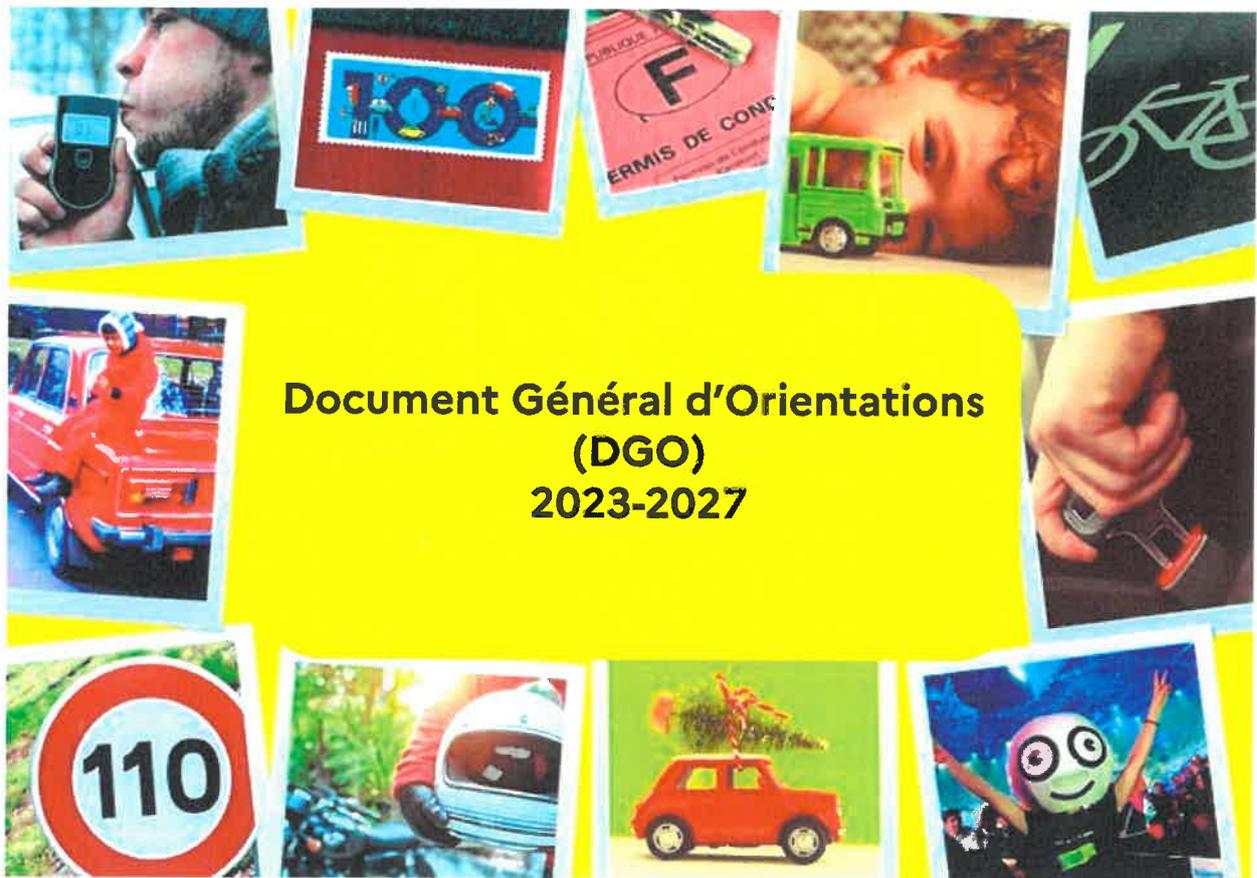




**PRÉFET
DES ALPES-
MARITIMES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

La sécurité routière dans les Alpes-Maritimes



**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Le Mot du Préfet



La politique de lutte contre l'insécurité routière vise à prévenir les accidents de la route et en réduire la gravité. Il s'agit de faire le maximum pour responsabiliser les usagers et éviter des drames quotidiens qui ne peuvent être banalisés.

La feuille de route des années 2018 à 2022 a été consacrée en particulier aux usagers des deux-roues motorisés et aux publics jeunes. Ces efforts ont été positifs puisque les chiffres de l'accidentalité sont en baisse mais il n'en reste pas moins que 52 personnes ont perdu la vie en 2022 et 265 sur la période de 2018 à 2022.

Se sont autant de drames et de souffrances pour les familles et les proches. Nous avons collectivement le devoir de poursuivre nos efforts sans se résigner si accepter cette situation.

Aussi, pour cette nouvelle période, il s'agit d'adopter une stratégie nouvelle, ambitieuse et concrète, en faveur d'une sécurité routière qui engage tous les citoyens et qui protège tous les usagers de la route.

Je pense en particulier au risque routier professionnel, importante cause de mortalité au travail avec pour le département des Alpes-Maritimes 250 accidents, 8 personnes décédées et 309 blessées dont plus de la moitié sont des usagers de deux-roues motorisés qui font l'aller-retour domicile-travail. Sans compter les préjudices économiques qui pèsent lourdement sur les entreprises. J'ai souhaité que ce risque soit pris en compte pour cette nouvelle feuille de route en étroite concertation avec tous les partenaires de la sécurité routière.

J'insiste à nouveau sur les actions en faveur des deux-roues motorisés qui sont, comme chacun le sait, des usagers particulièrement touchés et vers lesquels notre action doit être sans cesse renouvelée, quelle soit d'ailleurs préventive comme intransigeante pour ceux qui prennent des risques inconsidérés. 52 % des personnes décédées sont de ces usagers âgés pour la plupart entre 25 et 44 ans.

C'est pourquoi, avec les forces de l'ordre, policiers et gendarmes, les partenaires institutionnels, les associations, les collectivités, j'ai défini, pour ces cinq prochaines années, 6 enjeux stratégiques déclinés en actions concrètes qui sont précisément détaillés dans ce document cadre.

Il en va de notre responsabilité collective pour rendre nos routes plus sûres et je sais compter sur la mobilisation et l'engagement de chacune et chacun. Je vous en remercie

Sommaire du Document Général d'Orientation

1. Le cadre général de la démarche.....	4
1.1. Les objectifs du DGO.....	4
1.2. La démarche d'élaboration.....	6
2. Le contexte local.....	8
2.1. Présentation générale du département.....	8
2.1.1. Situation géographique.....	8
2.1.2. Mortalité routière, les victimes.....	11
2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables.....	16
2.1.4. Risque routier professionnel.....	21
2.1.5. Réseau routier.....	23
2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération.....	30
2.2.1. Typologie des accidents.....	30
2.2.2. Modes doux.....	32
2.2.3. 2RM.....	34
2.2.4. Facteurs spécifiques.....	36
2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération.....	37
2.3.1. Contexte et typologie des accidents.....	37
2.3.2. Modes doux.....	39
2.3.3. 2RM.....	41
2.3.4. Facteurs spécifiques.....	44
3. L'évaluation du DGO 2018-2022.....	45
3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu.....	45
3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu.....	49
4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027.....	55
4.1. Les enjeux prioritaires.....	55
4.2. Les orientations.....	55
5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027.....	59

1 . Le cadre général de la démarche

1.1 Les objectifs du DGO 2023-2027

Le document général d'orientations (DGO) 2018-2022 prend fin après trois années marquées par la crise sanitaire.

Afin d'orienter les actions et réduire le nombre et la gravité des accidents, le département des Alpes-Maritimes a élaboré un nouveau document général d'orientations (DGO) 2023-2027.

Les nombreuses réunions et ateliers organisés avec l'ensemble des partenaires institutionnels et des acteurs locaux (*cités en page 7*) ont permis de définir, à partir de l'analyse de l'accidentologie du département, un diagnostic partagé et des enjeux prioritaires.

Lexique :

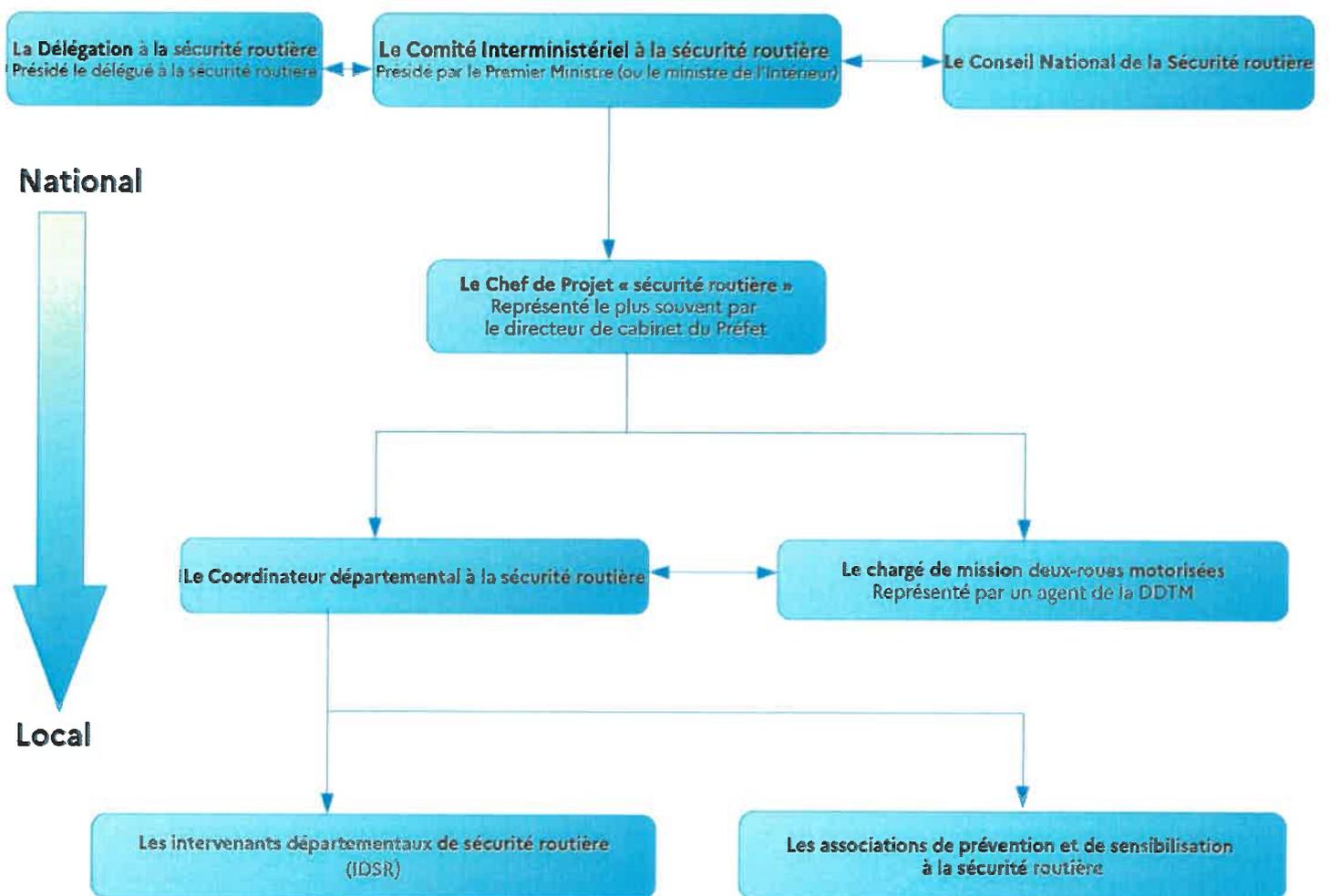
- un enjeu est constitué par un nombre d'accidents ou de victimes qui est associé à une cible.
- une cible est un sous-ensemble d'accidents relatifs à un thème (typologie d'accidents, infrastructure, type d'usagers, période...) ou une zone spatiale (commune, itinéraire, section, carrefour...).

Les enjeux ainsi identifiés permettent d'établir des orientations générales en matière de prévention et de sensibilisation à la sécurité routière. Ils trouvent alors chaque année leur déclinaison au travers de projets et actions arrêtés par les plans départementaux de sécurité routière (PDASR).

Ce document sert également de base à l'élaboration du plan départemental des contrôles routiers (**PDCCR**) qui représentent respectivement les volets préventifs et répressifs de la politique de sécurité routière.

Ces deux documents, élaborés chaque année permettent d'opérationnaliser l'ensemble des orientations et enjeux ainsi définis.

L'organisation de la sécurité routière



L'organisation locale

Au sein de la préfecture des Alpes-Maritimes, la mission de sécurité routière est sous l'autorité du chef de projet sécurité routière, représenté par le Directeur de cabinet.

Il est chargé de mettre en œuvre la politique de lutte contre l'insécurité routière définie par le préfet.

Il est entouré d'une équipe dédiée et composée de 5 agents :

- la coordinatrice départementale et cheffe de pôle à la sécurité routière et son adjointe ;
- la chargée de l'observatoire départemental à la sécurité routière ;
- deux agentes chargées des arrêtés portant suspensions des permis de conduire.

En complément, un autre agent est affecté à la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) et a pour fonction de chargé de mission deux-roues motorisé (à 20 % de son temps).

La DDTM complète également la mission sur le volet gestion du parc des radars et met son expertise au service des collectivités locales et du Préfet.

En outre, la coordination s'appuie également sur les intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR), collaborateurs occasionnels du service public. Ce sont des personnes bénévoles et volontaires qui souhaitent s'engager au bénéfice de la sécurité routière et forment le bras armé des actions mises en œuvre dans le département, en complément de celles opérées par les associations.

1.2. La démarche d'élaboration

Le DGO est élaboré en deux étapes :

- **la phase sur les enjeux** qui a permis, à partir de l'analyse des bilans de l'accidentalité des observatoires et des bilans des DGO précédents, d'identifier les cibles.
- **la phase d'orientation des actions** a été déclinée dans quatre domaines :
 - améliorer la connaissance,
 - proposer de sécuriser les infrastructures,

- informer, former, éduquer, et sensibiliser,
- contrôler et sanctionner.

Depuis plusieurs années, des groupes partenaires réunis en comité de pilotage, travaillent à l'amélioration continue de la sécurité routière dans les Alpes-Maritimes, sous l'autorité du chef de projet de la préfecture.

Ils sont constitués de :

- la coordination à la sécurité routière ;
- d'un agent chargé de l'observatoire départemental à la sécurité routière (ODSR) ;
- du chargé mission deux-roues motorisés ;
- d'un agent DDTM chargé de la mission Radar ;
- l'Éducation Nationale ;
- la Gendarmerie Nationale ;
- la Police Nationale ;
- les Polices Municipales du département ;
- le service départemental d'incendie et de secours (SDIS) ;
- de responsables de voiries (Département, Métropole Nice Côte d'Azur, (MNCA), Vinci Autoroutes) ;
- d'élus et les élus référents à la sécurité routière ;
- d'enseignants à la conduite ;
- l'ensemble des associations sécurité routière ;
- d'intervenants départementaux à la sécurité routière ;
- d'assureurs ;
- de psychologues ;
- d'entreprises ;

Pour la période 2023-2027, quatre enjeux nationaux ont été retenus :

- ✓ Les deux-roues motorisés ;
- ✓ Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (usage du téléphone notamment) ;
- ✓ Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos (y compris à assistance électrique – VAE), engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) et marche ;
- ✓ Le risque routier professionnel.

Toutefois, deux enjeux supplémentaires ont été retenus au niveau local :

- ✓ Les piétons
- ✓ Les seniors

2. Le contexte local

2.1. Présentation générale du département

2.1.1. Situation géographique

Avec 1 098 785 habitants, le département des Alpes-Maritimes est le deuxième département le plus peuplé de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur (PACA).

Deux territoires très hétérogènes composent ce département:

- le littoral fortement urbanisé ;
- l'arrière pays montagneux et peu peuplé.

Le littoral correspond aux deux aires urbaines de Nice et Menton, qui s'étendent jusque dans l'arrière pays sous l'effet de l'étalement urbain. Ces grands pôles exercent ainsi leur influence sur des communes relativement éloignées du littoral.

Ce territoire à très forte densité de population (255 habitants au km²) est particulièrement bien desservi en infrastructures routières, ferrovières et aéroportuaires.

Les Alpes-Maritimes en chiffres :

Superficie :	4 299 km ²
Population :	1 101 039 habitants
Densité :	252 hab/km ²
Nombre d'arrondissements :	2
• arrondissement de Grasse :	62 communes
• arrondissement de Nice :	101 communes

Population des principales villes :

Antibes :	74 047 habitants
Cannes :	74 784 habitants
Grasse :	49 804 habitants

Nice : 343 889 habitants

Menton : 30 717 habitants

Le département est constitué de 1 723 kilomètres de routes départementales comprenant 91 tunnels et 996 ponts répartis sur le territoire maralpin.

Le réseau de la métropole Nice-Côte-d'Azur (MNCA) comprend, quant à lui, 2 500 kilomètres de routes incluant 900 kilomètres de voies métropolitaines et 1 600 kilomètres de voies communales.



Les départements de France Métropolitaine sont répartis en 7 familles :

Famille 1 : les départements de montagnes (13 départements)

Famille 2 : les départements ruraux à faible densité de population (30 départements)

Famille 3 : les départements méditerranéens (9 départements)

Famille 4 : les départements monopolarisés (14 départements)

Famille 5 : les départements multipolarisés (20 départements)

Famille 6 : les départements à très forte densité de population (6 départements)

Famille 7 : Paris et la petite couronne (4 départements)

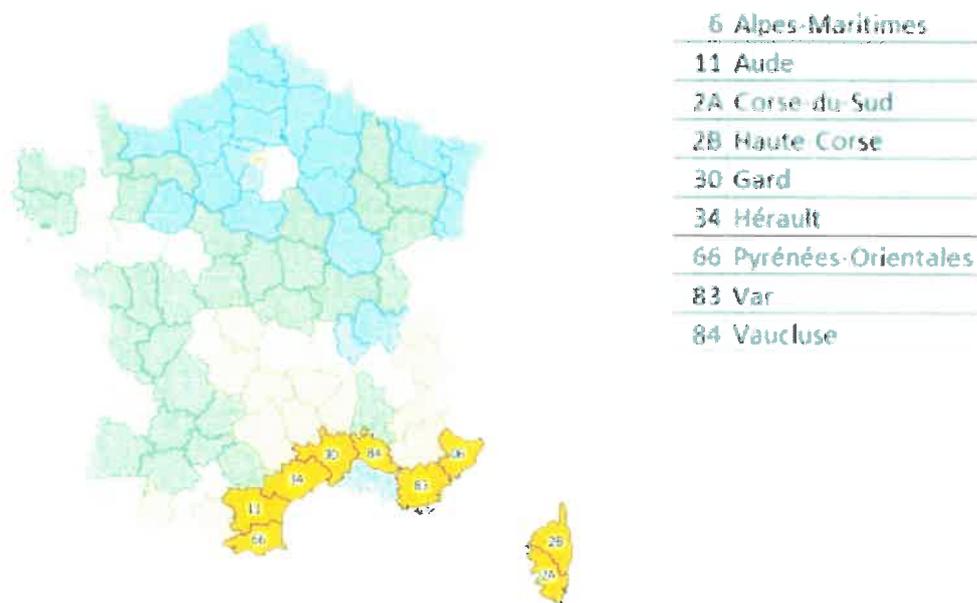
Les départements d'Outre-Mer ne constituent pas une famille homogène et ne peuvent pas être rapprochés des familles ci-dessus.

