

LE PÔLE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Observatoire Départemental de Sécurité Routière

2022



**Bilan annuel de l'accidentalité dans
les Alpes-de-Haute-Provence**

**Observatoire départemental
de la sécurité routière**

Préfecture des Alpes-de-Haute-Provence

8 av. du Docteur Romieu 04000 Digne-les-Bains

Tél : 04 92 30 55 33

Mél : pref-odsr@alpes-de-haute-provence.gouv.fr

Site : www.alpes-de-haute-provence.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Securite-et-protection-des-populations/Securite-routiere



Conception rédactionnelle : Michèle Soler - Coordinatrice Départementale,
Arnaud Boussarie – ODSR.

Équipe de production : Arnaud Boussarie, Michèle Soler, Jean-Pierre Catalano, Maïté Amour,
Sandra Connors.

Couverture : Arnaud Boussarie – ODSR.

Crédits photos : ©penny rise

AVANT-PROPOS

L'État a adhéré aux orientations de l'Europe en matière d'insécurité routière et a fixé comme objectif de diviser par 2 le nombre de tués et de blessés graves entre 2021 et 2030 pour atteindre 0 tué en 2050.

Pour les Alpes-de-Haute-Provence, il s'agit d'atteindre la barre des 10 tués et 140 blessés graves.

Dans le 04, la situation reste cependant précaire en matière d'accidentalité même si l'on peut relever la stabilité du nombre de tués (17 en 2019, 2021 et 2022). Force est de constater la hausse du nombre d'accidents (+ 10,89 %) : plus d'accidents mais moins graves.

Ces chiffres qui peuvent sembler bas au regard des données nationales, restent très élevés si nous les ramenons à la densité de la population du département. Le taux moyen annuel de personnes tuées sur la période 2018 à 2022 par million d'habitants est de 102, contre 65 pour les départements dits de montagne comparables aux Alpes-de-Haute-Provence et 46 pour la France métropolitaine.

Du fait de son attrait touristique, particulièrement auprès des deux-roues motorisés qui apprécient les nombreuses routes montagneuses, la part d'accident de cette population d'usagers, reste la plus importante et représente toujours 33 % du nombre d'accidents et 29 % du nombre des tués.

Le Document Général d'Orientation (DGO) 2023-2027 des Alpes-de-Haute-Provence a établi un diagnostic territorial et une analyse de l'accidentologie locale précise. Il a permis de cibler 5 enjeux prioritaires qui permettent de mieux cibler les actions de prévention à conduire : les deux-roues motorisés, les conduites à risques, les nouveaux modes de mobilité dite douce, le risque routier professionnel et enfin les seniors.

Ainsi, les actions de sensibilisation, qu'elles soient réalisées en régie ou par des partenaires accompagnés au travers du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière, jumelées à la présence accrue des forces de l'ordre sur le terrain doivent permettre de réduire le nombre d'accidents graves et par conséquent, le nombre de tués et de blessés graves.

À noter, le nombre de suspensions de permis, en augmentation constante, est passé de 366 en 2016 à 785 en 2022 pour le département.

Ce bilan de sécurité routière permettra d'avoir une connaissance plus fine de l'accidentalité sur notre territoire pour 2022.

Table des matières

1. Introduction.....	5
2. Les chiffres clés dans les Alpes-de-Haute-Provence.....	6
3. Bilan détaillé de l'année 2022 dans les Alpes-de-Haute-Provence.....	7
3.1 Evolution des principaux indicateurs dans le département.....	7
3.2 Les accidents selon le mode de déplacement.....	7
3.4 Localisation des accidents en 2022.....	10
3.5 Les accidents suivant le lieu en 2022.....	11
3.6 Les facteurs comportementaux des accidents.....	11
3.7 Le lieu de résidence des conducteurs et le type de trajet.....	12
3.8 La répartition des victimes et des impliqués selon le sexe.....	12
3.9 La répartition des victimes et des impliqués selon l'âge.....	13
4. Evolution de la mortalité dans le 04 selon les réformes.....	14
5. Focus sur les thématiques du DGO 2023-2027.....	14
6. Les indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR).....	16
7. Le contrôle automatisé (CA).....	17
8. Les suspensions administratives.....	17
9. L'activité des forces de l'ordre.....	18
10. Glossaire.....	19
10.1 Définitions.....	19
10.2 Sigles.....	19
10.3 Liens utiles.....	20

1. INTRODUCTION

Le bilan annuel des accidents de la circulation (corporels et mortels) dans les Alpes-de-Haute-Provence vise à publier et diffuser l'évolution de l'accidentalité et ses caractéristiques.

Selon les préconisations de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) consécutives à la pandémie, l'année 2020 est exclue de l'analyse de l'accidentalité. L'année 2019 est classée année de référence.

Les données d'accidentalité sont alimentées par les forces de l'ordre qui renseignent les fiches des Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC) à la suite de tout accident où elles sont intervenues. Toutes les fiches BAAC sont remontées vers l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) et sont intégrées dans la base de données TRAx (le système d'information de l'ONISR).

Ces données permettent aux Observatoires Départementaux de la Sécurité Routière (ODSR) de :

- ▶ réaliser un suivi hebdomadaire des accidents mortels et de l'évolution des accidents corporels et des blessés ;
- ▶ établir un baromètre mensuel de l'accidentalité diffusé sur le [site internet](#) de la Préfecture des Alpes-de-Haute-Provence ;
- ▶ diffuser un bilan annuel sur le [site internet](#) de la Préfecture des Alpes-de-Haute-Provence ;



D'après un extrait du bilan national de l'ONISR, les travaux de l'IFSTTAR (université Gustave Eiffel depuis le 1er janvier 2020) estiment que les données des hôpitaux (notamment le registre du Rhône) et des fichiers BAAC peuvent être multipliés par 4 en ce qui concerne le nombre réel des blessés, et le nombre réel des blessés hospitalisés peut lui être multiplié par 2 : les forces de l'ordre n'étant pas systématiquement appelées en cas d'accident non mortel.

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). Son réseau routier est composé de Nationales (100 km), de Départementales (2 445 km), d'Autoroute (66 km) et de nombreuses routes Communales (plus ou moins 4 500 km). Le tracé étroit et sinueux de certains axes routiers peut surprendre les usagers peu habitués à la conduite en zone de montagne particulièrement pendant la période estivale. Une mauvaise lecture

de la route conjuguée à une vitesse inadaptée, peut amener à un écart de trajectoire, qui souvent se traduit par un accident faute de possibilité de manœuvres d'évitement et/ou de récupération. Il est essentiel de faire prendre conscience de ces difficultés aux usagers pour qu'ils adaptent leur comportement au partage de la route.

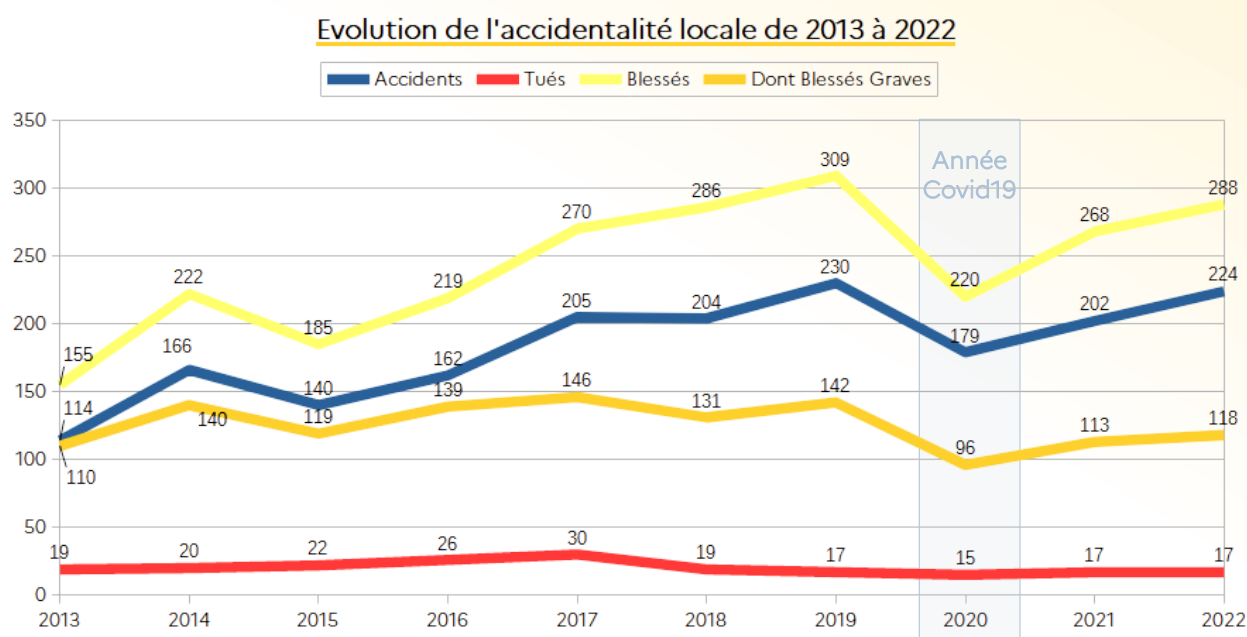
2. LES CHIFFRES CLÉS DANS LES ALPES-DE-HAUTE-PROVENCE

Au 31 décembre 2022, les forces de l'ordre ont constaté 224 accidents corporels de la circulation dans les Alpes-de-Haute-Provence, ayant engendré 16 accidents mortels pour un bilan 17 tués et 288 blessés, dont 118 hospitalisés (données issues de la base TRAx).

