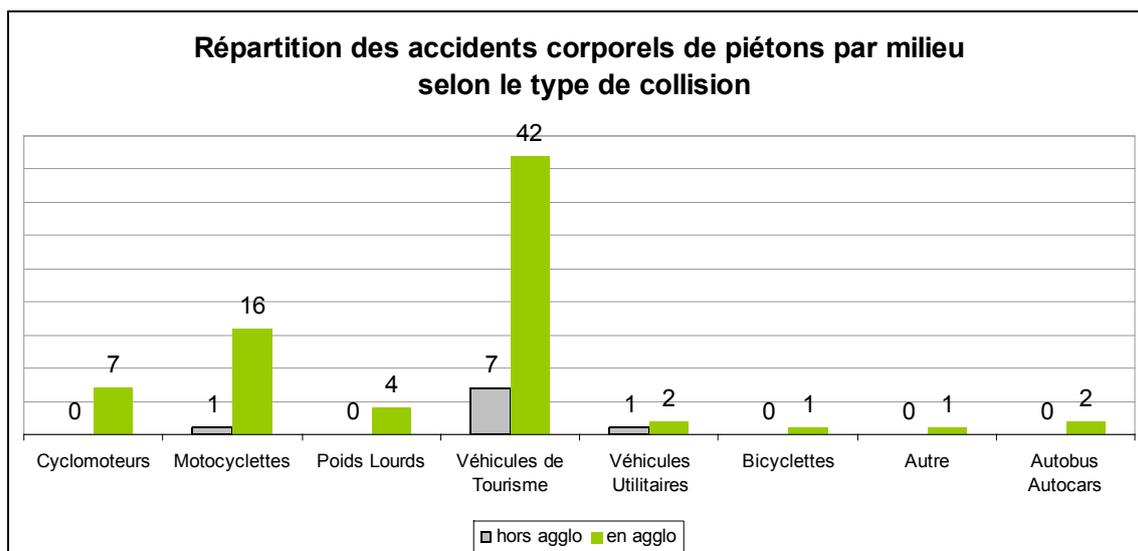
### a. L'analyse selon le type de véhicule impliqué

Répartition des accidents de piéton selon le véhicule impliqué, dans le département de la Corse-du-Sud entre 2012 et 2016

	Antagoniste	Nombre d'accidents de piétons	%
Accidents avec un véhicule seul	bicyclette	1	0,1%
	deux-roues motorisés	24	3,1%
	VL ou VU	0	7,0%
	P.L	4	0,5%
	T.C	2	0,3%
	autres	1	0,1%
<b>Sur les 100 % des accidents de la période</b>		<b>82</b>	<b>11,0%</b>

En Corse-du-Sud, 64 % des accidents de piéton sont des chocs piétons / VL.

## Représentation graphique, en distinguant le milieu en Corse-du-Sud 2012-2016



### b. l'analyse selon le milieu (urbain / interurbain)

#### Répartition des accidents de piétons selon le milieu en Corse-du-Sud, entre 2012 et 2016

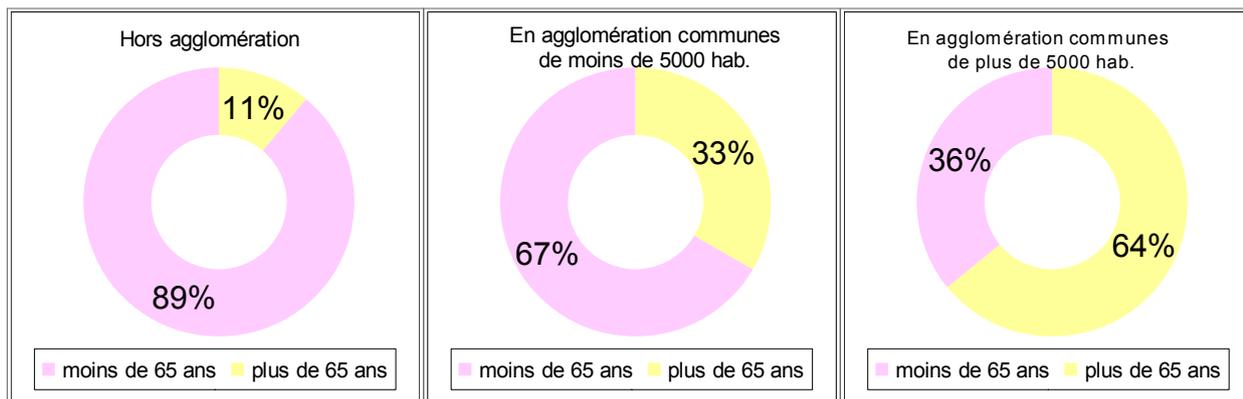
Période 2012-2016	Nombre d'accidents de piétons	%
hors agglomération et hors autoroute	9	3 %
en agglomération, communes de moins de 5000 hab.	9	10 %
en agglomération, communes de 5000 hab. et plus	64	20 %
<b>total</b>	<b>82</b>	

Commentaire : l'essentiel des accidents impliquant des piétons ont lieu en agglomération, dans des communes de plus de 5000 habitants.

#### Répartition des victimes piétons selon le milieu et l'âge, hors autoroute, en Corse-du-Sud entre 2012 et 2016

Période 2012-2016	Hors agglomération et hors autoroute		En agglomération, communes de moins de 5000 hab.		En agglomération, communes de 5000 hab. et plus	
Nombre d'accidents de piétons de moins de 65 ans	8	89 %	6	67 %	23	36 %
Nombre d'accidents de piétons de 65 ans et plus	1	11 %	3	33 %	41	64 %
<b>total</b>	<b>9</b>	100 %	<b>9</b>	100 %	<b>64</b>	100 %

## Représentation graphique des victimes piétons, selon le milieu, en distinguant les piétons seniors



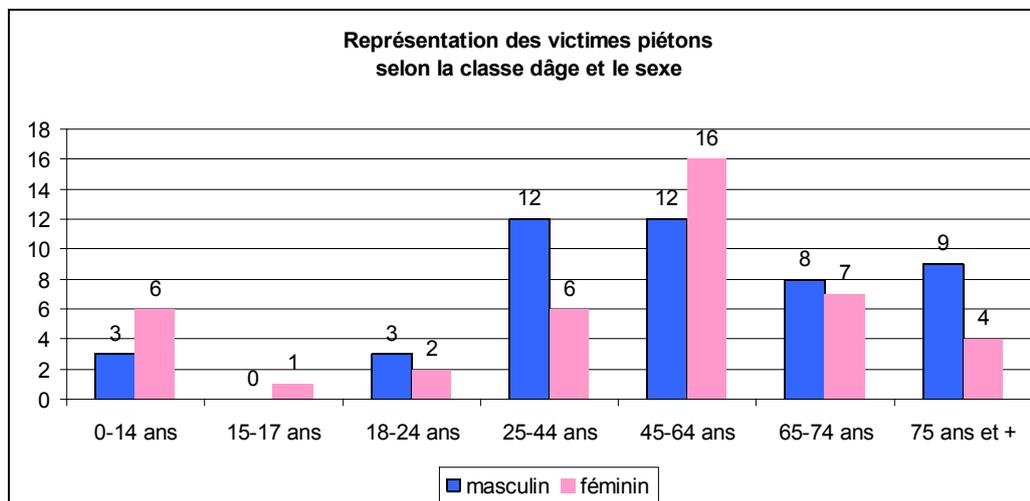
Commentaire : il n'est pas possible de conclure pour les milieux ruraux et urbains peu dense en raison des petits effectifs de ces catégories. En zone urbaine dense (communes de plus de 5000 habitants), les accidents de piétons seniors représentent près des deux tiers des accidents de piétons, hors autoroute.

### c. L'analyse selon l'âge et le sexe

#### Répartition des victimes piétons selon l'âge et le sexe, en Corse-du-Sud entre 2012 et 2016

Nombre de victimes piétons selon la classe d'âge et le sexe	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +
masculin	3	0	3	12	12	8	9
féminin	6	1	2	6	16	7	4
<b>Ensemble</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>18</b>	<b>28</b>	<b>15</b>	<b>13</b>

#### Représentation graphique



Commentaire : il y a un peu plus d'hommes impactés (47) que de femmes (42) mais le déséquilibre général est léger (53 % contre 47%). Toutefois, on observe de fortes différences selon la classe d'âge : les hommes sont moins touchés que les femmes entre 0 et 17 ans (enfants et adolescents) et entre 45 et 64 ans, pour toutes les autres classes d'âge, c'est l'inverse.

## E.2 Les cyclistes

En France<sup>9</sup> en 2016, hors milieu autoroutier, dans les accidents avec un véhicule tiers, les cyclistes représentent 4,4 % des personnes tuées et 5,5 % des victimes<sup>10</sup> des accidents corporels de la circulation.

