



PRÉFET
DE LA CORSE-
DU-SUD

*Liberté
Égalité
Fraternité*

2023-2027



SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE**

DOCUMENT
GÉNÉRAL
D'ORIENTATION

de la
sécurité routière
en
Corse-du-Sud

Sommaire DGO

1. Le cadre général de la démarche.....	5
1.1. Le DGO : un document clé dans le dispositif de lutte contre l'insécurité routière.....	5
1.2. Une construction qui prend en compte le bilan passé en matière de sécurité routière.....	5
2. Le contexte local : un département marqué par une accidentalité importante.....	6
2.1. Une situation géographique spécifique aux implications multiples en matière de routes et d'accidentalité.....	6
2.2. Une mortalité plus importante que la moyenne nationale.....	6
3. Les conduites à risque sont à l'origine d'une majorité d'accidents corporels et mortels.....	7
3.1. Première cause d'accidents corporels et mortels, la vitesse est particulièrement déterminante dans les accidents survenus en Corse-du-Sud.....	7
3.2. Plus qu'ailleurs en France, l'alcool est déterminant dans l'accidentalité de la Corse-du-Sud.....	8
3.3. La conduite sous l'emprise de stupéfiants des présumés responsables est une cause sensible d'accidents en Corse-du-Sud comme ailleurs sur le territoire national.....	9
3.4. Le non-respect des priorités est une cause non négligeable d'accident corporel.....	9
3.5. Les distracteurs (inattention ou usage du téléphone) sont également observés dans de nombreux accidents corporel.....	10
4. Profil-type des victimes de la mortalité routière.....	11
4.1. Une sur-représentation des motocyclistes parmi les victimes.....	11
4.2. Une mortalité qui s'accroît avec l'âge.....	12
4.3. Des hommes et des résidents corses également sureprésentés.....	12
4.4. Une prééminence des professions intermédiaires et des retraités.....	13
5. Un profil-type des « présumés responsables » proche de celui des victimes.....	13
6. Où ont lieu les accidents ?.....	16
6.1 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération.....	17
6.1.1 La typologie des accidents hors agglomération met en lumière la dominance des voitures et des deux-roues.....	17
6.1.2 Les modes doux ont également suscité des accidents hors agglomération, mais le plus souvent de moindre gravité.....	22
6.1.3 Diversité des risques hors-agglomération.....	24
6.2 Principales caractéristiques des accidents en agglomération.....	25
6.2.1 Typologie des accidents en agglomération.....	25
6.2.2 Multiplication des accidents impliquant des modes de déplacement doux en agglomération.....	29
6.2.3 Facteurs spécifiques en agglomération.....	32
7. L'évaluation du DGO 2018-2022 par enjeux.....	32

7.1 Les actions de prévention et de communication déclinées par enjeux.....	32
7.2 Les forces de l'ordre et le parquet au cœur de la lutte contre l'insécurité routière : contrôles et prévention.....	36
8. Les orientations du DGO 2023-2027.....	37
8.1 Orientations en matière de 2RM.....	37
8.2 Orientations en matière de conduites à risques : la conduite sous l'emprise de substances psychoactives (alcools, stupéfiants, médicaments), la vitesse, le non-respect des priorités, les distracteurs, les voitures sans permis, les modes doux et les risques routiers professionnels.....	38
8.3 Orientations : les risques routiers des jeunes et des plus de 55 ans.....	38
9. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027.....	39
Annexe.....	40

Synthèse du document

La Corse-du-Sud présente un bilan de sécurité routière relativement lourd, avec proportionnellement davantage d'accidents impliquant des blessés et des morts que sur le reste du territoire national. Malgré des efforts importants, la mortalité n'a pas été contenue, l'année 2022 marquant un record, avec vingt personnes décédées sur les routes du département.

Sur la période étudiée (2017-2021), cinquante personnes ont perdu la vie sur les routes. Plus des trois quarts des victimes étaient des hommes, dont une grande majorité vivaient en Corse-du-Sud.

Parmi les caractéristiques notables du département en matière d'accidentalité, l'on note la part importante d'accidents mortels impliquant des conducteurs de deux-roues, ces usagers ayant la particularité d'être plus jeunes que les autres automobilistes victimes d'accidents.

En dehors des deux-roues, la mortalité augmente avec l'âge, affectant particulièrement la tranche des 45-64 ans. Pour ce qui concerne les plus âgés, ils sont également surreprésentés dans la mortalité liée aux modes doux (marche, vélos, vélos à assistance électrique...).

Une majorité d'accidents mortels a lieu hors-agglomération, et se concentre donc sur les véhicules motorisés. Quinze personnes sont toutefois mortes sur les routes en agglomération, dont ? étaient usagers de modes doux (qui demeurent relativement plus épargnés que la moyenne nationale).

Si le risque routier professionnel, qui comprend à la fois les déplacements vers le lieu de travail et liés à son exercice, n'est pas négligeable, une majorité d'accidents mortels a trait aux déplacements de loisirs (sorties festives, balades, etc.)

Au-delà de ces caractéristiques générales, il convient de s'intéresser aux facteurs de risque pour cibler les actions de sécurité routière entreprises dans le département.

Parmi les facteurs de risques identifiés, la conduite en deux-roues motorisés est centrale, d'autant qu'elle apparaît comme une spécificité du département. La mortalité deux fois plus élevée des motocyclistes justifie la mise en œuvre d'actions spécifiques.

Pour le reste, la vitesse, l'alcool, et, dans une moindre mesure, la consommation de stupéfiants, sont à l'origine d'une grande partie des accidents et suivent la tendance nationale.

1. Le cadre général de la démarche

1.1. Le DGO : un document clé dans le dispositif de lutte contre l'insécurité routière

Le DGO (Document général d'orientation) est le document qui définit, au niveau départemental, les orientations de la politique locale de sécurité routière pour une période de quatre ans. C'est un outil de programmation et d'organisation de la lutte contre l'insécurité routière.

Ce document est préparé, sous l'autorité de préfet, par les services départementaux de l'État. Il fait l'objet d'une concertation avec les acteurs locaux de la sécurité routière et doit permettre la mobilisation de l'ensemble des acteurs locaux autour d'actions et de véritables projets départementaux pour tenter de contribuer à l'objectif de diminution de l'accidentalité.

Il comprend une étude approfondie de l'accidentalité départementale sur les cinq dernières années, à partir de laquelle sont identifiés les enjeux spécifiques du département en plus de ceux identifiés au niveau national.

Compte-tenu de la faible taille du département et de la courte période sur laquelle s'étale notre analyse, la seule analyse statistique s'expose aux distorsions et aux effets de loupe. Nous mêlerons donc ces chiffres à une expertise acquise au long cours et en nous appuyant sur l'expertise des acteurs locaux.

Sur le fondement de ces enjeux vont être élaborés annuellement le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR), pour le volet prévention, et le Plan Départemental des Contrôles Routiers (PDCR) pour le volet des contrôles-sanctions.

1.2. Une construction qui prend en compte le bilan passé en matière de sécurité routière

Sous la responsabilité du préfet de département et de son directeur de cabinet, la coordinatrice sécurité routière du département et le chef d'unité sécurité routière pilotent la démarche.

Un état des lieux de l'accidentalité du département et un bilan portant sur les cinq dernières années ont été présentés à l'ensemble des partenaires locaux (Éducation nationale, gendarmerie, DDSP, parquet, Collectivité de Corse, associations de prévention routière, IDSR).

Au regard du bilan, les partenaires locaux ont fait part de leurs analyses et de leurs observations sur la politique de prévention routière, les orientations et moyens à mettre en œuvre pour diminuer l'accidentalité routière.

Ce document présentera d'abord les caractéristiques du département en matière d'accidentalité et les actions menées à l'occasion du DGO 2017-2021.

Surtout, il établira les axes de travail et les nouvelles priorités dégagées pour la période 2023-2027.

2. Le contexte local : un département marqué par une accidentalité importante

2.1. Une situation géographique spécifique aux implications multiples en matière de routes et d'accidentalité

D'une superficie de 4 014 km², le département de la Corse-du-Sud est formé de la partie méridionale de Corse. Il s'agit d'un territoire à la fois littoral et montagneux. Du fait de sa topographie, le département dispose principalement de routes sinueuses et donc potentiellement accidentogènes, ainsi que quelques voies rapides. En revanche, le département ne compte aucune autoroute.

Au 1^{er} janvier 2022, la population légale de la Corse-du-Sud était de 158 507 habitants. La densité de population s'élevait à 39,3 habitants au km², contre environ 118 au niveau national. Cette faible densité se traduit par des distances importantes à parcourir entre habitation et lieu de travail ou de loisir. Ainsi, les habitants du département entreprennent davantage de déplacements, à la fois en nombre, en durée et en distance, que la moyenne nationale.

Ces déplacements sont davantage réalisés en deux-roues que sur le reste du territoire national. La part de deux-roues sur les routes s'élève ainsi à 6 % du trafic, contre 2 % seulement pour l'ensemble du territoire national.

À ces caractéristiques s'ajoutent les flux touristiques. Chaque année, l'entrée et la sortie d'environ 500 000 voitures transportées sur les lignes maritimes régulières viennent près de doubler le trafic moyen journalier sur les routes durant la période estivale.

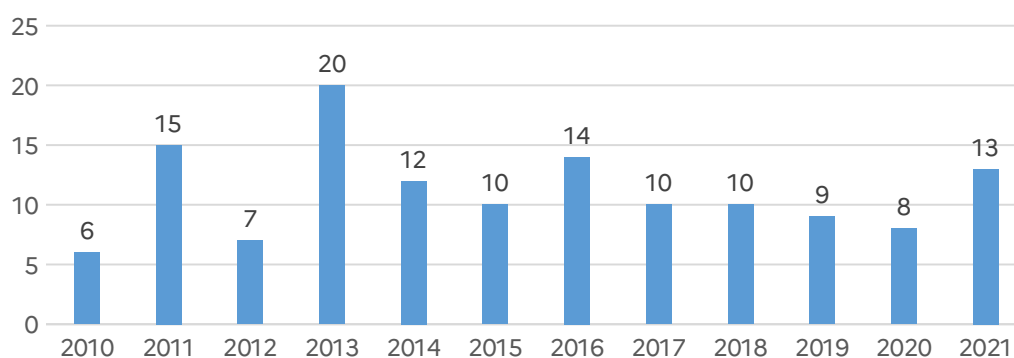
2.2. Une mortalité plus importante que la moyenne nationale

Les deux départements de Corse présentent un bilan de sécurité routière lourd, avec proportionnellement davantage d'accidents impliquant des blessés et des morts que sur le reste du territoire national.

En moyenne, le département de la Corse-du-Sud compte dix tués par an sur la période 2017-2021, la tendance est à la baisse par comparaison à la période 2012-2016 avec douze tués par an en moyenne. Cependant ce chiffre est plus élevé que la moyenne nationale dès lors que rapporté à la population.

Si les chiffres de la mortalité routière sont stables sur le temps long, la tendance est à la hausse sur les deux dernières années. Après avoir connu 13 tués en 2021, le département a connu 20 morts sur les routes en 2022 [année qui ne figure pas dans la période d'étude du DGO].

Nombre de personnes tuées 2010 - 2021



Au total, ce sont 50 personnes qui ont été tuées au cours de la période 2017-2021

Zone d'étude et période 2017-2021	Moyenne de tués par département par an	Moyenne de tués par millions d'habitants par an
Corse-du-sud	10	62
Famille des ILSR*, départements méditerranéens	40	61
France métropolitaine	32	47

* Cet indicateur permet de comparer la Corse-du-Sud à des départements qui présentent des caractéristiques proches.

Finalement, la Corse se classe parmi les régions dont la mortalité moyenne annuelle par million d'habitants est la plus élevée aux côtés de la Bourgogne Franche-Comté.

3. Les conduites à risque sont à l'origine d'une majorité d'accidents corporels et mortels

3.1. Première cause d'accidents corporels et mortels, la vitesse est particulièrement déterminante dans les accidents survenus en Corse-du-Sud

La vitesse excessive est observée dans près d'un quart des accidents corporels dans le département, contre 17 % en moyenne nationale. Pour ce qui concerne les accidents mortels, une vitesse excessive est observée dans 39 % des cas, contre 30 % au niveau national.

De même pour les accidents mortels, on se tue plus dans le département à cause de la vitesse (39 %) qu'au niveau national (30%).

Zone d'étude et période 2019-2021		Nombre d'accidents indiquant la vitesse comme facteur du présumé responsable	Nombre total d'accidents avec au moins un facteur renseigné	% d'accidents indiquant la vitesse comme facteur du présumé responsable	Dont présumé responsable masculin
Accidents corporels	Corse-du-sud	173	725	24 %	82 %
	ILSR	2528	12 414	20 %	84 %
	France métropolitaine	25213	147 586	17 %	84,00 %
Zone d'étude et période 2019-2021		Nombre d'accidents indiquant la vitesse comme facteur du présumé responsable	Nombre total d'accidents avec au moins un facteur renseigné	% d'accidents indiquant la vitesse comme facteur du présumé responsable	Dont présumé responsable masculin
Accidents mortels	Corse-du-sud	12	31	39 %	92 %
	ILSR	289	951	30 %	90 %
	France métropolitaine	2507	8 347	30 %	91 %

3.2. Plus qu'ailleurs en France, l'alcool est déterminant dans l'accidentalité de la Corse-du-Sud

Les parts d'accidents dus au dépassement du taux légal d'alcoolémie avec 14 % des accidents corporels et 35 % des accidents mortels entre 2019 et 2021, sont significativement supérieures à la moyenne de la France métropolitaine.

Zone d'étude et période 2019-2021		Nombre d'accidents indiquant l'alcool comme facteur du présumé responsable	Nombre total d'accidents avec au moins un facteur renseigné	% d'accidents indiquant l'alcool comme facteur du présumé responsable	Dont présumé responsable masculin
Accidents corporels	Corse-du-sud	99	725	14 %	88 %
	ILSR	1703	12 414	14 %	86 %
	France métropolitaine	16759	147 586	11 %	88 %
Zone d'étude et période 2019-2021		Nombre d'accidents indiquant l'alcool comme facteur du présumé responsable	Nombre total d'accidents avec au moins un facteur renseigné	% d'accidents indiquant l'alcool comme facteur du présumé responsable	Dont présumé responsable masculin
Accidents mortels	Corse-du-sud	11	31	35 %	91 %
	ILSR	238	951	25 %	88 %
	France métropolitaine	1962	8 347	24 %	92 %

3.3. La conduite sous l'emprise de stupéfiants des présumés responsables est une cause sensible d'accidents en Corse-du-Sud comme ailleurs sur le territoire national

Le rôle de la consommation de stupéfiants dans les accidents observés est important notamment pour les accidents mortels, avec une part proche de la moyenne nationale.