	Accidents corporels BAAC	Blessés (toutes gravités) BAAC	dont Blessés Hospitalisés +24H BAAC	Tués à 30 jours
2019	230	309	142	17
2021	202	268	113	17
2022	224	288	118	17
Evolution 2022/2021	22 10,89 %	20 7,46 %	5 4,42 %	0
Evolution 2022/2019	-6 -2,61 %	-21 -6,80 %	-24 -16,9 %	0

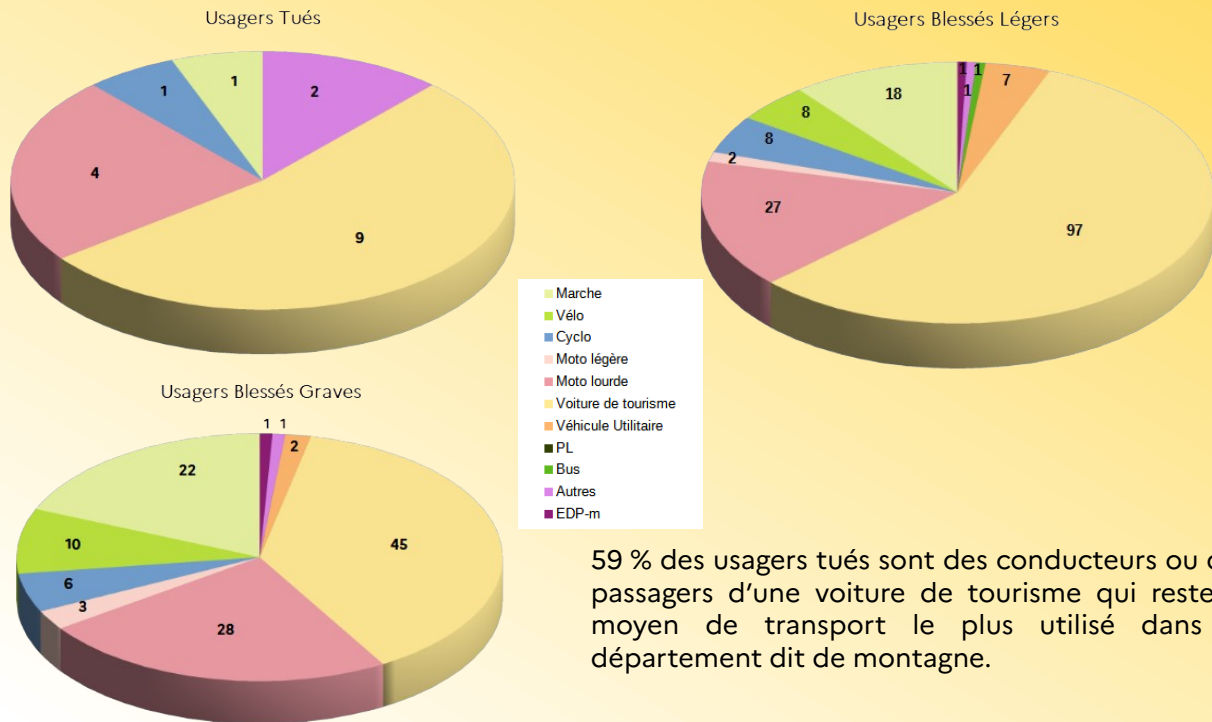
3. BILAN DÉTAILLÉ DE L'ANNÉE 2022 DANS LES ALPES-DE-HAUTE-PROVENCE

3.1 EVOLUTION DES PRINCIPAUX INDICATEUR DANS LE DÉPARTEMENT

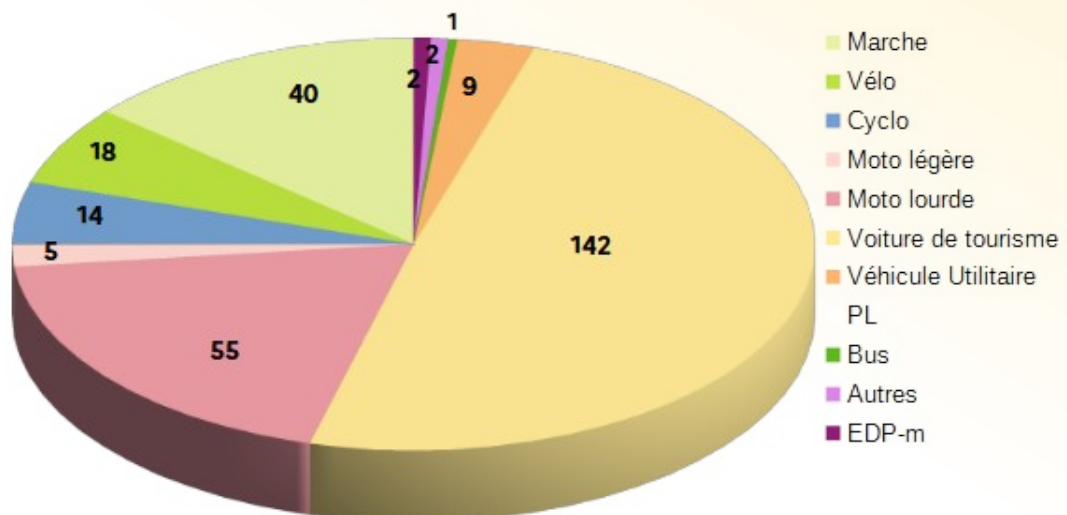


L'année 2022 a enregistré une hausse de 22 accidents (+10,9 %). Ainsi les accidents ont occasionné un total de 288 blessés (+7,46 %), dont 167 blessés légers (+9,7 %) et 118 blessés hospitalisés (+4,42 %). Le nombre de personnes tuées sur la route est stable depuis 3 ans. On déplore tout de même le décès de 17 personnes.

