



PRÉFET
DES ALPES-
DE-HAUTE-
PROVENCE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE**

DOCUMENT

GÉNÉRAL

2023 - 2027

D'ORIENTATION

de la Sécurité Routière



Avant-Propos

La sécurité routière est une politique publique prioritaire depuis de nombreuses années, qui vise à réduire l'accidentalité et le nombre de morts et de blessés sur la route. Elle mobilise tous les acteurs publics (État et collectivités) et privés (assureurs, constructeurs automobiles, associations de prévention ou de défense des usagers de la route...), et implique chaque citoyen en tant qu'usager de la route.

Plusieurs décennies d'une politique volontariste ont permis de réduire significativement la mortalité routière. Ces résultats sont dus à la mise en œuvre de mesures fortes et parfois impopulaires telles que, entre autres, la fixation de seuils d'alcoolémie, l'instauration de limitations de vitesse, le port obligatoire des équipements de sécurité (ceinture et casque), l'instauration du permis à points, du permis probatoire et du contrôle technique des véhicules, ou encore la pénalisation de certains délits routiers. Le déploiement de ces mesures a systématiquement été accompagné de campagnes d'informations et d'actions de prévention démultipliées en direction du grand public.

La commission européenne a fixé un cadre politique en matière de sécurité routière. L'objectif à long terme est de zéro décès et blessure grave d'ici 2050, avec un objectif intermédiaire d'un nombre de décès et de blessures graves réduits de 50 % entre 2020 et 2030. L'année de référence pour les données en France est 2019, ce qui porterait un objectif à 8 tués pour le département des Alpes de Haute Provence.

Pour atteindre cet objectif, qui impose non seulement d'agir sur le triptyque de la sécurité des usagers, les véhicules et les infrastructures, mais également de s'appuyer sur l'éducation routière pour réduire les comportements à risque et de cibler les usagers surreprésentés, la Déléguee Interministérielle à la Sécurité Routière a chargé chaque Préfet de département, d'établir un Document Général d'Orientations (DGO) pour les années 2023 – 2027.

C'est donc avec la volonté de répondre aux enjeux de sécurité routière identifiés au niveau national et local que le présent document a été élaboré au terme d'une démarche partenariale. Il sera le cadre des actions de sécurité routière des Alpes-de-Haute-Provence pour la période 2023 – 2027.



Le Préfet

A handwritten signature in blue ink, consisting of a long horizontal line with a stylized, wavy flourish in the center.

Marc CHAPPUIS

Sommaire DGO

1. Le cadre général de la démarche.....	5
1.1. Les objectifs du Document Général d’Orientations (DGO).....	5
1.2. La démarche d’élaboration.....	6
2. Le diagnostic territorial partagé.....	7
2.1. Situation géographique.....	7
2.1.1. Répartition de la population.....	9
2.1.2. Zonage Famille.....	10
2.1.3. Réseaux routiers.....	10
2.2. Mortalité routière, les victimes.....	11
2.2.1. Mortalité routière, les présumés responsables.....	18
2.2.2. Risque routier professionnel.....	23
2.2.3. Réseau routier.....	26
2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute.....	29
2.2.1. Typologie des accidents.....	29
2.2.2. Modes doux.....	30
2.2.3. 2RM.....	33
2.2.4. Facteurs spécifiques.....	36
2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute.....	38
2.3.1. Typologie des accidents.....	38
2.3.2. Modes doux.....	38
2.3.3. 2RM.....	41
2.3.4. Facteurs spécifiques.....	44
3. L’évaluation du DGO 2018-2022 : retours d’expérience.....	45
3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022.....	45
4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027.....	47
4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire.....	47
4.2. Les orientations d’actions définies par les groupes de travail.....	48
4.2.1. Conduites à risques.....	48
4.2.2. Risque routier professionnel.....	50
4.2.3. Seniors.....	52
4.2.4. Deux-roues motorisés.....	53
4.2.5. Nouveaux modes de mobilité dite « douce ».....	54
5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027.....	56
5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR.....	56
5.2. Suivi de l’accidentalité départementale.....	56
5.3. Modalités de suivi du DGO.....	56

1. Le cadre général de la démarche.

1.1. Les objectifs du Document Général d'Orientations (DGO).

Au-delà des mesures portant sur l'éducation routière, les équipements de sécurité ou les conditions de circulation, les actions de prévention constituent un outil majeur pour faire évoluer les comportements. La politique nationale est déclinée localement depuis 1993 dans le Document Général d'Orientations défini tous les 5 ans. Le diagnostic territorial et l'analyse de l'accidentologie nationale, mais aussi locale, permettent sur la base d'indicateurs d'établir le contour des axes prioritaires sur lesquels agir lors d'une démarche partenariale. Ce document, véritable cadre stratégique et de programmation défini pour les 5 prochaines années, permettra aussi d'orienter la mobilisation locale dans la lutte contre l'insécurité routière.

Préparé par les services de l'État dans le département, sous la responsabilité du préfet, il fait l'objet d'une concertation avec les acteurs locaux et a vocation à être co-signé par ceux-ci.

Sa déclinaison annuelle et son suivi sont assurés par l'élaboration d'un plan départemental d'action de sécurité routière (PDASR), essentiellement consacré aux actions de prévention et aux crédits accordés aux acteurs locaux qui y participent. Il est lui-même complété par un plan départemental des contrôles routiers (PDCR). Entre 2008 et 2018, trois générations de DGO ont été élaborées : le DGO 2007-2012, le DGO 2013-2017 et le DGO 2018-2022.

Les orientations définies doivent conduire à la réduction du risque. Pour le précédent DGO, il était fixé de réduire de moitié le nombre des accidents mortels et de passer sous la barre des 2000 tués en France pour 2021 (soit 10 pour le département). Cet objectif n'a pu être atteint et ce, malgré une réduction de la circulation durant la crise sanitaire et le début 2021 qui a présenté encore une réduction importante des trafics (confinement en avril, couvre-feux au premier semestre, et incitation au télétravail).

En France l'accidentalité, bien que présentant une baisse depuis ces dernières années passant de 64 tués par million d'habitants en 2010 à 50 tués en 2019, reste un enjeu majeur de sécurité des citoyens avec près de 3000 décès par an et 20 000 blessés. Ces réductions sont aussi liées à l'activité des forces de l'ordre dont la présence a été importante sur le terrain pendant ces périodes.

Dans le département, la situation reste précaire et même si les chiffres peuvent sembler bas au regard des données nationales, ils restent très élevés si on les ramène à la densité de la population du département (le taux moyen annuel de personnes tuées par million d'habitants étant de 141 contre 52 au niveau national).

La baisse de l'accidentalité routière, amorcée depuis plusieurs années, s'est poursuivie dans le contexte particulier de la crise sanitaire. En France, la mortalité routière a ainsi diminué de 6,6 % entre 2017 et 2021, passant de 3 448 décès sur les routes à 3221 en 2021. Dans le même temps, le nombre de blessés a diminué de 8,5 %, passant de 73 384 à 67 141.

Pour les Alpes de Haute-Provence, l'année 2017 ayant été particulièrement meurtrière, la réduction a été plus importante (-43%) et est passée de 30 décès à 17. Toutefois, la situation reste précaire et même si les chiffres peuvent sembler bas au regard des données nationales, ils restent très élevés si on les ramène à la densité de la population du département (le taux moyen annuel de personnes tuées par million d'habitants est de 141 contre 52 au niveau national).

La lutte contre l'insécurité routière repose sur l'implication de tous. Les enjeux auxquels il convient de répondre qu'ils soient nationaux ou locaux, sont définies dans une démarche partenariale. Ils sont intégrés dans le Document Général d'Orientation défini pour les 5 ans à venir.

1.2. La démarche d'élaboration.

L'analyse de l'accidentologie nationale mais aussi locale, ainsi que les instructions diffusées par la délégation à la sécurité routière (DSR) concernant les objectifs à atteindre et la méthode d'élaboration des documents, ont été la base des réflexions qui ont permis sa rédaction.

Quatre enjeux ont d'ores et déjà été définis par la DSR :

- **les deux-roues motorisés** qui constituent pour le département depuis de nombreuses années l'enjeu principal de notre département avec 1/3 des accidents et le plus souvent 40 % des tués ;
- **les conduites à risques** qui englobent la consommation de produits psychotropes, la vitesse excessive ou inadaptée (présente dans 30 % des accidents graves), l'inattention : cause qui arrive aujourd'hui au même niveau et qui intègre l'utilisation du téléphone au volant voire l'envoi de SMS ;
- **les nouveaux modes de mobilité dite douce** (vélo y compris les VAE) et tous les engins de déplacement personnel, dont le développement se constate depuis la crise sanitaire et aujourd'hui depuis les recommandations déclinées dans les divers plans de sobriété énergétique. Chaque année dans le monde, 1,3 million de personnes meurent dans un accident de la route, 54 % sont des piétons, des cyclistes ou des motocyclistes et un bon nombre subissent des blessures graves qui les laisseront handicapés ou avec des séquelles importantes à vie ;
- **le risque routier professionnel** dont les risques impactent l'ensemble de la population active quels que soient les corps de métiers. Il s'agit d'un risque routier à part entière, l'anticiper c'est éviter des conséquences dramatiques pour les salariés, leur famille mais aussi pour l'employeur. Les deux tiers ont lieu lors d'un trajet domicile-travail et un tiers en trajet professionnel. Il doit constituer une véritable prise de conscience, pour les employeurs, des responsabilités qui leur incombent vis-à-vis de leurs salariés. Mais aussi pour ceux-ci de leurs droits et devoirs, notamment lors des trajets pour des missions mais aussi pour se rendre sur le lieu de leur travail.

Tous ces risques se retrouvent bien lors de l'analyse de l'accidentalité locale.

Par ailleurs, un focus sur l'accidentalité des **seniors**, fait l'objet d'une attention particulière et constitue un enjeu spécifique pour le département.

Chaque enjeu donnera lieu à la définition d'orientation d'actions qui permettront l'établissement des différents plans départementaux annuels d'actions de sécurité routière (PDASR). Les actions de sensibilisations doivent conduire à réduire le nombre des accidents graves et par conséquent le nombre de tués.

D'un point de vue méthodologique, l'accidentalité de 2017 à 2021 a été analysée ainsi que le bilan financier des PDASR concernés par le précédent DGO.

Après l'analyse du précédent document établie pour les années allant 2012 à 2016 et un état des lieux de l'accidentalité sur les cinq années précédentes, ont permis de dégager les thèmes spécifiques du département en plus des 4 thématiques nationales imposées.

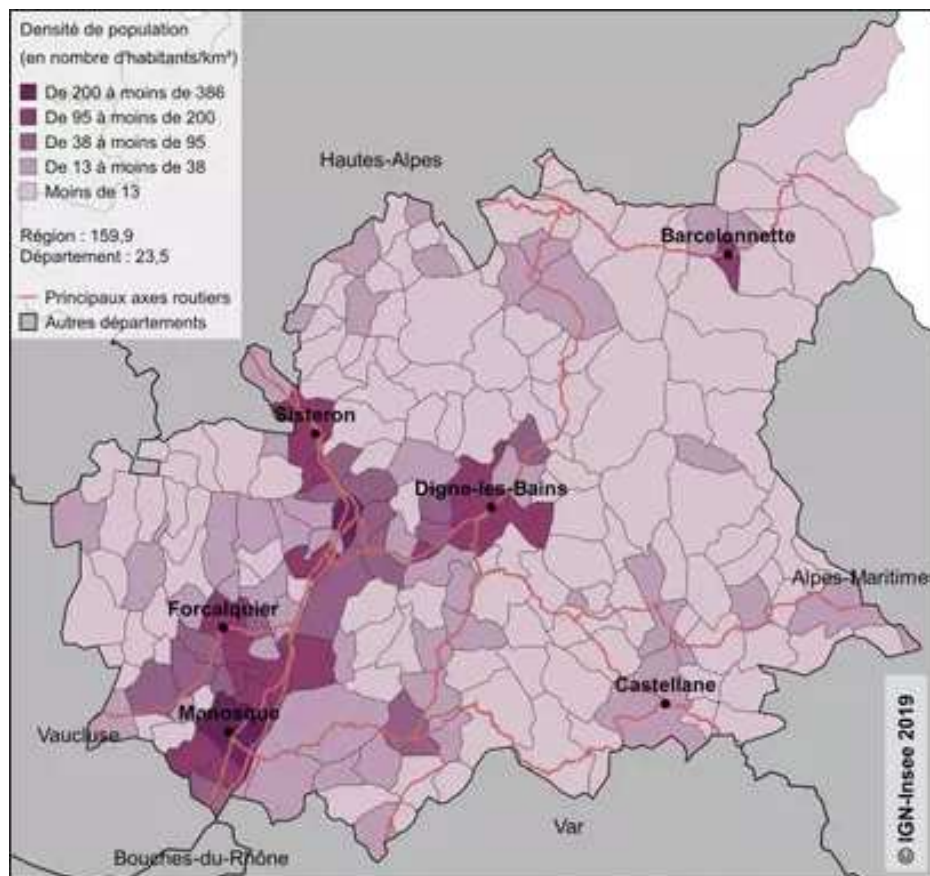
Pour se faire, des groupes (un par enjeu) se sont réunis afin de réfléchir sur l'amélioration de la connaissance des dangers, sur les possibilités d'actions en termes d'infrastructures, d'éducation, de sensibilisation, de formation, d'information mais aussi de sanctions.

2. Le diagnostic territorial partagé

2.1. Situation géographique.



Le département des Alpes-de-Haute-Provence (198 communes) est situé dans le sud-est de la France, en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il est le plus vaste de la région avec 6 925 km² (ce qui représente 22 % du territoire régional) mais il est l'un des moins peuplés de France avec 164 308 habitants pour à peine 20 habitants par km² (Source : agence de développement des Alpes-de-Haute-Provence).



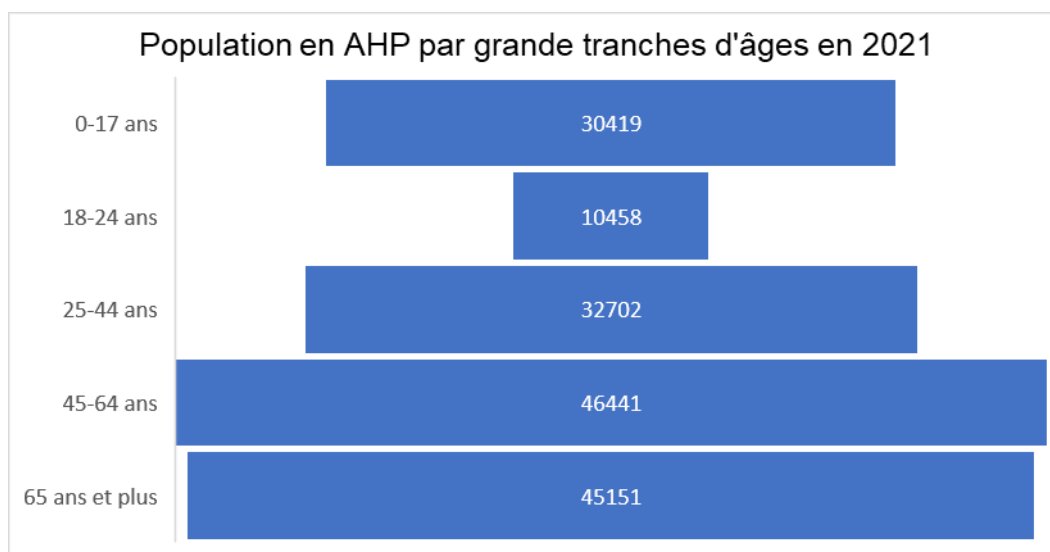
Il s'étend sur pratiquement 700 000 hectares essentiellement à caractère rural. Il peut être découpé en trois zones caractéristiques en fonction du relief, du climat, du peuplement & de l'économie :

- les plateaux, collines et vallées de Haute-Provence (vallées de la Durance et du Moyen Verdon, Plateau de Valensole),
- les Pré-Alpes (pays Dignois),
- les Grandes Alpes (vallées de l'Ubaye et du Haut Verdon).

C'est un département de montagne, à l'économie à la fois agricole et touristique, il est structuré autour des deux pôles : Digne et Manosque. Même si ce sont les plus grandes villes du département, elles ne regroupent pas plus de 40 000 habitants. 54 % des villes possèdent moins de 300 habitants et 37 communes ont moins de 50 habitants. Seulement 24 communes sont considérées comme ayant un caractère urbain par l'INSEE. Les arrondissements de Barcelonnette et de Castellane sont les deux arrondissements les moins peuplés de France avec moins de 12 000 habitants chacun.

Le département, par son climat, ses routes célèbres (route Napoléon), ses paysages, ses sites naturels ou encore ses activités de loisirs et détente, est très prisé des touristes. Il en résulte une augmentation saisonnière considérable de la population et du trafic routier, notamment en période estivale et hivernale. Chaque année, 2,5 millions de touristes fréquentent le département ce qui engendre une augmentation du trafic routier saisonnier particulièrement en Ubaye et dans le Verdon.

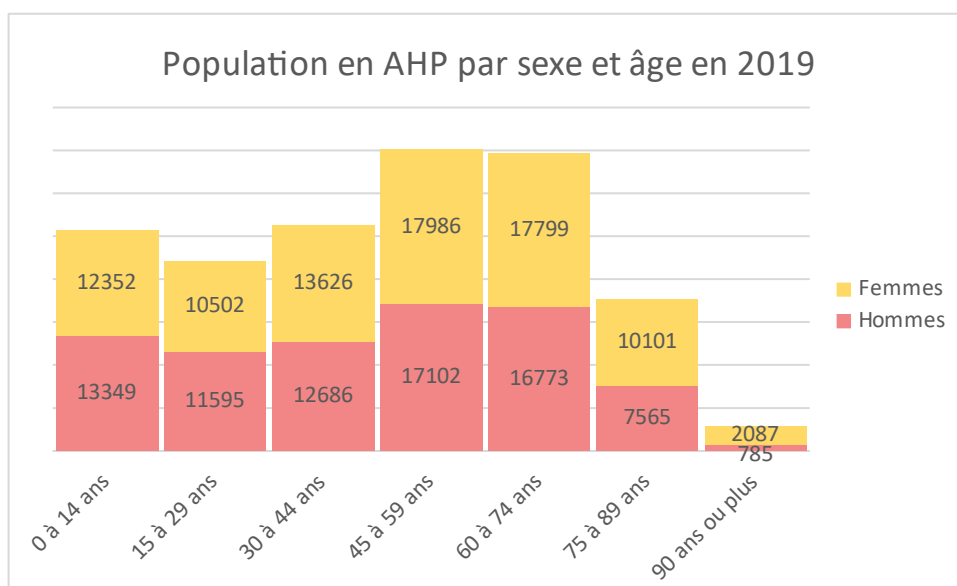
2.1.1. Répartition de la population.



Source : INSEE

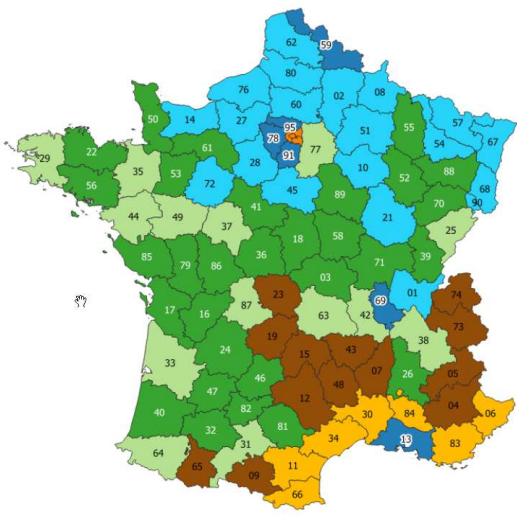
Le département présente la part de seniors la plus élevée de la région : **33 %** des habitants sont âgés de 60 ans ou plus. La population est vieillissante avec un indice de 116,3 personnes de plus de 65 ans pour 100 habitants de moins de 20 ans, ces derniers sont inégalement répartis sur le territoire. La population des plus de 45 ans est fortement représentée comparativement au reste de la population.

La part des 18-24 ans est sous-représentée du fait de l'absence notamment de centre universitaire ce qui a pour effet de déplacer cette population dans d'autres départements.



On constate que la part des femmes est plus importante sur les tranches d'âges les plus élevées. Pour autant, leur accidentalité est moins importante comme on pourra le constater un peu plus loin.

2.1.2 Zonage Famille.



Le rapport d'étude du Cerema propose des indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR) en classifiant des familles de départements. Les Alpes-de-Haute-Provence sont classées dans la famille « montagne » qui est une des 7 familles présentées.

