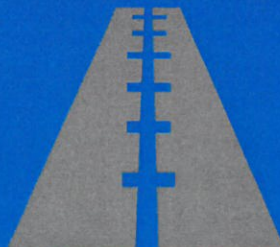
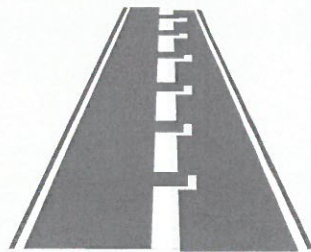


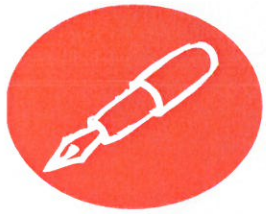
Document Général d'Orientations

2018 - 2022



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES





Le mot du préfet

La sécurité routière est une priorité du gouvernement. Le 9 janvier dernier, le Premier ministre a présenté un nouveau plan pour faire baisser la mortalité sur les routes. La sécurité routière a fait d'importants progrès en Haute-Corse au cours de la décennie avec une baisse du nombre de personnes décédées de 5 % en moyenne. Le nombre d'accidents corporels sur 10 ans est en baisse de 20 %, et le nombre de blessés a suivi la même tendance.

Pour autant, sur la période 2012-2017, le bilan apparaît plus contrasté. On note en effet une hausse du nombre d'accidents corporels et de blessés depuis 2016.

C'est pourquoi je fais de la lutte contre l'insécurité routière dans le département une priorité. Je sais que la réussite de cette politique n'est rendue possible que par la mobilisation de l'ensemble des acteurs locaux de la sécurité routière, dont je connais l'engagement et l'implication.

Outil de programmation de la politique de lutte contre l'insécurité routière dans le département, reposant sur une démarche collégiale et partenariale, l'actualisation du DGO pour la période 2018-2022 doit nous permettre d'amplifier nos efforts avec pour unique objectif de faire baisser le nombre d'accidents et de morts sur les routes de Haute-Corse.

Gérard GAVORY

Sommair

Le mot du préfet	04
Organisation de la sécurité routière au niveau local	05
40 ans de sécurité routière	06
Bilan du DGO 2013-2017	07
LE DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION	08
Contexte du DGO	09
La démarche de caractérisation des enjeux locaux	10
Les groupes de travail	11
Les caractéristiques générales du département	12
L'accidentologie générale du département de Haute Corse	14
Comparaison enjeux locaux avec les enjeux nationaux	21
Risque routier professionnel	22
Addictions	25
Jeunes	30
Seniors	35
Partage de la route	39
Deux roues	44
Vitesse	47
Distracteurs	50
Les orientations d'actions	53
Deux roues	55
Vitesse	56
Jeunes	57
Addictions	58
Seniors	59
Risque routier professionnel	60
Suivi et évaluation du DGO	61

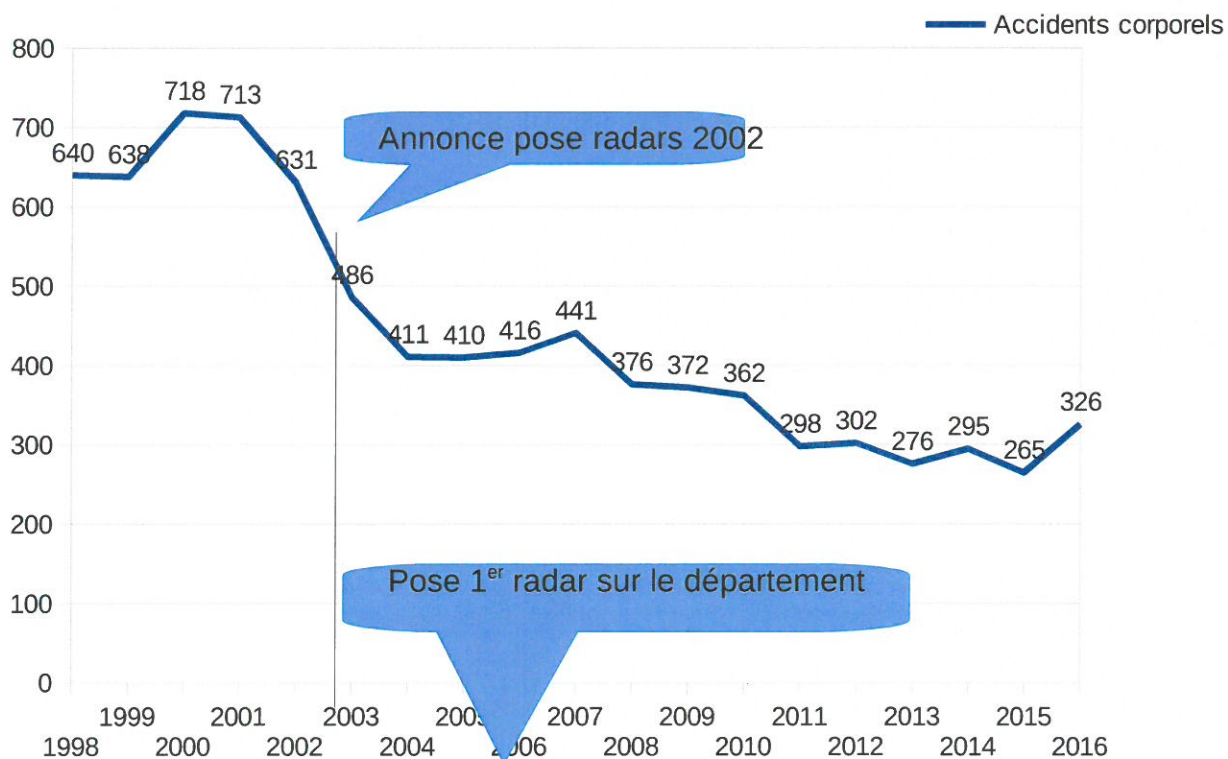
40 ans de sécurité routière



Depuis 1972, année tristement record avec plus de 18 000 personnes décédées sur les routes, les gouvernements successifs n'ont cessé de prendre des mesures afin de réduire la mortalité : limitations de vitesse, réglementation sur l'alcoolémie, port de la ceinture et du casque, puis mise en place des contrôles sur l'ensemble de ces champs.

Le trafic routier, qui avait explosé après la seconde guerre mondiale, a poursuivi une augmentation soutenue entre 1972 et 2001, puis s'est relativement stabilisé ces dix dernières années.

18 ans d'évolution de l'accidentologie en Haute-Corse



Organisation de la sécurité routière au niveau local



La mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière relève de la responsabilité du préfet de département qui a confié cette mission au directeur de cabinet en tant que chef de projet sécurité routière.

Pour exercer cette fonction, le chef de projet sécurité routière s'appuie sur :

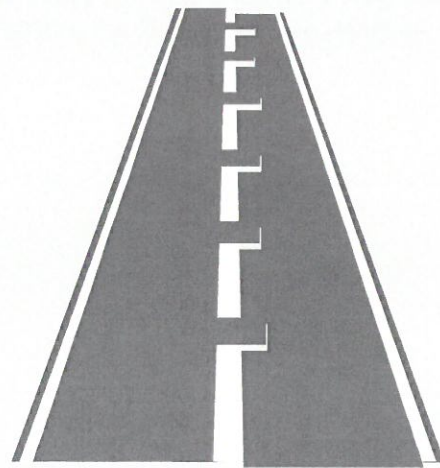
- un coordinateur sécurité routière qui assure la mise en place de la politique locale en mobilisant l'ensemble des acteurs locaux par le biais du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).
- l'ensemble de l'unité sécurité et éducation routière.
- le chargé de mission deux roues motorisés (CM2RM).

Il est assisté dans sa mission par :

- le tribunal de grande instance (TGI).
- la direction départementale de la sécurité publique (DDSP).
- le groupement de gendarmerie de Haute-Corse.
- la compagnie républicaine de sécurité (CRS).

Le DGO constitue donc l'outil politique de programmation mais également un des outils de mobilisation locale pour promouvoir la sécurité routière. Il est essentiel pour contribuer à l'atteinte de l'objectif national

Le Document Général d'Orientation



Bilan de la période 2012 - 2016

La période écoulée a vu une forte diminution du nombre de personnes décédées sur la route en France.

La politique de Sécurité Routière menée sur cette période, déclinée au niveau départemental par le document général d'orientation (DGO), a porté ses fruits.

L'objectif national pour 2020, fixé à moins de 20 personnes décédées pour le département, a été désormais atteint en 2016 et 2017.

Cependant le nombre d'accidents et le nombre de blessés hospitalisés est en constante augmentation depuis 2015.

C'est pourquoi il est important que tous les acteurs de cette politique restent mobilisés.

Afin de poursuivre cet effort de réduction du nombre de personnes décédées sur les routes du département, il convient d'élaborer le DGO de la période 2018-2022 et donc de capitaliser les expériences issues de la mise en oeuvre du DGO de la période précédente.

La démarche de caractérisations des enjeux locaux

La sécurité routière en France correspond à un enjeu majeur de santé publique et de protection des personnes.