3.2 LES ACCIDENTS SELON LE MODE DE DÉPLACEMENT

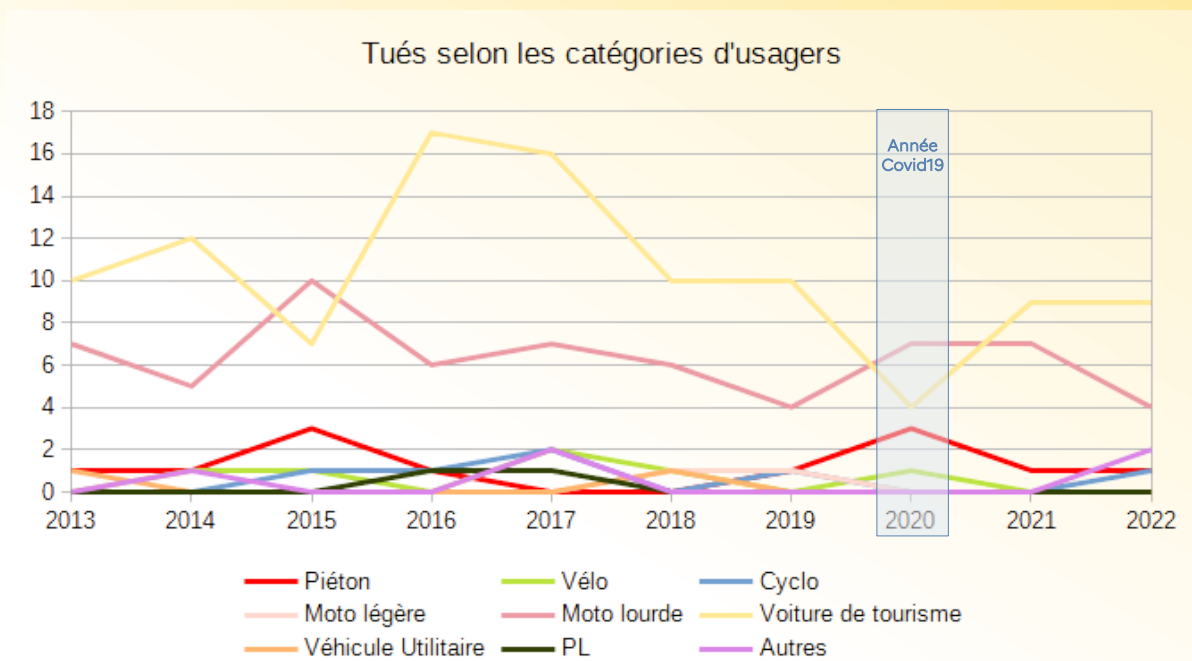
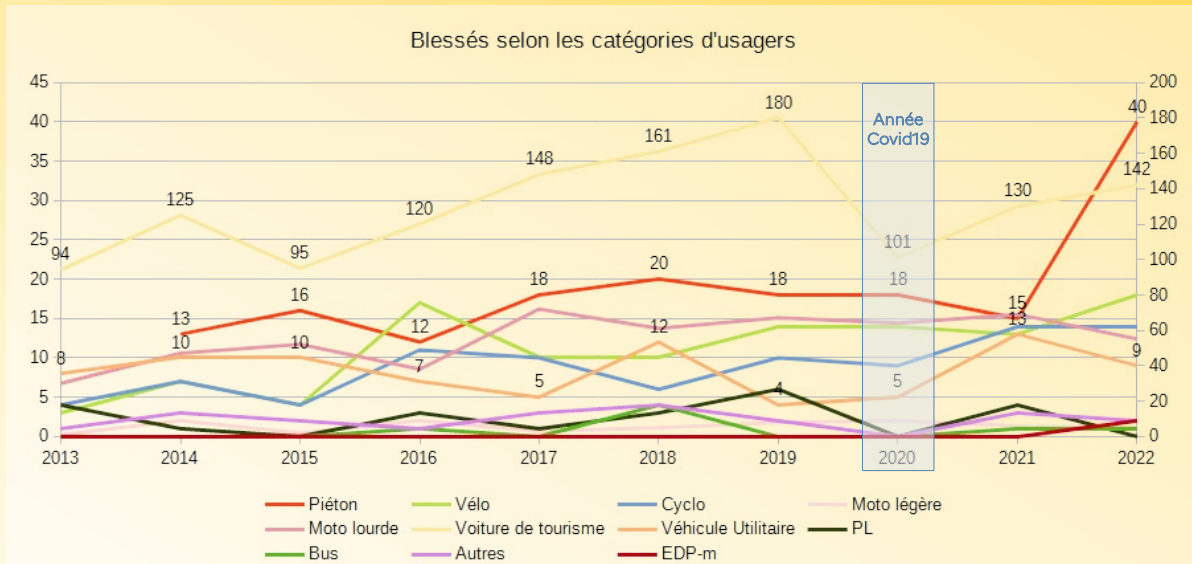


Tous types de blessés selon leur mode de transport



Nous pouvons observer que les usagers 2 roues motorisés qui ne représentent que 2 % du trafic suivant une estimation nationale, représentent 26 % des blessés pour 2022 dans les Alpes-de-Haute-Provence.

Evolution des blessés et des tués selon les catégories d'usagers

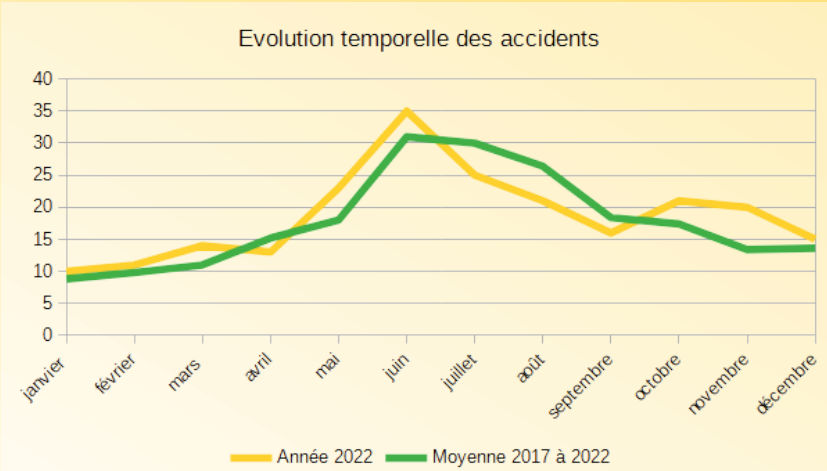


La politique nationale, qui vise à développer les mobilités dites douces, va faire augmenter le nombre de pratiquants dans les années à venir. Cela peut créer une augmentation des victimes chez les utilisateurs de ces modes de transport. Pour pallier à cette potentielle augmentation, le développement de voies réservées permettra de sécuriser ces usagers vulnérables. C'est pourquoi, les nouveaux modes de mobilité dite douce sont un des enjeux du [DGO 2023-2027](#). Ils feront partis d'un suivi particulier dans les années à venir.

L'augmentation du coût du carburant et les aides qui favorisent ces modes de déplacement ont un impact non négligeable sur cette accidentalité y compris en zone rurale.

3.3 LES ACCIDENTS SELON LA PÉRIODE

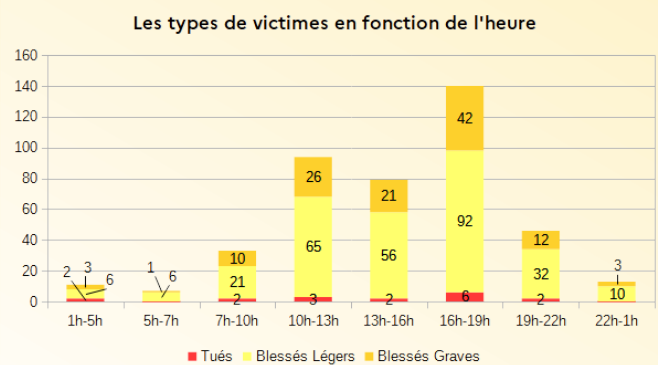
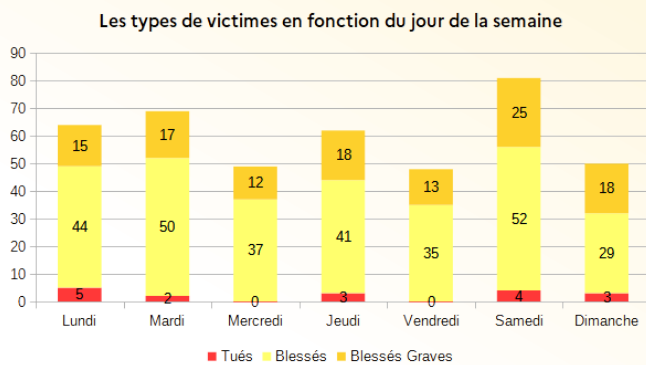
Le département présente une forte activité touristique pendant la saison estivale qui enregistre le plus d'accidents. D'après l'observatoire départemental du tourisme, 2,4 millions de touristes fréquentent le département. Mais même s'ils représentent une part importante du trafic, ils ne sont pas surreprésentés dans les accidents mortels : en 2022, 53 % des personnes décédées sont Bas-Alpins et 24 % originaires de PACA.



Ces graphiques montrent les jours et les heures où se produisent les accidents.