La famille du département des Alpes-Maritimes : famille 3 - les départements méditerranéens

Cette famille est constituée par 9 départements.

Elle est caractérisée par 3 indicateurs largement au-dessus de la moyenne nationale :

- ◆ le pourcentage de résidences secondaires ;
- ◆ la part de communes de plus de 100 000 habitants ;
- ◆ le pourcentage de superficie de montagne.



Cela s'accompagne de quantités de précipitations plus faibles que la moyenne, un nombre de deux-roues motorisés plus élevé que la moyenne et des températures minimales plus élevées que la moyenne.

Pour ce dernier indicateur, on notera que pour les autres familles, les températures minimales sont toutes proches de la moyenne.

Famille 3 Départements méditerranéens		Population	% population de 18-24 ans	Densité	Taux Chômage	Nuits d'hôtel *1000/ personne	% Résidences secondaires	Vente carburant* 10/ personne	Nombre de véhicules/personne	Nombre ZRM *100/personne	% de TC dans le parc	% RD	% Autoroutes	% population en unité urbaine	% communes plus de 100 000 habitants	% en périurbain	% multipolaire	Superficie de montagne	Altitude Moy Résidences	Précipitations en mm	Heures ensoleillement	Température min moyenne
Alpes-Maritimes	6	1 082 440	7,5%	252	8,2%	8,4	25%	7,4	0,63	2,9	0,24%	30%	1%	96%	0,613%	31%	2%	86%	112	731	2724	12,1
Aude	11	366 657	6,1%	60	10,2%	3,0	26%	10,5	0,62	1,4	0,25%	37%	1%	62%	0,000%	20%	11%	40%	118	215	2152	9,8
Corse-du-Sud	2A	152 730	6,3%	38	7,4%	12,8	39%	7,0	0,76	3,0	0,28%	57%	0%	74%	0,000%	25%	0%	98%	171	194	2746	10,5
Haute-Corse	2B	174 553	7,6%	37	8,0%	7,5	35%	11,2	0,72	2,0	0,32%	58%	0%	70%	0,000%	14%	0%	88%	225	182	2643	11,6
Gard	30	738 189	7,1%	126	10,7%	2,0	13%	7,8	0,65	1,5	0,22%	31%	1%	82%	0,283%	17%	8%	27%	87	115	2682	10,6
Hérault	34	1 120 190	9,6%	184	11,0%	2,9	18%	9,2	0,63	1,6	0,15%	36%	2%	89%	0,292%	27%	4%	34%	48	337	2693	10,4
Pyrénées-Orientales	66	471 038	6,6%	114	12,3%	3,6	29%	8,2	0,62	1,5	0,27%	32%	1%	88%	0,442%	17%	0%	65%	126	256	2488	11,8
Var	83	1 048 652	6,6%	176	8,4%	3,5	26%	8,9	0,66	2,4	0,18%	28%	2%	96%	0,654%	24%	12%	20%	100	437	2704	11,4
Vaucluse	84	557 548	7,2%	156	10,0%	4,0	8%	9,9	0,70	1,4	0,18%	28%	1%	91%	0,000%	11%	24%	26%	113	642	2800	8,0
Moyenne Famille 3		634 780	7,5%	128	9,6%	4,5	22%	8,7	0,65	2,0	0,21%	35%	1%	88%	0,228%	21%	7%	54%	102	330	2611	10,7
<i>Minimum</i>		<i>152 730</i>	<i>6,1%</i>	<i>37</i>	<i>7,4%</i>	<i>2,0</i>	<i>8%</i>	<i>7,0</i>	<i>0,62</i>	<i>1,4</i>	<i>0,15%</i>	<i>28%</i>	<i>0%</i>	<i>62%</i>	<i>0,000%</i>	<i>11%</i>	<i>0%</i>	<i>20%</i>	<i>48</i>	<i>115</i>	<i>2 152</i>	<i>8,0</i>
<i>Maximum</i>		<i>1 120 190</i>	<i>9,6%</i>	<i>252</i>	<i>12,3%</i>	<i>12,8</i>	<i>39%</i>	<i>11,2</i>	<i>0,76</i>	<i>3,0</i>	<i>0,32%</i>	<i>58%</i>	<i>2%</i>	<i>96%</i>	<i>0,654%</i>	<i>31%</i>	<i>24%</i>	<i>98%</i>	<i>225</i>	<i>731</i>	<i>2 800</i>	<i>12,1</i>
<i>Médiane</i>		<i>557 548</i>	<i>7,1%</i>	<i>126</i>	<i>10,0%</i>	<i>3,6</i>	<i>26%</i>	<i>8,9</i>	<i>0,65</i>	<i>1,6</i>	<i>0,24%</i>	<i>32%</i>	<i>1%</i>	<i>88%</i>	<i>0,283%</i>	<i>20%</i>	<i>4%</i>	<i>40%</i>	<i>113</i>	<i>259</i>	<i>2 593</i>	<i>10,9</i>

2.1.2 Mortalité routière, les victimes

Quelques définitions :

◆ *L'accident de la route*

Il s'agit d'un accident corporel, mortel ou non, qui :

- fait au moins une victime ;
- implique au moins un véhicule motorisé ;
- peut se produire sur une voie privée ou publique.

On distingue généralement les **victimes** :

- les personnes tuées sur le coup ;
- les personnes décédées à l'hôpital moins de 30 jours après l'accident.

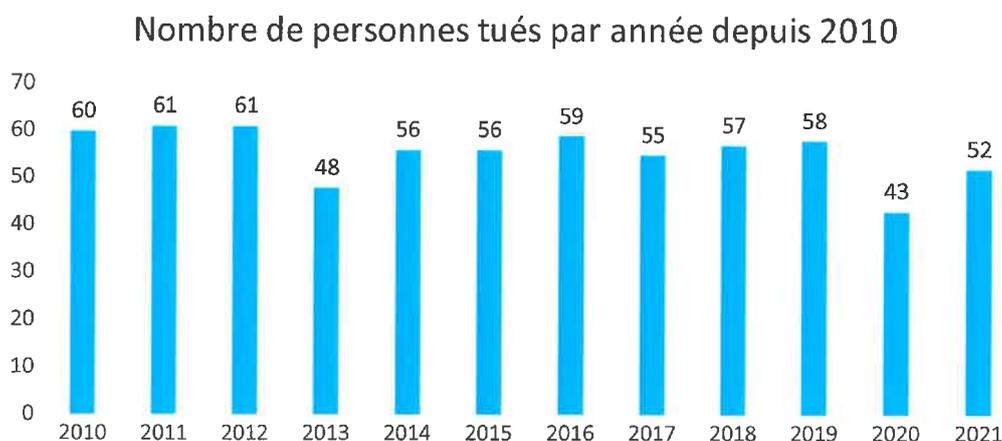
Et les blessés :

- les personnes blessées hospitalisées, c'est-à-dire admises à l'hôpital plus de 24 heures ;
- les personnes blessées légères, c'est-à-dire ayant bénéficié de soins médicaux mais n'ayant pas été admises à l'hôpital plus de 24 heures.

◆ L'accidentalité et l'accidentologie

L'accidentalité routière désigne le taux de décès rapporté à une population ou à une variable qui peut être le nombre de véhicules, ou un kilométrage parcouru par les véhicules exposés au risque d'accident.

L'accidentologie est l'étude scientifique des accidents par l'analyse des données de l'accidentalité routière.



Le nombre de tués a baissé de -13 % sur la période de 2010 à 2021, ponctuée par deux années atypiques avec un nombre en dessous de 50 décès (en 2013 puis en 2020, année marquée par la pandémie du Covid ayant entraînée des restrictions de circulation).

- Nombre de tués total sur 5 ans (2017-2021)

Année	Tués
2017	55
2018	57
2019	58
2020	43
2021	52
Somme :	265

Le nombre total de tués a baissé de -5 % en comparaison du nombre total de tués sur la période des cinq années précédentes comptant 280 décès (2012 à 2016).

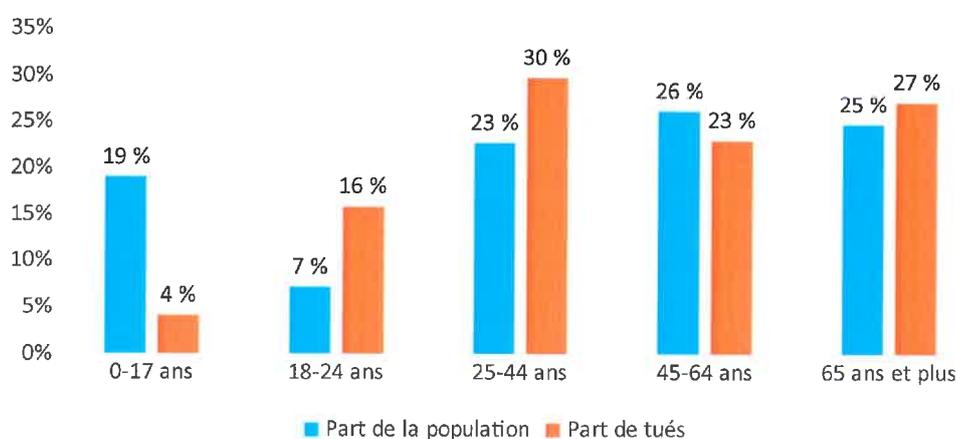
- Taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants / comparaison à l'indicateur local de sécurité routière (ILSR) et national

	Moyenne de tués par département par an	Moyenne tués par millions d'habitants par an
Mon département	53	48
Famille ILSR 3- Départements méditerranéens	40	61
France métropolitaine	32	47

La moyenne annuelle des tués ainsi que la moyenne annuelle des tués par millions d'habitants des départements méditerranéens (ILSR-3) sont supérieures à celles de France métropolitaine.

- Répartition de la population par âge / Répartition des tués par âge (2017-2021)

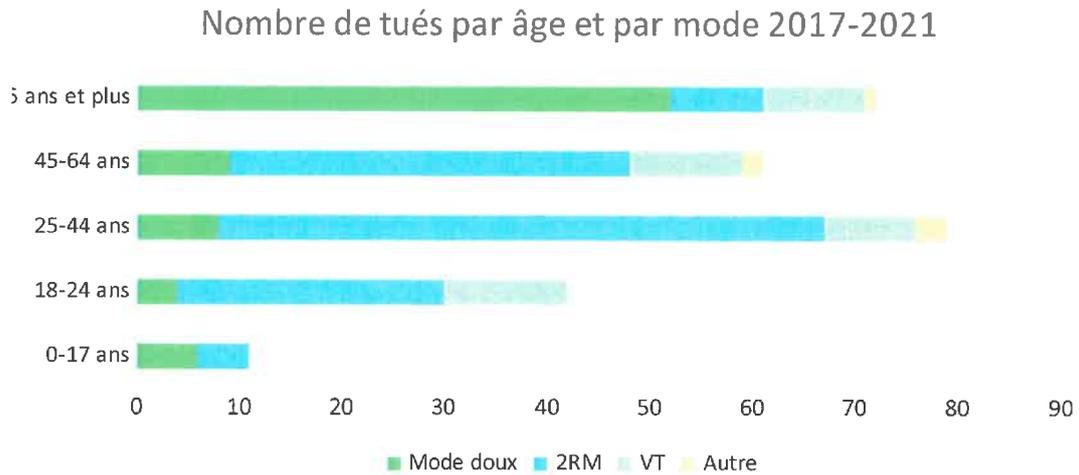
Répartition de la population 2021 et des tués 2017-2021 par âge



Les populations les plus représentées dans la mortalité sont :

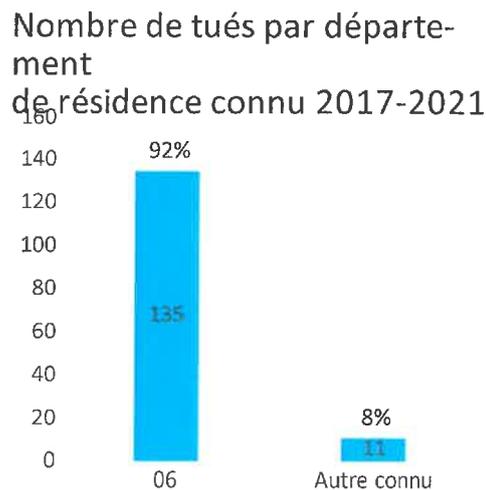
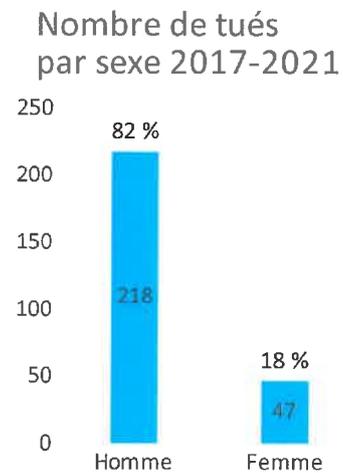
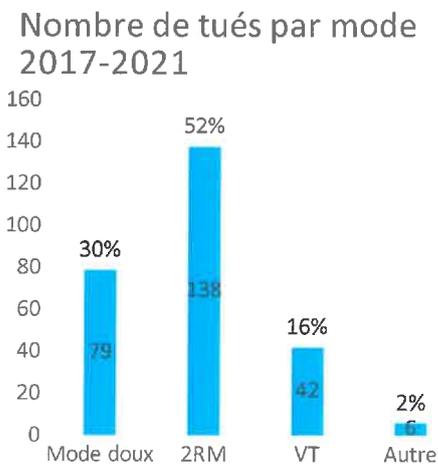
- **Les 25-44 ans** (30 % des tués) alors que cette tranche d'âge représente 23 % de la population du département ;
- Les 18-24 ans (16 % des tués) bien que ceux-ci ne représentent que **7 % de la population**.

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

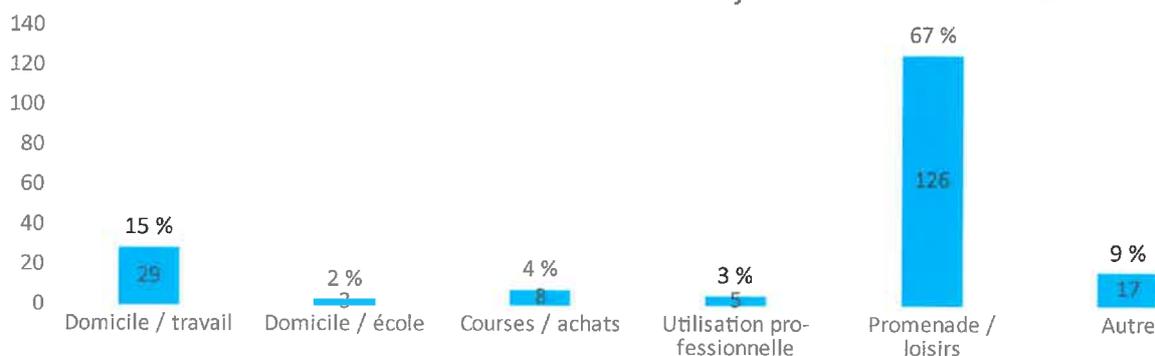


Les tués en deux-roues motorisés sont principalement âgés de 25 à 44 ans, tandis que les tués en mode doux concernent majoritairement les 65 ans et +.

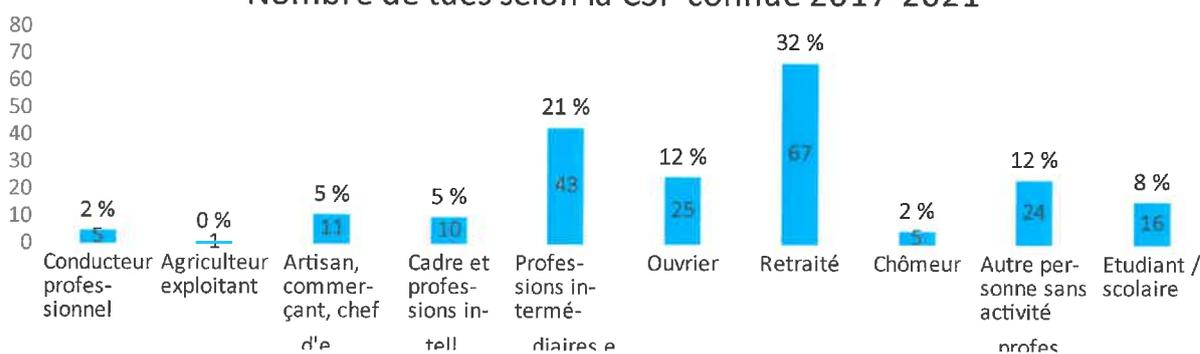
Les tués en véhicule de tourisme sont principalement représentés chez les 18-24 ans et les 45-64 ans .



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



Nombre de tués selon la CSP connue 2017-2021



Les usagers de deux-roues motorisés représentent 52 % des tués sur la période de 2017 à 2021 tandis que les usagers en mode doux en représentent 30 % et les usagers de véhicules de tourisme 16 %.

La mortalité est plus élevée lors des trajets promenade / loisirs (67 % des tués). Elle est de 15 % lors de trajets domicile / travail, de 3 % dans le cadre d'une utilisation professionnelle et 9 % lors d'un trajet autre.

Sur le total des tués dont le département de résidence est connu, 92 % résident dans les Alpes-Maritimes (*notons que pour 45 % des tués, le lieu de résidence est inconnu*).

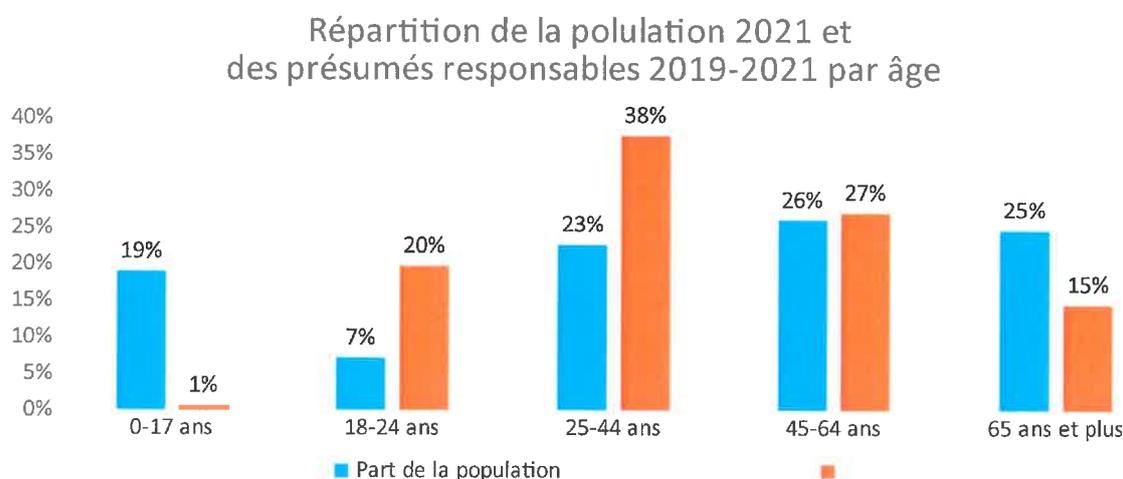
Ce sont des hommes pour 82 % d'entre eux.