Les enjeux Nationaux identifiés sur la période 2012 – 2016 sont les suivants :

- Les risques routiers professionnels ;
- Les addictions ;
- Les jeunes ;
- Les seniors ;
- L'enjeu partage de la route ;
- L'enjeu deux roues motorisés ;
- L'enjeu vitesse ;
- L'enjeu distracteurs.

Localement, la définition et la caractérisation des enjeux de sécurité routière du département, constituent les préalables indispensables à l'élaboration du DGO.

Pour ce faire, une analyse de l'accidentologie locale, synthétisée ci-après, a été réalisée par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière.

Compte tenu de cette analyse, faite sur le département, 6 enjeux principaux locaux ont été retenus :

- L'enjeu « deux roues motorisés » ;
- L'enjeu « vitesse » ;
- L'enjeu « jeunes » ;
- L'enjeu « addictions » ;
- L'enjeu « Séniors » ;
- L'enjeu « risque professionnel ».

Ainsi, pour élaborer le DGO, 6 groupes de travail relatifs aux 6 enjeux retenus ont été constitués, afin de définir des orientations d'actions partagées qui couvriront la période 2018-2022. Les orientations d'actions définies par les groupes de travail sont récapitulées en dernière partie du présent rapport.

Chaque groupe de travail, sur la base de données statistiques fournies par l'ODSR 2B, a pu proposer des orientations d'actions pour chaque enjeu.

● Contexte du DGO

Lors de l'installation du Conseil national de la sécurité routière (CNSR) le 27 novembre 2012, le ministre de l'Intérieur avait annoncé un objectif ambitieux : **diviser par deux, d'ici à 2020, le nombre de morts sur nos routes.**

Cet objectif, fixé par l'Union européenne, consiste, pour la France, à être en dessous des 2 000 personnes tuées, à la fin de la décennie.

Le ministre de l'intérieur avait précisé qu' *«en matière de sécurité routière, il nous faut sans cesse poursuivre nos efforts. Jamais un chiffre de mortalité ne peut être satisfaisant. Il est toujours une invitation à se mobiliser pour sauver des vies.»*

Les caractéristiques générales du département de la Haute-Corse



Les groupes de travail

Les groupes de travail thématiques ont été animés par la coordination sécurité routière.

Composition du groupe de travail «deux roues» :

forces de l'ordre, CRIJ, Prévention Routière, la délégué à l'éducation routière, le chargé de mission 2RM.

Composition du groupe de travail «vitesse» :

forces de l'ordre, Conseil départemental, association prévention routière, Collectivité Territoriale de Corse.

Composition du groupe de travail «jeunes» :

forces de l'ordre, BPDJ, prévention MAIF, Éducation Nationale (rectorat et DSDEN), la déléguée à l'éducation routière, le CRIJ.

Composition du groupe de travail « seniors » :

association prévention routière, Auto école .

Composition du groupe de travail « addictions » :

forces de l'ordre, CRIJ, Prévention Routière.

Composition du groupe de travail «risque professionnel»:

forces de l'ordre, CRIJ, Prévention Routière, CCI de Bastia.

L'accidentologie générale du département de la Haute-Corse



Le département

Population et parc automobile (1)

Superficie : 5246 km²
Population : 175499 habitants
Densité : 37 hab/km²
(115 pour la France)
Parc automobile des voitures
particuliers : 95000 véhicules

Réseaux et trafics (2)

Routes nationales : 331 km de RT
dont 30 km de 2x2 voies
Routes départementales : 2450 km
Routes communales : 1674 km



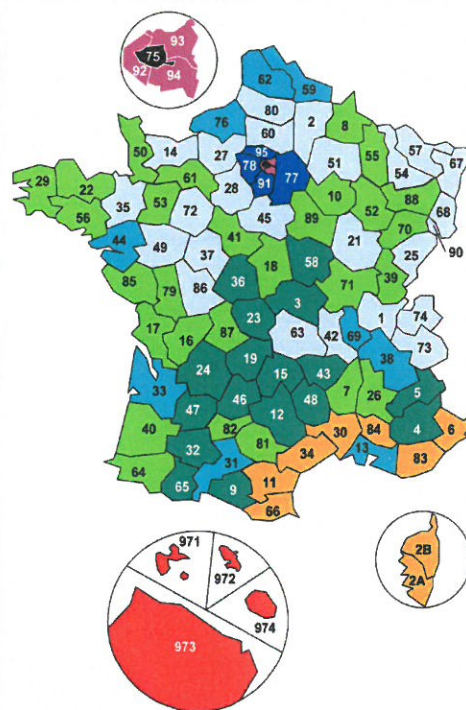
La méthode de travail

L'étude de l'accidentalité est basée sur le fichier national BAAC (bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation) et porte essentiellement sur 19 indicateurs thématiques définis par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Les indicateurs permettent de caractériser (et de comparer) :

- un département
- une famille de départements homogènes
- une région
- une moyenne nationale

Le département de la Haute-Corse est rattaché à la famille des départements «Méditerranéens», que nous appellerons **Département de Référence**.



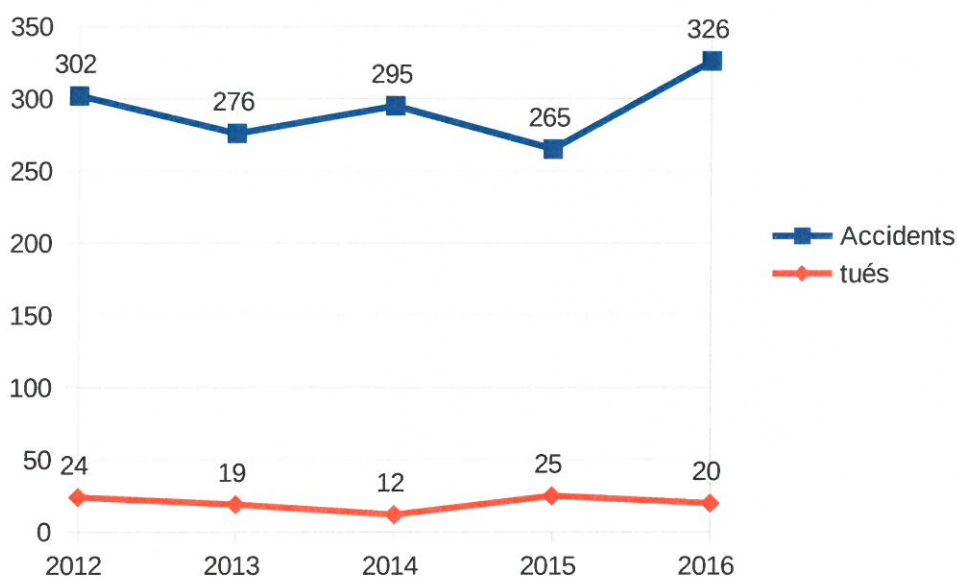
F1 > 1 dépt	PARIS	
F1 > 3 dépts	PETITE COURONNE	très urbains et fortement circulé
F1 > 4 dépts	GRANDE COURONNE	population fortement active, tertiaire
F1 > 5 dépts	D'OUTREMER	
F1 > 9 dépts	A MÉTROPOLIS	grandes agglomérations et villes universitaires
F1 > 9 dépts	MÉDITERRANÉENS	ensoleillés, touristiques, âgés, moto
F1 > 17 dépts	RURAUX PEU DENSES	ruraux, agricoles et montagnaux
F1 > 25 dépts	MULTIPOLAIRES	jeunes, étudiants, multipolaires
F1 > 25 dépts	DE TRANSITION	ruraux, industriels, âgés, pluvieux, motorisés

La période d'étude de l'accidentologie, dans le cadre du DGO 2018-2022, est basée sur la période 2012-2016.

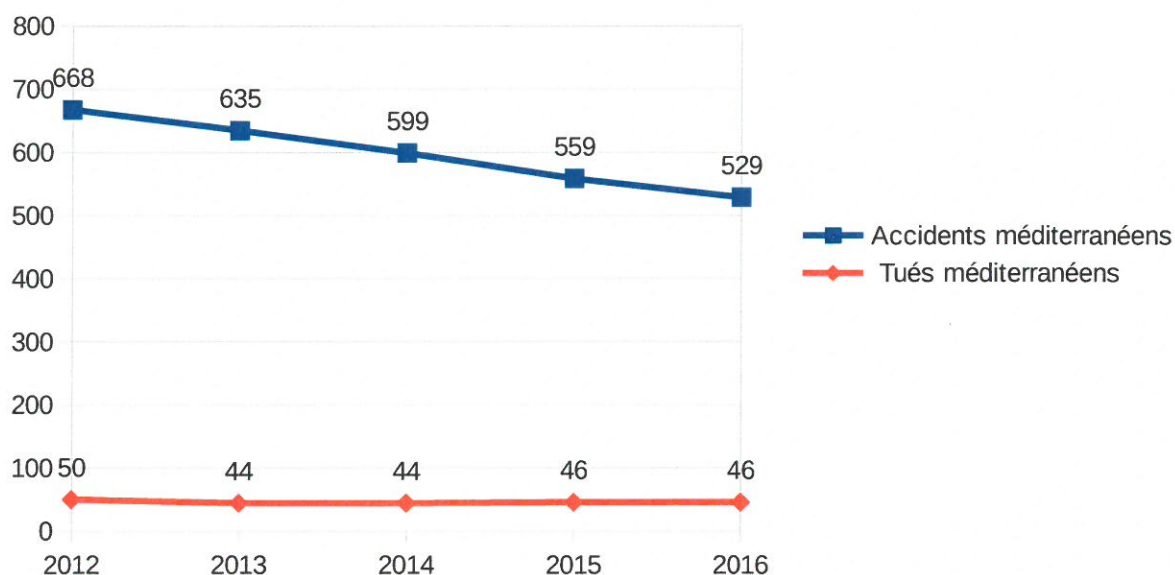
Bilan et évolution de l'accidentologie locale

ACCIDENTS, BLESSES ET PERSONNES DÉCÉDÉES DE 2012 A 2016

Evolution de l'accidentologie en Haute-Corse



Evolution de l'accidentologie du département de référence



La courbe représentant les accidents ne suit pas l'inflexion constatée dans le département de référence, celle du nombre de tués suit pourtant la même tendance.