Les objectifs	Les données disponibles	Les exploitations
<ul style="list-style-type: none"><li>• Connaître l'accidentalité des cyclistes dans le département.</li><li>• Affiner l'enjeu en comparant l'accidentalité du département avec sa famille de référence ou la France.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Le BAAC à partir du chapitre « véhicule ».</li><li>• Le bilan ONISR : il existe une fiche thématique « les cyclistes » (France métropolitaine, avec autoroutes).</li></ul>	Les indicateurs seront réalisés à partir de : <ul style="list-style-type: none"><li>• la variable « véhicule » avec la rubrique « bicyclette », principalement,</li><li>• sur la période 2007-2011 et 2012-2016,</li><li>• en excluant les accidents de bicyclette seule,</li><li>• en excluant les autoroutes,</li><li>• en comparant le département à sa famille de référence, ou les victimes piétons et cyclistes aux victimes de Corse-du-Sud.</li></ul>

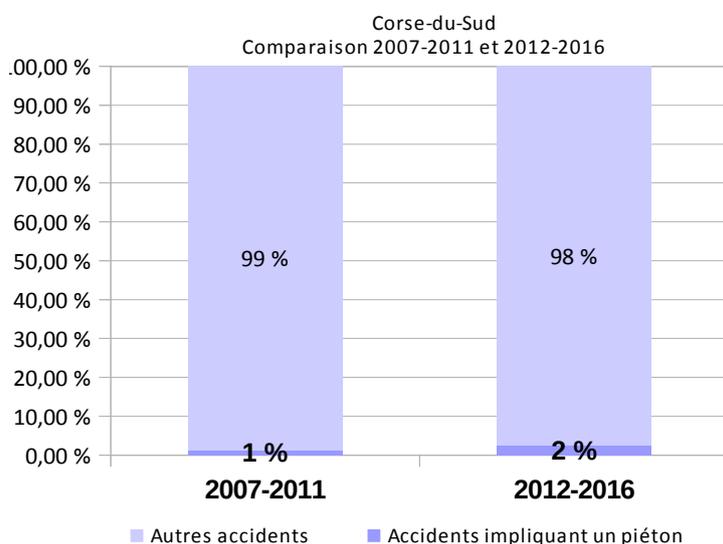
9 Les chiffres relatifs à la France sont les chiffres France entière (métropole et DOM).

10 Les victimes des accidents corporels de la circulation comprennent les personnes tuées, les blessés hospitalisés et les blessés légers.

## E.2.1 L'importance de l'enjeu « cycliste »

Les accidents entre les piétons et les cyclistes ayant été abordés au chapitre précédent, on s'intéressera le plus souvent dans cette partie aux seuls accidents de cyclistes avec un véhicule tiers. Les accidents sur autoroute ne sont pas pris en compte, car ils ne concernent pas l'enjeu « partage de la voirie ».

**Part des accidents de cyclistes dans un accident avec tiers, hors piétons, survenu hors autoroute, par rapport aux accidents corporels de Corse-du-Sud**



**Part des accidents de cyclistes dans un accident avec tiers, hors piétons, survenu hors autoroute, par rapport aux accidents corporels de la famille des départements méditerranéens**

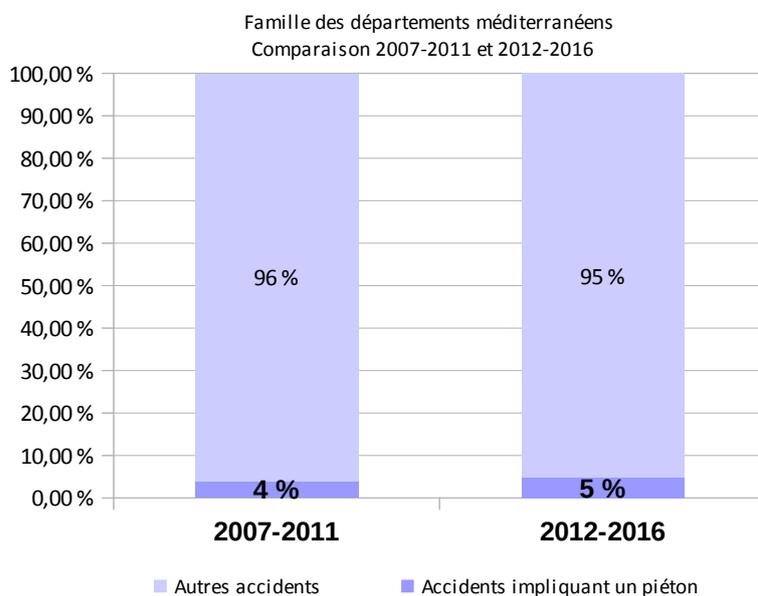


Tableau comparatif des accidents impliquant un cycliste dans un accident avec véhicule tiers, hors piétons, hors autoroute, de la Corse-du-Sud, de la famille des départements méditerranéens entre 2012 et 2016 et de la France en 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents entre un cycliste et un véhicule tiers, hors autoroute	Nombre total d'accidents, hors autoroute	% d'accidents avec un cycliste
Accidents corporels	Corse-du-Sud 2012-2016	18	748	2,0%
	Famille des dépt. Méditerranéens 2012-2016	1 305	25 715	5,0%
	France entière 2016	3 904	53 655	7,3%

Zone d'étude		Nombre de cyclistes tués dans un acc. avec véhicule tiers, hors autoroute	Nombre total de tués, hors autoroute	% de tués cyclistes
Tués	Corse-du-Sud 2012-2016	1	63	2,0%
	Famille des dépt. Méditerranéens 2012-2016	72	1 940	4,0%
	France entière 2016	148	3 384	4,4%

Légende : *vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif*

Les accidents de bicyclette en Corse-du-Sud, ne sont pas un enjeu, les seuils décrits au chapitre 2.1 n'étant pas atteints.

### E.3 Les indicateurs de l'enjeu « partage de la voirie » à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Indicateurs 2012-2016
<b>E - Enjeu « partage de la voirie »</b>	
Nombre d'accidents de piétons hors autoroute, en général, et selon le milieu	<b>82</b>
Nombre de piétons tués hors autoroute	<b>6</b>
Part des accidents de piétons hors autoroute parmi les accidents du département, en général, et selon le milieu, en agglomération de 5000 hab. et plus	<b>20 %</b>
Nombre d'accidents de cyclistes avec véhicule tiers hors autoroute, en général, et selon le milieu	<b>18</b>
Nombre de cyclistes tués hors autoroute	<b>1</b>
Part des accidents de cyclistes avec véhicule tiers hors autoroute parmi les accidents du département, en général, et selon le milieu, hors agglomération	<b>3 %</b>

## F Les deux-roues motorisés

Cet enjeu est de caractère facultatif. De ce fait, il est important, pour chaque département, de savoir si les deux-roues motorisés sont un enjeu réel pour lui, ou non.

Pour cet enjeu, en raison d'effectifs peu importants de deux-roues motorisés dans l'accidentalité de certains départements, les types d'engins et les âges seront regroupés chacun en deux catégories seulement.

En ce qui concerne les véhicules, la classification usuelle distingue les cyclomoteurs des motocyclettes (seuil de la cylindrée à 50 cm<sup>3</sup>). Ici, le seuil retenu pour la cylindrée est différent et est fixé à 125 cm<sup>3</sup>. En conséquence, seules deux catégories seront étudiées, sans distinguer les cyclomoteurs, les motocyclettes et les scooters :

- les 2RM de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm<sup>3</sup> (engins légers)
- les 2RM de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup> (engins lourds)

Pour les âges, on s'intéressera uniquement à deux classes d'âge :

- les usagers de moins de 50 ans
- les usagers de 50 ans et plus

En France<sup>11</sup> en 2016, les usagers de 2RM représentent 21,9 % des personnes tuées et 27,3 % des victimes<sup>12</sup> des accidents corporels de la circulation.

Les objectifs	Les données disponibles	Les exploitations
<ul style="list-style-type: none"><li>• Connaître l'évolution de l'accidentalité des deux-roues motorisés dans le département.</li><li>• Affiner l'enjeu en comparant l'accidentalité du département avec sa famille de référence ou la France.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Le BAAC à partir du chapitre « véhicule ».</li><li>• Le bilan ONISR : il existe plusieurs fiches relatives aux 2RM : « les cyclomotoristes », « les motocyclistes » et « l'équipement en 2RM » (France métropolitaine).</li></ul>	Les indicateurs seront réalisés à partir de : <ul style="list-style-type: none"><li>• la variable « véhicule » avec la rubrique « catégorie de véhicule », principalement,</li><li>• tous les accidents impliquant un 2RM,</li><li>• sur les périodes 2007-2011 et 2012-2016,</li><li>• en comparant le département à sa famille de référence, ou les victimes 2RM aux victimes du département X.</li></ul>

Définition des catégories de véhicules concernés dans le fichier BAAC :

- Cyclomoteurs
- Scooters ≤ 50 cm<sup>3</sup>
- Scooters > 50 cm<sup>3</sup> et ≤ 125 cm<sup>3</sup>
- Scooters > 125 cm<sup>3</sup>
- Motocyclettes > 50 cm<sup>3</sup> et ≤ 125 cm<sup>3</sup>
- Motocyclettes > 125 cm<sup>3</sup>

*Pour la période 2007-2011, on complétera avec les anciennes codifications de scooters, motocyclettes et side-cars, encore utilisées après 2006 malgré leur abandon.*

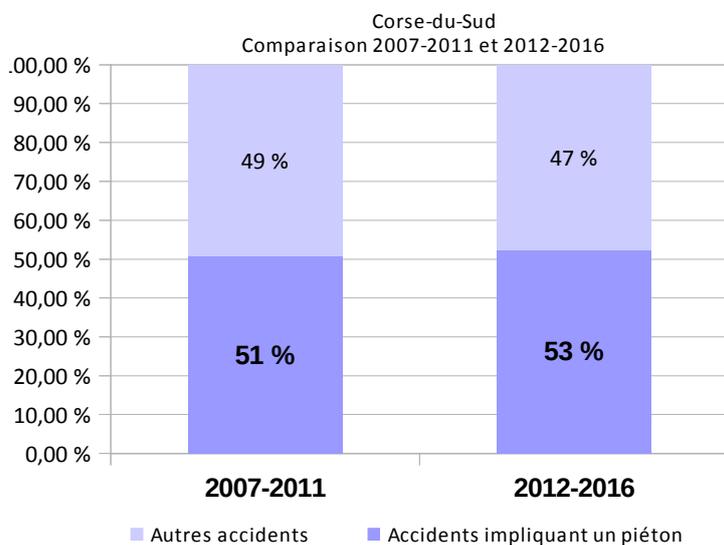
11 Les chiffres relatifs à la France sont les chiffres France entière (métropole et DOM).

12 Les victimes des accidents corporels de la circulation comprennent les personnes tuées, les blessés hospitalisés et les blessés légers.