Cette famille se compose de 13 départements. Elle se discerne de la moyenne nationale du fait de la superficie de ses montagnes (84 % contre 24 % en moyenne en France), de l'altitude moyenne des résidences (522 mètres contre 148 mètres en France métropolitaine) puis les variables liées au tourisme et aux précipitations.

À l'inverse, les variables nettement en dessous de la moyenne sont la part de populations des 18-24 ans puis, plus généralement la densité, la part de population vivant dans une unité urbaine et la température minimum.

2.1.3 Réseaux routiers.

Le réseau routier est composé de 66 km d'autoroute (A51), de 101 km de routes nationales, de 2 245 km de routes départementales et de 4 550 km de voies communales pour un ensemble d'à peine plus de 7 000 km au total.

Le réseau routier départemental est constitué de :

- o 1 093 km de voies à une altitude supérieure à 800 mètres, représentant près de la moitié du réseau routier départemental (à comparer à la moyenne observée par département qui est de 3 952 km) ;
- o 752 km de voies structurantes en constituant l'ossature principale et reliant avec le réseau autoroutier et le réseau national les principaux pôles administratifs et économiques ;
- o 480 km de voies de liaison qui complètent le maillage du territoire et desservent les principales villes du département ;
- o 1 213 km assurent en complément la desserte de chaque commune et parfois des lieux très isolés ;
- o 53 km de pistes non revêtues ;

Une partie du réseau départemental (457 km) a été classée au Schéma des Itinéraires d'Intérêt Régional (SIIR).

Hors routes de liaison, les routes départementales représentent une part plus importante du réseau routier comparativement à la France avec 30,8 % de routes structurantes, et 19,6 % de routes dessertes contre 16 % et 22 %.

L'ensemble de ce réseau est indispensable à la desserte d'un territoire très rural, aux implantations humaines dispersées et aux activités et services de plus en plus fragiles. Le trafic

est plutôt modeste en dehors des périodes saisonnières fortement impactées par l'aspect touristique du département (le ski en hiver et la période estivale).

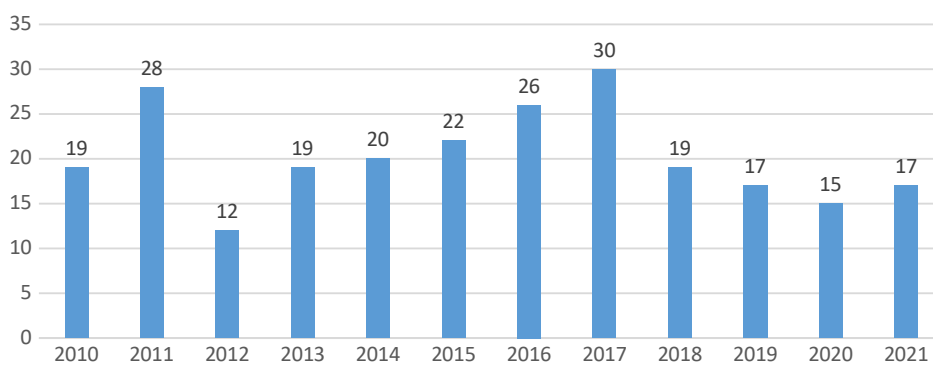
Toutefois, il convient de noter que la voiture est utilisée dans 80,7 % des déplacements pour les trajets domicile travail (contre 70 % en moyenne en France métropolitaine). Chez les seniors, ce mode de déplacement reste le plus utilisé du fait de la faiblesse de l'offre de transport collectif en zone rurale et hors zone urbaine.

Le département étant particulièrement prisé par les motards français et étrangers, le taux d'implication des motards dans les accidents est relativement important chaque année. Le trafic des deux roues sur certains secteurs pouvant atteindre 10 % annuellement et jusqu'à 17 % pendant la saison estivale alors qu'il n'est que de 2 % au niveau national.

2.2 Mortalité routière, les victimes.

Il est important de contextualiser le fait que les Alpes-de-Haute-Provence présentent des valeurs faibles concernant le nombre des tués : les pourcentages et taux, et les analyses qui en découlent, sont donc à considérer avec prudence.

Nombre de personnes tués par année depuis 2010

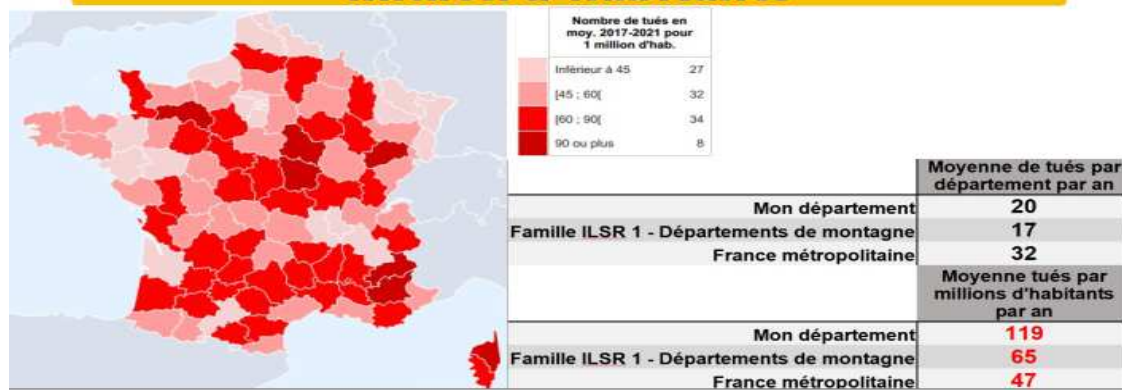


Le nombre de tués total sur 5 ans (2017-2021) est de 98. Il était de 99 sur la période du précédent DGO.

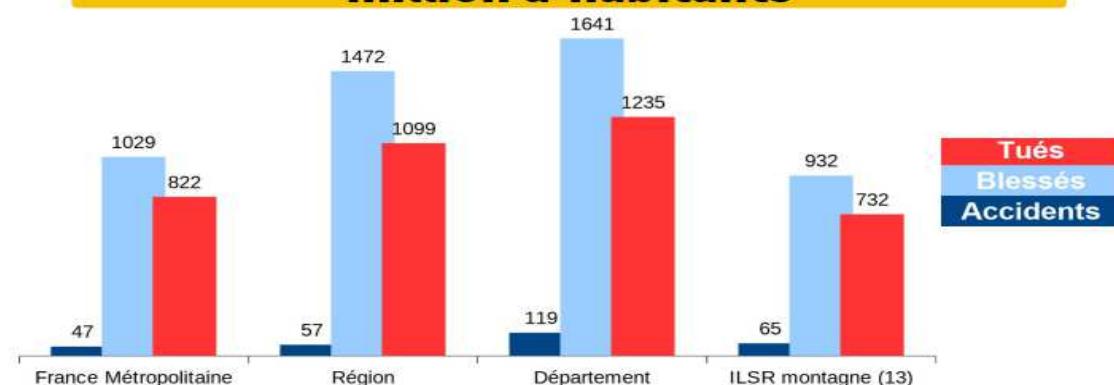
Les années de 2012 à 2016 ont enregistré une augmentation annuelle de 9,4 % de l'accidentalité. L'année 2017 a présenté un nombre d'accidents mortel important avec un pic de mortalité de 30 personnes. Les années 2018 à 2021 sont restées assez stables. À noter que durant l'année 2020, et ce, malgré une réduction importante du trafic lié à la crise sanitaire, n'a pas eu l'impact constaté au niveau national. En effet, les différentes périodes de réduction de la circulation ont été compensées par l'augmentation du trafic lié au tourisme pendant la saison estivale avec un taux d'accident supérieur.

Toutefois, la tendance générale de la mortalité du département est orientée à la baisse, passant de 30 tués en 2017 à 17 tués sur les routes en 2021.

Comparaison des tués du département par million d'habitants

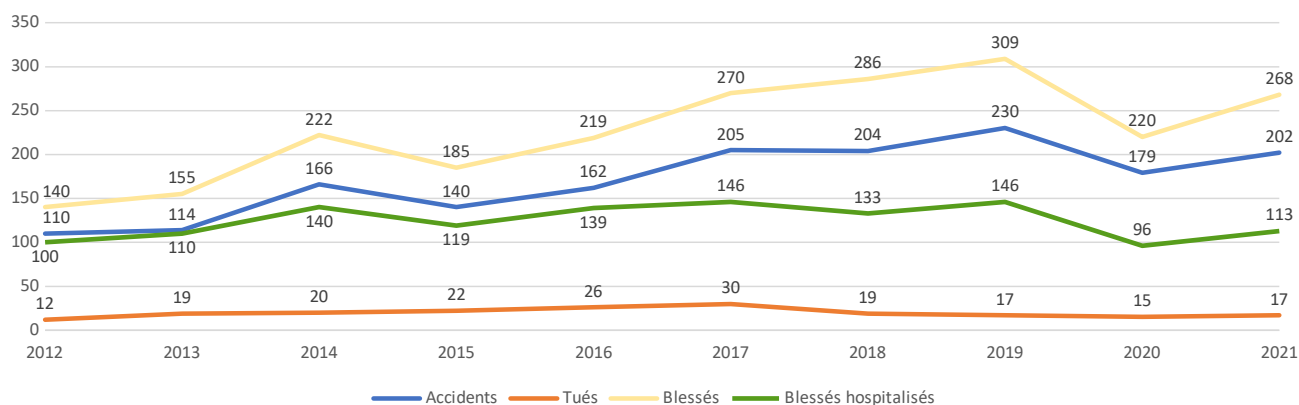


Comparatif des moyennes 2017-2021 par million d'habitants



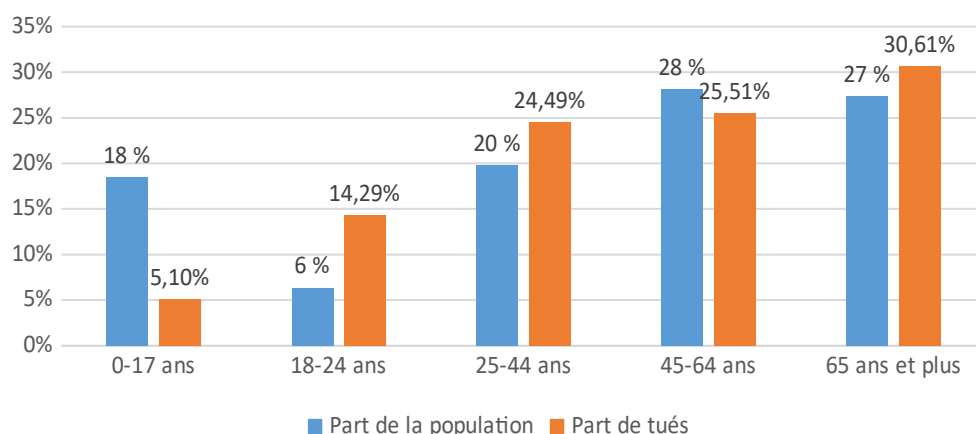
Si on ramène chacun des taux moyens, que ce soit des blessés ou des accidents par million d'habitants, les chiffres du département sont toujours supérieurs.

Evolution de l'accidentalité dans le département 2012-2021



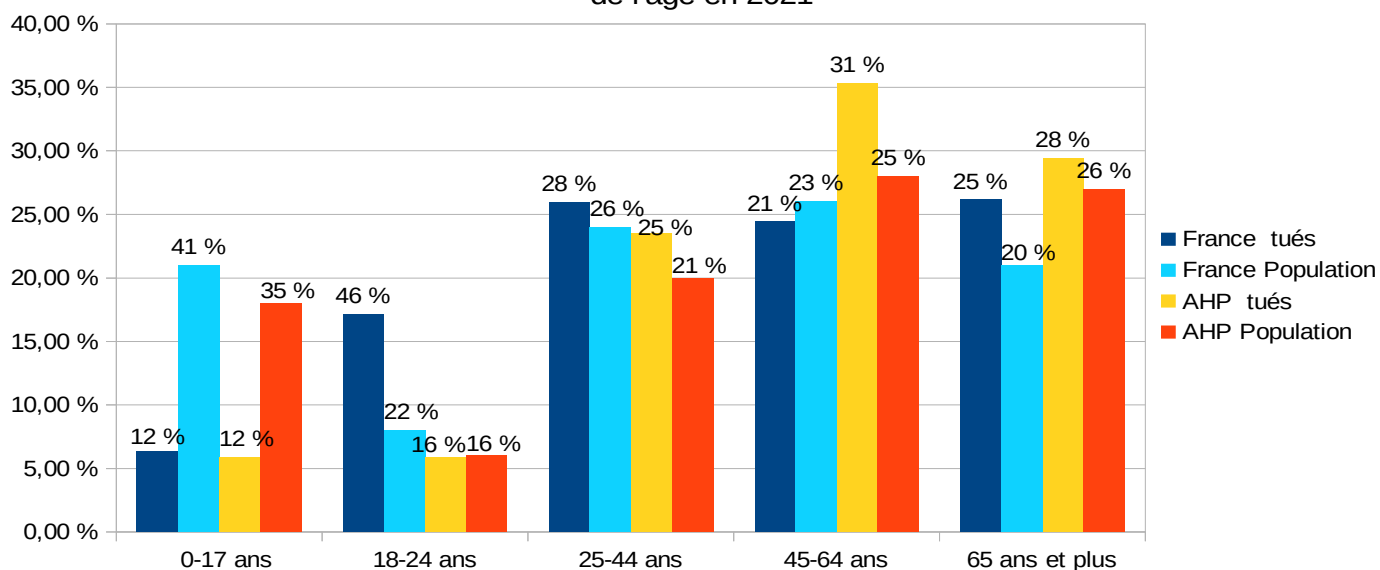
Depuis 2019, qui avait présenté le plus grand nombre d'accidents de la décennie, il est repéré une diminution de la gravité des accidents. En effet le nombre des blessés hospitalisés est passé de 146 en 2017 à 113 en 2021, soit une **diminution de 22 % sur 5 ans** accompagnant la réduction puis la stabilisation du nombre de tués. Le nombre des blessés est resté stable sur la période malgré une augmentation importante en 2019 (+12%).

Répartition de la population 2021 et des tués 2017-2021 par âge



Comparativement à la composition de sa population, le département des Alpes-de-Haute-Provence enregistre une surmortalité dans les classes d'âges 25-44 ans (24,49 % des tués pour 20 % des effectifs) et pour les plus de 65 ans (27 % des tués pour 30,61 % des effectifs).

Répartition des tués et de la population en France et dans les AHP en fonction de l'âge en 2021



Il est important de remarquer que proportionnellement à la France, le département possède une population plus âgée, particulièrement chez les « 45-64 ans » (2 % de plus que la France). Cet écart se creuse davantage dans la catégorie 65 ans et plus avec un écart de 6 %. Cette différence est d'autant plus contrastée en se référant au pourcentage de tués en France pour les 45-64 ans (21 %) comparativement au département (31%) soit un écart de 10 %. La différence se constate aussi chez les « 65 ans et plus » avec un intervalle de 3 % plus haut au sein du département.

La classe d'âge 0-17 ans est sous-représentée et enregistre une minorité des tués.

	Nombre de personnes tuées de 65 ans et plus	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées de 65 ans et plus
Départements 04	30	98	30,61 %
Famille montagne	322	1093	29,46 %
France	3973	15425	25,75 %

Le taux d'accidents mortels chez les plus de 65 ans est semblable à celui des ILSR mais très supérieur si on compare avec celui de la France.

Si on regarde plus précisément la tranche de 65 à 74 ans, les Alpes-de-Haute-Provence possèdent un taux 4 % plus élevé que la famille ILSR (montagne). Cette différence est encore plus contrastée avec la France qui possède un taux inférieur de 6 %.

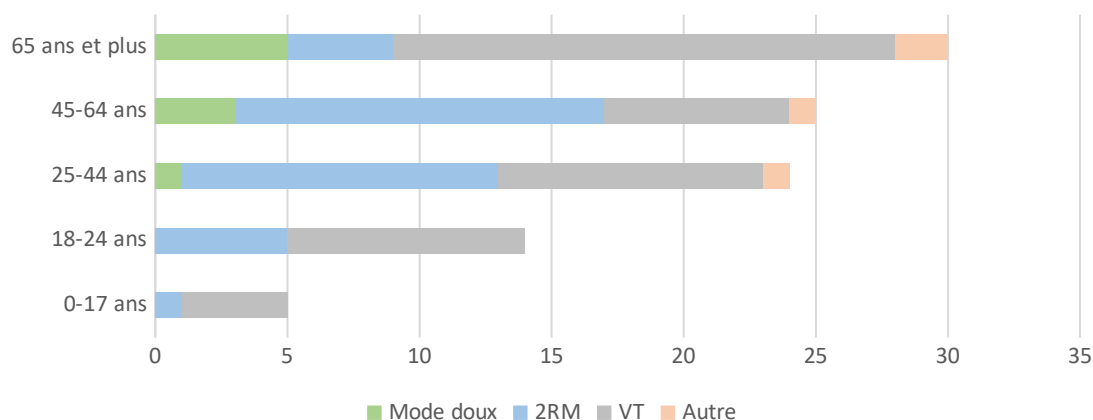
Tableaux comparatifs des tués de 65 à 75 ans de 2017 à 2021

	Nombre de personnes tuées de 65 à 74 ans	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées de 65 à 74 ans
Départements 04	16	98	16,32 %
Famille montagne	137	1093	12,53 %
France	1603	15425	10,39 %

- Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021)

N.B. : les modes de déplacement sont regroupés de la manière suivante dans tout le document et sauf mention contraire : modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) | 2 et 3 roues motorisées (cyclo et moto) | véhicules de tourisme | tout autre type de véhicule dont les véhicules utilitaires et les poids lourds. Le détail est présent dans les données mises à disposition.

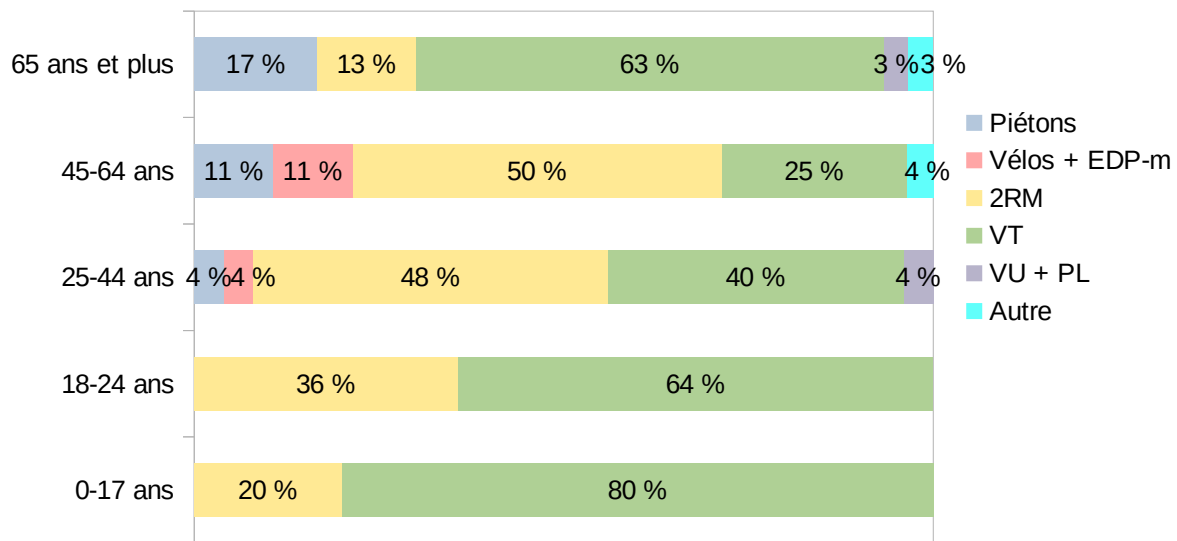
Nombre de tués par âge et par mode 2017-2021



Comme constaté, la part des tués est fortement représentée chez les plus de 65 ans et pour tout mode de déplacement.

Les plus âgés se déplacent en voiture, mais on remarque la catégorie des 45-64 ans avec notamment une grande partie de « retournant » au deux-roues motorisés et qui présente en conséquence un nombre de tués dans ce mode de déplacement remarquable. Le mode doux chez les plus de 65 ans est essentiellement constitué de piéton.