On note qu' en Haute-Corse, seuls 6 % des accidents ont généré des tués contre 8 %, dans le département de référence. Les accidents en Haute-Corse sont plus nombreux mais moins mortels, en comparaison.

PERSONNES DÉCÉDÉES PAR TRANCHE D'AGE ET TYPE DE VÉHICULES (2012-2016)

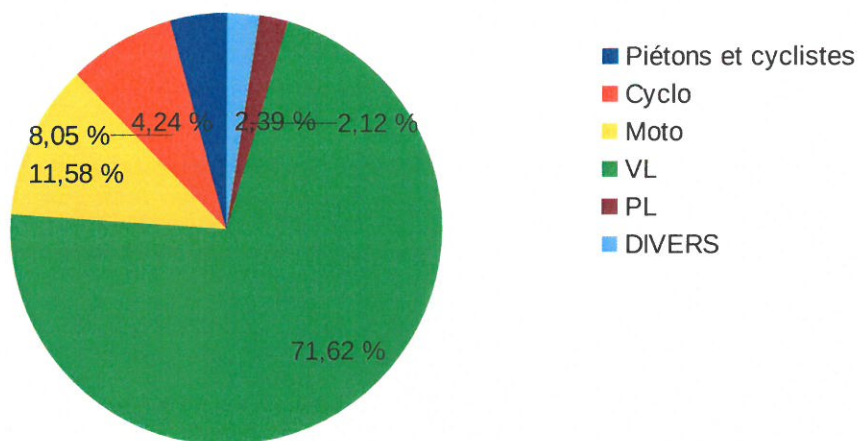
	0/14	15/17	18/24	25/44	45/64	+65	TOTAL
PIÉTONS		1		1	1	4	7
VÉLO	1						1
CYCLO		1			1	1	3
MOTO			4	11	10	1	26
VL	3	2	13	36	9	9	72
PL				1	1		2
TOTAL	4	4	17	49	22	15	111

On constate donc une prépondérance du nombre de tués pour la classe d'âge 25/44 (36), puis pour la classe d'âge 18/24 (13), en voiture. Pour la classe d'âge 25/44, 11 personnes sont décédées à moto.

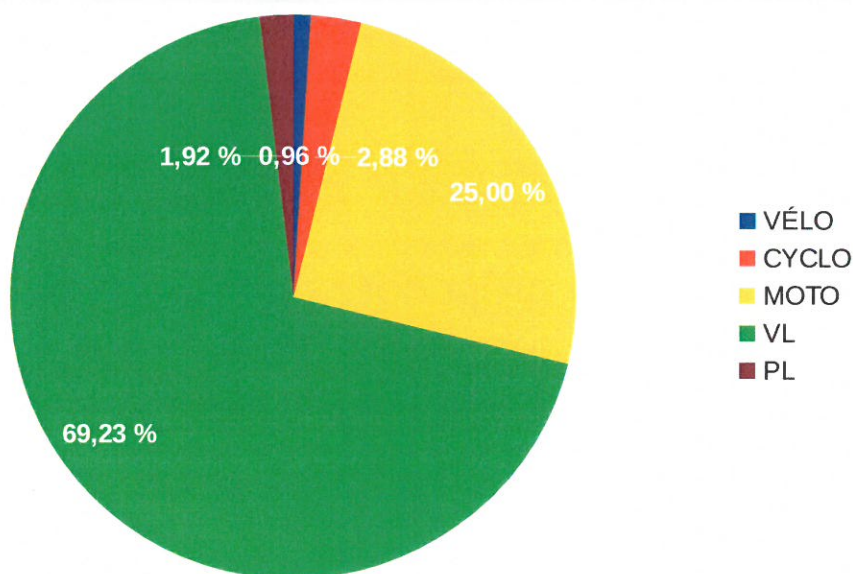
Accidents par type de véhicules Période 2012-2016

Accidents par type de véhicule

2012-2016



Personnes décédées par type de véhicules 2012-2016



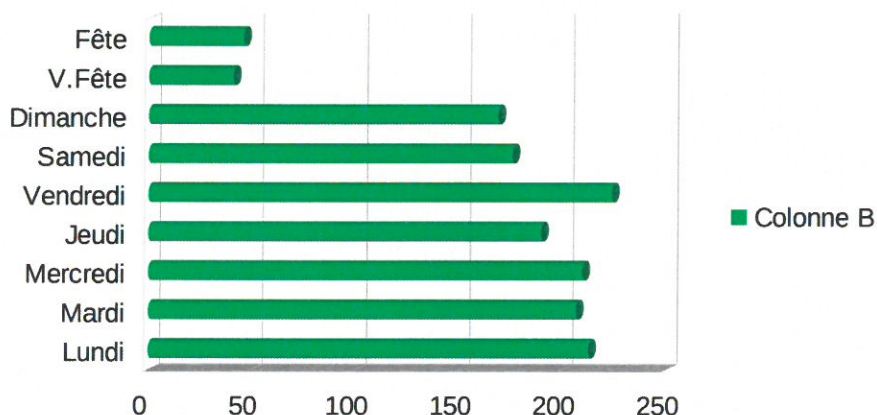
Le pourcentage d'accidents mettant en cause une moto est de 12 %, mais représente à lui seul 25 % des personnes décédées.

Les circonstances des accidents

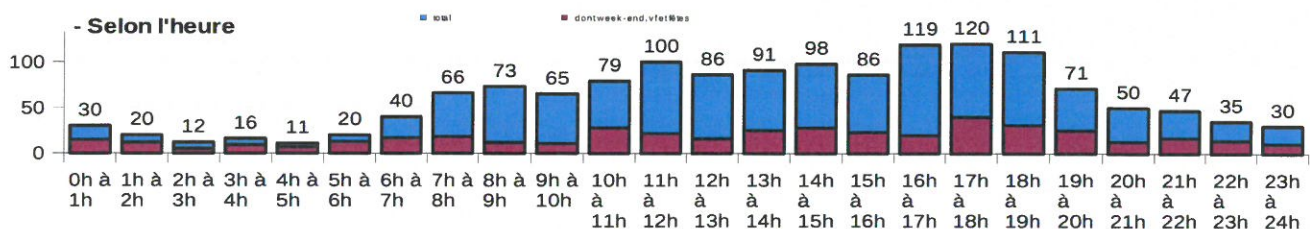
En Haute-Corse, pour la période 2012/2016, l'accident type a lieu :

- > avec conditions atmosphériques normales (86,9 % des accidents),
 - > un état de surface normale (83,2 % des accidents),
 - > sur une route rectiligne (68 % des accidents),
 - > de jour (69,3 % des accidents),
 - > hors intersection (88 % des accidents),
 - > hors agglo (41,2 % des accidents),
 - > sur route territoriale (39%).

ACCIDENTS SELON LES JOURS DE LA SEMAINE



ACCIDENTS SELON LES PLAGES HORAIRES



Profil type du décédé routier local

Il s'agit d'un homme âgé entre 25 et 44 ans, conduisant un véhicule léger, hors agglomération, en conditions atmosphériques et de circulation normales, sous l'empire d'alcool et ou de stupéfiants, en veille et jours de week-end.

Comparaison des Enjeux locaux avec Les Enjeux nationaux





Les enjeux

«risque professionnel»

Les enjeux

«risque professionnel»

A1 / Personnes tuées dans un accident « professionnel » (mission + trajet domicile travail)

	2007-2011			2012-2016		
	Tués dans un accident « professionnel »	Total tués dans un accident avec trajet connu	Part des tués dans un accident professionnel / total tués trajet connu	Tués dans un accident « professionnel »	Total tués dans un accident avec trajet connu	Part des tués dans un accident professionnel / total tués trajet connu
Haute corse	34	113	30%	29	96	30%
Méditerranéens	863	2 408	36%	643	1 910	34%

La part des tués dans un accident professionnel/total tués sur un trajet connu, est constante sur le département pour les 2 périodes étudiées, alors qu'elle est en baisse pour le département de référence.