Parmi les usagers tués pour lesquels la catégorie socio-professionnelle est connue, 32 % sont des retraités, 21 % sont des employés ou exercent des professions intermédiaires, 12 % sont des ouvriers, 12 % sont sans activité professionnelle et 8 % sont des étudiants ou des enfants scolarisés.

2.1.3 Mortalité routière, les présumés responsables

Les caractéristiques des présumés responsables d'accidents mortels

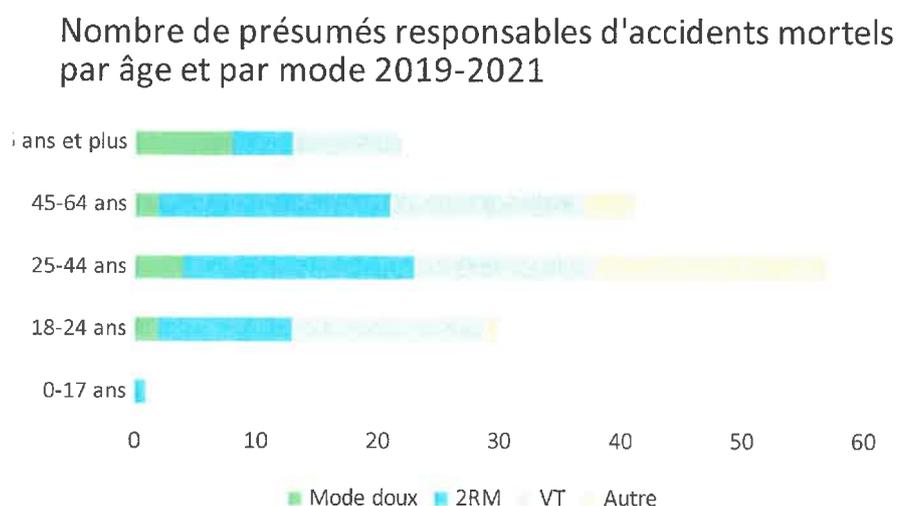
- Répartition de la population par âge / Répartition des PR d'accidents mortels par âge (2019-2021)



20 % des présumés responsables d'accidents mortels sont âgés de 18 à 24 ans alors que cette tranche d'âge ne représente que 7 % de la population du département.

38 % des présumés responsables d'accidents mortels sont âgés de 25 à 44 ans alors que cette tranche d'âge ne représente que 23 % de la population du département.

- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement selon l'âge (2019-2021)



20 % des présumés responsables d'accidents mortels sont âgés de 18-24 ans, 38 % sont âgés de 25-44 ans, 27 % sont âgés de 45-64 ans et 15 % de 65 ans et plus.

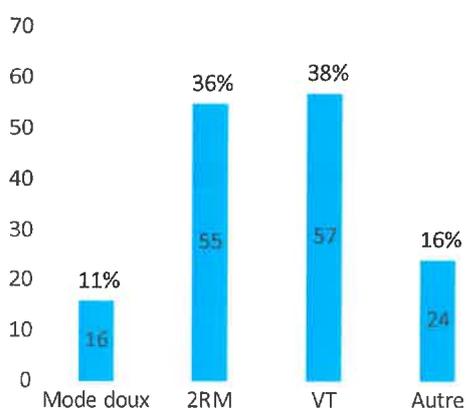
Le mode de déplacement des 18-24 ans est principalement le véhicule de tourisme.

A contrario, les 45-64 ans se déplacent majoritairement en 2RM (19) puis en VT (16).

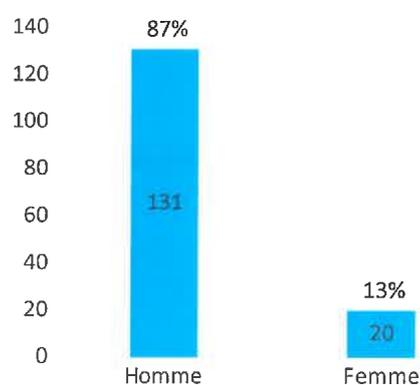
On retrouve les présumés responsables âgés de 25-44 ans aussi bien dans l'utilisation des 2RM (19) que dans l'utilisation de véhicules classés « autre ».

Les 65 ans et plus se retrouvent plutôt dans les modes de déplacement doux mais également en véhicule de tourisme.

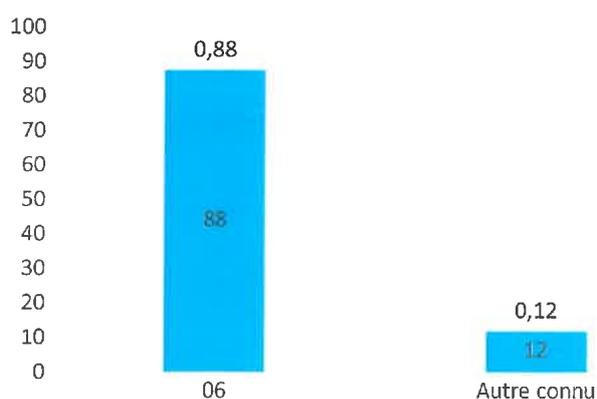
Nombre de présumés responsables par mode 2019-2021



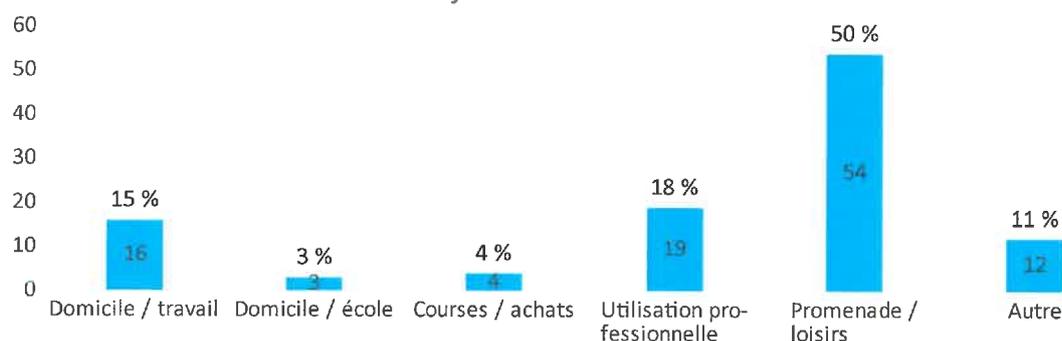
Nombre de présumés responsables par sexe 2019-2021



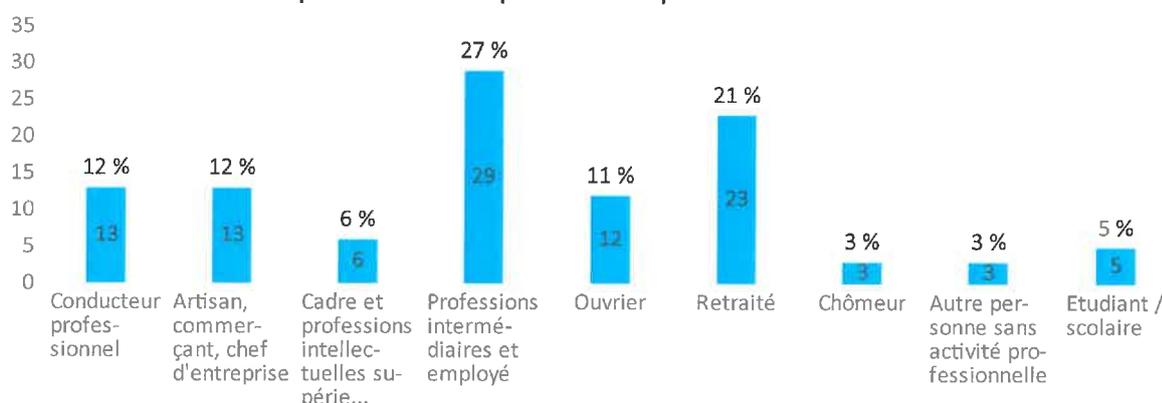
Nombre de présumés responsables par département de résidence 2019-2021



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



Nombre de présumés responsables par CSP connue 2019-2021



38 % des présumés responsables d'accidents mortels se déplacent en véhicule de tourisme et (36%) en deux-roues motorisé.

50 % des présumés responsables d'accidents effectuent un trajet de type promenade/loisirs, 18 % se déplacent dans le cadre d'une utilisation professionnelle et 15 % ont comme motif un trajet domicile / travail (*il faut noter que le type de trajet est inconnu pour 29 % de ces usagers*). Ce sont des hommes pour 87 % d'entre eux.

88 % des présumés responsables résident dans le département (*il faut noter pour 34 % de ces usagers, le lieu de résidence est inconnu*).

27 % sont employés ou exercent une profession intermédiaire et 21 % sont des retraités.

Les facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels :

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

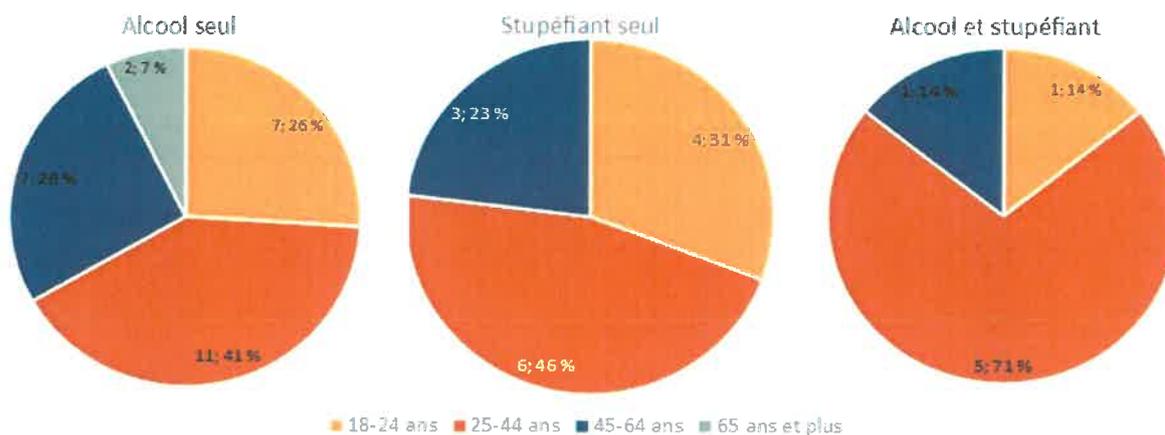
	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	45	4	49
Alcool sans la présence du facteur stupéfiant	25	2	27
Stupéfiant sans la présence du facteur alcool	13	0	13
Alcool et stupéfiant	7	0	7
Inattention - téléphone	14	7	21
Non respect de la priorité	6	1	7
Malaise	7	0	7
Somnolence - fatigue	3	1	4
Médicaments	0	0	0
Contresens	4	0	4
Dépassement dangereux	10	0	10
Changement de file	6	1	7
Non respect des distances de sécurité	4	0	4
Eblouissement	2	0	2
Autre cause	10	6	16
Cause indéterminée	23	4	27
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	131	19	150

Parmi les présumés responsables d'accidents mortels, il y a 87 % d'hommes et 13 % de femmes.

Parmi ces hommes présumés responsables, les facteurs qui prédominent sont la vitesse excessive ou inadaptée pour 34 % d'entre eux et le facteur alcool seul pour 19 %. Le facteur inattention-téléphone est quant à lui présent pour 11 % d'hommes et le facteur stupéfiant seul pour 10 %.

Concernant les femmes présumées responsables d'accidents mortels, les principaux facteurs présents sont l'inattention - l'usage du téléphone (37 %), la vitesse excessive ou inadaptée (21 %). La part du facteur alcool seul est, quant à elle de 11%).

- Répartition des facteurs principaux des présumés responsables (2019- 2021) pour les facteurs principaux : vitesse, alcool, stup séparé, inattention + téléphone, priorité.

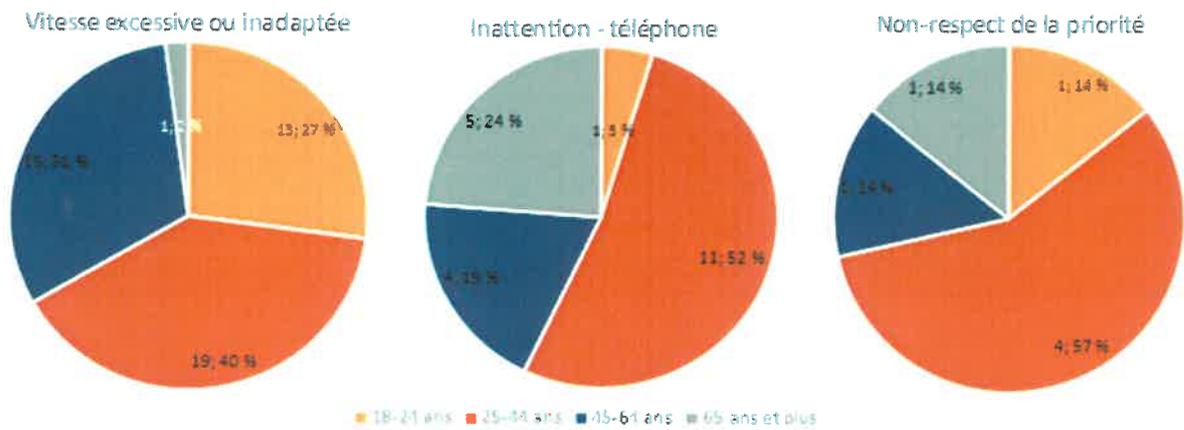


Le facteur vitesse excessive ou inadapté est le plus fréquent chez les présumés responsables d'accidents mortels avec une part de 33 %. La part du facteur alcool seul est de 18 % et celle des distracteurs est de 14 %.

Les 25-44 ans représentent 38 % des présumés responsables ayant au moins un facteur. Parmi les présumés responsables d'accidents mortels avec le facteur vitesse excessive ou inadaptée, 39 % appartiennent à cette tranche d'âge. Le alcool seul est présent pour 41 % d'entre eux, les stupéfiants pour 46 %, les facteurs alcool/stupéfiants cumulés pour 71 % et les distracteurs pour 52 %.

Les 45-64 ans représentent 27 % des présumés responsables avec au moins un facteur, principalement la vitesse (31%).

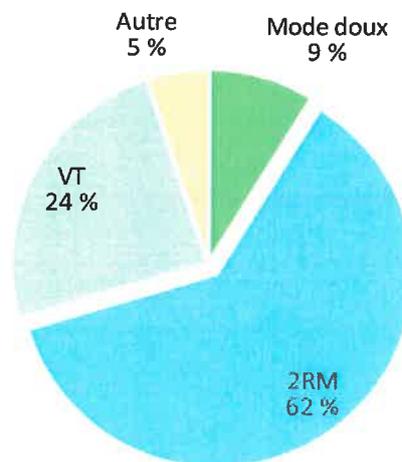
La part des présumés responsables âgés de 18-24 ans avec au moins un facteur est de 20 %. Parmi les présumés responsables présentant le facteur vitesse, 27 % appartiennent à cette tranche d'âge. La part est de 26 % pour le facteur alcool seul.



2.1.4 Risque routier professionnel

- Part modale pour les déplacements domicile-travail par département

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



62 % des victimes (tués + blessés) effectuant un trajet domicile-travail étaient des usagers de deux-roues motorisés, 24 % étaient des usagers de véhicules de tourisme et 9 % des usagers circulant en mode doux.

Indicateurs

- Nombre de tués dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou trajet professionnel et part sur l'ensemble des tués (2017-2021)

	Nombre de personnes tuées dans un accident avec...
... un usager en domicile/travail	50
... un usager en trajet professionnel	58
... un usager en trajet professionnel ou en domicile/travail	96

Dans les Alpes-Maritimes, la part des personnes tuées dans un accident impliquant un motif domicile-travail ou un trajet professionnel est de 36 %.

- Nombre de tués ayant pour motif un trajet domicile-travail ou trajet professionnel sur l'ensemble des tués (2017-2021)

Nombre de personnes tuées sur un déplacement domicile travail	29
Nombre de personnes tuées en trajet professionnel	5
Nombre de personnes tuées avec motif trajet renseigné	188
Nombre de personnes tuées total	265

La proportion de tués ayant un motif domicile-travail ou trajet professionnel est de 13 %.

- Répartition des victimes (tués + blessés) en domicile-travail selon leur mode de déplacement (2017-2021)

62 % des victimes se déplaçant sur un trajet domicile-travail étaient des usagers de deux-roues motorisé contre 24 % d'usagers de véhicules de tourisme et 9 % d'usagers en mode de déplacement doux.

- Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet professionnel selon leur mode de déplacement. (2017-2021)

35 % des victimes se déplaçant sur un trajet professionnel étaient des usagers de deux-roues motorisé contre 29 % d'usagers de véhicules de tourisme, 14 % d'usagers de véhicules utilitaires, 11 % d'usagers en mode de déplacement doux et 6 % d'usagers de poids lourds.

