

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Document Général d'Orientations

2009-2012

**Le Président du Conseil Général des Alpes-
Maritimes**

**le Ministre chargé de l'Industrie,
Maire de Nice,
Président de la Communauté Urbaine Nice Côte
d'Azur**

**Le Président de l'Association des Maires des
Alpes-Maritimes**

Le Député-Maire de la ville d'Antibes

Le Député-Maire de la ville de Cannes

Le Maire de la ville de Grasse

**Le Procureur de la République
près du Tribunal de Grande Instance de Nice**

**Le Procureur de la République
près du Tribunal de Grande Instance de Grasse**

**L'Inspecteur d'Académie
des Alpes-Maritimes**

Le Préfet des Alpes-Maritimes

SOMMAIRE

I. INTRODUCTION

Le contexte	4
Les objectifs du DGO	4
La démarche d'élaboration du DGO	4

II. LE DÉPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES

1. Présentation générale	5
2. Le réseau routier	5
3. Le parc véhicules	5
4. L'accidentalité locale – Indicateur d'accidentologie locale	6

III. L'ACCIDENTALITE DANS LES ALPES-MARITIMES DE 2004 à 2008

1. Le bilan global	7
2. La répartition des accidents dans le temps	7
3. Les circonstances des accidents	7
4. Les impliqués	7
5. La répartition des victimes par catégories d'usagers et par classes d'âges	8
6. La localisation des accidents	8
7. La gravité des accidents	9

IV. LES ENJEUX

L'analyse thématique	10
1. Les deux roues motorisés	11
2. Les jeunes < 25 ans	12
3. Les piétons	13
4. Les seniors ≥ 65 ans	14
5. La vitesse	14
6. L'alcool et la drogue	14
Les enjeux retenus	15
L'approfondissement des enjeux	15

V. LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

VI. LE SUIVI ET L'EVALUATION DU DGO

REMERCIEMENTS

ANNEXES

1. Présentation du département	22
2. Les enjeux	23
3. La compréhension des enjeux	25
4. Composition du Comité de pilotage et des Groupes de travail	40
5. Rappel des enjeux et orientations d'actions du DGO 2004 – 2008	43
6. Définitions	44
7. Liste des abréviations	45

I. INTRODUCTION

Le contexte

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

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

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

Dans ce contexte, chaque département doit définir jusqu'en 2012, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations (DGO), les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

Les objectifs du Document Général d'Orientations

Le Document Général d'Orientations (DGO) doit permettre à l'Etat, au Conseil général, aux principales communes et groupements de communes, dans le cadre d'une démarche partenariale impliquant tous les acteurs de la sécurité routière, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en oeuvre dans les prochaines années.

Le DGO constitue l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

En particulier, il servira de référence pour l'élaboration annuelle du Plan départemental d'actions de sécurité routière – PDASR – et du Plan départemental de contrôles routiers – PDCR.

La démarche d'élaboration du Document Général d'Orientations

L'élaboration du DGO a été pilotée par un **comité de pilotage** constitué du **Pôle départemental de sécurité routière – PDSR** - créé en 2008. Sa composition figure à l'annexe 4.

Il a été élaboré en trois étapes, chacune validée par le comité de pilotage :

- la première étape a consisté en l'analyse du bilan des accidents dans le département. Elle a été réalisée par la DDEA à partir de l'analyse des données des fiches "bulletin d'analyse des accidents" (BAAC) et de données partagées par les acteurs impliqués dans la démarche

Elle a permis la détermination et la hiérarchisation des enjeux et au comité de pilotage d'arrêter les enjeux à retenir dans le département.

- la deuxième étape a porté sur la compréhension et l'approfondissement des enjeux ;
- la troisième étape a consisté en la définition des orientations d'actions relatives à chacun des enjeux retenus.

Les deux dernières étapes ont été menées avec **trois groupes de travail** dont la composition est précisée à l'annexe 4.

II. LE DEPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES

1. Présentation générale

Le département des Alpes-Maritimes couvre une superficie de 4 299km². Il se divise en 3 zones : la bande littorale, le moyen pays et le haut pays.

La population atteint 1 073 184 habitants (source INSEE 2006). Elle double en période estivale.

Elle est urbaine à 95 %, concentrée sur trois agglomérations du département situées sur la bande littorale et le moyen pays (Nice, Cannes-Grasse-Antibes et Menton).

La densité de la population du département est deux fois plus élevée que la moyenne (249 habitants au km² par rapport au plan national qui est de 115).

2. Le réseau routier

Réseaux	Alpes-Maritimes		France	
	Kilomètres	Véhicules/jour	Kilomètres	Véhicules/jour
Autoroutes	72	67 499	9 300	32 925
Routes nationales transférées voirie départementale	264,63	15 172	27 223	12 009
Routes nationales transférées voiries communales	46,695			
Routes départementales	2 336	1 245	358 500	1 621
Voies communales	3 120		586 000	

L'environnement routier du département se découpe en deux zones très contrastées.

La zone littorale et moyen pays assimilable à une grande agglomération, où les axes routiers supportent des densités de trafic très importantes.

La zone haut pays où les caractéristiques des voies et des trafics sont ceux d'un milieu "rase campagne".

3. Le parc véhicules

Parc véhicules	Alpes - Maritimes	France*	Alpes-Maritimes / France
Automobiles	577 255	30 400 000	1,9 %
Cyclomoteurs	20 812	1 262 000	1,6 %
Motocyclettes	55 000	1 019 000	5,4 %
Tracteurs routiers	9 631	213 000	4,5 %

*chiffres au 31/12/2006

Le parc automobiles représente en moyenne plus de 0,54 voiture par habitant. (0,48 pour la France).

II. LE DEPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES

4. L'accidentalité locale – indicateur d'accidentologie locale (source ONISR)

L'indicateur d'accidentologie locale (IAL) tient compte de la décomposition entre les différents réseaux (autoroutes, routes nationales, départementales et voirie urbaine), et du trafic correspondant. Il permet une comparaison plus rigoureuse entre départements.

	IAL 2008 Global	Données 2004/2008						
		IAL Global	Autoroutes		Routes nationales et départementales		Urbain	
	Tués		% tués	Risque relatif	% tués	Risque relatif	% tués	Risque relatif
Métropole	1,00	1,00	6,5 %	1,00	68,3 %	1,00	18,8 %	1,00
Alpes- Maritimes	1,61	1,57	4,8 %	0,83	30,4 %	1,07	61,7 %	2,05
PACA	1,31	1,28	7,4 %	1,19	55,3 %	1,17	33,4 %	1,60

Ce tableau donne le risque départemental (tués sur cinq ans rapportés au parcours) suivant les différents réseaux : autoroutes, routes nationales et départementales en rase campagne ou en agglomération de moins de 5 000 habitants. Le risque en agglomération de plus de 5 000 habitants est calculé à partir de la population des entités urbaines (voir méthodologie dans le rapport sur les indicateurs d'accidentologie locale).

L'IAL (indicateur d'accidentologie locale) est une pondération des risques relatifs (rapportés au risque France) par réseaux, en fonction de l'importance relative des parcours sur les différents réseaux.

Dans les Alpes-Maritimes, entre 2004 et 2008, l'IAL global est de 1,57. Il signifie qu'il y a eu, sur cinq ans, 57% de tués en plus dans le département (contre 28 % de plus pour la région PACA) par rapport au bilan qu'il y aurait eu si les taux de risque sur ces différents réseaux avaient été ceux de l'ensemble de la France métropolitaine.

La particularité des Alpes-Maritimes réside en son accidentalité élevée en milieu urbain : IAL 2,05 contre 1,60 en région PACA.

Ainsi, le risque d'être tué en ville est 2 fois plus élevé dans le département des Alpes-Maritimes que sur l'ensemble de la France métropolitaine.

III. L'ACCIDENTALITE DANS LES ALPES-MARITIMES DE 2004 à 2008

1. Le bilan global

- 16 338 accidents corporels
 - 379 tués^(*) pour 365 accidents mortels
 - 4 509 blessés hospitalisés^(*)
 - 15 724 blessés non-hospitalisés
- } pour 4 370 accidents

^(*) chiffres corrigés pour les années 2004 par application du coefficient de 1,069. cette correction est liée à l'adoption par la France de la définition internationale du "tué" à 30 jours et du blessé hospitalisé.

2. La répartition des accidents dans le temps

Les accidents corporels ont lieu de mai à novembre pour 62% et plutôt en semaine du lundi au vendredi à 74 %.

Les heures les plus accidentogènes se situent :

- pour les jours ouvrables, de 7 h à 20 h avec des pics autour de 8 h et entre 16 h et 19 h inclus,
- pour les samedis, dimanches, veilles et jours de fête, de 9 h à 21 h avec des pics de 11 h à 12 h et de 16 h à 19 h.

3. Les circonstances des accidents

Ils ont lieu à 93,1 % dans des conditions atmosphériques normales, sur une surface normale pour 89,4 %, de jour pour 73,8 %, de nuit avec éclairage public allumé pour 19,3 %.

4. Les impliqués



on trouve au moins un VL impliqué dans 84 % des accidents et dans 21 % des cas, il y a conflit avec un ou plusieurs autres VL.



on trouve au moins un deux roues motorisé dans 59 % des accidents, dans 44 % des cas il y a conflit avec un ou des VL.



on trouve au moins un piéton impliqué dans 17 % des accidents, dans 69 % des cas, il y a conflit avec un ou des VL et dans 25 % des cas, il y a conflit avec un ou des deux roues motorisés.

III. L'ACCIDENTALITE DANS LES ALPES-MARITIMES DE 2004 à 2008

5. La répartition des victimes par catégories d'usagers et par classes d'âges

La tranche des 25/59 ans représente 47 % des tués et 50 % des BH.

Dans cette tranche d'âge :

- 62 % des tués le sont en 2RM (dont 84 % en moto).
- 60 % des BH le sont en 2RM (dont 83 % en moto).

La tranche des plus de 59 ans représente 29 % des tués et 16 % des BH.

Dans cette tranche d'âge :

- 61 % des tués le sont en tant que piéton.
- 61 % des BH le sont en tant que piéton.

Les jeunes de moins de 25 ans représentent 24 % des tués et 34 % des BH.

Dans ces jeunes, c'est la tranche des 18-24 ans qui représente plus de la moitié des tués et des BH (69 % des tués et 56 % des BH).

70 % des tués de cette tranche d'âge, le sont en 2RM (dont 67 % en moto, 33 % en cyclo) et 28 % le sont en VL.

6. La localisation des accidents

- 90 % en agglomération dont 48 % en agglomération de plus de 300 000 habitants et 35 % entre 20 001 et 100 000 habitants
- 79 % sur profil en long, plat et 17 % en pente
- 83 % sur partie rectiligne (7,2 % en courbe à gauche et 6,7 % en courbe à droite)
- L'autoroute a le plus important $I_g = 6$
- Les anciennes RD ont le deuxième I_g le plus fort = 4,5 (attention toutefois au déclassement pour 2007 qui n'a pas été pris en compte)

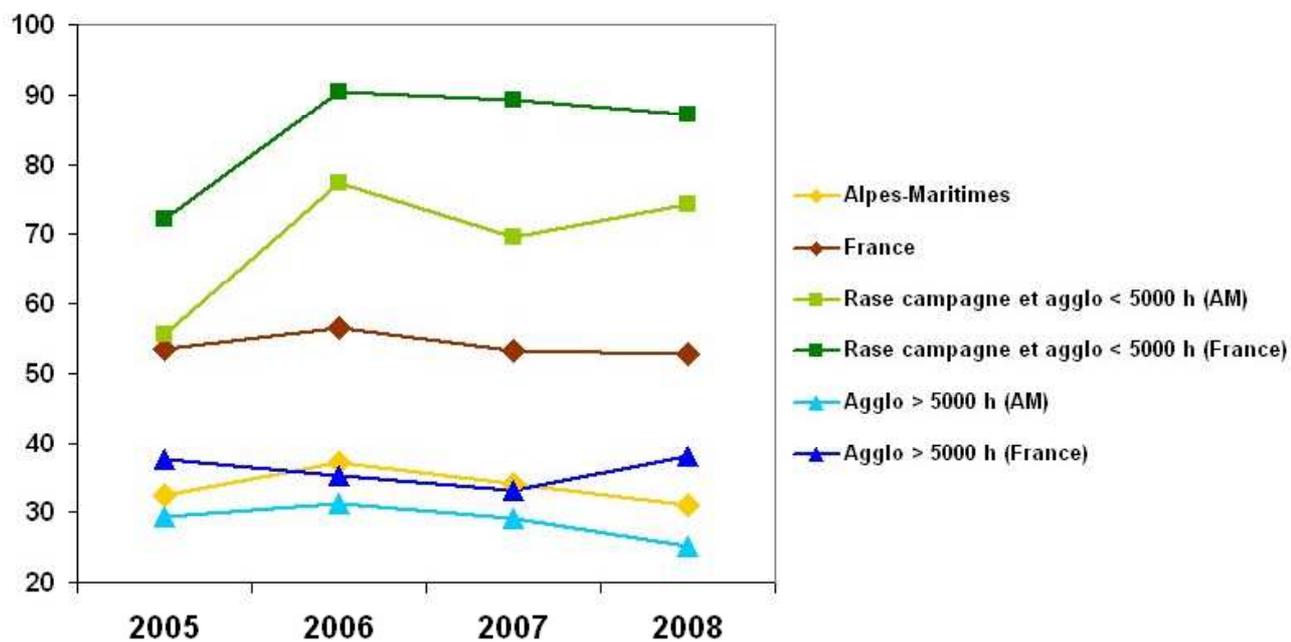
7. La gravité des accidents

La gravité est le nombre de tués + blessés hospitalisés pour 100 accidents corporels.

Du fait du changement de définition des personnes tuées et des blessés hospitalisés/graves depuis le 1er janvier 2005, l'année 2004 n'a pas été prise en compte dans un souci de cohérence.