## F.1 L'importance de l'enjeu « deux-roues motorisés »

En France en 2016, 734 usagers de deux-roues motorisés ont été tués.

### Part des accidents de deux-roues motorisés par rapport à l'ensemble des accidents corporels de Corse-du-Sud



### Part des accidents de deux-roues motorisés par rapport à l'ensemble des accidents corporels de la famille des départements méditerranéens

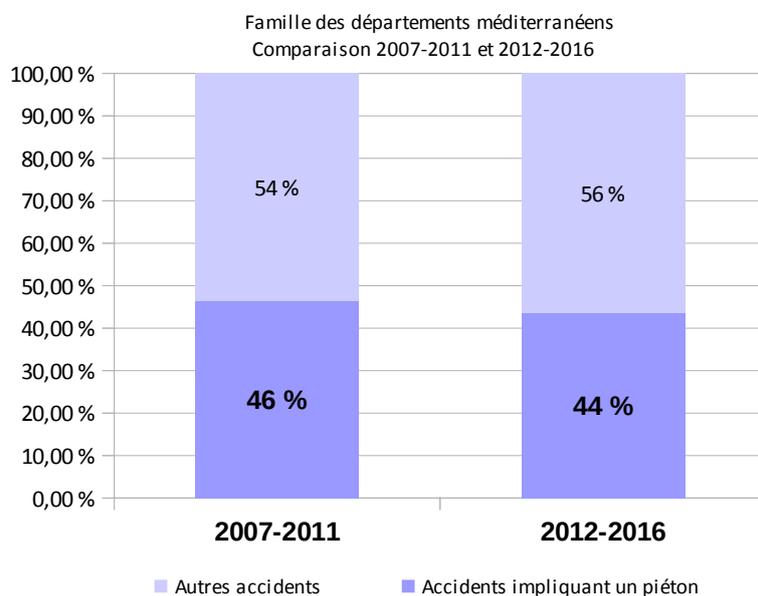


Tableau comparatif des accidents de 2RM de Corse-du-Sud de la famille des départements méditerranéens entre 2012 et 2016 et de la France entière en 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents de 2RM	Nombre total d'accidents	% d'accidents de 2RM
<b>Accidents corporels</b>	Corse-du-Sud 2012-2016	393	748	<b>53,0%</b>
	Famille des dépt. Méditerranéens 2012-2016	11 721	26 899	44,0%
	France entière 2016	20 958	59 432	35,3%

Zone d'étude		Nombre d'usagers 2RM tués	Nombre total de tués	% de tués usagers de 2RM
<b>Tués</b>	Corse-du-Sud 2012-2016	26	63	<b>41,0%</b>
	Famille des dépt. Méditerranéens 2012-2016	626	2071	30,0%
	France entière 2016	800	3655	21,9%

Légende : *vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif*

La part élevée des accidents de **2RM**, avec :

- + de 20 % des accidents du département,
- et enregistrant, pour les tués, un différentiel de +10 points avec les départements de la famille de référence,

classe cette catégorie de véhicule dans les **enjeux absolus** de sécurité routière pour le département de la Corse-du-Sud.

## F.2 Le panorama des accidents de deux-roues motorisés

Le panorama est dressé selon la cylindrée des deux-roues motorisés. On étudiera séparément les engins légers jusqu'à 125 cm<sup>3</sup>, et les engins lourds de plus de 125 cm<sup>3</sup>.

### F.2.1 Les deux-roues motorisés de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm<sup>3</sup>

Les véhicules à sélectionner dans Concerto pour étudier cette catégorie sont :

- => cyclomoteurs
- => scooters ≤ 50 cm<sup>3</sup>
- => scooters > 50 cm<sup>3</sup> et ≤ 125 cm<sup>3</sup>
- => motocyclettes > 50 cm<sup>3</sup> et ≤ 125 cm<sup>3</sup>

#### a. Les chiffres de l'accidentalité

Les accidents liés aux 2RM ≤ 125 cm<sup>3</sup> en Corse-du-Sud dans la famille des départements méditerranéens et de la France entière entre 2012 et 2016.

Zone d'étude		Nombre d'accidents de 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>	Nombre total d'accidents	% d'accidents de 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>
Accidents corporels	Corse-du-Sud 2012-2016	197	748	26,0%
	Famille des dépt. Méditerranéens 2012-2016	6 669	26 899	25,0%
	France entière 2012-2016	60 719	289 565	21,0%

Zone d'étude		Nombre d'usagers 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup> tués	Nombre total de tués	% de tués usagers de 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>
Tué	Corse-du-Sud 2012-2016	8	63	13,00 %
	Famille des dépt. Méditerranéens 2012-2016	196	2071	9,0%
	France entière 2012-2016	1222	17243	7,0%

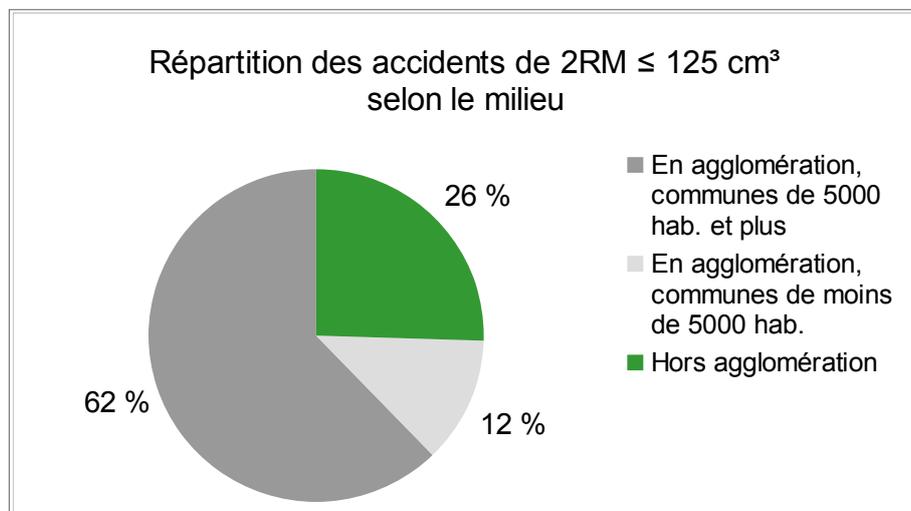
La part élevée des accidents de **2RM ≤ 125 cm<sup>3</sup>**, avec :

- + de 20 % des accidents du département,
- et enregistrant, pour les tués, un différentiel de +4 points avec les départements de la famille de référence,

classe cette catégorie de véhicule dans les **enjeux absolus** de sécurité routière pour le département de la Corse-du-Sud.

## b. selon le milieu

Répartition des accidents impliquant un 2RM  $\leq 125 \text{ cm}^3$  selon le milieu, en Corse-du-Sud entre 2012 et 2016



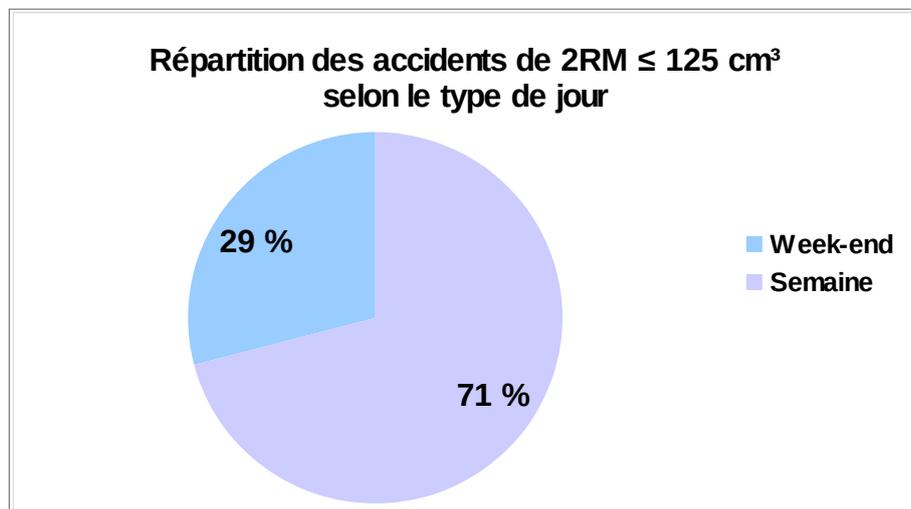
*Commentaire : cette accidentalité est essentiellement urbaine.*

## c. selon le type de jour

La catégorie « semaine » correspond aux jours ouvrés, hors veilles de fêtes.

La catégorie « week-end » comprend les samedis, dimanches, veilles de fête et fêtes.

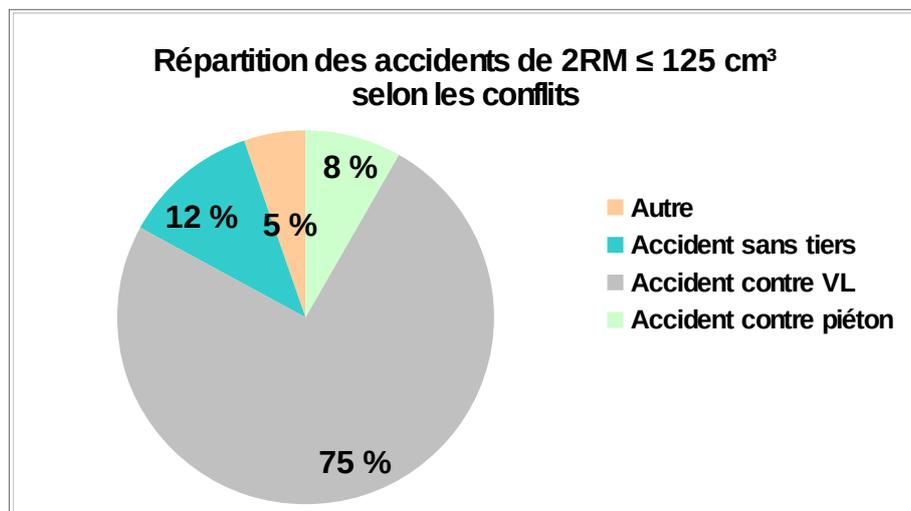
Répartition des accidents impliquant un 2RM  $\leq 125 \text{ cm}^3$  selon le type de jour, en Corse-du-Sud entre 2012 et 2016



Les samedis, dimanches, veilles de fête et fêtes représentant 28 % des jours de l'année, il n'apparaît donc pas de corrélation entre l'accidentalité et le type de jour sur cette catégorie de véhicule.

