



**PRÉFET
DE LA HAUTE-MARNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**MINISTÈRE
DE LA JUSTICE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Document Général d'Orientations 2023-2027



Derrière chaque victime de la route, il y a des victimes dans la vie

TOUS TOUCHÉS · TOUS CONCERNÉS · TOUS RESPONSABLES



**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**



SOMMAIRE

1. Le cadre général de la démarche.....	4
1.1. Les objectifs du Document Général d'Orientations (DGO).....	4
1.2. La démarche d'élaboration.....	4
2. Le diagnostic territorial partagé.....	6
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 (PR) d'accidents mortels.....	19
2.1.4. Risque routier professionnel.....	27
2.1.5. Réseau routier.....	31
2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute.....	34
2.2.1. Typologie des accidents.....	34
2.2.2. Modes doux.....	36
2.2.3. Deux Roues-Motorisés.....	39
2.2.4. Facteurs spécifiques.....	41
2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute.....	42
2.3.1. Typologie des accidents.....	42
2.3.2. Modes doux.....	44
2.3.3. Deux Roues-Motorisés.....	47
2.3.4. Facteurs spécifiques.....	49
2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute.....	50
3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience.....	51
3.1. Rappel des enjeux du précédent DGO.....	52
3.2. Suivi des actions du DGO 2018-2022.....	52
3.2.1. Actions en régie.....	53
3.2.2. Actions subventionnées.....	56
4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027.....	59
4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire.....	59
4.2. Les orientations d'actions.....	59
5. Mise en œuvre et suivi du document général d'orientations 2023-2027.....	64
5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR.....	64
5.2. Suivi de l'accidentalité départementale.....	64
5.3. Modalités de suivi du document général d'orientations.....	65

PREAMBULE - PREFACE

La sécurité routière est inscrite parmi les priorités gouvernementales et constitue un objectif constant des pouvoirs publics. En effet, la situation sur les routes françaises a amené le Président de la République, le 14 juillet 2022, à faire de la lutte contre l'insécurité routière le premier des trois grands chantiers de son quinquennat, chantier, dont le Premier Ministre a annoncé les États Généraux de la Sécurité Routière le 17 septembre 2022. Les cibles de ce programme sont triples : passer d'une sécurité passive à une sécurité active, mieux encadrer les conducteurs vulnérables et créer une culture générale de prévention des risques routiers. Par ailleurs, le Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) s'est réuni le 28 novembre 2022 et a adopté neuf recommandations afin d'agir encore plus efficacement contre l'insécurité sur les routes.

Sur la période de référence 2017-2021, la situation de notre département est contrastée. En effet, les indicateurs haut-marnais relatifs au nombre de tués par an sont faibles (15 tués en moyenne par an sur nos routes contre 32 en moyenne en France métropolitaine). Toutefois, le nombre d'accidents corporels rapporté à la moyenne des tués par millions d'habitants par an reste élevé en Haute-Marne (88 tués par millions d'habitants en moyenne par an contre 47 au niveau national). Les seniors et les jeunes usagers sont fortement impactés par l'accidentalité mortelle (18 % des tués ont 25-34 ans et 18 % ont plus de 75 ans) alors que les présumés responsables sont principalement des personnes âgées de 55 à 64 ans (23 % des présumés responsables).

La réponse stratégique à ce constat sur les enjeux en matière de sécurité routière dans le département est définie de façon pluriannuelle par le Document Général d'Orientations (DGO). Établi pour la période 2023-2027, le Document Général d'Orientations constitue un outil de programmation qui définira les orientations stratégiques à mener tout en étant également un outil de mobilisation locale pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents. Sa déclinaison opérationnelle est annuelle grâce aux Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR). Ils mettent en œuvre les actions concrètes et adaptées au contexte local.

Ainsi, l'élaboration du Document Général d'Orientations a permis à l'ensemble des partenaires de partager la cartographie de l'insécurité routière du département ainsi que les enjeux qui en découlent. Parce que la sécurité routière reste l'affaire de tous, l'engagement des acteurs et partenaires qui se sont mobilisés pour définir les orientations opérationnelles adaptées aux spécificités du département est de nature à garantir la mise en œuvre d'actions nombreuses et diversifiées. En effet, cet exercice a confirmé la dynamique locale en faveur de la sécurité routière tout en consolidant la cohésion de l'ensemble des parties prenantes et il nous revient donc désormais de décliner collectivement les orientations stratégiques 2023-2027.

Nous tenons à remercier l'ensemble des acteurs locaux et nous savons pouvoir compter sur l'investissement des Intervenants Départementaux de Sécurité Routière, personnes volontaires et bénévoles dont l'engagement est exemplaire.

Chaumont, le 24 mai 2023

La Préfète de la Haute-Marne



Anne CORNET

Le Procureur de la République



Denis DEVALLOIS

1. Le cadre général de la démarche

La sécurité routière est une politique publique prioritaire dont l'enjeu est de réduire l'accidentalité, et plus particulièrement le nombre de morts et de blessés sur les routes. Elle mobilise les acteurs publics (État et collectivités), les acteurs privés (assureurs, constructeurs automobiles, associations de prévention routière ou de défense des usagers de la route...), et l'ensemble des usagers.

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

Le Document Général d'Orientations définit les orientations d'actions de la politique locale de sécurité routière du département. Il constitue un outil de programmation sur cinq ans.

Ce document, élaboré dans le cadre d'une démarche de partenariat, a mobilisé l'ensemble des acteurs locaux autour des axes prioritaires de la politique de sécurité routière à l'échelle du département.

Il formalise la feuille de route de tous les intervenants qui portent les messages de prévention contre l'insécurité routière auprès du grand public. Les Forces de l'Ordre sont également présentes au quotidien pour réprimer et dissuader les infractions au Code de la route.

Ce DGO comprend une étude approfondie de l'accidentalité départementale sur la période de référence 2017/2021 qui alimente et objective les orientations envisagées sur le plan de la communication, la sensibilisation, la prévention ainsi que le contrôle et la sanction.

Sur cette base, les Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) seront définis à travers un appel à projets annuel.

1.2. La démarche d'élaboration

L'élaboration du DGO constitue un moment fort de conception de l'action publique locale au bénéfice de la sécurité routière. Il s'inscrit dans une démarche pragmatique et opérationnelle.

Les enjeux prioritaires nationaux englobant déclinés dans le DGO 2023 – 2027 sont les suivants :

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

Ces enjeux, appréhendés au regard du contexte local, ont été analysés en distinguant le réseau en agglomération de celui hors agglomération tout en prenant en compte les populations en sur-risque (jeunes et seniors) afin d'identifier les actions différenciées en milieu urbain, interurbain ou rural.

Chaque enjeu a fait l'objet d'un groupe de travail dédié et un dernier groupe de travail de restitution collégiale a clôturé l'élaboration du document.

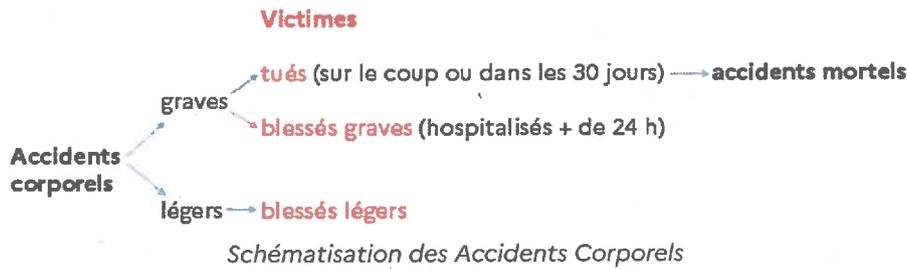
Une attention particulière est portée sur les différents modes de déplacement au regard de l'objectif prioritaire qui vise à circuler en sécurité à tout âge. Le partage apaisé de la voirie est apparu rapidement comme fil conducteur des réflexions.

Chacun des enjeux donne lieu à des orientations d'action prenant en compte la diversité des publics avec une attention particulière sur des modalités d'exécution adaptée à notre territoire.

Afin d'assurer sa mise en œuvre annuelle, la coordination sécurité routière, qui s'appuiera sur le bilan de l'accidentalité de l'observatoire départementale de la sécurité routière, assurera un suivi des actions engagées conformément aux orientations d'actions établies. Ces éléments permettront d'élaborer le Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) en cohérence avec les orientations du DGO.

2. Le diagnostic territorial partagé

Les accidents corporels se définissent ainsi :

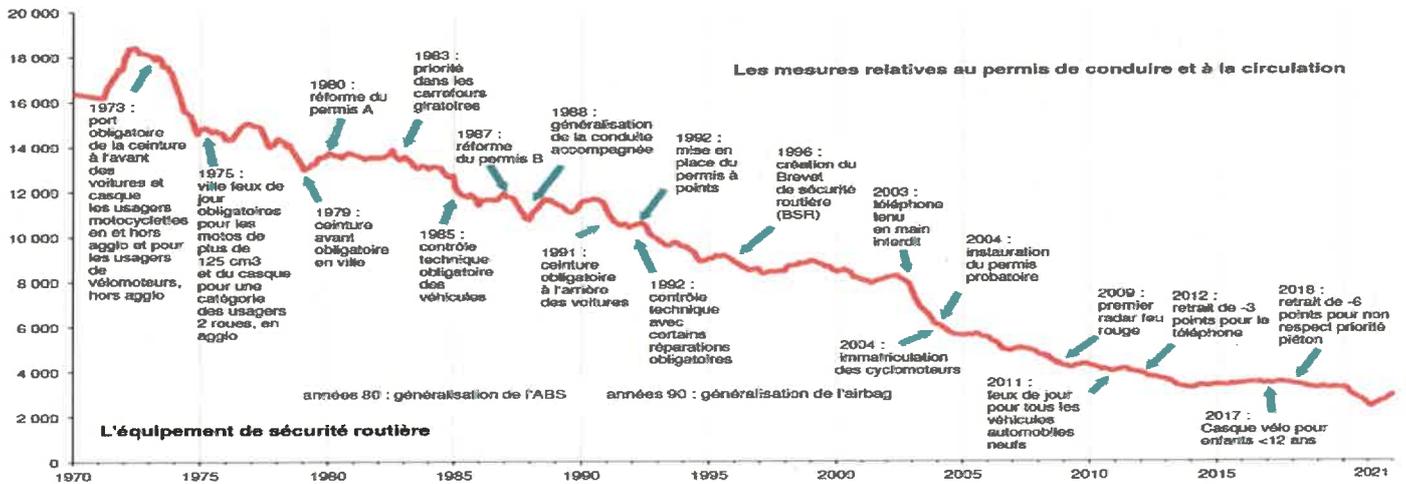


Les différents modes de déplacement étudiés sont :