III. L'ACCIDENTALITE DANS LES ALPES-MARITIMES DE 2004 à 2008

Gravité des accidents



IV. LES ENJEUX

L'analyse thématique

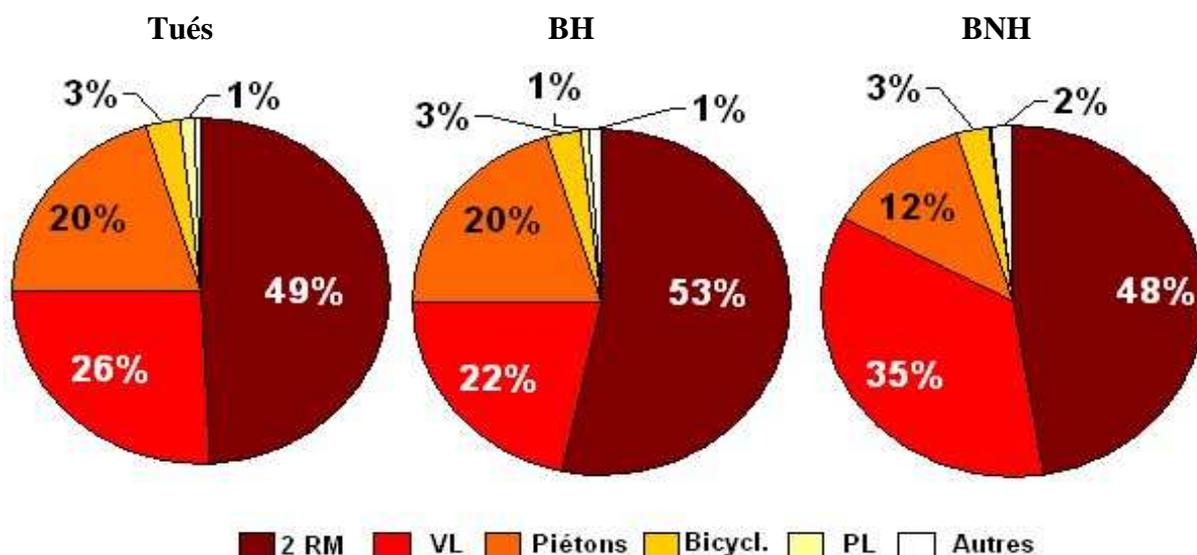
Le bilan global des années 2003 à 2007 permet de caractériser l'accidentalité dans les Alpes-Maritimes :

- Les accidents ont lieu plutôt en zone urbaine et principalement sur la bande littorale, de jour ou de nuit avec éclairage public allumé.

Accidents par commune pour celles ayant enregistré une moyenne > à 3 accidents mensuel de 2004 à 2008

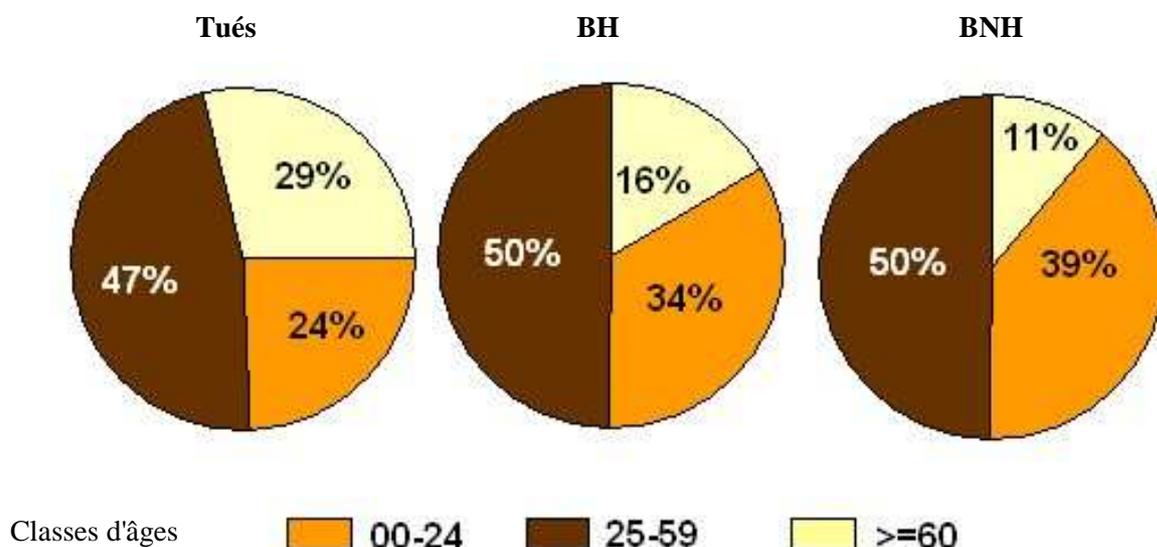
Communes	Accidents				Victimes			Nbre acc pour 100hab
	Nbre d'habitants	Nbre d'accidents	Accidents mortels	Accidents graves avec au moins 1 tué ou 1 BH	Tués	BH	BNH	
NICE	347 060	8 040	106	1 094	107	1 082	8 787	2,32%
% par rapport à l'ensemble des A.M.	32,3%	49,2%	29,0%	25,0%	28,7%	24,0%	55,9%	
CANNES	70 610	1 845	18	475	18	483	1 737	2,61%
% par rapport à l'ensemble des A.M.	6,6%	11,3%	4,9%	10,9%	4,8%	10,7%	11,0%	
GRASSE	48 801	1 113	12	175	12	178	1 197	2,28%
% par rapport à l'ensemble des A.M.	4,5%	6,8%	3,3%	4,0%	3,2%	3,9%	7,6%	
ANTIBES	75 820	1 011	27	457	27	508	800	1,33%
% par rapport à l'ensemble des A.M.	7,1%	6,2%	7,4%	10,5%	7,2%	11,3%	5,1%	
CAGNES-SUR-MER	48 313	767	16	334	16	382	555	1,59%
LE CANNET	42 531	527	5	134	6	133	490	1,24%
SAINTE-LAURENT-DU-VAR	30 076	453	12	209	12	227	323	1,51%
MENTON	27 655	289	7	133	7	136	229	1,05%
ROQUEBRUNE-CAP-MARTIN	13 067	239	3	105	3	108	214	1,83%
Total	703 934	14 285	206	3 117	208	3 237	14 333	2,03%
total AM	1 073 184	16 338	365	4 370	373	4 515	15 724	1,52%
% par rapport à l'ensemble des A.M.	65,6%	87,4%	56,6%	71,3%	55,9%	71,7%	91,2%	

- les victimes graves concernent surtout les deux roues motorisés et les piétons seniors.



IV. LES ENJEUX

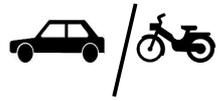
- les jeunes de moins de 25 ans représentent encore une part importante des tués et des blessés (+ de 37 %).



1. Les deux roues motorisés

- ➔ **plus d'un accident sur deux** implique au moins un deux roues motorisé soit 9 380 accidents corporels ;
- ➔ 181 tués (30 % de cyclomoteurs et 70 % de motocyclettes) ;
- ➔ 2 384 blessés hospitalisés (40 % de cyclomoteurs et 60 % de motocyclettes) ;
- ➔ 7 366 blessés non-hospitalisés (54 % de cyclomoteurs et 46 % de motocyclettes).

a) Les principaux conflits

	3 646 accidents (22,3 %)
	3 504 accidents (21,4 %)
	711 accidents (4,3 %)
 seule sans piéton	421 accidents (2,6 %)

IV. LES ENJEUX

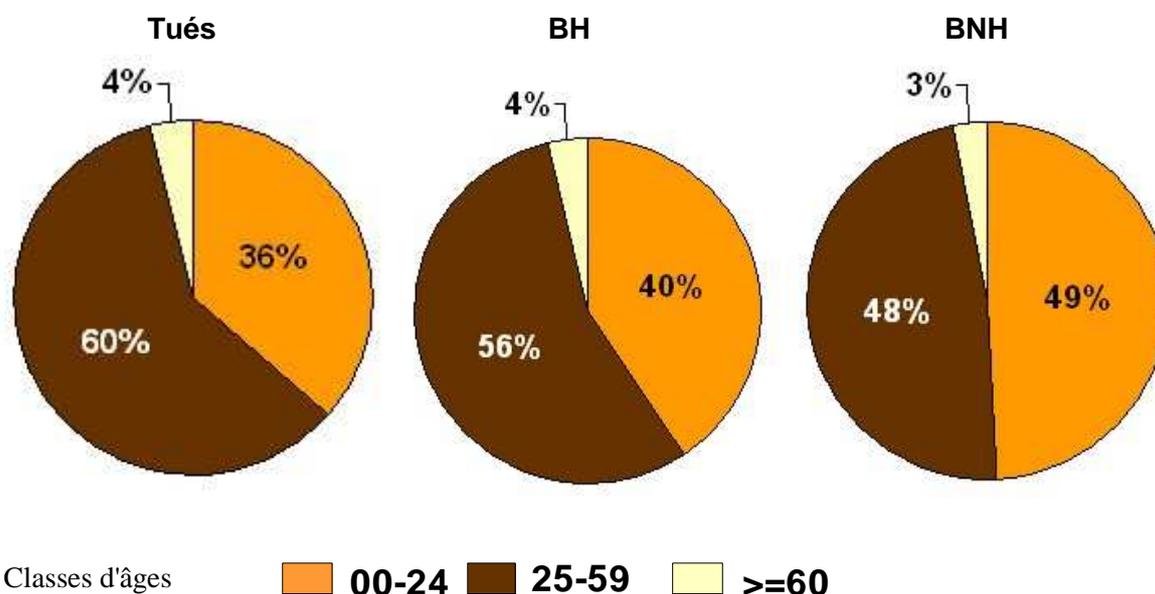
 seul sans piéton	377 accidents (2,3 %)
	233 accidents (1,4 %)
	149 accidents (0,9 %)
	130 accidents (0,8 %)

b) Les victimes par classes d'âge

Les moins de 25 ans : 66 tués (34 cyclomoteurs, 32 motocyclettes)
964 BH (691 cyclomoteurs, 273 motocyclettes)
3 624 BNH (2 988 cyclomoteurs, 636 motocyclettes)

Les 25 ans - 59 ans : **108 tués (17 cyclomoteurs, 91 motocyclettes)**
1 336 BH (233 cyclomoteurs, 1103 motocyclettes)
3 518 BNH (903 cyclomoteurs, 2615 motocyclettes)

Les 60 ans et plus : 7 tués (4 cyclomoteurs, 3 motocyclettes)
84 BH (23 cyclomoteurs, 61 motocyclettes)
224 BNH (79 cyclomoteurs, 145 motocyclettes)



IV. LES ENJEUX

2. Les jeunes < 25 ans

- près d'un accident sur deux implique au moins un jeune, soit 8 025 accidents corporels
- 89 tués (près d'un tué sur 4)
- 1 500 blessés hospitalisés)
- 6 087 blessés non-hospitalisés) soit plus d'un blessé sur 3

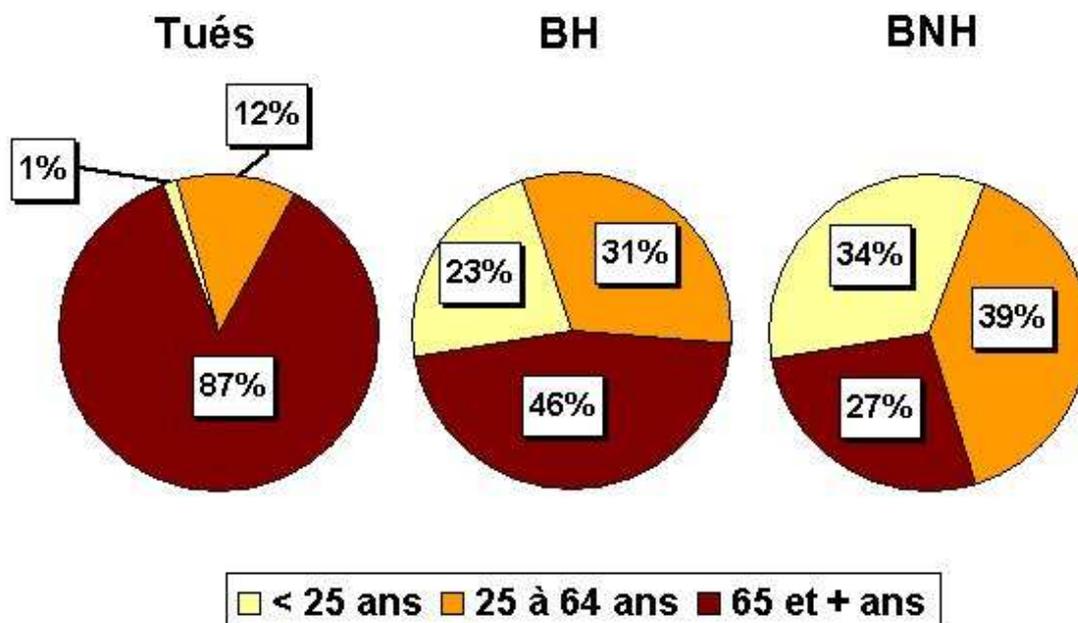
répartition par catégories d'usagers

Piétons			Bicyclettes			2 RM			VL			Autres		
Tués	BH	BNH	Tués	BH	BNH	Tués	BH	BNH	Tués	BH	BNH	Tués	BH	BNH
1	212	661	2	33	119	56	964	3624	20	282	1591	0	15	92

3. Les piétons

- plus d'un accident sur six implique au moins un piéton, soit 2 742 accidents corporels
- 73 tués (près d'un tué sur 5)
- 889 blessés hospitalisés)
- 1 899 blessés non-hospitalisés) soit plus d'un blessé sur 8

Les victimes par classes d'âges



IV. LES ENJEUX

4. Les seniors d'au moins 65 ans

- près d'un accident sur cinq implique au moins un senior, soit 3 019 accidents corporels
 - 98 tués (plus d'un tué sur 4)
 - 596 blessés hospitalisés
 - 1 212 blessés non-hospitalisés
- } soit plus d'un blessé sur 12

répartition par catégories d'usagers

Piétons			Bicyclettes			2 RM			VL-VU			Autres		
Tués	BH	BNH	Tués	BH	BNH	Tués	BH	BNH	Tués	BH	BNH	Tués	BH	BNH
63	410	516	5	22	53	6	47	129	22	113	465	2	4	49

5. La vitesse

- dans près d'un accident sur 11, la vitesse est un des facteurs de l'accident, soit 1 399 accidents corporels :
 - 36 tués (près d'un tué sur 10)
 - 413 blessés hospitalisés
 - 1 484 blessés non-hospitalisés
- } soit plus d'un blessé sur 11
- dans près de 83 % des cas on trouve au moins un VL impliqué
 - sur voies communales : 54 % des cas
 - les tués le sont en moto dans 42 % des cas et en VL dans 33 % des cas

Le bilan de l'action répressive en 2008 de la gendarmerie nationale fait apparaître, pour les infractions graves génératrices d'accidents constatées par les unités de l'Escadron Départemental de Sécurité Routière, un taux de 45 % d'infractions à la vitesse.