Zone d'étude et période 2019-2021		Nombre d'accidents indiquant stupéfiant comme facteur du présumé responsable	Nombre total d'accidents avec au moins un facteur renseigné	% d'accidents indiquant stupéfiant comme facteur du présumé responsable	Dont présumé responsable masculin
Accidents corporels	Corse-du-sud	37	725	5 %	92 %
	ILSR	695	12 414	6 %	88 %
	France métropolitaine	6026	147 586	4 %	91 %

Zone d'étude et période 2019-2021		Nombre d'accidents indiquant stupéfiant comme facteur du présumé responsable	Nombre total d'accidents avec au moins un facteur renseigné	% d'accidents indiquant stupéfiant comme facteur du présumé responsable	Dont présumé responsable masculin
Accidents mortels	Corse-du-sud	3	31	10 %	100 %
	ILSR	120	951	13 %	91 %
	France métropolitaine	1023	8 347	12 %	92 %

3.4. Le non-respect des priorités est une cause non négligeable d'accident corporel

Les parts élevées d'accidents dus au non-respect des priorités avec 16 % des accidents corporels contre 11 % France métropolitaine en font un enjeu de sécurité routière de la Corse-du-sud. Il est à noter que les plus de 65 ans sont impliqués dans 67 % des accidents corporels dû à un non-respect de priorité.

Zone d'étude et période 2019-2021		Nombre d'accidents indiquant priorité comme facteur du présumé responsable	Nombre total d'accidents avec au moins un facteur renseigné	% d'accidents indiquant priorité comme facteur du présumé responsable	Dont présumé responsable masculin
Accidents corporels	Corse-du-sud	119	725	16 %	73 %
	ILSR	1703	12 414	14 %	86 %
	France métropolitaine	16759	147 586	11 %	88 %

Zone d'étude et période		Nombre d'accidents	Nombre total d'accidents	% d'accidents indiquant	Dont présumé
-------------------------	--	--------------------	--------------------------	-------------------------	--------------

2019-2021		indiquant priorité comme facteur du présupposé responsable	avec au moins un facteur renseigné	priorité comme facteur du présupposé responsable	responsable masculin
Accidents mortels	Corse-du-sud	3	31	10 %	100 %
	ILSR	238	951	25 %	88 %
	France métropolitaine	1962	8 347	24 %	92 %

3.5. Les distracteurs (inattention ou usage du téléphone) sont également observés dans de nombreux accidents corporels

Les distracteurs sont également une cause importante d'accidents, mais pas davantage que la moyenne nationale.

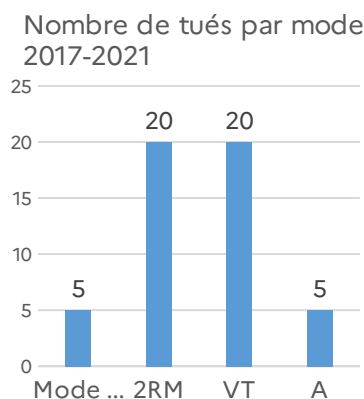
Zone d'étude et période 2019-2021		Nombre d'accidents indiquant inattention ou téléphone comme facteur du présupposé responsable	Nombre total d'accidents avec au moins un facteur renseigné	% d'accidents indiquant inattention ou téléphone comme facteur du présupposé responsable	Dont présupposé responsable masculin
Accidents corporels	Corse-du-sud	83	725	11 %	74 %
	ILSR	1703	12 414	14 %	86 %
	France métropolitaine	16759	147 586	11 %	88 %

Zone d'étude et période 2019-2021		Nombre d'accidents indiquant inattention ou téléphone comme facteur du présupposé responsable	Nombre total d'accidents avec au moins un facteur renseigné	% d'accidents indiquant inattention ou téléphone comme facteur du présupposé responsable	Dont présupposé responsable masculin
Accidents mortels	Corse-du-sud	2	31	6 %	100 %
	ILSR	124	951	13 %	70 %
	France métropolitaine	1181	8 347	14 %	78 %

4. Profil-type des victimes de la mortalité routière

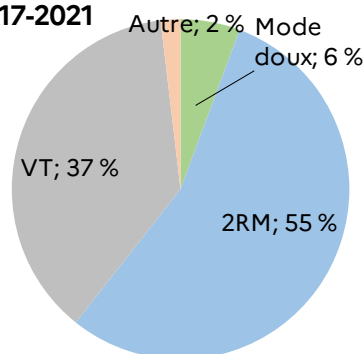
4.1. Une sur-représentation des motocyclistes parmi les victimes

Les victimes mortelles sont, dans 40 % des cas des usagers de deux-roues motorisés (19 % en 2021 au niveau national), des usagers de deux roues alors que ces derniers ne représentent que 6 % des déplacements effectués dans le département¹. L'usage des deux-roues en Corse-du-Sud, plus démocratisé que la moyenne du territoire national, explique donc une partie du différentiel de mortalité sur les routes. Les motards sont particulièrement exposés lors d'un trajet domicile travail.



Enseignement: les conducteurs de deux-roues sont sur représentés parmi les victimes d'accidents mortels

Répartition des victimes - motif
domicile-travail selon le mode
2017-2021



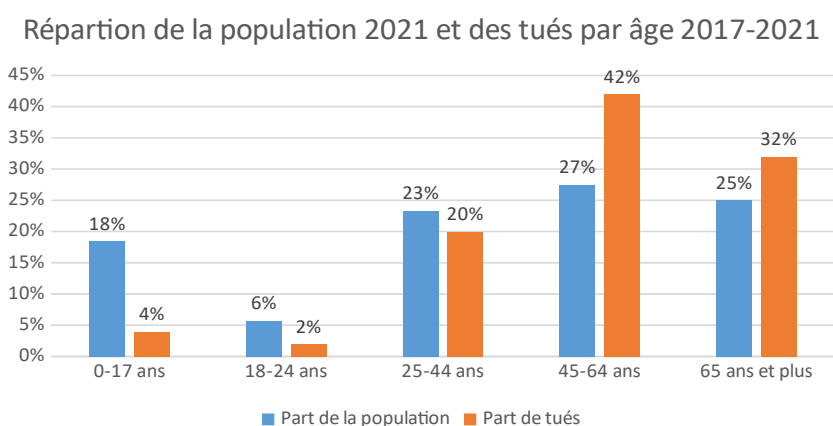
Enseignement : la majorité des victimes de la route lors d'un trajet domicile-travail sont des usagers de deux-roues motorisés.

1. L'enquête «Déplacements ville moyenne» réalisée par la CAPA dans le cadre du plan de déplacement urbain estimait que 6 % des trajets effectués dans l'intercommunalité se faisaient en deux-roues, contre 62 % en voiture, 29 % à pied et 3 % en transports en commun.

4.2. Une mortalité qui s'accroît avec l'âge

Une analyse fine de la mortalité générale dans le département met en relief une part plus importante des plus de 45 ans sur les routes que celle qu'ils représentent dans la population de l'île. Ce ne fait pas obstacle à ce que les jeunes, en 2022, ont représenté 45 % des tués raison pour laquelle des actions de prévention ciblées doivent être réalisées dans leur direction.

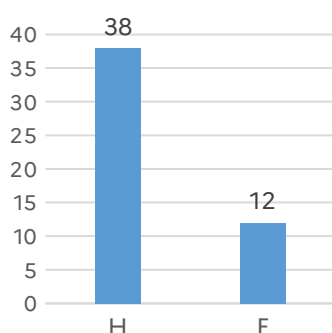
Ce double critère de l'âge et de la moto, précédemment évoqué, rejoint un phénomène de « retour à la moto » observé au niveau national, avec une explosion du nombre de tués à moto chez les 55-64 ans.



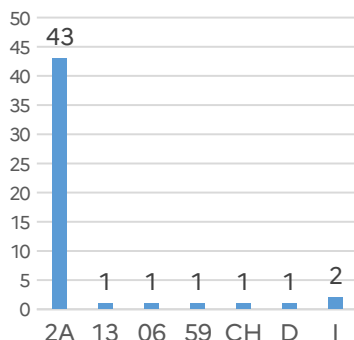
4.3. Des hommes et des résidents corses également sureprésentés

Les victimes sont par ailleurs le plus souvent des hommes, et dans une grande majorité des cas des résidents du département. Ainsi, sur les 50 tués, 43 étaient résidents du département, 3 issus d'autres départements, et 4 venus de l'étranger.

Nombre de tués par sexe 2017-2021



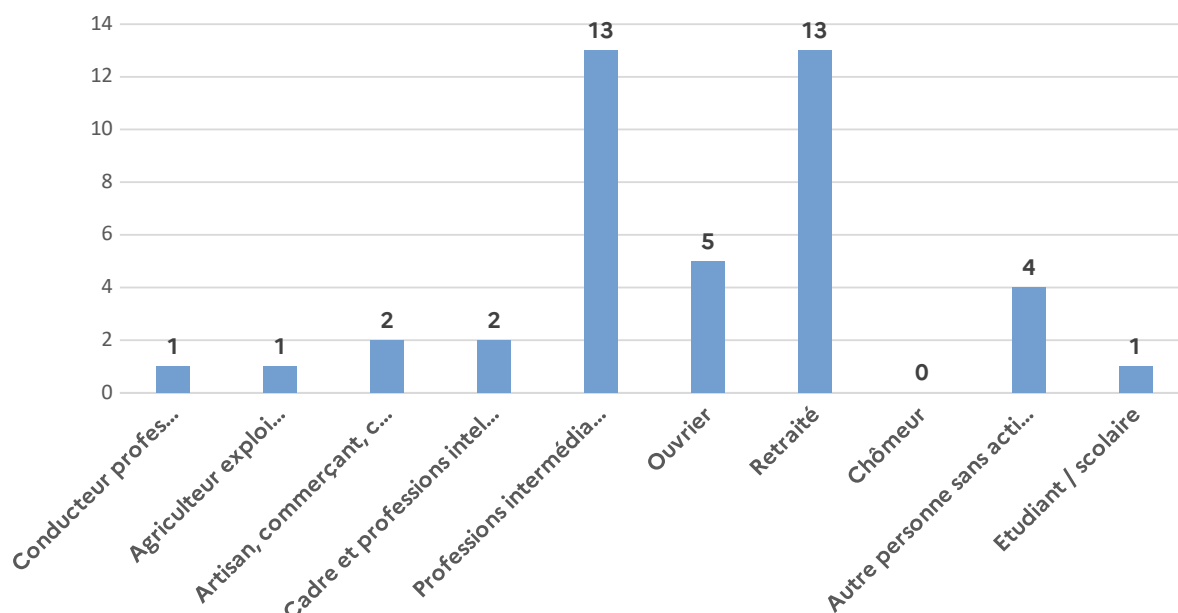
Nombre de tués par lieu de résidence 2017-2021



4.4. Une prééminence des professions intermédiaires et des retraités

L'étude de la catégorie socio-professionnelle met en avant l'importance des professions intermédiaires et des retraités dans les victimes d'accidents mortels.

Nombre de tués selon la catégorie socio-professionnelle connue 2017-2021

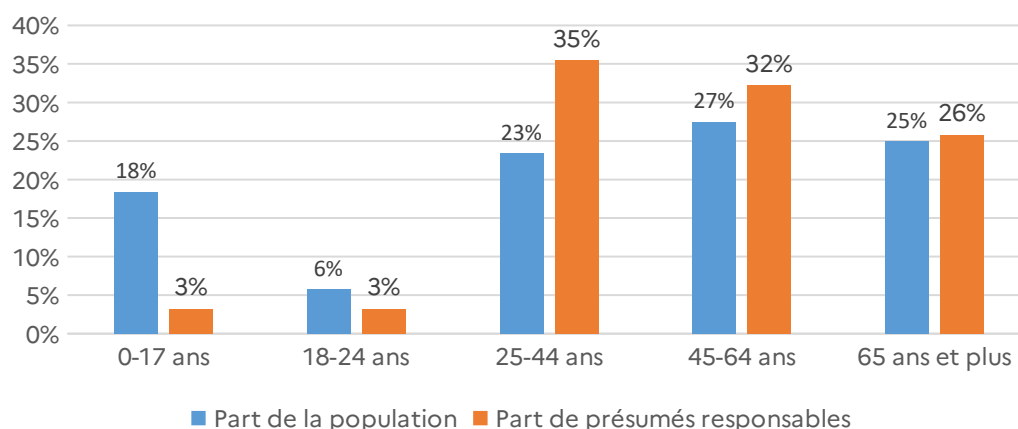


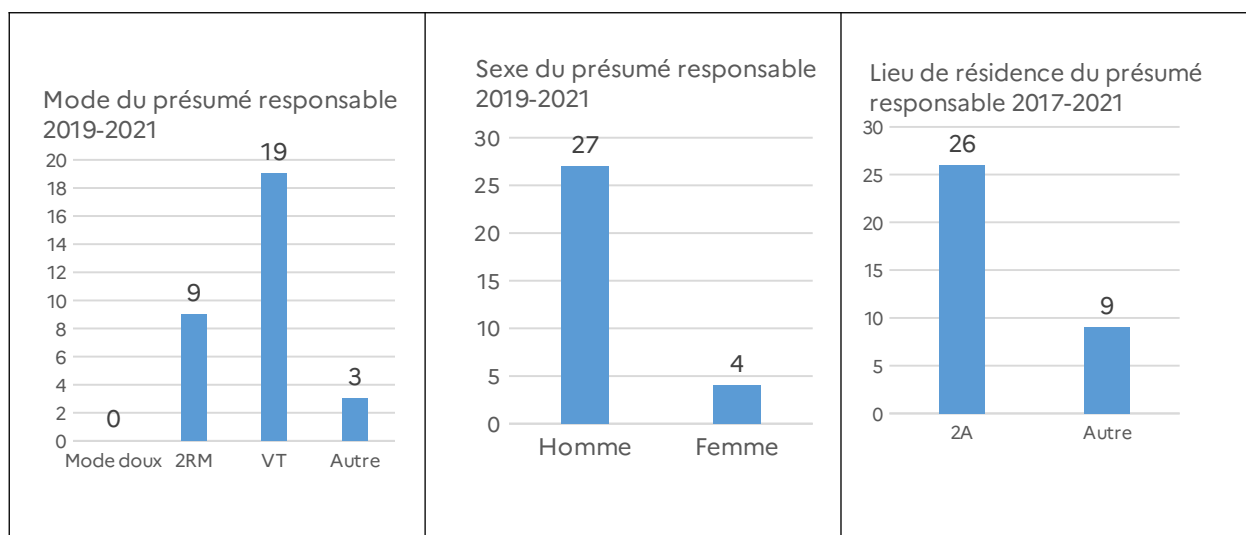
5. Un profil-type des « présumés responsables » proche de celui des victimes

Les « présumés responsables » étant renseignés dans le nouveau format Baac à partir de l'année 2019, cette étude est effectuée sur la période 2019-2021.