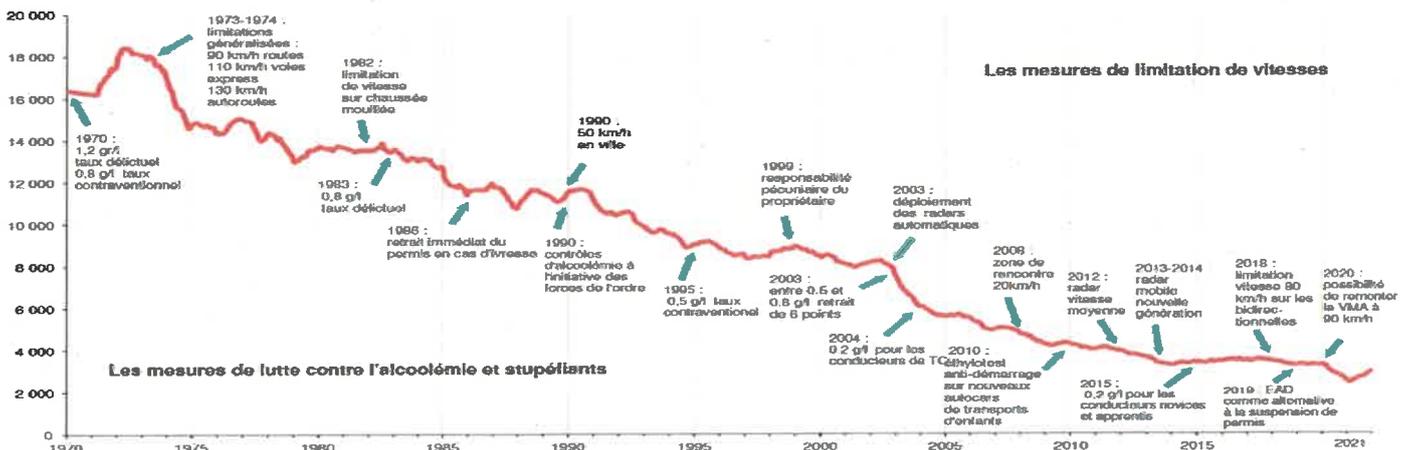
- doux : piétons, vélos et EDP(m) ;
- deux roues motorisés : cyclomoteurs, motos légères et motos lourdes ;
- véhicules de tourisme (véhicules légers) ;
- véhicules utilitaires ;
- poids lourds.

Toutes les définitions sont accessibles dans le glossaire annexé à ce présent document.

Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2021 (moyenne glissante sur 12 mois)



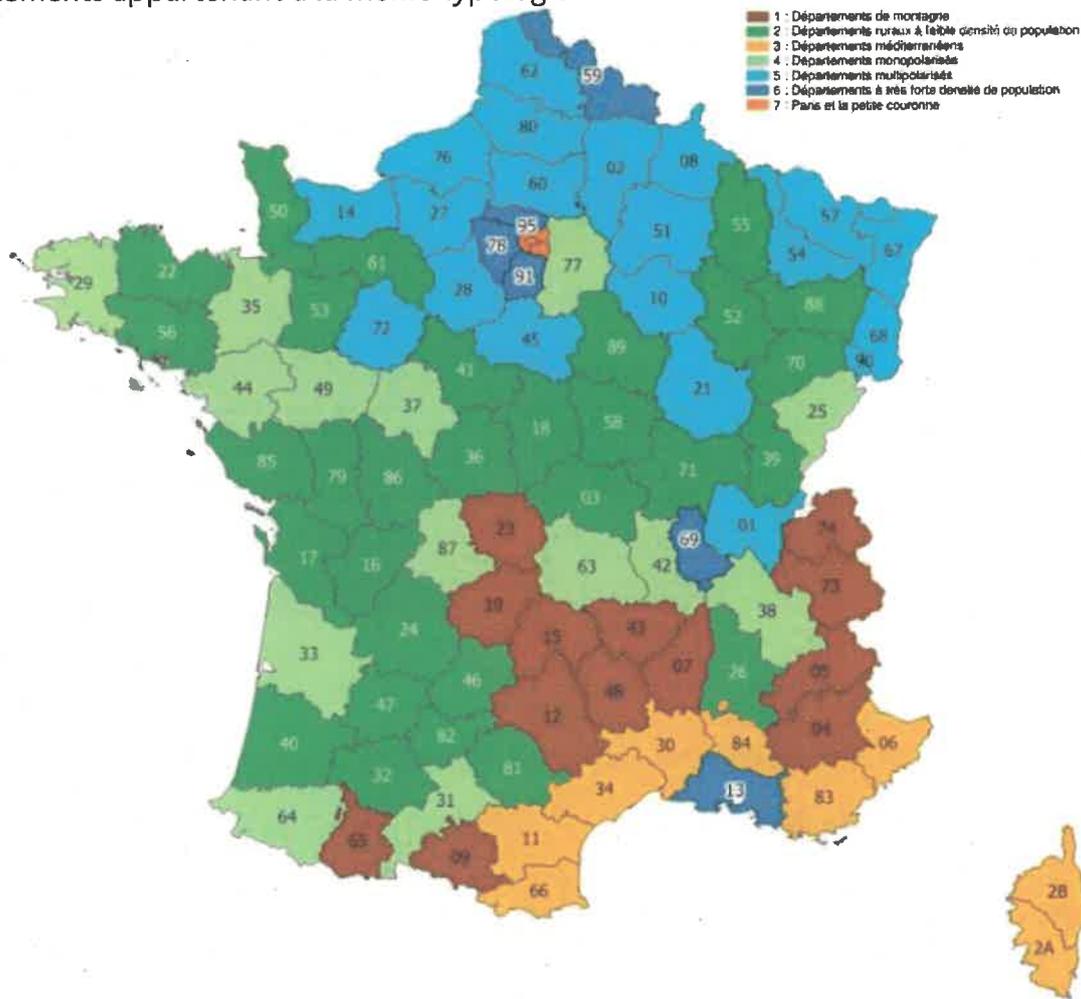
Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2021 (moyenne glissante sur 12 mois)



Cette analyse porte dans un premier temps sur les caractéristiques générales de la mobilité et de la mortalité routières sur le département ces cinq dernières années (2017-2021). L'approche concerne tout d'abord les personnes impliquées dans les accidents (victimes et auteurs présumés responsables, facteurs de risque), selon leur mode de déplacement, leur âge et sexe. Elle fournit un focus sur le risque routier professionnel ainsi que sur l'accidentalité des deux-roues motorisés. Enfin elle dresse un panorama de la répartition des tués selon les réseaux routiers.

Dans un second temps, le diagnostic est réalisé sur l'ensemble de l'accidentalité routière, corporelle ou mortelle, selon les réseaux routiers afin d'adapter les problématiques des diverses collectivités locales partenaires (hors agglomération ou en agglomération, hors autoroutes).

Cet état des lieux a permis d'identifier des pistes d'action opérationnelles de communication, sensibilisation, prévention ainsi que le contrôle et la sanction pour le département de la Haute-Marne en s'appuyant notamment sur des comparaisons avec les départements appartenant à la même typologie.



L'étude¹ du Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) a permis de classer la Haute-Marne dans la famille des trente départements ruraux à faible densité de population.

¹ Rapport d'étude Mai 2022 consultable sous : https://www.cerema.fr/system/files/documents/2022/10/2022_typologiedepartements_rapport_v7.pdf

2.1. Présentation générale du département

2.1.1. Situation géographique



Cartographie des routes, EPCI et pôles d'activité de la Haute-Marne

Les chiffres clés de la Haute-Marne

La Haute-Marne est un département rural de la Région Grand Est dont le chef-lieu est Chaumont. Il compte 426 communes, 17 cantons. Il est limitrophe aux 6 départements suivants : Aube (10), Côte-d'Or (21), Marne (51), Meuse (55), Haute-Saône (70) et les Vosges (88).

Il forme la partie sud de la région Grand-Est et est situé à l'Est du Bassin parisien. Il comporte trois arrondissements : Chaumont (chef-lieu, ville Préfecture), Saint-Dizier (ville la plus peuplée du département), et Langres. Le département tire son nom de la Marne, rivière qui prend sa source près de Langres, et dont le parcours s'étend sur plus de 120 kilomètres et concentre la majeure partie de la population sur un axe Nord/Sud.

L'extrême Sud du département correspond au plateau de Langres, où se trouve le point culminant de la Haute-Marne (le Haut du Sec – 516 mètres), Barrois champenois et Apance-Amance. L'orographie s'abaisse au nord vers les plaines du Perthois et du Der, où se situe son point le plus bas (Puellemontier – 117 mètres).

Superficie

Sa superficie est de 6 211 km².

Population et démographie

La population haut-marnaise en 2021 est estimée par l'INSEE à 168 391 habitants. Cette population est une des plus basses démographies du territoire français et sa tendance marquée par une décroissance et un vieillissement réguliers depuis de nombreuses années.