Réseau routier du Conseil Départemental

Route	PR	Abscisse	TMJ	Mois/année
RD2202	32	540	1579	Juillet-Août 2020
RD28	24	330	2443	Juillet 2020
RD6202	77	458	5898	Juin 2018
RD15	0	875	13482	Juin 2018
RD2204	11	880	9617	Septembre 2020
RD103	3	900	31441	Octobre 2018
RD204	4	0	11072	Mars 2019
RD2085	8	500	10281	Juin 2018
RD241	0	800	10704	Janvier 2020
RD35	3	400	49865	Octobre 2018
RD35bis	1	0	28659	Septembre-octobre 2020
RD4	3	555	7066	Mars-Avril 2021
RD435	1	200	26943	Octobre 2018
RD504	3	745	14194	Octobre 2018
RD535	1	100	18359	Octobre 2018
RD6007	19	120	22425	Juin 2018
RD6098	30	510	26674	Juin 2018
RD6107	22	300	28309	Septembre 2019
RD7	0	400	6032	Mars 2018
RD98	2	400	11550	Octobre 2018
RD2d	0	867	16175	Janvier 2021
RD135	6	150	11094	Juin 2019
RD2562	6	400	15210	Juin 2018
RD304	2	515	10755	Septembre 2018
RD409	4	730	7795	Juin-Juillet 2019
RD6085	36	936	4152	Janvier 2018
RD6098	10	80	20767	Août 2020
RD6185	61	150	53451	Juin 2018
RD6207	0	200	23768	Novembre 2020
RD6285	0	605	27068	Octobre 2020
RD809	2	320	17400	Mai-Juin 2019
RD9	11	677	5353	Septembre 2020
RD2564	17	450	11431	Juin 2018
RD2566	69	900	5500	Octobre-novembre 2019
RD51	0	200	10900	Janvier 2020
RD6007	71	20	17185	Septembre-Octobre 2018
RD6007	72	50	23060	Mai 2019
RD 6098	56	370	15882	Septembre-Octobre 2020
RD 6204	14	800	3425	Janvier 2020
RD 6204	33	365	3622	Juillet 2020

Réseau routier des Alpes-Maritimes

Métropole NCA		
Linéaire et définition des catégories de RD		
	Linéaire (km)	Intitulé et définition
Catégorie 1	263	Structurant
Catégorie 2	388	Liaison
Catégorie 3	181	Desserte

Axes composant la catégorie 1 263 km			
Nom de route	PR début	PR fin	lg axes (m)
RM1	0	5	4979
RM136	ensemble de la voie		427
RM173	ensemble de la voie		2276
RM19	0	18	17802

RM2085	ensemble de la voie	1683	
RM2204	ensemble de la voie	3105	
RM2204 b	ensemble de la voie	3094	
RM2205	0	57	54787
RM2210	ensemble de la voie	14300	
RM236	ensemble de la voie	1719	
RM2565	ensemble de la voie	57265	
RM336	ensemble de la voie	452	
RM39	ensemble de la voie	7443	
RM6007	ensemble de la voie	16142	
RM6098	ensemble de la voie	16145	
RM6102	ensemble de la voie	6023	
RM6202	ensemble de la voie	18091	
RM6202bis	ensemble de la voie	5489	
RM6202bis	ensemble de la voie	5489	
RM69	ensemble de la voie	2691	
RM901	ensemble de la voie	9179	
RM95	ensemble de la voie	2290	
RM97	ensemble de la voie	16230	
RM99	ensemble de la voie	1234	

Axes composant la catégorie 2 388 km			
Nom de route	PR début	PR fin	lg axes (m)
RM1	5	17	12301
RM1014	ensemble de la voie		1869
RM1019	ensemble de la voie		1932
RM114	ensemble de la voie		5209
RM118	ensemble de la voie		10219
RM119	ensemble de la voie		5173
RM125	ensemble de la voie		5272
RM133	ensemble de la voie		3301
RM14	ensemble de la voie		23439
RM15	ensemble de la voie		1428
RM17	ensemble de la voie		13232
RM18	ensemble de la voie		12689
RM19	16	30	12582
RM2	ensemble de la voie		12895
RM20	ensemble de la voie		9203
RM201	ensemble de la voie		2778
RM219	ensemble de la voie		1458
RM220	ensemble de la voie		673
RM2204 a	ensemble de la voie		6523
RM2205	57	78	21494
RM2209	ensemble de la voie		27111
RM25	ensemble de la voie		1213

Conseil départemental		
Linéaire et définition des catégories de RD		
	Linéaire (km)	Intitulé et définition
Catégorie 1	472	Réseau Structurant
Catégorie 2	462	Réseau d'aménagement du territoire
Catégorie 3	767	Réseau de desserte

Axes composant la catégorie 1

CATEGORIE HIERARCHISATION RESEAU	ROUTE	PRD	ABD	PRF	ABF	limitation	longueur
1	RD1009	0	694	0	1331	90.0	637.0
1	RD1009	0	2045	0	3406	90.0	1361.0
1	RD1009	0	3406	0	4175	90.0	769.0
1	RD1109	0	411	0	750	90.0	339.0
1	RD1109	0	750	1	270	90.0	520.0
1	RD1209	0	0	0	225	90.0	225.0
1	RD2	37	250	39	260	90.0	2010
1	RD2	40	409	59	215	90.0	18892.0
1	RD2	59	680	63	200	90.0	3528.0
1	RD2	63	600	64	100	90.0	505.0
1	RD2	64	400	65	100	90.0	700.0
1	RD2	65	960	66	69	90.0	103.0
1	RD2085	12	390	13	39	90.0	640.0
1	RD2085	12	390	13	39	90.0	640.0
1	RD2085	16	379	18	780	90.0	2401.0
1	RD2085	23	555	23	626	90.0	73.0
1	RD2202	33	650	36	650	90.0	2754.0
1	RD2202	41	260	43	950	90.0	2693.0
1	RD2202	44	665	48	150	90.0	3366.0
1	RD2202	48	570	50	650	90.0	2212.0
1	RD2202	51	490	52	752	90.0	1243.0
1	RD2204	8	350	9	229	90.0	896.0
1	RD2204	9	265	9	700	90.0	435.0
1	RD2204	10	100	10	600	90.0	500.0
1	RD2204	42	75	61	200	90.0	19058.0
1	RD2210	18	610	20	778	90.0	2156.0
1	RD2210	21	410	22	395	90.0	1000.0
1	RD2210	23	545	29	280	90.0	5719.0
1	RD2210	30	70	31	710	90.0	1625.0
1	RD2210	31	865	32	5	90.0	140.0
1	RD2210	34	145	35	680	90.0	1540.0
1	RD22a	0	0	0	637	90.0	637.0
1	RD2566	61	620	61	900	90.0	280.0
1	RD2566	63	200	68	80	90.0	4879.0
1	RD2566	69	610	70	814	90.0	1164.0
1	RD2566	70	820	70	869	90.0	49.0
1	RD2566a	0	300	5	744	90.0	5447.0
1	RD28	0	0	5	140	90.0	5142.0
1	RD28	5	570	21	730	90.0	15667.0
1	RD28	22	540	23	620	90.0	1045.0
1	RD28	24	815	27	20	90.0	2227.0
1	RD28	29	345	33	710	90.0	4317.0
1	RD28	33	860	41	416	90.0	7537.0
1	RD3	33	898	38	935	90.0	5037.0
1	RD402	0	0	0	163	90.0	163.0

RM714	ensemble de la voie	1693
RM719	ensemble de la voie	4780
RM815	ensemble de la voie	3975
RM89	ensemble de la voie	9258

RM914	ensemble de la voie	9540
RM919	ensemble de la voie	322

Axes composant la catégorie 3 191 km

Nom de route	PR début	PR fin	lg axes (m)
RM101	ensemble de la voie		2364
RM102	ensemble de la voie		2242
RM1114	ensemble de la voie		4705
RM130	ensemble de la voie		5386
RM131	ensemble de la voie		3258
RM132	ensemble de la voie		5966
RM139	ensemble de la voie		7455
RM171	ensemble de la voie		12204
RM189	ensemble de la voie		2482
RM202	ensemble de la voie		246
RM214	ensemble de la voie		5920
RM218	ensemble de la voie		3788
RM2210	ensemble de la voie		2793
RM225	ensemble de la voie		2278
RM227	ensemble de la voie		2139
RM2559	ensemble de la voie		716
RM265	ensemble de la voie		501
RM273	ensemble de la voie		6180
RM289	ensemble de la voie		1393
RM31	ensemble de la voie		10683
RM318	ensemble de la voie		602
RM714	ensemble de la voie		1693
RM719	ensemble de la voie		4780
RM815	ensemble de la voie		3975
RM89	ensemble de la voie		9258

RM914	ensemble de la voie	9540
RM919	ensemble de la voie	322

Axes composant la catégorie 3 181 km

Nom de route	PR début	PR fin	lg axes (m)
RM101	ensemble de la voie		2364
RM102	ensemble de la voie		2242
RM1114	ensemble de la voie		4705
RM130	ensemble de la voie		5386
RM131	ensemble de la voie		3258
RM132	ensemble de la voie		5966
RM139	ensemble de la voie		7455
RM171	ensemble de la voie		12204
RM189	ensemble de la voie		2482
RM202	ensemble de la voie		246
RM214	ensemble de la voie		5920
RM218	ensemble de la voie		3788
RM2210	ensemble de la voie		2793
RM225	ensemble de la voie		2278
RM227	ensemble de la voie		2139
RM2559	ensemble de la voie		716
RM265	ensemble de la voie		501
RM273	ensemble de la voie		6180
RM289	ensemble de la voie		1393
RM31	ensemble de la voie		10683
RM318	ensemble de la voie		602
RM373	ensemble de la voie		9748
RM401	ensemble de la voie		611
RM418	ensemble de la voie		304
RM473	ensemble de la voie		2288
RM56	ensemble de la voie		7225
RM57	ensemble de la voie		797
RM573	ensemble de la voie		2460
RM58	ensemble de la voie		2937
RM59	ensemble de la voie		15593
RM61	ensemble de la voie		7516
RM62	ensemble de la voie		2678
RM63	ensemble de la voie		3053
RM65	ensemble de la voie		823
RM66	ensemble de la voie		2059
RM67	ensemble de la voie		2581
RM71	ensemble de la voie		8533
RM72	ensemble de la voie		4093
RM73	ensemble de la voie		7080
RM814	ensemble de la voie		512
RM819	ensemble de la voie		758
RM94	ensemble de la voie		12610
RM95	ensemble de la voie		578
RM97	ensemble de la voie		3191

CATEGORIE HIERARCHISATION RESEAU		ROUTE	PRD	ABD	PRF	ABF	limitation	longueur
2		RD1	16	34	16	200	90.0	166.0
2		RD1	18	137	20	600	90.0	2469.0
2		RD15	4	430	7	800	90.0	3396.0
2		RD15	8	700	9	320	90.0	608.0
2		RD15	13	500	17	411	90.0	3908.0
2		RD15	18	814	25	317	90.0	6595.0
2		RD17	13	273	15	180	90.0	1885.0
2		RD17	15	350	17	950	90.0	2600.0
2		RD17	19	300	23	470	90.0	4179.0
2		RD17	24	950	27	500	90.0	2566.0
2		RD17	29	700	33	300	90.0	3588.0
2		RD17	34	200	37	900	90.0	3697.0
2		RD17	38	300	38	802	90.0	502.0
2		RD181	0	0	1	520	90.0	1519.0
2		RD2	8	760	11	167	90.0	2347.0
2		RD2	24	254	37	50	90.0	12805.0
2		RD204	1	470	2	620	90.0	1163.0
2		RD2098	0	0	1	282	90.0	1282.0
2		RD2202	0	0	7	290	90.0	7252.0
2		RD2202	7	680	8	840	90.0	1143.0
2		RD2202	9	50	14	740	90.0	5629.0
2		RD2202	15	120	20	350	90.0	5180.0
2		RD2202	21	30	24	730	90.0	3639.0
2		RD2202	25	50	25	70	90.0	20.0
2		RD2202	25	750	28	920	90.0	3000.0

CATEGORIE HIERARCHISATION RESEAU		ROUTE	PRD	ABD	PRF	ABF	limitation	longueur
2		RD1	16	34	16	200	90.0	166.0
2		RD1	18	137	20	600	90.0	2469.0
2		RD15	4	430	7	800	90.0	3396.0
2		RD15	8	700	9	320	90.0	608.0
2		RD15	13	500	17	411	90.0	3908.0
2		RD15	18	814	25	317	90.0	6595.0
2		RD17	13	273	15	180	90.0	1885.0
2		RD17	15	350	17	950	90.0	2600.0
2		RD17	19	300	23	470	90.0	4179.0
2		RD17	24	950	27	500	90.0	2566.0
2		RD17	29	700	33	300	90.0	3588.0
2		RD17	34	200	37	900	90.0	3697.0
2		RD17	38	300	38	802	90.0	502.0
2		RD181	0	0	1	520	90.0	1519.0
2		RD2	8	760	11	167	90.0	2347.0
2		RD2	24	254	37	50	90.0	12805.0
2		RD204	1	470	2	620	90.0	1163.0
2		RD2098	0	0	1	282	90.0	1282.0
2		RD2202	0	0	7	290	90.0	7252.0
2		RD2202	7	680	8	840	90.0	1143.0
2		RD2202	9	50	14	740	90.0	5629.0
2		RD2202	15	120	20	350	90.0	5180.0
2		RD2202	21	30	24	730	90.0	3639.0
2		RD2202	25	50	25	70	90.0	20.0
2		RD2202	25	750	28	920	90.0	3000.0
2		RD2202	29	220	30	100	90.0	898.0
2		RD2202	31	130	32	306	90.0	1176.0
2		RD2204	12	210	18	30	90.0	5707.0
2		RD2211	0	400	5	820	90.0	5416.0
2		RD2211	6	350	10	250	90.0	3904.0
2		RD2211	10	900	12	380	90.0	1485.0
2		RD2211	12	810	22	0	90.0	5228.0
2		RD2211	22	610	28	270	90.0	5705.0
2		RD2211a	0	0	9	680	90.0	9649.0
2		RD2211a	9	839	32	338	90.0	22417.0
2		RD241	0	350	1	102	90.0	824.0
2		RD2564	15	390	15	702	90.0	312.0
2		RD2564	18	210	21	150	90.0	2970.0
2		RD2564	21	930	23	350	90.0	1432.0
2		RD2566	0	590	5	807	90.0	5259.0
2		RD2566	6	606	14	15	90.0	7425.0

Accidentalité 2017-2022 sur routes bidirectionnelles hors agglomération

Métropole NCA

	Nombre d'accidents corporels	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Tués	BH	BL
Ensemble des routes bidirectionnelles hors agglomération	949	49	339	52	316	782
Dont RN	417	22	130	23	121	369
Dont RD	530	27	208	29	194	411
Dont RD de 1er catégories	241	14	99	16	94	181
Dont RD de 2 me catégories	283	13	106	13	98	225

Conseil Départemental

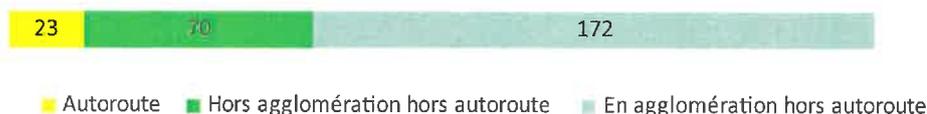
	Nombre d'accidents corporels	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Tués	BH	BL
Ensemble des routes départementales	1672	86	767	91	765	1263
Ensemble des routes bidirectionnelles hors agglomération	630	49	346	54	338	434
dont RD de catégorie 1	321	29	185	32	185	206
dont RD de catégorie 2	215	12	101	14	95	185

Conseil Départemental + Métropole

	Nombre d'accidents corporels	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Tués	<u>BH</u>	<u>BL</u>
Ensemble des routes bidirectionnelles hors agglomération	1579	98	393	106	654	1216

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

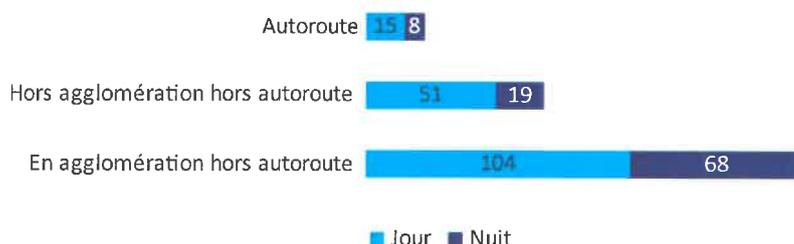
Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



Le nombre de tués est plus grand en agglomération hors autoroute avec une part de 65% contre 26 % hors agglomération hors autoroute et 9 % sur autoroute.

- Répartition jour/nuit selon les réseaux routiers (2017-2021)

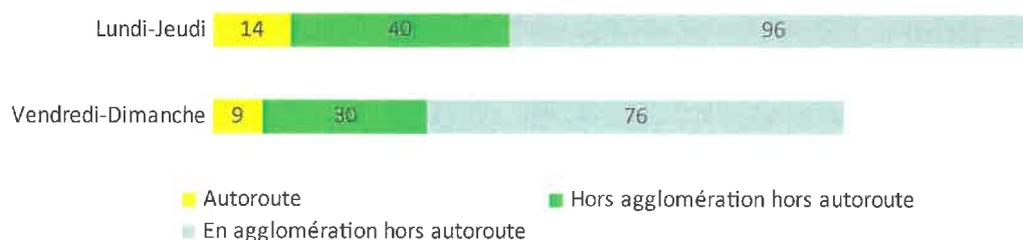
Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021



Quel que soit le réseau routier, **la mortalité est plus grande de jour** avec 170 tués sur la période de 2017 à 2021 (soit une part de 64%), **que de nuit** avec 95 tués, (soit une part de 36 %).

- Nombre de tués pour la période Lundi-Jeudi/Vendredi-Dimanche selon autoroute/hors agglo/en agglo (2017-2021)

Nombre de tués suivant le jour de la semaine 2017-2021



La mortalité est plus grande en agglomération hors autoroute que ce soit en semaine sur la période du lundi au jeudi avec 36 % de tués ou en week-end sur la période du vendredi au dimanche avec 29 %.

Elle est respectivement de 15 % en semaine et de 11 % en week-end hors agglomération hors autoroute et de 5 % et 3 % sur autoroute sur ces mêmes périodes.

ACCIDENTALITÉ 2017-2021

Alpes-Maritimes

Selon catégorie de route

	Autoroutes	RN	RD	RM	VC	Autres	Ensemble
Accidents	248	15	1 864	755	2 329	124	5 335
Tués	23	1	108	37	88	8	265
Blessés	323	20	2 301	958	2 847	134	6 583
Blessés Hospitalisés	122	9	959	293	918	54	2 355

5335 accidents dont 2329 sur voie communale ayant généré 88 décès, 2847 blessés dont 918 blessés hospitalisés.

Selon le milieu

RESULTATS GLOBAUX	En agglo	Hors agglo	Sur Autoroute	Total
Accidents corporels	4 180	907	248	5 335
Accidents mortels	168	65	22	255
Tués	172	70	23	265
Blessés	5 115	1 145	323	6 583
Blessés hospitalisés	1 691	542	122	2 355
Blessés légers	3 424	603	201	4 228
Tués / 100 accidents	4,1	7,7	9,3	5,0

- En agglomération

4180 accidents, 168 accidents mortels ayant généré 172 décès, 5115 blessés dont 1691 blessés hospitalisés.

- Hors agglomération

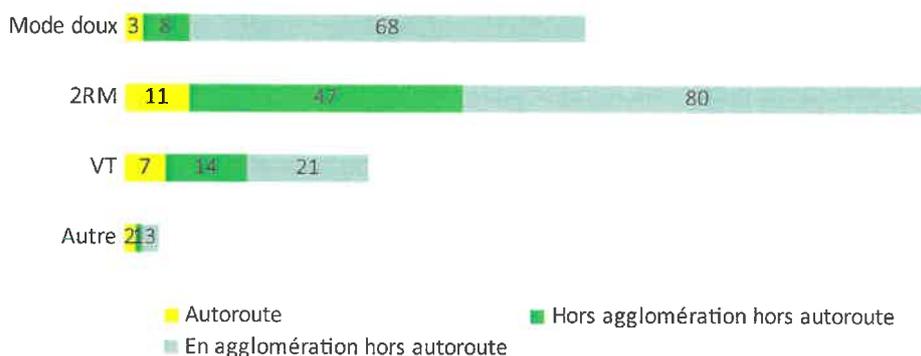
907 accidents, 65 accidents mortels ayant généré 70 décès, 1145 blessés dont 542 blessés hospitalisés.

- Sur autoroute

248 accidents, 22 accidents mortels ayant généré 23 décès, 323 blessés dont 122 blessés hospitalisés.

- Nombre de tués modes doux (piétons + vélo + EDPm), 2RM (cyclo + moto), VT selon les 3 milieux. (2017-2021)

Nombre de tués par mode 2017-2021



Le réseau en agglomération hors autoroute est le plus meurtrier quel que soit le mode de déplacement.

La part des tués en deux-roues motorisés y est de 30 %, celle des usagers se déplaçant en mode doux y est de 26 % tandis que celle des usagers de véhicule de tourisme approche les 8 %.