Nombre de tués par âge en fonction du mode de déplacement en AHP 2017-2021



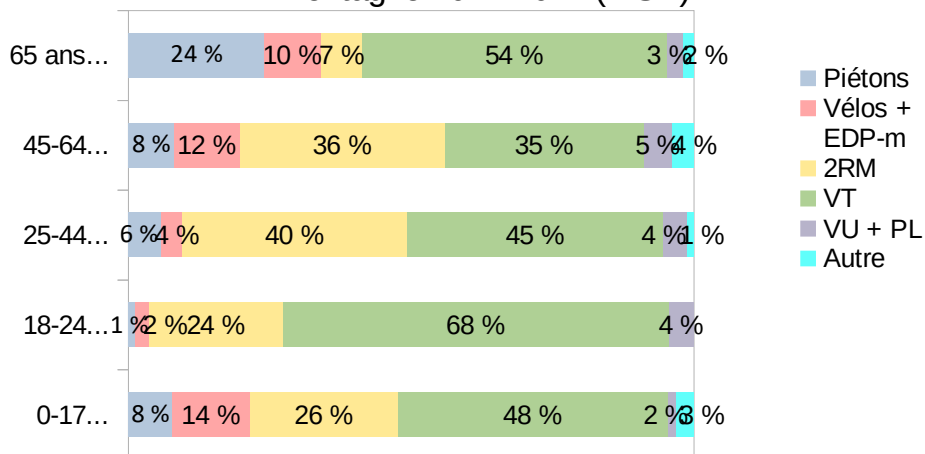
D'une façon générale, du fait du climat de montagne et de l'aspect rural du territoire, il est constaté que le mode de déplacement le plus généralement utilisé dans le département est la voiture (VT) quelle que soit la classe d'âge à l'exception des « 25-44 ans » et des « 45-64 ans ». Ces deux classes d'âges possèdent eux des pourcentages de mortalité plus importants en rapport avec l'utilisation des deux roues motrices (2RM) : 48 % chez les « 25-44 ans » et 50 % pour les « 45-64 ans ».

Le nombre de victimes utilisant les modes de déplacement « Vélo + EDP-m » est peu représenté chez les usagers de 25 à 64 ans uniquement : ce mode de déplacement étant essentiellement utilisé en zone hors agglomération pour du loisir.

La classe d'âge « 65 ans et plus » est assujettie à un risque de mortalité « piéton » assez important comparativement aux autres classes d'âge. Ce risque représente 17 % des causes de mortalités chez ces derniers.

Les classes d'âge « 0-17 ans » et « 18-24 ans » sont les catégories de victimes qui sont les moins associées à des modes de déplacement variés. De surcroît, il peut être constaté sur le graphique suivant que ces classes d'âge sont moins nombreuses à être victimes comparativement aux autres classes d'âge. Pour les « 0-17 ans » il est reporté 5 victimes, et pour les « 18-24 ans » il en est reporté 14. Sur les 5 victimes de 0 à 17 ans, 3 qui étaient passagers, un était un cyclomoteur conducteur et un conducteur de voiture. Toutefois ces éléments sont à reporter à la faiblesse de leur représentation dans la population.

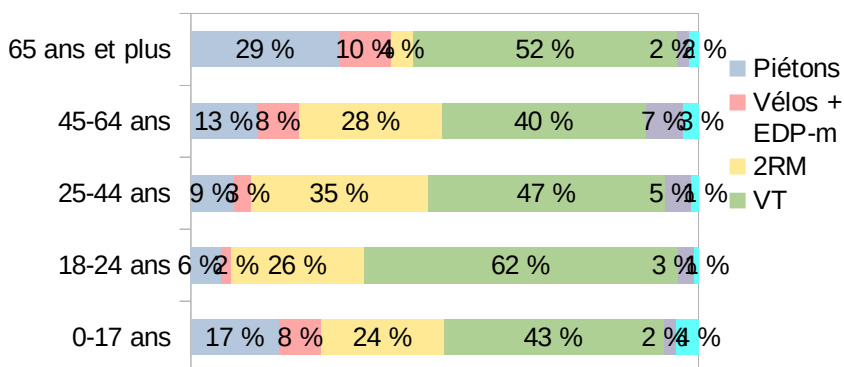
Nombre de tués par âge en fonction du mode de déplacement pour les départements de zone Montagne 2017-2021 (ILSR)



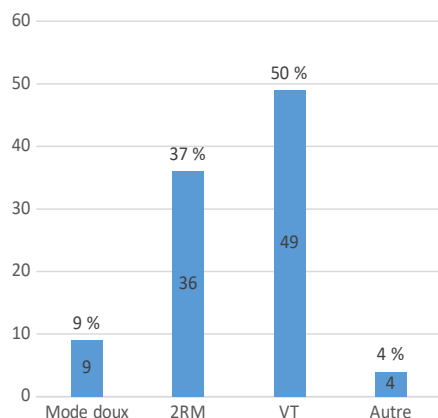
Les 2 RM sont plus représentés dans les Alpes-de-Haute-Provence que dans les départements comparables ou même qu'en France particulièrement dans la tranche des 45-65 ans mais aussi chez les plus de 65 ans excepté pour le vélo.

Nombre de tués par âge en fonction du mode de déplacement en France 2017-2021

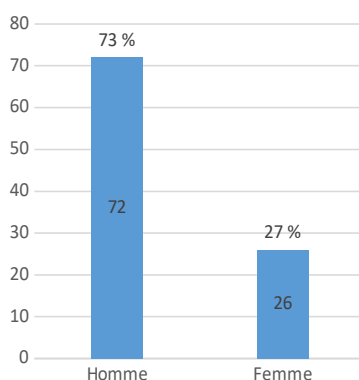
Les données ILSR sont plus proches de celles de la France que de celles du département.



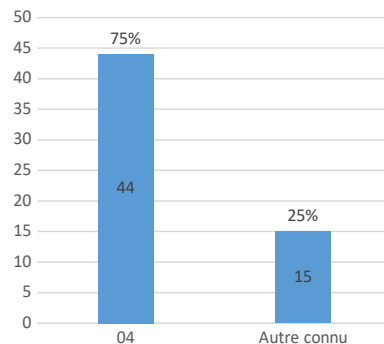
Nombre de tués par mode 2017-2021



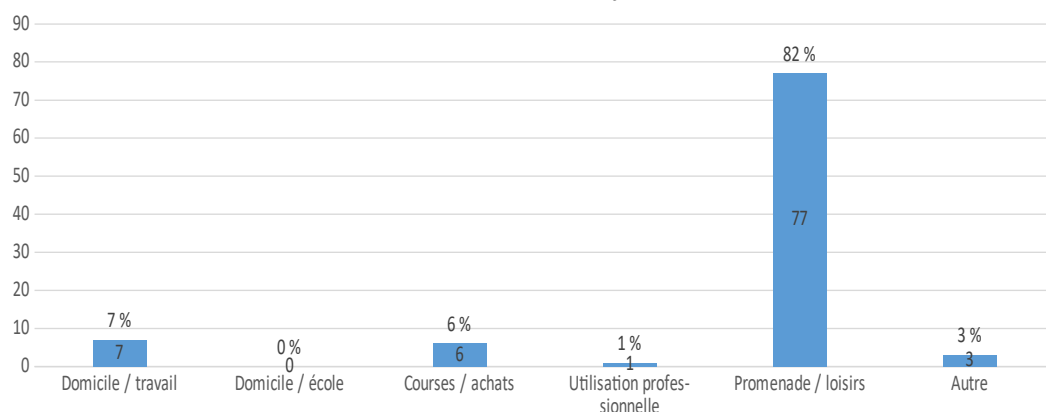
Nombre de tués par sexe 2017-2021



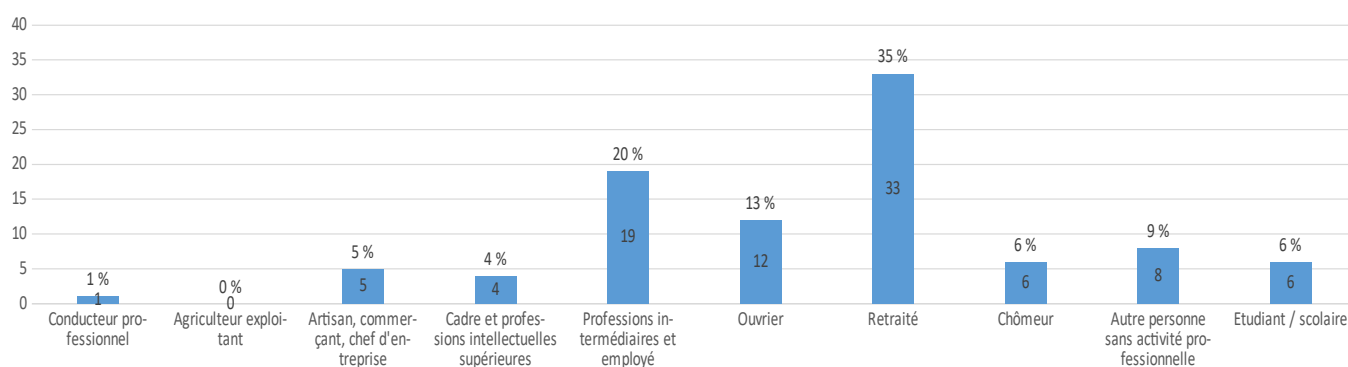
Nombre de tués par département de résidence connu 2017-2021



Nombre de tués selon le motif du trajet connu 2017-2021



Nombre de tués selon la CSP connue 2017-2021



Les hommes sont impliqués dans 73 % des accidents mortels alors que les femmes ne le sont qu'à 26 %. 60 % des accidents mais 75 % des usagers tués, ont pour résidence le département. Les accidents mortels ont lieu lors de trajet ayant pour objet une promenade ou des loisirs (82%), suivi par les déplacements entre le domicile et le travail.

Les catégories *socioprofessionnelles* qui sont les plus représentatives des tués sur la route sont les « Retraités » à 35 % (ce qui semble corrélérer avec la mortalité des classes d'âge plus élevée dans le département.) suivi à 20 % par la classe des « Professions intermédiaires et employés » et de 13 % par la classe « Ouvriers » .

Classement des communes les plus accidentogènes :

Classements des communes les plus accidentogènes 2017-2021	
Communes	Accidents
Manosque. 04100	106
Digne-les-Bains. 04000	58
Castellane. 04120	38
Gréoux-les-Bains. 04800	30
Riez. 04500	23
Les Mées. 04190	21
Oraison. 04700	21
Forcalquier. 04300	18
Jausiers. 04850	18
Moustiers-Sainte-Marie. 04360	18

Classement des communes rapportant les nombres de blessés les plus élevés 2017-2021	
Communes	blessés
Manosque. 04100	144
Digne-les-Bains. 04000	77
Castellane. 04120	43
Gréoux-les-Bains. 04800	39
Oraison. 04700	36
Sainte-Tulle. 04220	29
Malijai. 04350	28
Villeneuve. 04180	27
Les Mées. 04190	27
Riez. 04500	26

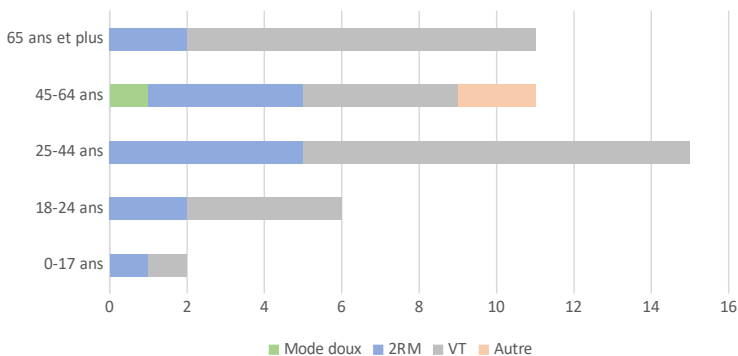
Classement des communes rapportant les nombres de tués les plus élevés 2017-2021	
Communes	Tués
Gréoux-les-Bains. 04800	6
Valensole. 04270	6
Villeneuve. 04180	5
Entrevaux. 04320	5
Mane. 04300	4
Les Mées. 04190	3
Oraison. 04700	3
Sisteron. 04200	3
Bréole (La). 04340	3
Faucon-de-Barcelonnette. 04400	3

* en rouge les communes qui nécessitent un point d'attention

** La commune de Gréoux-les-Bains est la ville où il est rapporté le plus de tués de 2017 à 2021 mais aussi retrouvée dans le top 5 des villes les plus accidentogènes alors qu'elle n'est que la 14ème ville la plus peuplée des Alpes-de-Haute-Provence (2 639 habitants). Cette accidentalité peut être en lien avec son activité thermale qui génère beaucoup de tourisme, et part la même, une augmentation du trafic.

2.1.2. Mortalité routière, les présumés responsables.

Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par âge et par mode 2019-2021

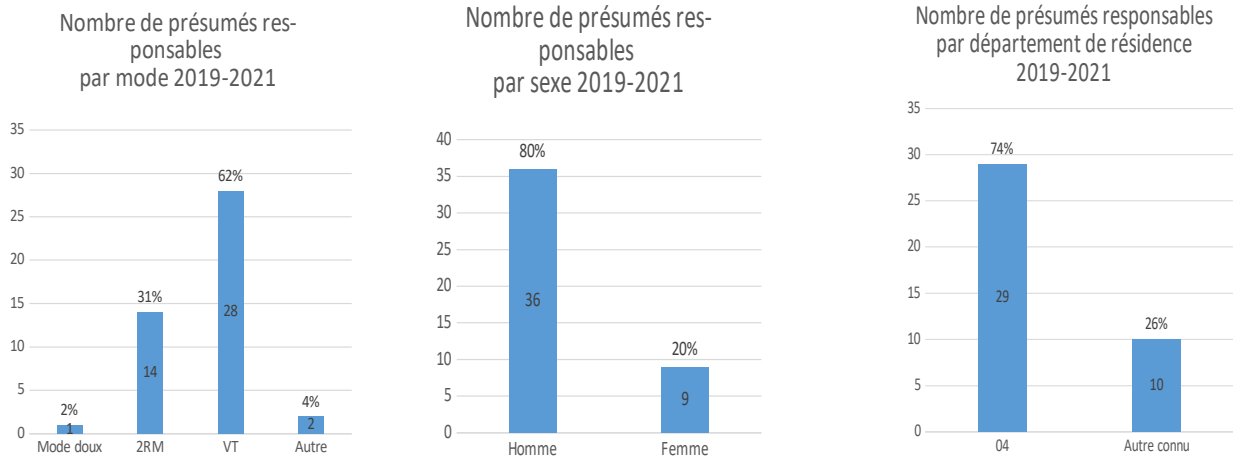


Les seniors sont présumés responsables lorsqu'ils conduisent mais pas lors d'accidents piétons. Ils sont le plus souvent victimes que responsables (si on se réfère au graphique en page 14). Mais ce sont les 25-44 ans qui sont le plus souvent responsables lorsqu'ils ont un accident (15 accidents sur 24). Les victimes lors des déplacements sur les modes doux sont rarement responsables excepté pour les 45-64 ans. Ceux-ci sont d'ailleurs responsables à la même hauteur lors des déplacements en deux-roues motorisés ou en voiture.

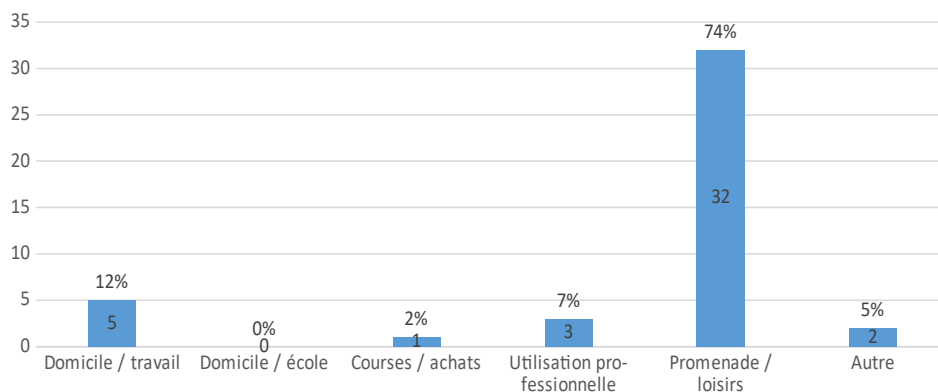
La classe des « 0-17 ans » est peu responsable lors des accidents dont elle est victime, mais à rapprocher de sa représentation dans la population avec 4 % des présumés responsables pour 18 % des accidents.

Les « 18-24 ans » ont eu une part de **présûmés** responsables importante en comparaison à la portion qu'ils occupent dans la population (13 % de **présûmés** responsables pour 6 % de la population).

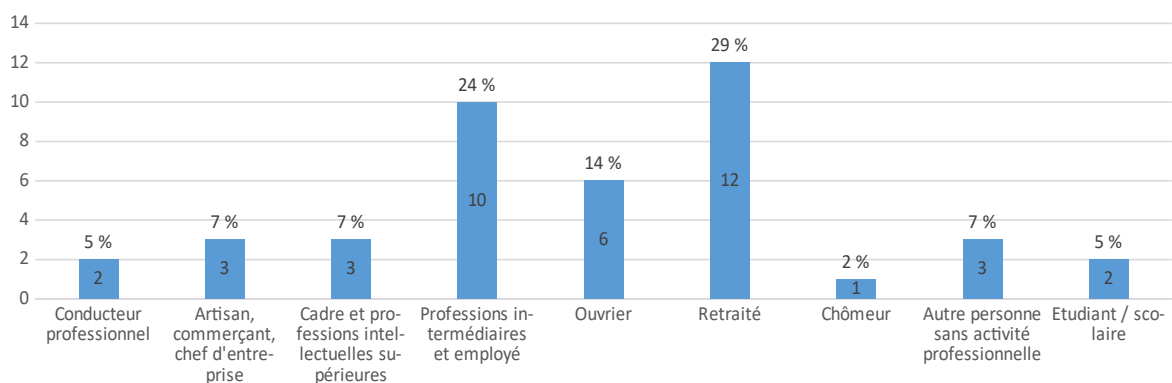
Représentation de la part des présûmés responsables dans le département :



Nombre de présûmés responsables par motif du trajet connu 2019-2021



Nombre de présûmés responsables par CSP connue 2019-2021



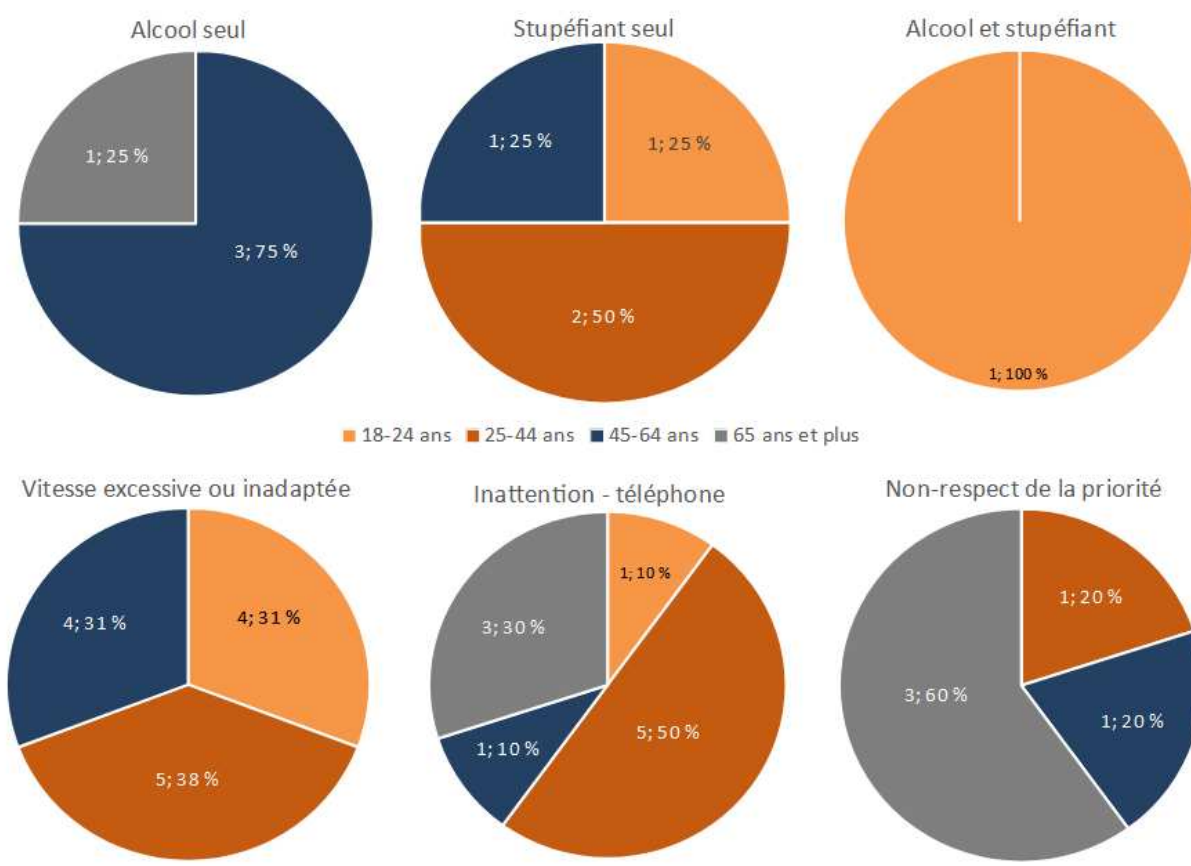
Les présumés responsables se déplacent principalement en voiture à 62 % suivis par les deux-roues motorisés (31%). Les déplacements doux sont peu représentés (2%). Toutefois il convient de noter qu'en dehors des tués sur ce mode de déplacement, il y a peu de remontées de l'accidentalité. Les données sont à croiser avec celle du SDIS pour affiner.