#### d. selon les conflits

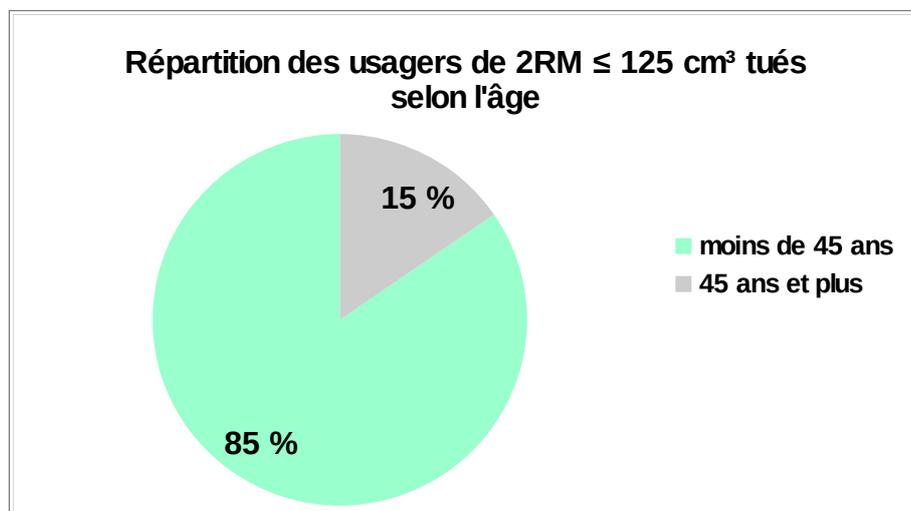
Répartition des accidents impliquant un 2RM  $\leq 125 \text{ cm}^3$  selon les conflits, en Corse-du-Sud entre 2012 et 2016



→ 3/4 des accidents impliquant un 2RM  $\leq 125 \text{ cm}^3$  le sont en conflit avec des VL.  
Ensuite viennent les accidents de 2RM légers seuls (12 %), et avec piéton (8 %).

#### e. selon l'âge

Répartition des personnes tuées chez les usagers de 2RM  $\leq 125 \text{ cm}^3$  selon l'âge, en Corse-du-Sud entre 2012 et 2016



Les moins de 45 ans sont les plus représentés dans les accidents de 2RM  $\leq 125 \text{ cm}^3$ .

→ 22 tués pour les moins de 45 ans contre 4 pour les plus de 45 ans

### F.2.3. Les deux-roues motorisés de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>

Les véhicules à sélectionner dans Concerto pour étudier cette catégorie sont :

=> scooter > 125 cm<sup>3</sup>

=> motocyclette > 125 cm<sup>3</sup>

On pourra y adjoindre les anciennes catégories scooters, motocyclettes et side-cars pour l'étude de la période 2007-2011.

#### a. les chiffres de l'accidentalité

Les accidents liés aux 2RM de plus de 125 cm<sup>3</sup> en Corse-du-Sud, dans la famille des départements méditerranéens et de la France entière entre 2012 et 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents de 2RM > 125 cm <sup>3</sup>	Nombre total d'accidents	% d'accidents de 2RM > 125 cm <sup>3</sup>
<b>Accidents corporels</b>	Corse-du-Sud 2012-2016	202	748	<b>27,0%</b>
	Famille des dépt. Méditerranéens 2012-2016	5 210	26 899	19,0%
	France entière 2012-2016	46 614	289 565	16,0%

Zone d'étude		Nombre d'usagers 2RM > 125 cm <sup>3</sup> tués	Nombre total de tués	% de tués usagers de 2RM > 125 cm <sup>3</sup>
<b>Tués</b>	Corse-du-Sud 2012-2016	18	63	<b>29,00 %</b>
	Famille des dépt. Méditerranéens 2012-2016	430	2071	21,0%
	France entière 2012- 2016	2704	17243	16,0%

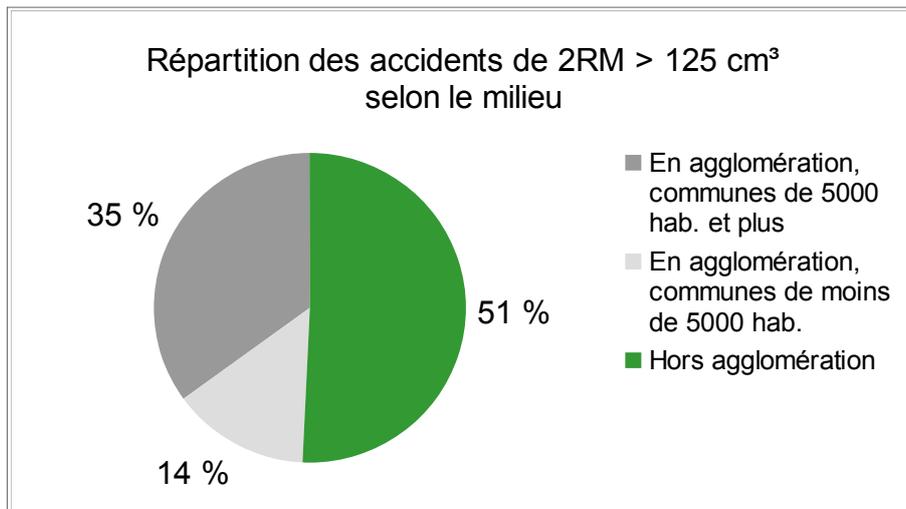
La part élevée des accidents de **2RM de plus de 125 cm<sup>3</sup>**, avec :

- + de 20 % des accidents du département,
- et enregistrant, pour les tués, un différentiel de +8 points avec les départements de la famille de référence,

classe cette catégorie de véhicule dans les **enjeux absolus** de sécurité routière pour le département de la Corse-du-Sud.

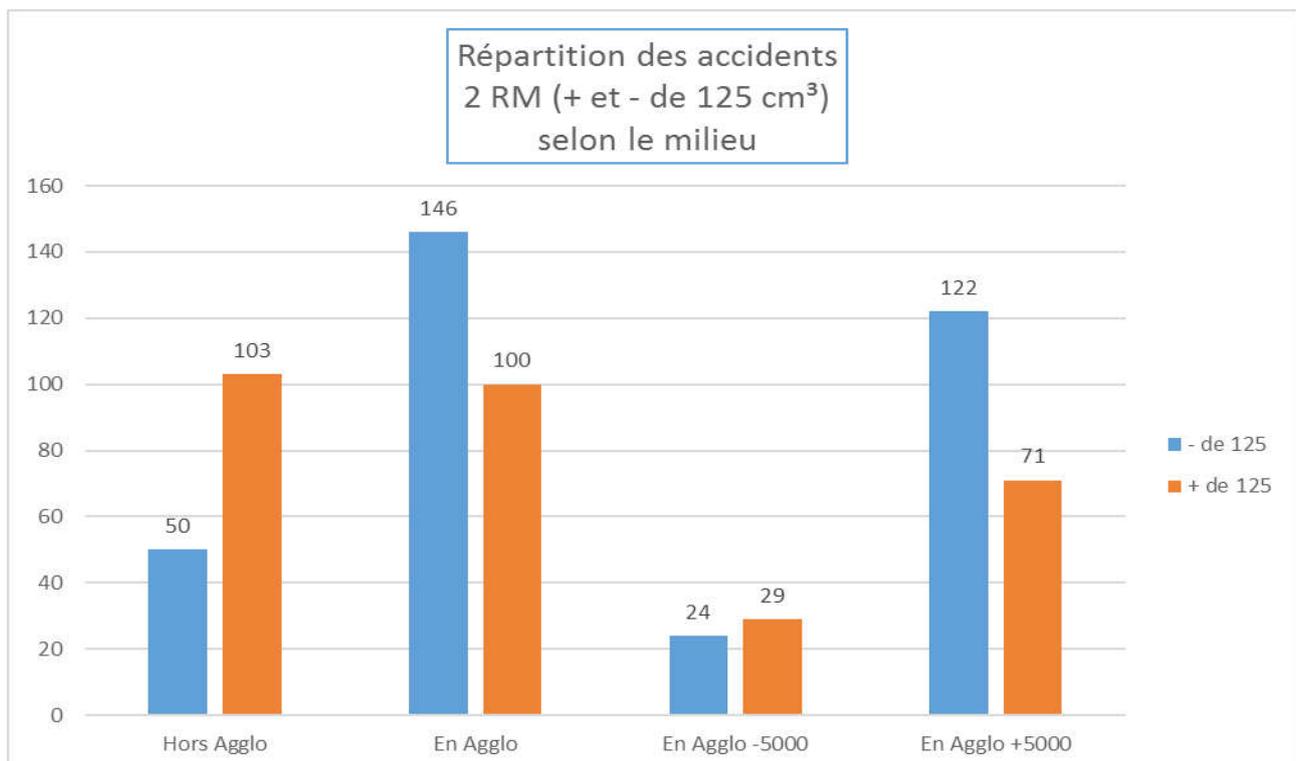
## b. selon le milieu

Répartition des accidents impliquant un 2RM de plus de 125 cm<sup>3</sup> selon le milieu, en Corse-du-Sud entre 2012 et 2016



L'accidentalité des 2RM de plus de 125 cm<sup>3</sup> est partagée entre « En Agglomération » et « Hors agglomération », contrairement au moins de 125 cm<sup>3</sup> dont l'accidentalité est 3 fois plus importante « En agglomération »

Remarque : Attention à ne pas comparer des pourcentages qui n'ont rien à voir, il faut revenir aux valeurs pour conclure dans ce cas.