2.2 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération

2.2.1 Typologie des accidents

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

Hors agglomération, les accidents sont plus nombreux les deux-roues motorisés et les véhicules de tourisme ainsi qu'entre les véhicules de tourisme et leurs pairs.

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	21	21	172	188	4	5	0	8	419
COLLISION AVEC										
Piéton	0	1	0	2	1	0	0	0	0	4
Vélo	1	4	0	2	1	0	0	0	0	8
Cyclo	0	1	3	3	1	0	1	1	0	10
Moto	2	3	4	18	14	1	1	0	0	43
VL	26	29	54	183	160	13	0	10	3	478
VU	2	6	6	17	30	6	0	0	0	67
PL	2	3	2	12	8	2	0	0	0	29
TC	0	1	1	1	8	0	1	0	0	12
Autre	1	0	0	6	1	0	0	0	0	8
MULTICOLLISION	5	7	4	40	72	7	1	0	1	137
TOTAL	39	76	95	456	484	33	9	11	12	1215
<i>Part de victimes</i>	3%	6%	8%	38%	40%	3%	1%	1%	1%	100,00%

Accidents sans tiers :

Hors agglomération, 172 usagers de motocyclettes (41%) sont blessés ou tués dans un accident sans tiers ou piéton dans l'accident. En ce qui concerne les usagers de véhicule de tourisme, cette part est de 45 %.

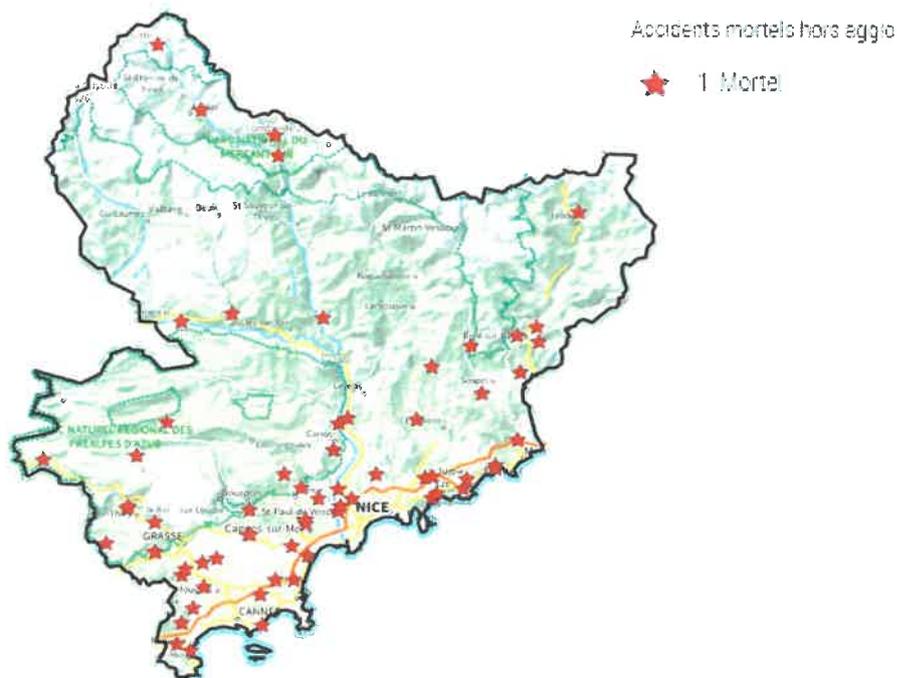
Accidents avec tiers :

Hors agglomération, les usagers de motocyclettes représentent 38 % des victimes d'accidents impliquant au moins un tiers, part sensiblement équivalente à celle des usagers de véhicule de tourisme avec 40 % de victimes.

38 % des victimes blessées ou tuées dans une collision avec un véhicule de tourisme était des usagers de motocyclettes. 33 % des usagers de véhicules de tourisme ont été blessés ou tués dans une collision avec leurs pairs.

Hors agglomération, les piétons, les cyclistes et les usagers de cyclomoteurs ont été majoritairement blessés ou tués dans des collisions avec des véhicules de tourisme.

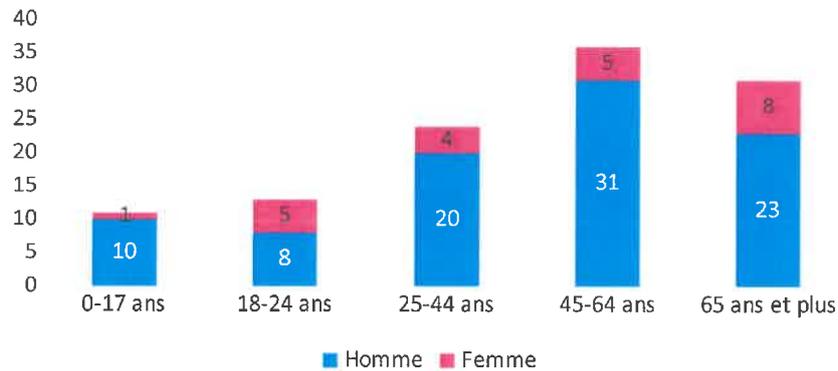
- Carte des accidents mortels hors agglomération



On retrouve une concentration d'accidents mortels sur la bande littorale en zone urbaine.

2.2.2 Modes doux (piéton + vélo + engin de déplacement personnel avec ou sans moteur (EDP))

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



Hors agglomération, les victimes en mode doux sont principalement des hommes (80%).

Les deux tranches d'âge les plus représentées sont celles des 45-64 ans (31%) et celle des 65 ans et plus (27%).

Le nombre de victimes femme est en augmentation pour cette dernière tranche en comparaison de celle des 45-64 ans.

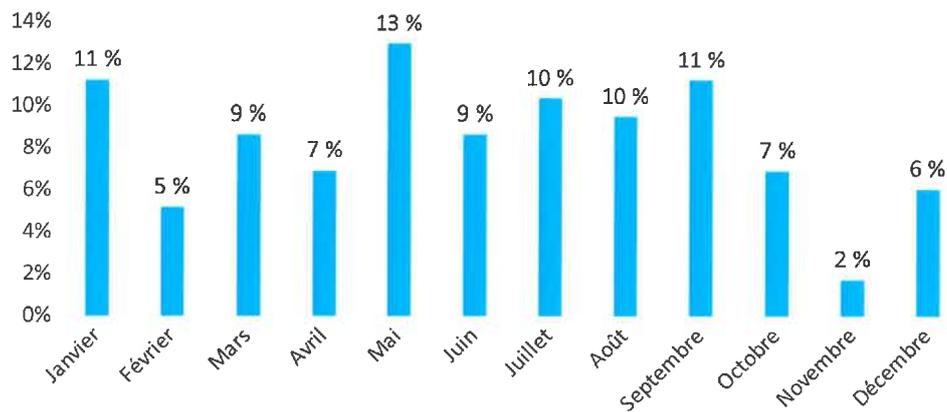
Évolution du nombre de victimes en modes doux entre 2021 et 2019 hors aggro

Année	Victimes
2017	21
2018	22
2019	17
2020	27
2021	28

Évolution récente du nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 : + 65 %.

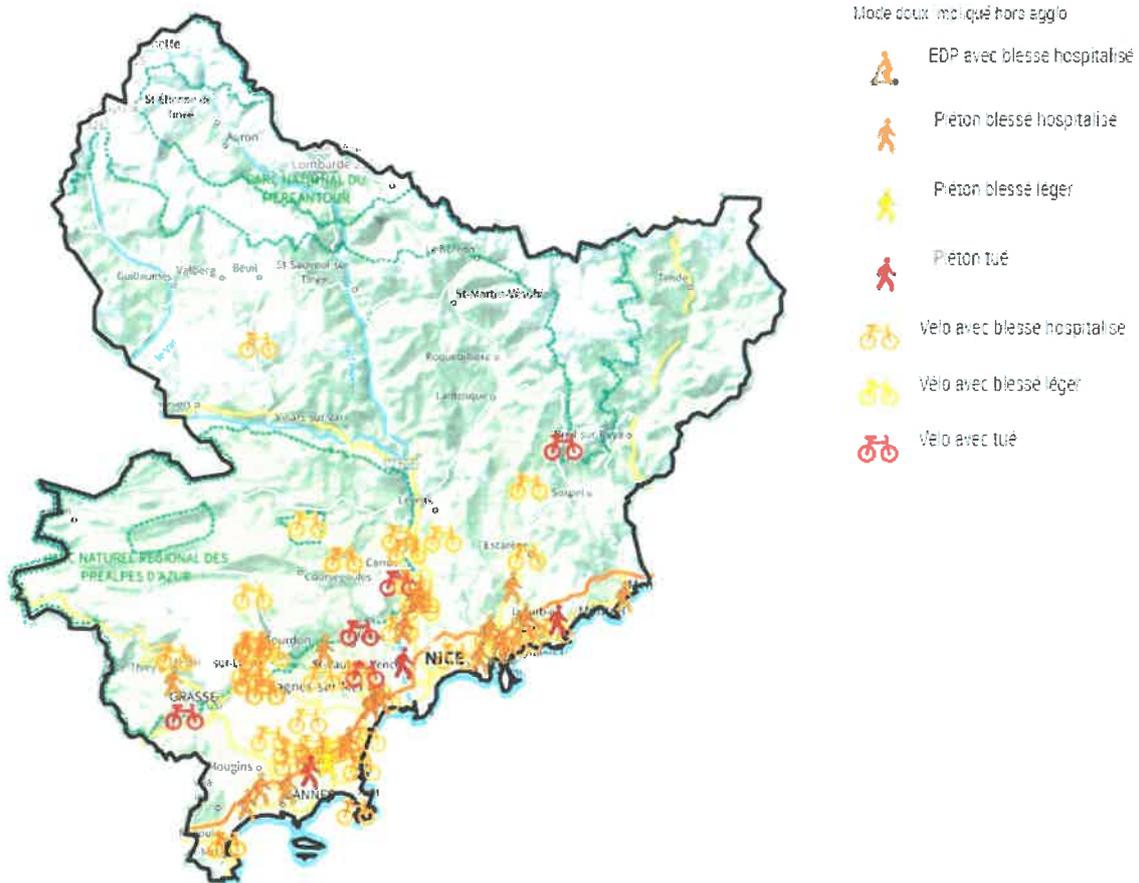
- Répartition en % des victimes piétons, cyclistes selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)

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



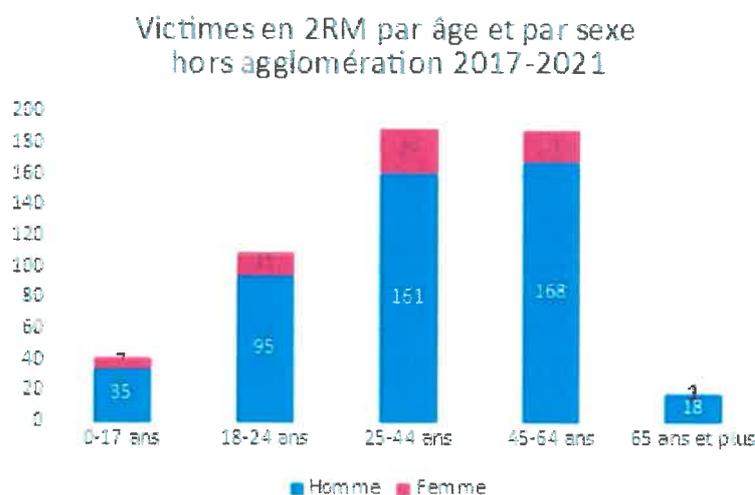
Hors agglomération sur la période de 2017 à 2021, la part des victimes en mode doux est plus grande au cours du mois de mai (13%). Elle est de 10 à 11 % pour les mois de janvier, juillet, août et septembre soit en période estivale et en période post fêtes de fin d'année.

- Carte hors agglomération



2.2.3 Les deux-roues motorisés

- Cyclo, moto victimes selon l'âge, le sexe hors aggro (2017-2021)



Hors agglomération, le nombre de victimes de deux-roues motorisés âgées de 25-44 ans et de 45-64 ans est équivalent (190) avec une proportion homme/ femme qui diffère.

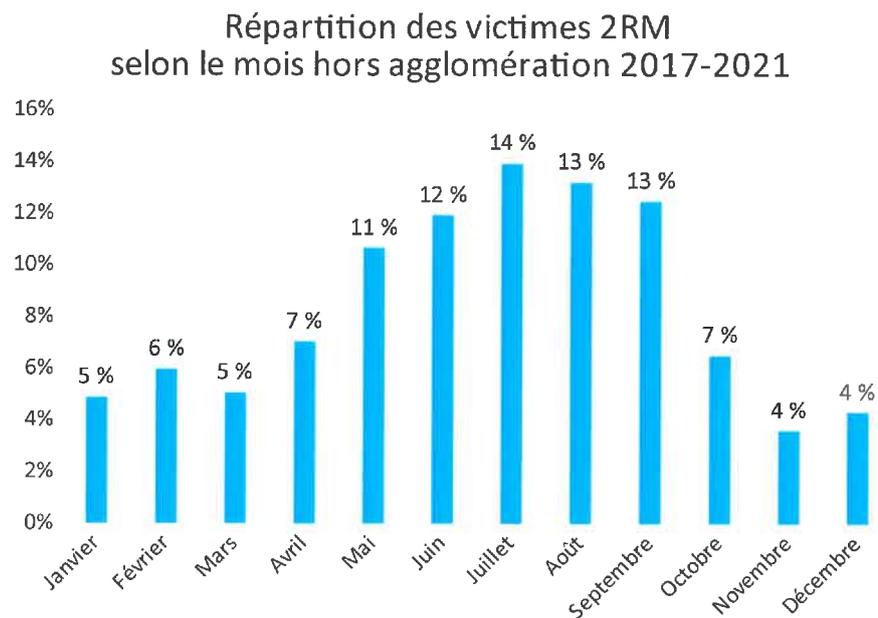
Il y a plus de victimes hommes âgés de 45-64 ans (89 %) que de victimes hommes âgées de 25-44 ans (85 %). A contrario, il y a plus de victimes femmes âgées de 25 à 44 ans (15%) que dans la tranche d'âge des 45 à 64 ans (11 %).

86 % des victimes homme sont âgés de 18-24 ans.

- Évolution du nombre de victimes en 2RM 2019-2021 hors aggro, avec un chiffre en %

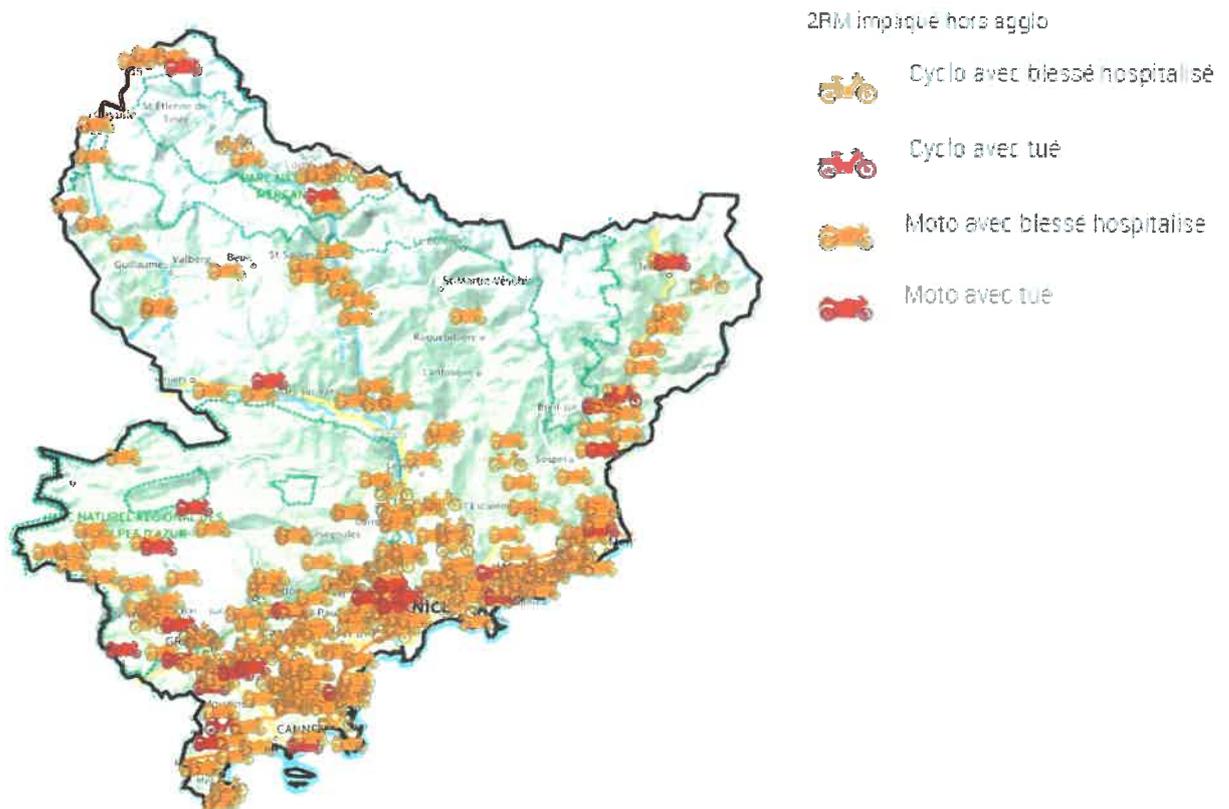
Évolution récente du nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 :
- 22 %

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



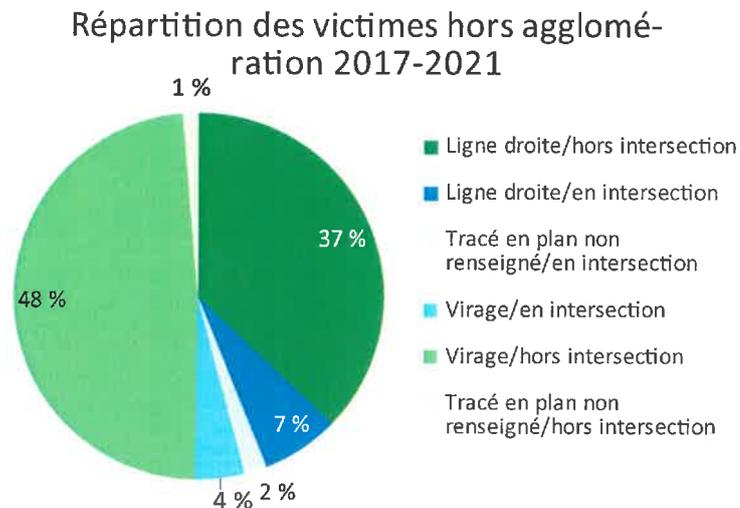
Hors agglomération, la part des victimes en deux-roux motorisés est plus grande dans la période de mai à septembre et particulièrement en période estivale au cours des mois de juillet, d'août et de septembre.