Les hommes sont majoritairement présumés responsable à 80 % comparativement aux femmes (20%). Compte tenu de ces chiffres, il peut être intéressant d'effectuer une corrélation avec le nombre de personnes tuées par sexe qui est assez semblable à la répartition trouvée ci-dessus (73 % d'hommes tués pour 26 % de femmes).

Les présumés responsables sont à 74 % résidents du département des Alpes-de-Haute-Provence. Ils sont le plus souvent accidentés lors d'un trajet ayant pour objet des promenades ou des loisirs à 74 % suivi par le domicile et le travail à 12 %.

Les présumés responsables sont à 29 % des retraités soit 12 individus sur 42. 24 % font partie de la catégorie « Professions intermédiaires et employés » soit 10 personnes. Puis, les présumés responsables ouvriers sont 6 soit 14 % de la population des présumés responsables.

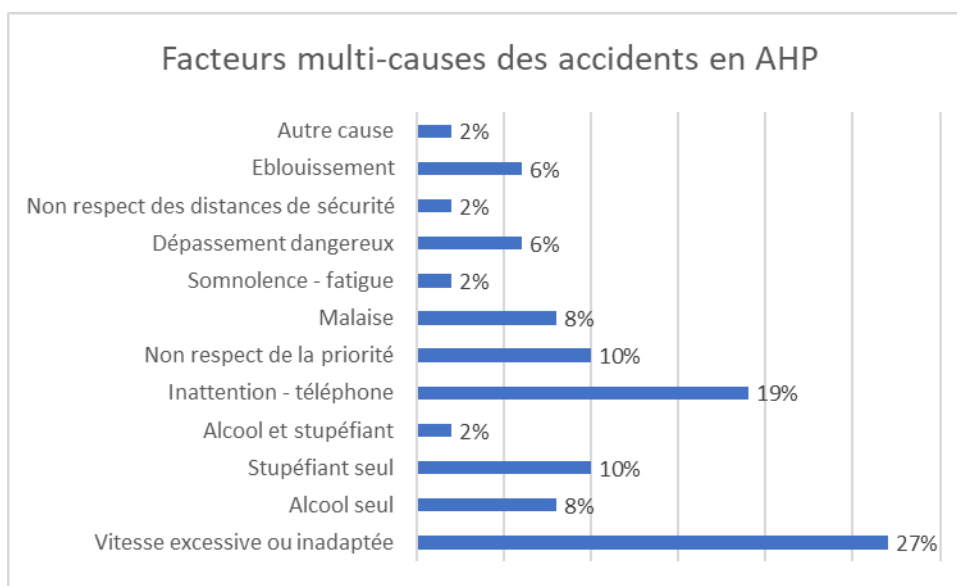
- Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) : alcool seul, stupéfiant seul, alcool et stupéfiant, vitesse excessive ou inadaptée, inattention-téléphone, non-respect de la priorité.



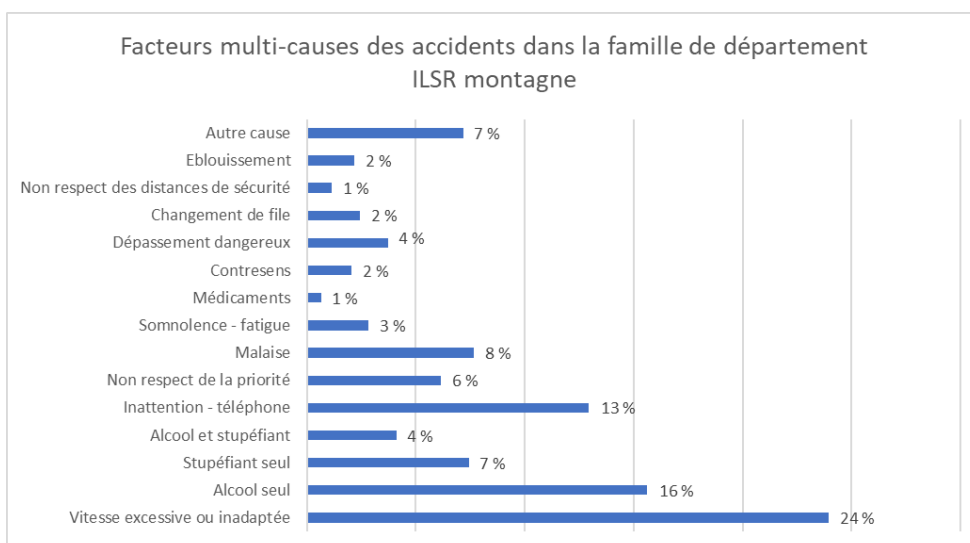
L'analyse des présumés responsables n'est pas complètement pertinente compte tenu de la faiblesse des chiffres (seulement 37). La répartition est donc indiquée en pourcentage mais aussi en données brutes.

La tranche des 25-44 ans est la plus représentée dans les tués présumés responsables avec à égalité la cause vitesse et inattention, suivies par la consommation de stupéfiants. Toutefois on constate que dans les accidents mortels, la tranche des 45-64 ans est presque toujours représentée (sauf pour la cause alcool avec stupéfiants). Les seniors arrivent à égalité avec la tranche des 18-24 ans qui reste peu représentée, probablement lié à la faiblesse de cette population sur le territoire. Les stupéfiants ne sont pas en cause dans les accidents où les présumés responsables sont dans la classe des plus de 65 ans, mais ils ont plus d'accidents présumés responsables liés à l'inattention et des problèmes de respect des règles (priorité).

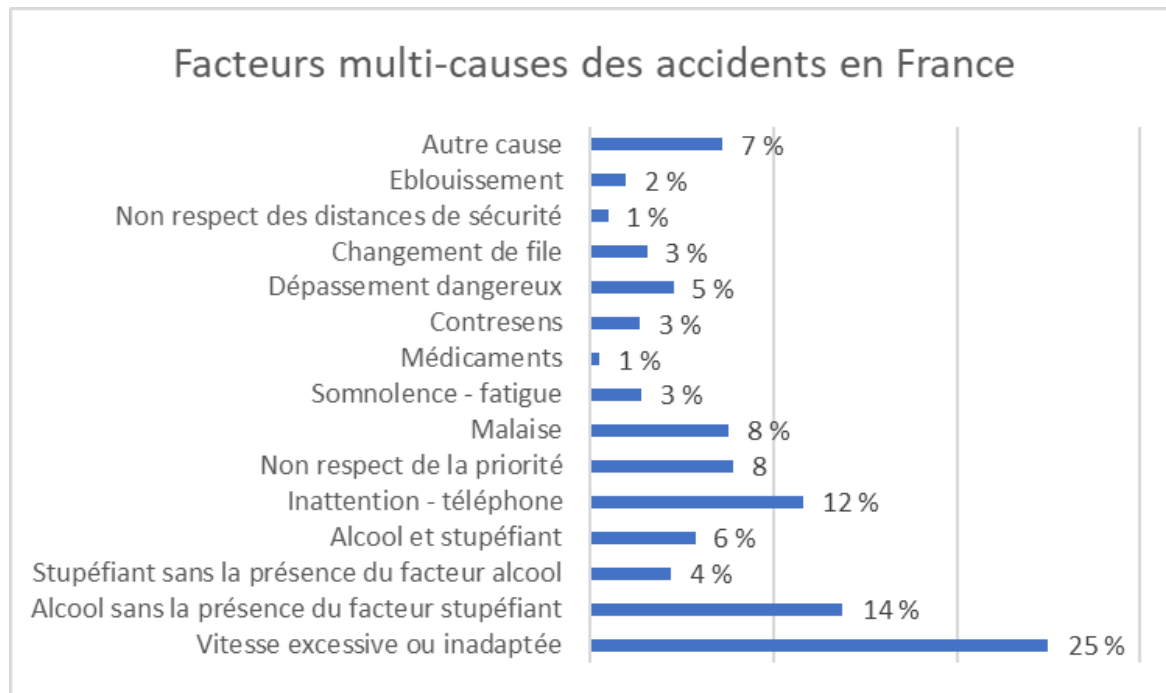
Analyse comparative des causes avec les données ILSR et France



La cause la plus élevée pour les accidents dans le département est la vitesse excessive ou inadaptée à 27 % suivie par la cause inattention – téléphone (19 %). Le non-respect de la priorité et les stupéfiants seuls sont représentés tous les deux à hauteur de 10 %.



La cause alcool est plus représentée dans les départements de montagne et en France. Par contre, la vitesse est légèrement supérieure de 3 points. La cause inattention est aussi supérieure ainsi que les accidents comprenant la cause stupéfiant. Le non-respect des règles de conduite est aussi plus important, probablement lié à l'aspect rural du département. Les accidents avec éblouissement sont plus fréquents : cette cause touche particulièrement le département étant donné que de 2017 à 2021 il y avait une moyenne par an de 2 689 heures d'ensoleillement contre 1 897 heures en moyenne en France métropolitaine

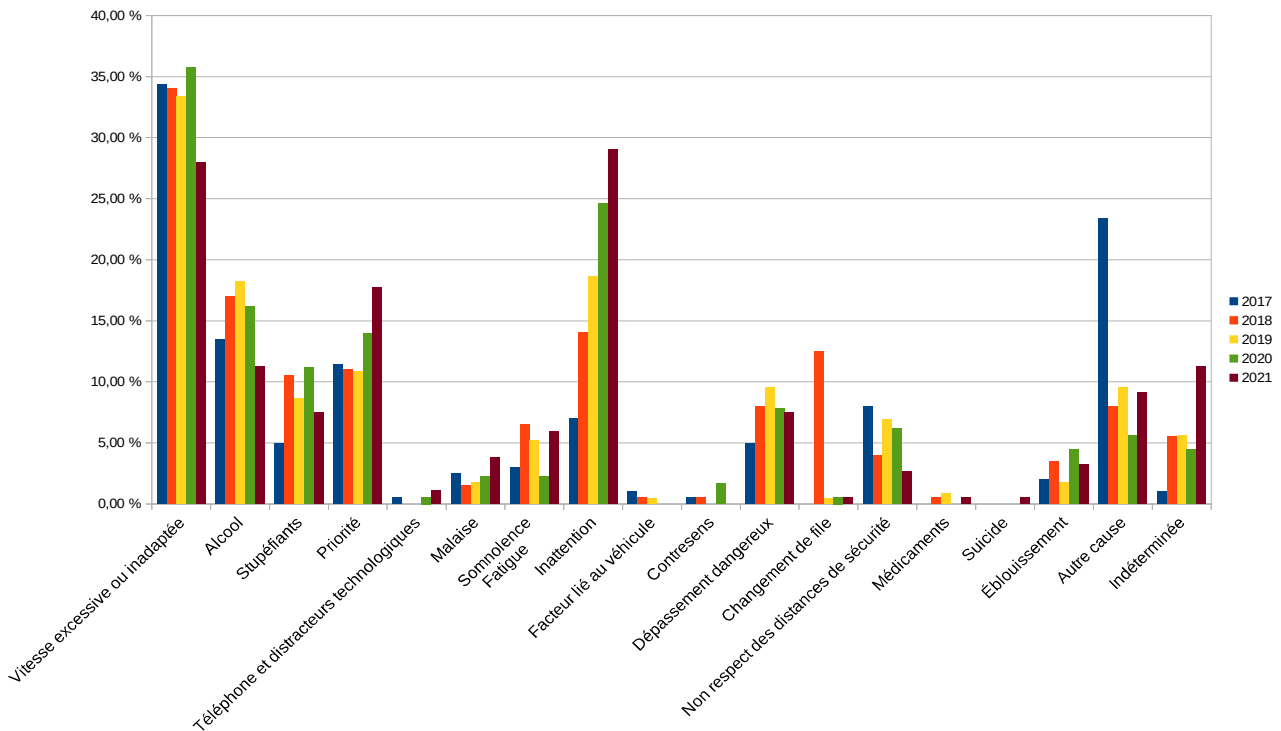


Ces données peuvent être mises en corrélation avec les données du Bilan 2021 des infractions et du permis à point. En effet, en lien avec les causes vitesse excessive ou inadaptée, il a été relevé 26 infractions vitesse (PVe hors PM) pour 1000 habitants contre 14 pour la famille de département ILSR montagne.

Cette proportion est aussi retrouvée chez la part des tués avec stupéfiants en 2017-2021 qui est de 25 % en Alpes-de-Haute-Provence et 19,7 % en famille montagne. De plus, le taux de dépistage stupéfiant positif a été de 12,3 % contre 11 en famille montagne en 2021.

Concernant la cause inattention, il est relevé 11 infractions téléphone (PVe hors PM) pour 1000 habitants dans le département contre 6 dans notre famille ILSR.

Causes des accidents par années de 2017 à 2021



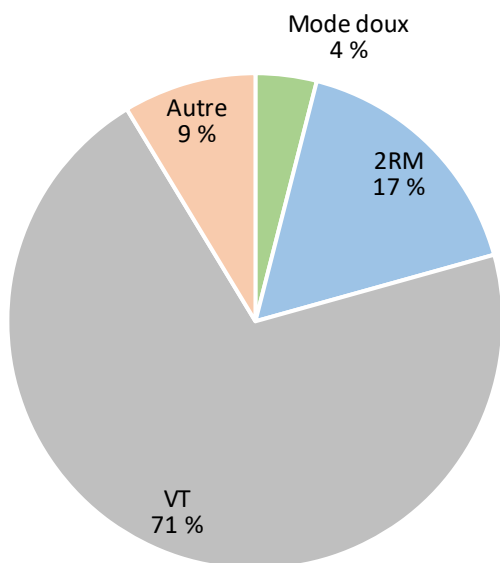
Ce graphique nous montre l'évolution des causes d'accidents en fonction des années de 2017 à 2021. Il peut être constaté que la cause vitesse excessive ou inadaptée est en baisse en 2021 comparativement aux années précédentes. La cause alcool a connu une augmentation de 2017 à 2019 avant de redescendre en 2020 et 2021. La cause stupéfiants est en baisse en 2021 comparativement aux années 2018-2019-2020 mais en augmentation par rapport à 2017. La cause « non-respect des priorités » est en forte augmentation depuis 2020. La cause inattention possède une croissance exponentielle depuis 2017. L'inattention représentait 6,97 % des accidents en 2017 contre 29,03 % en 2021 soit une augmentation de + 22,06 %. Néanmoins il est à noter que les accidents liés au téléphone et distracteurs technologiques ont été ensuite intégrés à la cause inattention.

2.1.3. Risque routier professionnel.

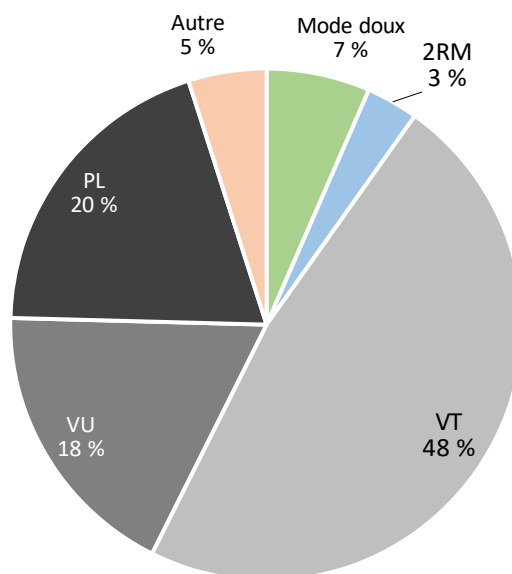
Le risque routier professionnel n'est pas l'enjeu principal du département. En effet, la plupart des accidents ont lieu sur des déplacements en promenade-loisir.

Toutefois, sur la période analysée, 33 % des tués le sont dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou en trajet professionnel. 8 % des tués ont pour motif un trajet domicile-travail ou trajet professionnel (contre 78 % en promenade-loisir).

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



Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021



N.B. : pour le motif utilisation professionnelle, les véhicules utilitaires et les poids lourds sont détaillés afin de faire apparaître les victimes de ces modes.

La voiture reste le mode de déplacement le plus utilisé pour les déplacements entre le domicile et le travail (71%) et 17 % utilisent un deux-roues motorisé.

Les modes doux sont ici minoritaires avec un pourcentage de 4 % d'utilisation. La voiture est le moyen de transport le plus utilisé en raison du climat montagnard et plutôt froid en hiver. Les transports en commun sont assez inexistantes en zone rurale et ne couvrent pas la totalité du territoire qui est assez étendu avec une faible densité de la population.

Pour les déplacements professionnels, les victimes utilisent à 48 % des voitures, à 20 % des poids lourds et à 18 % des véhicules utilitaires. Comparativement au motif de déplacement domicile-travail les engins à deux-roues motorisés sont bien plus minoritaires à seulement 3 %. Par contre, les modes doux de déplacements sont eux plus nombreux avec une utilisation de 7 %.

Tableaux comparatifs des tués en déplacement professionnel ou trajet de 2017 à 2021

	Nombre de personnes tués pendant un accident avec un usager en domicile-travail ou professionnel	Nombre total de personnes tués avec un motif de trajet renseigné	% de personnes tués pendant dans un accident avec un usager en domicile-travail ou professionnel
Départements 04	32	94	34,04 %
Famille montagne	354	951	37,22 %
France	5589	12509	44,68 %

	Nombre de personnes tués pendant un accident avec un usager en domicile-travail	Nombre total de personnes tués avec un motif de trajet renseigné	% de personnes tués pendant dans un accident avec un usager en domicile-travail
Départements 04	14	94	14,89 %
Famille montagne	167	951	17,56 %
France	2769	12509	22,14 %

	Nombre de personnes tués pendant un accident avec un usager en trajet professionnel	Nombre total de personnes tués avec un motif de trajet renseigné	% de personnes tués pendant dans un accident avec un usager en trajet professionnel
Départements 04	18	94	19,14 %
Famille montagne	220	951	23,13 %
France	3308	12509	26,44 %

Si on compare les données du département à ceux des ILSR et ceux de la France, on peut constater que les chiffres sont légèrement inférieurs à l'ILSR mais nettement plus bas que ceux de la France (10 points d'écart). Cette remarque est vérifiable que le déplacement soit lors des trajets mais plus encore dans le cadre professionnel.

Tableaux comparatifs des victimes de 2017 à 2021

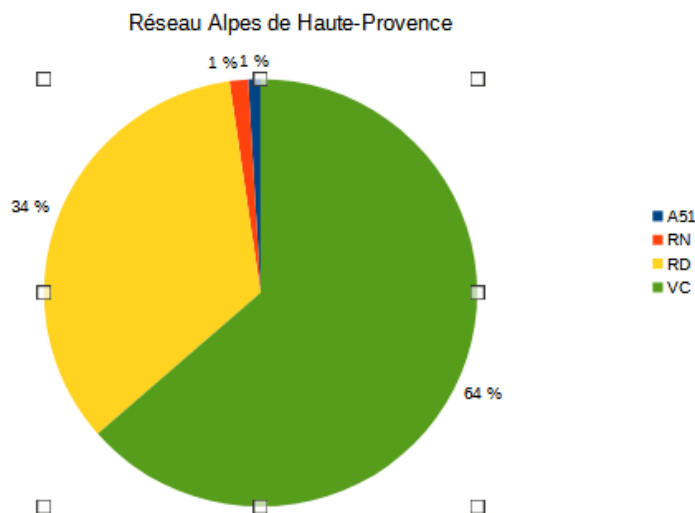
	Nombre de personnes victimes pendant un trajet en domicile-travail ou professionnel	Nombre total de personnes victimes	% de personnes victimes pendant un trajet en domicile-travail ou professionnel
Départements 04	211	1451	14,54 %
Famille montagne	2539	16851	15,07%
France	70668	352 079	20,07 %

	Nombre de personnes victimes pendant un trajet en domicile-travail	Nombre total de personnes victimes	% de personnes victimes pendant un trajet en domicile-travail
Départements 04	150	1451	10,34 %
Famille montagne	1769	16851	10,50%
France	49742	352 079	14,13 %

	Nombre de personnes victimes pendant un trajet professionnel	Nombre total de personnes victimes	% de personnes victimes pendant un trajet professionnel
Départements 04	61	1451	4,20 %
Famille montagne	770	16851	4,57%
France	20926	352 079	5,94 %

2.1.4. Réseau routier

Le réseau du département se compose de 7168 km de routes réparties en moins de 1 % d'autoroute, 1,40 % de routes nationales, 34 % de routes départementales et 63 % de voiries communales.