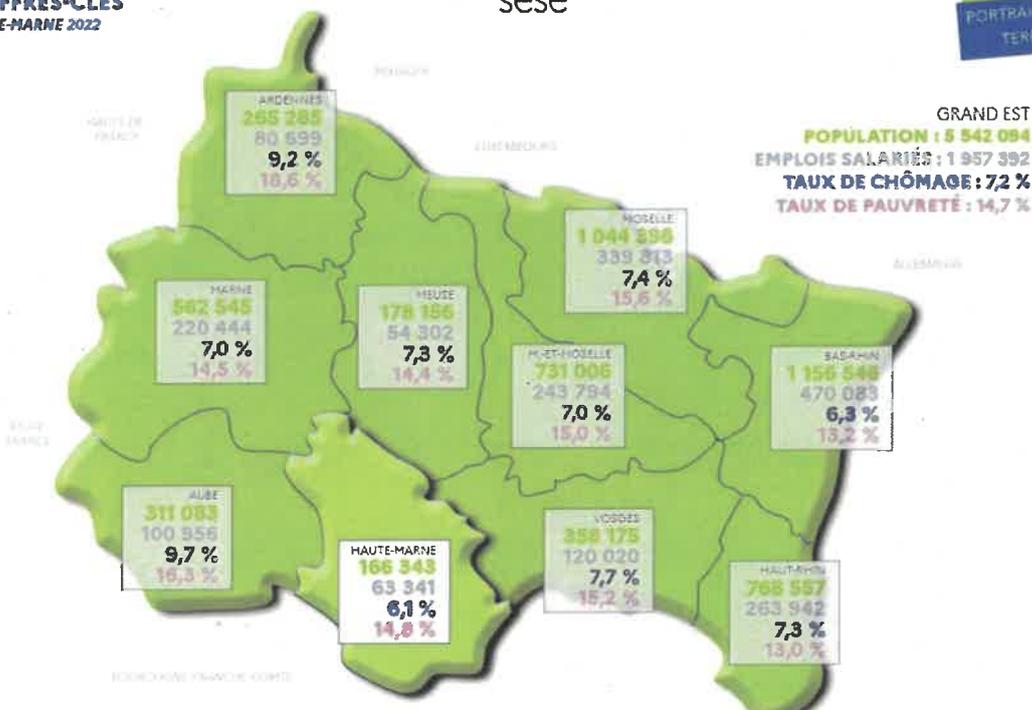
Activités économiques

Le portrait de territoires 2022 réalisé par la Direction Régionale de l'Économie, de l'Emploi, du Travail et des Solidarités compare la Haute-Marne à l'ensemble la région Grand Est comme suit :

CHIFFRES-CLÉS
HAUTE-MARNE 2022

sese

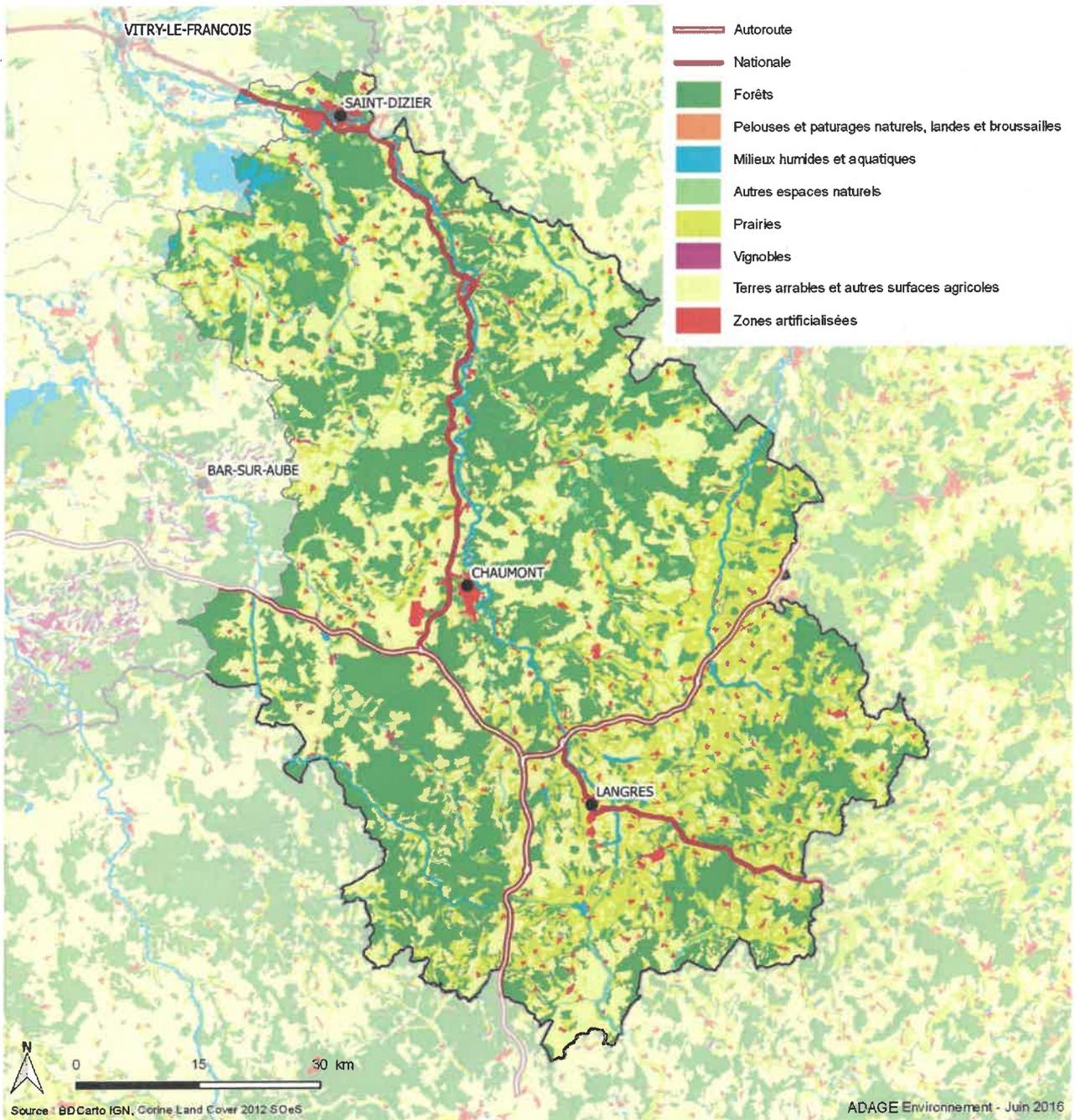
PORTRAIT DE TERRITOIRES



Portrait de territoires 2022 DREETS

Caractéristiques physiques

La Haute-Marne se caractérise par son important réseau hydrographique, ses ressources environnementales remarquables et ses paysages façonnés par les activités agricoles et forestières (Parc National de forêts).



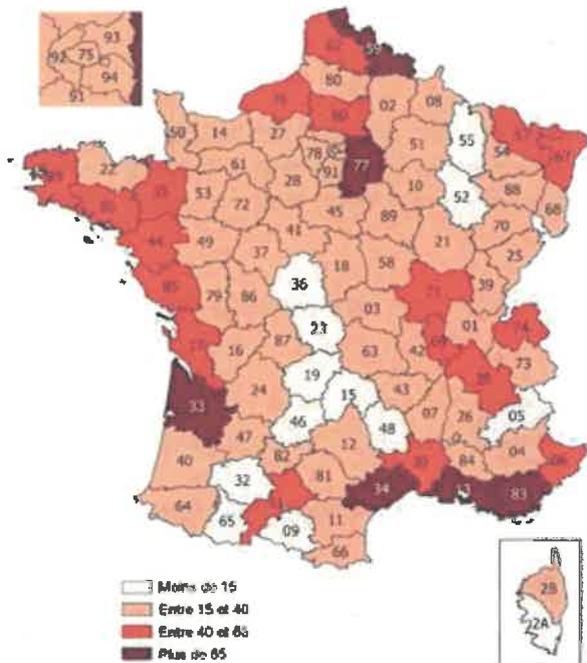
Cartographie de l'occupation des sols en Haute-Marne

2.1.2. Mortalité routière, les victimes

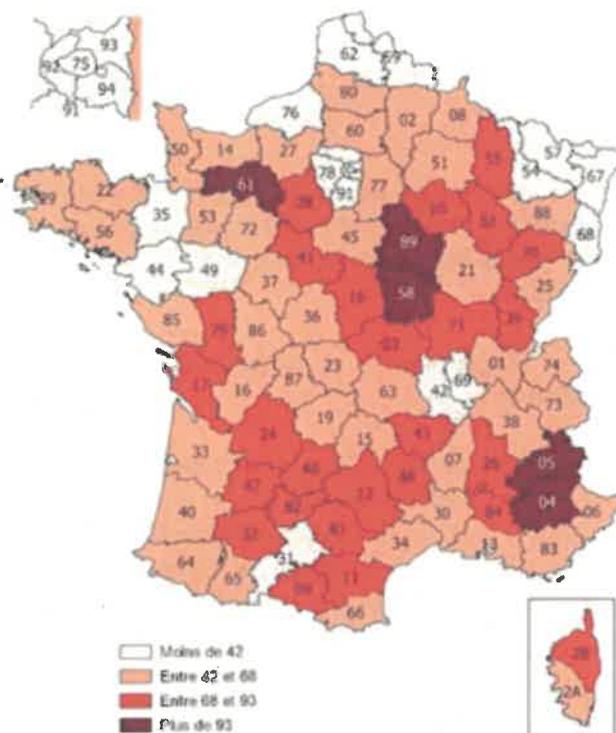


À RETENIR : LES VICTIMES

- x Au cours des cinq dernières années, 2021 a présenté une accidentalité atypique par rapport à la moyenne constatée alors que la tendance de la mortalité par an pour la famille des départements ruraux à faible densité de population ne met pas en avant de bilans similaires.
- x Rapporté à la population haut-marnaise, le ratio est supérieur à celui du niveau national.
- x Les catégories des victimes les plus exposées sont :
 - o seniors de 65 ans et plus (28 % pour la Haute-Marne, 26 % pour la famille et 24 % pour le niveau national) ;
 - o jeunes usagers de 25 à 44 ans (27 % pour la Haute-Marne, 28 % pour la famille et 28 % pour le niveau national) ;
 - o véhicule de tourisme (61 % pour la Haute-Marne, 50 % pour la famille et 48 % pour le niveau national) ;
 - o mode doux (22 % pour la Haute-Marne, 21 % pour la famille et 21 % pour le niveau national). ;
 - o hommes (86 % pour la Haute-Marne, 77 % pour la famille et 78 % pour le niveau national).
- x En Haute-Marne, contrairement à sa famille de référence et au niveau national, le mode de déplacement 2 RM tue moins (6,76 % contre respectivement 23 % et 24 %).
- x La promenade / loisir est majoritairement le motif du trajet qui tue le plus en Haute-Marne (51 %) comme pour la famille (54 %) et pour le niveau national (54 %).
- x Malgré un trafic de transit important, la majorité des victimes d'accidents mortels sont haut-marnaises (50 %), sur des axes qui leur sont familiers.