6. L'alcool et la drogue

Les fiches BAAC renseignées par les forces de l'ordre concernant l'alcool indiquent un taux de 50,9 % d'indéterminé pour les accidents corporels et 27,1 % d'indéterminé pour les accidents mortels.

Par ailleurs, une étude réalisée par le CETE Méditerranée à partir des fiches BAAC du logiciel Concerto, concernant les accidents mortels impliquant au moins une moto de 2001 à 2005 dans le département des Alpes-Maritimes, a permis de mettre en lumière un problème de fiabilité des renseignements de la notion de « Contrôle Négatif ou NR (non renseigné) ».

Malgré ce constat, les données présentées ci-après, apportent un éclairage sur les tendances de cet enjeu.

- dans près d'un accident sur 18 l'alcool et/ou la drogue est un des facteurs de l'accident, soit 851 accidents corporels :

IV. LES ENJEUX

- 66 tués soit plus d'un tué sur 6 (dont 11 piétons)
 - 369 blessés hospitalisés (dont 44 piétons)
 - 773 blessés non-hospitalisés (dont 30 piétons) } soit plus d'un blessé sur 18
- dans près de 57 % des cas on trouve deux véhicules impliqués, mais un véhicule seul dans plus d'un accident sur 3 ;
 - sur voies communales : 54 % des cas et de nuit : 56 % des cas
 - les présumés responsables ont une alcoolémie positive : 83 % des cas
 - les tués le sont en 2 roues motorisé dans 50 % des cas et en VL dans 29 % des cas

Le bilan de l'action répressive en 2008 de la gendarmerie nationale fait apparaître, pour les infractions graves génératrices d'accidents constatées par les unités de l'Escadron Départemental de Sécurité Routière, un taux de 65 % des alcoolémies.

Les enjeux retenus

L'analyse thématique confirme les quatre enjeux retenus au niveau national

1. **Les deux roues motorisés**
2. **Les jeunes**
3. **L'alcool et la drogue**
4. **La vitesse**

Par ailleurs, cette analyse permet de dégager un cinquième enjeu au niveau local

5. **Les piétons**

Compréhension et approfondissement des enjeux

Trois groupes de travail (voir les compositions en annexe 4) ont été constitués pour, après analyse et approfondissement des enjeux retenus, définir et proposer des orientations d'actions adaptées aux dysfonctionnements constatés et aux problèmes posés.

Ils ont réuni les cinq enjeux retenus :

Groupe 1 : deux roues motorisés – vitesse

Groupe 2 : jeunes - alcool – drogues

Groupe 3 : piétons

V. LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

Thématique « deux roues motorisés – vitesse »

Rappel des principales caractéristiques de l'accidentologie des deux roues motorisés dans le département des Alpes-Maritimes

- en agglomération de + 5 000 hab. : 62 % des accidents mortels et 79 % des accidents avec BH
- près d'1 tué sur 2 est un 2RM
- dans 84 % des cas, un ou plusieurs autres véhicules sont impliqués
- un VL est impliqué dans 76 % des accidents 2RM
- les 25/59ans sont les plus représentés : 53 % des tués de 2RM et 56 % des BH de 2RM
- vitesse excessive des 2 roues motorisés dans 33 % des cas contre 5 % en VL (pour les accidents renseignés)
- la part des obstacles fixes dans les accidents de 2RM reste importante.
C'est un facteur aggravant puisqu'on le retrouve surtout dans les accidents mortels de 2RM (37 % contre 8 % dans les accidents avec blessés)

Les orientations d'actions

Les orientations d'actions dégagées concernent les cibles suivantes :

1 Les auto-écoles

Les actions pourront porter sur le contrôle de la qualité de la formation dispensée avec la signature d'une charte, l'organisation de réunions annuelles avec les moniteurs motos ainsi qu'avec les candidats au permis moto pour les informer sur l'accidentologie des 2RM dans le département, l'information des jeunes lors de la délivrance du BSR, la sensibilisation des futurs automobilistes au partage de la route avec les 2RM.

2 Les motocistes

La signature d'une charte pourrait leur être proposé pour qu'ils s'engagent à sensibiliser les acheteurs aux risques de la circulation en 2RM et de débridage des engins, à fournir des dépliants sur la sécurité routière, à relayer les campagnes de lutte contre la conduite sous l'emprise de l'alcool et de stupéfiants, d'autoriser des opérations de sécurité routière sur leur site, à sensibiliser les jeunes et leurs parents à porter une tenue adéquat, à dispenser ou financer une formation de prise en main lors d'une vente d'une 125 cm³ en liaison avec l'assureur de l'engin.

3 Les médias

Les amener à plus médiatiser les accidents des 2RM et à délivrer des messages à la prudence et à valoriser les bonnes pratiques en matière de circulation (reportages et campagnes de bonne conduite par thème : alcool/stupéfiants , vitesse, équipement, etc.).

Les inviter lors des interventions de sécurité routière dans les collèges et les lycées.

V. LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

Thématique « deux roues motorisés – vitesse »

4 Les motocyclistes

Il conviendrait :

- de développer et favoriser des formations post-permis avec notamment l'Association de la Formation des Motards, la MACIF,
- de trouver une piste sécurisée avec deux ou trois virages permettant la formation post-permis ;
- par le biais des assureurs, de sensibiliser les conducteurs de moto puissante,
- d'intervenir en milieu professionnel dans le cadre du plan de prévention des risques routiers et informer sur le respect du code de la route, les stupéfiants et l'alcool, la maîtrise et la vitesse, le port d'un équipement adéquat, en particulier dans les entreprises de livraisons utilisant des 2RM comme moyen de transports ;

5 Les cyclomotoristes

Poursuivre les interventions dans les collèges et les lycées avec l'éducation nationale, les IDSR et les associations spécialisées, pour l'information préventive des jeunes.

6 Les grandes villes

Les inciter dans le domaine de la voirie à, autant que possible, limiter les obstacles en bordure de chaussée constituant un danger en cas de chute, à désigner un référent moto pour constituer un réseau dans le département.

En outre, un volet répression viendra appuyer ces orientations afin de favoriser les changements de comportement.

Les contrôles des deux roues motorisés effectués par les forces de police et de gendarmerie se poursuivront ainsi que le déploiement de radars fixes de contrôle automatique des vitesses.

V. LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

Thématique « jeunes – alcool – drogue »

Rappel des principales caractéristiques de l'accidentologie des jeunes dans le département des Alpes-Maritimes

- accidentalité urbaine : 89 %
- 37 % de contrôles d'alcoolémie positifs (majoritairement >0,8g/l sang : 77 %)
- 35 % des dépistages de drogue sont positifs
- de mai à novembre et du mardi au vendredi : 63 %
- de 12 h à 19 h : 50 %
- la tranche 15/24 ans est la plus représentée : 65 % des tués, 59 % des blessés
- part des victimes de moins de 15 ans élevée : 1 BH sur 7
- majorité de 2 RM : 51 % et VL impliqués : 45 %
- Les conducteurs de moins de 25 ans :
 - sont impliqués dans 85 % des accidents
 - à cyclomoteur : 45 %
 - en VL : 39 %

Les orientations d'actions

De nombreuses actions sont déjà réalisées dans le département à l'attention des jeunes, en particulier dans les établissements de nuit (discothèques,...) et lors de grands rassemblements (concerts,...) : SAM, capitaine de soirée.

Les orientations d'actions dégagées s'articulent autour de deux axes :

- la sensibilisation des 15-24 ans, en liaison avec l'inspection académique et les mutuelles étudiants ;
- l'intégration de la problématique alcool/drogue, en poursuivant notamment les actions de prévention dans les établissements de nuit et lors des grands rassemblements ainsi que les campagnes d'information avec les radios sur la thématique « sortez mais revenez ».

Pistes d'actions dans les établissements scolaire du 2nd degré

1. Continuer à former des référents
2. Intégrer la « culture Sécurité Routière » dans la culture générale
3. Développer l'éducation à la sécurité routière
4. Augmenter le nombre d'actions et améliorer leur qualité

En outre, un volet répression viendra appuyer ces orientations afin de favoriser les changements de comportement.

Les contrôles d'alcoolémie et de stupéfiants effectués par les forces de police et de gendarmerie se poursuivront.

V. LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

Thématique « piétons »

Rappel des principales caractéristiques de l'accidentologie « piétons » dans le département des Alpes-Maritimes

- accidentalité urbaine : 97 %
- moyenne d'âge des victimes élevée (72 ans pour les tués, 54 ans pour les BH)
- part des victimes de moins de 15 ans élevée : 1BH sur 7
- majorité de VL impliqués : 64 %
- conducteurs impliqués :
 - ne sont pas des jeunes (moyenne d'âge = 41ans en VL et 35 ans en moto)
 - ont +10 ans d'ancienneté de permis de conduire : 38 %
 - sont des cadres moyens ou employés

Les orientations d'actions

Les orientations d'actions dégagées s'articulent autour de quatre axes.

1. La communication

Elle pourra passer par des campagnes de communication utilisant tous les supports médiatiques (presse, radio, télévision,...) ainsi que par des partenariats avec les grandes villes du département (messages sur sites web, presse communale,...).

2. La sensibilisation des enfants

- en développant le permis piéton et les actions aux abords des écoles ;
- en appelant à la vigilance au moyen d'affichettes apposées sur les abribus ou à la descente dans les bus.

3. La sensibilisation des conducteurs

Le but de cette sensibilisation est la meilleure prise en compte des usagers piétons.

4. Le partenariat avec les services « infrastructures » des collectivités locales

Ce partenariat doit permettre une mise en place d'une coordination des différents services impliqués dans les aménagements de voiries.

Cette coordination permettra de mieux prendre en compte la sécurité de chaque usager.

En outre, un volet répression viendra appuyer ces orientations afin de favoriser les changements de comportement par, notamment, le déploiement des dispositifs de contrôle automatisé de franchissement de feux rouges.

VI. LE SUIVI ET L'ÉVALUATION DU DGO

Les objectifs nationaux affichés et les objectifs locaux devront servir de fil conducteur aux actions à venir.

Ainsi, l'objectif des Alpes-Maritimes sera de ramener le nombre de personnes tuées à 213 pour la période 2009 à 2012 contre 314 sur la période 2004 à 2007, soit une diminution de 32,2%.

Au delà de l'élaboration du présent DGO, la démarche partenariale, basée sur le Pôle départemental de sécurité routière – PDSR - et les groupes de travail constitués, se poursuivra, notamment, à travers les réunions du PDSR au cours desquelles un suivi de l'accidentalité dans le département est régulièrement effectué. Ces réunions permettront également de faire le bilan des actions pour chaque enjeu et chaque orientation d'actions du DGO.

Des indicateurs pour chaque enjeu permettront de suivre les déclinaisons des orientations d'actions du DGO et d'effectuer les ajustements éventuellement nécessaires.

Ces indicateurs porteront, notamment, sur :

- le suivi de l'objectif chiffré défini dans le DGO ;
- la part des orientations d'actions ayant fait l'objet d'au moins une action au titre du PDASR ;
- le nombre d'actions du PDASR mise en œuvre découlant effectivement des orientations d'actions du DGO ;
- le nombre d'actions du PDASR mise en œuvre ne découlant pas des orientations d'actions du DGO.

La déclinaison du DGO en PDASR

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

Les trois groupes de travail qui ont été mis en place dans le cadre du DGO seront pérennisés à travers le PDASR.

Ils pourront participer à l'appel à projets par l'élaboration de cahiers des charges propres à chaque enjeu, à la sélection des projets d'actions et à l'évaluation des actions réalisées.

Le PDSR validera le bilan du PDASR et les éventuels ajustements proposés.