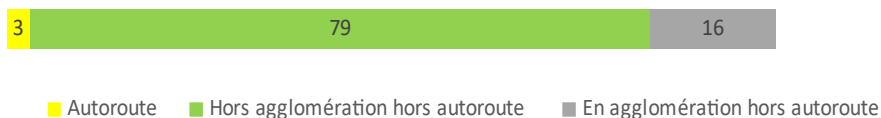
Le nombre de véhicules par jour sur les axes routiers peut varier de 22 000 v/j sur des portions d'axes structurants, à seulement quelques unités pour des routes départementales de desserte. On note une forte saisonnalité du trafic pendant la saison hivernale ou estivale, qui a connu une forte augmentation en 2020.

- Les routes du département sont composées de 2 445 km de routes dont 85 km de routes de liaison régionales (structurantes catégorie A), 667 km de routes principales de liaison (catégorie B) et 480 km routes dites de liaison et 1 213 km dessertes de moindre importance (hameaux ou communes de moindre importance).
- 2 km seulement de 2X2 voies avec créneau de dépassement, 2 443 km de 2X1 voies
- Le réseau départemental est contraint par la géographie. La présence de falaises et de précipices se traduit en effet par l'étroitesse des voiries et l'absence ou la faiblesse des accotements.
- La circulation à 90 km/h n'est autorisée que sur les deux sections comportant des créneaux de dépassement : la RD 900 au Lauzet-Ubaye, la RD 4096 à Lurs La Brillanne. En 2023, le département a souhaité repasser quelques sections de son réseau à 90 km/h (moins de 90 km seront concernés soit moins de 4 % des routes départementales).
- 220 km de routes classées à grande circulation et 450 km classées itinéraires d'intérêt général.

Accidentalité suivant le milieu :

- Nombre de tués sur autoroute/hors agglomération hors autoroute/en agglomération hors autoroute (2017-2021)

Nombre de tués selon le milieu 2017-2021

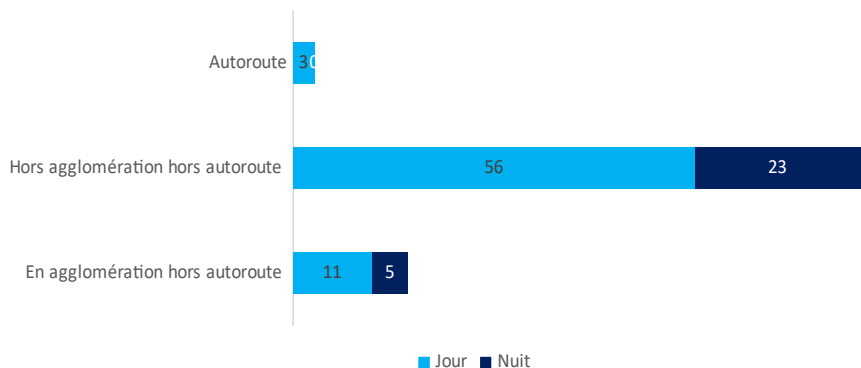


Le département n'est que très peu concerné par les accidents sur autoroute en raison du linéaire faible existant sur le territoire (moins de 1%). Le nombre de tués s'élève à 3 % (3 pour 98 accidents)

Sur la période, le nombre de tués se trouve principalement hors agglomération hors autoroute à 81 % soit 79 individus sur 98.

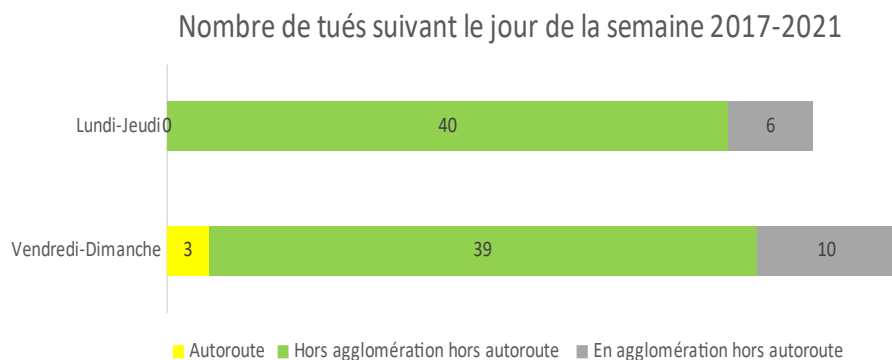
- Nombre de tués le jour et la nuit selon le milieu (2017-2021)

Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021



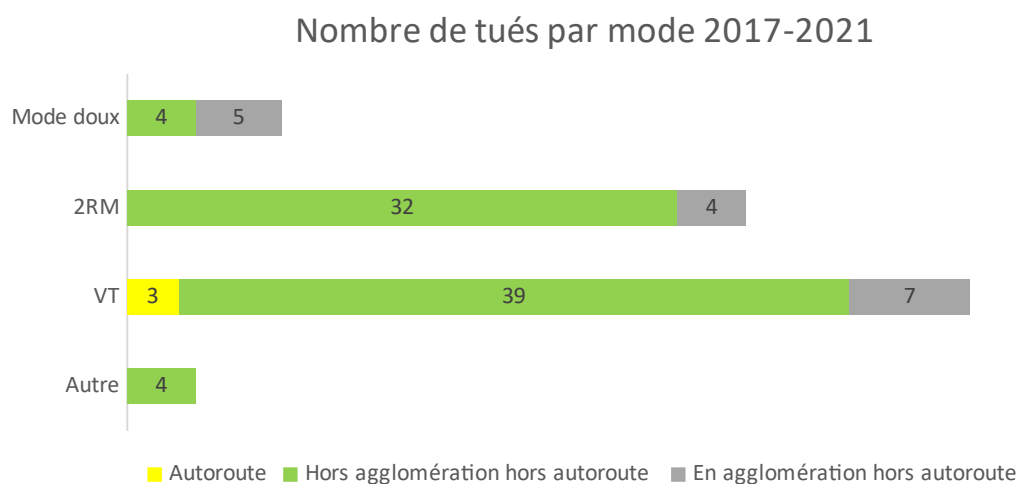
En journée, il y a 71 % d'individus tués hors agglomération et hors autoroute, cette tendance est plus importante pour les tués en agglomération avec 69 % de tués en journée. Dans les autoroutes, les personnes sont uniquement tuées en journée.

- Nombre de tués pour les jours Lundi-Jeudi et Vendredi-Dimanche selon le milieu (2017-2021).



Du lundi au jeudi, il y a 40 personnes tuées hors agglomération hors autoroute soit 87 % de la population tuée du lundi au jeudi contre 6 personnes en agglomération hors autoroute (soit 40 % par rapport au total des tués). Du vendredi au dimanche, il y a 52 personnes tuées hors agglomération hors autoroute soit 75% de la population tuée du vendredi au dimanche contre 10 personnes tuées en agglomération hors autoroute. Les 3 individus tués sur autoroute le sont exclusivement du vendredi au dimanche. Ces chiffres confirment la tendance déjà vue sur les accidents lors des déplacements en promenade-loisir.

- Nombre de tués par mode de déplacement selon le milieu (2017-2021)



Pour les modes doux, le nombre de tués hors agglomération et en agglomération est équivalent (4 tués HA et 5 tués EA). Les victimes utilisant des engins à deux-roues motorisés sont tuées majoritairement hors agglomération à 89 %. Les victimes conductrices de poids lourds sont elles aussi plus fréquemment tuées hors agglomération à 80 %. Les 3 accidents qui se sont produits sur autoroute ont concerné des voitures.

2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute.

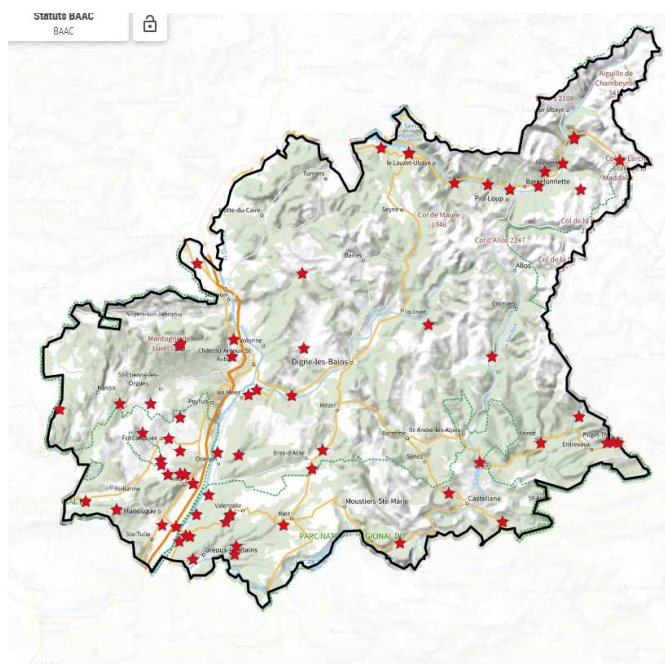
2.2.1. Typologie des accidents.

- Qui tue + blesse qui hors agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	15	16	173	200	6	3	3	8	424
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	0	1	0	23	11	5	0	0	0	40
VL	4	15	8	98	241	15	3	1	4	389
VU	1	1	0	14	25	0	0	0	0	41
PL	0	0	1	5	10	0	4	0	0	20
TC	0	0	0	1	2	0	0	0	0	3
Autre	0	2	0	4	5	0	0	0	0	11
MULTICOLLISION	1	5	2	14	83	1	0	0	0	106
TOTAL	6	40	27	332	577	27	10	4	12	1035
<i>Part de victimes</i>	1%	4%	3%	32%	56%	3%	1%	0%	1%	100,00%

Le tableau ci-dessus recense plusieurs types d'accidents hors agglomération notamment ceux sans tiers, ceux avec des collisions en fonction du type de déplacement, il explore aussi les multi-collisions existantes. Les collisions les plus courantes dans ce cadre sont les collisions entre voiture (241 accidents sur 1035 soit 23 %), puis les collisions motocyclistes avec voitures (98 accidents soit 9 %). Toutefois, on constate que la plupart des accidents chez les deux-roues motorisés sont en majeure partie sans tiers (52 %) alors qu'ils ne sont que de 34 % dans ce cas chez les VL.

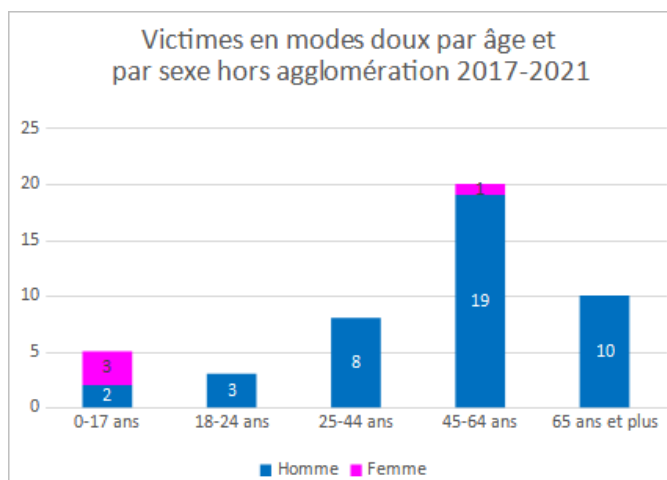
Cartographie des accidents mortels en Alpes-de-Haute-Provence hors agglomération



Une grande partie des accidents mortels hors agglomération se situent à l'ouest du département qui comprend la plus grande densité de la population. Le nord du département (11) est aussi concerné et probablement impacté du fait du trafic important sur cette zone. 3 accidents mortels étroitement proches au sud-est du territoire. Toutefois, on constate une évolution de la répartition des accidents sur cette zone qui était lors du précédent DGO fortement concerné notamment par les accidents deux-roues motorisés.

2.2.2. Modes doux.

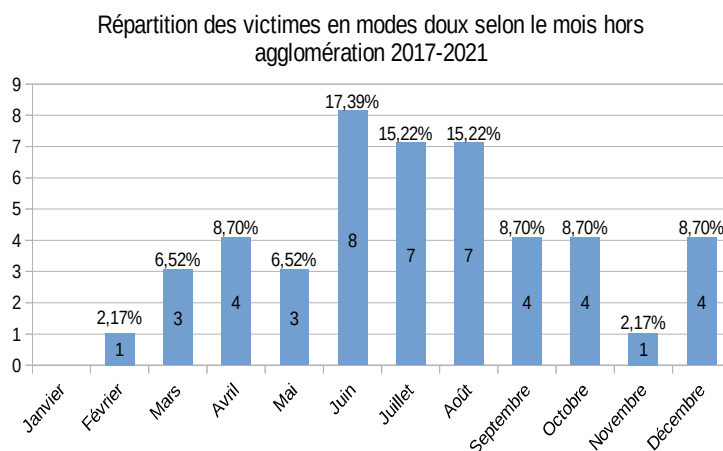
- Victimes en **modes doux** (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021)



La majorité des déplacements de cette catégorie se fait essentiellement hors agglomération. Les déplacements urbains n'ont pas été autant impactés par l'évolution de l'usage du vélo après la période COVID. Toutefois, l'augmentation du coût du carburant et les aides à l'équipement mises en place par l'État ou l'accompagnement des employeurs semblent commencer à avoir un impact.

On dénombre 20 victimes sur le nombre de victimes impactées lors des déplacements avec des modes doux chez les 45-64 ans soit 43 % mais une seule femme. 10 victimes de 65 ans et plus, ce qui représente 22 % de la population des victimes des modes doux. Ces deux taux sont les plus importants de ce graphique : ce qui montre bien la sur-mortalité des personnes de plus de 45 ans. Les populations de 0-17 ans (10 %) et 18-24 ans (7 %) sont sous-représentées chez les victimes de modes doux. On peut noter que les femmes sont minoritairement victimes en modes doux hors agglomération, seulement 4 personnes sur 46 soit 9 %. Les données sont encore à rapprocher de la répartition de la population.

- Répartition en % des victimes en **modes doux** selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)



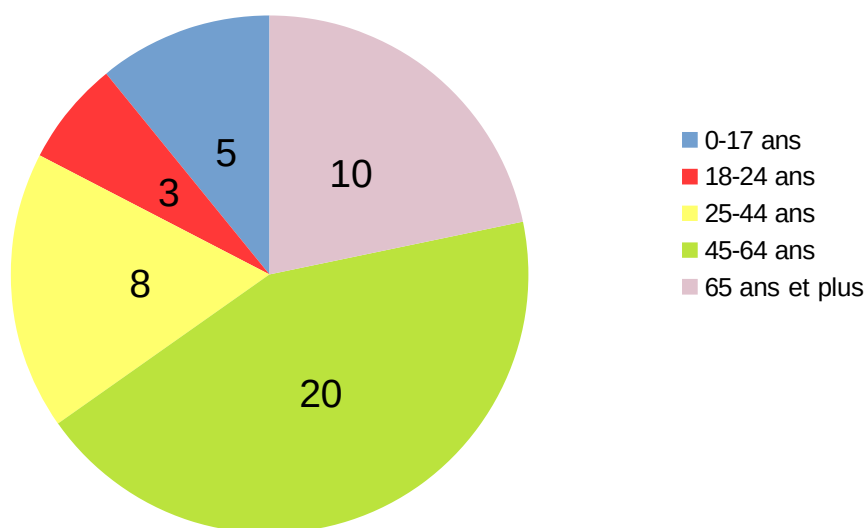
Sans réelle surprise, on constate une augmentation de victimes en modes doux de juin à août, environ 48 % des victimes en seulement 3 mois. Au-delà des conditions climatiques, l'impact de l'aspect fortement touristique du département peut suffire à expliquer cette augmentation si on regarde encore une fois l'accidentalité lors des déplacements pour le loisir. Le Conseil départemental propose d'ailleurs la fermeture de certains cols quelques journées pendant l'été afin de permettre au vélo de les gravir en toute sécurité. À l'inverse, de novembre à mars il semble s'opérer une diminution de victimes en modes doux, environ 20 % de victimes sur 5 mois et même 0 victime pour **le mois de janvier**.

Tableaux comparatifs des victimes modes doux HA 2017-2022.

	Nombre de victimes modes doux HA	Nombre total de victimes	% de victimes modes doux
Départements 04	46	1451	3,17 %
Famille montagne	640	16851	3,80%
France	6826	352 079	1,94 %

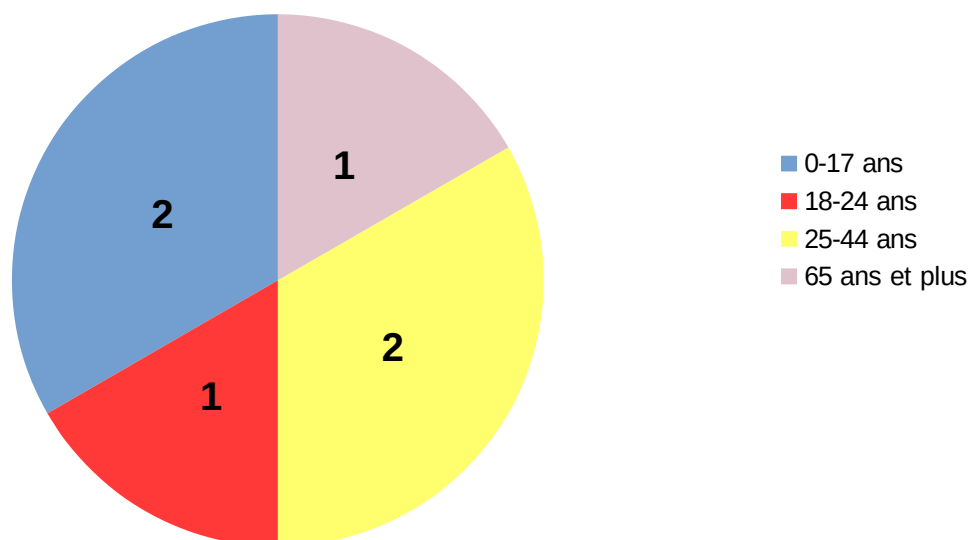
Comparativement à la France nous avons un pourcentage de victimes des déplacements en modes doux supérieur de +1,23 % hors agglomération qui peut s'expliquer par l'attractivité du territoire durant les périodes estivales. On retrouve le même niveau pour les départements ILSR ce qui semble confirmer l'hypothèse.

Répartition par âge des victimes mobilité douce selon l'âge hors agglomération 2017-2021



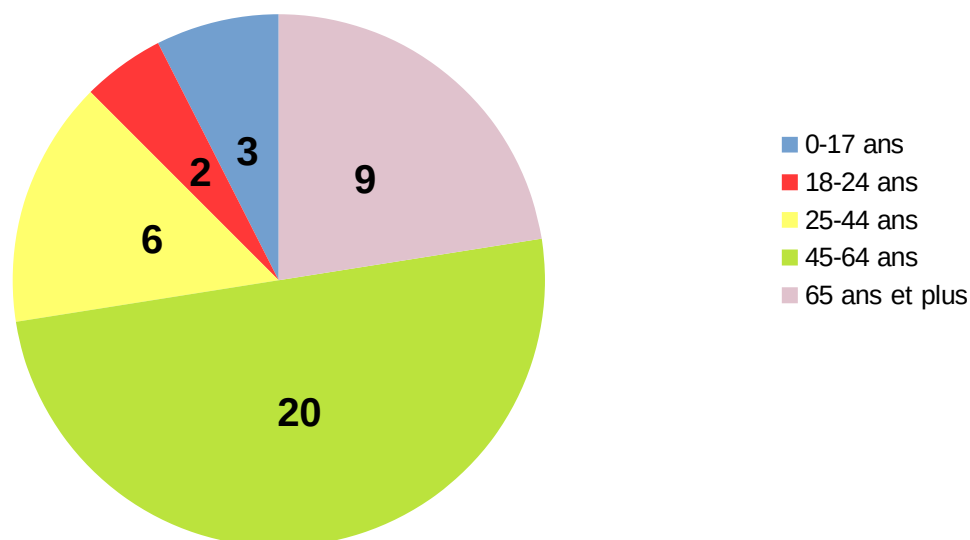
Hors agglomération, sur 46 usagers victimes en mobilité douce près de 43,48 % ont entre 45 et 64 ans et 21,73 % de victimes à partir de 65 ans. Les populations âgées à partir de 45 ans ont un nombre de victimes plus élevées que les populations plus jeunes soit 65,22 % contre 17,39 % pour les 0-24 ans.