La structure d'âge des présumés responsables est proche de celles des victimes, à la différence significative de la catégorie 25-44 ans, sur-représentée par rapport à sa place dans la population.

Répartition des présumés responsables d'accidents par âge 2019-2021

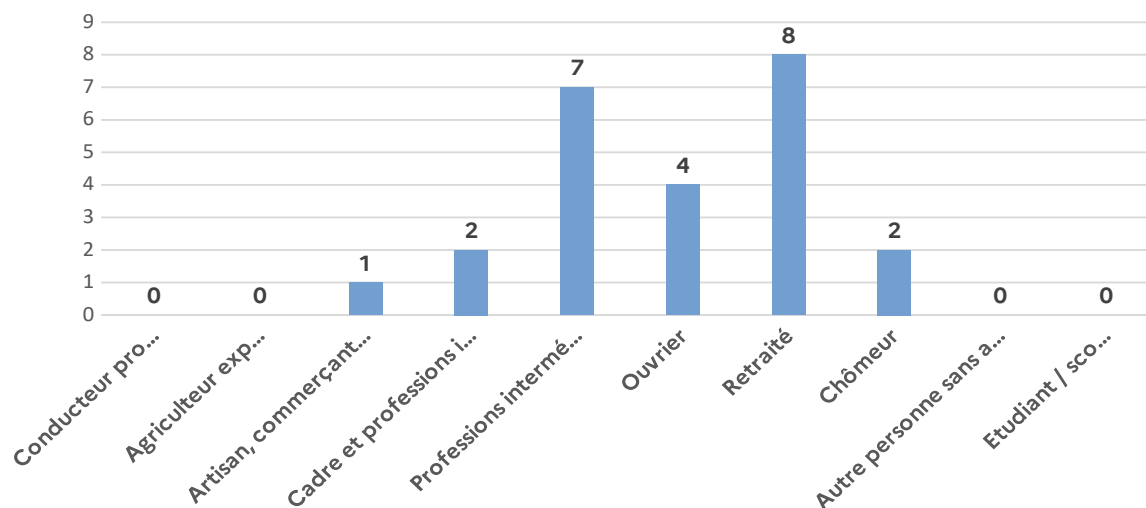




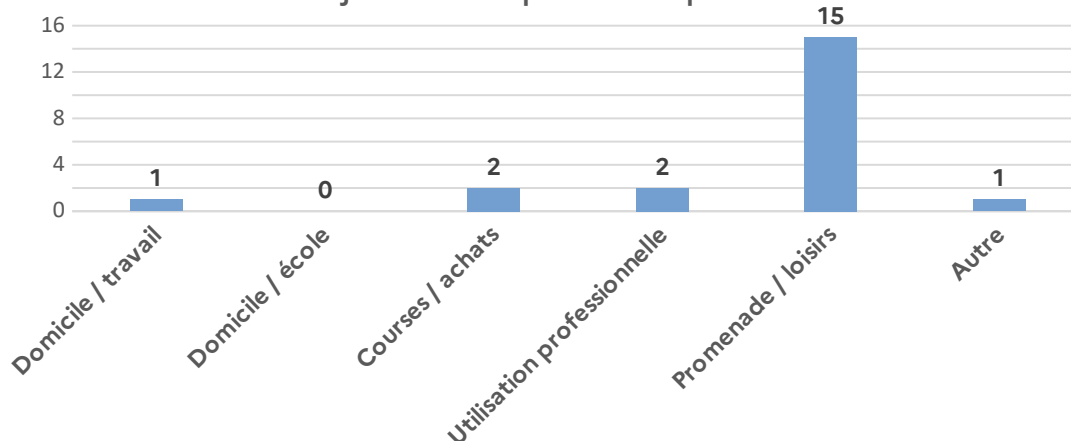
Enseignement : les hommes âgés entre 25 et 64 ans et résidents du département sont sur-représentés dans les responsables d'accidents

L'analyse des professions et motifs de trajet des présumés responsables offre la même structure que celle des victimes : prévalence des professions intermédiaires et retraités ; déplacements de loisir.

Catégorie socio-professionnelle connue du présumé responsable 2019-2021



Motif du trajet connu du présumé responsable 2019-2021



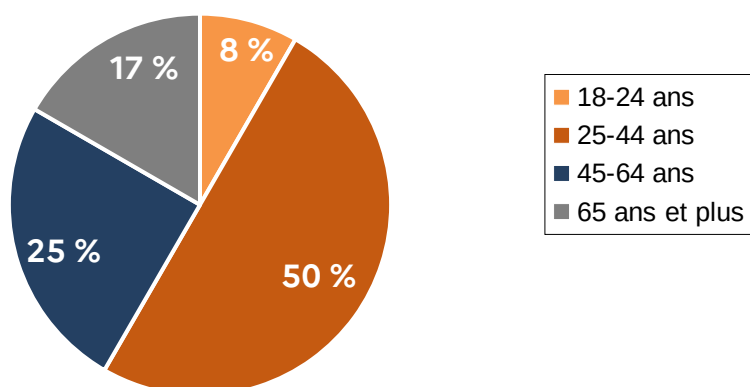
Répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables (2019-2021) distinction homme/femme en Corse-du-sud

	Homme	Femme	Total
Alcool	10	1	11
Changement de file	0	0	0
Contresens	1	1	2
Dépassement dangereux	1	1	2
Eblouissement	2	0	2
Inattention	2	0	2
Malaise	3	1	4
Médicaments	0	0	0
Non respect des distances de sécurité	0	0	0
Priorité	3	0	3
Somnolence - fatigue	0	0	0
Stupéfiant	3	0	3
Téléphone et distracteurs technologiques	0	0	0
Vitesse excessive ou inadaptée	11	1	12
Autre cause	1	0	1
Cause indéterminée	2	0	2
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	27	4	31

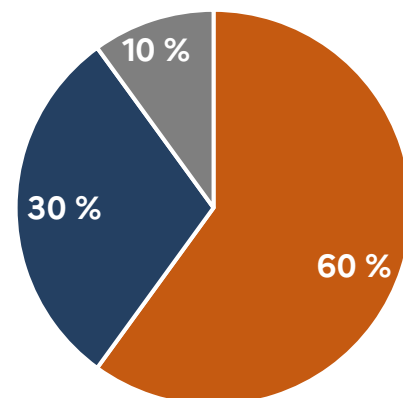
Parmi ces conduites à risque, une analyse en fonction de l'âge fait ressortir le fait que les 25-44 ans sont plus sujets à ce type de comportements.

Répartition des facteurs principaux des présumés responsables selon l'âge (2019-2021) pour les facteurs principaux

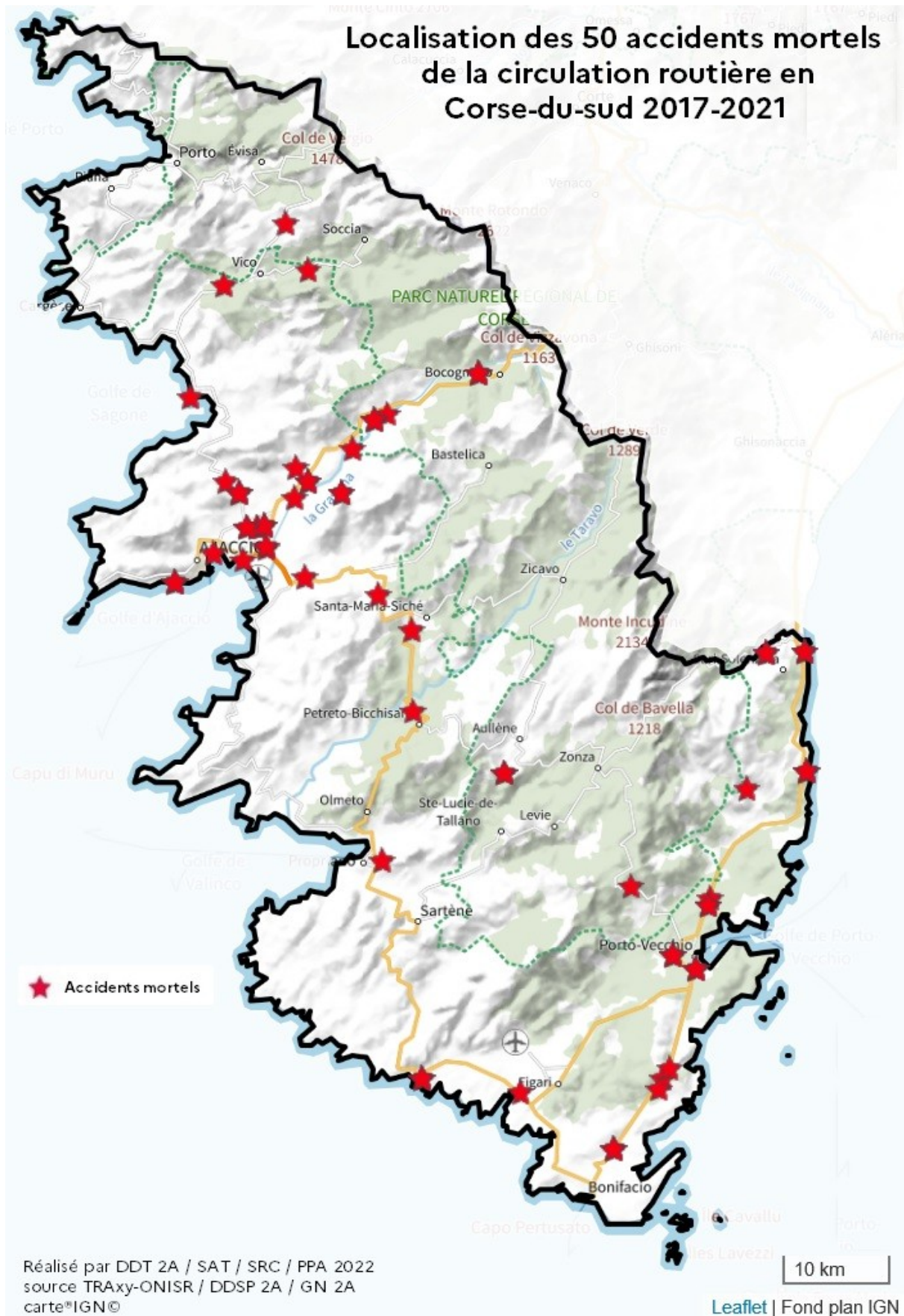
Vitesse excessive ou inadaptée



Alcool

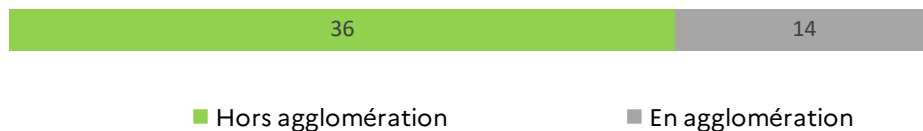


6. Où ont lieu les accidents ?



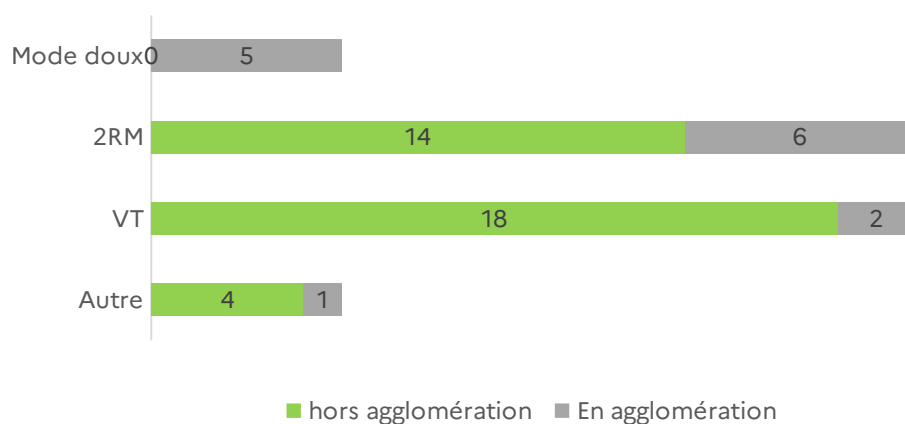
Une analyse comparée permet d'identifier qu'une grande majorité d'accidents mortels survenus durant la période étudiée a eu lieu hors agglomération.

Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



Les tués hors aggro étaient des conducteurs de voitures ou de deux roues. A ces catégories s'ajoutent, pour les morts en agglomération, les modes doux (cinq morts).

Nombre de tués par mode 2017-2021



6.1 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération

6.1.1 La typologie des accidents hors agglomération met en lumière la dominance des voitures et des deux-roues

Les forces de l'ordre ont enregistré 454 accidents corporels hors agglomération en Corse-du-Sud entre 2017 et 2021 qui ont causé 36 tués, 278 blessés hospitalisés et 405 blessés légers.