Cartographie nationale de la mortalité annuelle par département moyenne 2017 à 2021

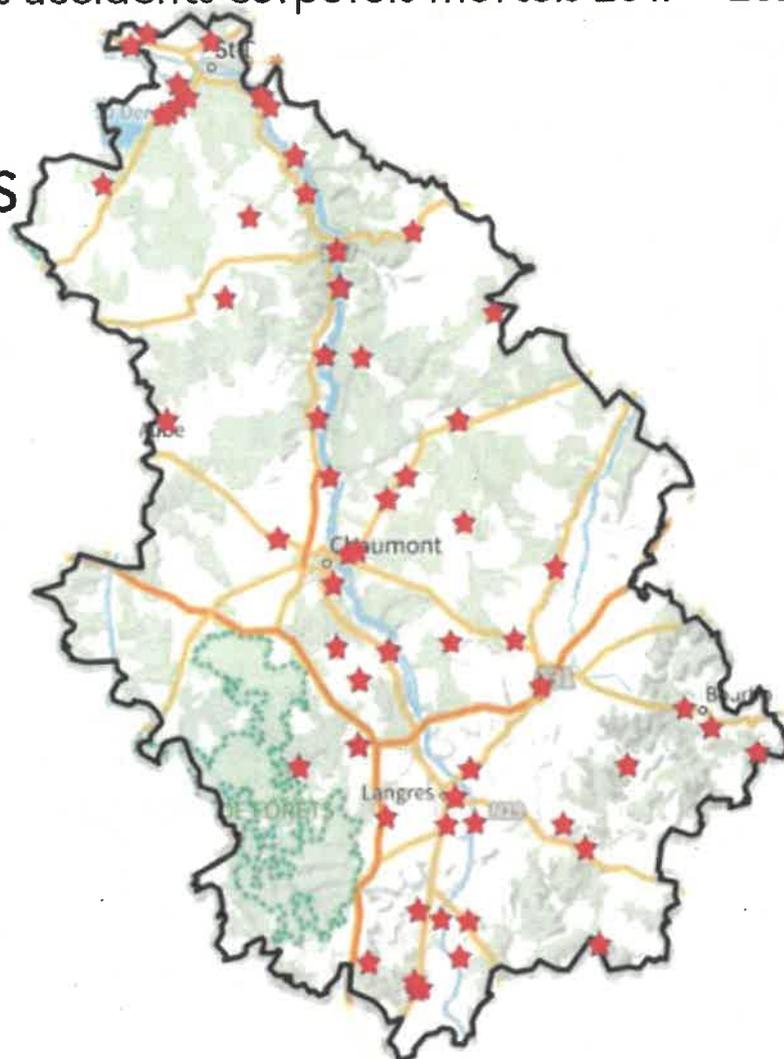
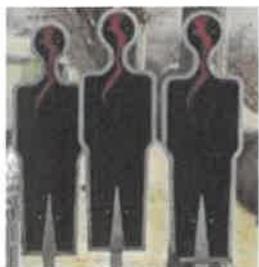


Cartographie nationale de la mortalité annuelle par million d'habitants par département moyenne 2017 à 2021

L'analyse de la mortalité annuelle par nombre de tués positionne la Haute-Marne dans les départements dans le seuil le plus bas avec moins de 15 tués alors que rapporté à la population, elle se place dans le seuil haut entre 68 et 93 tués par million d'habitants.

Cartographie des accidents corporels mortels 2017 – 2021

⇒ **74** tués
en **5** ans

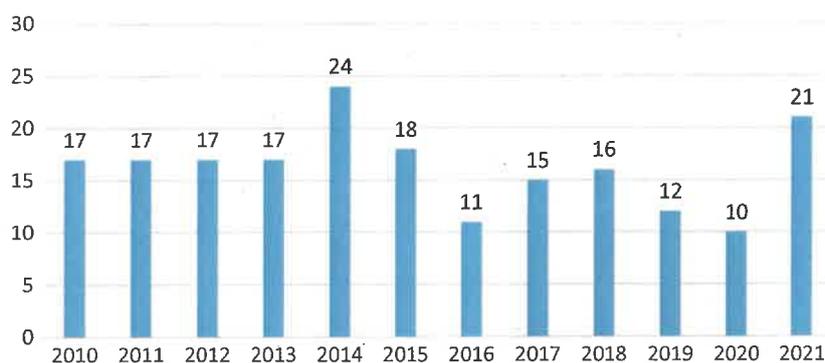


Cartographie des accidents mortels en Haute-Marne de 2017 à 2021

Les accidents corporels mortels sont principalement concentrés sur l'axe nord-sud du département (route nationale 67, route départementale 619 et route départementale 974).

✓ Evolution « longue » de la mortalité par année depuis 2010

Année	Tués	Par rapport N-1	Par rapport Moyenne
2010	17	--	2
2011	17	0	2
2012	17	0	2
2013	17	0	2
2014	24	7	9
2015	18	-6	3
2016	11	-7	-4
2017	15	4	0
2018	16	1	1
2019	12	-4	-3
2020	10	-2	-5
2021	21	11	6



Graphique du nombre de tués par année depuis 2010

Tableau du nombre de tués par année depuis 2010

✓ Nombre de tués cumulés de 2017 à 2021

Année	Tués 52	Evolution 52	Tués Famille	Evolution Famille	Tués National	Evolution Nationale
2017	15	--	830	--	3684	--
2018	16	↗	849	↗	3488	↘
2019	12	↘	830	↘	3498	↗
2020	10	↘	644	↘	2780	↘
2021	21	↗	696	↗	3219	↗
Total :	74		3849		16669	

Tableau du nombre de tués 2017 à 2021

La Haute-Marne connaît une recrudescence de la mortalité en 2021, année atypique, avec une augmentation du nombre de tués, alors que le nombre d'accidents et de blessés reste en cohérence avec la moyenne des années de référence.

✓ Nombre de tués par millions d'habitants 2017-2021

	Moyenne de tués Par département par an	Moyenne de tués Par millions d'habitants par an
Haute-Marne	15	88
Départements ruraux à faible densité	26	69
France métropolitaine	32	47

Tableau comparatif de la moyenne des tués

La moyenne de tués par millions d'habitants par an en Haute-Marne est supérieure à celle de sa famille et représente quasiment le double de la moyenne nationale.

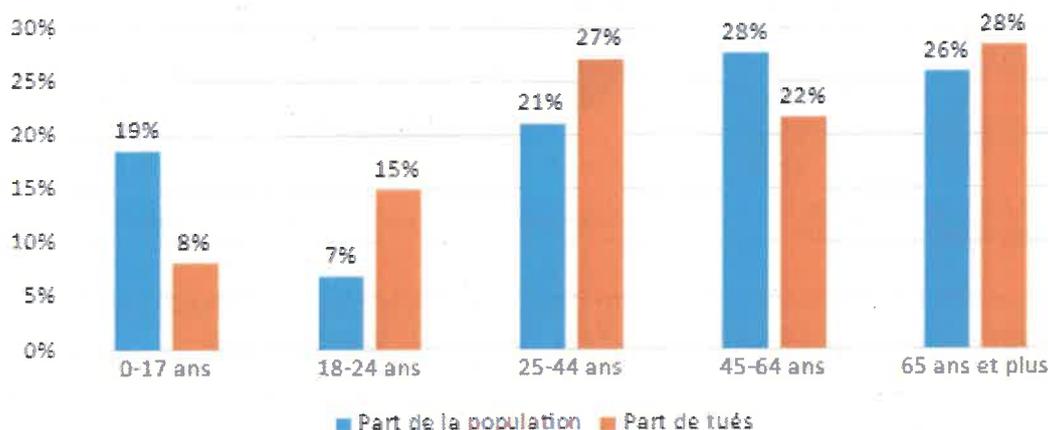
✓ Répartition des tués par âge 2017-2021

Age	Tués	%
0-13 ans	3	4,05%
14-17 ans	3	4,05%
18-24 ans	11	14,86%
25-34 ans	13	17,57%
35-44 ans	7	9,46%
45-54 ans	4	5,41%
55-64 ans	12	16,22%
65-74 ans	8	10,81%
≥ 75 ans	13	17,57%
Total :	74	100 %

Tableau des tués par âge 2017-2021

Age	Tués	Part de tués	Population	Part de la population
0-17 ans	6	8,11 %	31 243	19 %
18-24 ans	11	14,86 %	11 547	7 %
25-44 ans	20	27,03 %	35 422	21 %
45-64 ans	16	21,62 %	46 554	28 %
≥ 65 ans	21	28,38 %	43 625	26 %
Total :	74	100 %	168 391	100 %