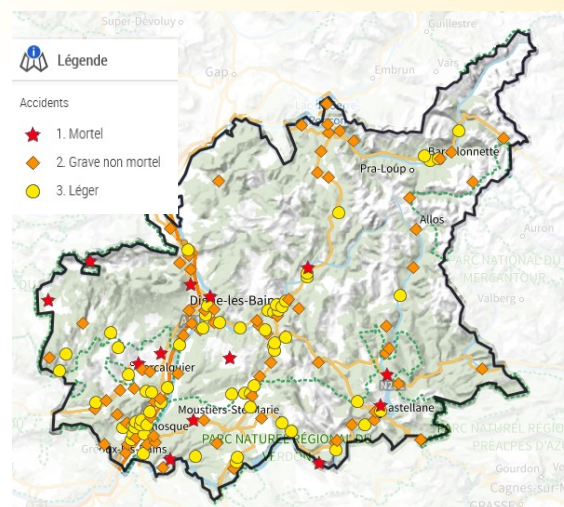
Nous pouvons observer que le samedi reste un jour sensible, il n'y a pas un jour en particulier pour l'année 2022 où les accidents étaient plus importants

contrairement aux années précédentes où il y avait plus d'accidents les vendredis, samedis et dimanches.



3.4 LOCALISATION DES ACCIDENTS EN 2022

Les accidents se produisent principalement sur les axes à fort trafic routier avec une concentration sur le Val de Durance. La grande majorité des accidents mortels se produit hors agglomération (81 %, 13 accidents mortels sur 16).

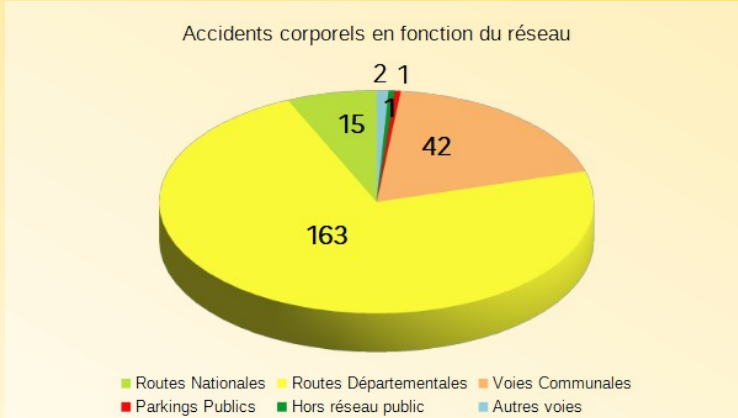


3.5 LES ACCIDENTS SUIVANT LE LIEU EN 2022

La majorité des accidents se produit hors agglomération (58,5 %). Les accidents en agglomération sont moins graves (vitesses pratiquées plus faibles limitant la violence des chocs). Pour 2022, 12,2 %

des accidents hors agglomération étaient mortels contre seulement 3,2 % en agglomération. Les accidents sur autoroute sont rares, mais le linéaire dans notre département est faible (66 km). La mortalité sur autoroute au niveau national représente 1,6 tués par milliard de km parcourus contre 5,2 sur le reste des réseaux. En plus de l'interdiction aux vélos, tracteurs et piétons, les caractéristiques de ce type d'infrastructure, notamment la séparation matérialisée entre les deux voies et les clôtures, préviennent, dans

la mesure du possible, des chocs frontaux et des accidents liés aux traversées de la faune sauvage.



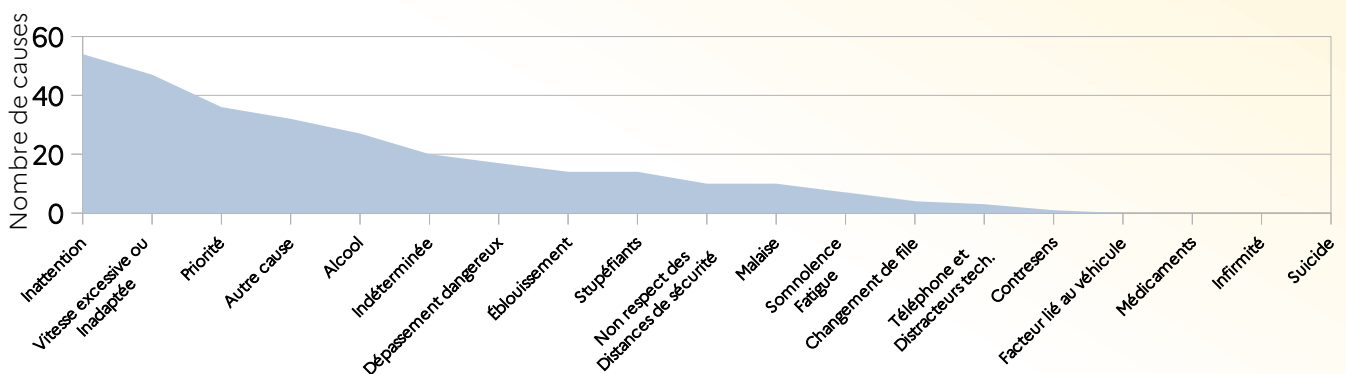
3.6 LES FACTEURS COMPORTEMENTAUX DES ACCIDENTS

Depuis 2019, il est désormais possible d'exploiter directement les facteurs d'accidents des données BAAC via l'outil TRAx.

Les facteurs principaux des accidents, presque tous d'origine comportementale, restent l'inattention (18 %), la vitesse excessive ou inadaptée (16 %), ou encore la conduite sous l'effet de psychotropes (principalement alcool 9 % et stupéfiants 5 %). Le graphique ci-après permet de visualiser la distribution des causes des accidents pour 2022 (certains accidents étant d'origine multifactorielle).

À noter que la cause inattention est pour la première année, la principale cause des accidents dans les Alpes-de-Haute-Provence.

Part du facteur dans les accidents



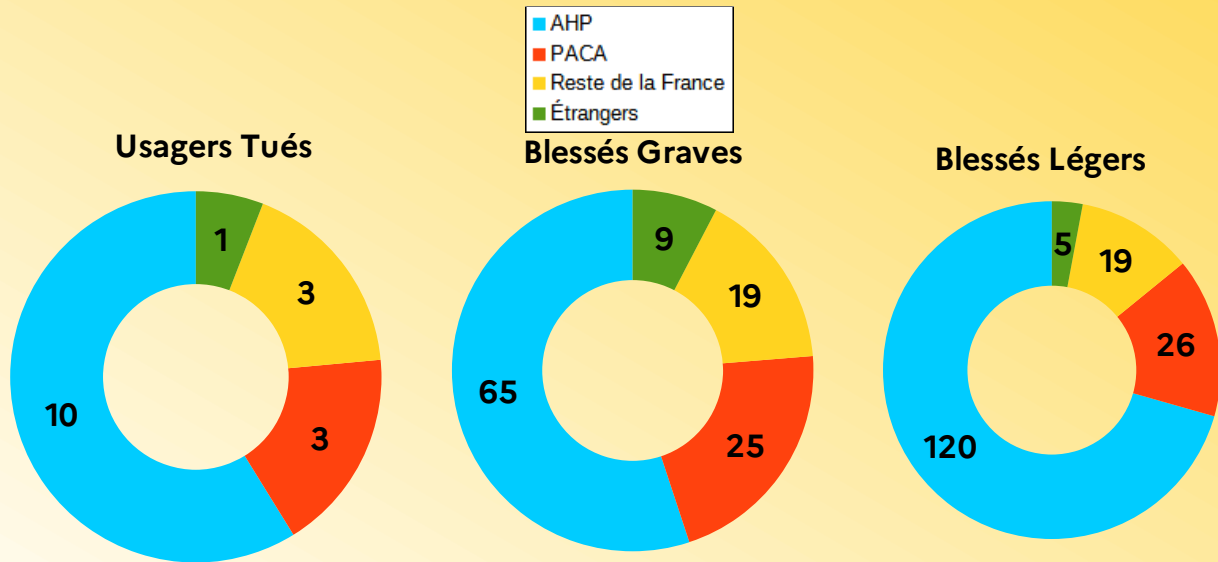
Pour les accidents ayant un facteur « Autre », intègre les accidents liés à une mauvaise trajectoire et pour lesquels le facteur vitesse ne serait retenu.

Pour certains accidents, le facteur ne peut pas être déterminé : pas de témoin, impossibilité de recueillir les témoignages ou encore aucun signe sur le terrain permettant de comprendre l'accident.

3.7 LE LIEU DE RÉSIDENCE DES CONDUCTEURS ET LE TYPE DE TRAJET

Sur un total de 273 conducteurs, 128 résident dans le département (47 %), 67 soit 25 % dans la région PACA (hors 04), 55 dans le reste de la France (20 %) et 23 sont originaires de pays étrangers (8 %).