Nombre de victimes piétons et EDPsm selon l'âge hors agglomération 2017-2021



On constate la faiblesse du nombre de victimes piétons et EDPsm hors agglomération avec une certaine homogénéité dans la répartition.

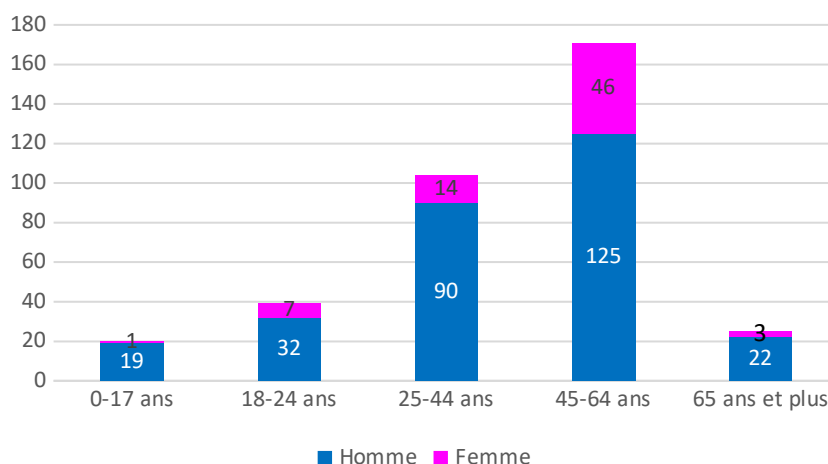
Nombre de victimes cyclistes, VAE et EDPm selon l'âge hors agglomération 2017-2021



50 % (20) des victimes de cette catégorie sont âgées de 45-64 ans et 22 % ont 65 ans et plus. Les 18-24 ans et les 0-17 ans figurent en minorité soit à 5 % et 7,5 %.

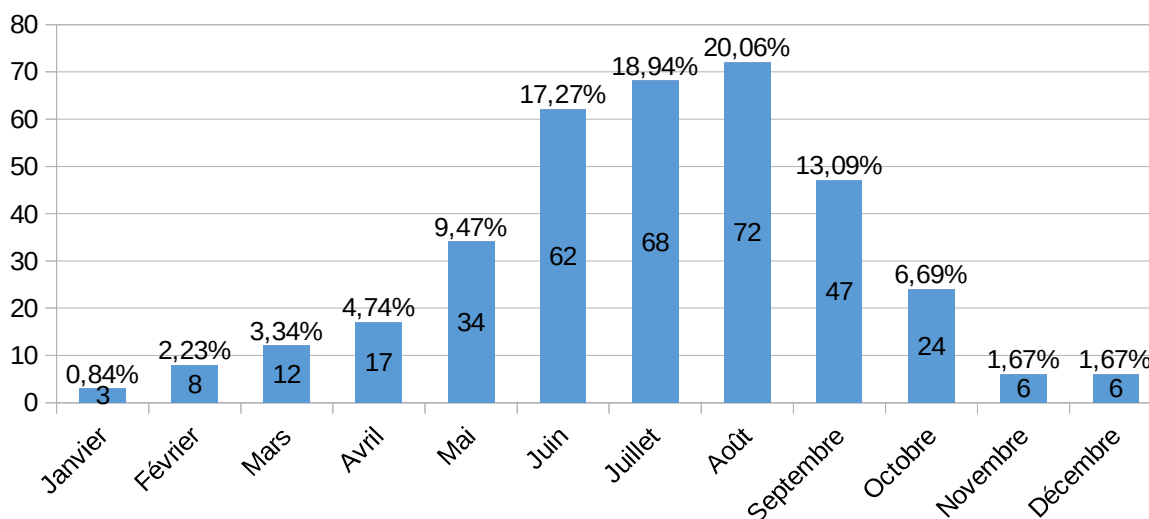
2.2.3. 2RM.

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



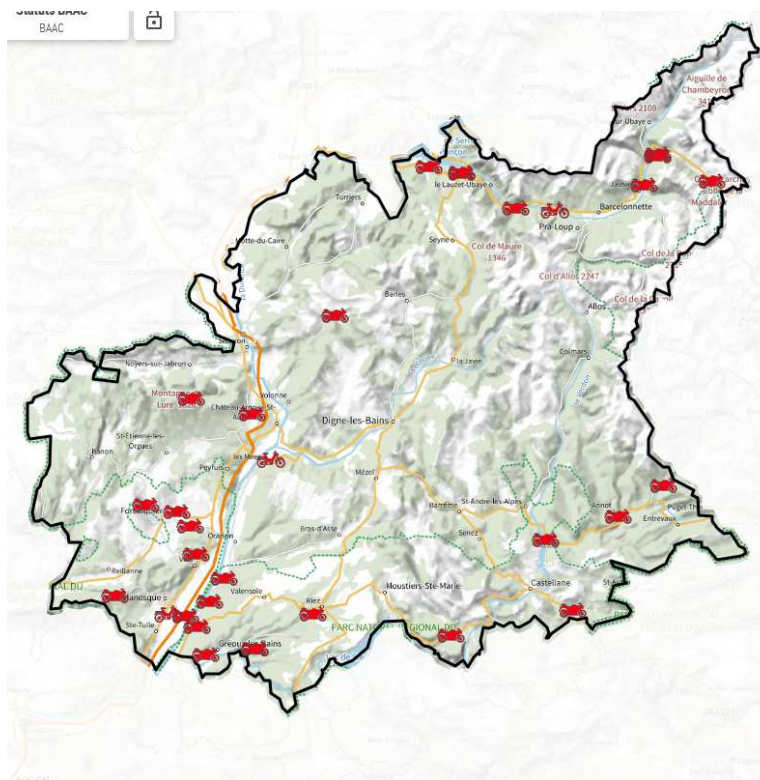
Les 45-64 ans sont les personnes qui montrent le plus haut nombre de victimes en 2RM soit 171 victimes sur 359 (48 %) suivis par les 25-44 ans qui représentent eux 29 % de la population victime 2RM soit 104 personnes sur 359. A noter que, par contre, les plus de 65 ans sont moins concernés par ce mode de déplacement. Les 18-24 ans sont moins représentés mais en proportion avec leur représentation dans la population. Les femmes victimes de 2RM se retrouvent minoritaires à savoir 71 femmes sur 359 victimes soit seulement 20 % de la population victime 2RM.

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



L'accidentalité des deux-roues motorisés est fortement influencée par les conditions météorologiques. Aussi on constate sans surprise que la plus grande part de cette accidentalité se retrouve pendant la saison estivale. Ainsi, l'enregistrement de victimes 2RM est beaucoup plus important entre les mois de mai à octobre (86 % sur 6 mois) comparativement à l'intervalle présent de novembre à avril (14 % sur 6 mois).

Cartographie des accidents mortels en Alpes-de-Haute-Provence via 2RM hors agglomération



Une grande partie des accidents mortels hors agglomération des 2RM se situe sur la partie sud du département, et notamment au sud-ouest. Un nombre important d’usagers de deux-roues motorisés sont issus des départements limitrophes qui apprécient les routes de montagne. Une partie des accidents mortels se retrouve dans le nord du département (7) en limite avec l’Italie et qui propose de nombreux cols.

Tableaux comparatifs des victimes 2RM HA 2017-2022.

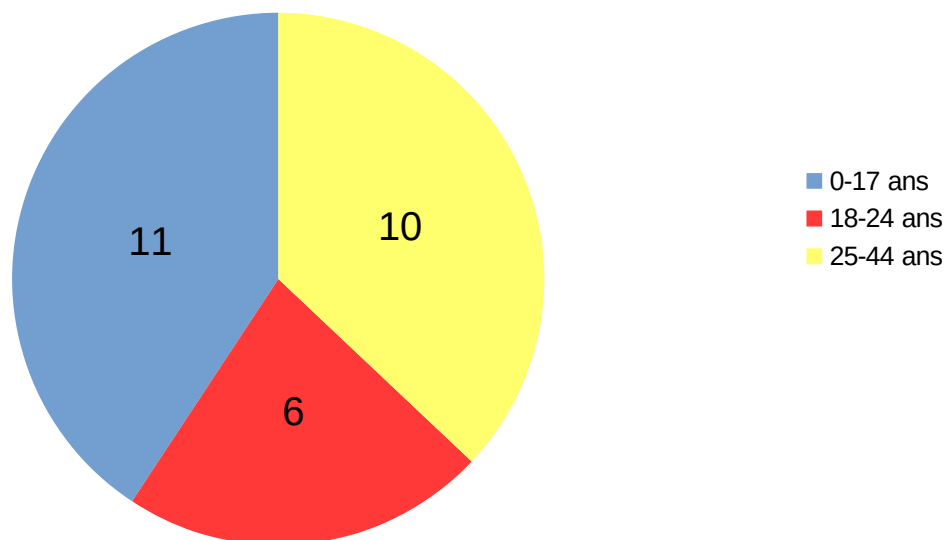
	Nombre de victimes cyclomotoristes HA	Nombre total de victimes	% de victimes cyclomotoristes
Départements 04	27	1451	1,86 %
Famille montagne	354	16851	2,10%
France	4645	352079	1,32%

Le pourcentage de victimes cyclomotoristes est légèrement supérieur à celui de la France mais inférieur à la famille de département ILSR montagne.

	Nombre de victimes motocyclistes HA	Nombre total de victimes	% de victimes motocyclistes
Départements 04	332	1451	22,88 %
Famille montagne	2004	16851	11,89%
France	17436	352079	4,95 %

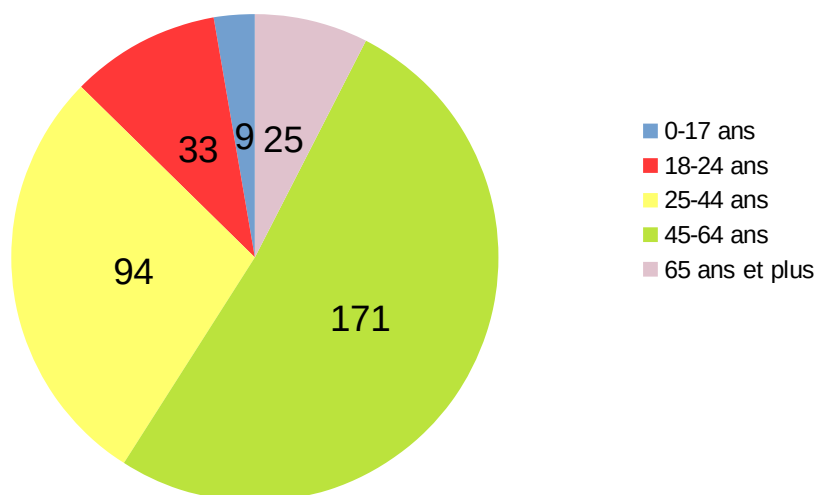
Le pourcentage de victimes motocyclistes est nettement supérieur à ceux des départements ILSR comparables (+11 points) et encore plus avec ceux de la France avec près de 18 points d’écart. Ce qui montre que cet enjeu est le plus important pour notre département.

Répartition par âge des victimes cyclomotoriste hors agglomération 2017-2021



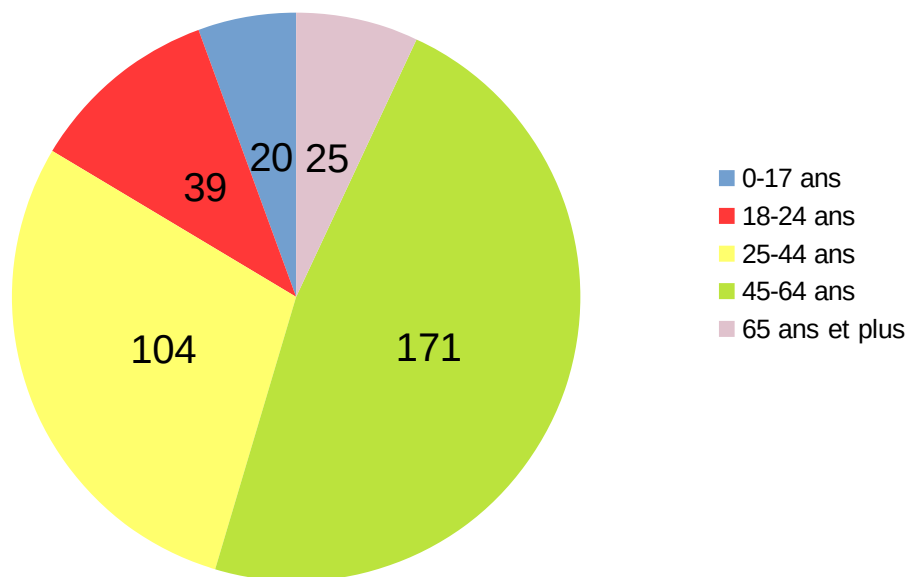
Les jeunes (0-17 ans) sont les plus exposés dans les accidents de cyclomoteurs hors agglomération. On constate l'absence de victimes chez les 45-64 ans et les 65 ans qui se reportent vers d'autres modes de déplacement.

Répartition par âge des victimes motocyclistes hors agglomération 2017-2021



Sur les 332 victimes, 171 ont entre 45 et 64 ans soit 51,51 % de la population victime motocycliste HA. 94 victimes motocyclistes HA sont dans la tranche des 25 à 44 ans (28,31 %). Les 0-17 ans sont présents en minorité dans la population victime motocycliste HA avec seulement 9 victimes sur 332 (2,71%).

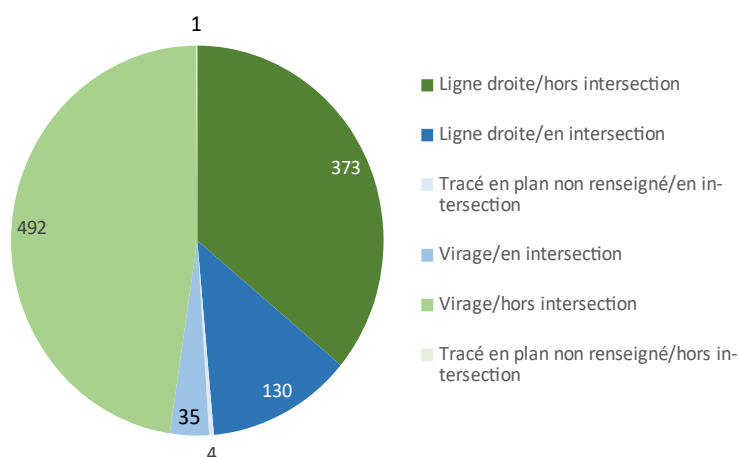
Répartition par âge des victimes 2RM hors agglomération 2017-2021



D'une façon globale, ce sont toujours les personnes de la tranche 45-65 ans qui sont les plus impactées, suivi par les 25-44 ans.

2.2.4. Facteurs spécifiques

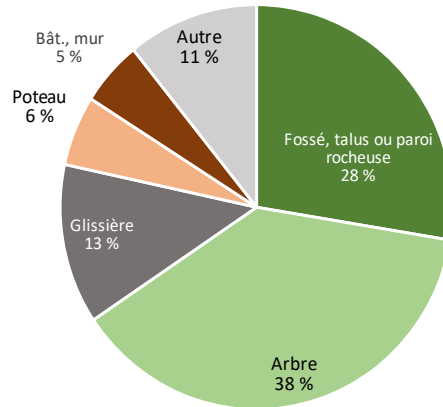
Répartition des victimes hors agglomération 2017-2021



69 % des victimes ont des accidents hors intersection et seulement 31 % en intersection (31%). 65% des victimes ont des accidents dans des virages et seulement 31 % dans des lignes droites.

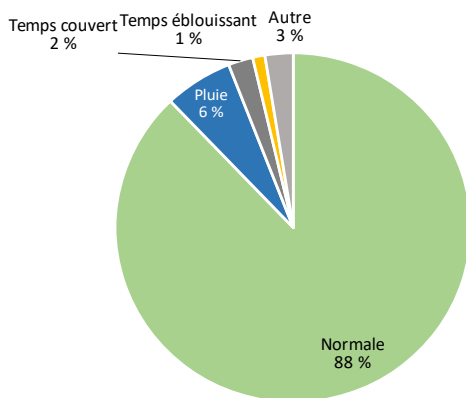
En conclusion, près de la moitié des victimes (48%) sont concernées par des accidents dans des virages et hors intersection (seulement 3 % dans des virages en intersection), 36 % en ligne droite et hors intersection. 13 % sont victimes dans une situation de « Ligne droite/hors intersection ».

Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule hors agglomération 2017-2021



La répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté est ici assez hétérogène. Mais on peut constater que la présence d'arbres, de fossés ou de parois rocheuses restent des causes importantes avec 38 % des victimes qui ont heurté un arbre et 28 % ont heurté un fossé, talus ou une paroi rocheuse. Les glissières n'arrivent qu'en 3ème position. À noter que le département utilise en protection le plus souvent des murets dit montagne pour protéger les sections plutôt que les glissières souvent plus dangereuses pour les deux-roues motorisées.

Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques hors agglomération 2017-2021



La majorité des accidents hors agglomération se produisent dans des conditions atmosphériques dites « normales » à 88 %. La pluie n'est impliquée qu'à hauteur de 6 %.

Le « temps couvert » (2%) et « temps éblouissant » (1%) sont les conditions les moins retrouvées dans les accidents.

En effectuant la somme de tous les accidents en agglomération et sur autoroute, on retrouve les mêmes proportions d'accidentalité en fonction des conditions atmosphériques. Les pourcentages sont identiques à l'instar des conditions « temps éblouissant » et « autre » qui passent à 2 %.

2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute.

Seuls les accidents en agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier l'écriture, la dénomination « en agglomération » sera utilisée et l'autoroute exclue.

2.3.1. Typologie des accidents.

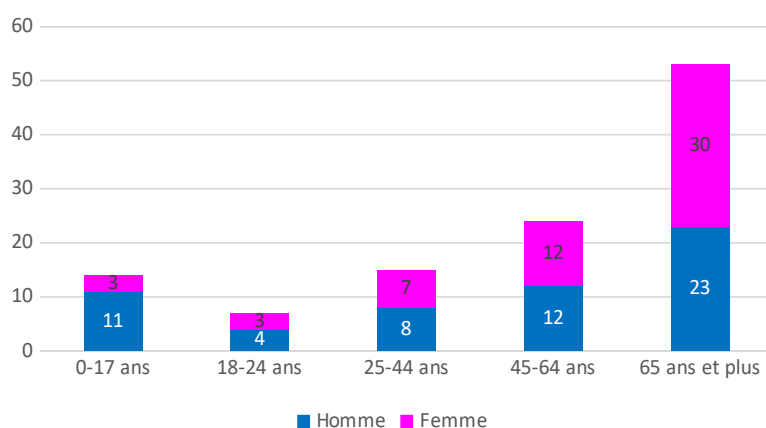
- Qui tue + blesse qui en agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	4	6	15	77	0	0	0	1	103
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3
Vélo	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
Cyclo	2	0	0	0	1	0	0	0	0	3
Moto	1	2	1	2	5	0	0	0	0	11
VL	65	17	18	35	47	10	1	0	0	193
VU	10	1	0	6	12	0	0	1	1	31
PL	1	0	0	0	3	1	0	0	0	5
TC	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Autre	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2
MULTICOLLISION	6	0	0	6	14	0	1	0	0	27
TOTAL	88	25	25	65	164	11	2	1	2	383
<i>Part de victimes</i>	23%	7%	7%	17%	43%	3%	1%	0%	1%	100,00%

383 accidents ont lieu en agglomération et 1035 hors agglomération. Les VL comme sur la partie hors agglomération sont fortement représentés par contre peu de motos le sont que ce soit avec (11 contre 40) ou sans tiers (15 contre 173). Les mobilités douces sont plus concernées. Les VU sont plus faiblement impactés (31 contre 41 hors agglomération).