REMERCIEMENTS

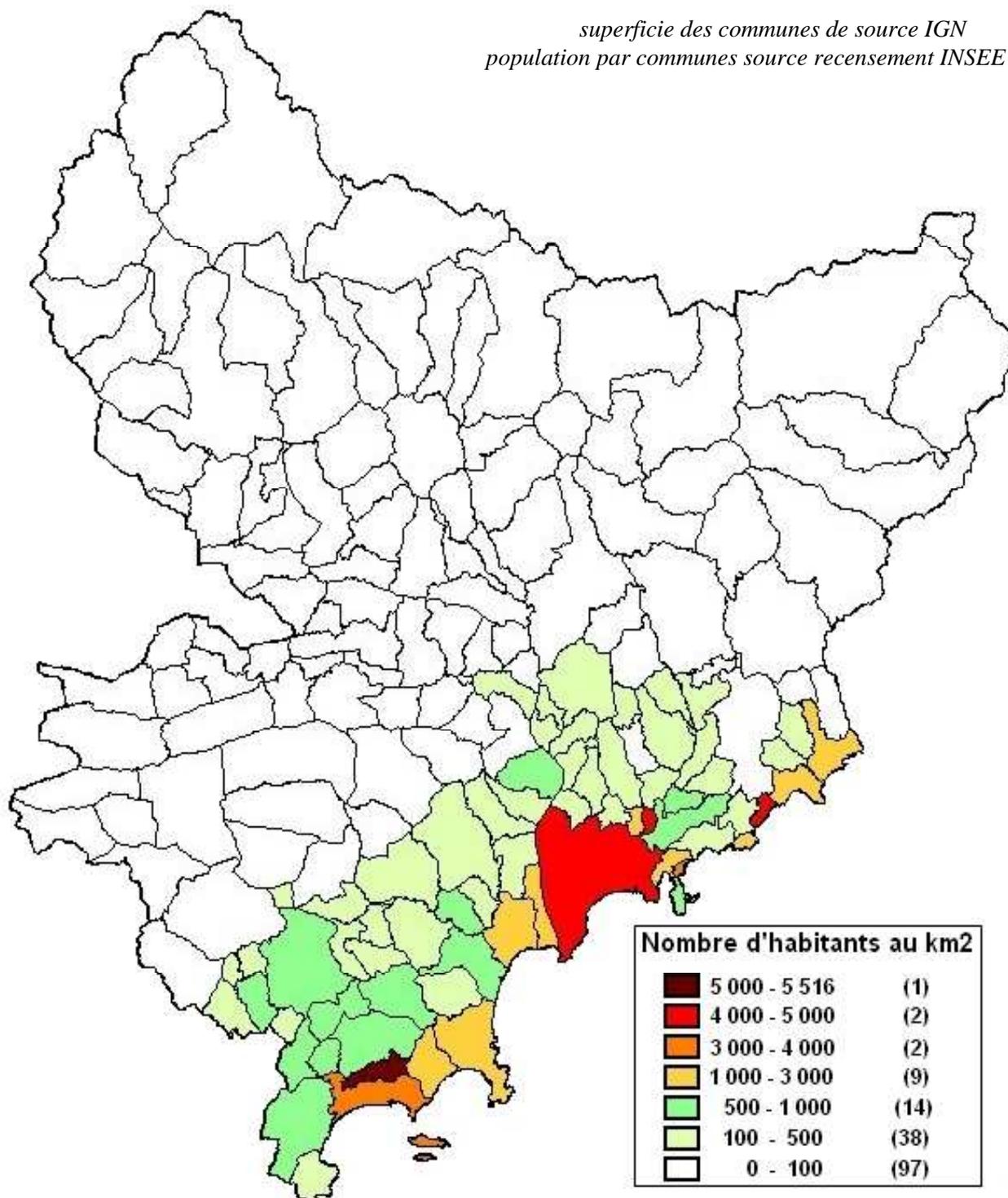
Que tous les membres du comité de pilotage et des trois groupes de travail soient ici remerciés pour leur active contribution qui permet de disposer d'un DGO 2009-2012 partagé par les différents acteurs de la sécurité routière ainsi que l'ensemble des partenaires qui auront à décliner les orientations d'actions dans les PDASR.



PRESENTATION DU DEPARTEMENT

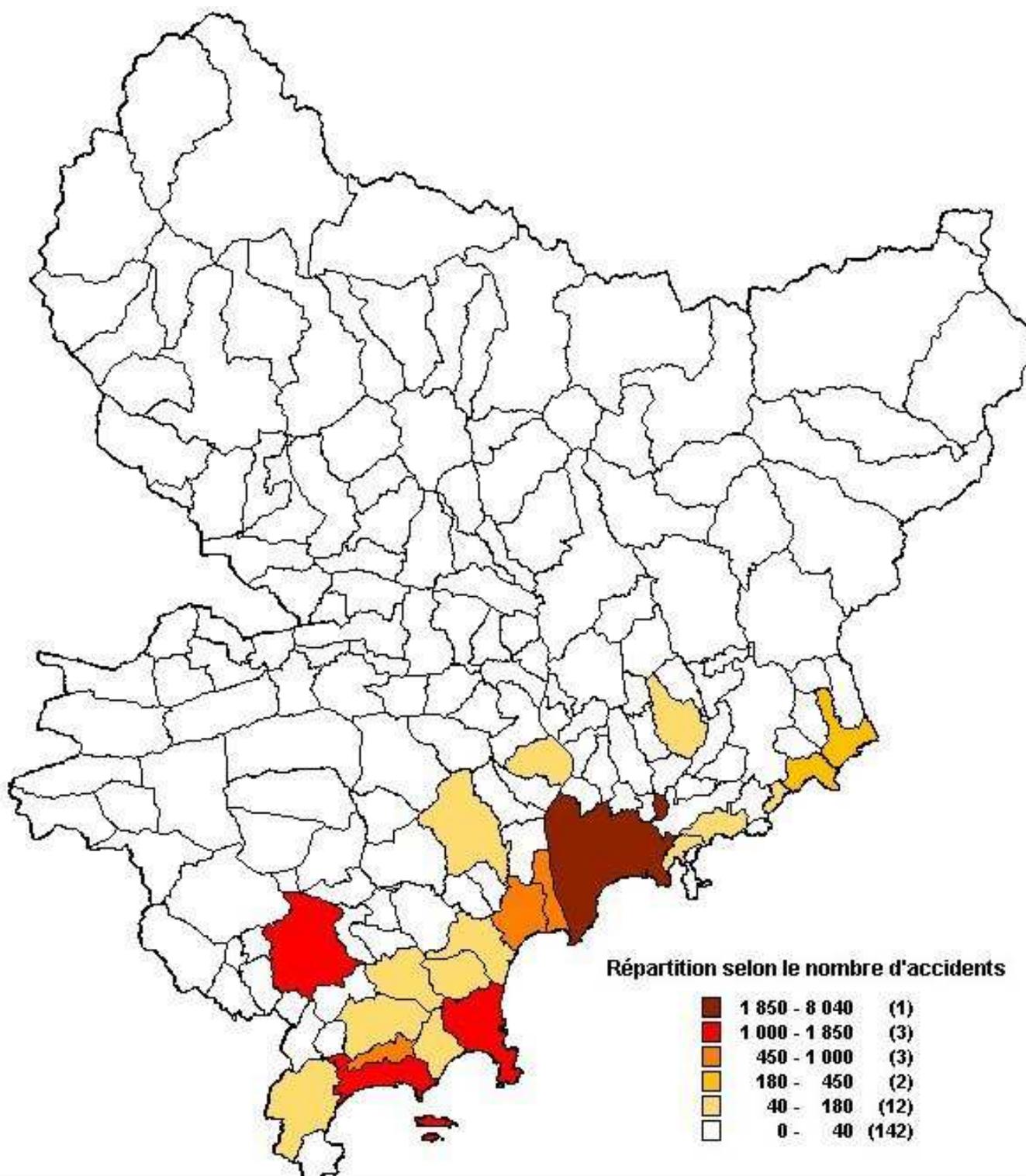
Densité de population par communes

*superficie des communes de source IGN
population par communes source recensement INSEE 2006*



LES ENJEUX

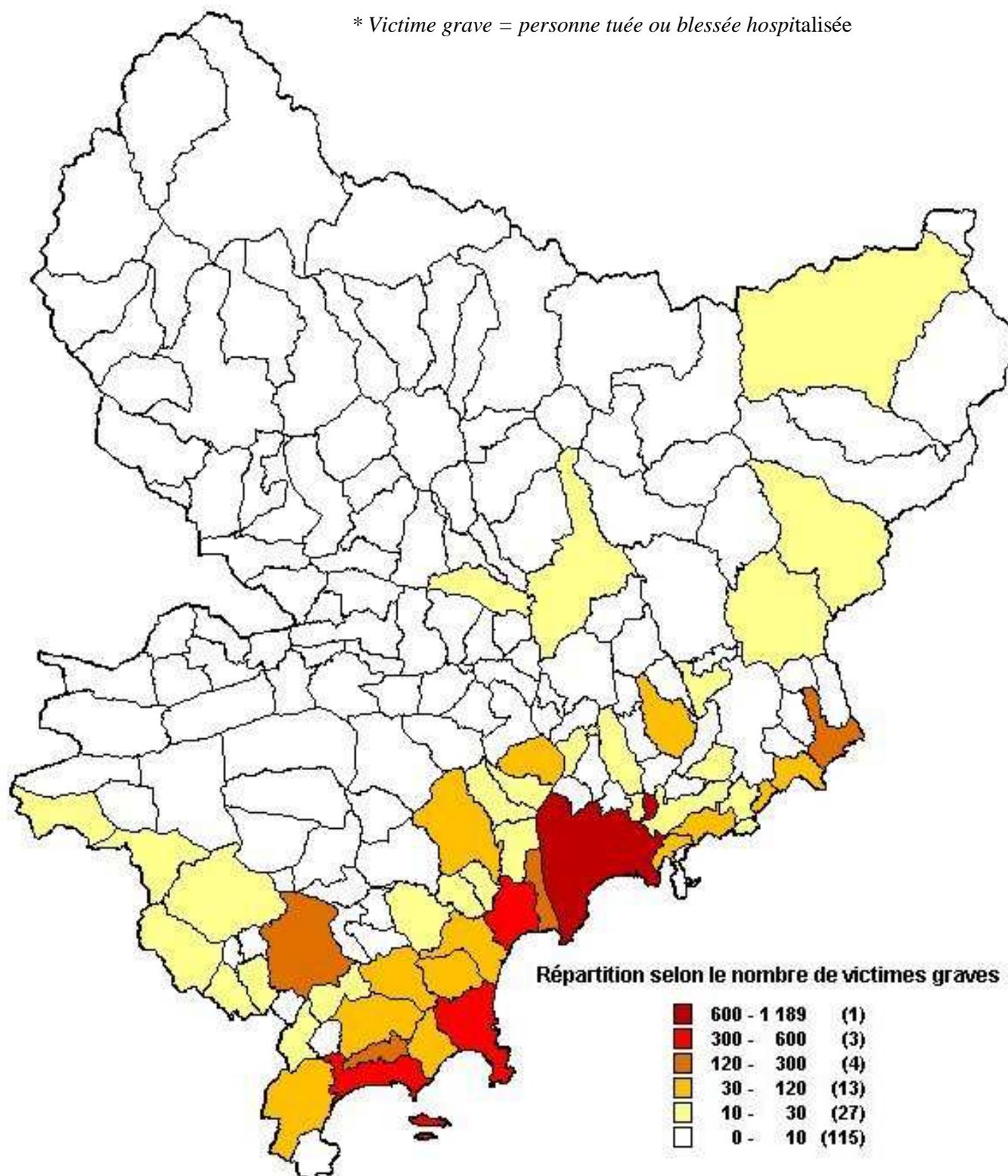
Nombre d'accidents par communes de 2004 à 2008