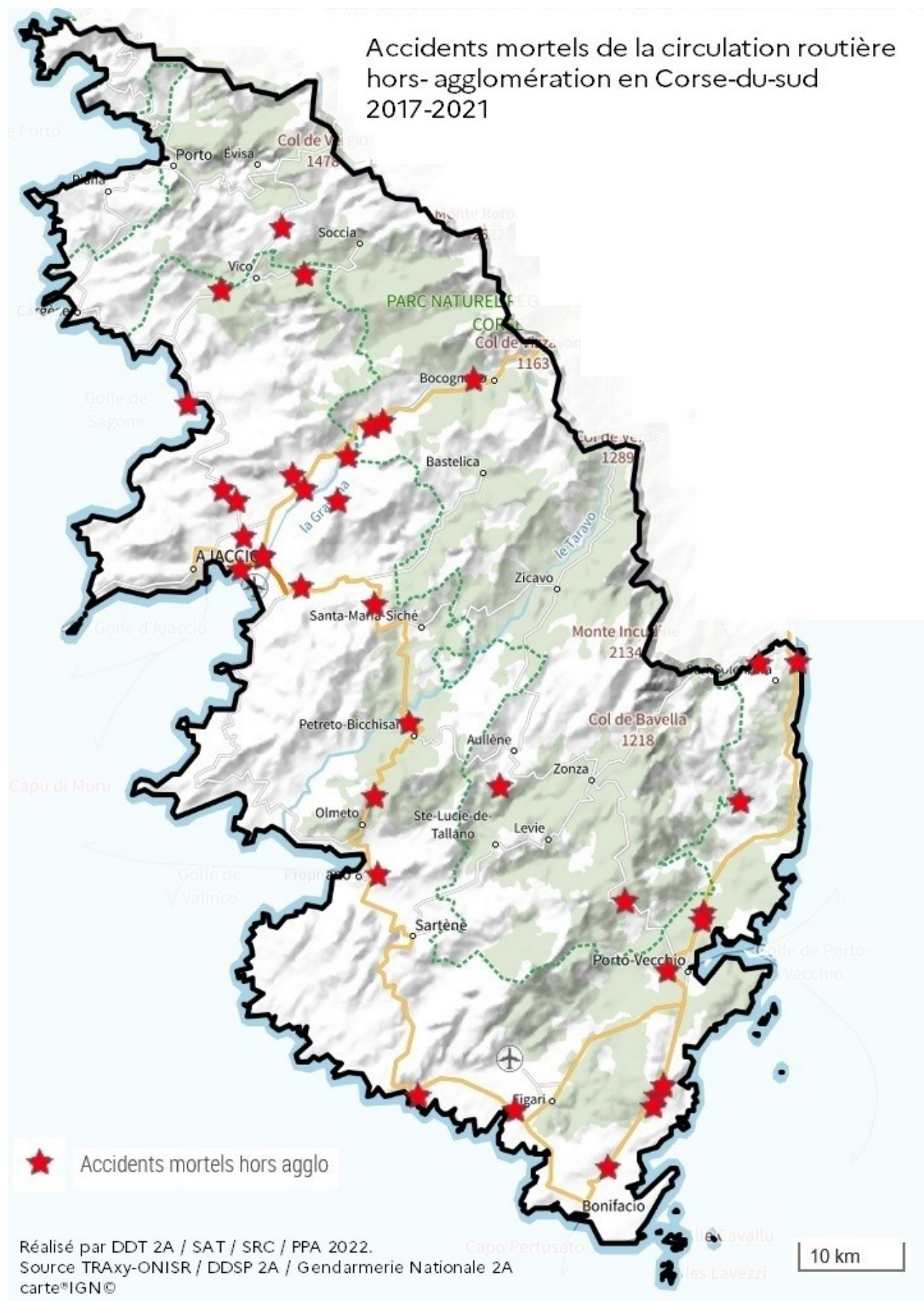
Les accidents dont il est ici question sont survenus sur les 245 km de routes territoriales (anciennes routes nationales), et les 2 000 km de routes départementales gérées par la Collectivité de Corse, ainsi que 1 424 km de voies communales. Dans le détail, près des deux tiers de ces accidents ont eu lieu sur les voies rapides.

Une grande majorité de ces accidents implique des véhicules motorisés, qu'il s'agisse de deux-roues ou de voitures. Peu d'accidents impliquent en revanche les modes de déplacement doux.

Origine des accidents hors agglomération en Corse-du-Sud

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	2	14	57	89	9	2	1	2	176
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Moto	1	0	0	13	11	0	0	0	0	25
VL	11	5	13	106	227	17	0	0	3	382
VU	1	1	4	10	15	1	0	0	0	32
PL	0	1	0	6	4	2	0	0	0	13
TC	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Autre	0	0	0	1	3	0	0	0	0	4
MULTI-COLLISION	0	2	0	16	58	5	1	0	1	83
TOTAL	13	11	31	209	411	34	3	1	6	719
Part de victimes	2%	2%	4%	29%	57%	5%	0%	0%	1%	100,00%

Accidents mortels de la circulation routière hors-agglomération en Corse-du-sud 2017-2021

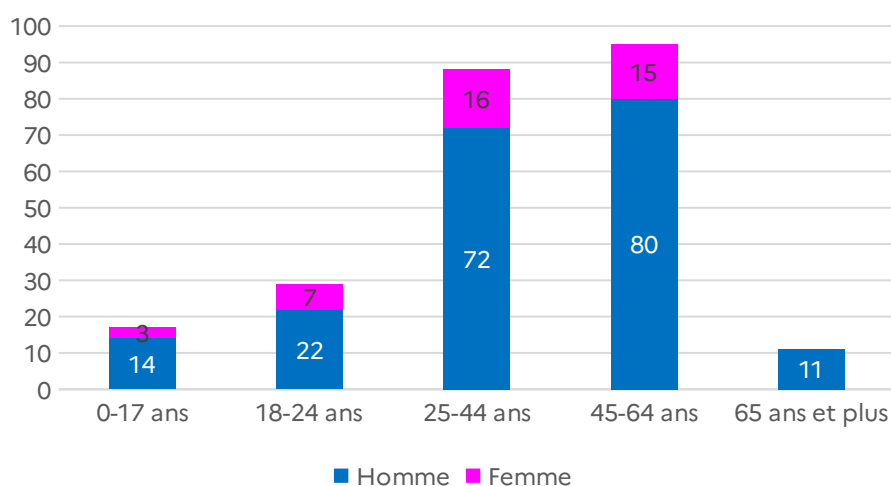


Les deux-roues motorisés* sont particulièrement sujets aux accidents hors agglomération, justifiant un focus sur cette question.

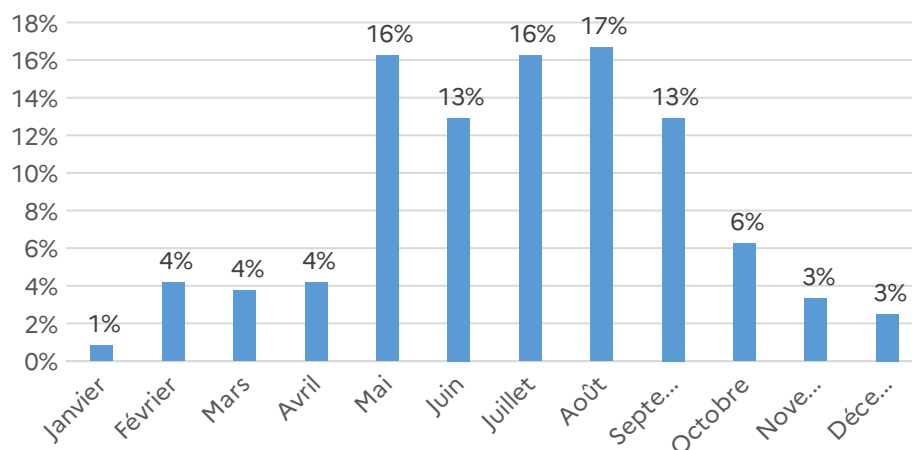
L'analyse des victimes en 2RM met en relief une sur-représentation des hommes dans le total, ainsi qu'une relative sur-représentation des jeunes.

La haute saison, de mai à septembre, constitue un pic d'accidentalité en deux-roues.

Victimes en 2RM par âge et par sexe hors agglomération en Corse-du-Sud 2017-2021

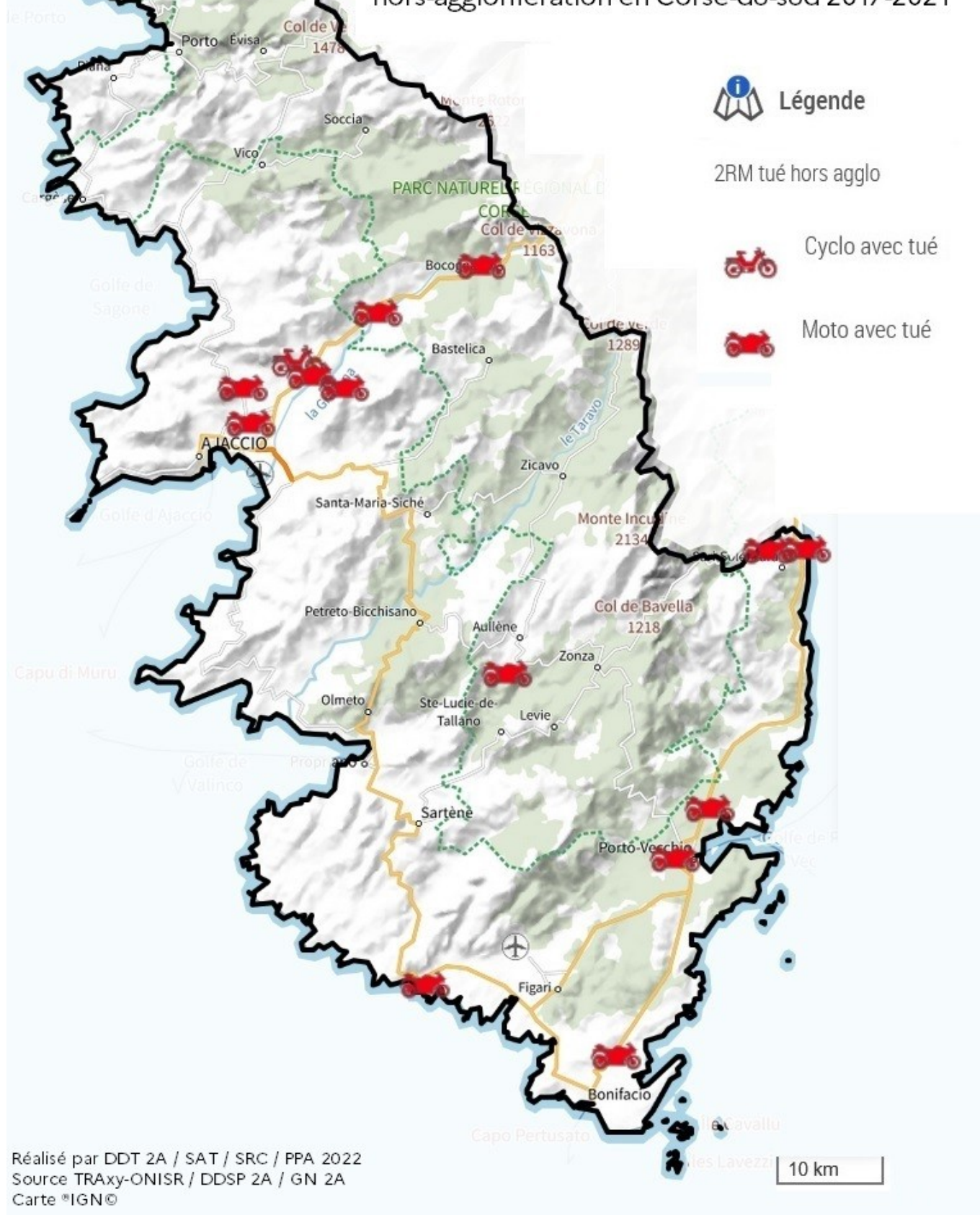


Répartition des victimes 2RM selon le mois hors agglomération 2017-2021



*Les deux-roues motorisés (2RM) comprennent les cyclomoteurs, véhicules de moins de 50 cm³ à 2, 3 ou 4 roues accessibles avec le permis AM dès l'âge de 14 ans ; les motocyclettes légères dont la cylindrée est comprise entre 50 et 125 cm³, accessibles dès l'âge de 16 ans avec le permis A1 ; les motocyclettes lourdes dont la cylindrée est supérieure à 125 cm³, accessibles dès l'âge de 18 ans avec le permis A2.

Usagers de deux-roues motorisés tués dans les accidents mortels de la circulation routière hors-agglomération en Corse-du-sud 2017-2021



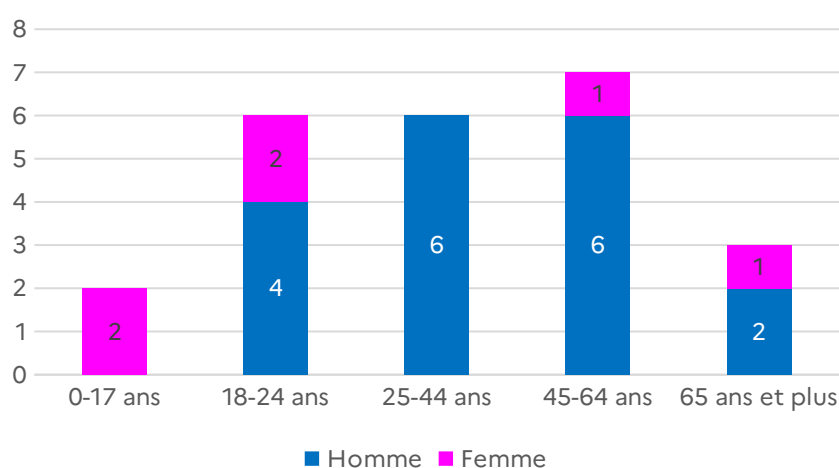
6.1.2 Les modes doux ont également suscité des accidents hors agglomération, mais le plus souvent de moindre gravité

Les modes doux comprennent les piétons, engins de déplacement personnel avec et sans moteur, les vélos et les vélos à assistance électrique.

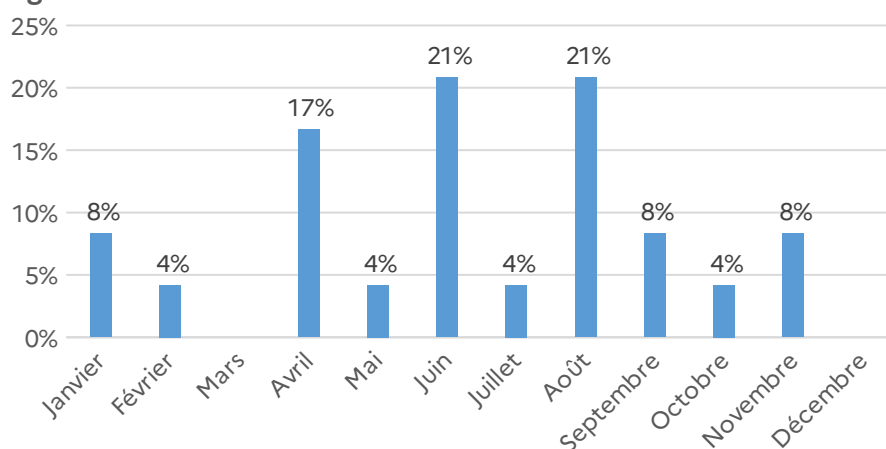
Si aucun utilisateur de ces modes de déplacement n'est mort sur route hors agglomération, de nombreuses victimes d'accidents sont à dénombrer.