2.3.2. Modes doux.

Victimes en modes doux par âge et par sexe en agglomération 2017-2021

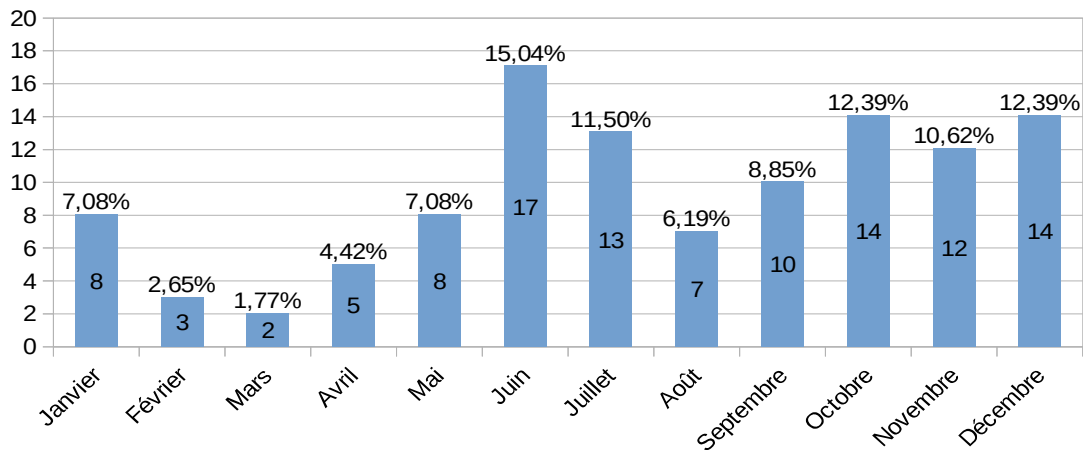


En agglomération, il est intéressant de constater que le nombre des victimes est plus important avec une certaine équité quant aux sexes des victimes (55 victimes femme pour 58 hommes). Les femmes sont beaucoup plus présentes que dans l'accidentalité hors

agglomération. Seule la classe des « 0-17 ans » n'est pas aussi égalitaire puisqu'on dénombre 11 victimes garçon (79 %) pour 3 filles (21 %). Chez les plus de 65 ans (47 % des victimes), les femmes sont en nombre plus important lié à la répartition de la population.

Cette distribution par sexe se retrouve en France mais aussi chez les départements de la famille montagne (ILSR).

Répartition des victimes en modes doux selon le mois en agglomération 2017-2021



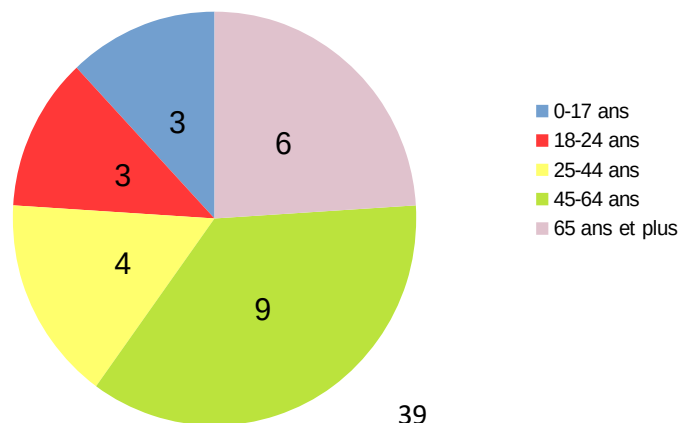
La répartition des victimes selon le mois est moins marquée que hors agglomération malgré une augmentation au mois de juin comparable.

Tableaux comparatifs des victimes modes doux EA 2017-2022.

	Nombre de victimes modes doux EA	Nombre total de victimes	% de victimes modes doux
Départements 04	113	1451	7,79 %
Famille montagne	2474	16851	14,68%
France	68133	352 079	19,35 %

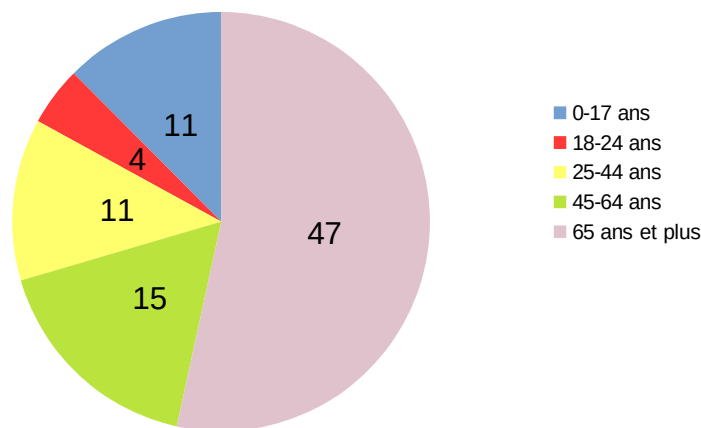
Les Alpes-de-Haute-Provence présentent un pourcentage de victimes en modalité douce très inférieur à celui de la famille des départements ILSR montagne ou de la France alors qu'il était plus élevé hors agglomération.

Répartition par âge des victimes cyclistes, VAE et EDPm en agglomération 2017-2021



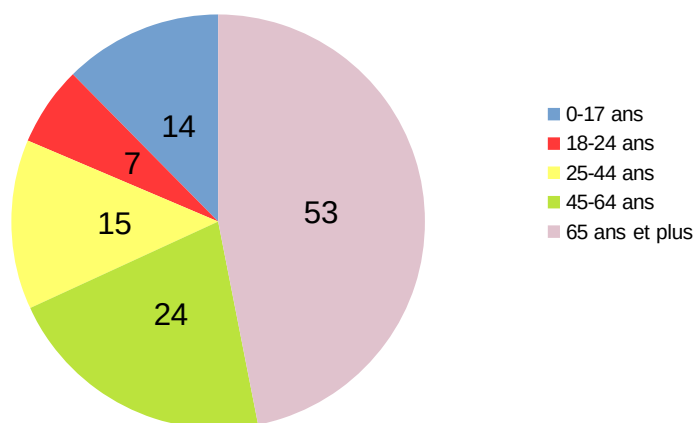
Les 45-64 ans reste la catégorie d'âge qui est la plus victime en tant que cycliste, VAE et EDPm EA de 2017 à 2021 avec 9 victimes (36%). Puis, les 65 ans et plus sont à 24 % victimes cyclistes, VAE et EDPm EA. Puis les 3 dernières classes d'âge possèdent des valeurs équivalentes en termes de victimes. Toutefois ces chiffres restent très inférieurs à ceux hors agglomération.

Répartition par âge des victimes piétons et EDPsm en agglomération 2017-2021



Les victimes piétons et EDPsm EA de 2017 à 2021 sont composées à 53 % d'utilisateurs de plus de 65 ans ce qui représente plus de la moitié des victimes qui figure dans ce graphique. La seconde classe d'âge caractérisant la population victime piétonne et EDPsm EA et la catégorie 45-64 ans (17%). Puis, les classes d'âges 18-24 ans et 25-44 ans disposent respectivement du même % de victimes soit 12,5 % de victimes chacune. Enfin, les 0-17ans sont très peu victimes en tant que piétons et EDPsm EA avec seulement 4 victimes. Les accidents en agglomération sont beaucoup plus nombreux pour cette catégorie d'utilisateurs.

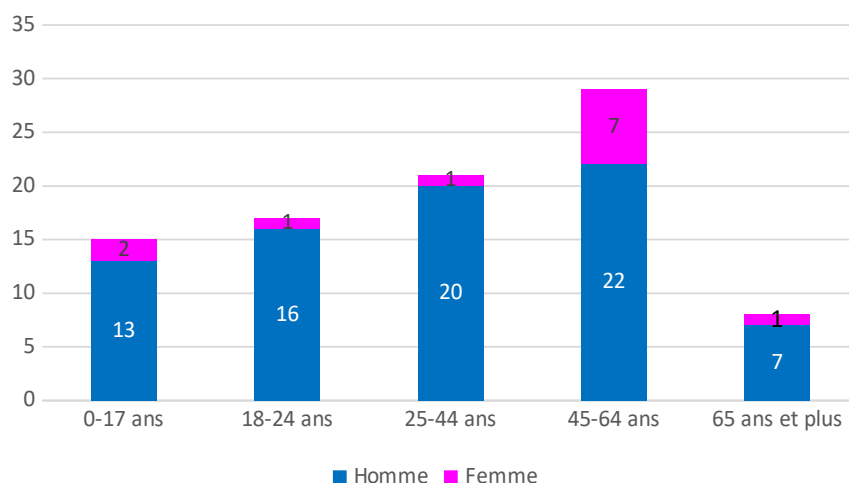
Répartition par âge des victimes mobilité douce selon l'âge en agglomération 2017-2021



Les victimes en mobilité douce EA sont proportionnellement similaires aux victimes piétons et EDPsm EA mais concerne là encore beaucoup plus les plus de 65 ans.

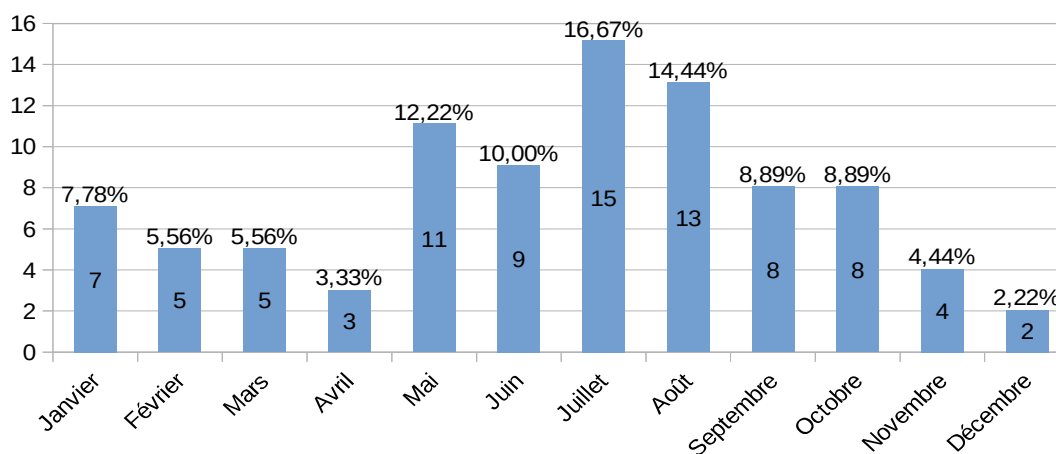
2.3.3. 2RM

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



Les victimes 2RM en agglomération sont majoritairement des hommes avec 78 victimes hommes sur 90. Il y a moins de victimes dans la classe d'âge 65 ans et plus en comparaison aux autres catégories d'âges (8 victimes sur 90).

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



La période de l'année semble moins impactante sur la répartition des accidents avec une accidentalité plus marquée en saison estivale.

Tableaux comparatifs des victimes 2RM EA 2017-2022.

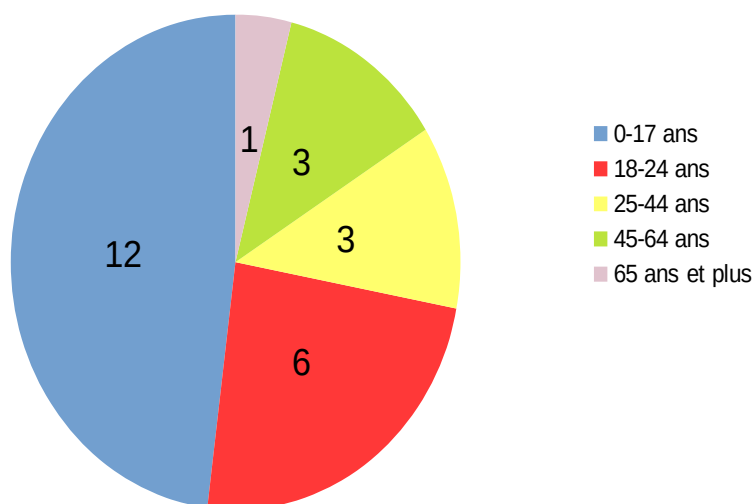
	Nombre de victimes cyclomotoristes EA	Nombre total de victimes	% de victimes cyclomotoristes
Départements 04	25	1451	1,72 %
Famille montagne	811	16851	4,81%
France	25046	352 079	7,11 %

	Nombre de victimes motocyclistes EA	Nombre total de victimes	% de victimes motocyclistes
Départements 04	65	1451	4,48 %
Famille montagne	1058	16851	6,28%
France	40316	352079	11,45 %

	Nombre de victimes 2RM EA	Nombre total de victimes	% de victimes 2RM
Départements 04	90	1451	6,20 %
Famille montagne	1869	16851	11,09%
France	65362	352 079	18,56 %

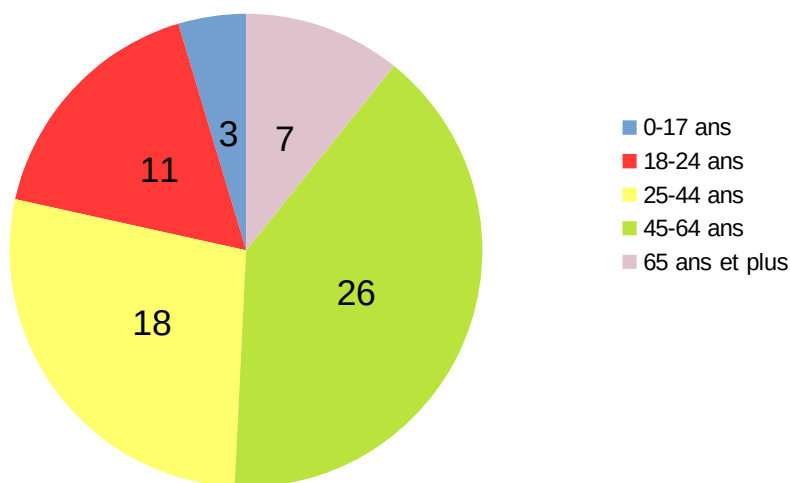
Les chiffres de l'accidentalité 2RM sont moins importants que hors agglomération avec toutefois le même nombre de cyclomotoristes concernés. Toutefois la proportion plus faible comparativement avec les ILSR est plus marquée ou avec la France. Chez les motards, on peut constater que leur nombre est beaucoup plus faible ce qui montre la pratique en promenade loisir et pas en milieu urbain telles que pratiqué en France (-12%) ou dans des départements avec des communes de plus grande importance.

Répartition par âge des victimes cyclomotoriste en agglomération 2017-2021



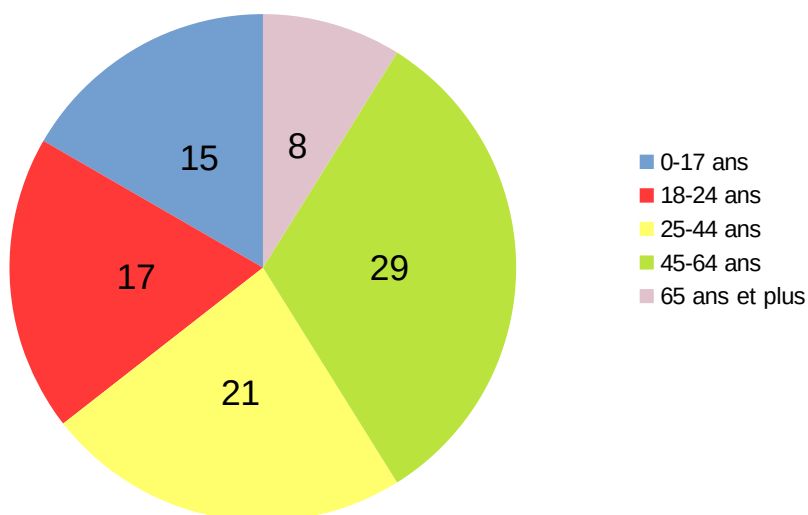
La part la plus importante de victimes cyclomotoristes EA est celle de 0-17 ans avec 12 victimes soit 48 % de la totalité des victimes. La deuxième population la plus représentative des victimes cyclomotoristes EA est celle de 18-24 ans avec 6 victimes (24 %). Les classes d'âges 25-44 ans et 45-64 ans possèdent le même nombre de victimes (3 victimes chacun). La population 65 ans et plus est sous-représentée avec une seule victime cyclomotoriste.

Répartition par âge des victimes motocyclistes selon l'âge et le sexe en agglomération 2017-2021



En agglomération, les usagers motocyclistes les plus victimes sont les 45-65 ans à 40 % puis les 25-44 ans à 28 %. Les 18-24 ans représentent 16 % des victimes motocyclistes EA et les plus de 65 ans 11 %. Puis, les 0-17 ans sont minoritaires avec seulement 3 victimes motocyclistes EA (5 %). En dehors de la part pour les plus de 65 ans, les proportions sont semblables à celles hors agglomération.

Répartition par âge des victimes 2RM en agglomération 2017-2021



Globalement, les victimes 2RM EA concernent majoritairement les 25 à 64 ans (32 % entre 45 et 64 ans, 23 % entre 25 et 44 ans, 19 % entre 18 et 24 ans et 17 % entre 0 et 17 ans). Enfin la catégorie d'âge la moins représentative des victimes 2RM EA sont les plus de 65 ans avec seulement 8 victimes sur 90.

2.3.4. Facteurs spécifiques.



Le non-respect des routes prioritaires est le régime qui génère le plus de victimes (34%), suivi par les giratoires (21%). Le non-respect des stops est responsable de 18 % des victimes. Ceux des priorités à droite ou des feux sont beaucoup faibles avec respectivement 9 % et 5 % de victimes.

En résumé :

Chiffres clés : les tués

73,5 % sont des hommes

75 % sont originaires du 04

82 % lors de trajet en promenade /loisirs

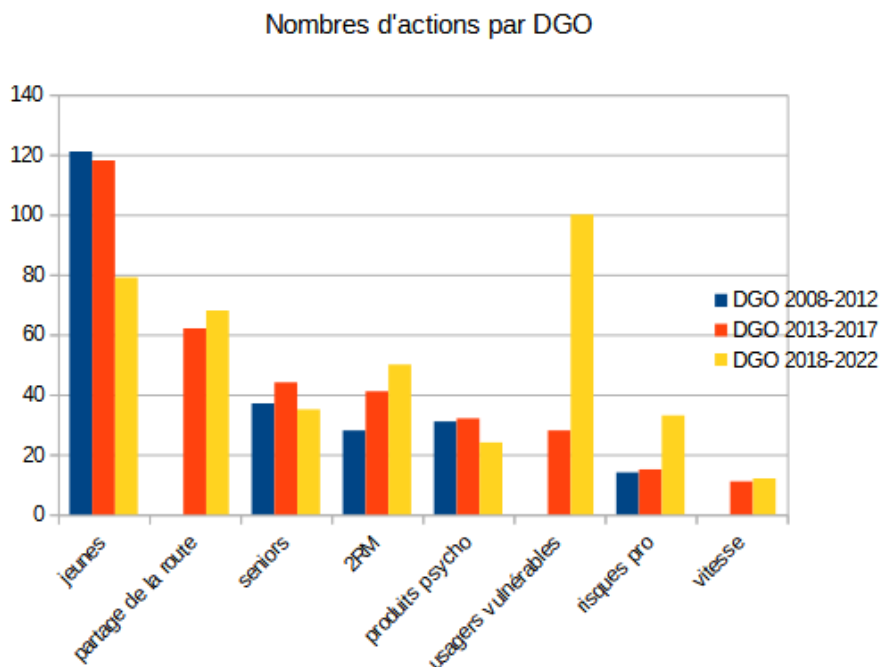
33 % motif domicile travail ou trajet professionnel

35 % sont retraités

79 % hors agglomération et 56 % dans la journée

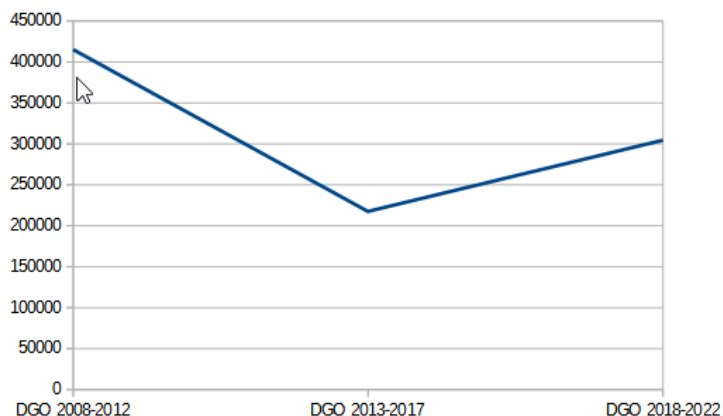
3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience

3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022.



On retrouve sensiblement les mêmes enjeux dans l'ensemble des DGO. Le DGO 2018-2022 a développé les actions en faveur des usagers vulnérables, des 2RM et du partage de la route. Des actions pour les 2RM ont été organisées en interdépartemental ou en relation avec l'Italie. L'accent a été mis aussi sur les risques routiers professionnels. L'année 2020 a malheureusement eu un impact sur les associations qui ont disparu du département et sur les bénévoles qui ont du mal à s'engager aujourd'hui. Le pôle sécurité routière prend en charge de plus en plus d'actions sur le terrain mais rencontre des difficultés pour répondre à la demande compte tenu de la faiblesse de son effectif et du nombre des intervenants.