A2 / Accidents impliquant un conducteur avec trajet « mission »

	2007-2011			2012-2016		
	Accidents « Mission »	Total accidents « professionnel »	Part des accidents « Mission »/total accidents professionnels	Accidents « Mission »	Total accidents « professionnel »	Part des accidents « Mission »/total accidents professionnels
Haute corse	213	407	52%	177	378	47%
Méditerranéens	5 916	12 886	46%	3 854	8 634	45%

La part des accidents en mission est en baisse de 5 points par rapport à la période précédente, contre une baisse d'un point pour le département de référence

Les enjeux

«risque professionnel»

A3 / Accidents impliquant un conducteur avec trajet « Domicile-Travail »

	2007-2011			2012-2016		
	Accidents « Domicile travail »	Total accidents « professionnel »	Part des accidents « domicile travail »/ Total des accidents professionnels	Accidents « Domicile travail »	Total accidents « professionnel »	Part des accidents « domicile travail »/Total des accidents professionnels
Haute corse	210	407	52%	211	378	56%
Méditerranéens	7 913	12 886	61%	5 409	8 634	45%

La part des accidents en « domicile-travail est en hausse de 4 points par rapport à la période précédente, contre une baisse de 16 points pour le département de référence

A4 / Accident professionnel (mission+trajet domicile-travail)

	2007-2011			2012-2016		
	Accidents « professionnels »	Total accidents avec trajet connu	Part des accidents « professionnels »/Total des accidents trajet connu	Accidents « professionnels »	Total accidents avec trajet connu	Part des accidents « professionnels »/Total des accidents trajet connu
Haute corse	407	1 439	28%	378	1 301	29%
Méditerranéens	12 886	32 349	40%	8 634	21 971	39%

Les accidents domicile- travail constituent 52 % des accidents professionnels.



**Les enjeux
«addictions»**



Les enjeux «addictions»



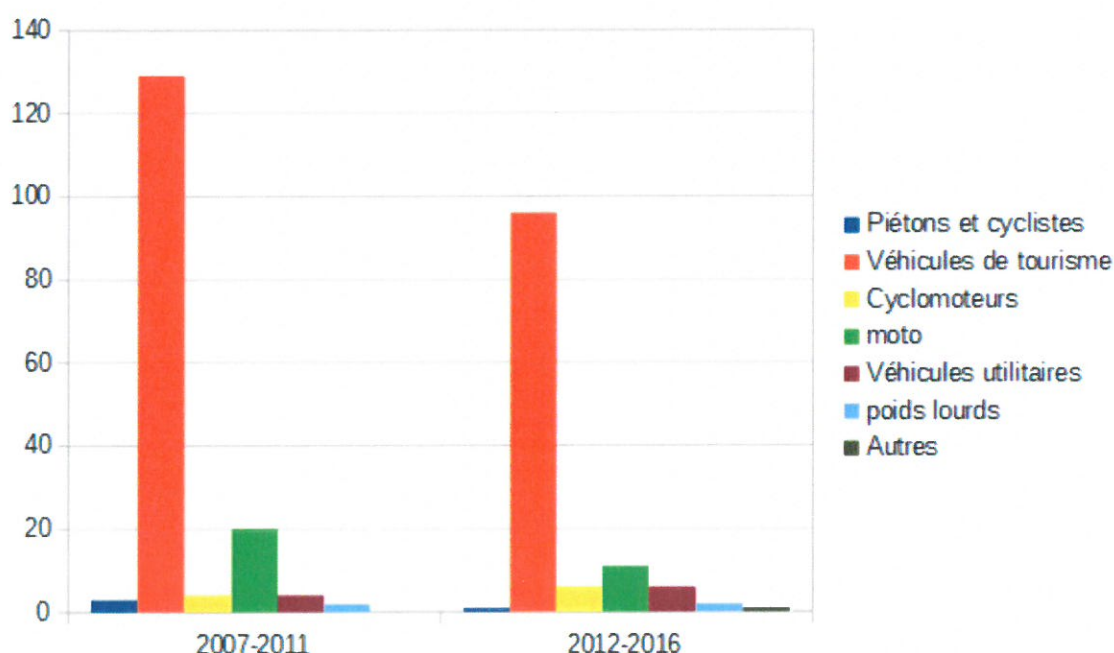
B / L'alcool

B1 / Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé.

	2007-2011			2012-2016		
	Tués dans un accident avec conducteur alcoolisé	Total tués dans un accident avec conducteur alcool connu	Part des tués dans un accident avec conducteur alcoolisé/alcool connu	Tués dans un accident avec conducteur alcoolisé	Total tués dans un accident avec conducteur alcool connu	Part des tués dans un accident avec conducteur alcoolisé/alcool connu
Haute Corse	34	82	41%	26	73	36%
Méditerranéen	516	1 739	30%	536	1 679	32%

36 % des tués sur la période, implique un conducteur alcoolisé, contre 41 % sur la période antérieure.

B2 / Répartition des impliqués positifs à l'alcool selon le mode de déplacement.



79 % des accidents sous alcool se sont déroulés en voiture contre 64 % pour le département de référence.



Les enjeux «addictions»



B3 / Accident impliquant un conducteur alcoolisé.

	2007-2011		
	Accident avec conducteur alcoolisé	Total accident avec conducteur alcool connu	Part des accidents avec conducteur alcoolisé/alcool connu
Haute Corse	158	1 610	10%
Méditerranéen	3 179	30 103	11%

	2012-2016		
	Accident avec conducteur alcoolisé	Total accident avec conducteur alcool connu	Part des accidents avec conducteur alcoolisé/alcool connu
Haute Corse	120	1 266	9%
Méditerranéen	2 613	20 014	13%

On constate une baisse de 1 point de la présence du facteur alcool dans les accidents, contre une augmentation de 2 points pour le département de référence. Les actions de prévention et de répression, mises en œuvre, semblent porter leur fruit.

B 4/ Part de conducteurs alcoolisés non ceinturé.

	2007-2011		
	Conducteurs alcoolisés non ceinturés	Conducteurs alcoolisés - port de la ceinture non connu	Part des accidents avec conducteur alcoolisé non ceinturé/ceinture connu
Haute Corse	24	124	19%
Méditerranéen	293	1 960	15%

	2012-2016		
	Conducteurs alcoolisés non ceinturés	Conducteurs alcoolisés - port de la ceinture non connu	Part des accidents avec conducteur alcoolisé non ceinturé/ceinture connu
Haute Corse	17	90	19%
Méditerranéen	194	1 595	12%



Les enjeux «addictions»



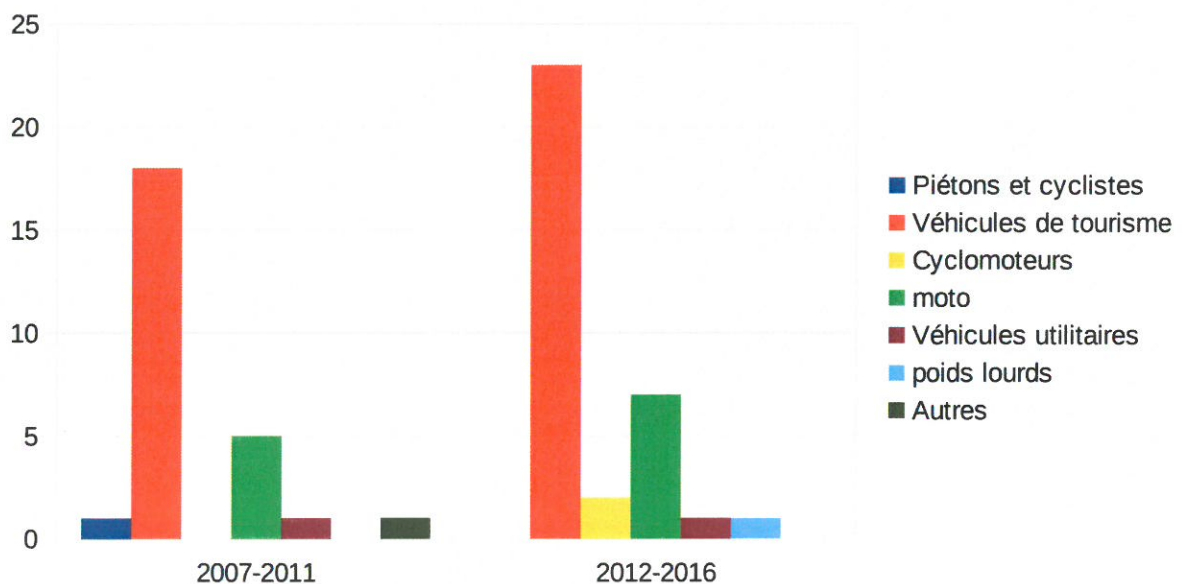
C / stupéfiants

C1/ Personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur drogué

	2007-2011			2012-2016		
	Tués dans un accident avec conducteur drogué	Total tués dans un accident avec conducteur drogue connu	Part des tués dans un accident avec conducteur drogué/drogué connu	Tués dans un accident avec conducteur drogué	Total tués dans un accident avec conducteur drogue connu	Part des tués dans un accident avec conducteur drogué/drogué connu
Haute Corse	16	56	29%	14	53	26%
Méditerranéen	266	906	29%	350	1 256	28%

14 % des tués sur la période implique un conducteur sous l'emprise de stupéfiants.