L'on observe des pics aux mois d'avril, de juin et d'août, mais la haute saison ne semble pas être un critère déterminant, étant donné que les mois de mai et de juillet constituent au contraire des points bas.

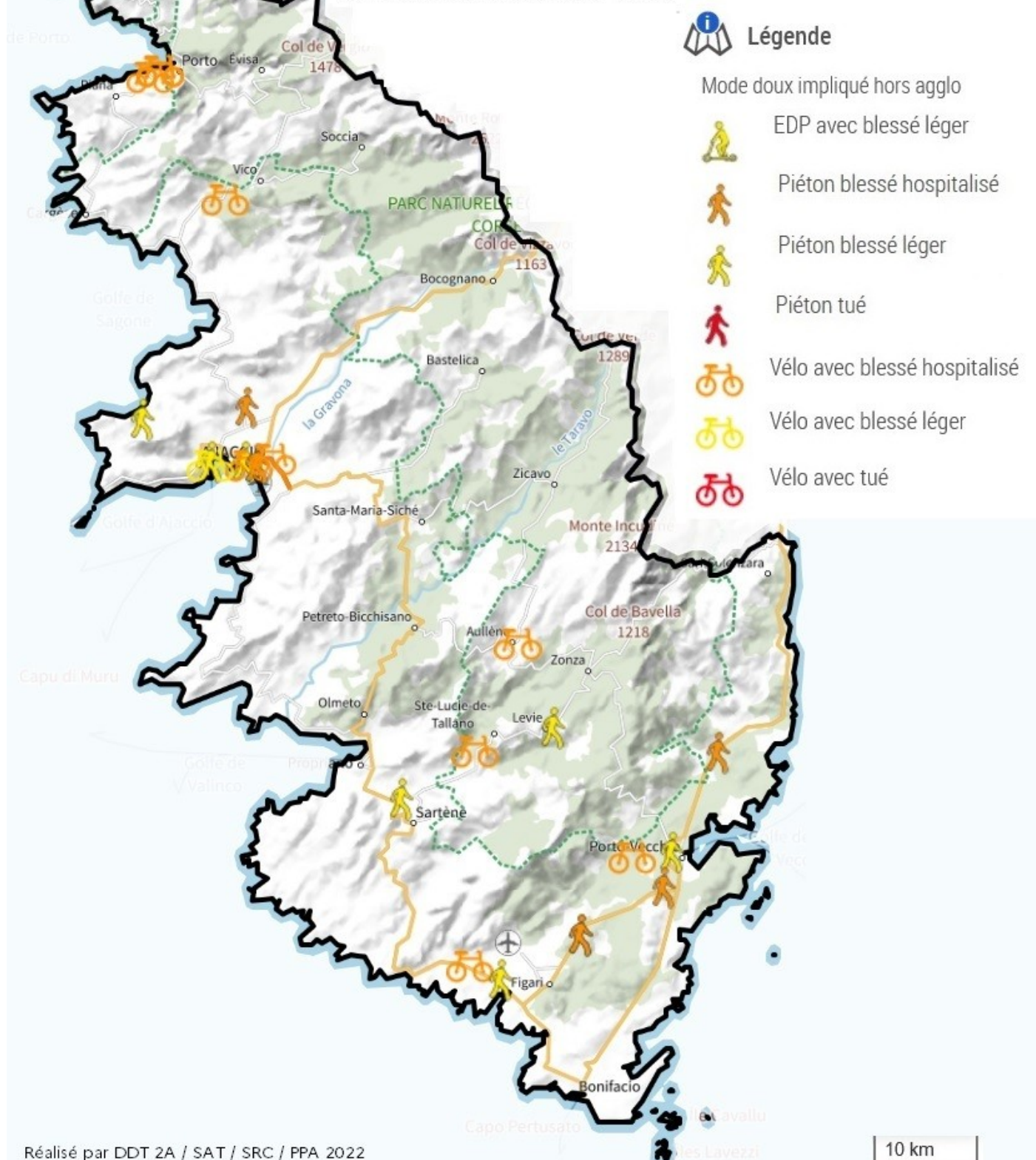
Victimes en modes doux par âge et par sexe hors agglomération en Corse-du-Sud 2017-2021



Répartition des victimes en modes doux selon le mois hors agglomération en Corse-du-Sud 2017-2021



Usagers des "mode doux" impliqués dans les accidents de la circulation routière hors agglomération en Corse-du-sud 2017-2021

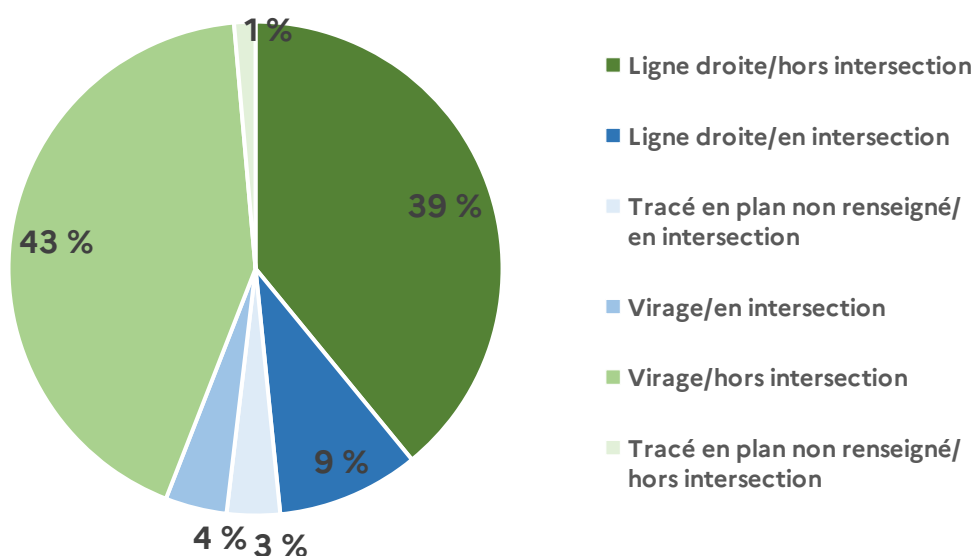


Réalisé par DDT 2A / SAT / SRC / PPA 2022
Source TRAxY-ONISR / DDSP 2A / GN 2A
Carte®IGN©

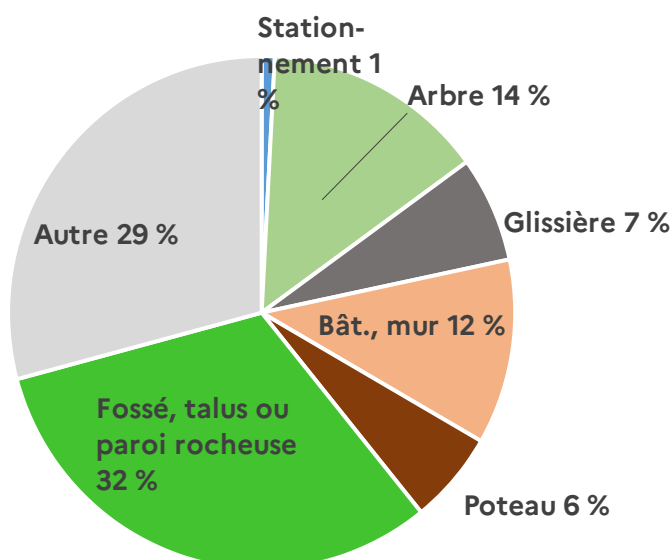
6.1.3 Diversité des risques hors-agglomération

Concrètement, les accidents hors agglomération sont presque aussi fréquents en ligne droite qu'en virage. La plupart des accidents surviennent hors intersection. Par ailleurs, la cause de l'accident est principalement la présence d'un fossé/d'un talus, mais peut également tenir à une multiplicité d'autres causes (arbre, glissière, etc).

Répartition des victimes hors agglomération en Corse-du-Sud 2017-2021

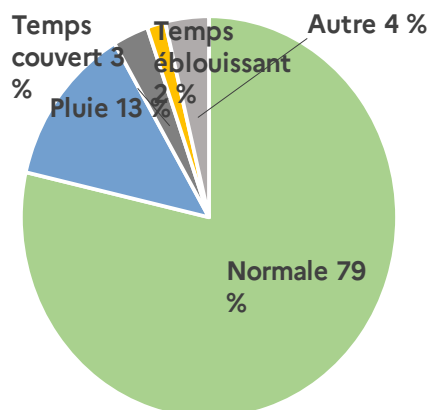


Répartition des victimes dans les accidents selon l'obstacle fixe heurté, hors agglomération en Corse-du-Sud, 2017-2021



Du point de vue météorologique, plus des trois quarts des accidents surviennent dans des conditions atmosphériques normales.

Répartition des accidents hors agglomération selon les conditions atmosphériques



6.2 Principales caractéristiques des accidents en agglomération

6.2.1 Typologie des accidents en agglomération

Les forces de l'ordre ont enregistré en agglomération², entre 2017 et 2021, 833 accidents corporels de la circulation routière qui ont causé 14 tués, 205 blessés graves et 807 blessés légers.

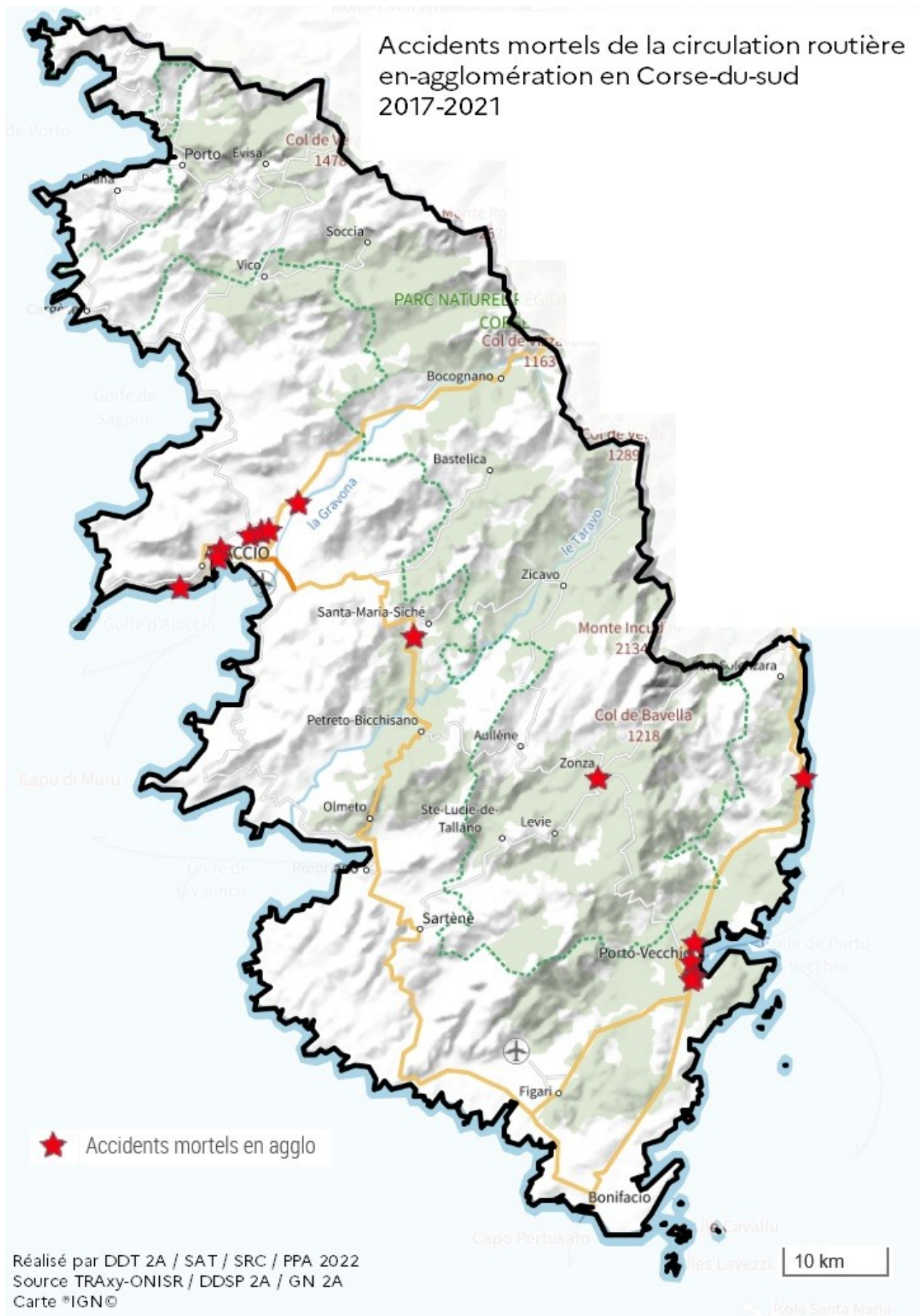
Origine des accidents en agglomération en Corse-du-Sud

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	4	23	41	49	0	0	0	5	122
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	2	9	1	0	0	0	0	12
Vélo	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Cyclo	16	0	0	1	5	2	0	0	0	24
Moto	28	2	4	15	11	0	0	0	1	61
VL	100	15	107	233	199	6	2	0	3	665
VU	7	2	12	20	13	0	1	1	0	56
PL	1	2	0	2	6	2	0	0	0	13
TC	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Autre	0	0	1	8	2	0	0	0	0	11
MULTI-COLLISION	6	1	12	23	58	3	0	1	0	104
TOTAL	158	26	161	353	345	13	3	2	9	1070
Part de victimes	15%	2%	15%	33%	32%	1%	0%	0%	1%	100,00%

Les deux-roues motorisés représentent près de la moitié des accidents, tandis que les voitures sont impliquées dans un tiers des accidents en agglomération. La spécificité par rapport aux accidents hors agglomération est l'importance des modes de déplacement doux dans ce total.