LES ENJEUX

Nombre de victimes graves(*) par communes de 2004 à 2008

* Victime grave = personne tuée ou blessée hospitalisée

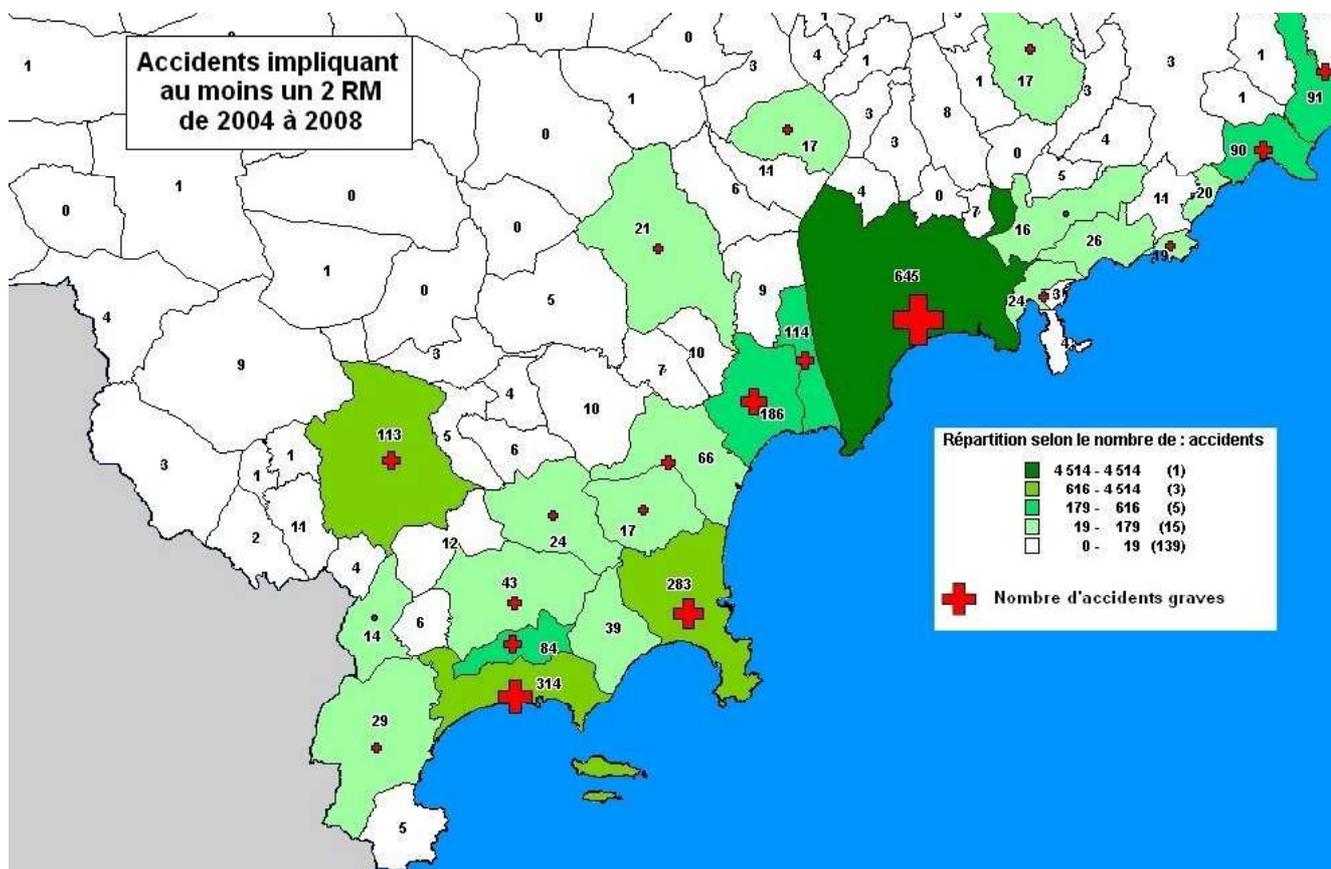


ANNEXE 3

LA COMPREHENSION DES ENJEUX

Enjeu 2RM

Nombre d'accidents impliquant au moins un 2RM de 2004 à 2008

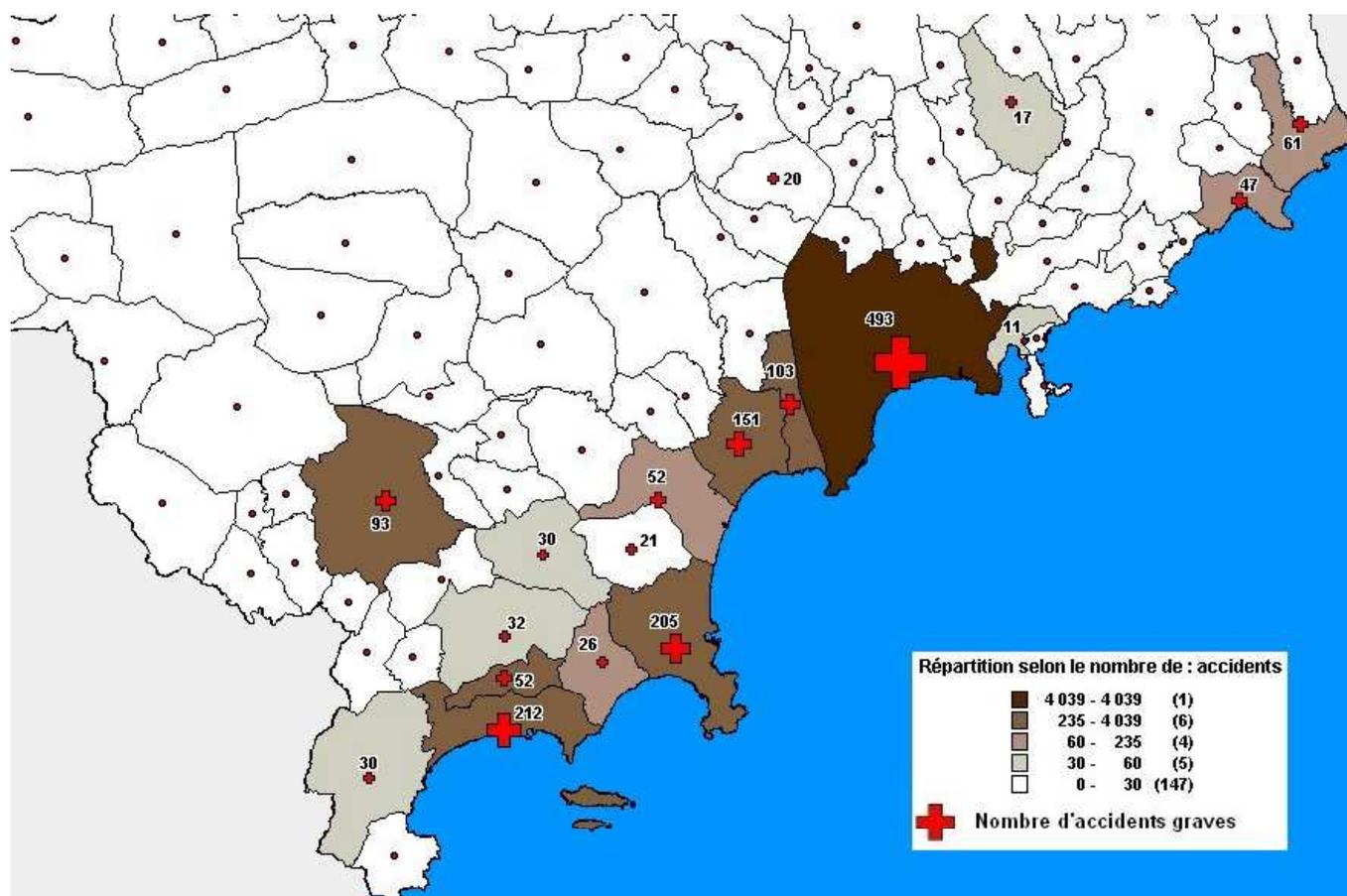


*

* Victime grave = personne tuée ou blessée hospitalisée

Enjeu Jeunes – Alcool - Drogue

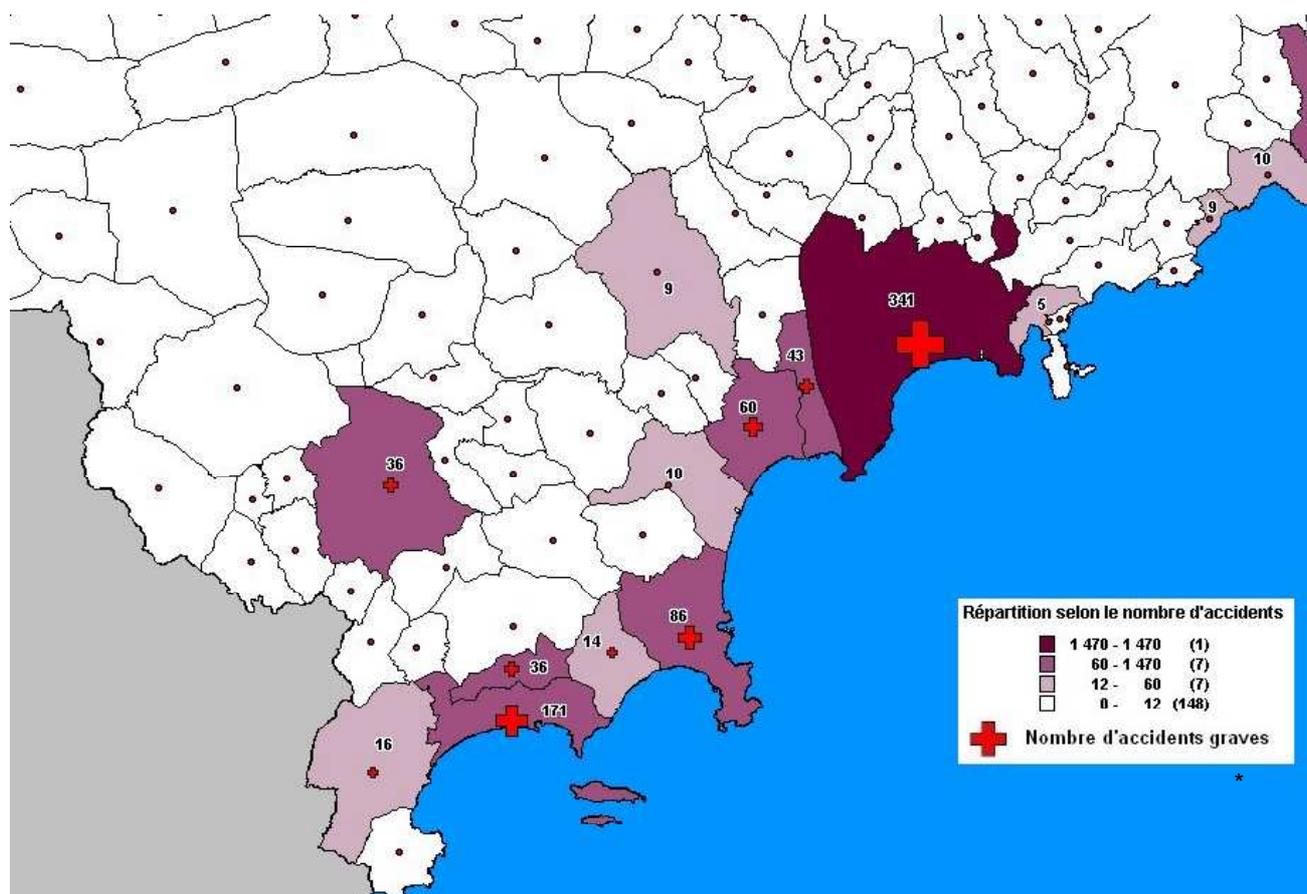
Nombre d'accidents impliquant au moins un jeune
par communes de 2004 à 2008



* Victime grave = personne tuée ou blessée hospitalisée

Enjeu Piétons

Nombre d'accidents impliquant au moins un piéton
par communes de 2004 à 2008

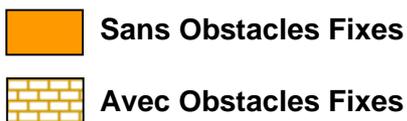
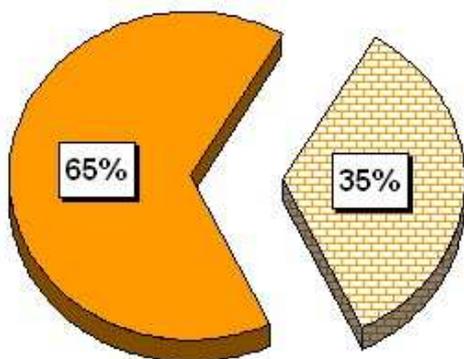


* Victime grave = personne tuée ou blessée hospitalisée

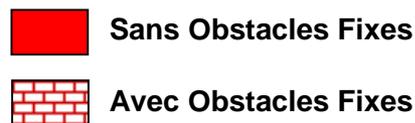
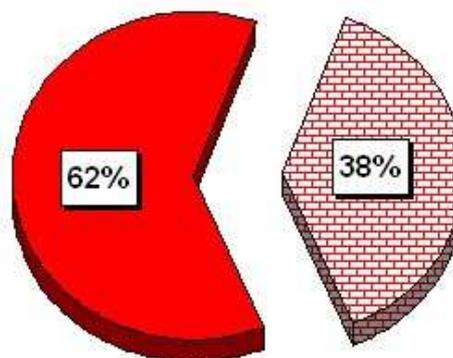
LA COMPREHENSION DES ENJEUX

Enjeu 2RM
approfondissement sur la thématique des obstacles fixes

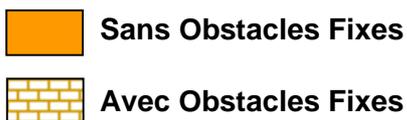
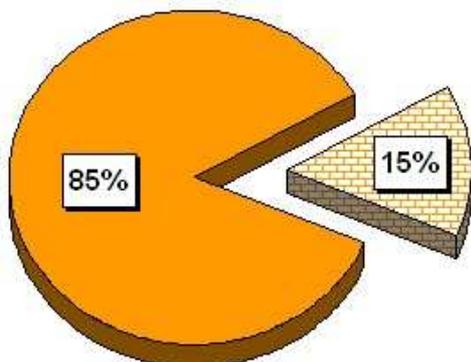
Part des tués en cyclomoteur de 2004 à 2008



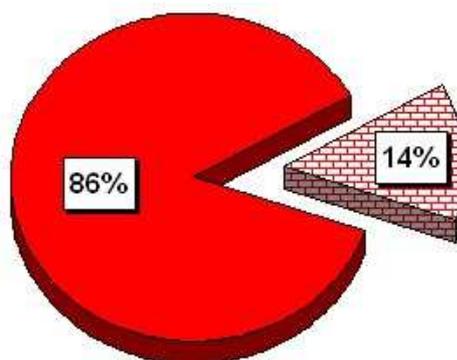
Part des tués en motocyclette de 2004 à 2008



Part des BH en cyclomoteur de 2004 à 2008



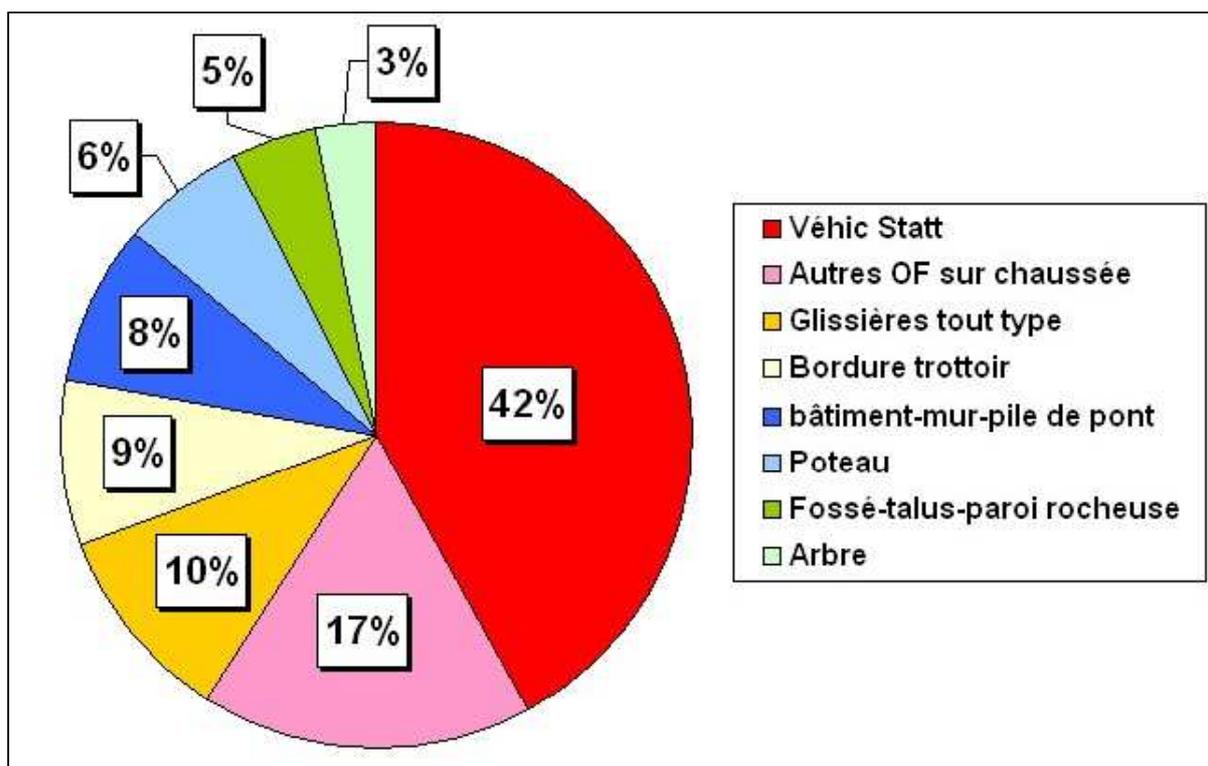
Part des BH en motocyclette de 2004 à 2008



On constate que le facteur obstacle fixe accroît la gravité des accidents. Il occupe une part importante dans les accidents mortels de 2RM.