- Carte des impliqués 2RM hors agglomération



2.2.4 Facteurs spécifiques

- Répartition des victimes en ligne droite/virage et en/hors intersection hors agglo (2017-2021)

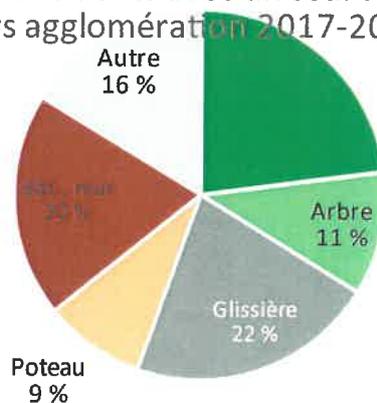


Hors agglomération, la part des victimes est plus grande en virage hors intersection (48%).

Elle est de 37 % en ligne droite hors intersection et de 7 % en ligne droite en intersection.

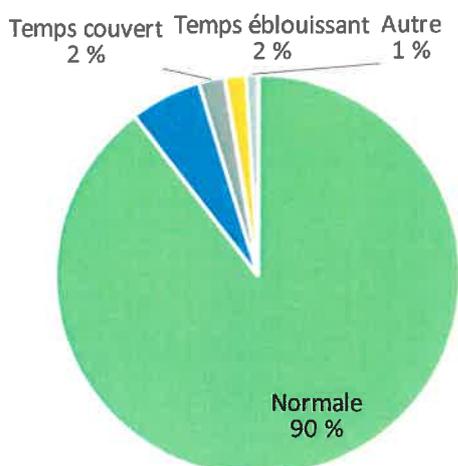
- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté hors agglomération (2017-2021) (accident avec véhicule seul)

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



Hors agglomération, la part des victimes ayant heurté un obstacle fixe tel qu'un fossé, un talus ou une paroi rocheuse est de 23 %. Elle est de 22 % contre les glissières et de 20 % contre les bâtiments ou les murs.

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



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

Hors agglomération, 9 accidents sur 10 présentaient des conditions atmosphériques normales contre 6 % par temps de pluie.

2.3 Principales caractéristiques des accidents en agglomération

2.3.1 Contexte et 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	1	20	139	189	266	22	3	24	12	676
COLLISION AVEC										
Piéton	0	6	16	65	12	1	0	0	0	100
Vélo	11	14	4	8	1	0	0	0	1	39
Cyclo	61	7	20	22	16	2	0	0	1	129
Moto	142	10	35	66	63	9	2	2	1	330
VL	612	132	432	958	689	28	6	16	15	2888
VU	114	11	50	134	68	31	1	0	6	415
PL	15	6	5	23	21	7	0	0	0	77
TC	25	1	7	17	15	1	0	5	1	72
Autre	32	9	14	21	8	3	0	0	4	91
MULTICOLLISION	48	9	35	105	235	34	0	3	1	470
TOTAL	1061	225	767	1608	1394	138	12	50	42	5287
<i>Part de victimes</i>	20%	4%	14%	30%	26%	3%	0%	1%	1%	100,00%

Accidents sans tiers :

266 usagers de véhicule de tourisme (39%) sont blessés ou tués dans un accident sans tiers ou piéton dans l'accident, 189 sont des usagers de motocyclettes (28%), 139 sont des cyclomotoristes (21%), 24 sont des usagers de transport en commun (4%) et 20 sont des cyclistes (3%).

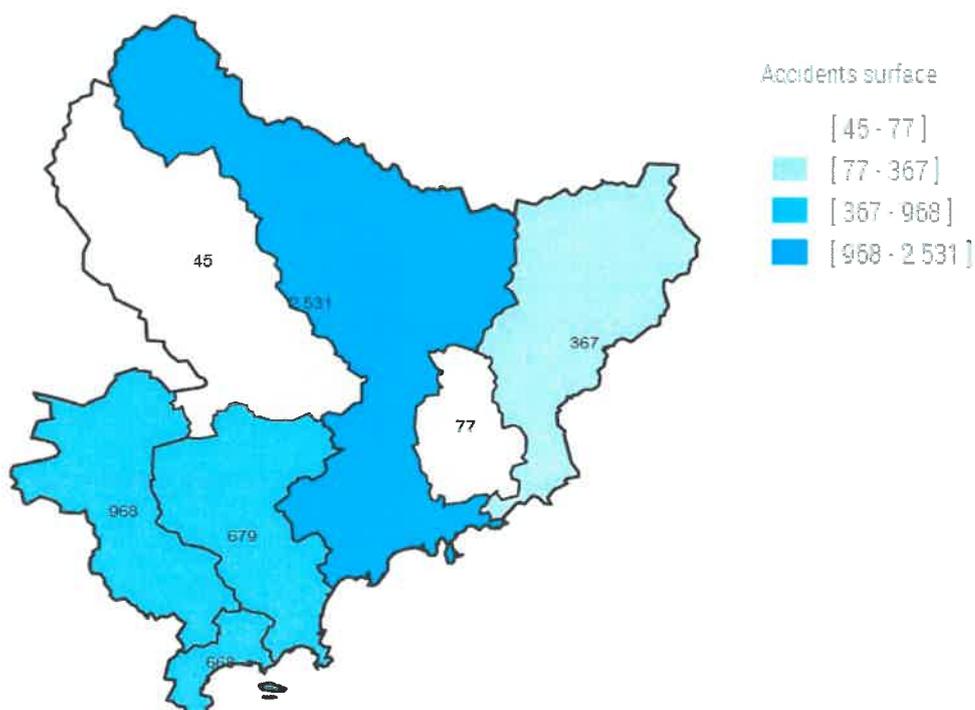
Accidents avec tiers :

En agglomération, les usagers de motocyclettes représentent 30 % des victimes d'accidents impliquant au moins un tiers, les usagers de véhicule de tourisme 26 % des victimes, les piétons 20 %, les cyclomotoristes 14% et les cyclistes 4 %.

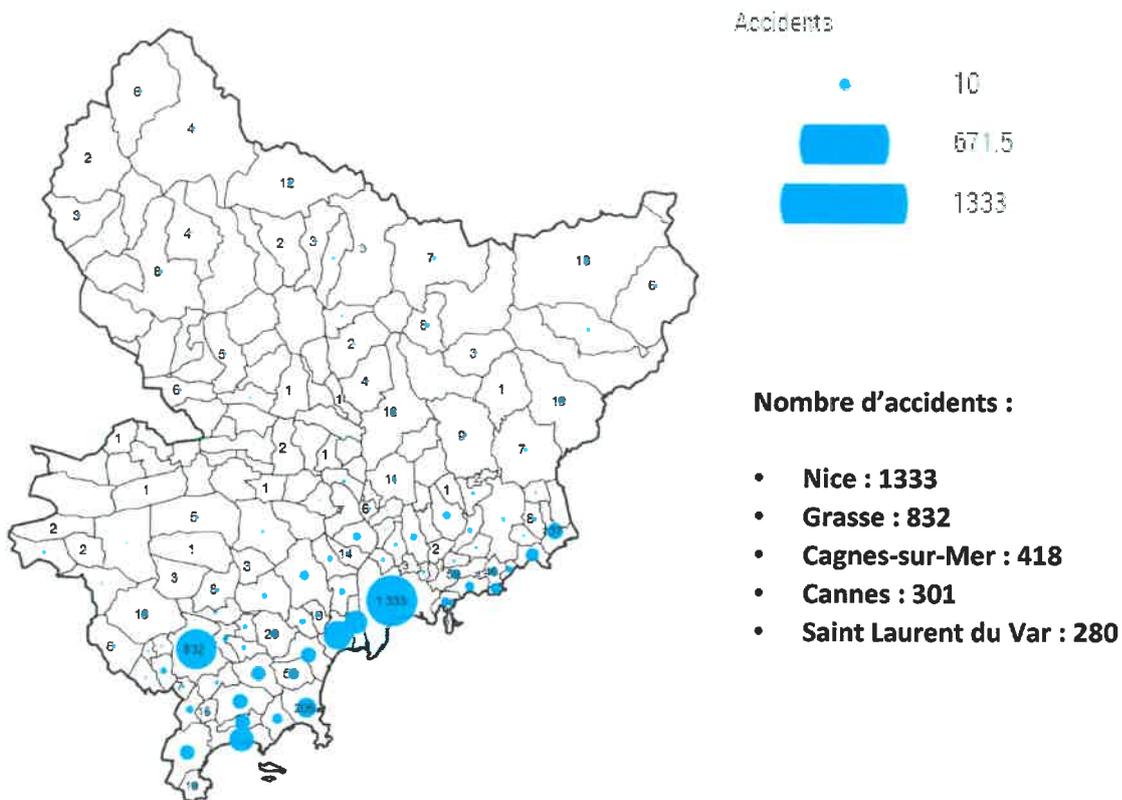
33 % des victimes blessées ou tuées dans une collision avec un véhicule de tourisme était des usagers de motocyclettes, 24 % étaient des usagers de véhicules de tourisme, 21 % étaient des piétons, 15 % étaient des cyclomotoristes et 5 % des cyclistes.

En agglomération, les piétons ont été majoritairement blessés ou tués dans des collisions avec des véhicules de tourisme (58%), 13 % avec des motocyclettes et (6%) avec des cyclomoteurs. Ils sont également victimes de collisions avec des véhicules utilitaires (11%) ainsi qu'avec des transport en commun et autres catégories de véhicules (5%) .

- Carte indiquant le nombre d'accidents corporels 2017-2021 selon la surface par communauté d'agglomérations



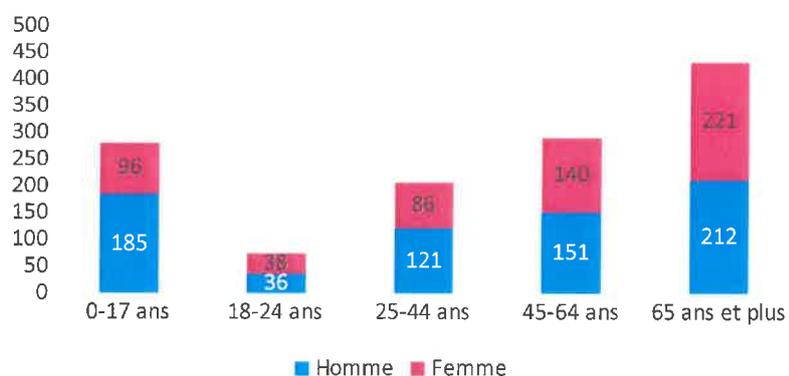
- Carte indiquant le nombre d'accidents corporels 2017-2021 par commune



2.3.2 Modes doux (piéton + vélo + engin à déplacement personnel EDP)

- Piétons, EDPm, cyclistes victimes selon l'âge, le sexe en agglo (2017-2021)

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



En agglomération, les victimes circulant en mode doux (piétons + vélo + EDPm) sont principalement des hommes (55%).

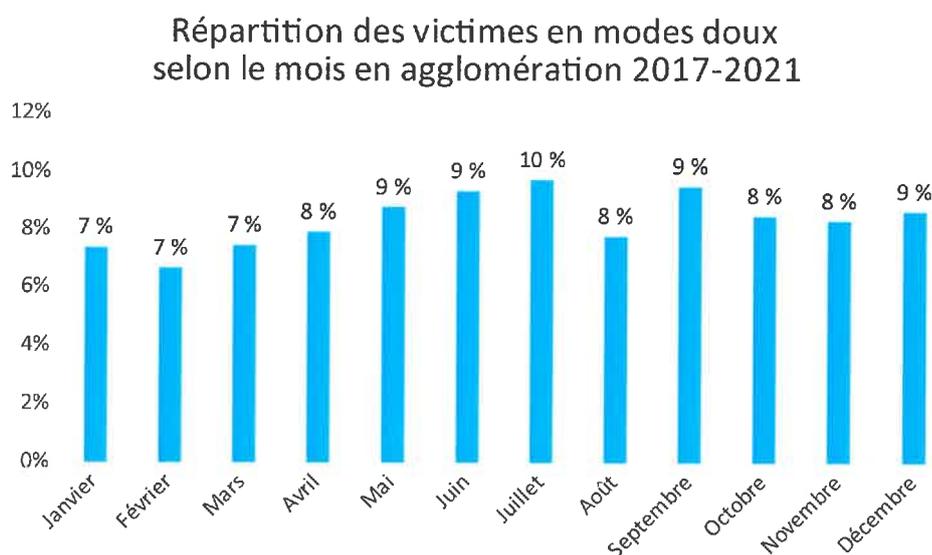
Les victimes sont majoritairement des séniors âgés de 65 ans (34%) avec 51% de femmes .

Parmi les victimes en mode doux en agglomération, on retrouve également les adultes âgés de 45-64 ans (23%) et les jeunes âgés de 0-17 ans (22%).

- Évolution victimes en modes doux 2019-2021 en aggro, avec un chiffre en %

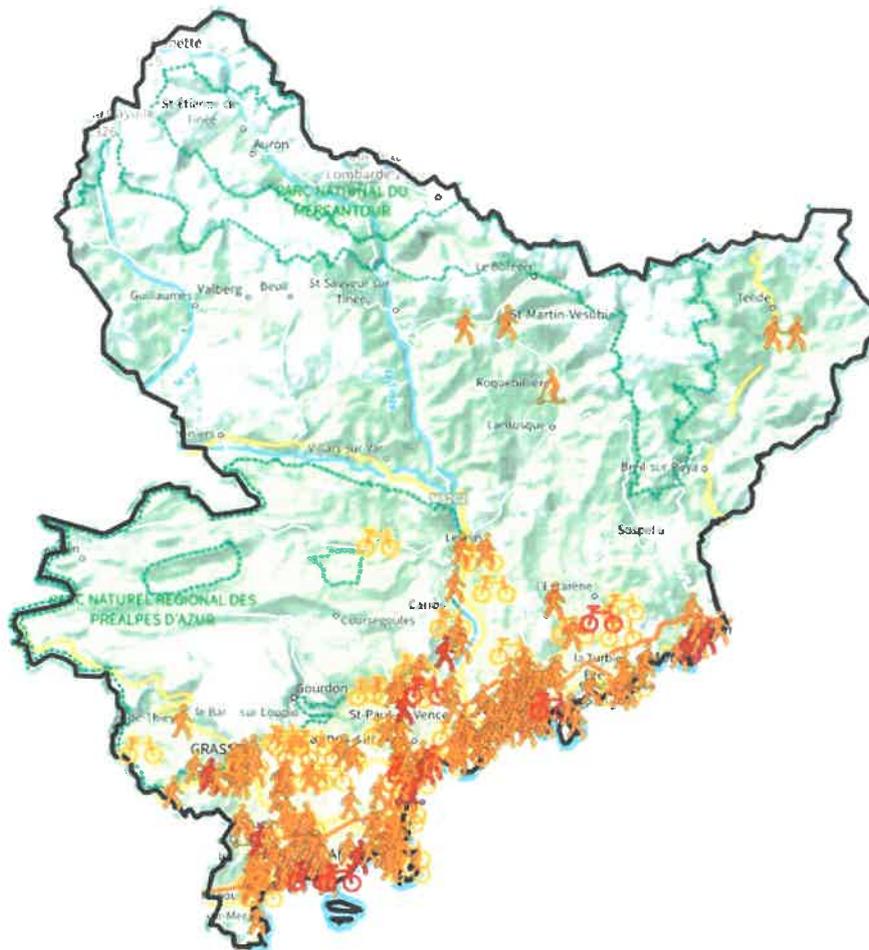
Évolution récente du nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 : - 4 %

- Répartition en % des victimes piétons, cyclistes selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)



En agglomération, la part des victimes en modes doux est de 9 % au cours des mois de mai, juin et septembre et atteint 10 % au mois de juillet, période de forte affluence de population.

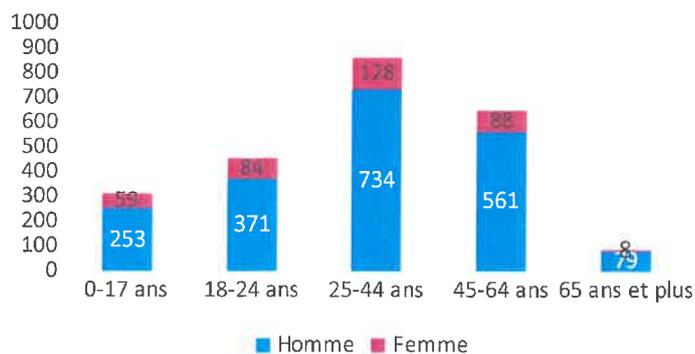
- Carte en agglomération avec un pictogramme pour le mode doux impliqué dans l'accident corporel



2.3.3 Les deux-roues motorisés

- **Cyclo, moto victimes selon l'âge, le sexe en aggro (2017-2021)**

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



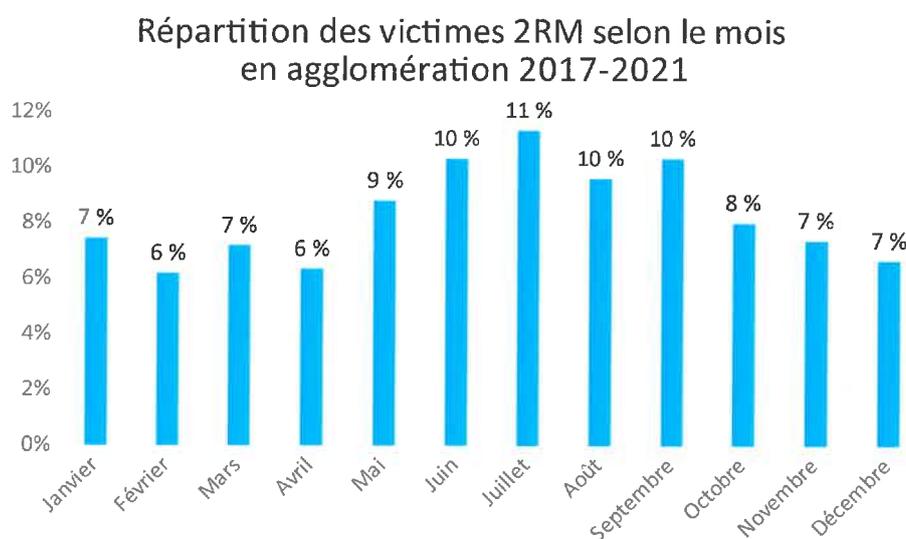
En agglomération, la part des victimes en deux-roues motorisé est plus grande chez les 25-44 ans (36%). 85% sont des hommes.

La part des victimes en deux-roues motorisé âgées de 45-64 ans est, quant à elle, de 27 %. 86 % sont des hommes.