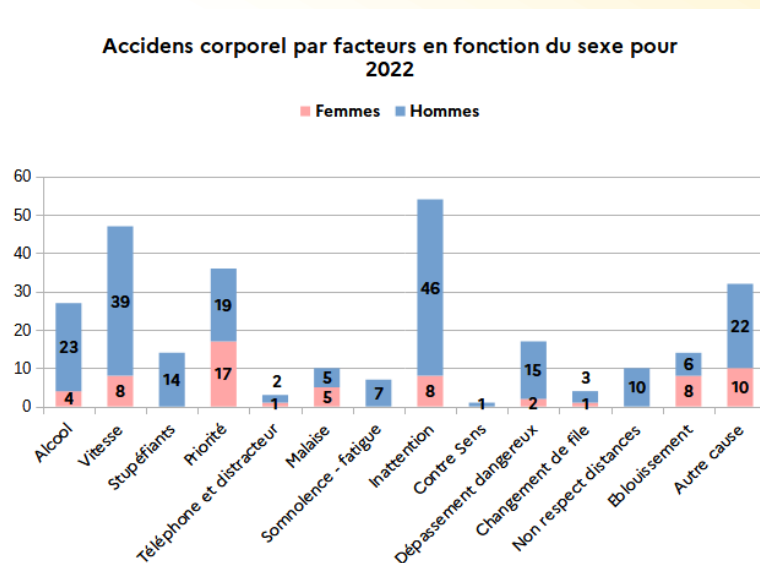
Sur les 17 personnes ayant perdu la vie sur les routes, 10 étaient bas-alpins (soit 59 %).

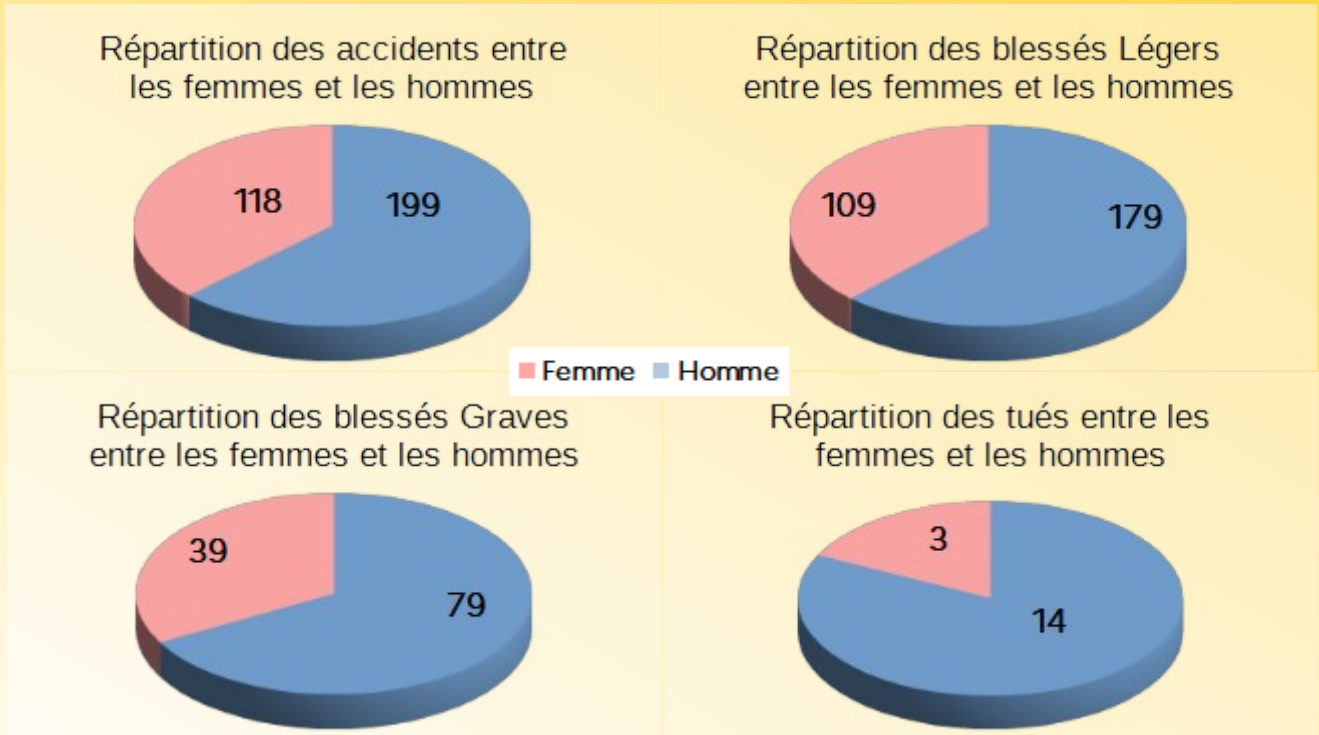


D'une façon générale, on peut constater que les bas alpins ont des accidents dans leurs départements de résidence. Néanmoins 47 ont été blessés sur les routes de France hors 04 et un Bas-Alpin a perdu la vie sur le reste du territoire.

3.8 LA RÉPARTITION DES VICTIMES ET DES IMPLIQUÉS SELON LE SEXE

Au niveau national 3,5 fois plus d'hommes sont décédés que de femmes sur les routes. Pour le département des Alpes-de-Haute-Provence en 2022, 14 hommes (82 %) ont perdu la vie contre 3 femmes (18 %). 179 hommes ont été blessés (62 %) contre 109 femmes (38 %). Le graphique suivant met en avant les facteurs d'accidents par sexe de conducteur. Il est possible de renseigner jusqu'à trois facteurs par usager. Il y a donc des doubles ou triples comptes dans le graphique. Certains usagers n'ont aucun facteur renseigné et ne sont donc pas comptabilisés dans ce graphique.



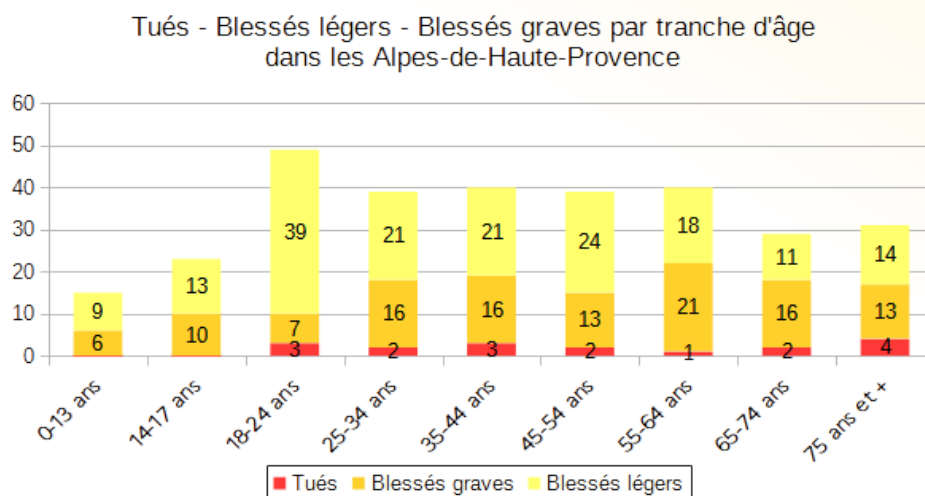


3.9 LA RÉPARTITION DES VICTIMES ET DES IMPLIQUÉS SELON L'ÂGE

Le risque et la gravité sont nettement plus élevés pour les seniors, particulièrement pour la tranche des 75 ans et plus, que pour les autres classes d'âge. Les piétons de 75 ans et plus, constituent un enjeu spécifique en ville.

Du fait des petits chiffres dans le département, il est difficile de fournir une tendance. Néanmoins, on remarquera que la tranche 18-24 ans est la plus représentée dans les blessés légers. Celle des plus de 75 ans, est la plus représentée dans les personnes tuées. Une gravité élevée marque l'accidentalité des seniors : plus ils avancent en âge plus cette gravité est importante.