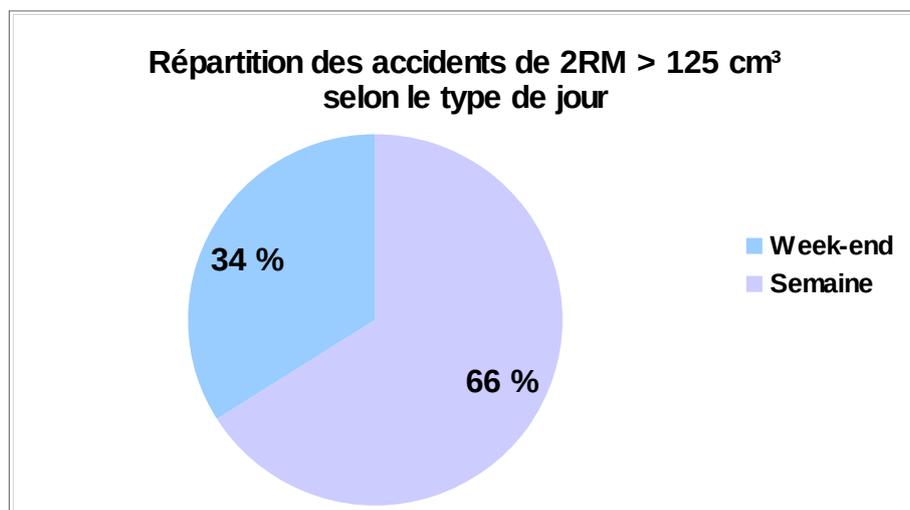


### c. selon le type de jour

La catégorie « semaine » correspond aux jours ouvrés, hors veilles de fêtes.

La catégorie « week-end » comprend les samedis, dimanches, veilles de fête et fêtes.

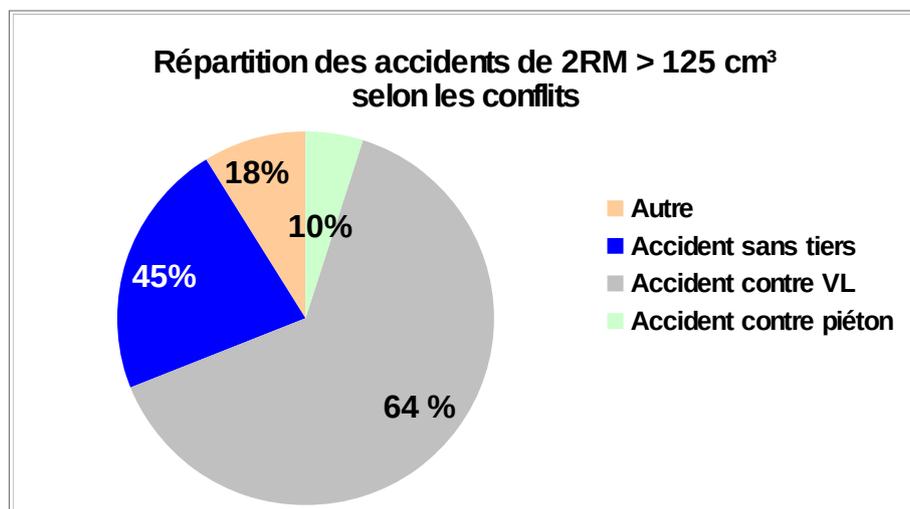
Répartition des accidents impliquant un 2RM >125 cm<sup>3</sup> selon le type de jour, en Corse-du-du entre 2012 et 2016



L'accidentalité des 2RM de plus de 125 cm<sup>3</sup>, est sur-représentée le week-end (samedi, dimanches, veilles de fête et fêtes) contrairement aux 2RM de plus petites cylindrées. (Test analyse thématique S+)

### d. selon les conflits

Répartition des accidents impliquant un 2RM de plus de 125 cm<sup>3</sup> selon les conflits, en Corse-du-Sud entre 2012 et 2016

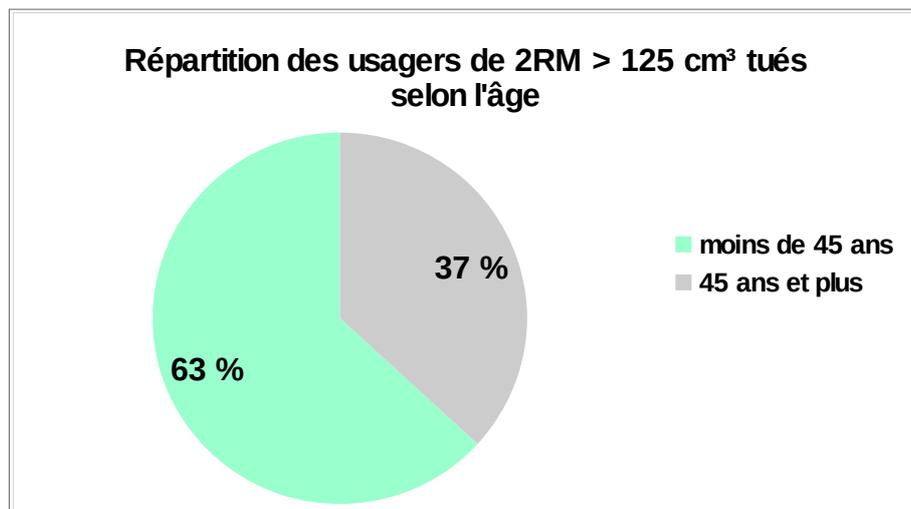


La catégorie principale de véhicule en conflit avec les 2RM de plus de 125 cm<sup>3</sup>, à l'instar des 2RM légers, sont les VL avec 64 % des accidents.

On peut également noter une part très importante des accidents sans tiers, bien plus significative que pour les 2RM légers, avec 45 %.

### e. selon l'âge

Répartition des accidents impliquant un 2RM de plus de 125 cm<sup>3</sup> selon l'âge, en Corse-du-Sud entre 2012 et 2016



Les usagers de plus de 45 ans représentent 63 % de la mortalité des usagers de cette catégorie d'engin lourd. Cette part est moins élevée que pour les plus petites cylindrées.

### F.3 Les indicateurs de l'enjeu « deux-roues motorisés » à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Indicateurs 2012-2016
<b>F - Enjeu « deux-roues motorisés »</b>	
Nombre d'accidents corporels de 2RM du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm <sup>3</sup> , 125 cm <sup>3</sup> et plus)	<b>393</b>
Part des accidents corporels impliquant un 2RM parmi l'ensemble des accidents corporels du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm <sup>3</sup> , 125 cm <sup>3</sup> et plus)	<b>53 %</b>
Nombre d'usagers de 2RM tués du département par classe d'âge, 0-49 ans	<b>22</b>
Part des tués en 2RM parmi les tués du département par classe d'âge, 50 ans et plus	<b>4</b>
Nombre d'usagers de 2RM tués du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm <sup>3</sup> , 125 cm <sup>3</sup> et plus)	<b>26</b>
Part des tués en 2RM parmi les tués du département parmi l'ensemble des accidents corporels du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm <sup>3</sup> , 125 cm <sup>3</sup> et plus)	<b>41 %</b>

## G La vitesse

L'enjeu « Vitesse » est de caractère facultatif. De ce fait, il est important, pour chaque département, de déterminer si la vitesse est un enjeu réel pour lui, ou non.

Cet enjeu ne peut pas être étudié à partir du fichier national des accidents (BAAC). Il doit faire l'objet d'exploitations spécifiques du fichier des auteurs présumés d'accidents mortels (APAM), du fichier des infractions constatées par les forces de l'ordre et du fichier des infractions de l'infocentre ICARE (CA = contrôle automatisé), ainsi que des fichiers de données résultant de l'observation locale des vitesses quand elle existe.

Le fichier des APAM et les données infractions vitesse sont deux axes indispensables pour apprécier l'enjeu vitesse dans un département. Ils seront, cependant, insuffisants en l'absence d'observation locale des vitesses. La vitesse restant un véritable enjeu pour la plupart des départements, plusieurs d'entre eux travaillent déjà à la mise en place d'un observatoire des vitesses.

Les données locales relatives à la vitesse sont hétérogènes selon les départements : si elles existent, elles ne se présentent pas toujours de la même manière. Chaque département devra donc adapter son analyse aux données dont il dispose.

En France métropolitaine, en 2016, la vitesse excessive ou inadaptée est la première cause d'accidents mortels selon les forces de l'ordre (citée dans 31 % des cas comme cause principale ou secondaire)<sup>13</sup>.

Les objectifs	Les données disponibles	Les exploitations
<ul style="list-style-type: none"><li>• Connaître l'évolution de l'accidentalité due à la vitesse dans le département.</li><li>• Affiner l'enjeu en comparant l'accidentalité du département avec sa famille de référence ou la France, dans la mesure du possible.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Le fichier des APAM (1)</li><li>• Le fichier des infractions vitesse de l'infocentre ICARE (radars / CA)</li><li>• Le fichier des infractions constatées par les forces de l'ordre hors CA (2)</li><li>• Le bilan SR de l'ONISR, fiche concernant « La vitesse » (France métropolitaine)</li><li>• Les études locales menées par les observatoires locaux des vitesses</li></ul>	<p>Les indicateurs seront réalisés à partir de :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• la base APAM,</li><li>• des données de l'infocentre,</li><li>• des données liées à l'activité des forces de l'ordre</li><li>• sur la période 2011-2016,</li><li>• en comparant le département à sa famille de référence.</li></ul>

(1) Le fichier APAM (auteurs présumés des accidents mortels) existe depuis 2011. On utilisera la cause « vitesse excessive ou inadaptée » (et « vitesse » avant août 2014).