Enjeu 2RM approfondissement sur la thématique des obstacles fixes

Les principaux obstacles fixes identifiés dans les accidents de 2RM de 2004 à 2008

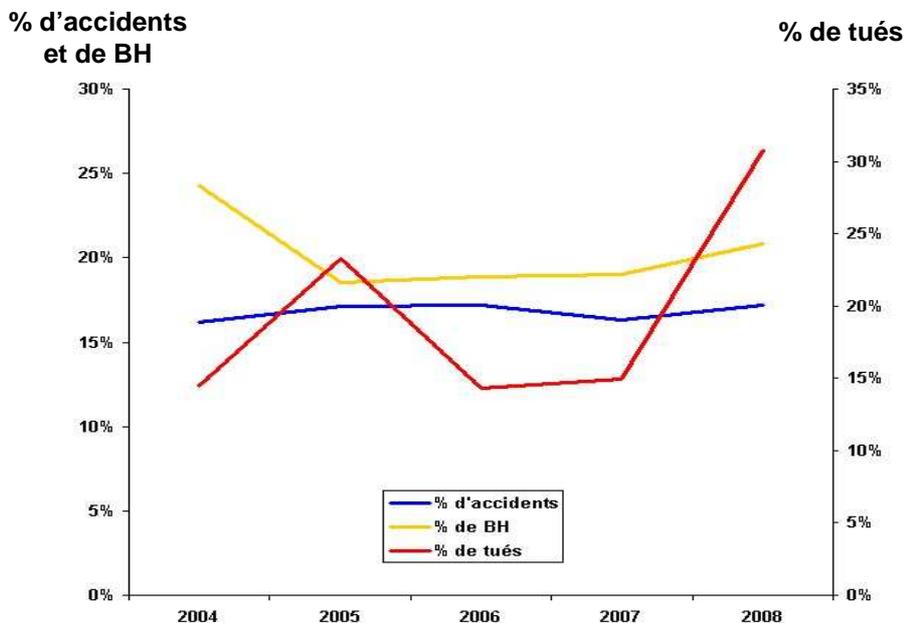


L'infrastructure semble occuper une part minoritaire dans le type d'obstacles fixes identifiés dans les accidents de 2RM pour la période étudiée.

Cependant, il faudrait disposer de données qualitatives en analysant les PV des accidents de cette étude pour approfondir et pour confirmer ou infirmer cette tendance.

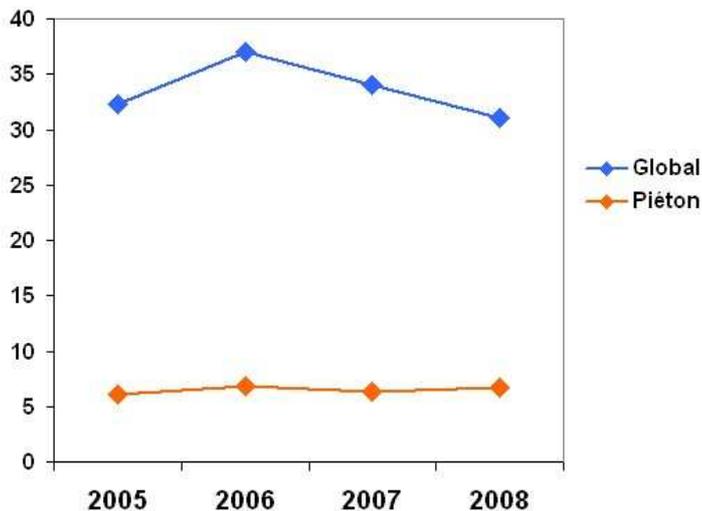
Enjeu Piétons

Courbes de la part de l'accidentalité piétons sur 5 ans



Depuis 5 ans, la part du nombre d'accidents avec piéton(s) reste stable avec une légère tendance à la hausse depuis 2007

Gravité des accidents

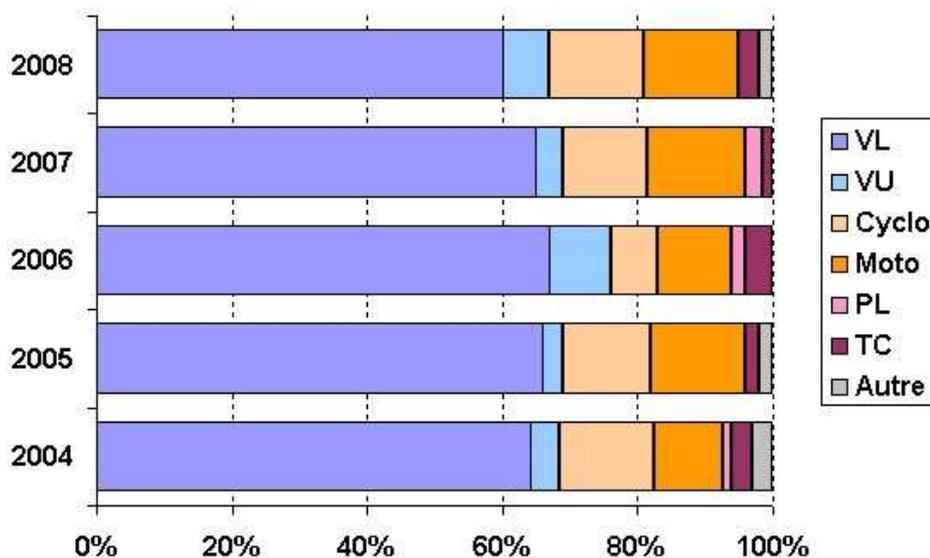


La gravité des accidents avec piéton(s) tend à augmenter alors que la gravité globale tend à diminuer.

Rappel : la gravité est le nombre de tués + blessés hospitalisés pour 100 accidents corporels. Du fait du changement de définition des personnes tuées et des blessés hospitalisés/graves depuis le 1er janvier 2005, l'année 2004 n'a pas été prise en compte dans un souci de cohérences.

Enjeu Piétons

Part des catégories d'utilisateur impliquées dans les accidents avec piéton(s)



Sur 5 ans, les accidents VL/piéton(s) représentent en moyenne 64% des accidents impliquant au moins un piéton.

Depuis 2007, on observe une tendance à la baisse de ce type de conflit au « profit » du conflit de type : deux roues motorisés / piéton(s).

Les caractéristiques des accidents mortels de piéton de 2004 à 2008

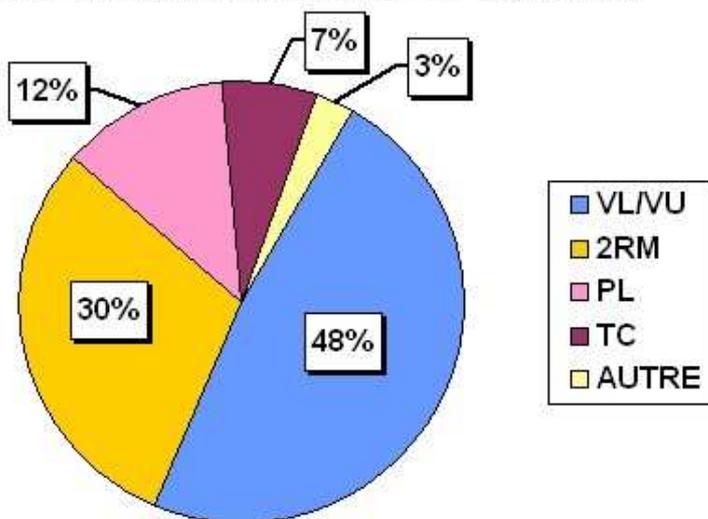
- moyenne d'âges des victimes : 72 ans
- en plein jour 76 % ou de nuit avec éclairage public allumé 17 %
- sur une partie rectiligne-plat 72 %
- sur  = 45 % ou à moins de 50m  = 32%

LA COMPREHENSION DES ENJEUX

Enjeu Piétons

Catégories de véhicules impliqués

Piétons tués par catégories de véhicules



Moyenne d'âge des conducteurs

Les conducteurs impliqués dans les accidents mortels de piéton, tout type d'usagers confondu, ont une moyenne d'âge de 38 ans.

Moyenne d'âge par catégorie de conducteur

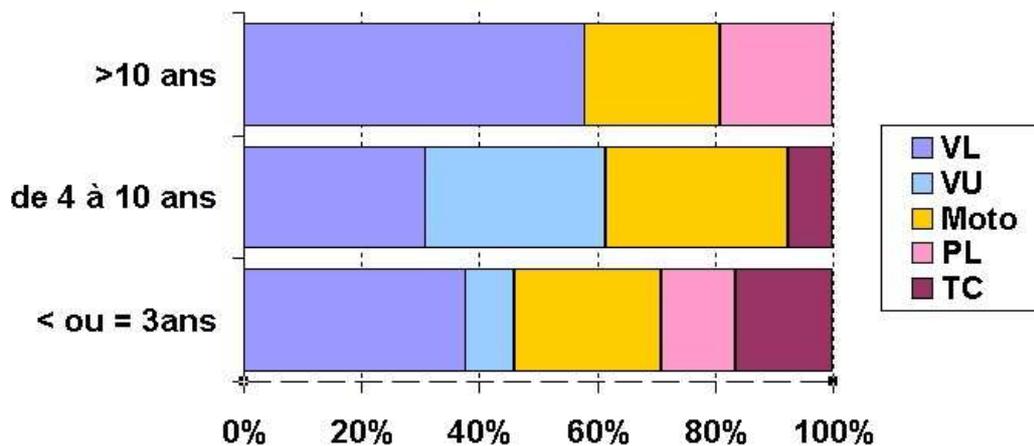
TC	52 ans
VL	41 ans
PL	40 ans
Moto	35 ans
VU	34 ans
Cyclo	22 ans

LA COMPREHENSION DES ENJEUX

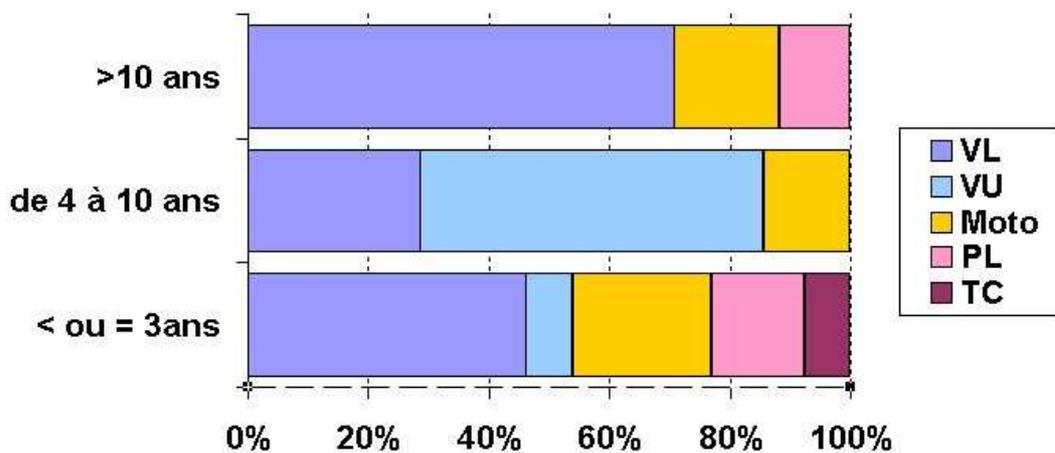
Enjeu Piétons

ancienneté des permis de conduire

Part d'implication par catégorie d'usagers selon l'ancienneté des permis de conduire dans les accidents mortels piéton



Part de présumé responsable par catégorie d'usagers selon l'ancienneté des permis de conduire dans les accidents mortels piéton



La part d'implication des VL/VU pour une ancienneté de permis de conduire supérieure à 3 ans représente 60%. Cette catégorie d'usagers est majoritairement présumé responsable.

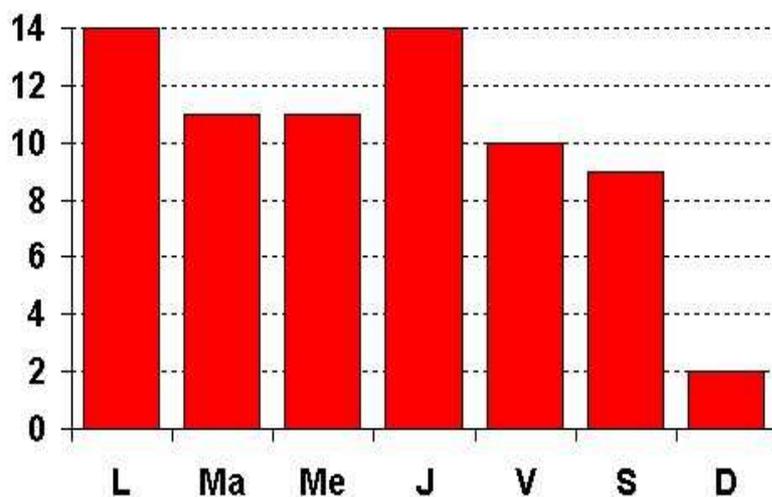
Par ailleurs, on notera la représentativité importante (près de 1/3) pour les conducteurs dont l'ancienneté du permis est ≤ à 3 ans de PL et de transports en commun.