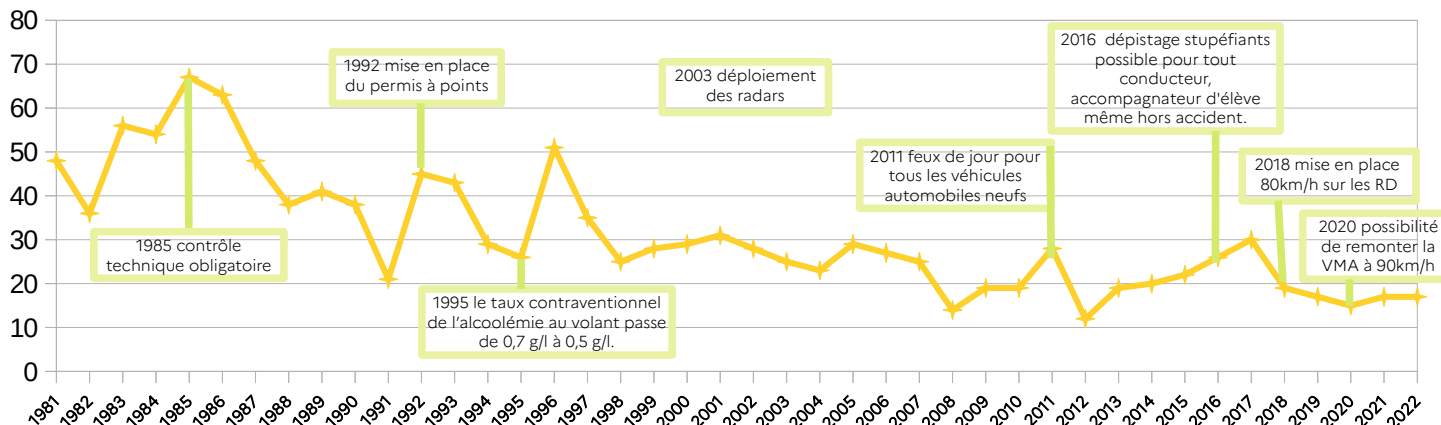
En 2022, 6 seniors sont décédés dans les Alpes-de-Haute-Provence dans un accident de la route, dont 2 âgés de 65 à 74 ans, 4 âgés de 75 à 85 ans. Les seniors représentent ainsi 35 % des personnes tuées alors qu'ils constituent 27 % de la population du département. Ils représentent par ailleurs 15 % des personnes blessées.



4. EVOLUTION DE LA MORTALITÉ DANS LE 04 SELON LES RÉFORMES

Le tableau suivant montre l'évolution du nombre de personnes décédées et les principales mesures prises en sécurité routière.

Nombre de tués par année



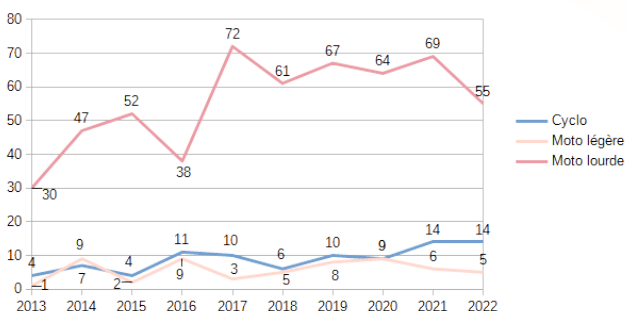
5. FOCUS SUR LES THÉMATIQUES DU DGO 2023-2027

Dans le paragraphe ci-après, un focus sur les 5 enjeux du DGO 2023-2027 est intégré pour suivre leurs l'évolution.

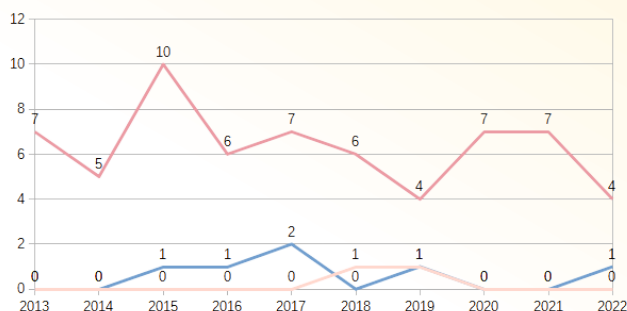
→ les deux-roues motorisés

En 2022, les motocyclistes ont été impliqués dans 33 % des accidents corporels du département (sachant qu'il y a plus de trafic lors de la saison estivale). Ils représentent 29 % des personnes tuées (22 % au niveau national) et 30 % des blessés hospitalisés (33 % au niveau national). En France, les motards représentent 2 % du trafic motorisé.

Evolution des blessés en 2RM



Evolution des tués en 2RM



On constate une amorce de la diminution des blessés et des tués chez les 2RM. L'évolution des équipements de protections individuels, la réalisation de journées sur l'apprentissage de la trajectoire de sécurité et de sensibilisation à la conduite en groupe, accompagnés de l'évolution des véhicules (comme l'obligation depuis le 1er janvier 2017 d'équiper les véhicules neuf euro4 de l'ABS), peuvent laisser envisager la réduction du nombre de victimes. Toutefois, il convient de mener des

actions pour les « retournants » souvent surreprésentés dans les accidents et pour lesquels, il est indispensable d'actualiser les connaissances.

→ les conduites à risques

Elles regroupent l'alcool, la vitesse, les stupéfiants, les infractions de priorité, le téléphone et les distracteurs (GPS, ordinateur de bord), l'inattention, les contresens, les dépassements dangereux, le changement de file et non respect des distances de sécurité. En 2022, les conduites à risques représentent 78 % des causes d'accident. Elles auront coûté la vie à 8 personnes (47 %) et en ont blessé 219 (75 %) dont 84 blessés hospitalisés plus de 24H (soit 70 %).

Le risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié en moyenne par 18 chez les conducteurs alcoolisés. On estime au niveau national qu'un tiers des accidents mortels seraient évités si aucun conducteur n'était positif à l'alcool (24,5 % pour le département). Parmi les accidents recensés au niveau national pour lesquels les conducteurs étaient alcoolisés, 38 % ne portaient pas la ceinture (33 % dans le département).

Au niveau national comme au niveau départemental, dans les accidents mortels, 12 % des conducteurs contrôlés étaient positifs aux stupéfiants. Au niveau national cette proportion varie selon le mode de transport : elle est de 30 % pour les cyclomotoristes (20 % pour le 04), 13 % pour les automobilistes (9 % pour le 04) et 3 % pour les conducteurs de poids lourds. Si dans 21 % des accidents mortels, au moins un conducteur avait consommé des stupéfiants, il est estimé que la consommation de stupéfiants est une cause principale de l'accident mortel dans 13 % des cas.

→ les nouveaux modes de mobilité dite douce

Cette catégorie regroupe les vélos (y compris les VAE), les EDPM (engin de déplacement personnel motorisé) dont les trottinettes électriques, segway, gyropode ou les EDP (engin de déplacement non motorisé) dont les rollers, trottinettes classiques, skate board ainsi que la marche.

Le risque pour un cycliste d'être tué par heure passée dans la circulation est trois fois plus élevé que pour un automobiliste mais 10 fois moins que pour un usager de deux-roues motorisé. Le risque d'être gravement blessé est 16 fois plus élevé que pour un automobiliste mais 8 fois moins que pour un usager de deux-roues motorisé. Les blessures les plus graves touchent la tête, d'où l'importance du port du casque (bien que non obligatoire).

En 2022, en France, les accidents ont concerné 60 victimes (21 %) sur 288. Les cyclistes représentent 18 blessés, les EDPM 2 blessés et les piétons 40 blessés dont 22 hospitalisés plus de 24H et 1 personne décédée. Ces modes de déplacement sont en voie de développement dans le département qui reste encore peu impacté par cette accidentalité du fait de la faiblesse des zones urbaines.

La politique nationale qui vise à développer les mobilités dites douces risque de faire augmenter le nombre de pratiquants dans les années à venir. Le développement de voies réservées permettrait de sécuriser ces usagers vulnérables.