C2 / Répartition des impliqués positifs aux stupéfiants selon le mode de déplacement.



69 % des accidents sous stupéfiants se sont déroulés en voiture, contre 57 % pour le département de référence.



Les enjeux «addictions»



C3 / Accident impliquant un conducteur drogué

	2007-2011			2012-2016		
	Accident avec conducteur drogué	Total accident avec conducteur drogue connu	Part des accidents avec conducteur drogué/drogué connu	Accident avec conducteur drogué	Total accident avec conducteur drogue connu	Part des accidents avec conducteur drogué/drogué connu
Haute Corse	25	107	23%	33	376	9%
Méditerranéen	637	2 492	26%	1 071	6 078	18%

On constate une baisse de 14 points par rapport à la période précédente contre une baisse de 8 points pour le département de référence.

Les enjeux **« jeunes »**



Les enjeux



« jeunes »

D1/ Accidents impliquant un usager de la classe d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)

		Accidents par classes d'âges			TOTALITE ACCIDENTS	Part des accidents par classe d'âges/ Totalité des accidents		
		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
Haute Corse	2007-2011	207	686	409	1 825	11%	38%	22%
	2012-2016	129	476	338	1 477	9%	32%	23%
Méditerranée	2007-2011	5095	13888	8377	40116	13%	35%	21%
	2012-2016	2629	8568	5577	26899	10%	32%	21%

On constate une augmentation des accidents pour la classe d'âge 25-29 ans. La classe d'âge 18-24 ans reste encore la plus touchée.

D2 / Répartition des impliqués par mode de déplacement

14-17 ans		Piétons et cyclistes	Véhicules de tourisme	Cyclomoteurs	moto	Véhicules utilitaires	poids lourds	Autres
Haute Corse	2007-2011	26	100	81	36	3	1	6
	2012-2016	16	53	59	16	3	2	4
Méditerranée	2007-2011	659	1125	3699	434	62	10	132
	2012-2016	453	746	1531	268	36	5	101

On constate une augmentation de l'accidentologie des 14-17 ans en cyclomoteurs sur le département de référence ce type d'accidentologie est en baisse de 58 %



Les enjeux



« jeunes »

D2 / Répartition des impliqués par mode de déplacement

18-24 ans		Piétons et cyclistes	Véhicules de tourisme	Cyclomoteurs	moto	Véhicules utilitaires	poids lourds	Autres
Haute Corse	2007-2011	20	711	38	96	37	10	12
	2012-2016	12	486	19	59	26	13	12
Méditerranée	2007-2011	699	11338	3052	1993	587	176	298
	2012-2016	530	7278	1349	1373	429	122	129

25-29 ans		Piétons et cyclistes	Véhicules de tourisme	Cyclomoteurs	moto	Véhicules utilitaires	poids lourds	Autres
Haute Corse	2007-2011	11	334	7	71	13	10	5
	2012-2016	11	271	13	56	30	9	8
Méditerranée	2007-2011	403	5702	731	1730	493	172	232
	2012-2016	313	3936	401	1062	407	112	115

On constate une baisse générale de l'accidentologie des 18-24 ans, identique au département de référence, et une hausse locale de l'accidentologie des 25-29 ans en cyclomoteurs. Localement, le 2RM devient un nouveau mode de déplacement



Les enjeux



« jeunes »

D3 / Répartition des impliqués selon le milieu .

Les jeunes en agglomération hors autoroute :

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Impliqués 14-17 ans dans un accident en agglomération hors autoroute	Impliqués 18-24 ans dans un accident en agglomération hors autoroute	Impliqués 25-29 ans dans un accident en agglomération hors autoroute	Impliqués 14-17 ans dans un accident en agglomération hors autoroute	Impliqués 18-24 ans dans un accident en agglomération hors autoroute	Impliqués 25-29 ans dans un accident en agglomération hors autoroute
Haute-Corse	153	507	263	102	356	231
Méditerranéens	4 558	12 230	6 498	2 301	7 264	4 196

Les jeunes hors agglomération hors autoroute :

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Impliqués 14-17 ans dans un accident hors agglomération hors autoroute	Impliqués 18-24 ans dans un accident hors agglomération hors autoroute	Impliqués 25-29 ans dans un accident hors agglomération hors autoroute	Impliqués 14-17 ans dans un accident hors agglomération hors autoroute	Impliqués 18-24 ans dans un accident hors agglomération hors autoroute	Impliqués 25-29 ans dans un accident hors agglomération hors autoroute
Haute-Corse	100	417	188	51	271	167
Méditerranéens	1 497	5 203	2 518	781	3 319	1 718

Les accidents impliquant des jeunes se déroulent principalement en agglomération.



Les enjeux



« jeunes »

D4 / Répartition par tranche d'âge et sexe.

14 - 17 ans

	2007-2011				2012-2016			
	Hommes		Femmes		Hommes		Femmes	
	Vélo + piétons	Autres conducteurs	Vélo + piétons	Autres conducteurs	Vélo + piétons	Autres conducteurs	Vélo + piétons	Autres conducteurs
Haute-Corse	10	89	15	13	10	64	6	2
Méditerranéens	342	2 818	312	593	265	1 362	183	200

18 - 24 ans

	2007-2011				2012-2016			
	Hommes		Femmes		Hommes		Femmes	
	Vélo + piétons	Autres conducteurs	Vélo + piétons	Autres conducteurs	Vélo + piétons	Autres conducteurs	Vélo + piétons	Autres conducteurs
Haute-Corse	7	475	13	194	6	330	5	136
Méditerranéens	357	9 836	342	3 661	287	5 973	238	2 173

25 - 29 ans

	2007-2011				2012-2016			
	Hommes		Femmes		Hommes		Femmes	
	Vélo + piétons	Autres conducteurs	Vélo + piétons	Autres conducteurs	Vélo + piétons	Autres conducteurs	Vélo + piétons	Autres conducteurs
Haute-Corse	5	251	6	121	6	233	5	91
Méditerranéens	226	5 670	177	2 125	162	3 757	151	1 327

L'accidentologie concernant les femmes est en baisse significative pour la tranche d'âge 25-29 ans, par rapport aux hommes.

Les enjeux



« seniors »

Les enjeux



« seniors »

Constat des accidents sur le département de la Haute-Corse

E1/ Nombre de tués par classe d'âge (65-74 ans et 75 +)

		Personnes tuées par classes d'âges		Totalité tués	Part des tués par classes d'âges/totalité des tués	
		65-74 ans	75 ans et plus		65-74 ans	75 ans et plus
2007-2011	Haute-Corse	11	7	116	9%	6%
	Méditerranéens	206	293	2576	8%	11%
2012-2016	Haute-Corse	9	6	100	9%	6%
	Méditerranéens	172	302	2071	8%	15%

E2/ Accidents impliquant un usager de la classe d'âge

		Accidents par classes d'âges		Totalité Accidents tués	Part des accidents par classes d'âges/totalité des accidents	
		65-74 ans	75 ans et plus		65-74 ans	75 ans et plus
2007-2011	Haute-Corse	212	153	1825	12%	8%
	Méditerranéens	4306	3797	40116	11%	9%
2012-2016	Haute-Corse	206	128	1477	14%	9%
	Méditerranéens	3552	2892	26899	13%	11%

Il existe une recrudescence des accidents pour la classe d'âge 65-74 ans, proportionnelle au département de référence.

Les enjeux



« seniors »

E3 / Répartition par tranche d'âge et mode de déplacement.

65 - 74 ans

		Piétons et cyclistes	Véhicules de tourisme	Cyclomoteurs	moto	Véhicules utilitaires	poids lourds	Autres
Haute Corse	2007-2011	27	200	0	8	4	3	5
	2012-2016	32	175	6	12	7	3	3
Méditerranée	2007-2011	938	3294	79	212	137	22	119
	2012-2016	828	2606	52	276	140	23	55

75 ans et plus

		Piétons et cyclistes	Véhicules de tourisme	Cyclomoteurs	moto	Véhicules utilitaires	poids lourds	Autres
Haute Corse	2007-2011	32	133	0	1	4	2	1
	2012-2016	35	95	1	1	11	0	0
Méditerranée	2007-2011	1451	2588	39	44	83	13	78
	2012-2016	1154	1917	29	56	78	4	29

On constate une légère hausse de l'accidentalité des seniors en tant que piétons.

E4 / enjeux seniors : en agglomération hors autoroute.