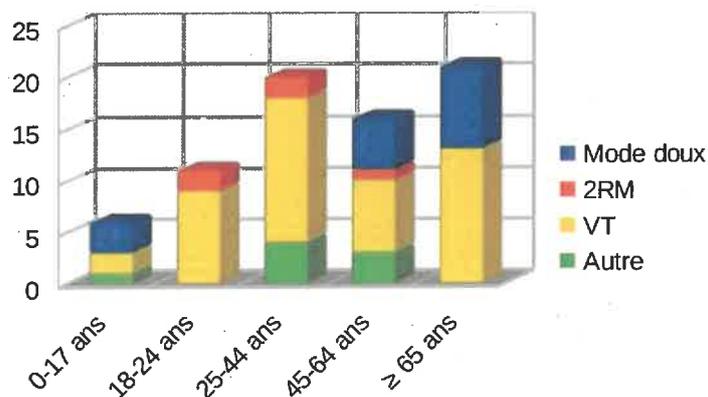
Tableau des tués par regroupements d'âges 2017-2021



Graphique de la répartition de la population 2021 et des tués 2017 à 2021 par âge

Entre 2017 et 2021, les tranches d'âge 25-44 ans et celle des plus de 65 ans sont surreprésentées dans la mortalité en Haute-Marne par rapport à leur part de la population. Les classes d'âge 25-44 ans et les plus de 75 ans sont les plus représentées dans la mortalité avec 13 tués soit 18 % chacune.

✓ Nombre de tués par mode de déplacement et par âge 2017-2021



Graphique des tués par regroupement mode et âge 2017 à 2021

Entre 2017 et 2021, cinq personnes âgées de plus de 45 ans ont perdu la vie en tant que piéton.

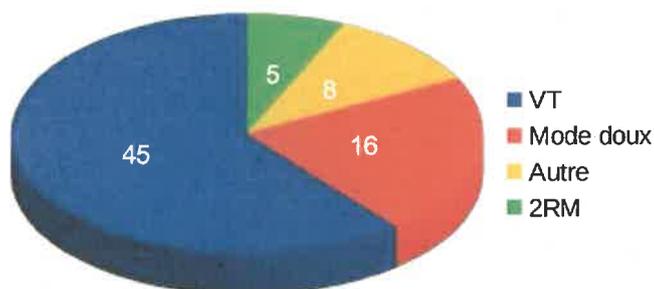
La majorité des tués le sont en véhicule de tourisme (45 tués sur 74) et concerne les 18 – 34 ans (18 tués sur 45).

Plus de la moitié des tués de plus de 75 ans le sont en véhicule de tourisme (8 tués sur 13). Les autres le sont en vélo (3 tués sur 13) et à pied (2 tués sur 13).

✓ **Nombre de tués par mode de déplacement 2017-2021**

Modes	Tués	%
VT	45	60,81 %
Vélo	11	14,86 %
Piéton	5	6,76 %
Moto lourde	4	5,41 %
VU	4	5,41 %
PL	2	2,70 %
Autres	2	2,70 %
Moto légère	1	1,35 %
EDP-m	0	0,00 %
Cyclo	0	0,00 %
Total :	74	100 %

Tableau des tués par mode de déplacement 2017 à 2021



Graphique des tués par mode de déplacement 2017 à 2021

Le véhicule de tourisme est le mode de déplacement le plus mortel (61% des tués). Aucun usager d'EDP-m ni de cyclomoteur n'a été tué sur cette période.

✓ **Nombre de tués par sexe 2017-2021**

Homme	64	86 %
Femme	10	14 %
Total :	74	100 %

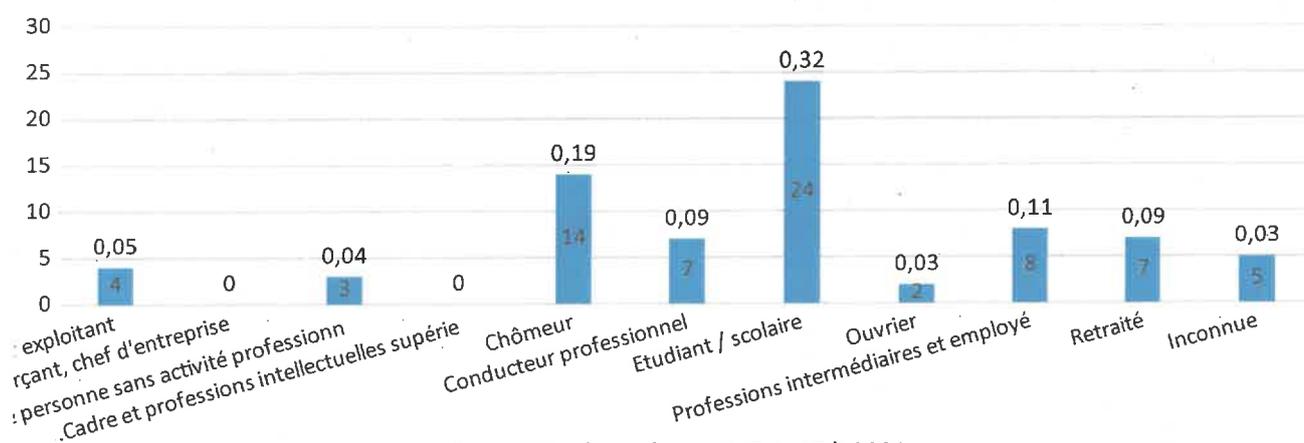
Tableau des tués par sexe 2017 à 2021

✓ Nombre de tués par Catégorie Socio-Professionnelle 2017-2021

Catégorie Socio Professionnelle	Tués	Pourcentage
Agriculteur exploitant	4	5 %
Artisan, commerçant, chef d'entreprise	0	0 %
Autre personne sans activité professionnelle	3	4 %
Cadre et professions intellectuelles supérieures	0	0 %
Chômeur	14	19 %
Conducteur professionnel	7	9 %
Etudiant / scolaire	24	32 %
Ouvrier	2	3 %
Professions intermédiaires et employé	8	11 %
Retraité	7	9 %
Inconnue	5	3 %
Total:	74	

Tableau des tués par CSP 2017 à 2021

Nombre de tués selon la CSP connue 2017-2021



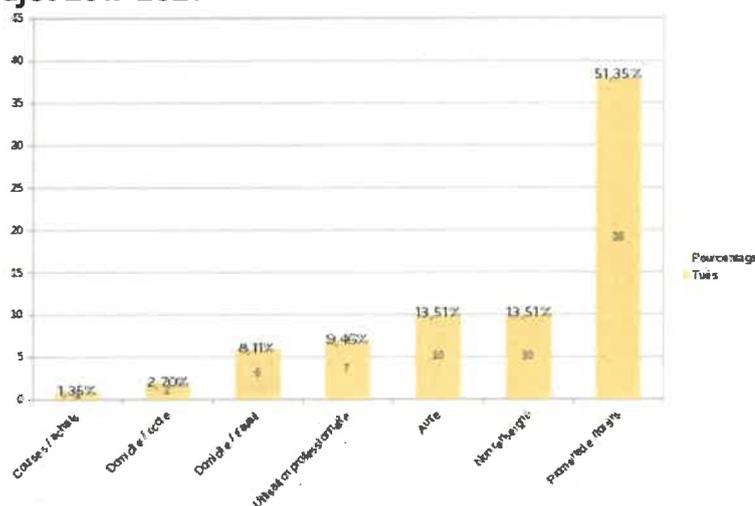
Graphique des tués par CSP 2017 à 2021

Entre 2017 et 2021, la catégorie socio-professionnelle la plus touchée par la mortalité routière concerne les étudiants (32 %) alors qu'aucun artisan, commerçant, chef d'entreprise, cadre et professions intellectuelles supérieures n'a été tué sur la route. Contrairement à la part importante de la population représentée par les plus de 75 ans, seulement 7 retraités sont concernés.

✓ Nombre de tués par motif du trajet 2017-2021

Motif du trajet	Tués	Pourcentage
Courses / achats	1	1 %
Domicile / école	2	3 %
Domicile / travail	6	8 %
Utilisation professionnelle	7	9 %
Autre	10	14 %
Non renseigné	10	14 %
Promenade / loisirs	38	51 %
Total :	74	100 %

Tableau des tués selon le motif du trajet 2017 - 2021



Graphique des tués selon le motif du trajet 2017 - 2021

Entre 2017 et 2021, plus de la moitié des personnes tuées se trouvaient sur un trajet de type promenade et/ou loisirs (51 %) et 15 % des tués se situaient sur un trajet professionnel (domicile/école, domicile/travail ou utilisation professionnelle).

✓ Nombre de tués selon le département de résidence 2017-2021

06	1	1,35 %
21	2	2,70 %
24	1	1,35 %
51	3	4,05 %
52	37	50,00 %
54	1	1,35 %
55	1	1,35 %
57	1	1,35 %
69	1	1,35 %
70	1	1,35 %
74	1	1,35 %
88	1	1,35 %
Autres	23	31,09 %
Total :	74	100,00 %

Entre 2017 et 2021, la moitié des tués sont des résidents haut-marnais (50 %).

2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables (PR) d'accidents mortels



À RETENIR : LES PRÉSUMES RESPONSABLES (PR)

- x En Haute-Marne les catégories des présumés responsables d'accidents corporels mortels concernent:
 - o les hommes (84 % pour la Haute-Marne, 82 % pour la famille et 83 % pour le niveau national) ;
 - o 25-44ans (28 % pour la Haute-Marne, 30 % pour la famille et 34 % pour le niveau national) ;
 - o la catégorie socio-professionnelle 'retraité' (28 % pour la Haute-Marne, 25 % pour la famille et 19 % pour le niveau national) ;
 - o le véhicule de tourisme à l'image de leur volume sur le réseau (67 % pour la Haute-Marne, 65 % pour la famille et 59 % pour le niveau national) ;
 - o les trajets promenade / loisirs (47 % pour la Haute-Marne, 53 % pour la famille et 48 % pour le niveau national).