→ le risque routier professionnel

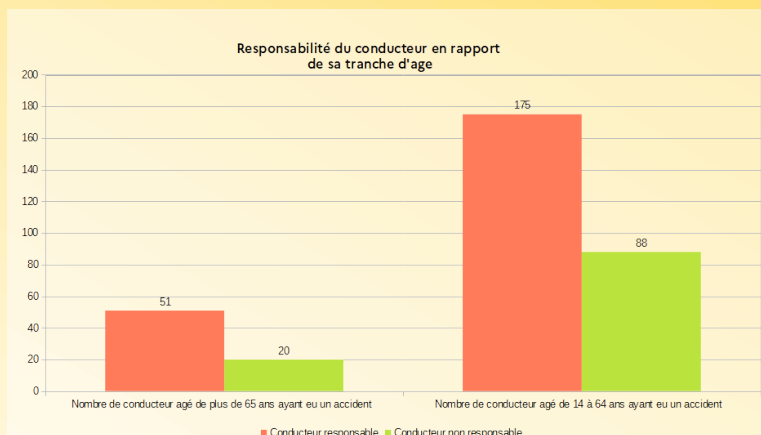
En 2022, en France, cette catégorie a représenté 6 % des personnes décédées et 13,5 % des personnes blessées. Deux tiers des accidents ont lieu pendant les trajets domicile-travail, 71 % dans les Alpes-de-Haute-Provence.

Une nouvelle charte des 7 engagements « + » pour une route plus sûre a destination des employeurs intègre désormais le risque à vélo. Afin d'encourager la pratique du vélo, l'État finance le développement d'aménagements cyclables sécurisés et incite les employeurs à promouvoir les dispositifs et équipements améliorant la visibilité et la sécurité des cyclistes ainsi qu'un meilleur entretien des vélos et EDP.

→ les seniors

En 2022, dans le département, la catégorie 65 ans et + a représenté 26 % des personnes décédées pour seulement 18 % des personnes blessées. Plus vulnérables lors de chocs, les seniors ont des blessures plus importantes. Ce qui explique que la moitié des blessés sont des blessés graves. Ils représentent 25 % des blessés graves.

Le graphique suivant montre la responsabilité du conducteur selon sa tranche d'âge. Il en ressort que sur les 337 conducteurs qui ont eu un accident en 2022, 72 % des seniors conducteur étaient responsables contre 66,5 % de la tranche 14-64 ans.



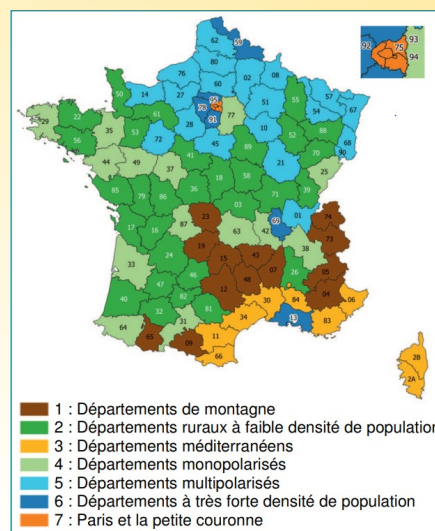
6. LES INDICATEURS LOCAUX DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (ILSR)

Les familles de départements permettent de comparer les indicateurs d'un département présentant des caractéristiques communes.

Une description des familles est disponible sur le site de l'[ONISR](#). Les Alpes-de-Haute-Provence font partie de la famille dite de Montagne. Cette famille est constituée de 13 départements. Pour de nombreuses variables, elle se distingue de la moyenne nationale. Les deux variables les plus éloignées sont celles de la superficie de montagne (84 % contre 24 %) et de l'altitude moyenne des résidences (522 mètres contre 148 mètres).

Sur la moyenne de 2017 à 2021, la mortalité dans les départements de montagne a augmenté de +18 % en 2022 (mais -13 % pour le 04), alors qu'elle a augmenté de 5 % dans les autres familles. La mortalité des 65 ans et plus, rapportée à la population, est la plus élevée dans ces départements 85 tués/Mhab (36 tués/Mhab pour le 04).

Dans les Alpes-de-Haute-Provence en faisant le taux moyen 2022 des tués par million d'habitants on obtient 102 tués contre 65 tués dans les départements de montagne. En diminution par rapport à la moyenne de la période 2017/2021 qui était de 117 tués par million d'habitants.



7. LE CONTRÔLE AUTOMATISÉ (CA)

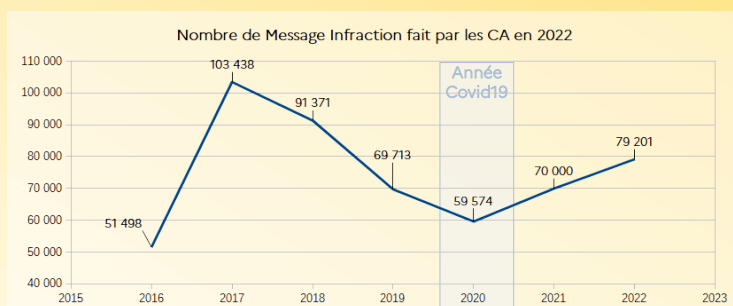
Les dégradations ont eu un effet direct et néfaste sur les comportements et les vitesses pratiquées. L'année 2022 a vu les dégradations d'appareils du Contrôle Automatisé augmenter.

En 2022 le département comptait 16 Équipements de Terrain Fixes, 3 Équipements de Terrain Chantiers et 1 Équipement de Terrain Feu Rouge.

Les équipements de contrôle ont pour but de réduire la vitesse et donc l'accidentalité routière. Une marge de 5 km/h (en dessous de 100 km/h) ou de 5 % (au-dessus de 100 km/h) est prise en compte, toujours à l'avantage du conducteur. Il est donc impossible d'être sanctionné pour un excès de vitesse "insignifiant", puisqu'il faut toujours y ajouter cette marge.

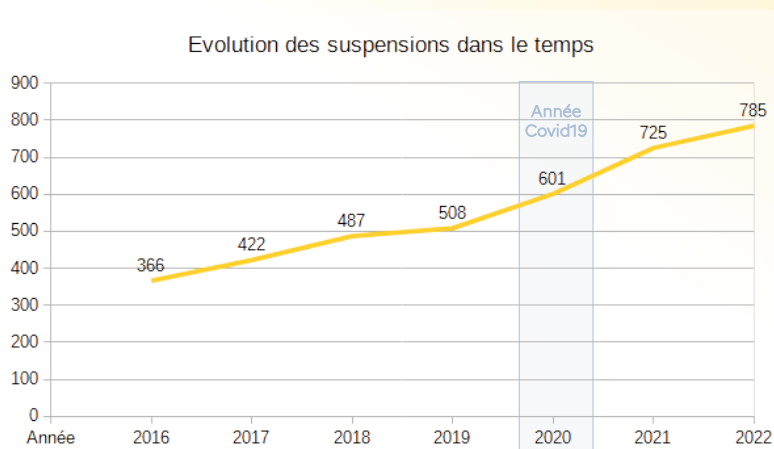
Exemple : pour une vitesse enregistrée à 97 km/h, le chiffre retenu est de 92 km/h.

Malgré ces marges, le nombre de messages infractions (MIF) est en augmentation.



8. LES SUSPENSIONS ADMINISTRATIVES

Nous observons depuis quelques années, une augmentation des suspensions du permis de conduire. Les suspensions dues aux stupéfiants progressent. Ce phénomène commun à de nombreux départements, est lié en partie aux tests de dépistages qui sont de plus en plus performants, cumulés à une banalisation de certaines substances psychotropes (alcool et stupéfiants). Les consommateurs à usage festif ne prennent pas forcément en compte que la durée de présence des stupéfiants dans le corps peut rester détectable dans le sang plusieurs jours même si les effets ne sont plus ressentis. Ils sont toujours verbalisables en cas d'accidents.