L'indicateur sera le **nombre d'accidents mortels ayant pour cause « vitesse excessive ou inadaptée »**.

(2) Le fichier des infractions constatées par les forces de l'ordre hors CA est accessible, comme le fichier des APAM, sur le site « Accidentalité routière » du ministère de l'Intérieur :

<http://accidentologie.dsic.minint.fr> , onglet « *Activité des forces de l'ordre* ».

13 *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points - Bilan statistique de l'année 2016*, ONISR, 2017.

## G.1 Les accidents mortels dus à la vitesse

Source : fichiers des auteurs présumés d'accidents mortels (APAM) et Concerto ODSR 2A

Il s'agit ici d'étudier le nombre d'accidents mortels dus à la vitesse pour le département, sur la période 2011-2016, à partir des données du fichier APAM, selon les axes suivants : la proportion de ces accidents dans l'accidentalité de la Corse-du-Sud, la comparaison avec la famille des départements méditerranéens, l'analyse de l'évolution sur la période étudiée.

La nomenclature du fichier des APAM a évolué en août 2014 :

- avant cette date, il n'y avait que 5 catégories de causes d'accident (**vitesse**, alcool, stupéfiants, priorité et refus de priorité, causes indéterminées),
- depuis, il y a 16 catégories de causes, dont **vitesse excessive ou inadaptée**.

Il conviendra donc de collecter les données des deux catégories « vitesse » et « vitesse excessive ou inadaptée », selon l'année étudiée.

### a. Calcul de l'indicateur

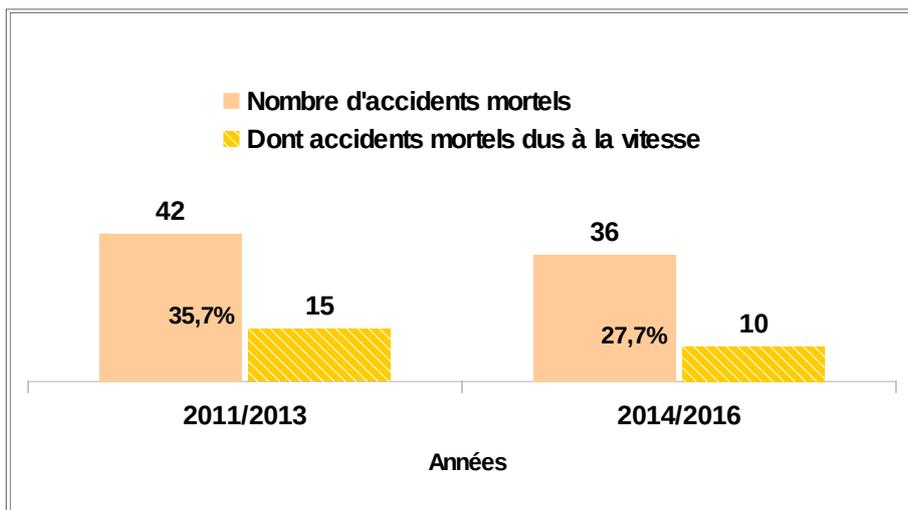
On utilise le nombre d'accidents mortels ayant comme cause d'accident la vitesse dans le fichier APAM 2015-2016 et Concerto, ODSR.

Année	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents mortels dus à la vitesse	Proportion d'accidents mortels dus à la vitesse
2011	15	3	20 %
2012	7	4	57 %
2013	20	8	40 %
2014	12	4	33 %
2015	10	3	30 %
2016	14	3	21 %

### b. Comparaison avec la famille des départements méditerranéens sur la période 2015-2016.

Années	Nombre d'accidents mortels dus à la vitesse en Corse-du-Sud	Proportion d'accidents mortels dus à la vitesse en Corse-du-sud sur la période 2015-2016	Nombre d'accidents mortels dus à la vitesse dans les départements de la famille méditerranéenne	Proportion d'accidents mortels dus à la vitesse dans les départements de la famille sur la période 2015-2016
2015-2016	6	29 %	255	31 %

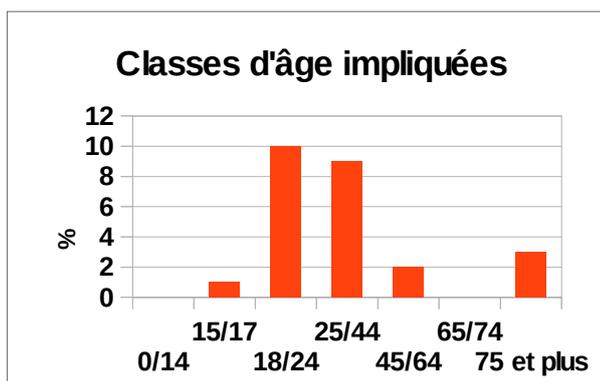
**c. Evolution dans le temps de la part d'accidents mortels due à la vitesse dans l'accidentalité de la Corse-du-Sud**



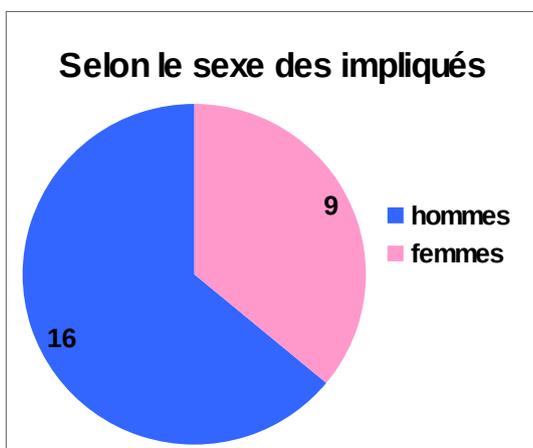
**d. Analyses complémentaires**

Tués dans les accidents mortels dus à la vitesse par classe d'âges sur la période 2011-2016.

	Nombre	Proportion
0-14 ans	0	0,0%
15-17 ans	1	4,0%
18-24 ans	10	40,0%
25-44 ans	9	35,9%
45-64 ans	2	8,0%
65-74 ans	0	0,0%
75 ans et plus	3	12,0%
Total	25	99,9%



Tués dans les accidents mortels dus à la vitesse selon le sexe sur la période 2011-2016.



## G.2 Les infractions liées à la vitesse

Pour isoler la part des infractions liées à la vitesse, on utilise pour les années à étudier les données d'infractions suivantes :

- le nombre d'infractions hors contrôle automatisé<sup>14</sup> (hors CA), qui sont les excès de vitesse hors CA relevées par les forces de l'ordre,
- le nombre d'infractions CA<sup>15</sup> (radars fixes et mobiles), qui sont les infractions liées à la vitesse mesurée par les radars connectés au centre national de traitement des infractions routières (CNT).

Le ratio « Nombre d'infractions Vitesse / Nombre total des 4 principales infractions » est calculé pour chaque année étudiée. Les quatre principales infractions concernent l'alcool, les stupéfiants, la vitesse et le non-respect du feu rouge.

Pour effectuer des comparaisons, sont fournies en annexe les données suivantes pour l'année 2016 :

- le nombre d'infractions par département, et le nombre d'infractions par département rapportées à un million d'habitants de ce département ;
- le nombre d'infractions par famille de départements, et le nombre d'infractions par familles de départements rapportées à un million d'habitants.

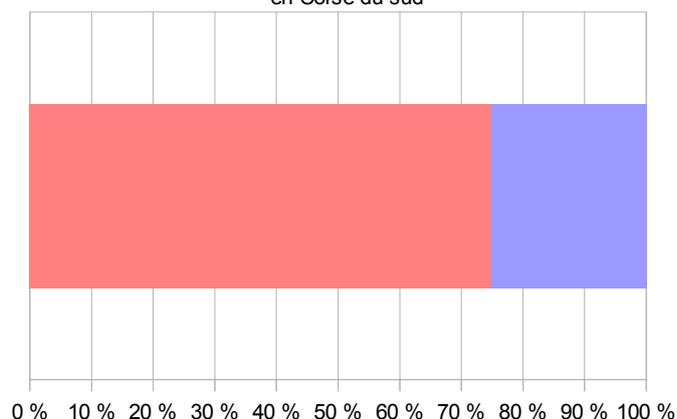
### Exploitation des infractions Vitesse (CA et hors CA)

Tableau des infractions Vitesse sur l'année 2016, de la Corse-du-Sud et de la famille des départements méditerranéens

Nb d'infractions Vitesse de Corse-du-Sud (CA et hors CA)	Nb total des 4 principales infractions de Corse-du-Sud	% pour la Corse-du-Sud	% pour la famille des départements méditerranéens
36 016	48 119	75 %	94 %

### Représentation graphique

Proportion d'infractions vitesse sur le total des 4 principales infractions en Corse-du-sud



Légende :

■ part des infractions « vitesse » parmi l'ensemble des 4 infractions principales

14 Site « Accidentalité routière », onglet « Activité des forces de l'ordre »

15 ICARE : infocentre de l'ANTAI – ACO (avis de contravention)

### G.3 Les indicateurs de l'enjeu « vitesse » à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Indicateurs 2012-2016
<b>G - Enjeu « vitesse »</b>	
Part d'accidents mortels dus à la vitesse parmi l'ensemble des accidents mortels donnée utilisée = APAM 2015-2016	<b>29 %</b>
Part des infractions de vitesse parmi l'ensemble des infractions	<b>75 %</b>

## H Les distracteurs

Cet enjeu est de caractère facultatif. De ce fait, il est important, pour chaque département, de déterminer si les distracteurs sont un enjeu réel pour lui, ou non.