- x Les comportements des présumés responsables haut-marnais, à l'image de la famille des départements ruraux à faible densité de population, sont par ordre décroissant ;
 - o Vitesse ;
 - o Malaise et Somnolence/fatigue ;
 - o Alcool ;
 - o Priorité.

- x Contrairement à la famille des départements ruraux à faible densité de population et au niveau national, les usagers de deux-roues motorisés haut-marnais sont rarement responsables d'accidents mortels (2 % contre 15 % pour la famille et 19 % pour le niveau national).

- x Malgré un trafic de transit important sur le territoire haut-marnais, les présumés responsables sont majoritairement originaires du département.

✓ Répartition des présumés responsables par âge 2019 à 2021

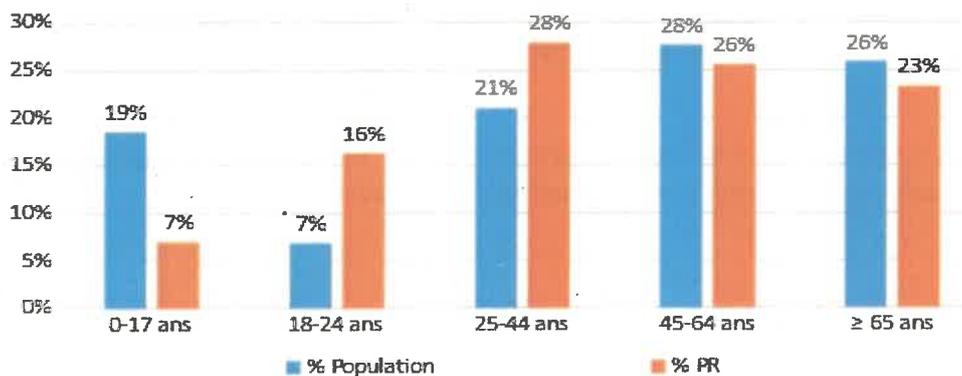
Age	PR	%
0-13 ans	1	2,33 %
14-17 ans	2	4,65 %
18-24 ans	7	16,28 %
25-34 ans	6	13,95 %
35-44 ans	6	13,95 %
45-54 ans	1	2,33 %
55-64 ans	10	23,26 %
65-74 ans	4	9,30 %
≥ 75 ans	6	13,95 %
Total :	43	100,00 %

Tableau des PR par âge détaillé
2019 à 2021

Age	PR	%	Population
0-17 ans	3	7 %	31 243
18-24 ans	7	16 %	11 547
25-44 ans	12	28 %	35 422
45-64 ans	11	26 %	46 554
≥ 65 ans	10	23 %	43 625
Total :	43	100%	168 391

Tableau des PR par âge regroupé et part de la population 2019 à 2021

Répartition de la population 2021 et des présumés responsables 2019-2021 par âge



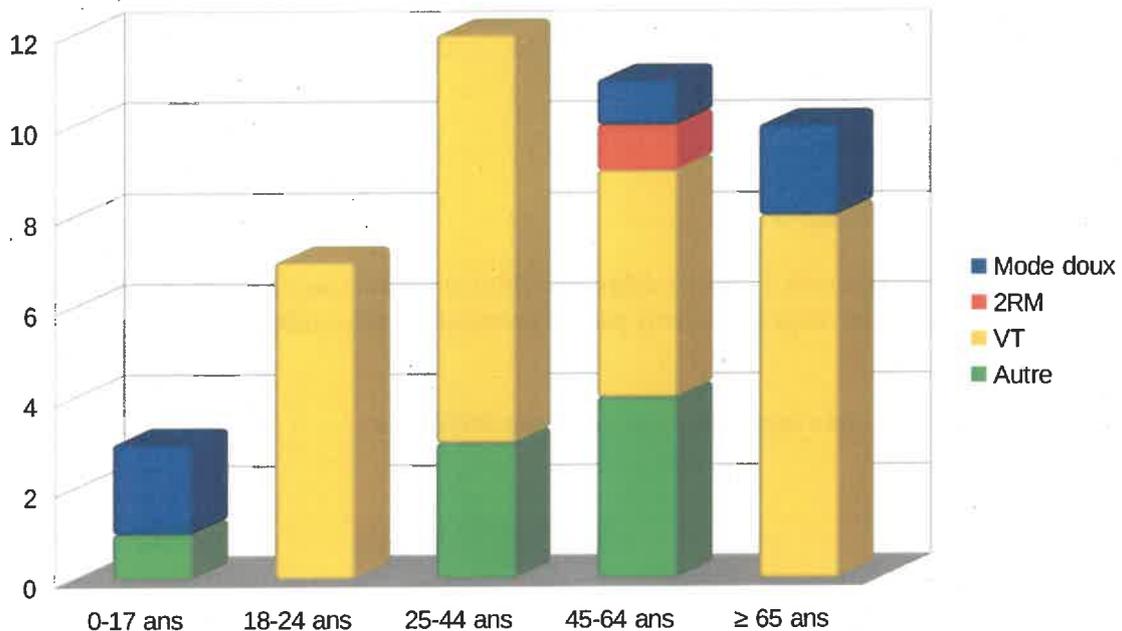
Graphique des présumés responsables par âge regroupé et part de la population 2019 à 2021

Les classes d'âge comprises entre 25 et 44 ans sont plus responsables d'accidents mortels (28 %) rapportées à leur répartition dans la population générale (21 %), ainsi que 18 et 24 ans (16 % par rapport à 7 %).

✓ **Nombre de présumés responsables par mode et par âge 2019-2021**

	Mode doux	2RM	VT	Autre	Total :
0-17 ans	2	0	0	1	3
18-24 ans	0	0	7	0	7
25-44 ans	0	0	9	3	12
45-64 ans	1	1	5	4	11
≥ 65 ans	2	0	8	0	10
Total :	5	1	29	8	43

Tableau des présumés responsables par mode de déplacement et âge du conducteur/piéton 2019 à 2021



Graphique des présumés responsables par âge et par mode 2019 à 2021

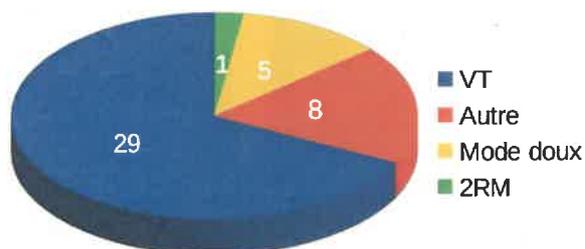
Les usagers en véhicule de tourisme représentent la majorité des présumés responsables avec une forte présence dans les classes d'âge de 25 à 44 ans. 100 % des usagers âgés de 18 à 24 ans sont présumés responsables en véhicule de tourisme.

Les usagers de moins de 17 ans (2PR) et plus de 65 ans (2PR) et de 45 à 64 ans (1PR) en mode doux sont responsables de 5 accidents mortels.

✓ **Nombre de présumés responsables par mode de déplacement 2019-2021**

MODE	PR	%
VT	29	67,00 %
Vélo	4	9,50 %
PL	4	9,50 %
VU	3	7,00 %
Piéton	1	2,30 %
Moto lourde	1	2,30 %
Autres	1	2,30 %
EDP-m	0	0,00 %
Cyclo	0	0,00 %
Moto légère	0	0,00 %
TC	0	0,00 %
Total :	43	100 %

Tableau présumés responsables par mode de déplacement 2019 à 2021



Graphique présumés responsables par mode de déplacement regroupé 2019 à 2021

Plus de la moitié des présumés responsables circulent en véhicule de tourisme (67 %). Les usagers de deux-roues motorisés sont peu responsables d'accident mortel (2,30 %).

✓ **Nombre de présumés responsables par sexe 2019-2021**

	PR	%
Homme	36	84%
Femme	7	16%
Total :	43	100 %

Tableau présumés responsables par sexe 2019 à 2021

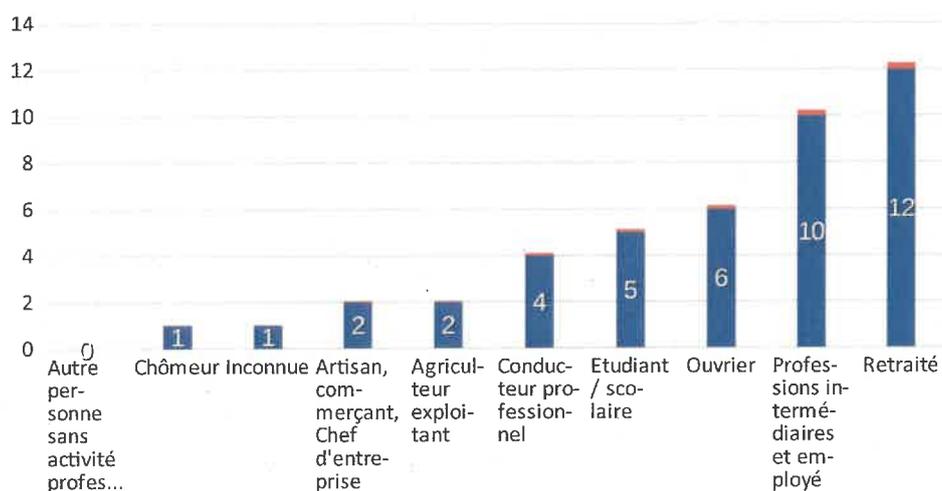
Tout comme les tués, les hommes sont essentiellement présumés responsables (84 %). Cette tendance est comparable à celle de la famille de référence et au niveau national.