3.2. Utilisation des crédits affectés par année.



L'évolution des dotations affectées au DGO a connu une forte réduction en 2013-2017 (-47 %) mais a retrouvé pratiquement les montants sur les 5 dernières années (+40 %).

L'année 2020 bien que particulière a permis de renouveler et de développer une grande partie des ateliers proposés. On constate une grande réduction du nombre des actions depuis cette date. La prévention routière qui assurait une bonne partie de celle-ci dans les écoles et les collèges a disparu du département.

La réduction du nombre des actions a été compensée depuis cette date par l'augmentation du budget consacré à la communication.

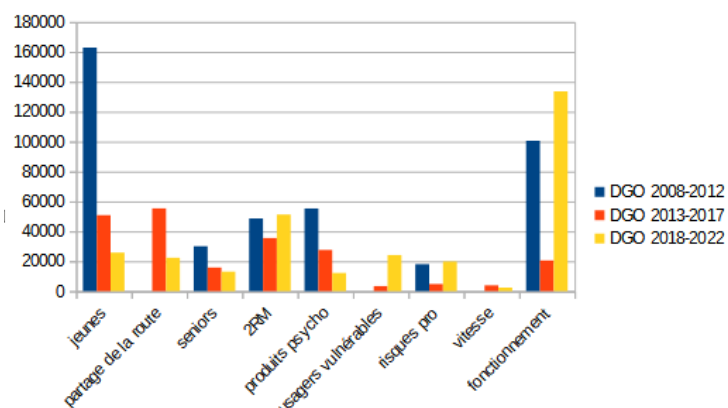
Le décompte du nombre des actions n'est peut-être plus identique après l'arrivée d'une nouvelle coordinatrice.

DGO 2018-2022

PDASR	DOTATION	nb d'actions
2018	47 563,00 €	155
2019	48 200,00 €	156
2020	81 618,00 €	16
2021	60 187,00 €	27
2022	66 920,00 €	60
BILAN DGO		
5 ans	304 488,00 €	414
Moyenne annuelle	60 897,60 €	82,8

3.3. Répartition des crédits affectés par enjeu.

Répartition des crédits affectés par enjeu et par DGO



L'impact de 2020 et de 2021 se retrouve dans ce graphique. Les 2RM sont toujours l'enjeu principal du département et bénéficient de ce fait d'une part importante des crédits.

Focus sur l'affectation des crédits par enjeu pour le DGO 2018-2022

DGO 2018-2022

enjeux	budget alloué	nb d'actions	moyenne par année
jeunes	25 763,00 €	79	15,8
partage de la route	22 325,00 €	68	13,6
seniors	13 024,00 €	35	7
2RM	51 239,00 €	50	10
produits psycho	12 165,00 €	24	4,8
usagers vulnérables	24 136,00 €	100	20
risques pro	19 824,00 €	33	6,6
vitesse	2 330,00 €	12	2,4
fonctionnement	133 683,00 €		0

Le nombre des actions pour le 2RM montre la prise en compte de cet enjeu principal du département dont les crédits affectés sont importants.

Le département a équipé dans le cadre d'une expérimentation avec la DSR, l'ensemble des moto-écoles du département de gilets airbags en 2020 afin de sensibiliser les apprenants à la nécessité de bien s'équiper. Ce projet faisait suite à une première phase menée en collaboration avec les inspecteurs du permis moto qui procèdent à des démonstrations avant les sessions d'examen.

Chaque année, des campagnes de communication sont organisées à la radio par la diffusion de messages proposés par la DSR, ou par des créations sur des thématiques en fonction des saisons.

Des publi-reportages sur le thème des seniors et des deux-roues motorisés ont été enregistrés et diffusés.

Le budget est utilisé lors de tombola pour sensibiliser les motards à s'équiper de gilets airbags.

4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027.

4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire.

Enjeu « Conduite à risque » : le 1er facteur d'accidents présent dans les AHP de 2017 à 2022 est la vitesse excessive ou inadaptée à 27 %. Cette cause d'accidents est à mettre en relation avec l'évolution de +38,9 % du nombre d'avis de contraventions liés à la vitesse sur la période. Ce chiffre de contraventions pour la vitesse est d'autant plus important, car il est le plus élevé relevé en France. L'analyse des autres causes d'accidents ainsi que le nombre des suspensions montrent par ailleurs une évolution importante de la consommation de stupéfiants bien plus que l'alcool. L'inattention se retrouve aujourd'hui dans quasiment la même proportion que la vitesse.

Enjeu « 2RM » : les 2RM représentent une problématique sensible dans le département puisqu'ils constituent un tiers des accidents et 40 % des tués. Cette accidentalité est bien supérieure à celle de la famille montagne ILSR (25,08 %) et de la France (24,83 %). Les accidents, concernent en majorité, les plus de 45 ans avec la particularité des « retournants », qui reviennent à la moto pour les loisirs sur de grosses cylindrées mais sans remise à niveau de leurs connaissances (stage, formation).

Enjeu « nouveaux modes de mobilité dite « douce » : ce mode de déplacement dont le développement se constate depuis la crise sanitaire, et depuis les recommandations de sobriété énergétique, accompagnées par les employeurs et l'État Il représente 10,96 % des victimes dans le département. Les enjeux de ces modes de transports sont en lien avec le respect des réglementations qui peut être confus et/ou mal connu, le partage de la route, ainsi que les règles de sécurité, notamment sur les équipements obligatoires. Chaque année, un bon nombre d'usagers subissent des blessures graves qui les laisseront handicapés à vie.

Enjeu « risque routier professionnel » : cet enjeu impact l'ensemble de la population active quels que soient les corps de métiers. Il s'agit d'un risque routier à part entière, l'anticiper c'est éviter des conséquences dramatiques pour les salariés, leur famille mais aussi pour l'employeur. Les deux tiers des accidents ont lieu lors d'un trajet domicile-travail et un tiers en

trajet professionnel. Ce risque doit constituer une véritable prise de conscience des responsabilités qui incombent aux employeurs vis-à-vis de leurs salariés. Les employés doivent prendre connaissance de leurs droits et devoirs lors des trajets pour des missions et lorsqu'ils se rendent sur leur lieu de travail. Dans le département, de 2017 à 2021 sur les 272 accidents liés à un trajet domicile-travail ou professionnel, 21 % étaient liés à la vitesse et 23,50 % à l'inattention. Ces accidents concernent majoritairement des déplacements en voiture.

Enjeu « seniors » : les personnes âgées de 65 ans et plus représentent dans notre département 30 % de la population pour 30 % de tués. C'est la population la plus tuée du département. La problématique de l'autonomie de cette population est à soulever ainsi que les alternatives à la conduite comme l'accès aux transports en commun en zone rurale. Cette population est particulièrement touchée par les décès piétons en zone plus urbaine. Un traitement particulier sera pris en compte quels que soient les modes de déplacement.

4.2. Les orientations d'actions définies par les groupes de travail.

Les orientations d'actions pour ce document général d'orientation à la sécurité routière 2023-2027, ont été analysées dans le cadre des différentes réunions par enjeu. Des acteurs publics et associatifs partenaires y ont participé sur la base de volontariat. À chacun des groupes, il a été présenté la démarche dans laquelle s'inscrit la réalisation du DGO ainsi l'analyse de l'insécurité routière du département et des éléments de l'accidentalité spécifiques au thème.

Afin de définir les orientations d'actions, les questions suivantes ont été traitées :

- Comment améliorer la connaissance sur les dangers de l'enjeu travaillé ?
- Quelles sont les possibilités d'actions en termes d'infrastructures, d'éducation, de sensibilisation, de formation, d'information et de communication ?
- Quelles sont les possibilités d'action quant à la question du contrôle et de la sanction.

4.2.1 Conduites à risques.

Éducation :

- Sensibiliser les enseignants aux enjeux de sécurité routière ;
- Renforcer le continuum éducatif quant à la sécurité routière ;
- Faire intervenir les forces de l'ordre au sein des classes afin d'expliquer les sanctions ;
- Faire intervenir des individus similaires à la population visée ;
- Sensibiliser au sein des écoles afin de transmettre un message intergénérationnel aux parents.

Sensibilisation – Prévention – formation – informations :

- Diffuser des messages afin d'amener les usagers à réfléchir, ne pas imposer les informations ;

- Informer les collectivités locales des mises à jour de législation et les accompagner dans leurs ajustements ;
- Organiser des formations techniques à destination des gestionnaires de voiries/communautés de communes avec des experts ;
- Sensibiliser les professionnels de santé ;
- Avoir une présence sur le terrain après un comportement délictueux ;
- Adapter les messages transmis en fonction de l'âge de la population ;
- Amener les collectivités locales à devenir acteur quant à la sécurité routière au sein de leur territoire ;
- Mettre à disposition des répertoires de contacts à destination des collectivités en cas de problèmes sur une thématique ;
- Aller à la rencontre des distributeurs de produits psychotropes afin de les sensibiliser ;
- Organiser des stages avec les forces de l'ordre afin qu'ils expliquent leurs métiers ;
- Amener la question des économies d'énergie dans le cadre d'actions de sensibilisation ;
- Sensibiliser les collectivités locales aux enjeux attenants à la problématique des transports en commun et aux territoires qu'ils desservent.

Communication :

- Les réseaux sociaux ;
- La radio ;
- Sacs à pharmacie ;
- Sacs à pain ;
- Affiches ;
- Tracts ;
- Presse et presse locale.

Infrastructure :

- Sensibiliser aux solutions techniques en lien avec le partage de la route ;
- Sensibiliser les gestionnaires de voiries quant aux nouvelles possibilités d'infrastructure ;
- Mémorial en bord de route.

Amélioration de la connaissance :

- Les distracteurs ;
- Les malaises ;
- Les modes de déplacements électriques ;
- Le partage de la route ;

- La banalisation de la conduite ;
- Les produits psychotropes (alcool, stupéfiants, médicaments...);
- Le Protoxyde d'azote ;
- Utilisation du GPS ;
- Collision avec des animaux sur les routes.

Contrôle – sanction :

- Développer à l'aide des forces de l'ordre et de l'appareil judiciaire des sanctions alternatives aux contraventions ;
- Veille sur les nouveaux modes de consommation d'alcool, stupéfiant et sur l'évolution des produits ;
- Maintenir les prescriptions de l'éthylotest antidémarrage (EAD) et en vérifier leurs installations.

4.2.2 Risque routier professionnel.

Éducation :

- Renforcer le continuum éducatif quant à la sécurité routière, notamment dans les filières professionnelles.

Sensibilisation – Prévention – formation – informations :

- Amener les structures publiques et privées à mettre à jour leurs documents uniques et ajuster leurs règlements intérieurs ;
- Sensibiliser les employeurs quant à leurs responsabilités de communication et d'information de leurs documents uniques à leurs employés ;
- Sensibiliser les structures publiques et privées aux besoins de différenciation de risques par unité de travail ;
- Sensibiliser les employeurs à l'état général des véhicules professionnels et personnels de leurs équipes ;
- Amener les employeurs à communiquer et officialiser leurs engagements via des chartes pour favoriser l'adhésion des agents ;
- Favoriser le partage d'informations via différentes plateformes au sein des structures ;
- Organiser des formations à destination des porteurs de messages ;
- Sensibiliser à la nécessité de posséder un document unique recensant l'entièreté des modes de déplacement utilisés par les employés/agents ;
- Création de groupement d'entreprises afin qu'il y ait un échange d'information ;

Communication :

- quart d'heure d'informations ;
- Plateforme rassemblant différentes structures ;
- Presse intra-structure ;

- Information sur les conséquences pour l'entreprise, la structure ;
- Sanctions encourues pour l'entreprise et personnel ;
- Sur le coût des accidents.

Amélioration de la connaissance :

- Différence entre les trajets professionnels et les trajets domicile-travail ;
- Le port de la ceinture de sécurité ;
- Nécessité d'une assurance à jour ;
- L'état général du véhicule ;
- Document unique ;
- Règlement intérieur ;
- Être visible à vélo ;
- Les passages piétons ;
- Impact de l'alcool ;
- Téléphone au volant ;
- Sanctions encourues ;
- Kit main libre ;
- Thématique de l'éblouissement, respecter le Code de la route ; utiliser les équipements de sécurité ;
- Port de vêtement haute visibilité ;
- Gestion d'une personne alcoolisée en entreprise ;
- CBD
- Équipement pneus neige ;
- Voyants véhicule ;

Contrôle – sanction :

- Mettre à disposition des outils de contrôle aux employeurs quant aux produits psychotropes ;
- Annoncer des sanctions dans le règlement intérieur et les appliquer ;
- Prévoir dans le règlement intérieur, des règles quant à la tenue vestimentaire des employés/agents ;
- Prévoir dans le règlement intérieur, l'instauration d'une application « mode conduite » lors de déplacement professionnel.

4.2.3 Seniors.

Éducation :

Sensibilisation – Prévention – formation – informations :

- Sensibiliser les collectivités locales aux enjeux attenants à la problématique des transports en commun et aux territoires qu'ils desservent ;
- Sensibiliser les médecins de ville en tant que premiers relais ;
- Faire connaître le rôle des commissions médicales départementales ;
- Sensibiliser les communes sur les alternatives à la conduite ;
- Sensibiliser à la santé générale de l'humain et l'impact sur les déplacements ;
- Informer sur l'adaptation de la conduite en fonction du contexte ;
- Adapter les informations transmises en fonction des modes de déplacements concernés ;
- Informer sur les alternatives quant aux modes de déplacements personnels au profit des transports collectifs ou au covoiturage ;
- Prévenir sur les dangers attenants aux différents modes de déplacements ;
- Agir aujourd'hui pour les seniors de demain ;
- Proposer aux associations et CCAS des actions de bilan santé et de remise à niveau (Code de la route) ;
- Sensibiliser/ expliquer les ADAS (aides à la conduite) ;
- Informer les collectivités locales des mises à jour de législation et les accompagner dans leurs ajustements ;
- Passez via le biais des acteurs de la santé pour communiquer des messages à cette population ;
- Travailler avec les collectivités pour qu'ils soient acteurs et porteurs de projet ;

Communication :

- Journaux ;
- Radios ;
- Associations ;
- Réunions de quartiers ;
- Assurances.

Infrastructure :

- Développer des voies partagées sécurisées entre piétons et mobilité douce ;
- Sensibiliser les communes à l'entretien des voies et de l'espace public.

Amélioration de la connaissance :

- CBD ;

- Malaise ;
- Angles morts ;
- Manœuvres ;
- Médicaments ;
- Fatigue/Somnolence ;
- Alcool ;
- État du véhicule ;

Contrôle – sanction :

- Dans le cas d'un constat judiciaire, il n'y a pas de réponse administrative.

4.2.4 Deux-roues motorisés.

Éducation :

- Importance d'un apprentissage complet afin de pouvoir développer des capacités d'adaptation à différents types de 2RM.

Sensibilisation – Prévention – formation – informations :

- Sensibiliser sur le port des équipements de sécurité, notamment en période de forte chaleur ;
- Proposer des actions de reprise de guidon afin de réactiver les automatismes de conduite ;
- Proposer des stages de remise à niveaux particulièrement pour les « retournants » ;
- Sensibiliser à la santé générale de l'humain ;
- Sensibiliser à l'état général des deux-roues motorisés et particulièrement les cyclomoteurs ;
- Organiser des formations quant à la circulation sur les ronds-points ;
- Sensibiliser aux gestes de premiers secours aux vues de la gravité des accidents pour cette catégorie d'usagers et intervenir rapidement particulièrement en zone de montagne ;
- Travailler avec les collectivités pour qu'ils soient acteurs et porteurs de projet ;

Communication :

- Réseaux sociaux ;
- Médias ;
- Associations de motards ;
- Moto-écoles ;
- Vendeurs motos ;
- Presses ;

- Affiches ;
- Tracts ;
- Assurances.

Infrastructure :

- Sensibiliser les communes à l'importance de la signalisation ;
- Sensibiliser les communes à l'entretien de la voirie via des formations (gravillon, suppression des obstacles) ;
- Travailler avec les gestionnaires de voiries hors et en agglomération afin de signaler des zones dangereuses.

Amélioration de la connaissance :

- Circulation dans un rond-point ;
- Malaise ;
- Santé ;
- Fatigue ;
- Perte de réflexe après une pause ;
- Appréhension des virages ;
- Peinture glissante ;
- Chute de pierre ;
- Adaptation de son allure ;
- Fragilité de l'utilisateur 2RM ;
- Téléphone au guidon, hyperconnexion outils numériques ;
- Entretien du véhicule ;
- Les équipements de sécurité en période d'été ;
- Problème scooter et piste cyclable.

Contrôle – sanction :

- Proposer en collaboration avec des assurances, des stages de remise à niveaux pour les « retournants » aux 2RM.

4.2.5 Nouveaux modes de mobilité dite « douce ».

Éducation :

- Accompagner les programmes « savoir rouler à vélo ».

Sensibilisation – Prévention – formation – informations :

- Sensibiliser les communes à la nécessité de prévoir des zones pour les mobilités douces qui sont visibles et sécurisées ;

- Sensibiliser les vendeurs à la réglementation des edp/edpm ;
- Adapter ces messages en fonction de la population (ex : migrants au sein d'associations) ;
- Diffuser des messages afin d'amener les usagers à réfléchir, ne pas imposer les informations ;
- Créer des projets de prévention locaux collaboratifs ;
- Collaborer avec les maisons de santé ;
- Réaliser des actions de prévention ludiques lors d'événements touristiques ;
- Instaurer des référents sécurité routière qui peuvent faire circuler l'information ;
- Travailler avec les collectivités pour qu'ils soient acteurs et porteurs de projet ;

Communication :

- Associations ;
- Réseaux sociaux ;
- Vendeurs edm/edmp ;
- Presse locale.

Infrastructure :

- Sensibiliser les communes à l'entretien des pistes cyclables ainsi qu'à l'espace publique générale ;
- Développer des espaces partagés à destination de plusieurs mobilités douces (EDP, EDPM, piétons) ;
- Développer les voies cyclables sécurisées.

Amélioration de la connaissance :

- Réglementation en vigueur ;
- Passage piétons ;
- Port du gilet réfléchissant, nécessité d'être visible ;
- Sanctions encourues ;
- Équipement de protection (ex : casque).

Contrôle – sanction :

- Expliquer la réglementation à la police municipale ;

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

5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR.

Les actions portées dans le cadre de chaque PDASR annuel devront s'inscrire dans les orientations définies par le DGO. Elles devront être cohérentes avec les différents enjeux ainsi définis.

5.2. Suivi de l'accidentalité départementale.

La mise en place d'un observatoire qui intègre non seulement les données BAAC mais aussi des données de différentes sources comme celle du SDIS permettront d'affiner les analyses du territoire et d'adapter les actions de prévention ou de répression au plus près du terrain.

Des bilans réguliers seront proposés lors des différentes réunions mensuelles sur l'accidentologie auxquelles participent les représentants de l'État, des différents gestionnaires de voirie, des forces de la sécurité intérieure (police et gendarmerie), du judiciaire.

Des bilans pourront être communiqués lors des actions terrains.

Un bilan annuel sera diffusé et accessible par tout usager.

5.3. Modalités de suivi du DGO.

Le suivi du DGO sera effectué par un bilan annuel de l'accidentalité globalement et en fonction de son évolution pour chaque enjeu. Les différents PDASR annuels permettront de réajuster les orientations et de prendre en compte les nouvelles orientations ou réglementations.

Ces PDASR seront analysés en termes d'actions mais aussi de budget consacré aux priorités ainsi définies.

Un Plan des Contrôles Routiers (PDCR) sera rédigé chaque année afin de donner les orientations en matière de contrôles et de sanctions en tenant compte des différents enjeux et dans un objectif de réduction de l'accidentalité. Il pourra proposer des alternatives à la sanction dans un souci d'éducation.

La coordination, sous l'autorité du Chef de Projet veillera à la cohérence des projets déposés et financés dans ce cadre avec les orientations du DGO.

Le présent Document Général d'Orientation 2023-2027 pour la sécurité routière est adopté

Le Préfet,



Marc CHAPPUIS

Le Procureur de la République,



Rémy AVON

La Présidente du Conseil départemental
des Alpes-de-Haute-Provence,



Eliane BARREILLE

Le Président de l'Association des Maires
des Alpes-de-Haute-Provence,



Daniel SPAGNOU

Le Directeur académique des services de l'éducation
nationale des Alpes-de-Haute-Provence,



Mickaël CABBEKE