	2007 - 2011		2012 - 2016	
	Impliqués 65-74 ans dans un accident en agglomération hors autoroute	Impliqués 75 ans et plus dans un accident en agglomération hors autoroute	Impliqués 65-74 ans dans un accident en agglomération hors autoroute	Impliqués 75 ans et plus dans un accident en agglomération hors autoroute
Haute-Corse	132	112	133	75
Méditerranées	3 278	3 147	2 567	2 359

Les enjeux « seniors »



E5/ enjeu seniors : hors agglomération hors autoroute

	2007 - 2011		2012 - 2016	
	Impliqués 65-74 ans dans un accident hors agglomération hors autoroute	Impliqués 75 ans et plus dans un accident hors agglomération hors autoroute	Impliqués 65-74 ans dans un accident hors agglomération hors autoroute	Impliqués 75 ans et plus dans un accident hors agglomération hors autoroute
Haute-Corse	115	61	105	68
Méditerranéens	1 327	1 016	1 196	799

E6/ enjeu seniors : selon la classe d'âge et le sexe

65 - 74 ans

	2007-2011				2012-2016			
	Hommes		Femmes		Hommes		Femmes	
	Vélo + piétons	Autres conducteurs	Vélo + piétons	Autres conducteurs	Vélo + piétons	Autres conducteurs	Vélo + piétons	Autres conducteurs
Haute-Corse	15	131	12	46	10	126	22	45
Méditerranéens	433	2 327	505	908	411	1 984	417	713

75 ans et plus

	2007-2011				2012-2016			
	Hommes		Femmes		Hommes		Femmes	
	Vélo + piétons	Autres conducteurs	Vélo + piétons	Autres conducteurs	Vélo + piétons	Autres conducteurs	Vélo + piétons	Autres conducteurs
Haute-Corse	17	74	15	21	21	64	14	23
Méditerranéens	621	1 633	830	609	547	1 262	607	459

Les femmes de 65-74 ans sont plus concernées en tant que piéton ou cyclistes, par des accidents.

Les enjeux 
Partage de la route



Les enjeux

Partage de la route

F1/ partage de la voirie : Accidents piétons hors autoroute

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accidents impliquant un piéton Hors autoroute	Totalité accidents Hors autoroute	Part des Accidents impliquant un piéton/totalité accidents - Hors autoroute	Accidents impliquant un piéton Hors autoroute	Totalité accidents Hors autoroute	Part des Accidents impliquant un piéton/totalité accidents - Hors autoroute
Haute-Corse	218	1 825	12%	172	1 477	12%
Méditerranéens	6 175	38 810	16%	4 551	25 715	18%

F2/ partage de la voirie : Accidents piétons en agglomération hors autoroute

		Accidents piéton en agglo(- 5000 Hab). Hors autoroute	Accidents piéton en agglo(+ 5000 Hab). Hors autoroute	Totalité accidents en agglo(- 5000 Hab). Hors autoroute	Totalité accidents en agglo(+ 5000 Hab). Hors autoroute	Part des Accidents piéton en agglo(- 5000 Hab). Hors autoroute/totalité accidents(- 5000 Hab)	Part des Accidents piéton en agglo(+ 5000 Hab). Hors autoroute/totalité accidents(+ 5000 Hab)
		2007-2011	Haute-Corse	31	144	254	811
	Méditerranéens	320	5416	1777	26300	18%	21%
2012-2016	Haute-Corse	24	133	186	683	13%	19%
	Méditerranéens	249	3916	1244	16850	20%	23%

Les accidents piétons se déroulent plutôt en agglomération des grandes villes du département.



Les enjeux



Partage de la route

F3/ partage de la voirie : Accidents piétons hors agglomération hors autoroute

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accidents piéton hors agglo. Hors autoroute	Totalité accidents hors agglo. Hors autoroute	Part des Accidents piéton hors agglo. Hors autoroute/totalité accidents	Accidents piéton hors agglo. Hors autoroute	Totalité accidents hors agglo. Hors autoroute	Part des Accidents piéton hors agglo. Hors autoroute/totalité accidents
Haute-Corse	43	760	6%	15	608	2%
Méditerranéens	439	10 733	4%	386	7 621	5%

F4/ partage de la voirie : personnes tuées piétons hors autoroute

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Tués piétons Hors autoroute	Totalité tués Hors autoroute	Part des tués piéton/totalité tués - Hors autoroute	Tués piétons Hors autoroute	Totalité tués Hors autoroute	Part des tués piéton/totalité tués - Hors autoroute
Haute-Corse	8	116	7%	7	100	7%
Méditerranéens	323	2 400	13%	286	1 940	15%



Les enjeux



Partage de la route

F5/ partage de la voirie : Les vélos plus tiers hors autoroute

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accidents impliquant un vélo+tiers Hors autoroute	Totalité accidents Hors autoroute	Part des Accidents impliquant un vélo+tiers/totalité accidents - Hors autoroute	Accidents impliquant un vélo+tiers Hors autoroute	Totalité accidents Hors autoroute	Part des Accidents impliquant un vélo+tiers/totalité accidents - Hors autoroute
Haute-Corse	24	1 825	1%	36	1 477	2%
Méditerranéens	1 561	38 810	4%	1 305	25 715	5%

F6/ partage de la voirie : Les vélos plus tiers en agglomération hors autoroute

		Accidents vélos+tiers en agglo(- 5000 Hab). Hors autoroute	Accidents vélos+tiers en agglo(+ 5000 Hab). Hors autoroute	Totalité accidents en agglo(- 5000 Hab). Hors autoroute	Totalité accidents en agglo(+ 5000 Hab). Hors autoroute	Part des Accidents vélos+tiers en agglo(- 5000 Hab). Hors autoroute/totalité accidents(- 5000 Hab)	Part des Accidents vélos+tiers en agglo(+ 5000 Hab). Hors autoroute/totalité accidents(+ 5000 Hab)
		2007-2011	Haute-Corse	8	5	254	811
	Méditerranéens	113	1094	1777	26300	6%	4%
2012-2013	Haute-Corse	7	13	186	683	4%	2%
	Méditerranéens	82	857	1244	16850	7%	5%

Le nombre de vélos concerné par un accident est en hausse de 1 point sur le département et suit la tendance du département de référence.



Les enjeux



Partage de la route

F7/ partage de la voirie : Personnes tuées en vélo plus tiers hors autoroute

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accidents vélos+tiers hors agglo. Hors autoroute	Totalité accidents hors agglo. Hors autoroute	Part des Accidents vélos+tiers hors agglo. Hors autoroute/totalité accidents	Accidents vélos+tiers hors agglo. Hors autoroute	Totalité accidents hors agglo. Hors autoroute	Part des Accidents vélos+tiers hors agglo. Hors autoroute/totalité accidents
Haute-Corse	11	760	1%	16	608	3%
Méditerranéens	354	10 733	3%	366	7 621	5%

F8/ partage de la voirie : Les vélos plus tiers hors agglomération hors autoroute

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Personnes tuées vélo+tiers Hors autoroute	Totalité tués Hors autoroute	Part des tués vélo+tiers/totalité tués - Hors autoroute	Personnes tuées vélo+tiers Hors autoroute	Totalité tués Hors autoroute	Part des tués vélo+tiers/totalité tués - Hors autoroute
Haute-Corse	2	116	2%	2	100	2%
Méditerranéens	57	2 400	2%	72	1 940	4%

Le nombre de tués en vélo est en augmentation

Les enjeux

«deux roues»

Les enjeux



«deux roues»



G1/ Deux roues motorisées : Les accidents

		Accidents impliquant un deux roues motorisés			Totalité Accidents	Part des Accidents deux roues motorisés/totalité accidents		
		Tout 2RM	≤ 125cm ³	> 125cm ³		Tout 2RM	≤ 125cm ³	> 125cm ³
2007-2011	Haute-Corse	584	268	320	1825	32%	15%	18%
	Méditerranéens	18612	12169	6714	40116	46%	30%	17%
2012-2016	Haute-Corse	480	207	280	1477	32%	14%	19%
	Méditerranéens	11721	6669	5210	26899	44%	25%	19%

G2/ Deux roues motorisées : Personnes tuées en 2RM

		Personnes tuées en deux roues motorisés par classes d'âges			Totalité Tués	Part des personnes tuées en deux roues motorisés par classes d'âges/totalité tués		
		Tout âge	< 50 ans	≥ 50 ans		Tout âge	< 50 ans	≥ 50 ans
2007-2011	Haute-Corse	29	26	3	116	25%	22%	3%
	Méditerranéens	797	678	119	2576	31%	26%	5%
2012-2016	Haute-Corse	28	20	8	100	28%	20%	8%
	Méditerranéens	626	464	162	2071	30%	22%	8%

G3/ Deux roues motorisées : Personnes tuées en 2RM selon le type

		Personnes tuées en deux roues motorisés			Totalité des tués	Part des personnes tuées en deux roues motorisés/totalité tués		
		Tout 2RM	≤ 125cm ³	> 125cm ³		Tout 2RM	≤ 125cm ³	> 125cm ³
2007-2011	Haute-Corse	29	5	24	116	25%	4%	21%
	Méditerranéens	797	311	486	2576	31%	12%	19%
2012-2016	Haute-Corse	28	7	21	100	28%	7%	21%
	Méditerranéens	626	196	430	2071	30%	9%	21%

Les enjeux

«deux roues»



Sur la route, un accident mortel en moto a 20 fois plus de risques de survenir qu'un accident mortel en voiture.