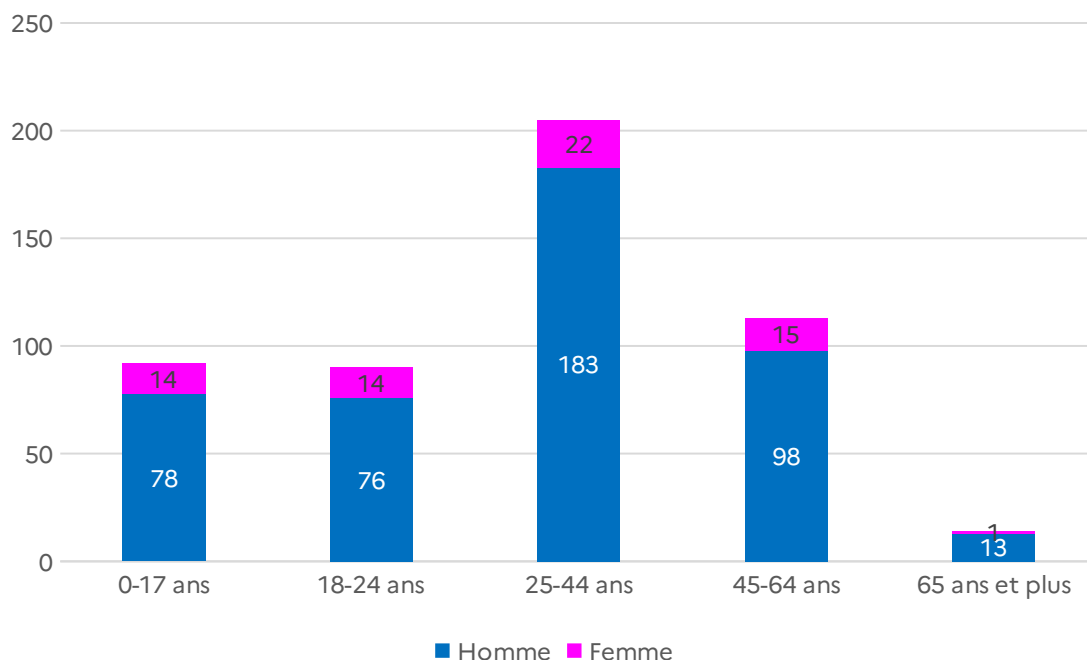
² Agglomération est ici entendu au sens large comme territoire urbanisé comprenant un nombre important d'habitants sur une surface contiguë.

Accidents mortels de la circulation routière en agglomération en Corse-du-sud 2017-2021

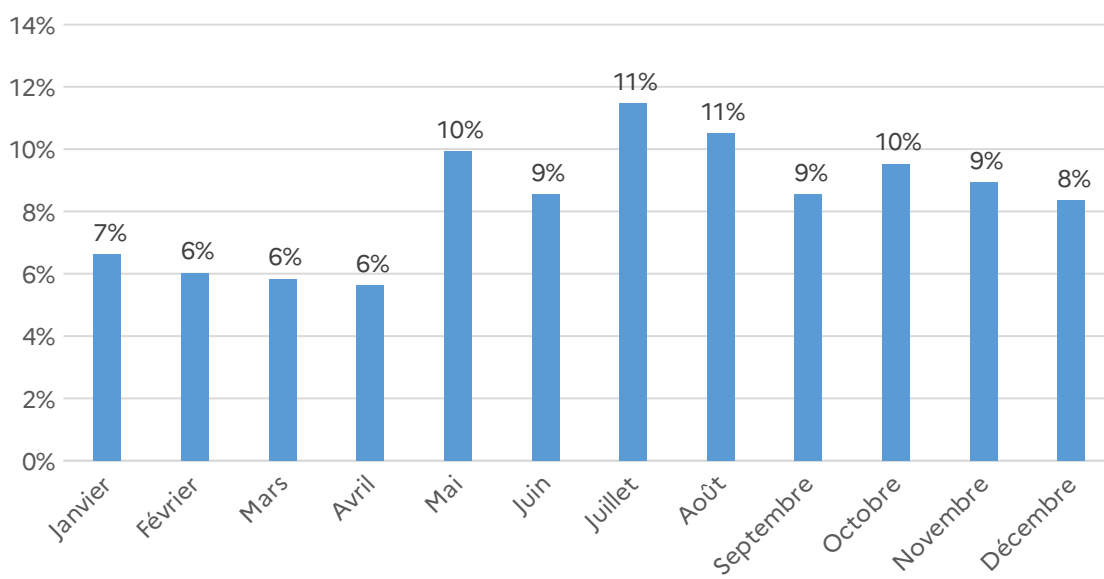


Comme hors agglomération, les accidents de deux-roues motorisés sont importants en agglomération. Affectant majoritairement des hommes, ils sont relativement plus nombreux en haute saison.

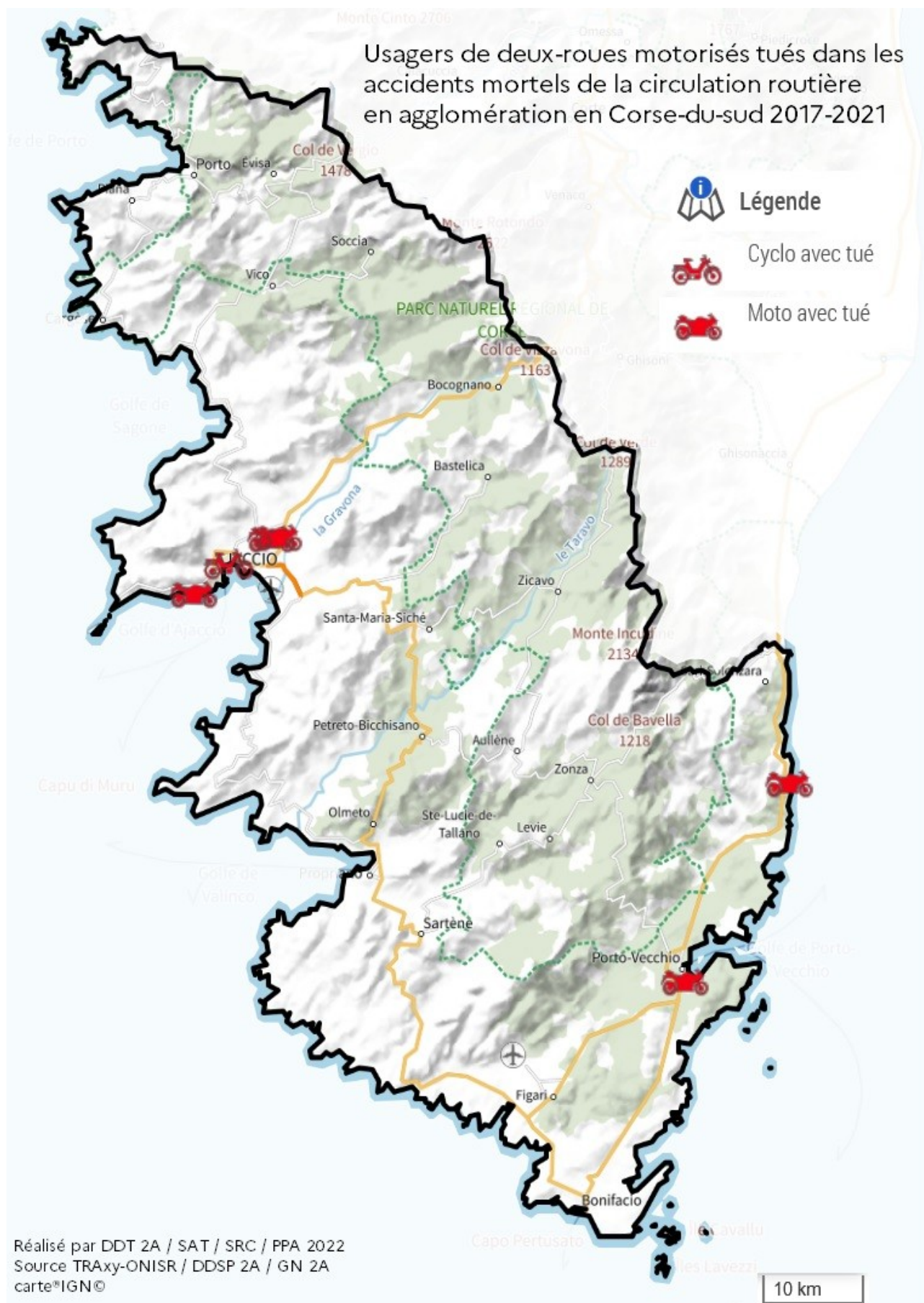
Victimes en 2RM par âge et par sexe en agglomération en Corse-du-Sud 2017-2021



Répartition des victimes 2RM selon le mois en agglomération en Corse-du-Sud 2017-2021



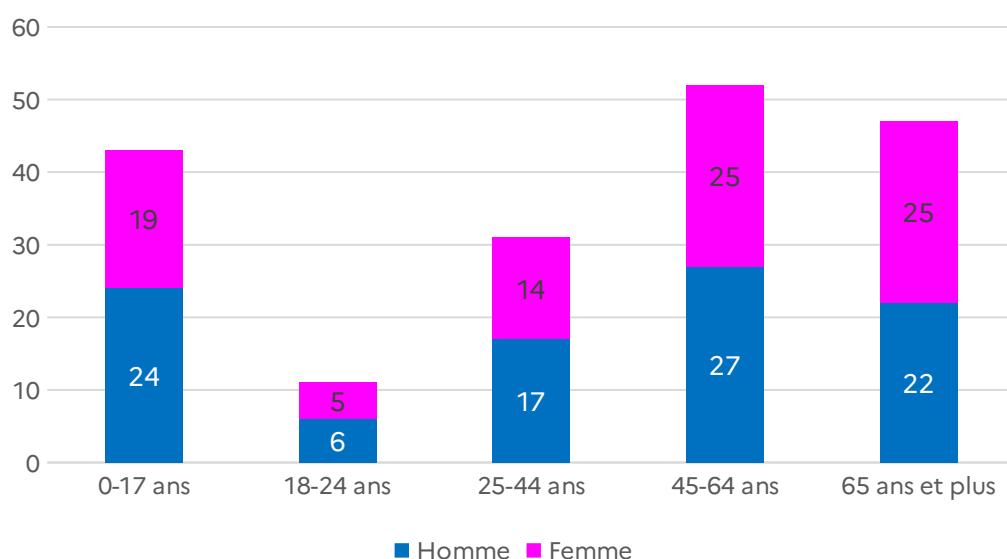
Usagers de deux-roues motorisés tués dans les accidents mortels de la circulation routière en agglomération en Corse-du-sud 2017-2021



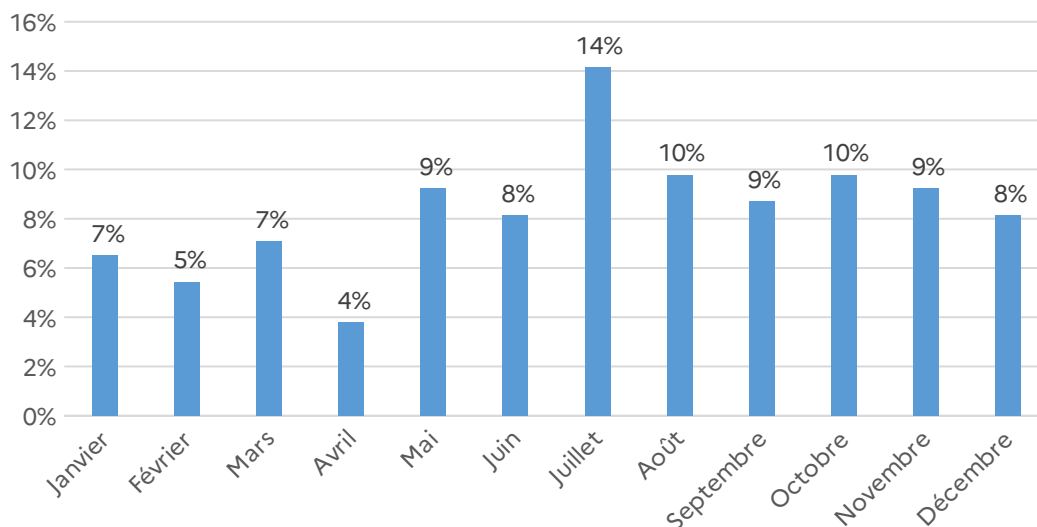
6.2.2 Multiplication des accidents impliquant des modes de déplacement doux en agglomération

Au cours de la période 2017-2021, les forces de l'ordre ont enregistré 171 accidents corporels en agglomération qui ont impliqué des nouveaux modes de mobilité dite « douce »: vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnels (EDP) et marche. Ces accidents ont causé 5 morts, 179 blessés dont 50 blessés hospitalisés.

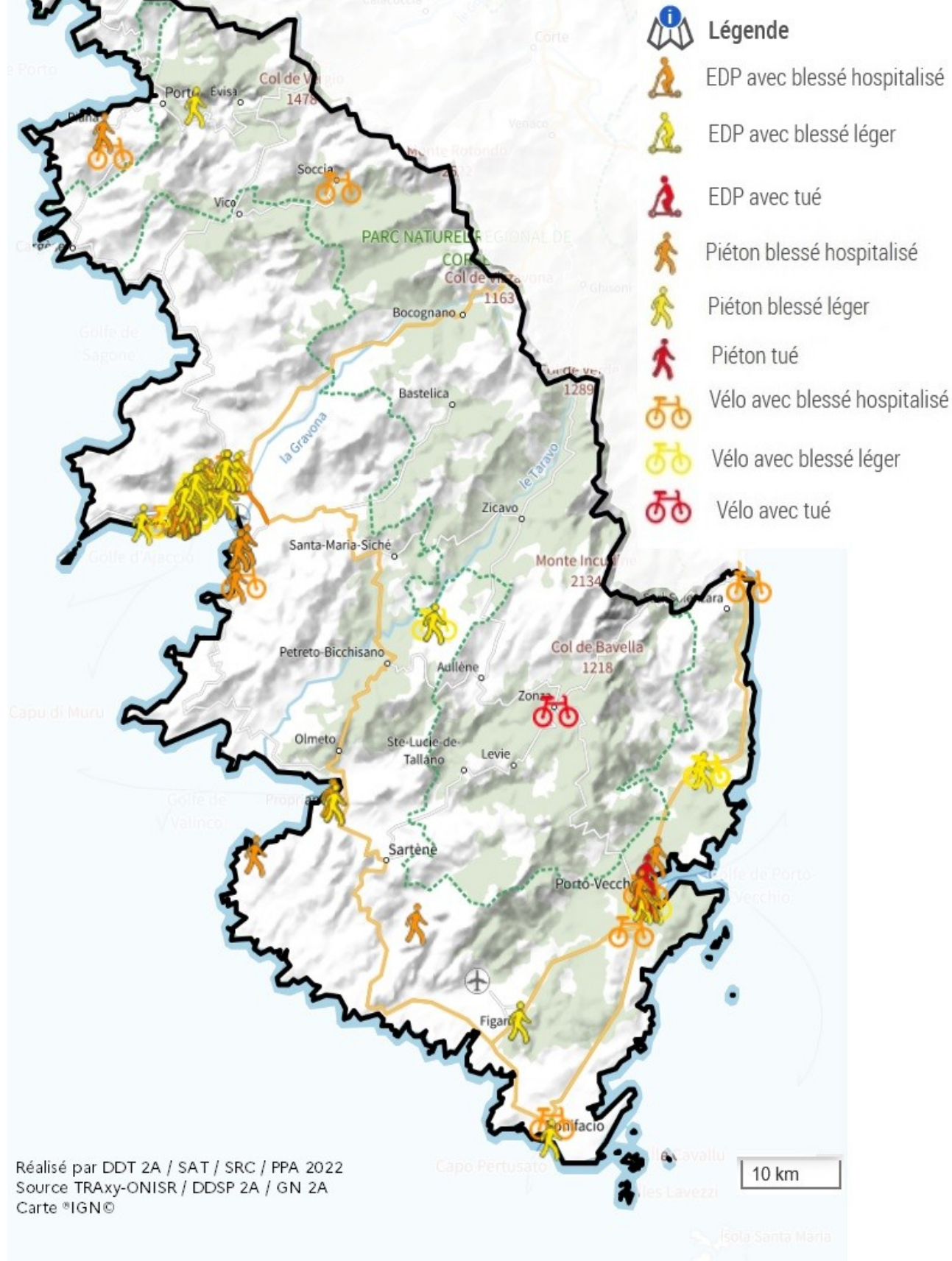
Victimes en mode doux par âge et par sexe en agglomération en Corse-du-Sud 2017-2021