✓ **Nombre de présumés responsables par Catégorie Socio-Professionnelle 2019-2021**

CSP	PR	%
Autre personne sans activité professionnelle	0	0 %
Chômeur	1	2 %
Inconnue	1	2 %
Artisan, commerçant, Chef d'entreprise	2	5 %
Agriculteur exploitant	2	5 %
Conducteur professionnel	4	9 %
Etudiant / scolaire	5	12 %
Ouvrier	6	14 %
Professions intermédiaires et employé	10	23 %
Retraité	12	28 %
Total	43	100 %

Tableau présumés responsables par CSP 2019 à 2021

Nombre de présumés responsables par CSP connue 2019-2021



Graphique présumés responsables par CSP 2019 à 2021

✓ **Nombre de présumés responsables par motif du trajet 2019-2021**

TRAJET	PR	%
Courses / achats	0	0,00%
Domicile / école	2	4,65%
Non renseigné	3	6,98%
Domicile / travail	6	13,95%
Utilisation professionnelle	6	13,95%
Autre	6	13,95%
Promenade / loisirs	20	46,51%

Tableau présumés responsables par trajet 2019 à 2021



Graphique présumés responsables par trajet 2019 à 2021

Les présumés responsables se trouvent principalement sur un trajet promenade / loisirs (47 %).

✓ **Nombre de présumés responsables selon le département de résidence 2019-2021**

Département de résidence	PR	%
10	1	2,33 %
21	2	4,65 %
52	28	65,12 %
54	1	2,33 %
55	1	2,33 %
57	1	2,33 %
62	1	2,33 %
69	1	2,33 %
74	1	2,33 %
88	1	2,33 %
Non affecté	5	11,63 %
Total	43	100%

Tableau présumés responsables selon département 2019 à 2021

Tout comme les tués, plus de la moitié des personnes présumées responsables sont des résidents du département (50 %).

✓ **Nombre de présumés responsables selon le facteur aggravant 2019-2021 selon le sexe**

Cause	Homme	Femme	Total
Alcool et stupéfiant	1		1
Alcool seul	5		5
Autre cause	3	1	4
Cause indéterminée	1	1	2
Changement de file	2		2
Contresens	2		2
Dépassement dangereux	2		2
Eblouissement			0
Inattention - téléphone	4		4
Malaise	6		6
Médicaments			0
Non respect de la priorité	4	1	5
Non respect des distances de sécurité			0
Somnolence - fatigue	6		6
Stupéfiant seul	2		2
Vitesse excessive ou inadaptée	7	4	11
Nombre de PR ayant au moins 1 facteur renseigné	36	7	43

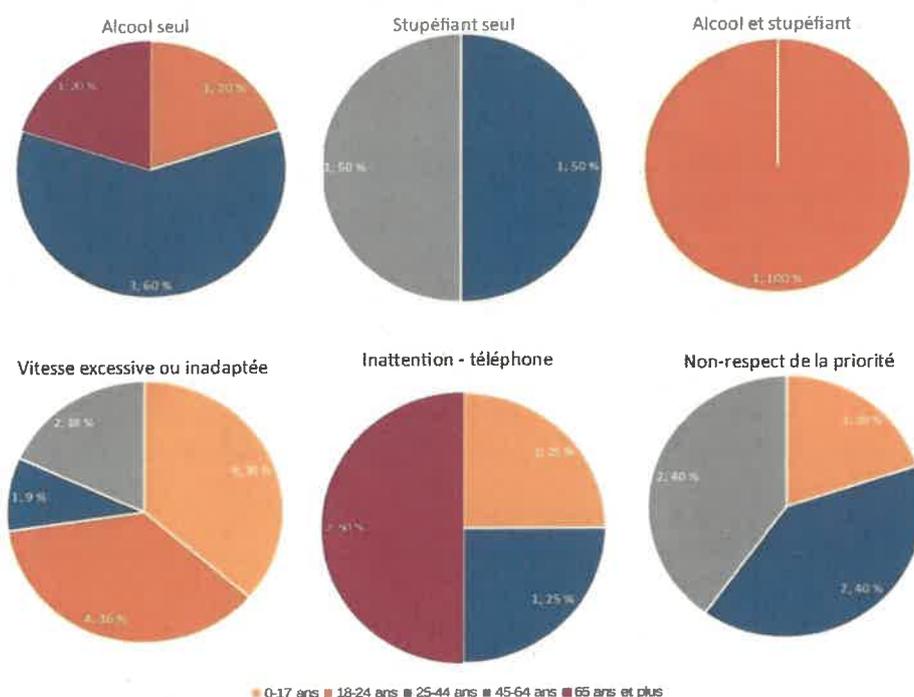
*Tableau présumés responsables selon facteur et sexe
2019 à 2021*

Pour les hommes présumés responsables les principaux facteurs aggravant sont :

- la vitesse excessive ou inadaptée (19 %) ;
- la somnolence/fatigue (6PR) et le malaise (17 %) ;
- l'alcool seul (14 %).

Pour les femmes présumées responsables le principal facteur aggravant est la vitesse excessive ou inadaptée (58 %) :

✓ **Nombre de présumés responsables selon le facteur aggravant 2019-2021 selon l'âge**



Cause	0-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	≥ 65 ans	Total
Alcool et stupéfiant		1				1
Alcool seul		1	3		1	5
Autre cause	1			3		4
Cause indéterminée			0	1	1	2
Changement de file			1		1	2
Contresens			1	1		2
Dépassement dangereux			1	1		2
Eblouissement						0
Inattention - téléphone	1		1		2	4
Malaise			1	2	3	6
Médicaments						0
Non respect de la priorité	1		2	2		5
Non respect des distances de sécurité						0
Somnolence - fatigue		1	2	1	2	6
Stupéfiant seul			1	1		2
Vitesse excessive ou inadaptée		4	4	1	2	11
Nombre de PR ayant au moins 1 facteur renseigné	3	7	12	11	10	43

Tableau présumés responsables selon cause et âge 2019 à 2021

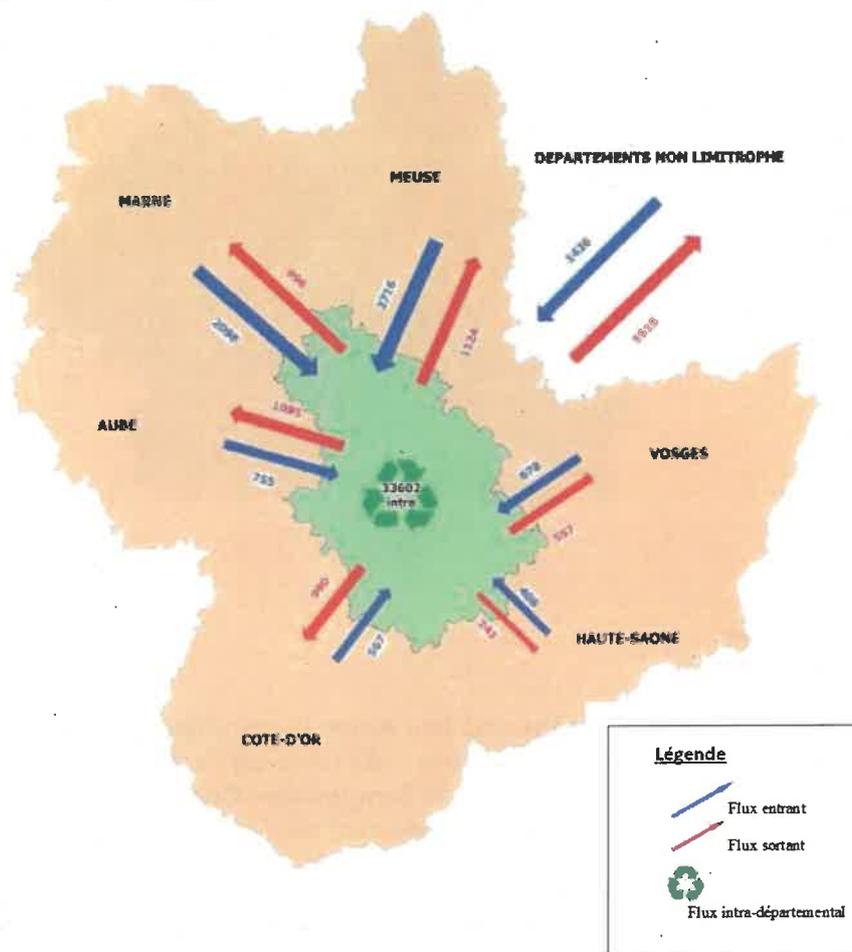
La tranche d'âges 25-44 ans est la plus présumée responsable (28 %), puis la 45-64 ans (26 %) et ensuite la plus de 65 ans (23 %).