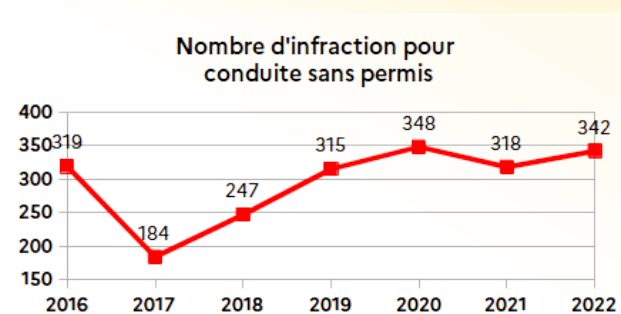
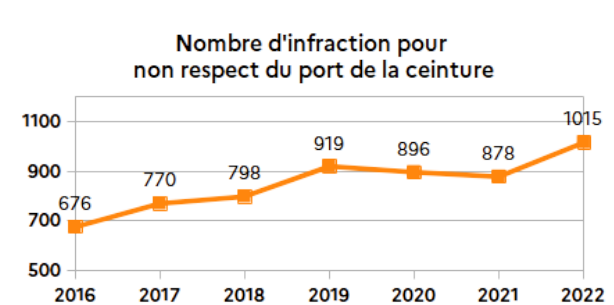
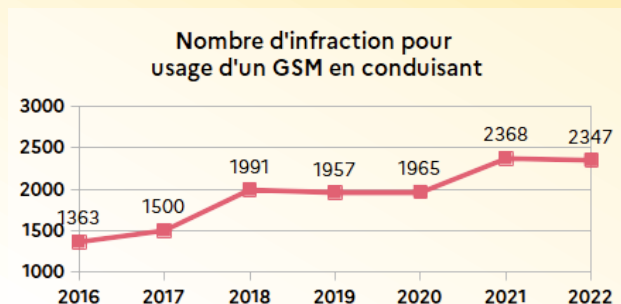
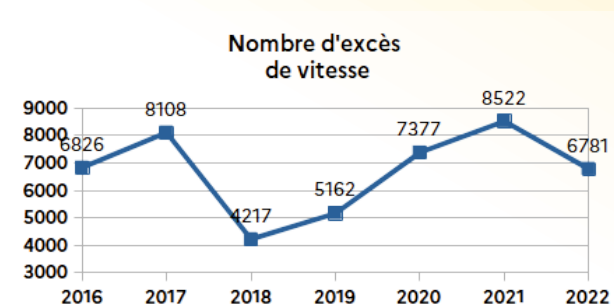
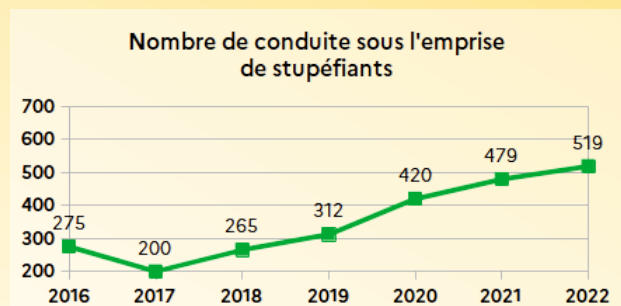
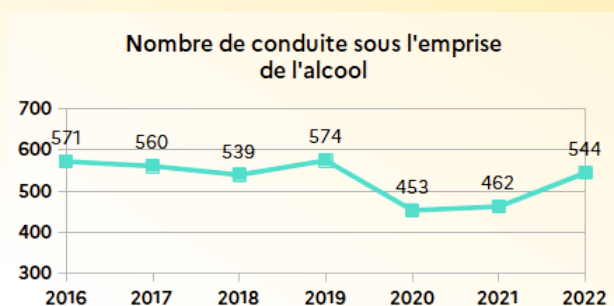
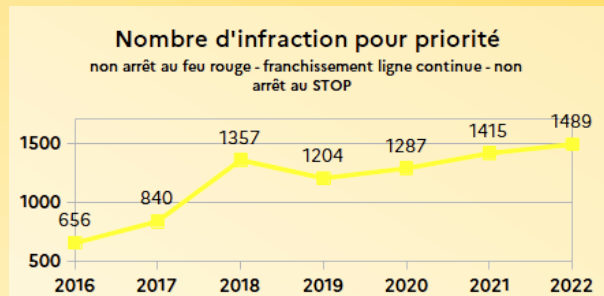


9. L'ACTIVITÉ DES FORCES DE L'ORDRE

L'activité des Forces de l'ordre, dans cette partie du bilan de la sécurité routière, ne traite qu'une partie de leurs missions (celles que l'ODSR utilise pour la saisie des statistiques nationales).

En résumé, pour l'année 2022, les opérations de contrôles bien qu'en diminution, ont permis de sanctionner 544 alcoolémies positives (+18 %), 519 consommations de produits stupéfiants (+8 %), 2411 excès de vitesse (-34%), 2347 usages du téléphone au volant (-1 %), 1015 infractions ceinture (+15 %) et 342 conduites sans permis (-3%) et 785 suspensions du permis de conduire.

Ces graphiques indiquent l'évolution entre 2016 et 2022 des contrôles positifs pour les infractions les plus courantes.



10. GLOSSAIRE

10.1 DÉFINITIONS

Accident corporel : accident qui survient sur une voie ouverte à la circulation publique, implique au moins un véhicule et provoque au moins une victime (ayant nécessité des soins médicaux). L'arrêté du 27 mars 2007 relatif aux conditions d'élaboration des statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation précise les définitions applicables.

Blessé : blessé léger ou blessé hospitalisé plus de 24 heures.

Blessé Léger : blessé non hospitalisé ou hospitalisé moins de 24 heures.

Blessé Hospitalisé (BH) : blessé hospitalisé plus de 24 heures, non décédé dans les 30 jours.

Engin de Déplacement Personnel (EDP) : non motorisé comme les rollers, planche à roulette, trottinette et se déplace comme un piéton ;

Engin de Déplacement Personnel Motorisé (EDPM) : comme les trottinettes électriques, gyropode, segway... et se déplace comme un vélo.

Bicyclette : Vélo y compris vélo électrique, vélo à assistance électrique (VAE).

2RM : cyclomoteur ou motocyclette, y compris à 3 roues et scooters.

Cyclomoteur : deux-roues motorisé de moins de 50 cm³ et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters.

Motocyclette : deux-roues motorisé de plus de 50 cm³, y compris les scooters.

Véhicule de Tourisme (VT) : véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et ne comportant pas, outre le conducteur, plus de huit places assises.

Véhicule Utilitaire (VU) : voiture utilitaire ou camionnette destinée au transport de marchandises de PTAC inférieur à 3,5 t.

Poids Lourd (PL) : véhicule automobile destiné au transport des charges lourdes ou volumineuses de PTAC supérieur à 3,5 t.

Senior : personne âgée de 65 ans ou plus, sauf mention contraire

10.2 SIGLES

ACO : Avis de Contravention.

APAM : Auteur Présumé d'Accident Mortel.

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

CA : Contrôle Automatisé.

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

CISR : Comité interministériel de la sécurité routière.

CNSR : Conseil National de Sécurité Routière.

CNT : Centre National de Traitement des infractions routières, basé à Rennes.

CPAM : Caisse Primaire d'Assurance Maladie.

DCA : Département Contrôle Automatisé.

DGO : Document Général d'Orientations.

DISR : Délégué Interministériel à la Sécurité Routière.

DSR : Délégation à la Sécurité Routière (appelée DSCR avant avril 2017).

EDP : Engin de Déplacement Personnel

ETED : Équipement de Terrain Embarqué-Déplaçable, les radars des breaks des FO.

ETF : Équipement de Terrain Fixe (les « anciens » radars vitesses).

ET2F : Équipement de Terrain discriminant double Face.

ETFR : Équipement de Terrain Feux-Rouge.

ETM : Équipement de Terrain Mobile.

ETT : Équipement de Terrain Tourelle (radar tourelle).

EDSR : Escadron Départemental de Sécurité Routière.

GGD : Groupement de Gendarmerie Départementale.

IDSR : Intervenant Départemental de Sécurité Routière.

IFSTTAR : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux. Depuis le 01 janvier 2020, l'IFSTTAR a rejoint l'université Gustave Eiffel.

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques.

MIF : Message d'Infraction, c'est chaque « photo » prise par un radar qui remonte au CNT.

ODSR : Observatoire Départemental de Sécurité Routière.

ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière.

PDASR : Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

PDCR : Plan Départemental de Contrôle Routier.

SR : Sécurité Routière.

TRAxY : logiciel en développement permettant de centraliser, gérer et exploiter la base BAAC.

VMA : Vitesse Maximale Autorisée

10.3 LIENS UTILES

Préfecture 04 : www.alpes-de-haute-provence.gouv.fr

Pôle Sécurité Routière 04 : www.alpes-de-haute-provence.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Securite-et-protection-des-populations/Securite-routiere

Sécurité Routière : www.securite-routiere.gouv.fr

ONISR : www.onisr.securite-routiere.gouv.fr

SDIS04 : www.sdis04.fr

CEREMA : www.cerema.fr

INSEE : www.insee.fr



**PRÉFET
DES ALPES-
DE-HAUTE-
PROVENCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**



Préfecture des Alpes-de-Haute-Provence 8 av. du Docteur Romieu 04000 Digne-les-Bains
Tél : 04 92 30 55 33 / pref-odsr@alpes-de-haute-provence.gouv.fr