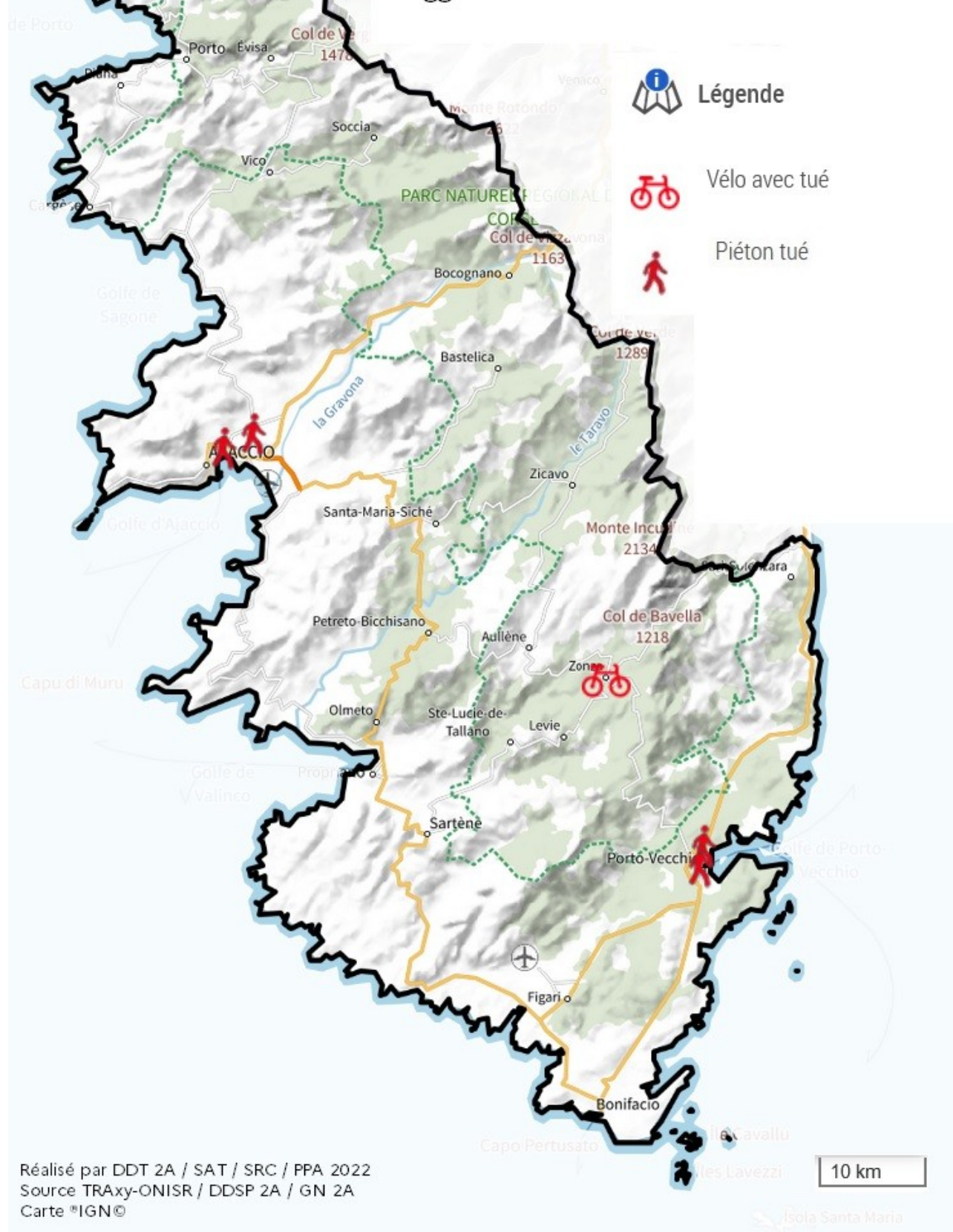
Répartition des victimes en mode doux selon le mois en agglomération en Corse-du-Sud 2017-2021



Usagers des "modes doux" impliqués dans les accidents corporels en agglomération en Corse-du-sud 2017-2021



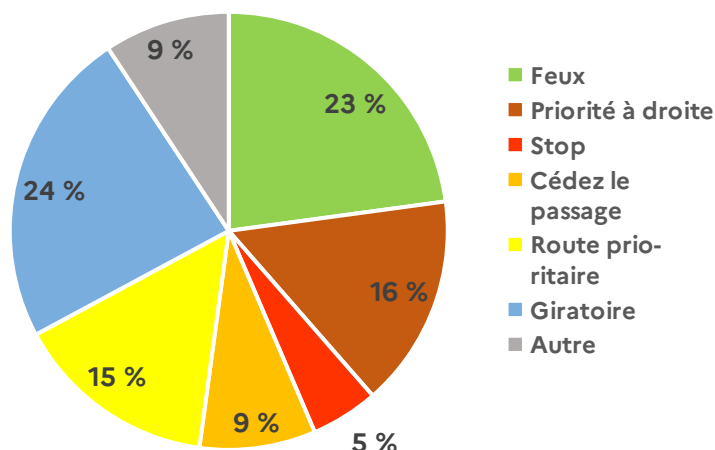
Usagers des "modes doux" tués dans les accidents mortels de la circulation routière en agglomération en Corse-du-sud 2017-2021



6.2.3 Facteurs spécifiques en agglomération

Parmi les facteurs d'accident spécifiques en agglomération, l'importance des giratoires et des feux est notable, ces deux paramètres représentant la cause de près de la moitié des accidents.

Accidents corporels en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu en Corse-du-Sud 2017-2021



7.L'évaluation du DGO 2018-2022 par enjeux

Le DGO 2018-2022 a défini des enjeux prioritaires et supplémentaires qui ont été déclinés en actions de prévention et de contrôles par la coordination sécurité routière de la préfecture de Corse du Sud en étroite collaboration avec les partenaires locaux (collectivité locales, force de l'ordre, éducation nationale, DDT, associations, etc.).

Dans ce cadre, entre 2017 et 2021 la préfecture de Corse du Sud a engagé 246 028 euros soit une moyenne de 49 205 euros par an.

Plus de la moitié de ces crédits ont été consacrés à la réalisation d'actions à destination des jeunes et des conducteurs de deux-roues motorisés qui constituent les enjeux majeurs du département.

7.1 Les actions de prévention et de communication déclinées par enjeux

7.1.1_Les enjeux prioritaires

a) Le risque routier professionnel : prévention au cœur des entreprises et des administrations

Le risque routier professionnel est en France la première cause d'accident mortel au travail. En Corse-du-Sud, ce risque est également une priorité de la sécurité routière.

La préfecture de la Corse du Sud a pu organiser auprès des entreprises comme Kyrnolia et des administrations de l'Etat et des collectivités territoriales des actions de prévention notamment à l'occasion de la semaine de la sécurité au travail.

b) Des actions de prévention d'envergure concernant la conduite sous emprise d'alcool et/de stupéfiants

Cette problématique reste dans le département une des causes principales des accidents mortels. Au-delà des actions de prévention régulièrement organisées ces dernières années, comme la distribution d'éthylotests par les forces de l'ordre ou encore la sensibilisation des jeunes au sein des établissements scolaires, la préfecture a mobilisé toutes ses forces dans la création de campagnes de sensibilisation innovantes faisant appel à des personnalités publiques.

L'artiste peintre insulaire Adrien Martinetti à travers son œuvre « a mina » a invité la population à rester prudente à l'occasion des fêtes de fin d'année. Il a peint une mamie corse symbole de sagesse et de bienveillance pour rappeler que la vie est précieuse et qu'il est indispensable de ne pas se mettre en danger sur les routes. Cette œuvre a été visible sur les bus de la Muvistrada tout le mois de décembre 2020.

Eric Fraticelli, humoriste, acteur et réalisateur en Corse et sur la scène nationale a quant à lui accepté sans hésiter de collaborer avec la préfecture pour sensibiliser les corses aux dangers de la route et particulièrement au fait qu'il est impératif d'être sobre lorsqu'on prend le volant.

« Il faut rouler doucement et sobre parce qu'on croit qu'on maîtrise mais on ne maîtrise rien du tout ».

C'est un message adapté aux fêtes de fin d'année, qui a été diffusé tout le mois de décembre 2022 dans les cinémas d'Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio et de Corte mais également sur la chaîne France 3 Corse Via Stella.

c) Les jeunes, un enjeu d'avenir

C'est dès le plus jeune âge que l'on acquiert les bons comportements.

Tous les acteurs de prévention sont pleinement mobilisés pour transmettre aux jeunes les messages de prudence et former les nouvelles générations d'usagers de la route.

Chaque année ce sont plus de 5000 élèves qui sont sensibilisés à la sécurité routière en Corse du Sud.

Dès la petite enfance, les élèves le sont aux règles de circulation avec la mise en place des pistes tricycles et draisienelles dans de nombreuses maternelles du département ou encore le passage du permis piéton dont bénéficient chaque année environ 2500 élèves de CE2.

Chaque année, la piste d'éducation routière permet de dispenser à tous les élèves de CM2 du département (environ 2000 élèves) les enseignements pratiques et théoriques du savoir rouler à vélo.

En complément de cette piste, la préfecture de la Corse du Sud et la DDSP2A a écrit et publié le livre dont vous êtes le héros « à la conquête du roadybike » grâce auquel elle a obtenu le prix IdéeSR 2019. Ce concept permet, par le biais de la lecture interactive, de poursuivre un objectif grâce à un scénario à possibilités multiples offrant l'opportunité de faire des choix comportementaux liés à la sécurité routière. Ce livre a été distribué à 4000 élèves du département.

La sensibilisation se poursuit pour les collégiens et lycéens du département à l'occasion de journées banalisées ou sont organisées de nombreux ateliers tels que le simulateur voiture et le simulateur deux-roues, le tapis et lunettes de perturbation alcool stupéfiants, la valise alcool, etc.

Afin d'éveiller au mieux les consciences, on rend l'élève tantôt spectateur, comme lors des crashs tests pédagogiques (voiture contre moto) ou lors de témoignages de victimes d'accidents de la route, tantôt acteur, grâce aux escapes games ou aux concours vidéo organisés sur le thème de la sécurité routière.

d) Les seniors : lutter contre les mauvaises habitudes

Leur fragilité intrinsèque explique en partie la gravité plus importante des accidents sur cette catégorie de la population. Pour les seniors particulièrement, du fait d'un autre rythme de vie que la population active, les déplacements sont différents par leur nature, leur distance, leur moment, leur environnement... Plus l'âge est avancé et plus la marche et/ou les transports en commun sont favorisés au détriment des moyens de transports motorisés. Ainsi, on constate que ce public est sur-représenté pour les accidents de piétons.

Des journées de sensibilisation ont été organisées à destination des seniors en collaboration avec le CIAS de la CAPA, malheureusement c'est un public que l'on arrive difficilement à capter, il n'y a eu que très peu d'inscrits à ces actions.

7.1.2 Les enjeux supplémentaires

a) Des actions de prévention d'envergures pour un enjeu majeur : les deux-roues motorisés

Les motards sont surreprésentés en Corse dans le profil des personnes décédées. En moyenne 50 % des tués sur les routes de l'île sont des motards, soit quasiment le double de la moyenne nationale qui s'établit à 23 %.

Face à ce constat préoccupant l'État met tout en œuvre pour lutter contre ce fléau.

Des campagnes de sensibilisation spécifiques à destination des motards sont organisées toute l'année.

Depuis 3 ans, la sécurité routière s'embarque sur les navires de la compagnie maritime Corsica Ferries et de la Méridionale. Les messages de prévention sont adressés directement sur le bateau par les gendarmes de Corse aux passagers motards. De plus, chaque conducteur de deux-roues qui achète un billet reçoit par mail une vidéo réalisée par la préfecture sur les conseils de conduite à appliquer lorsque l'on est motard et que l'on roule en Corse.

Les journées de perfectionnement de la conduite moto sont organisées deux fois par an en collaboration les experts motards de la gendarmerie et des pilotes professionnels comme Bruno Langlois et Thomas Verdoni. Elles sont organisées à destination des motocyclistes qui viennent d'obtenir le permis de conduire ou qui se remettent en selle après une période sans pratique.

Dans la lignée des campagnes de sensibilisation innovantes faisant appel à des personnalités publiques. On peut citer la collaboration de la préfecture avec deux artistes, Fabrice et Christian Martinez qui se sont inspirés du célèbre dessin de Léonard de Vinci baptisé « l'Homme de Vitruve » pour faire passer un message de sécurité routière « Il est difficile d'atteindre les proportions idéales... alors qu'il est si simple d'être un parfait motard » Cette campagne d'affichage a été diffusée sur les abris bus de la CAPA en 2021.