- Évolution victimes en 2RM 2019-2021 en agglo, avec un chiffre en %

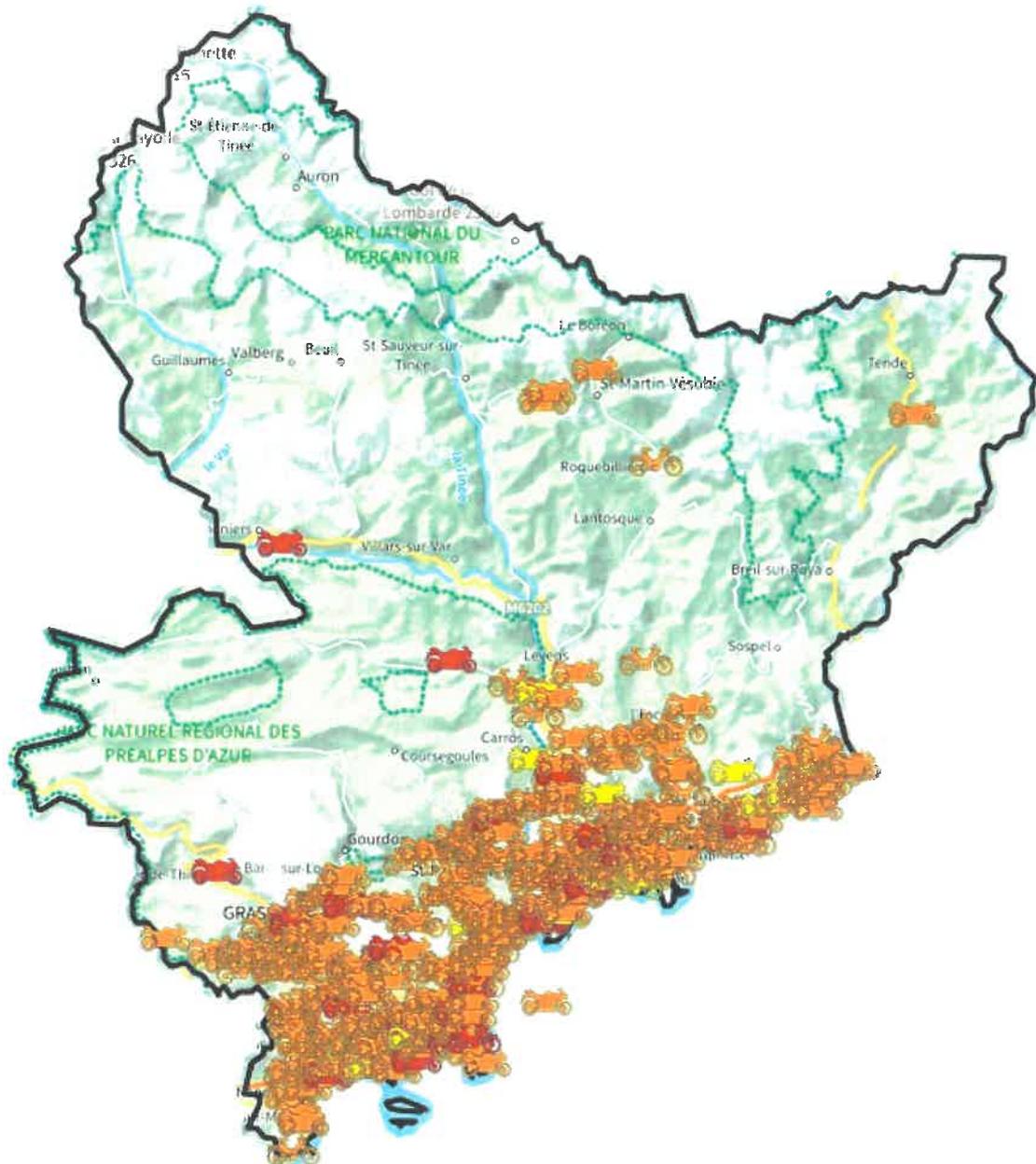
Évolution récente du nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 : - 27 %

- Répartition en % des victimes cyclo, moto selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)



Les mois au cours desquels il y a le plus de victimes de deux-roues motorisés correspondent à la période estivale de juin à septembre avec une part de 10 % à 11 %.

- Carte en aggro avec un picto pour le 2RM impliqué dans l'accident



2.3.4 Facteurs spécifiques

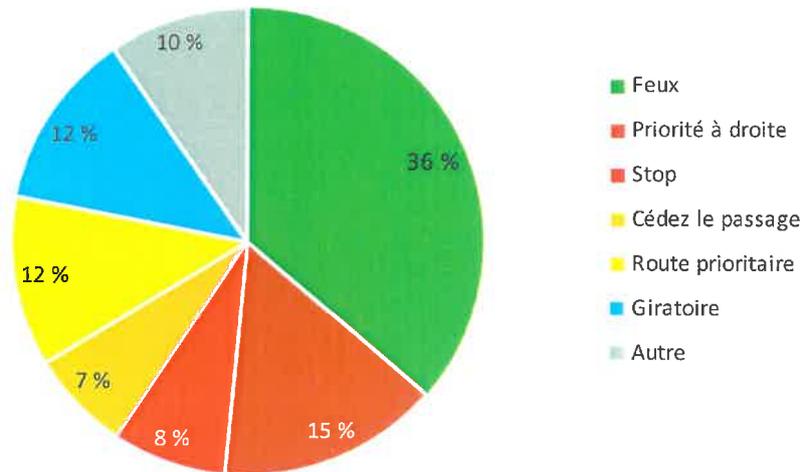
- Répartition des accidents en/hors intersection (2017-2021)

La part des accidents en intersection est de 29 %.

- Répartition des accidents selon le régime de priorité (2017-2021).

La part des accidents en intersection est de 29 %.

Répartition des victimes en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu 2017-2021



En agglomération, les accidents pour lesquels le régime de priorité est connu ont généré 36 % de victimes dans des intersections réglementées par des feux et 15 % dans celles réglementées par un régime de priorité à droite.

Les intersections réglementées par des carrefours à sens giratoire et des routes à caractère prioritaire ont, quant à elles, généré 12 % de victimes.

La part des victimes est moindre (respectivement 8 % et 7 %) dans les accidents en intersections réglementées par un panneau « stop » et par un panneau cédez le passage.

3. L'évaluation du DGO 2018-2022

3.1 Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

La préfecture et les partenaires sécurité routière ont travaillé sur plusieurs axes au cours du DGO 2018-2022 :

- **enjeu "jeunes"** : mise en place et déploiement progressif de la Maison de la Sécurité Routière Itinérante (MSRI) avec ses ateliers : "piste éducation routière" et "deux-roues et simulateurs" ;
- **enjeu "deux-roues motorisé"** : partage de la route, ateliers de maniabilité, sur la trajectoire et sur l'importance des équipements de protection individuelle ;
- **enjeu "senior"** : ateliers de rappel sur le code de la route et notamment à destination des seniors-piétons ; actions rendues difficiles voire impossibles à cause du contexte sanitaire ;
- **enjeu "risque professionnel"** : rappels sur les dangers lors des trajets domicile-travail et sur les trajets de mission ; fort engagement de la préfecture auprès de 340 entreprises des Alpes-Maritimes ; comme pour l'enjeu "senior", les actions ont été annulées à cause de la pandémie ;

Apparition de nouveaux enjeux sur les deux dernières années :

- **enjeu "alcool/stupéfiants"** qui n'est plus un enjeu transversal : soirées SAM et actions auprès des usagers lors des sorties de restaurants ou boîtes de nuit ;
- **enjeu "usagers vulnérables cyclistes"** : ateliers sur les équipements, reprises de guidons et partage de la route.

Le suivi des actions par enjeu est établi chaque année grâce au plan départemental d'action de sécurité routière (PDASR) qui constitue un outil opérationnel de la politique de lutte contre l'insécurité routière en y établissant les orientations, en conformité avec celles définies dans le DGO.

Se concentrant sur l'aspect prévention de la sécurité routière, le PDASR est élaboré avec les acteurs locaux de la sécurité routière, engagés à mener dans l'année une ou plusieurs actions de sensibilisation, de communication ou d'éducation du public sur l'insécurité routière et les moyens de la réduire : associations, communes, Éducation nationale, etc.

Son objectif est de coordonner et d'œuvrer à la réalisation des actions de prévention liées à la sécurité routière effectuée dans le département, par le

biais d'aides matérielles et/ou financières ou par la mise à disposition d'intervenants départementaux à la sécurité routière.

Pour le concrétiser chaque année, un appel à projet est lancé selon les enjeux et axes prioritaires définis, à partir du bilan de l'accidentalité pour l'année en cours (données non fiabilisées).

Les porteurs de projets soumettent leurs propositions, étudiées par le comité de pilotage, composé des représentants des forces de l'ordre ; de la DDTM ; des gestionnaires de voirie (Conseil départemental, Métropole Nice Côte d'Azur, Vinci Autoroute) et du Service départemental d'incendie et de secours (SDIS) et du chargé mission deux-roues motorisés.

Cette commission est chargée d'examiner la concordance des propositions de projets avec les orientations établies pour le PDASR, en prêtant une attention particulière à l'innovation, l'implication d'autres partenaires, les effets à long terme, la campagne de communication construite autour du projet, la durée, le nombre de personnes sensibilisées et les modalités d'évaluation du projet.

Les financements sont accordés aux propositions d'actions répondant aux priorités fixées pour le PDASR.

Une action peut être inscrite au PDASR sans obtention de subventions. Le financement n'est pas systématiquement demandé par les partenaires.

Ainsi, si le confinement a eu un impact sur la baisse de l'accidentalité sur les cinq dernières années, les actions sécurité routière ont également diminuées.

Ci-dessous sont présentés, les projets d'actions réalisées au PDASR de 2018 à 2022 :

Années	2018	2019	2020	2021	2022
Nombre de projets d'actions réalisés	39	58	54	55	53

La répartition des enjeux par action s'établit comme suit :

Au titre de l'année 2018

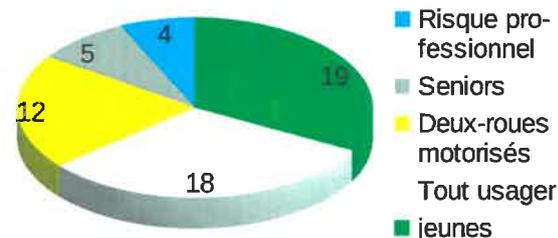
Enjeux	Nombre de Projet d'actions	Nombre de Projet d'actions En %
Jeunes	14	36 %
Seniors	3	8 %
Deux-roues motorisés	7	18 %
Entreprises – salariés	5	13 %
Tous usagers	10	26 %
TOTAL	39	

Au titre de l'année 2019

Enjeux	Nombre de Projets d'actions	Répartition en pourcentage
Risque professionnel	4	7 %
Seniors	5	9 %
Deux-roues motorisés	12	21 %
Tout usager	18	31 %
Jeunes	19	33 %
TOTAL	58	

Au titre de l'année 2020

Enjeux	Nombre de Projets d'actions	Répartition en pourcentage
Jeunes	11	20 %
Seniors	4	7 %
Deux-roues motorisés	17	31 %
Entreprises – salariés	7	13 %
Tout public	15	28 %
TOTAL	54	



En 2020, malgré les conditions sanitaires, plus de 200 jours d'actions cumulés ont eu lieu dans le département des Alpes- Maritimes et ont permis de sensibiliser plus de 15 000 personnes.

Les périodes de confinement ont, toutefois, mis un arrêt aux actions de sensibilisation.

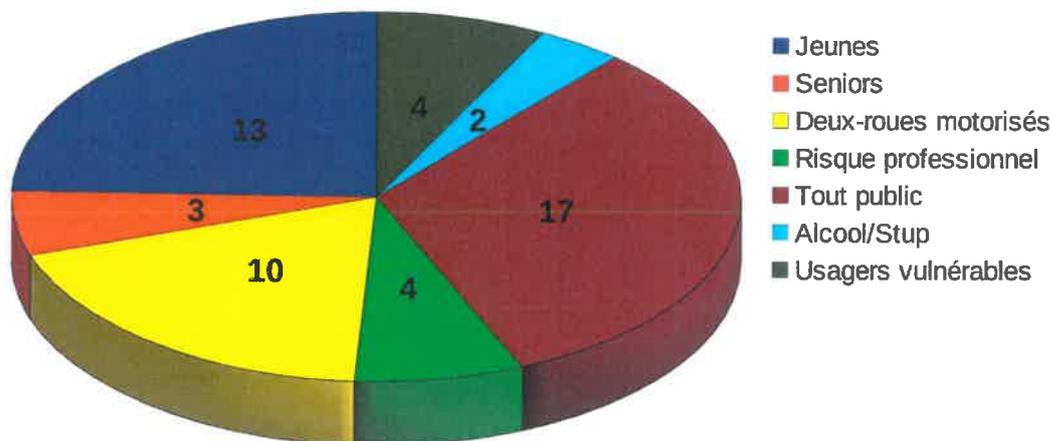
Au titre de l'année 2021

Enjeux	Nombre de Projet d'actions	Répartition en pourcentage
Jeunes	15	27 %
Seniors	4	7 %
Deux-roues motorisés	14	25 %
Risque professionnel	4	7 %
Tout public	10	18 %
Alcool/Stup	3	5 %
Usagers vulnérables cyclistes	5	9 %
TOTAL	55	100 %

Le pôle sécurité routière a travaillé avec les associations afin de pouvoir remettre en place des actions de sensibilisation dans le respect des gestes barrière.

Répartition du nombre de projets par enjeux

2022



3.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

Année	2018	2019	2020	2021	2022
Crédits consommés	102 525 €	133 132 €	119 154 €	139 855 €	116 708 €

En fonction des crédits alloués sur les 5 dernières années, la répartition des crédits s'établit comme suit :

Enjeux	Jeunes	Seniors	Deux-roues motorisés	Risques routiers en milieu pro	Tous usagers	Alcool et Stup	Vélo
2018	36 909 €	8 202 €	18 454 €	13 328 €	25 631 €		
2019	42 602 €	11 981 €	27 957 €	9 319 €	41 273 €		
2020	23 830 €	8 340 €	36 937 €	16 684 €	33 363 €		
2021	37 787 €	9 789 €	34 963 €	9 789 €	25 173 €	9 768 €	12 586 €
2022	28 009 €	7 002 €	21 007 €	9 338 €	37 346 €	4 668 €	9 338 €

Illustrations d'actions marquantes mises en œuvre ces 5 dernières années

I) Mise en place de l'alternative à la suspension du permis de conduire : l'éthyloctest anti-démarrage (EAD)

Dans une note du 21 février 2019, le ministre de l'intérieur a demandé de mettre en œuvre les nouvelles dispositions de l'article R. 224-6 du code de la route donnant la possibilité au préfet d'autoriser un conducteur contrôlé avec un taux d'alcool supérieur à 0,8 g/l dans le sang (0,4 mg/l dans l'air expiré), dont le permis pourrait être suspendu par décision préfectorale, de continuer à conduire à condition de ne conduire qu'un véhicule équipé d'un éthyloctest antidémarrage (EAD).

Il s'agit d'un instrument homologué de mesure de l'alcool dans l'air expiré associé au système de démarrage du véhicule. Il empêche de conduire sous l'effet de l'alcool en interdisant tout démarrage du véhicule si le taux légal d'alcoolémie autorisé pour le conducteur concerné est dépassé.

Solution alternative à la suspension du permis de conduire, cette mesure permet à ses bénéficiaires de pouvoir continuer à conduire et de conserver leur activité professionnelle tout en garantissant la sécurité des autres usagers de la route.

L'arrêté préfectoral EAD constitue le titre justifiant de l'autorisation de conduire et doit être présenté aux forces de l'ordre lors d'un contrôle accompagné du certificat d'installation du dispositif EAD homologué. Il n'est valable que sur le territoire français.

Depuis juillet 2020, 424 arrêtés portant la mise en place d'EAD ont été pris.

a) Modalités d'application

Ce dispositif ne s'applique qu'aux conducteurs de véhicules relevant de la catégorie B dont le taux constaté lors de l'infraction est compris entre 0,8 g/l dans le sang (0,4 mg/l dans l'air expiré) et 1,8 g/l de sang (0,90 mg/l dans l'air expiré).

Sont exclus de cette mesure :

- les titulaires d'un permis probatoire ;
- les conducteurs en récidive d'alcoolémie ;
- les conducteurs qui cumulent des infractions relevant du code de la route susceptibles de suspension ;
- les véhicules de catégorie « lourds » ;
- les véhicules de la catégorie « moto » ;
- les personnes ne résidant pas en France ;
- les personnes conduisant en état d'ivresse manifeste ;

- les personnes refusant de se soumettre au dépistage ;
- les personnes titulaires d'un permis européen ou étranger.

Lorsque les conditions sont remplies, un arrêté portant restriction de conduire aux seuls véhicules équipés d'un éthylotest anti-démarrage peut être pris comme alternative à la suspension.

La durée de ce dispositif EAD est alors fixée à 6 mois

II) Risque professionnel routier – Signature de la charte des 7 engagements

Le 27 avril 2022, la société ARKOPHARMA et l'association Côte d'Azur Industries Plaine du Var – Club des Entreprises de Carros le Broc (CAIPDV) regroupant 360 adhérents, ont signé la charte des 7 engagements de la sécurité routière en préambule de la création du club sécurité routière. Cette charte vise à sensibiliser l'ensemble des salariés des zones industrielles de Carros et de Saint-Laurent-Du-Var, au risque routier lors des trajets professionnels ou des déplacements de mission.



III) - Action Nice-Corse

La préfecture des Alpes-Maritimes est à l'initiative d'une action de sécurité routière inédite et innovante intitulée « action Nice-Corse » qui s'est déroulée le 4 et le 5 septembre 2021 et qui a été reconduite en 2022 lors de la traversée Nice-Bastia et Bastia-Nice.

Cette action est justifiée par le constat de la préfecture de Haute-Corse, relatif à l'augmentation des accidents deux-roues motorisés dont la typologie est majoritairement significative et concerne les « touristes motards » séjournant sur l'île de Beauté. La topographie, la configuration des réseaux traversés, le

caractère « villégiature » des trajets et le manque d'expérience de certains usagers de deux-roues motorisés confortent cette problématique.

Ainsi, la préfecture des Alpes-Maritimes et la préfecture de Haute-Corse ont proposé des ateliers de sécurité routière sur le port de Nice au départ, sur le bateau pendant la traversée et enfin à l'arrivée en Corse.

L'action Nice-Corse est également l'occasion de présenter et promouvoir l'usage de l'airbag moto, équipement qui paraît indispensable à la sécurité des conducteurs de deux-roues motorisés. Elle permet également d'effectuer un rappel sur la réglementation et de donner des conseils de conduite.

La préfecture des Alpes-Maritimes a également assuré l'information et le soutien de communication en vue d'encourager la participation des touristes, grâce à ses réseaux de communication.

Ateliers sur le port de Nice au départ du bateau

- 10 points de contrôles sur les véhicules et rappel de la réglementation ;
- moto Mystère : sensibiliser les motards aux vérifications minimales de leur moto en détectant des anomalies sur une moto « atelier » ;
- promotion et démonstration de déclenchement de gilets airbag (GPAM) ;
- taureau mécanique permettant d'imager l'utilisation de ce gilet airbag.

Ateliers sur le bateau entre Nice et Bastia

- quiz sécurité routière ;
- conférence sur la sécurité routière ;
- atelier équipements de protection Individuels ;



Ateliers sur le port de Bastia

- Posture et conseils de conduite ;
- Présence des forces de l'ordre pour porter un message de prévention et rappels sur la « conduite attendue » et informer les usagers de leur présence tout l'été pour assurer la sécurité de tous ;



- Remise des lots pour les lauréats du quiz (Gilets airbag, goodies..).



IV) Développement de la Maison de la Sécurité Routière Itinérante

La mobilisation de l'ensemble des forces vives du département est indispensable afin de rendre les routes plus sûres et de lutter contre les comportements à risques qui, trop souvent, sont responsables de drames humains. Communes, collectivités, associations, entreprises, sont des partenaires essentiels de la sécurité routière.