Ceci est imputable à de nombreux facteurs : Absence de carrosserie, manque de visibilité, puissance des machines pas toujours appréhendée (21 % des tués en 2RM disposaient d'un véhicule dont la puissance était supérieure à 125 cm³).

Pourtant, on constate une constance dans le nombre d'accidents concernant les 2 roue motorisés, sur les 2 périodes, qui néanmoins génèrent plus de morts.

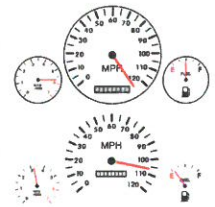
Par ailleurs, la tranche d'âge concernée par ces accidents mortels est celle des plus de 50 ans, et correspond à la tranche qui dispose des moyens financiers pour s'offrir de grosses cylindrées .

 **Les enjeux**

«vitesse»

Les enjeux

«vitesse»



H1/ Enjeu vitesse : 2015-2016 multicauses des auteurs présumés des accidents mortels

Département	Alcool	Vitesse	Stupéfiant	Priorité	Téléphone et Inattention	Contresens	Dépassement dangereux	Malaise	Somnolence - fatigue	Obstacle sur voie circulée	Facteurs liés au véhicule	Changement de file	Non respect des distances de sécurité	Autres causes	Cause indéterminée
Haute corse	24%	51%	5%	10%	2%	2%	10%	5%	2%	2%	5%	0%	2%	12%	2%
mediterranée	19%	31%	10%	12%	9%	3%	4%	4%	3%	0%	1%	1%	2%	1%	9%

En Haute-Corse, les facteurs vitesse et alcool sont prépondérants dans les accidents. La 3eme cause sont les dépassements dangereux.

H2/ Enjeu vitesse : données d'infractions 2016

Population du département	Total infractions "Vitesse" départementales CA et hors CA	Total des 4 principales infractions départementales	"Vitesse" départementales CA et hors CA / Total des 4 principales infractions	Nb d'infractions "Vitesse" départementales CA et hors CA Pour 1 million d'habitants du département	Nb Total des 4 principales infractions départementales Pour 1 million d'habitants du département
174 993	32 619	44 542	73,2%	186402	254536

Rappel :

La vitesse n'est pas une donnée renseignée dans les fichiers BAAC ; il n'est donc pas possible d'extraire dans CONCERTO les accidents ayant eu lieu en raison d'une vitesse excessive du conducteur.

Néanmoins, la vitesse pratiquée est un facteur de risque particulier, dans la mesure où elle est presque toujours présente dans une collision comme facteur d'occurrence et/ou de gravité.

De plus, la gravité de l'accident dépend étroitement de l'énergie du choc, donc des vitesses en jeu avant et au moment du choc.



Constat sur la vitesse dans le département de la Haute-Corse

L'étude porte sur le relevé des infractions constatées sur les radars vitesses du département et sur les contrôles effectués par les BMO.

On constate une baisse des infractions contraventionnelles mais une augmentation des infractions délictuelles.

Les risques liés à la vitesse sont sous estimés et la plupart des conducteurs ne respectent pas les limitations de vitesse et les distances de sécurité.

C'est pourquoi une communication, à travers des contrôles coordonnés avec l'ensemble des forces de l'ordre sur les différents réseaux du département, doit permettre de renforcer l'acceptabilité de ces derniers.

En revanche, de nombreuses agglomérations réalisent des aménagements afin de réduire la vitesse dans les traversées d'agglomération avec la mise en place de zones 30. Un travail important se met en place sur les entrées d'agglomération. La volonté de trouver une alternative, notamment avec la mise en place de déplacements doux (tram, pistes cyclables...), voit le jour dans les grandes agglomérations.



PLUS VOUS ROULEZ VITE PLUS LES CONSÉQUENCES SONT IRRÉVERSIBLES

Les enjeux « Distracteurs »

Les enjeux

« Distracteurs »

I1/ Enjeu « distracteurs » : personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur ou un piéton « attention perturbée »

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Tués dans un accident "attention perturbée"	Total tués distracteurs connus	Part des tués "attention perturbée" / totalité tués distracteurs connus	Tués dans un accident "attention perturbée"	Total tués distracteurs connus	Part des tués "attention perturbée" / totalité tués distracteurs connus
Haute-Corse	5	32	16%	3	23	13%
Méditerranéens	209	698	30%	161	672	24%

I2/ Enjeu « distracteurs » : nombre d'impliqués conducteur ou piéton « attention perturbée »

		Piétons et cyclistes	Véhicules de tourisme	Cyclomoteurs	Moto	Véhicules utilitaires	Poids lourds	Autres
2007-2011	Haute-Corse	5	58	8	11	3	0	2
	Méditerranéens	454	2519	433	473	243	118	62
2012-2016	Haute-Corse	12	52	3	17	6	1	3
	Méditerranéens	291	1304	135	280	127	60	38

La présence de distracteurs dans les accidents mortels de Haute-Corse est en baisse de 3 points par rapport à la période précédente.

Les enjeux

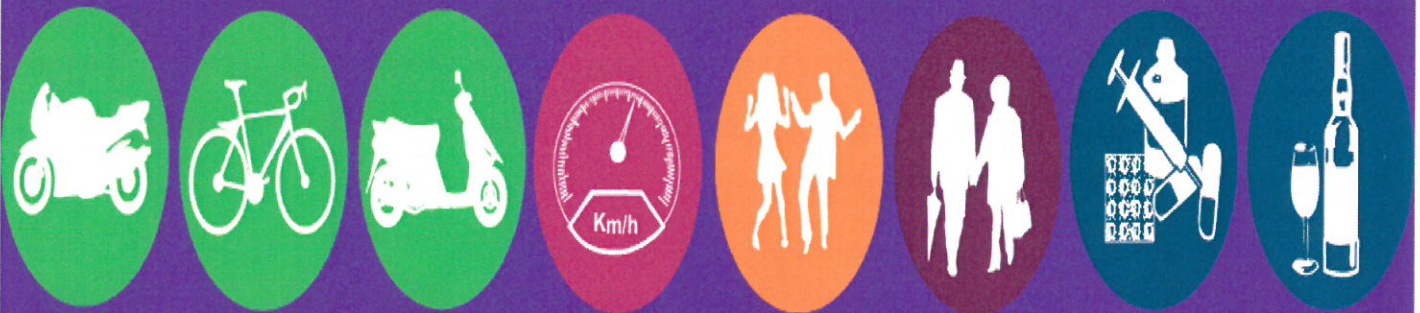
« Distracteurs »

I3/ Enjeu « distracteurs » : Accidents impliquant un conducteur ou piéton « attention perturbée ».

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accident "attention perturbée"	Total accidents distracteurs connus	Part des accidents "attention perturbée" / totalité accidents distracteurs connus	Accident "attention perturbée"	Total accidents distracteurs connus	Part des accidents "attention perturbée" / totalité accidents distracteurs connus
Haute-Corse	86	256	34%	92	274	34%
Méditerranéens	4 199	8 254	51%	2 154	5 371	40%

La présence de distracteurs dans les causes d'accident reste constante, alors que dans le département de référence, on constate une baisse de 11 points.

Les orientations d'actions



Par rapport aux enjeux locaux

Les orientations d'actions



Les orientations retenues auront pour objectif d'améliorer la sécurité routière dans le champ des cinq enjeux définis précédemment : les deux roues, la vitesse, les jeunes, les addictions et les seniors.

Ces orientations seront déclinées annuellement en actions à travers le plan départemental des actions de sécurité routière (PDASR) et seront évaluées chaque année.





Les orientations

	PLANIFICATION	PARTENAIRES
<p>Formation</p> <ul style="list-style-type: none"> > Favoriser les stages post permis > Renforcer le rôle des chargés de mission 2RM en lien avec les associations pour avoir un discours commun 	<p>Long terme</p> <p>Court terme</p>	<p>Auto-écoles, FFMC, ER</p> <p>Etat</p>
<p>Éducation</p> <ul style="list-style-type: none"> > Sensibiliser et former des référents locaux pour diffuser des messages de prévention > Impliquer les établissements scolaires dans le cadre du programme ASSR > Sensibiliser les plus jeunes au respect des aménagements proposés lors des actions SR ou ASSR 1 et 2 > Impliquer les parents dans la sensibilisation > Sensibiliser au partage de la route, cohabitation entre usagers 	<p>Long terme</p> <p>Moyen terme</p> <p>Moyen terme</p> <p>Moyen terme</p>	<p>AMF, Etat, CL</p> <p>Éducation nationale</p> <p>Éducation nationale, parents, associations, assureurs</p> <p>Parents</p>
<p>Infrastructure</p> <ul style="list-style-type: none"> > Mettre en conformité les dispositifs de sécurité (écrans moto) > Développer les itinéraires cyclables et assurer une continuité 	<p>Moyen terme</p> <p>Long terme</p>	<p>Gestionnaires de voiries (CG, collectivités...), associations, SDIS</p> <p>Gestionnaires de voirie</p>
<p>Contrôle-sanction</p> <ul style="list-style-type: none"> > Renforcer les contrôles sur les cyclistes (comportement, équipements...) > Mettre en place des radars en éloignement > Mettre en place des campagnes de prévention spécifiques deux-roues (équipements, homologation plaques, pots d'échappement...) 	<p>Long terme</p> <p>Moyen terme</p> <p>Moyen terme</p>	<p>FO</p> <p>Etat</p> <p>Etat, FO, assureurs, équipementiers</p>