La conduite nécessite une prise d'information permanente du conducteur et une forte concentration pour pouvoir réagir au plus vite et prendre les bonnes décisions. Pourtant, l'attention du conducteur est ponctuellement détournée vers d'autres tâches, réduisant sa capacité de détection des événements de la circulation et de réaction aux incidents.

En France<sup>16</sup> en 2016, les accidents avec un conducteur ou un piéton distrait représentent 8,7 % des personnes tuées, et 9,5 % des victimes<sup>17</sup> des accidents corporels de la circulation.

Les objectifs	Les données disponibles	Les exploitations
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Connaître l'évolution du risque routier lié à l'utilisation ou l'intervention d'un distracteur pendant la conduite d'un véhicule ou le déplacement d'un piéton.</li> <li>• Affiner l'enjeu en comparant l'accidentalité du département avec celle de sa famille de référence ou celle de la France.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le BAAC à partir du chapitre « usager »</li> <li>• Le bilan annuel de l'accidentalité de l'ONISR : il existe une fiche thématique « Le défaut d'attention ».</li> <li>• Le fichier des APAM (1)</li> <li>• Le bilan annuel des infractions de l'ONISR (2)</li> <li>• Le baromètre AXA (3)</li> </ul>	<p>Les indicateurs seront réalisés à partir de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• chapitre « usager » avec la variable « facteur lié à l'usager » et la rubrique « attention perturbée » du BAAC,</li> <li>• tous les accidents impliquant au moins un conducteur ou un piéton qui a une attention perturbée - toutefois, on ne peut pas relier la rubrique à ce qui distrait l'utilisateur, seule la lecture des PV est susceptible d'apporter cette précision,</li> <li>• sur les périodes 2007-2011 et 2012-2016,</li> <li>• en comparant le département à sa famille de référence.</li> </ul>

(1) Le fichier APAM (auteurs présumés des accidents mortels) existe depuis 2011. On utilisera la cause « téléphone et distracteurs technologiques » (et « téléphone » avant août 2014).

**Le nombre d'accidents mortels ayant pour cause « Téléphone et distracteurs technologiques »** y est disponible.

(2) Le bilan annuel des infractions de l'ONISR est accessible en ligne ici : <http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere/comportements-des-usagers/infractions-et-permis>

Il s'agit ici de regarder le nombre **d'infractions** pour « usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation ».

**Le nombre de contraventions** y figure. Attention, ce chiffre dépend du nombre de contrôles routiers réalisés par les forces de l'ordre.

(3) Le baromètre Axa Prévention du comportement des Français au volant indique le taux d'utilisation déclarée. Les données disponibles sont régionales ou nationale :

<https://www.axaprevention.fr/prendre-la-route/etudes-barometres/barometre-comportement-francais-volant-2016>

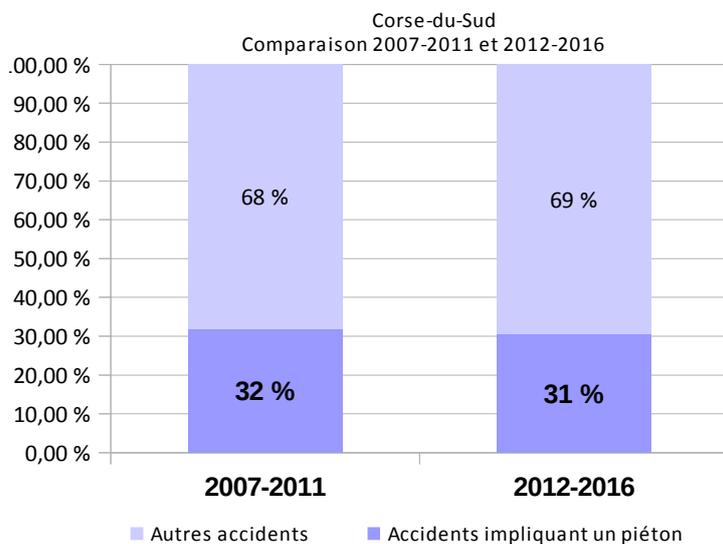
Ce baromètre indique le taux de conducteurs qui passent des appels au volant, consultent ou envoient des SMS au volant ou déclarent utiliser le smartphone au volant pour au moins un usage (appels, SMS, mails, GPS, etc.).

16 Les chiffres relatifs à la France sont les chiffres France entière (métropole et DOM).

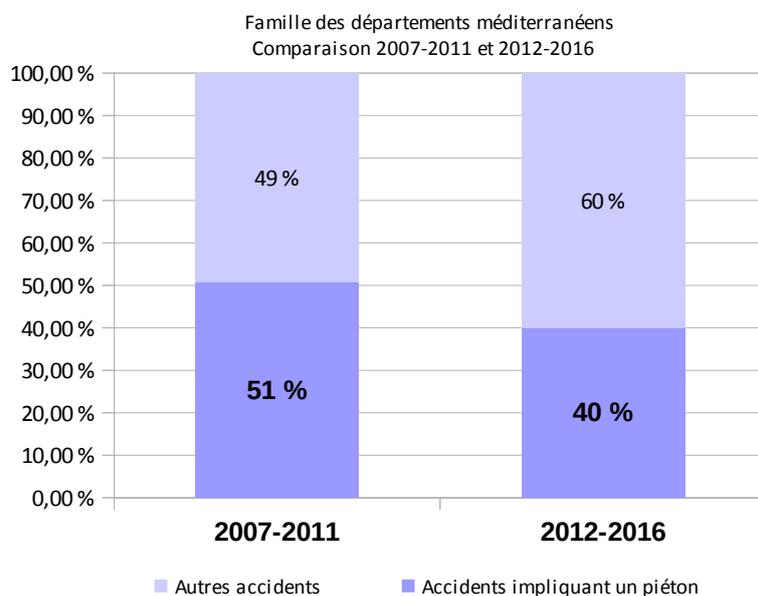
17 Les victimes des accidents corporels de la circulation comprennent les personnes tuées, les blessés hospitalisés et les blessés légers.

## H.1 L'importance de l'enjeu « distracteurs »

### Part des accidents avec un conducteur ou un piéton distrait dans les accidents corporels de Corse-du-Sud



### Part des accidents avec un conducteur ou un piéton distrait dans les accidents corporels de la famille des départements méditerranéens



Les parts d'accidents impliquant un conducteur ou un piéton distrait parmi l'ensemble des accidents de Corse-du-Sud sont inférieures à celles de sa famille des départements méditerranéens.

Tableau comparatif des accidents impliquant un conducteur ou un piéton distrait de la Corse-du-sud , de la famille des départements méditerranéens et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016.

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec conducteur ou piéton distrait	Total accidents distracteurs connus	Part des accidents "attention perturbée"/ totalité accidents distracteurs connus
Accidents corporels	Corse-du-Sud 2012-2016	47	154	<b>31 %</b>
	Famille des dept. Méditerranéens 2012-2016	2154	5 371	40 %
	France 2012-2016	26 087	58 927	44 %

Zone d'étude		Nombre de tués avec conducteur ou piéton distrait	Nombre total de tués	% de tués avec conducteur ou piéton distrait
Tués	Corse-du-Sud 2012-2016	3	13	23 %
	Famille des dept. Méditerranéens 2012-2016	161	672	24 %
	France 2012- 2016	1 417	5 592	25 %

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

Commentaire : Avec 31 % des accidents "attention perturbée" par rapport à la totalité des accidents "attention perturbée" connus , « l'enjeu distracteurs » est un enjeu absolu de la Corse-du-Sud.

## H.2 Le panorama des accidents liés à l'attention perturbée

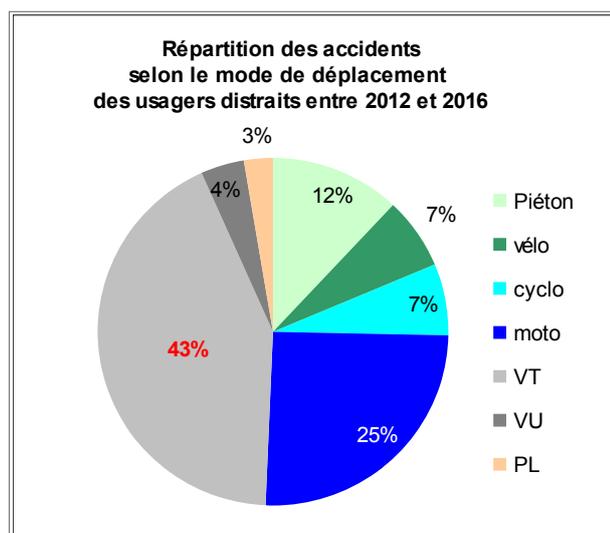
### a. Les chiffres de l'accidentalité

Les accidents impliquant un conducteur ou un piéton distrait en Corse-du-Sud entre 2012 et 2016

Corse-du-Sud	Nombre d'accidents corporels	Nombre d'accidents mortels	Nombre de tués
2012	9	0	0
2013	13	0	0
2014	8	0	0
2015	7	2	2
2016	10	1	1
<b>Ensemble</b>	<b>47</b>	<b>3</b>	<b>3</b>

## b. l'analyse selon le mode de déplacement

Diagramme des accidents selon le mode de déplacement de l'utilisateur distrait en Corse-du-Sud



La moitié des usagers impliqués dans ces accidents sont des usagers vulnérables. Il convient de comparer cette répartition à celle de l'accidentalité générale pour conclure.