Pour donner davantage de poids aux messages de prévention à destination des motards, la préfecture a également noué un partenariat avec le comité Miss Corse et Miss Corse 2021, Emma Renucci, pour une campagne d'affichage 4x3 « roulez 100 % protégés » afin de sensibiliser ses usagers de la route sur la nécessité de porter un équipement sécurisé.

b) Le partage de la voirie pour mieux vivre ensemble

En 2019 la semaine de la sécurité routière a été l'occasion de mener 24 actions touchant simultanément l'ensemble des usagers de la route. Plusieurs établissements scolaires et un centre commercial ont accueilli des ateliers pédagogiques et ludiques de prévention et de sensibilisation aux risques routiers. L'objectif de cette action était de sensibiliser les usagers de la route de tous âges au partage de la route dans le respect de chacun et en fonction des différents modes de transports utilisés.

Le message qui a été transmis au cours de cette semaine de mobilisation est que quel que soit le mode de déplacement utilisé, que l'on soit automobiliste, scootériste, motard ou piéton, chacun doit respecter l'ensemble des utilisateurs aux travers de leurs particularités afin de renforcer au mieux le vivre « ensemble » mot d'ordre de la sécurité routière.

c) La vitesse et les distracteurs : faire prendre conscience du lien direct entre le comportement inadapté et le risque d'accident

La vitesse demeure la cause principale des accidents mortels en Corse-du-Sud. Elle souvent associée à d'autres comportements dangereux et infractions au code de la route comme les dépassements inadaptés et en corrélation directe avec la perte de

contrôle du véhicule ainsi que le non-respect des priorités ou encore l'utilisation de distracteurs.

C'est pourquoi la préfecture privilégie la mise en œuvre d'actions transversales abordant toutes les problématiques liées aux conduites dangereuses.

Pour se faire la coordination a acquis en 2020 un simulateur de conduite (22000€) permettant de compléter le dispositif de mise en situation utilisé lors des actions de prévention.

Il est démontré lors de l'utilisation de ce simulateur que la vitesse excessive a un impact direct sur le temps réaction et donc de freinage. Son utilisation permet également de simuler une conduite en mode dégradé (de nuit, par temps de pluie...). Il s'agit d'un excellent moyen de faire prendre conscience à son utilisateur que le comportement a un impact direct sur la sécurité du conducteur.

Le « réactio-SMS » vient compléter ce dispositif, c'est également un simulateur qui permet démontrer les conséquences liées à l'utilisation de portable lors de la conduite.

7.2 Les forces de l'ordre et le parquet au cœur de la lutte contre l'insécurité routière : contrôles et prévention

Le parquet, le groupement de gendarmerie de Corse et de la Direction Départementale de la Sécurité Publique de la Corse du Sud sont pleinement mobilisés dans la lutte contre l'insécurité routière.

Dans les périodes où il est constaté un relâchement des comportements des usagers de la route, les contrôles sont renforcés sur l'ensemble des axes routiers du département et singulièrement sur les plus empruntés et les plus accidentogènes.

L'objectif des campagnes de contrôle est de sanctionner les comportements excessifs et dangereux.

Parallèlement, la préfecture de Corse du Sud collabore avec le parquet et les forces de l'ordre lors des journées alternatives aux poursuites qui favorisent la sensibilisation des jeunes conducteurs de deux-roues via des stages en lieu et place d'une première sanction.

Au-delà de la collaboration constante des forces de l'ordre lors des actions de prévention organisées en milieu scolaire comme la piste d'éducation routière ou à destination d'un public ciblé comme celui des conducteurs de deux-roues motorisées, tous les mois de décembre les forces de l'ordre assurent aux abords des routes la distribution d'éthylotests et portent les messages de prévention adaptés aux fêtes de fin d'année.

8. Les orientations du DGO 2023-2027

L'analyse de l'accidentalité en Corse du Sud sur la période 2017-2021 a permis de déterminer les enjeux prioritaires en matière de sécurité routière, au regard desquels sont déclinées les principales orientations d'actions.



8.1 Orientations en matière de 2RM

Modalités d'actions : Prévention / Communication / Contrôle

Publics visés : Collégiens, lycéens, grand public, touristes et particulièrement les usagers de tous les 2RM (cyclomoteurs motocyclettes et scooters)

Orientations d'actions :

- Promouvoir l'importance des équipements de protection individuelle de sécurité
- Favoriser le perfectionnement de la conduite d'un 2RM
- Sensibiliser au partage de la route et aux risques liés à l'utilisation d'un 2RM

Exemples d'actions concrètes dans le cadre du PDASR :

- Campagne de communication en lien avec des personnalités publiques locales
- Journée de la pratique moto
- Ateliers de sensibilisation lors de traversées maritimes
- Alternative aux poursuites
- Sensibilisation avec le simulateur 2RM
- Campagne de contrôle par les forces de l'ordre...

8.2 Orientations en matière de conduites à risques : la conduite sous l'emprise de substances psychoactives (alcools, stupéfiants, médicaments), la vitesse, le non-respect des priorités, les distracteurs, les voitures sans permis, les modes doux et les risques routiers professionnels

Modalités d'actions : Prévention / Communication / Contrôles

Publics visés : Collégiens, lycéens, grand public, administrations, entreprises

Orientations d'actions :

- Sensibiliser aux risques de la conduite sous l'emprise de substances psychoactives
- Sensibiliser aux distances de sécurité et aux temps de réaction lors d'un freinage
- Sensibiliser aux risques d'utilisation du téléphone en condition de conduite
- Rappel des règles du code de la route
- Sensibiliser à l'écoconduite
- Sensibilisation aux risques liés à l'utilisation des EDP et du vélo

Exemples d'actions concrètes dans le cadre du PDASR :

- Campagne de communication en lien avec des personnalités publiques locales
- Atelier tapis et valise alcools
- Crash test pédagogique voiture contre voiture sans permis
- Simulateur voiture
- Journée de sensibilisation aux risques routiers professionnels en entreprises et en administrations
- Campagne de contrôle par les forces de l'ordre...

8.3 Orientations : les risques routiers des jeunes et des plus de 55 ans

Modalités d'actions : Prévention / Communication / Contrôles

Publics visés : Écoliers, collégiens, lycéens, grand public, administrations, entreprises et CIAS

Orientations d'actions :

- Sensibiliser les scolaires et les jeunes aux risques routiers liés à l'utilisation du vélo, des 2RM, des voitures et voitures sans permis et des EDP.
- Sensibiliser les jeunes, les scolaires et les plus de 55 ans aux risques routiers liés à la conduite sous l'emprise de substances psychoactive
- Sensibiliser les plus de 55 ans aux risques liés à l'utilisation d'un 2RM
- Sensibiliser les jeunes et les plus de 55 ans au risque piéton

Exemples d'actions concrètes dans le cadre du PDASR :

- Campagne de communication en lien avec des personnalités publiques locales

- Piste d'éducation routière vélo et piste multimodale
- Crash test pédagogique
- journée dans sensibilisation en milieu scolaire avec témoignage et ateliers (tapis et valise alcool, simulateurs 2RM et voiture, voiture tonneau, réaction SMS, premiers secours sur accident)
- Escape game sécurité routière
- Atelier de mise à jour du code de la route
- Journées de perfectionnement à la conduite moto...

9. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

Chaque année, les orientations d'actions définies dans le DGO constitueront la fondation des projets d'actions élaborées au titre du Plan Départemental d'Action à la Sécurité Routière (PDASR). Le PDASR devra également faire le bilan des actions réalisées lors de l'année écoulée et si besoin devra proposer des ajustements d'orientation d'action en fonction des constats de l'accidentalité local à court terme.

Le suivi du nombre de l'accidentalité (notamment de tués et de blessés) est effectué à l'aide des baromètres mensuels et annuels qui sont publiés sur le site internet de la préfecture de Corse-du-sud.

Une fiche mensuelle de suivi accompagnée d'une carte des accidents mortel est établie par modes et distingue les victimes et les auteurs présumés d'accidents mortels (APAM).

Une surveillance de l'enregistrement des accidents de 2RM et des modes doux (en particulier les accidents seuls) est effectuée dans TRAxY de façon continue.

Annexe

Tableau de suivi des enjeux

Enjeu « deux-roues motorisés » 2 RM = Cyclos $\leq 50 \text{ cm}^3$ + motos légères $> 50 \text{ cm}^3$ et $\leq 125 \text{ cm}^3$ + motos lourdes $> 125 \text{ cm}^3$		Indicateurs 2012-2016		Indicateurs 2017-2021	
Définition de l'indicateur		Nombre	%	Nombre	%
Part des tués en 2RM parmi l'ensemble des accidents mortels de la Corse-du-sud.		26	41 %	20	40 %
Part des accidents corporels impliquant un 2RM, parmi l'ensemble des accidents de la Corse-du-sud.		389	52 %	708	54 %
Cyclos $\leq 50 \text{ cm}^3$	Part des tués, usagers de cyclos, parmi l'ensemble des accidents mortels en 2 RM.	6	23 %	2	10 %
	Part des tués, usagers de cyclos, en agglomération, parmi les accidents de cyclos.	2	33 %	1	50 %
	Part des accidents de cyclos, parmi l'ensemble des accidents en 2 RM.	97	24 %	184	26 %
	Part des accidents de cyclos, en agglomération, parmi les accidents de cyclos.	75	77 %	156	85 %
Motos légères $> 50 \text{ cm}^3$ et $\leq 125 \text{ cm}^3$	Part des tués, usagers de moto légères, parmi l'ensemble des accidents mortels en 2 RM ;	2	8 %	3	10 %
	Part des tués, usagers de moto légères, en agglomération parmi les accidents de motos légères	1	50 %	2	66 %
	Part des accidents de moto légères, parmi l'ensemble des accidents en 2 RM ;	98	25 %	193	27 %
	Part des accidents de moto légères, en agglomération, parmi les accidents de motos légères	70	71 %	157	81 %
Motos lourdes $> 125 \text{ cm}^3$	Part des tués, usagers de moto lourdes, parmi les accidents mortels en 2 RM	18	69 %	15	75 %
	Part des tués, usagers de moto lourdes, en agglomération, parmi les accidents de motos lourdes	5	27 %	3	20 %
	Part des accidents de moto lourdes, parmi l'ensemble des accidents en 2 RM	200	51 %	331	47 %
	Part des accidents de moto lourdes, en agglomération, parmi les accidents de motos lourdes	97	49 %	190	57 %

Enjeu « modes doux » Vélo, (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnels avec et sans moteur et marche		Indicateurs 2012-2016		Indicateurs 2017-2021	
Définition de l'indicateur		Nombre	%	Nombre	%
Part des tués « mode doux » parmi l'ensemble des accidents mortels de la Corse-du-sud.		7	13 %	5	10 %
Part des accidents corporels impliquant un « mode doux », parmi l'ensemble des accidents de la Corse-du-sud.		104	14 %	189	15 %
Piétons et EDP sans moteur	Part des piétons tués parmi l'ensemble des accidents mortels des « modes doux ».	6	86 %	4	80 %
	Part des piétons tués en agglomération, parmi les accidents impliquant un piéton.	5	83 %	4	100 %
	Part des accidents de piétons, parmi les accidents des « modes doux ».	82	79 %	158	81 %
	Part des accidents de piétons en agglomération, parmi les accidents des « modes doux ».	73	89 %	146	92 %
Cyclistes	Part des cyclistes tués parmi l'ensemble des accidents mortels des « modes doux ».	1	14 %	1	20 %
	Part des cyclistes tués en agglomération, parmi les accidents impliquant un piéton.	0	0 %	1	100 %
	Part des accidents de cycliste, parmi les accidents des « modes doux ».	22	21 %	34	18 %
	Part des accidents de cyclistes en agglomération, parmi les accidents des « modes doux ».	8	36 %	24	70 %
EDP avec moteur	Part des EDP tués parmi l'ensemble des accidents mortels des « modes doux ».	0	0 %	0	0
	Part des EDP tués en agglomération, parmi les accidents impliquant un piéton.	0	0 %	0	0 %
	Part des accidents d'EDP, parmi les accidents des « modes doux ».	0	0 %	2	1 %
	Part des accidents d'EDP en agglomération, parmi les accidents des « modes doux ».	0	0 %	0	100 %

Enjeu « Conduite à risque »	Indicateur 2012-2016	Indicateur 2017-2021
1 – Conduite en dépassement du taux légal d'alcoolémie des présumés responsables		
Parts des tués dans les accidents mortels indiquant l'alcool comme facteur des présumés responsables (taux connu).	25 %	35 %
Part des accidents corporels indiquant l'alcool comme facteur des présumés responsables (taux connu).	18 %	14 %
2 – Conduite sous l'emprise de stupéfiants des présumés responsables		
Parts des tués dans les accidents mortels indiquant les stupéfiants comme facteur des présumés responsables (stupéfiant connu).	19 %	10 %
Part des accidents corporels indiquant les stupéfiants comme facteur des présumés responsables (stupéfiants connu).	14 %	5 %
3 – Conduite en vitesse en vitesse excessive ou inadaptée des présumés responsables		
Nombre d'accidents mortels indiquant la vitesse excessive ou inadaptée comme facteur dans les accidents	29 %	39 %
Part des accidents corporels indiquant la vitesse excessive ou inadaptée comme facteur dans les accidents	Non connu	24 %
4 – Le non-respect des priorités des présumés responsables		
Nombre d'accidents mortels indiquant le non-respect des priorités comme facteur des présumés responsables	Non connu	10 %
Part des accidents mortels indiquant le non-respect des priorités comme facteur des présumés responsables	Non connu	16 %
5 – Inattention ou usage du téléphone des présumés responsables		
Nombre d'accidents mortels indiquant l'inattention ou l'usage du téléphone comme facteur des présumés responsables	5 %	6 %
Part des accidents mortels indiquant l'inattention ou l'usage du téléphone comme facteur des présumés responsables	4 %	11 %

Enjeu « risque routier professionnel »	Indicateur 2012-2016	Indicateur 2017-2021
Définition de l'indicateur		
Part des tués dans un accident « professionnel » (mission+trajet domicile-travail) dans les accidents mortels du département (trajet connu).	16 %	19 %
Part des victimes en trajet « professionnel » (mission+trajet domicile-travail) parmi l'ensemble des victimes dans les accidents corporels du département (trajet connu).	21 %	26 %

Enjeu « Jeunes 18-24 ans»	Indicateur 2012-2016	Indicateur 2017-2021
Définition de l'indicateur		
Part des tués par classe d'âge des 18-24 ans rapportée à la mortalité du département	24 %	12 %
Part des accidents par classe d'âge des 18-24 ans rapportée à l'accidentalité du département	31 %	29 %

Enjeu « Seniors »	Indicateur 2012-2016	Indicateur 2017-2021
Définition de l'indicateur		
Part des tués seniors rapportée à la mortalité du département	17 %	32 %
Part des accidents des seniors rapportée à l'accidentalité du département	12 %	20 %