Les orientations

	PLANIFICATION	PARTENAIRES
Formation > Valoriser la pratique de l'éco-conduite > Améliorer les stages de récupérations de points pour avoir une meilleure sensibilisation et éviter les récidives. > Développer un réseau de correspondants SR dans chaque commune pour diffuser les messages SR > Inciter les entreprises à réfléchir sur les pratiques de déplacement	Long terme	Administrations, auto-écoles
	Court terme	ACL, Prévention Routière...
	Moyen terme	ADM
	Moyen terme	CARSAT, FDBTP, AFT IFTIM
Éducation > Poursuivre les interventions en milieu scolaire (primaire, secondaire et enseignement supérieur) > Sensibiliser à la problématique vitesse des cyclos dans le secondaire	Long terme	Education nationale
	Long terme	EN, FO
Infrastructure > Valoriser les opérations exemplaires de l'infrastructure via les correspondants SR > Rendre compatible l'infrastructure avec les limitations proposées (zones «30», de rencontre...)	Moyen terme	CUGN. CAUE.
	Long terme	CUGN, CAUE,
Contrôle-sanction > Coordonner les contrôles avec les forces de l'ordre > Implication de la justice pour monter des programmes d'alternative à la sanction	Court terme	Forces de l'ordre
	Moyen terme	Procureur de la République



Les orientations

	PLANIFICATION	PARTENAIRES
<p>Formation</p> <ul style="list-style-type: none"> > Sensibiliser les associations d'étudiants aux risques lors des soirées > Promouvoir le « Label vie » afin de mobiliser les jeunes > Poursuivre les actions engagées par l'ER avec les auto-écoles (études) > Enseigner la pratique du vélo pour responsabiliser et adapter les comportements vertueux > Mettre à disposition des acteurs des méthodes et des ressources pour agir 	<p>Court terme</p> <p>Moyen terme</p> <p>Long terme</p> <p>Long terme</p> <p>Court terme</p>	<p>Prévention routière</p> <p>Coordination SR, EN</p> <p>ER, auto-écoles,</p> <p>Éducation nationale,</p> <p>ER</p>
<p>Éducation</p> <ul style="list-style-type: none"> > Sensibiliser les jeunes sur : l'alcool, les stupéfiants, le respect, la santé > Cibler les CFA (bâtiment, agricole, automobile) et les contrats de professionnalisation > Impliquer les parents avec le continuum éducatif pour les responsabiliser 	<p>Court terme</p> <p>Moyen terme</p> <p>Moyen terme</p>	<p>Éducation nationale, infirmières scolaires,</p> <p>Éducation nationale, chambres de commerce, d'industrie, d'artisanat,</p> <p>Éducation nationale, parents d'élèves, auto-écoles</p>
<p>Transport</p> <ul style="list-style-type: none"> > Favoriser l'usage des transports en commun > Développer les actions d'évacuation des bus 	<p>Long terme</p> <p>Moyen terme</p>	<p>Autorités organisatrices des transports</p> <p>EN, ANATEEP</p>
<p>Contrôle-sanction</p> <ul style="list-style-type: none"> > Contrôler les cyclos à la sortie des établissements (débridage, équipements...) > Veiller aux sorties des rassemblements festifs 	<p>Moyen terme</p> <p>Moyen terme</p>	<p>EN, FO</p> <p>Procureur, FO</p>

Enjeu «addictions»



Les orientations

	PLANIFICATION	PARTENAIRES
<p>Formation</p> <ul style="list-style-type: none"> > Promouvoir le principe du pot sans alcool > Promouvoir le principe du conducteur sobre (SAM) > Responsabiliser les organisateurs de fêtes (rappel à la loi..) > Promouvoir la mise en place de bornes éthylotests 	<p>Moyen terme</p> <p>Long terme</p> <p>Moyen terme</p> <p>Long terme</p>	<p>Administrations, entreprises</p> <p>MGEL, ANPAA, Prévention routière, Prévention MAIF</p> <p>Université MGEL, ANPAA</p> <p>AMF, établissements de nuit</p>
<p>Éducation</p> <ul style="list-style-type: none"> > Sensibiliser et former des référents locaux sur l'alcool, les stupéfiants, la santé (étudiants, associations, élus...) > Impliquer et responsabiliser les parents sur les pratiques des jeunes 	<p>Long terme</p> <p>Long terme</p>	<p>ANPAA, BPDJ, CG, SPIP, MILDT, ADM</p> <p>BPDJ, FRAD</p>
<p>Transport</p> <ul style="list-style-type: none"> > Favoriser l'usage des transports en commun 	<p>Long terme</p>	<p>Autorités organisatrices des transports,</p>
<p>Contrôle-sanction</p> <ul style="list-style-type: none"> > Renforcer les contrôles > Informer sur les différents contrôles 	<p>Court terme</p> <p>Court terme</p>	<p>FO</p> <p>FO</p>



Les orientations

	PLANIFICATION	PARTENAIRES
Formation <ul style="list-style-type: none">> Encourager les actions de remise à niveau du Code de la route> Sensibiliser à la SR en lien avec les enjeux de santé (prendre en compte le vieillissement...)	Court terme Moyen terme	IPCSR, ACL, IDSR, Prévention Routière Coordination SR,
Transport <ul style="list-style-type: none">> Favoriser l'usage des transports en commun (diminution des risques, écocitoyen..)	Moyen terme	Autorités organisatrices des transports, villes, CCAS



	PLANIFICATION	PARTENAIRES
<p>Formation</p> <ul style="list-style-type: none"> Encourager les formations de remise à niveau au code de la route dans les entreprises, lors de l'élaboration de leurs PPRR. 	Long terme	Entreprises, Associations, IPCR.
<p>Éducation</p> <ul style="list-style-type: none"> Poursuivre la mise en œuvre d'actions de sensibilisation en partenariat avec la CCI, pour toucher un grand nombre de chefs d'entreprise Cibler en premier lieu les grandes entreprises comme EDF, L'ADMR, Rocca transport. Cibler les grandes administrations et collectivités 	Long terme Moyen terme Long terme	Entreprises, CCI, Associations Entreprises, Associations, IPCR. Entreprises, Associations, IPCR.
<p>Contrôle-sanction</p> <ul style="list-style-type: none"> Poursuivre les contrôles ciblés et conjoints avec la Dreal en direction des transporteurs 	Moyen terme	FO DREAL

Suivi et évaluation du D.G.O

Chaque année, l'élaboration du plan départemental d'actions de sécurité

routière (PDASR) se fera en cohérence avec les orientations qui ont été définies dans le DGO 2016-2020.

Un appel à projets a été diffusé en fin d'année 2017 et reprendra les enjeux et orientations d'actions qui ont été établis avec l'ensemble des partenaires.

Les projets qui ont été déposés l'année «N-1» et qui voudront être reconduits l'année «N» devront avoir été évalués par les porteurs du projet afin de connaître l'impact de l'action et de vérifier si les objectifs fixés par le D.G.O ont été atteints.

Tous les projets seront étudiés lors d'un comité de sélection en début d'année. Ce comité sera constitué du chef de projet sécurité routière, du coordinateur sécurité routière, du procureur de la république, du service départemental de l'éducation nationale, des forces de l'ordre (gendarmerie, police, crs), du service départemental d'incendie et de secours, de l'association des maires, d'un représentant des IDSR et du responsable de la MILDECA.

Les projets qui auront été retenus se verront attribuer un arrêté de subvention.

Avant de relancer un PDASR, un comité de pilotage se réunira pour faire le bilan de l'année écoulée et proposer de nouvelles orientations.

Remerciements

Glossaire

Accident corporel :

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

- implique au moins une victime,
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule routier.

Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation (BAAC) :

Fiche établie par les forces de l'ordre recensant, à des fins statistiques, les caractéristiques détaillées des accidents corporels constatés.

Blessé hospitalisé :

Victime admise comme patient dans un hôpital plus de 24 heures.

Blessé léger :

Victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisées ou admises comme patients à l'hôpital moins de 24 heures.

CONCERTO :

Logiciel permettant une analyse de l'accidentologie (indicateurs de sécurité, tableaux croisés, cartes géographiques thématiques...)

Document Général d'Orientations (DGO) :

Outil politique de programmation et de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

Intervenant Départemental de Sécurité Routière (IDSR) :

Il est nommé par le Préfet et reçoit, à ce titre, un arrêté de nomination. Il réalise des actions de prévention proposées par la Préfecture et les collectivités territoriales en fonction des enjeux du DGO et promeut, à ce titre, la politique locale de sécurité routière.

Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) :

Le PDASR constitue la déclinaison, en termes d'actions, des enjeux nationaux et locaux définis dans le DGO.

Tué :

Victime décédée sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.