## c. l'analyse selon le milieu

Tableau et diagramme de la répartition des accidents impliquant un usager distrait selon le milieu en Corse-du-Sud entre 2012 et 2016

Attention perturbée Milieu	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de tués
hors agglomération	24	1	1
en agglomération	23	2	2
ensemble	47	3	3

## d. l'analyse selon le sexe et la classe d'âge

Tableau des accidents selon le sexe de l'utilisateur distrait en Corse-du-Sud entre 2012 et 2016

Selon le sexe	Nombre d'utilisateurs concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre de personnes tuées
masculin	78	41	2	2
féminin	40	25	1	1
ensemble	118	47	3	3

Le tableau ci-dessus montre que parmi les usagers distraits impliqués dans les accidents de la Corse-du-Sud entre 2012 et 2016, les deux tiers sont des hommes.

### H.3 Les indicateurs de l'enjeu « distracteurs » à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Indicateur 2012-2016
<b>H - Enjeu « distracteurs »</b>	
Nombre de tués dans un accident avec au moins un impliqué (conducteur + piéton) avec « attention perturbée »	<b>3</b>
Répartition des impliqués avec « attention perturbée » (conducteur + piéton) dans les accidents corporels selon le mode de déplacement	<b>Véhicules de tourisme 43 % Usagers vulnérables 51 %</b>
Nombre des accidents impliquant un conducteur ou un piéton avec « attention perturbée »	<b>47</b>
Part des accidents corporels avec au moins un impliqué avec « attention perturbée » (conducteur + piéton) parmi l'ensemble des accidents corporels du département	<b>31 %</b>



# Les orientations d'actions



## Les orientations d'actions :

Phase de la démarche qui permet de déterminer les objectifs de sécurité de chaque enjeu.

Une orientation d'actions se rapportant à un enjeu déterminé doit pouvoir se décliner en actions sur la période du DGO dans le cadre du PDASR , véritables programmes pluriannuels de lutte contre l'insécurité routière du département, permettre à des acteurs de se sentir concerné.

Une orientation d'actions doit fixer l'objectif général des actions qui en découlent et permettre aux acteurs qui les proposent de répondre à la question : pourquoi réaliser cette action ?

Pour le DGO actuel, les orientations d'actions ont été recherchées pour chaque enjeu dans les domaines suivants : le risque routier professionnel, l'usage de substances psychoactives, les jeunes, les seniors, le partage de la voirie, les deux roues motorisés et la vitesse.

Elles sont issues de réflexions du groupe de travail réunissant des représentants de la préfecture de la Corse-du-Sud, des forces de l'ordre ( police nationale et gendarmerie), de l'éducation nationale, de la DDTM, de la Collectivité de Corse.

**Amélioration de la connaissance :**

- ◆ Promouvoir la réalisation de diagnostics de l'accidentalité par l'entreprise ou secteur d'entreprise pour détecter d'éventuels problèmes

**Éducation- Sensibilisation – Formation – Information :**

- ◆ Sensibiliser les agents à la préparation de leurs déplacements
- ◆ Promouvoir les formations à la conduite (stage/perfectionnement)
- ◆ Renforcer les actions d'information et de sensibilisation dans les centres de formation d'apprentis (CFA) et les lycées professionnel, en lien avec le tissu professionnel ; les forces de l'ordre, le monde médical et les professionnels de la conduite
- ◆ Informer sur les obligations de l'employeur et sa responsabilité
- ◆ Actions de sensibilisation pour les enseignants, jeunes diplômés de l'éducation nationale
- ◆ Séances de sensibilisation par les auto-écoles pour les grands rouleurs

**Contrôle- Sanction :**

- ◆ Contrôler strictement l'équipement des véhicules de service et de fonction et le port de la ceinture de sécurité

**Amélioration de la connaissance :**

- ◆ Mieux comprendre les accidents graves liés au facteur alcool (partenariat avec le dispositif d'appui territorial de la MILDECA, l'ARS et les professionnels de santé)
- ◆ Poursuivre la collecte des informations alcool/stupéfiants lors des contrôles et accidents

**Éducation- Sensibilisation – Formation – Information :**

- ◆ Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre
- ◆ Maintenir les campagnes publicitaires sur les risques aux addictions (alcool et substances psychoactives)
- ◆ Développer les actions d'information dans les établissements scolaires et les entreprises
- ◆ Informer sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues (effet sur le champ visuel, allongement du temps de réaction, diminution des réflexes)
- ◆ Mobiliser les organisateurs de soirées festives (particuliers, établissements, associations..) sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant et chez le piéton

**Contrôle- Sanction :**

- ◆ S'assurer du respect de la réglementation applicable au regard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation de mise à disposition d'éthylotest
- ◆ Recourir à l'immobilisation ou la confiscation des véhicules des conducteurs en état de conduite sous l'empire d'alcool ou de stupéfiants
- ◆ Organiser des contrôles ciblés à la sortie des lieux festifs ou les soirs de fête.

**Amélioration de la connaissance :**

- ◆ développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des jeunes selon les différents modes de déplacement

**Education- Sensibilisation – Formation – Information :**

- ◆ impliquer les structures éducatives et les entreprises accueillant des apprentis sur le risque routier des jeunes
- ◆ sensibiliser les écoles, universités et les associations étudiantes aux risques encourus dans les déplacements lors de la prise d'alcool ou de stupéfiants
- ◆ Utiliser les réseaux sociaux et les sites internet pour diffuser des messages de prévention, y compris établissements d'enseignement de la conduite en vue de leur diffusion
- ◆ informer et sensibiliser aux ports d'équipements de sécurité à vélo et 2RM (casque, gilet, gants..)
- ◆ sensibilisation aux voitures sans permis

**Contrôle- Sanction :**

- ◆ vérifier le port des équipements et dispositifs de sécurité (dispositif de retenue, ceinture de sécurité, casques, gilets, gants...)
- ◆ contrôler les équipements des cycles des 2RM (notamment les cyclomoteurs) et lutter contre le débridage

**Amélioration de la connaissance :**

- ◆ améliorer la connaissance de l'accidentalité des conducteurs et piétons seniors liée à une diminution des réflexes et de la mobilité

**Éducation- Sensibilisation – Formation – Information :**

- ◆ organiser des remises à niveau théorique et pratique du code de la route
- ◆ organiser des conférences et des ateliers « santé et conduite » en sensibilisant sur la diminution des capacités physiques (diminution des réflexes, vue, audition, motricité..) avec interventions de gériatres
- ◆ promouvoir le contrôle des aptitudes à la conduite avec audiomètre, visiomètre et réactionmètre
- ◆ améliorer la formation dans les auto-écoles sur les problématiques liées au vieillissement
- ◆ relais par les communes rurales et les assurances

**Amélioration de la connaissance :**

- ◆ améliorer la connaissance de l'accidentalité des cyclistes et des piétons
- ◆ améliorer la connaissance sur les difficultés de déplacement et de perception de certains usagers

**Infrastructure :**

- ◆ inciter au développement d'infrastructures favorisant les déplacements des modes actifs (piétons, cyclistes)

**Education- Sensibilisation – Formation – Information :**

- ◆ sensibiliser les piétons, les cyclistes, les 2RM sur leur propre comportement et leur responsabilité
- ◆ inciter les cyclistes et les 2RM à porter les équipements de sécurité et à être visibles (d'équipements rétro-réfléchissants : brassards, gilet haute visibilité)
- ◆ former les policiers municipaux à la thématique « piéton/cycliste » afin qu'ils puissent dispenser des actions au niveau de la commune

**Contrôle- Sanction :**

- ◆ verbaliser les conducteurs ne respectant pas la priorité des piétons régulièrement engagés
- ◆ verbaliser les conducteurs de deux-roues motorisé en stationnement gênant sur des trottoirs, en particulier peu larges devant les écoles

**Amélioration de la connaissance :**

- ◆ identifier les itinéraires accidentogènes

**Infrastructure :**

- ◆ organiser des relais sur les infrastructures fréquentées par les motards lors des grandes manifestations 2RM ou sur des itinéraires touristiques très fréquentés par les motocyclistes

**Education- Sensibilisation – Formation – Information :**

- ◆ réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés, journées « circuit » encadrée..)
- ◆ réaliser des actions à destination des conducteurs de cyclomoteurs (connaissances théoriques et pratiques) en valorisant les conduites responsables
- ◆ promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle obligatoires (casques- gants) et facultatifs (vêtements renforcés)
- ◆ sensibiliser sur la fragilité des usagers de 2RM et la nécessité d'éviter les sur-risques (usage de substances psychoactives et conduite, vitesse inadaptée, absence d'équipements, 2RM modifié, non-respect du code de la route..)
- ◆ valoriser la connaissance relatives aux spécifiques des accidents 2RM auprès des utilisateurs de motos et cyclos

**Contrôle- Sanction :**

- ◆ réaliser des contrôles sur les casques et gants avec une incitation au port d'équipements de protection individuelle additionnels
- ◆ cibler les contrôles des 2RM sur les axes et/ou périodes accidentogènes
- ◆ contrôler la possession du permis AM sans sanction, mais faire suivre d'une présentation des risques encourus

**Amélioration de la connaissance :**

- ◆ améliorer la connaissance des vitesses pratiquées en circulation et lors des accidents

**Infrastructure :**

- ◆ réaliser une cartographie des vitesses (administratives et pratiquées)

**Éducation- Sensibilisation – Formation – Information :**

- ◆ promouvoir l'éco-conduite (conduite apaisée)
- ◆ sensibiliser les conducteurs sur les notions de freinage et de distance de sécurité
- ◆ sensibiliser les usagers sur les conséquences de vitesses inadaptées ( une vitesse inadaptée est aussi grave qu'un excès de vitesse et plus difficile à appréhender)
- ◆ communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus avec une vitesse excessive

**Contrôle- Sanction :**

- ◆ mettre en œuvre un plan départemental de contrôles routiers (PDCR)
- ◆ maintenir un haut niveau de contrôle avec une démarche de cohérence des limitations de vitesse et une communication permettant une meilleure acceptation sociale des contrôles
- ◆ sanctionner le débridage des 2RM par l'utilisateur et encore plus fortement par un professionnel