Pour répondre aux besoins en matière de prévention routière, la Maison de la sécurité routière itinérante (MSRI 06) a été créée en 2019 à la préfecture des Alpes-Maritimes, en partenariat avec la Région, le Conseil départemental, la Communauté d'agglomération de la Riviera Française (CARF) et la Communauté de communes des pays de Paillons (CCPP).

Il s'agit de véhicules aménagés et équipés des dernières innovations technologiques qui permettent de répondre aux besoins d'information et de sensibilisation de tous les usagers de la route.

La MSRI est une œuvre collective et a pour ambition d'aller à la rencontre des jeunes dans les établissements, du grand public dans les communes du littoral et de l'arrière pays, des salariés dans les entreprises, des seniors par la mise en place d'actions de recyclages théoriques et pratiques.

Deux véhicules différents, Master grand volume, aménagés au niveau de la carrosserie et de l'espace intérieur et nécessitant le permis B dispense des actions de sensibilisation composées de :

1/ L' atelier « éducation routière » ;

2/ L' atelier « deux-roues et simulateurs ». Opérationnel en 2021.



4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

4.1 Les enjeux prioritaires autour d'une démarche partenariale

L'ensemble des partenaires publics, associatifs et privés ont participé à l'élaboration du DGO, en particulier lors des étapes du diagnostic partagé, de la priorisation des enjeux et de la formalisation des orientations d'actions.

4 enjeux nationaux ont été retenus :

- les deux-roues motorisés ;
- les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone principalement) ;
- les nouveaux modes de mobilité dite "douce" : vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche ;
- le risque routier professionnel.

Ces enjeux, à caractère obligatoire, n'excluent pas ceux qui apparaissent localement comme particulièrement prégnants.

Un diagnostic a été réalisé sur l'ensemble de l'accidentalité routière, corporelle ou mortelle, selon les réseaux routiers, qui a permis des échanges adaptés aux problématiques des diverses collectivités locales partenaires (hors agglomération ou en agglomération).

4.2 Les orientations

2 enjeux locaux ont été ajoutés à la suite des échanges avec les partenaires portant à 6 enjeux à inscrire au DGO 2023-2027 :

1/ Les deux-roues motorisés

Les deux-roues motorisés (2RM) restent encore à ce jour un enjeu prioritaire pour le département des Alpes-Maritimes. En effet, bien que le nombre de victimes enregistre une baisse de -22 % hors agglomération et de - 27 % en agglomération, cette catégorie d'usagers représente 52% des tués sur la période 2017-2021.

Le nombre de victimes (tués + blessés) est plus grand en agglomération (2365) qu'hors agglomération (550) et ce sont majoritairement des hommes.

Les accidents impliquant un deux-roues motorisé sont majoritairement localisés en zone urbaine sur la bande littorale.

2/ Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (usage du téléphone notamment)

Sur la période de 2019-2021, les présumés responsables d'accidents mortels sont majoritairement des hommes.

Parmi les présumés responsables d'accident mortel ayant au moins un facteur renseigné, 20 % sont âgés de 18-24 ans, 38 % sont âgés de 25-44 ans et 27 % sont âgés de 45-64 ans.

Le facteur vitesse est présent pour 33 %, le facteur distracteurs (inattention-téléphone) pour 14 %, le facteur alcool seul pour 18 %, le facteur stupéfiant seul pour 9 %, les facteurs alcool et stupéfiant cumulés pour 5 % et le non respect des priorités pour 5 %.

3/ Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche ;

Les victimes circulant en mode doux sont majoritairement des hommes que ce soit en agglomération (55%) ou hors agglomération (80%).

En agglomération, ce sont majoritairement des seniors âgés de 65 ans et plus, principalement des femmes. **Le nombre de victimes est en baisse de -4 % entre 2021 et l'année de référence 2019.**

Hors agglomération, les victimes sont en grande partie des seniors âgés de 45-64 ans et principalement des hommes. **Le nombre de victimes est en hausse de + 65 % entre 2021 et l'année de référence 2019.**

4/ Le risque routier professionnel

Dans les Alpes-Maritimes sur la période de 2017-2021, 36 % des usagers sont décédés dans un accident impliquant un motif domicile - travail ou un trajet professionnel.

Par ailleurs, 13 % des usagers tués se déplaçaient de leur domicile vers leur lieu de travail ou dans le cadre d'un déplacement professionnel.

La majorité des victimes (tués + blessés) se déplaçant sur un trajet domicile- travail étaient des usagers de deux-roues motorisés (2RM). Les victimes ayant pour motif une utilisation professionnelle étaient principalement des usagers de 2RM et de véhicules de tourisme.

Deux enjeux supplémentaires ont été retenus au niveau local :

5/ Les piétons

Les piétons représentent 23 % des tués sur la période de 2017-2021. Ce sont des hommes pour 82 % et des femmes pour 18 %.

Le nombre d'accidents mortels et de piétons tués est en hausse pour la période de 2017 à 2021 en comparaison de la période de 2012 à 2016 (respectivement +11 % et +5%).

Dans les Alpes-Maritimes, la bande côtière a une urbanisation continue avec un réseau routier particulièrement dense, supportant un trafic routier très important. Les caractéristiques du réseau routier ne sont pas toujours en adéquation avec un caractère urbain et les usages de marche qui s'y pratiquent.

6 / Les seniors

Les 65 ans et plus représentent 25 % de la population mais 27 % des tués sur la période de 2017 à 2021. Parmi ces tués, 30 % circulaient en mode doux.

En agglomération, les victimes (tués + blessés) circulant en mode doux sont majoritairement des seniors âgés de 65 ans et plus et principalement des femmes.

Hors agglomération, ce sont plutôt des hommes âgés de 45-64 ans.

Comparaison ratio « moyenne nationale », « moyenne régionale », « moyenne zonage indicateurs locaux de sécurité routière »

La moyenne annuelle des tués pour le département des Alpes-Maritimes est supérieure à celles des départements méditerranéens et de France métropolitaine (respectivement 53 tués contre 40 et 32).

A contrario, le taux moyen annuel des tués par millions d'habitants est inférieur à celui des départements méditerranéens et sensiblement équivalent à celui de France métropolitaine (respectivement 48 contre 61 et 47).

- **Les 25-44 ans** (30 % des tués) alors que cette tranche d'âge représente 23 % de la population du département ;
- Les 18-24 ans (16 % des tués) bien que ceux-ci ne représentent que **7 % de la population**.

La mortalité est plus élevée lors des trajets promenade / loisirs (67 % des tués). Elle est de 15 % lors de trajets domicile / travail, de 3 % dans le cadre d'une utilisation professionnelle et 9 % lors d'un trajet autre.

- Sur le total des tués dont le département de résidence est connu, 92 % sont des maralpins (*il faut noter que pour 45 % des tués, le lieu de résidence est inconnu*).
- Il s'agit d'hommes pour 82 % d'entre eux.

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

Les enjeux déterminés sont déclinés en actions sur les 5 prochaines années.

Elles seront déclinées dans les différents domaines : formation/éducation, prévention/sensibilisation et contrôles et sanctions. Une évaluation sera rendue sous forme de fiche après chaque action.

En parallèle, il sera important de communiquer autour ses actions pour sensibiliser tous les usagers de la route.

Ces actions auront ainsi pour objectifs :

- de réduire le nombre d'accidents et de victimes dans le département ;
- de proposer des pistes d'actions innovantes ;
- de participer à l'effort national de lutte contre l'insécurité routière.

Champ

Amélioration de la connaissance

- Responsabiliser les utilisateurs de 2RM et leur faire modifier leur comportement
- Communiquer sur le rôle du chargé de mission 2RM

Infrastructure

- Favoriser les déplacements des 2RM et assurer leur sécurité en circulation et en cas de chute
- Intégrer les problématiques liées à la circulation des 2RM lors de la réalisation des ouvrages routiers

Education - sensibilisation et formation

- Adresser des messages ciblés en direction des conducteurs de 2RM
- Renforcer les compétences techniques à la maîtrise des 2RM

Contrôle-sanction

- Renforcement du contrôle des 2RM
- Cibler les contrôles de 2RM sur les axes et/ou périodes accidentogènes

Orientation des actions

-
- ENJEU N°1 : LES DEUX ROUES MOTORISÉES (2RM)**
- Intervention des écoles de conduite
 - Sensibiliser à la cohabitation entre usagers
 - Profiter de l'expérience des associations de motards diffuser les messages de prévention
 - Mettre en conformité certains dispositifs de sécurité
 - S'appuyer sur l'expertise technique des gestionnaires de voirie
 - Développement des voies réservées aux 2RM
 - Sensibiliser au port des équipements
 - Partager l'expérience des motards des forces de l'ordre et instaurer un nouveau dialogue
 - Compréhension du partage de la route
 - Contrôler la conformité des 2RM
 - Adapter les dispositifs de contrôle aux particularités des 2RM
 - Rappel des sanctions encourues

Champ

- Sensibiliser et former des référents locaux sur l'alcool et les stupéfiants
- Promouvoir le principe du conducteur sobre (SAM)
- Améliorer la connaissance sur les accidents avec l'alcool/stupéfiants

Infrastructure

- Favoriser l'usage des transports en commun

Éducation - sensibilisation et formation

- Encourager les échanges et promouvoir la prise de conscience du comportement adéquat

Contrôle - sanction

- Informer le plus largement possible sur les différents contrôles pour faire prendre conscience aux gens que le risque d'être sanctionné est grand

Orientation des actions

-
- Sensibiliser par les pairs
 - Renforcer la prévention, l'information
 - Sensibiliser via les infirmières scolaires
 - Développer le dépistage précoce des comportements liés à l'alcool et aux stupéfiants
 - Développer les réseaux alternatifs à la voiture
 - Augmenter les plages horaires d'utilisation
 - Impliquer les sociétés de transport collectifs
 - Développer les liens avec le secteur médical
 - Mise en place de consultations des partenaires associatifs en lien avec les addictions
 - Créer des modules d'ambassadeurs prévention santé et sécurité routière
 - Coordonner les services de la justice et de la santé afin d'améliorer l'efficacité de la réponse pénale et de la prise en charge sanitaire
 - Mettre à disposition des moyens d'auto-contrôle
 - Accentuer les contrôles

Champ

Orientation des actions

Amélioration de la connaissance

- Sensibiliser les usagers au partage de la route

Infrastructure

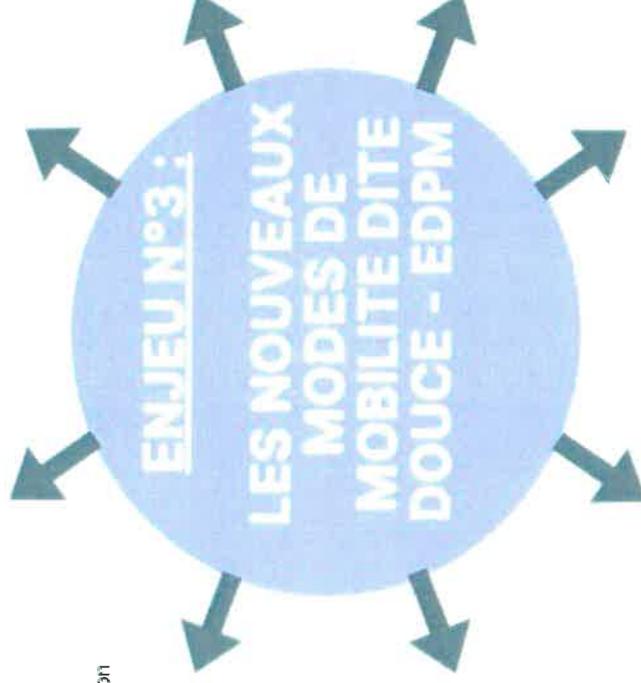
- Opération de sensibilisation lors d'événements

Education - sensibilisation et formation

- Promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle et visibilité en rappelant les équipements obligatoires

Contrôle-sanction

- Mettre en place des contrôles renforcés



- Respect de la réglementation

- Dès le plus jeune âge notamment au travers du continuum éducatif

- Dans les milieux d'apprentissage à la conduite

- Former au partage de la route

- Réaliser des contrôles préventifs

Champ

- Faire conscience du risque routier
- Travailler avec les branches professionnelles qui ont des risques routiers spécifiques
- Améliorer la connaissance sur les accidents de trajet domicile travail

Amélioration de la connaissance

Infrastructure

- Impliquer les dirigeants et les salariés dans un projet global de déplacement d'entreprise

Éducation - sensibilisation et formation

- Proposer un continuum éducatif et post permis corriger les mauvaises habitudes

Contrôle - sanction

- Responsabiliser l'ensemble des acteurs de l'entreprise sur les aspects juridiques et judiciaires qui résultent d'un accident

Orientation des actions

- Promouvoir la signature de la charte sécurité routière
- Informer les salariés sur les risques routiers durant le trajet domicile/trajet
- Organiser des échanges d'expériences entre les entreprises
- Engager un travail et des réunions avec les CHSCT
 - Favoriser le co-voiturage
 - Inciter à utiliser les transports en commun
 - Promouvoir les formations à la conduite
- Mettre en place des formations adaptées au domaine des entreprises
- Proposer des actions de sécurité routière aux entreprises
- Mise en place d'un plan de déplacements
- Promouvoir les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et les administrations
- Porter à la connaissance des salariés les sanctions encourues
- Intervention de sociétés d'assurance ou de professionnels du droit
- S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite

ENJEU N°4 :

LE RISQUE PROFESSIONNEL

Champ

Orientation des actions

Amélioration de la connaissance

- Sensibiliser les piétons au partage de la route

- Respect de la réglementation

Infrastructure

- Mettre en place des opérations de sensibilisation lors d'événements

- Adresser des messages ciblés en direction des piétons

- S'appuyer sur l'expertise technique des gestionnaires de voirie

Éducation - sensibilisation et formation

- Promouvoir l'importance de la visibilité

- Former au partage de la route

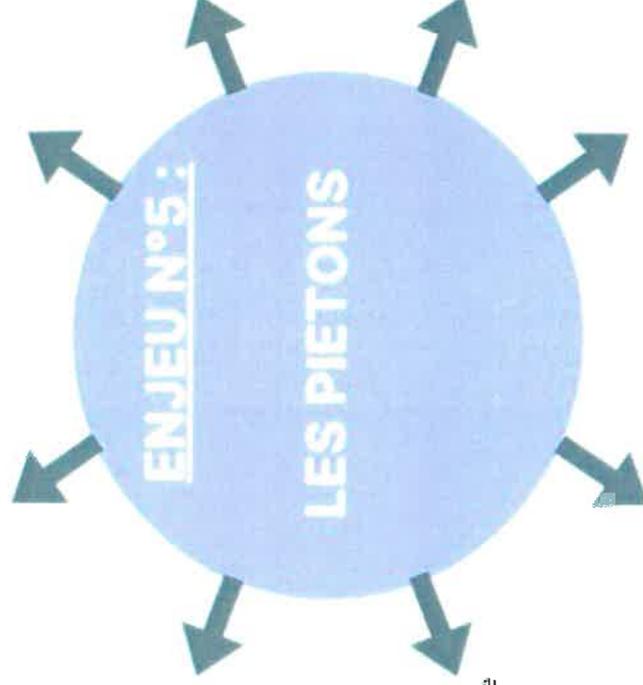
- Proposer des actions de sécurité routière

Contrôle-sanction

- Responsabiliser les usagers de la route

- Porter à la connaissance des piétons les sanctions encourues

- S'assurer du respect des règles au partage de la route



Champ

Amélioration de la connaissance

- Prendre en compte le vieillissement
- Être conscient des risques liés à l'âge et à la perte de motricité et de perception

Infrastructure

- Impliquer davantage les gestionnaires de voirie et les collectivités pour la mise en place d'équipement adaptés notamment sur l'accès à la ville
- Sécuriser les rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors (présence d'îlot refuge)

Education - sensibilisation et formation

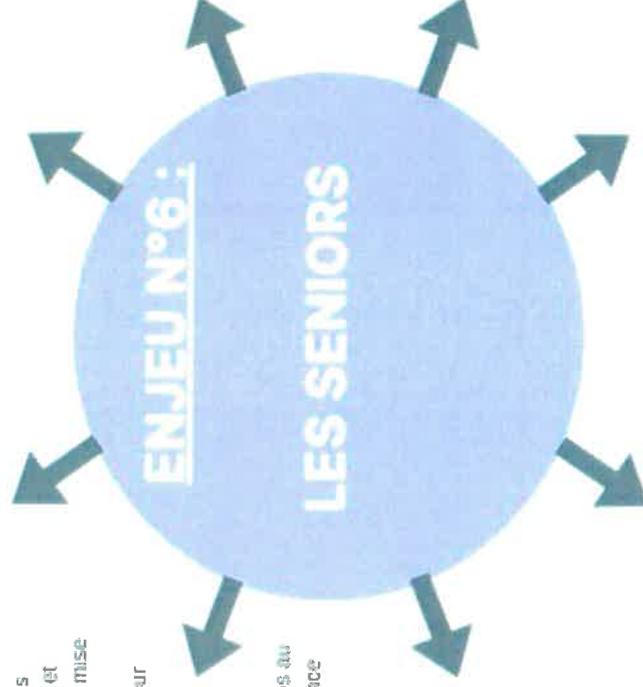
- Proposer un soutien et un accompagnement dans les démarches de remise à jour des connaissances
- Impliquer le milieu familial

Contrôle - sanction

- Faire accepter que la conduite n'est pas un droit mais demande certains capacités psychiques et physiques

Orientation des actions

- Intervention de personnel de santé (médecin, aide soignante)
- Spécialiste de la gériatrie
- Etudes psychomotrices
- Modifier certains équipements
- Proposition de mode de transport adapté
- Renforcer les connaissances du code de la route
- Faire connaître les évolutions de la réglementation et les nouveaux aménagements
- Ateliers post-permis proposés par des IDSR ou IPCSR ou des enseignants à la conduite
- Bilan de compétences
- Evaluer les capacités par des professionnels
- Visites médicales
- Contrôles des forces de l'ordre



Conclusion

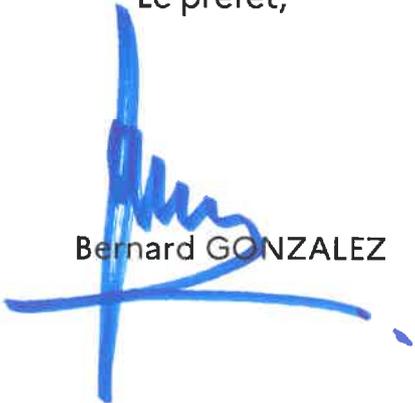
Ce document général d'orientations, véritable feuille de route pluriannuelle, présente des actions ambitieuses et concrètes pour lutter contre l'insécurité routière dans le département des Alpes-Maritimes.

L'efficacité de l'action publique repose sur l'engagement et la détermination de l'ensemble des partenaires qui auront la responsabilité de décliner les actions proposées tout au long des cinq prochaines années.

La sécurité routière concerne tous les citoyens, je sais compter sur votre mobilisation pour mener l'ensemble de ces actions.

Nice, le **30 MARS 2023**

Le préfet,


Bernard GONZALEZ