ANNEXE 3

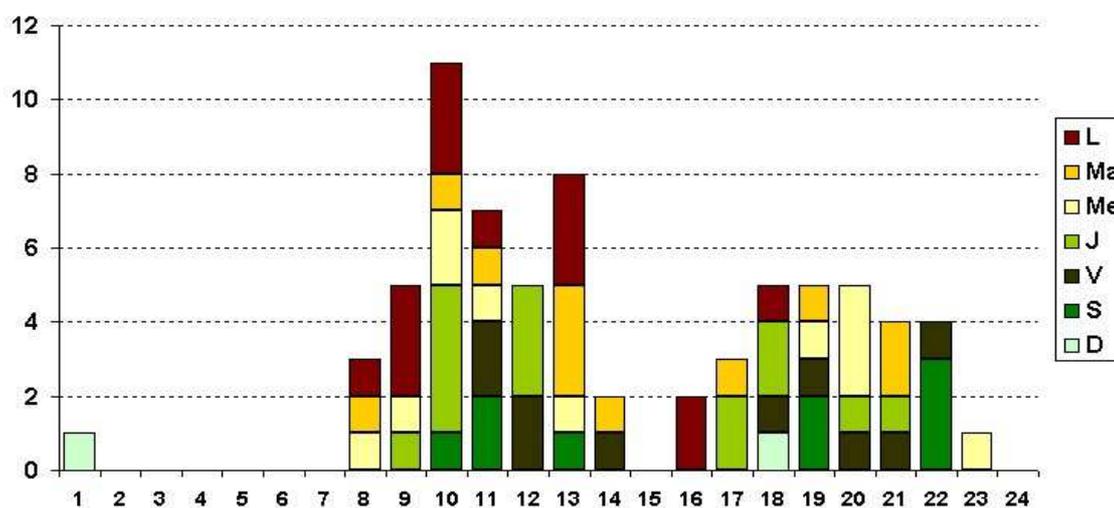
LA COMPREHENSION DES ENJEUX

Enjeu Piétons

répartition dans le temps selon le jour de la semaine



répartition dans le temps selon le jour de la semaine et l'heure



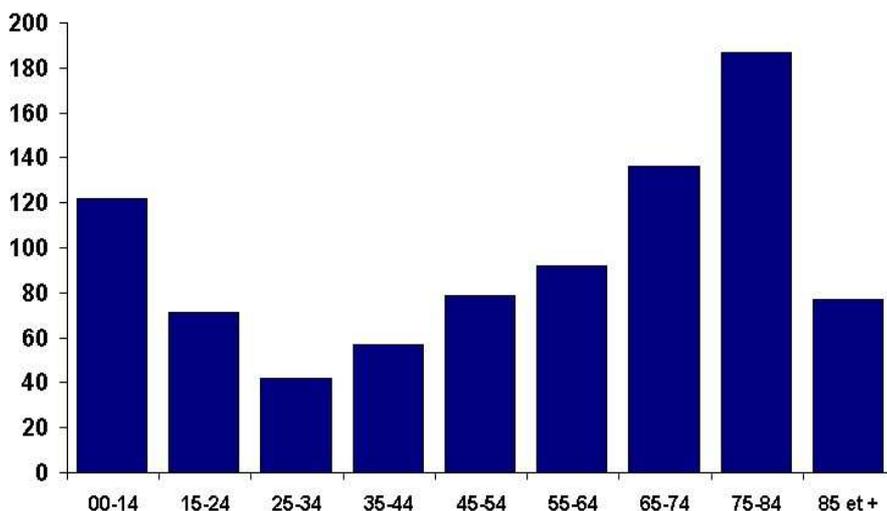
Les accidents mortels de piétons se produisent surtout en semaine particulièrement le lundi et le jeudi et dans les tranches horaires de 10 à 14 h et de 18 à 22 h.

(cette analyse ne tient pas compte des veilles et jours de fête)

Enjeu Piétons

Les caractéristiques des accidents avec piéton(s) BH de 2004 à 2008

- Moyenne d'âge des piétons BH : 54 ans

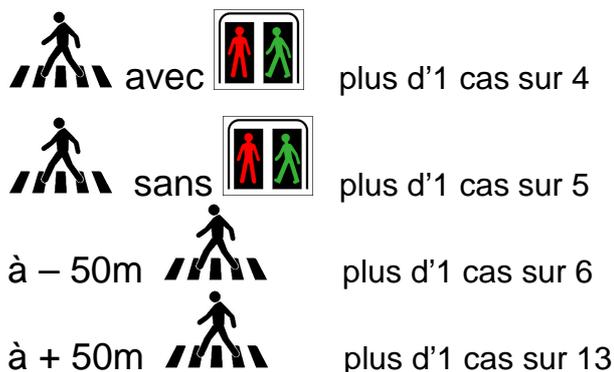


Trois classes d'âge sont les plus représentées parmi les piétons BH :

- 75 à 84 ans (22 % du total des piétons BH soit plus d'1/5)
- 65 à 74 ans (16 % du total des piétons BH soit près d'1/6)
- < 14 ans (14 % du total des piétons BH soit près d'1/7)

- Principales actions et localisations des piétons BH

Nombre d'accidents avec au moins un piéton BH par classes d'âge

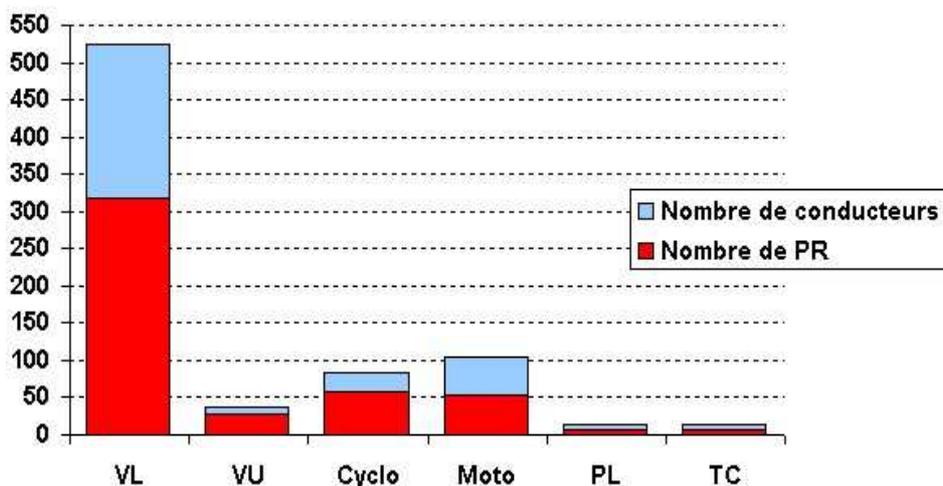


Les piétons BH de 65 et plus, totalisent 46 % de la totalité des piétons BH soit près d'un sur deux.

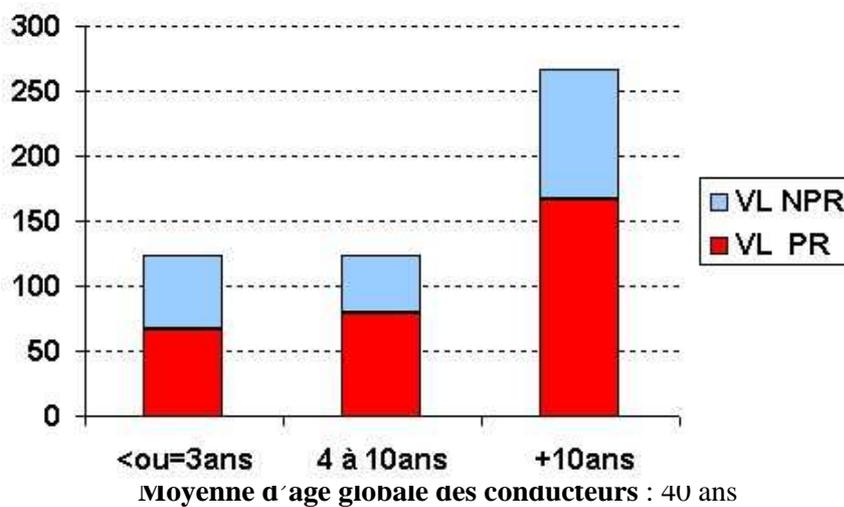
Enjeu Piétons

Nombre de conducteurs impliqués et part de présumé responsable

par catégorie d'usagers dans les accidents avec au moins un piéton BH



Ancienneté du permis et part de présumé responsables des VL impliqués



Moyenne d'âge des conducteurs par catégorie de véhicules

VL : 44 ans	VU : 39 ans	Cyclo : 22 ans
Moto : 33 ans	PL : 44 ans	TC : 36 ans

LA COMPREHENSION DES ENJEUX

Enjeu Piétons

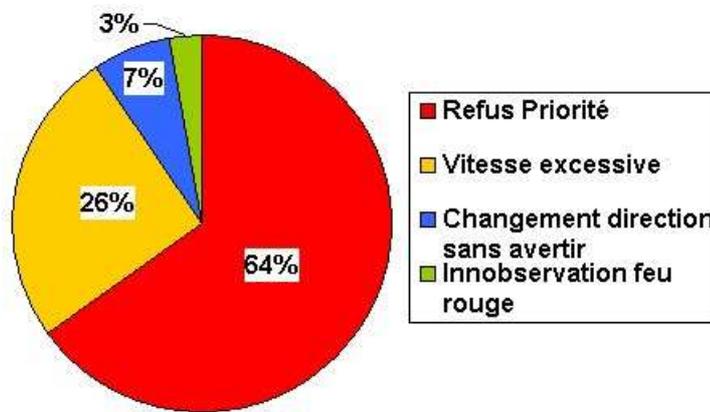
Infractions les plus courantes

Cette donnée reste très mal renseignée dans les fichiers BAAC des forces de l'ordre malgré une nette amélioration depuis 2005.

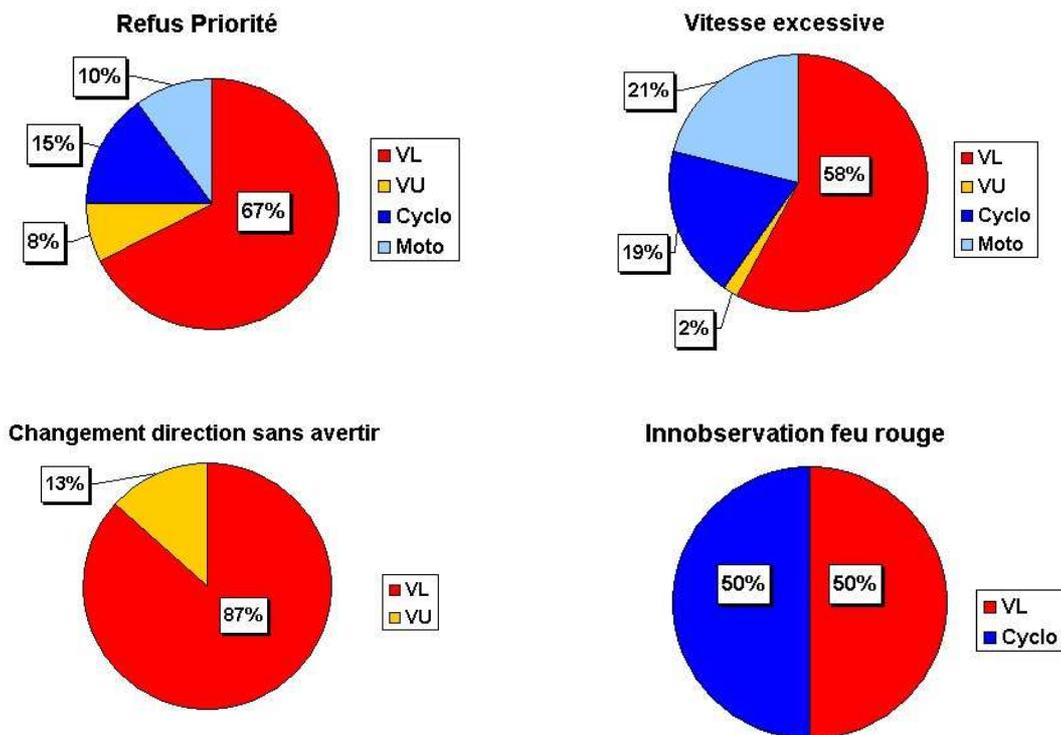
Malheureusement, cette amélioration a tendance à stagner autour d'un taux de renseignement proche du tiers (31 %) alors que pour l'année 2004 on approche tout juste 5 %.

Malgré cela, il se dégage les tendances suivantes :

Principales Infractions des conducteurs impliqués dans les accidents avec au moins un piéton BH



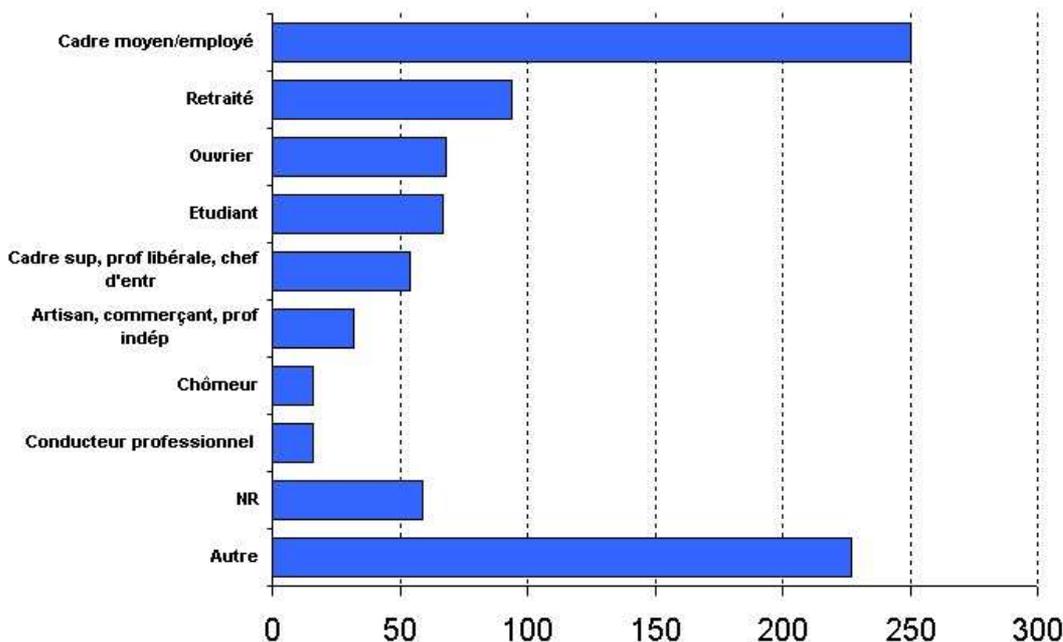
Types d'infractions par catégorie d'usagers



Enjeu Piétons

Catégories socioprofessionnels des conducteurs impliqués

Conducteurs impliqués dans les accidents avec un piéton BH par catégories sociales professionnelles de 2004 à 2008



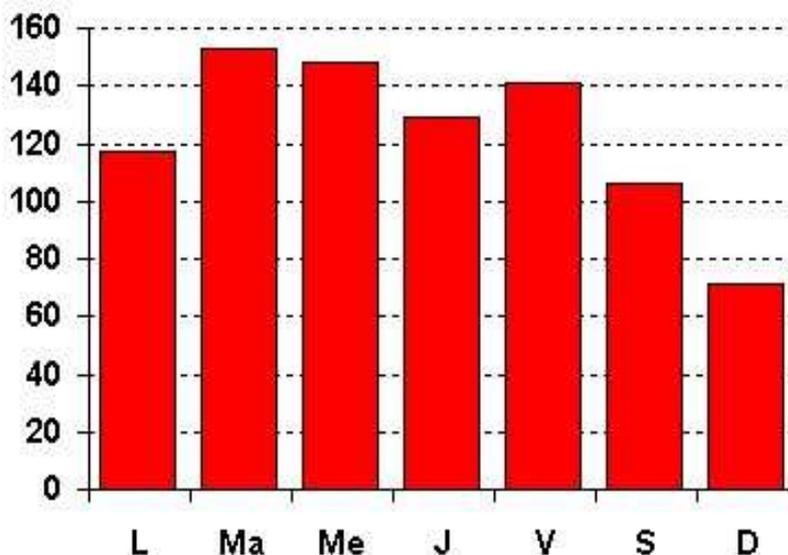
Répartition dans le temps

Globalement les accidents avec au moins un piéton BH se répartissent sur les 6 premiers jours de la semaine, avec toutefois, une concentration plus marquée sur le mardi mercredi et vendredi.

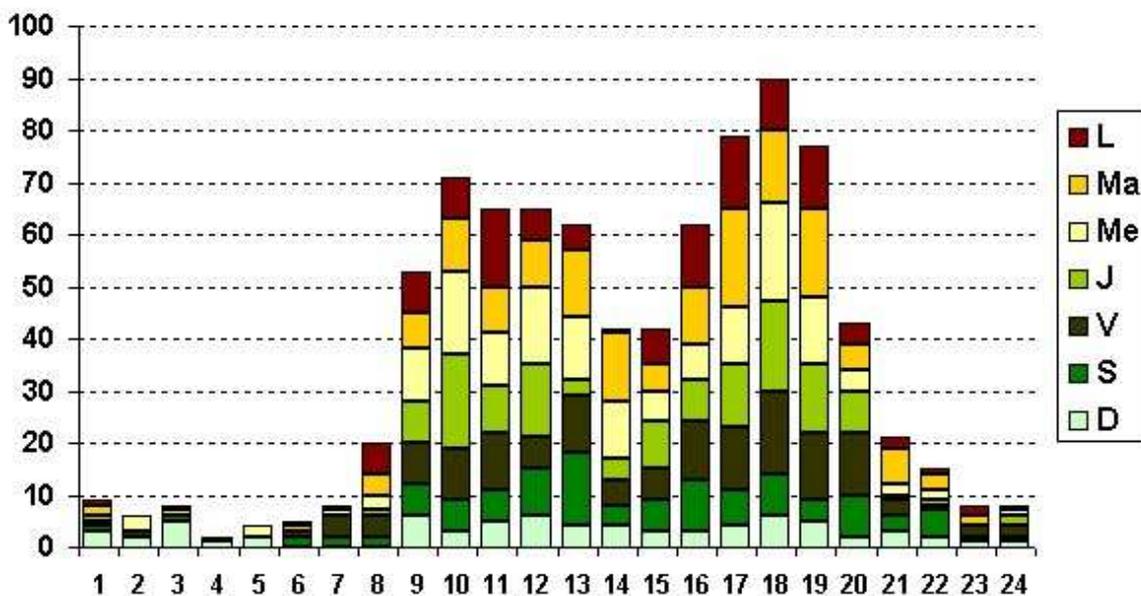
Deux créneaux horaires sont les plus accidentogènes : de 9 h à 14 h et de 16 h à 20 h plus important. Il est probable que le deuxième pic ainsi qu'une partie du premier (12 h à 14 h) soit en relation avec la hausse de trafic liée aux sorties d'écoles et de bureaux et pause déjeuner.

Enjeu Piétons

Répartition des accidents avec au moins un piéton selon le jour de la semaine



Répartition des accidents mortels piétons selon le jour de la semaine et l'heure



Afin de compléter et d'enrichir les données quantitatives issues des fichiers BAAC, une étude qualitative concernant la lecture de procès verbaux d'accidents mortels de piétons sera réalisée courant 2010.

COMPOSITION DU COMITE DE PILOTAGE- LE PDSR

- ❖ Monsieur le Directeur Départemental de l'Équipement et de l'Agriculture – Chef de projet sécurité routière
- ❖ Madame la Substitut du Procureur de la République, près du Tribunal de Grande Instance de Grasse
- ❖ Madame la Substitut du Procureur de la République, près du Tribunal de Grande Instance de Nice
- ❖ Monsieur le Commandant du Groupement de Gendarmerie des Alpes-Maritimes
- ❖ Monsieur le Directeur Départemental de la Sécurité Publique des Alpes-Maritimes
- ❖ Monsieur le Chef du Service Départemental d'Incendie et de Secours
- ❖ Monsieur le Chef de Service Exploitation & Ingénierie du Trafic de la société ESCOTA
- ❖ Monsieur le Président du Conseil Général des Alpes-Maritimes
- ❖ Monsieur le Président de l'Association des maires des Alpes-Maritimes
- ❖ Monsieur le Ministre chargé de l'Industrie, Maire de Nice, Président de la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur
- ❖ Monsieur le Député-Maire d'Antibes
- ❖ Monsieur le Député-Maire de Cannes
- ❖ Madame la Député-Maire du Cannet
- ❖ Monsieur le Maire de Grasse
- ❖ Monsieur le Maire de Cagnes-sur-Mer
- ❖ Monsieur le Maire de Breil-sur-Roya
- ❖ Monsieur le Directeur Régional des Assurances GMF
- ❖ Monsieur le Directeur de la CRAM sud-est
- ❖ Monsieur le Président de l'Union Patronale des Cafetiers Restaurateurs Nice – Côte -d'Azur

COMPOSITION DES GROUPES DE TRAVAIL

Deux roues motorisés – Vitesse

- Monsieur Marcel Schitter - M. Moto Alpes-Maritimes – DDEA - Pilote du GT
- Monsieur le Commandant Vieilleville - commandant de l'EDSR Gendarmerie
- Monsieur le Major Levamis - CRS6
- Parquet de Nice
- Escota
- la ville de Nice
- M. Le Président de la fédération française des motards en colère
- Mutuelle des motards
- Auto-école, moto-école de Menton
- Concessionnaire vendeur de moto
- CRAM
- Jean-Louis Trani, Coordinateur SR, DDEA

Jeunes – Alcool – Drogues

- Monsieur Patrice Benoit – Conseil départemental de la jeunesse 06
- Monsieur Hubert Boivin – Union Patronale des Cafetiers Restaurateurs
- Madame Soizic Guillaume - Procureur de Grasse
- Madame Danielle Iermoli – Observatoire départ. de Sécurité Routière –DDEA
- Messieurs Yannick Marziniak et Jochym Hugo - IDSR jeune
- Mesdames Anne-Catherine Perigard et Sandrine Oriot - Ville d'Antibes
- Monsieur Jean-Marc Tifoën – Référent 2nd degré sécurité routière de l'Education Nationale
- Monsieur Jean-Louis Trani – Coordinateur départemental de Sécurité Routière DDEA
- Monsieur Edouard Troiani – IDSR Association des Maires de France
- Madame Aline Salusbury – Maison de la Sécurité Routière

COMPOSITION DES GROUPES DE TRAVAIL

Piétons

- Monsieur François Gaumet – IDSR
- Monsieur Marius Giuliani – Prévention MAIF
- Madame Danielle Iermoli – Observatoire départ. de sécurité routière. -D.D.E.A.
- Monsieur Claude Raybaud – Association de piétons
- Madame Valérie Thouvenot – Parquet de Nice
- Monsieur Jean-Louis Trani – Coordinateur départemental de sécurité routière DDEA
- Monsieur Daniel Torri – Police municipale de la ville de Nice Association des Maires de France
- Madame Elisabeth Bruno – CCAS de Grasse
- Madame Danièle Tubiana – Mairie de Grasse

ANNEXE 5

RAPPEL DES ENJEUX ET DES ORIENTATIONS D' ACTIONS DU DGO 2004 – 2008

Le précédent DGO 2004 – 2008 avait retenu les quatre enjeux suivants :

- **Les obstacles** en bordure des routes
- **Les piétons et plus particulièrement les plus de 60 ans**
- **Les motocyclistes**
- **L'alcool**

et les orientations d'actions suivantes :

Pour l'enjeu « obstacles »

Apporter une attention particulière aux obstacles suivants lors de la conception d'infrastructures et traiter (suppression, fragilisation, isolement) ceux existant le long des routes :

- les dispositifs de retenue
- les parapets
- les plantations
- les poteaux
- les bâtiments, murs et piles de ponts

Pour l'enjeu « piétons »

- conduire un diagnostic précis permettant de détecter les zones ou des configurations à risques dans les communes les plus concernées ;
- traiter les abords des carrefours pour dégager la visibilité ;
- rechercher les dysfonctionnements sur les feux tricolores ;
- veiller à la praticabilité des cheminements piétonniers ;
- limiter la vitesse dans les zones à forte fréquentation piétonne.

Pour l'enjeu « motocyclistes »

- conduire un diagnostic précis par type de route pour en déduire des principes d'aménagement (signalisation cohérente des virages, dégagement de visibilité aux abords des carrefours,...);
- établir une programmation d'équipement des dispositifs de retenue existants avec des lisses motos ;
- mener une politique de traitement des obstacles latéraux ;
- formation ;
- communication ;
- contrôles, sanctions des infractions (vitesse, dépassements dangereux,...).

Pour l'enjeu « alcool »

Rechercher les zones privilégiées d'accidents liés à l'alcool afin :

- de mieux cibler les contrôles ;
- d'établir des diagnostics permettant de déterminer les raisons de ces accumulations ;
- de mener des actions en partenariat avec les établissements qui se situent dans le périmètre des zones concernées.

ANNEXE 6

DEFINITIONS

Rappel

Le 1^{er} janvier 2005, afin de comparer ses résultats à ceux de ses voisins européens, la France a adopté la définition internationale du "tué" à 30 jours et du blessé hospitalisé.

La personne tuée sur le coup ou dans les 30 jours après l'accident a remplacé la personne tuée sur le coup ou dans les 6 jours après l'accident et le blessé hospitalisé plus de 24 heures a remplacé le blessé grave hospitalisé plus de 6 jours.

Il convient de rappeler que le changement de définition du blessé hospitalisé n'a été appliquée que progressivement au début de l'année 2005, un certain nombre d'unités continuant à enregistrer les blessés graves (hospitalisés plus de 6 jours) au cours des 6 premiers mois. En 2006 ces difficultés ont disparu.

Accidents corporels de la circulation routière : accidents survenus sur une voie ouverte à la circulation publique, ayant impliqué au moins un véhicule et ayant causé au moins une victime. Tous les accidents matériels qui n'ont pas provoqué de blessures et ceux qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule sont donc exclus de cette définition.

Accidents graves : accident ayant fait au moins un tué ou un blessé grave.

Blessés hospitalisés (BH) : blessés dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation.

Blessés non-hospitalisés (BNH) : blessés dont l'état ne nécessite pas d'hospitalisation.

Cible : lieu, types d'usagers...

Enjeu : morbidité, absolue ou relative, d'une cible (lieu, types d'usagers...)

Indicateur d'Accidentologie Locale (I.A.L.) : indicateur de risque sur l'ensemble du département.

Tués : victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.

Milieu urbain / rase campagne : la définition du milieu urbain correspond à celle d'une agglomération au sens du code de la route, à savoir une section de voie située entre les panneaux la délimitant. Toute autre section de voie est considérée comme rase campagne. Il est courant de regrouper la rase campagne et les agglomérations de moins de 5 000 habitants, considérant que l'accidentologie de ces agglomérations relève davantage de la problématique rase campagne que de celle des grandes agglomérations.

Orientations d'actions : fixent l'objectif général des actions qui en découlent et permettent aux acteurs qui les proposent de répondre à la question : pourquoi réaliser cette action ?

Victimes : personnes tuées ou blessées dans un accident.

PDASR : Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière élaboré par un groupe de travail en concertation avec les élus, administrations, associations, milieux professionnels. Il assure, sous l'autorité du préfet, la cohésion des actions au niveau du département et incite à la prise en charge et à l'échange d'expériences ...

PDCR : Plan départemental de contrôle routier est intégré dans le plan départemental d'actions de sécurité routière. Il est l'élément de référence en matière de politique locale pour coordonner les mesures prises en matière de lutte contre l'insécurité routière.

ANNEXE 7

LISTE DES ABREVIATIONS

2RM : Deux Roues Motorisés

BAAC : Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation routière

BH : Blessé Hospitalisé

BNH : Blessé Non Hospitalisé

BL : Blessé Léger (nouvelle appellation du Blessé Non Hospitalisé)

CETE : Centre d'Études Techniques de l'Équipement

CERTU : Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques

CG : Conseil Général

CISR : Comité Interministériel de la Sécurité Routière

CRAM : Caisse Régionale d' Assurance Maladie

DDEA : Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture

DDSP : Direction Départementale de la Sécurité Publique

DGO : Document Général d'Orientation

DSCR : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières

EDSR : Escadron Départemental de Sécurité Routière

GN : Gendarmerie Nationale

GT : Groupe de Travail

IAL : Indicateur d'Accidentologie Locale

IDSR : Intervenant Départemental de Sécurité Routière

INSEE : Institut National de la Statistique et des Études Economiques

ODSR : Observatoire Départemental de Sécurité Routière

ONISR : Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière

PDASR : Plan Départemental d'Action de Sécurité Routière

PL : Poids Lourds

PV : Procès Verbal

RD : Route Départementale

RN : Route Nationale

SR : Sécurité Routière

VC : Voirie Communale

VL : Véhicule Léger

ZAAC : Zone d'Accumulation d'Accidents Corporels