2.1.4. Risque routier professionnel



À RETENIR : LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

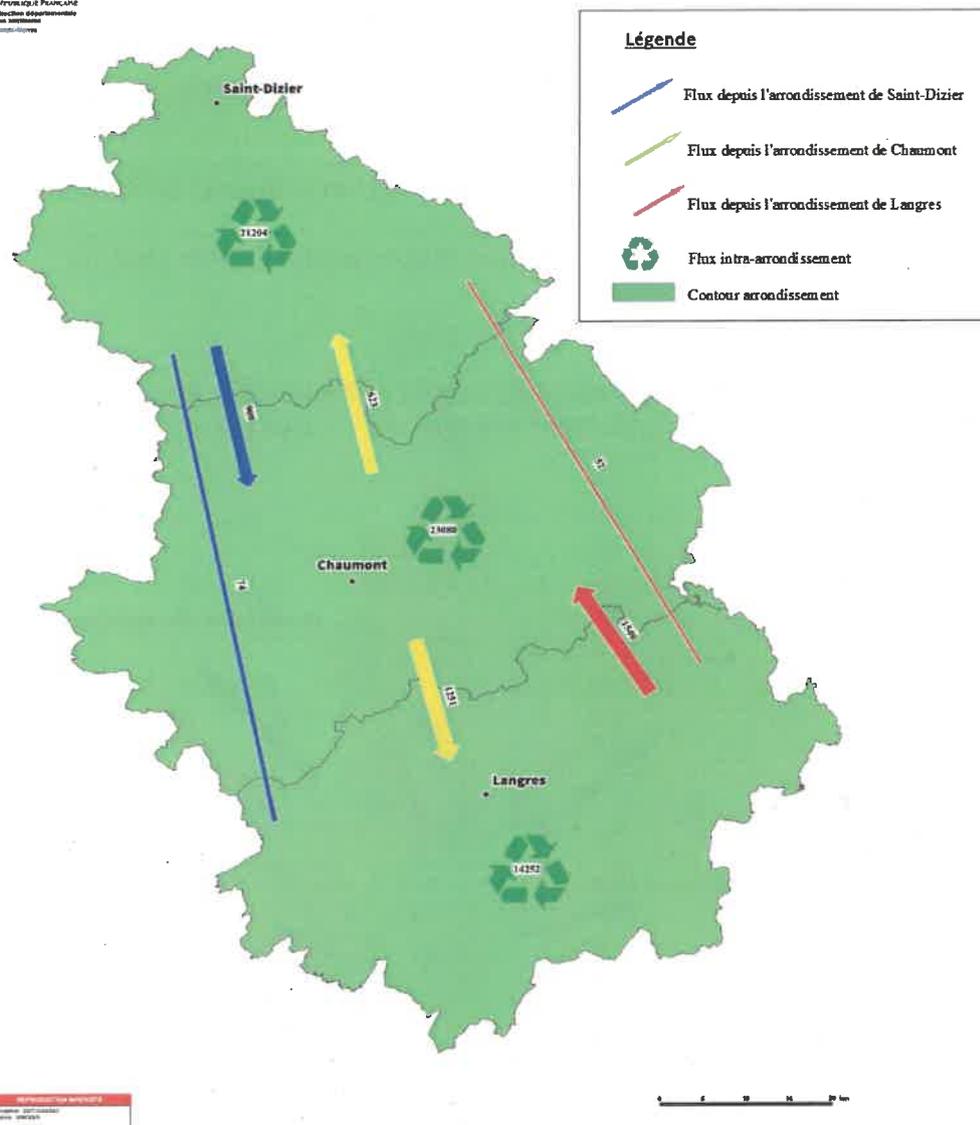
- x Les actifs haut-marnais ont quitté les agglomérations, et le nombre de kilomètres parcourus quotidiennement a augmenté.
- x Les catégories de véhicule du risque routier professionnel sont les :
 - o véhicule de tourisme ;
 - o véhicule utilitaire ;
 - o poids-lourds.
- x Les hommes sont sur-représentés, tout comme les tués et présumés responsables.
- x La mortalité est principalement enregistrée sur des trajets domicile / travail.



Flux domicile-travail des actifs résidant ou travaillant dans le département de la Haute-Marne annuel (source INSEE 2019)

Les principaux flux inter-départementaux ont lieu dans le nord de la Haute-Marne avec la Meuse (3840 flux) et la Marne (3094 flux). Ces flux sont principalement entrants : 2716 meusiens et 2098 marnais travaillent en Haute-Marne.

FLUX DOMICILE-TRAVAIL DES ACTIFS OCCUPÉS RÉSIDANT ET TRAVAILLANT
DANS LE DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-MARNE



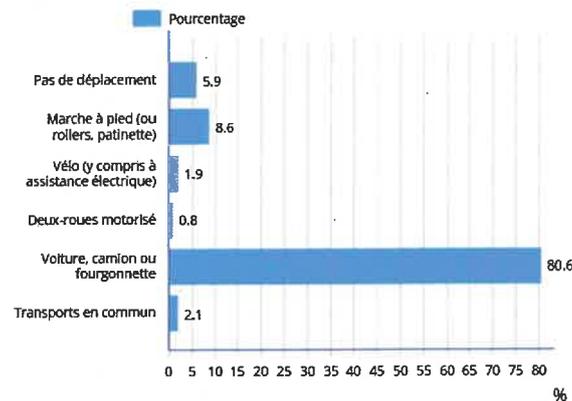
Les principaux flux inter-arrondissement ont lieu entre l'arrondissement de Chaumont et de Langres (2791 flux). La répartition est la suivante : 1251 flux de l'arrondissement de Chaumont vers l'arrondissement de Langres et 1540 flux de Langres vers Chaumont.

En Haute-Marne, 9 emplois sur 10 sont occupés par des hauts-marnais et 93 % des actifs habitant et travaillant dans le département de la Haute-Marne résident dans l'arrondissement dans lequel ils travaillent. La distance moyenne parcourue par les actifs occupés habitant et travaillant dans le département de la Haute-Marne pour se rendre sur leur lieu de travail est de 18 km avec un temps de trajet de 17 minutes.

Les actifs venant depuis un département limitrophe ont augmenté de 16,8 % et ceux venant d'un département non limitrophe de 4,3 %.

Le nombre d'actifs occupés viennent travailler en Haute-Marne depuis un autre département non limitrophe.

✓ Mode de déplacement domicile travail



Graphique de la part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019 en Haute-Marne

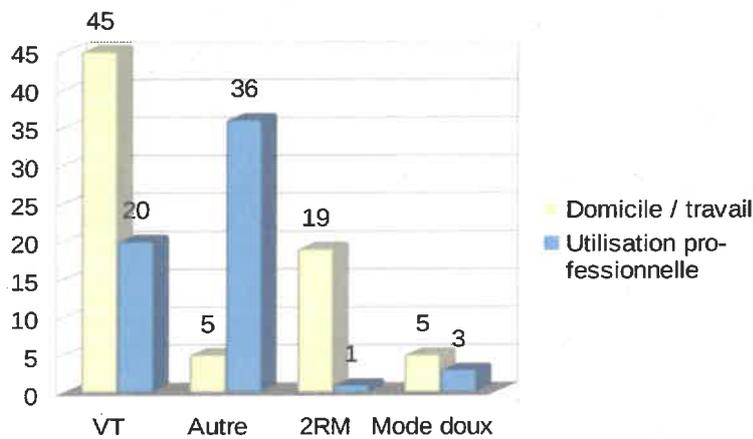
Le mode de déplacement professionnel le plus représenté pour les trajets domicile-travail est le véhicule léger (-3,5T). Les transports en commun sont peu développés sur le territoire.

✓ Nombre de tués dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou trajet professionnel (2017-2021)

	Nombre de personnes tuées dans un accident avec...
... un usager en domicile/travail	11
... un usager en trajet professionnel	17
Total	26

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

Mode de la victime	Domicile / travail	Utilisation professionnelle	Total :
VT	45	20	65
VU	4	20	24
PL		15	15
Moto lourde	11	1	12
Cyclo	8		8
Piéton	1	3	4
Vélo	4		4
Autres	1	1	2
Moto légère		0	0
Total :	74	60	134



Graphique des victimes par type de trajet et mode déplacement

Les véhicules de tourisme sont utilisés à 80,6 % pour les déplacements domicile-travail. La majorité des victimes a utilisé soit un véhicule de tourisme soit un véhicule utilitaire. Les accidents impliquant des poids lourds sont en troisième position. Concernant les deux roues, 11 victimes recensées utilisaient des motos de plus de 499 cm³.

2.1.5. Réseau routier



À RETENIR : LE RÉSEAU ROUTIER

- x Les accidents interviennent principalement sur les axes structurants où la densité de circulation est la plus forte.
- x La majorité des accidents corporels mortels surviennent hors agglomération et hors autoroute en journée et en semaine.

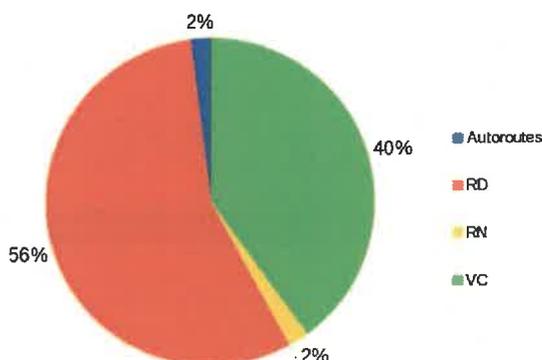
Réseau routier généralité

Les routes structurantes haut-marnaises, notamment les routes nationales et les autoroutes, sont des itinéraires de transit pour les poids lourds.

Au 1er janvier 2018, le réseau routier de la Haute-Marne est constitué de 6 890 Km de voies.

Il se compose de :

- 110 km d'autoroutes (A5 et A31),
- 136 km de routes nationales (N4, N67 et N19),
- 3 850 km de routes départementales,
- 2 746 km de voies communales.



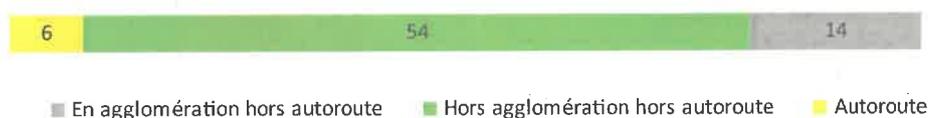
Trafic routier

réseau	nombre de véhicules par jour
Réseau structurant des routes départementales	4 000
Réseau départemental à proximité et dans les trois principaux pôles urbains ²	8 000
Route Nationale 4	19 700
Route Nationale 67	6 800
Route Nationale 19	5 000
Autoroute 31	23 700
Autoroute 5	18 500

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

	TUES	Part	TUES	Part	TUES	Part	Total Tués
Haute-Marne	6	8	54	73	14	19	74
Départements ruraux	6	5	94,5	74	27,8	22	207,3
France métropolitaine	13	8	96	61	50	31	228

Nombre de tués selon le milieu 2017-2021

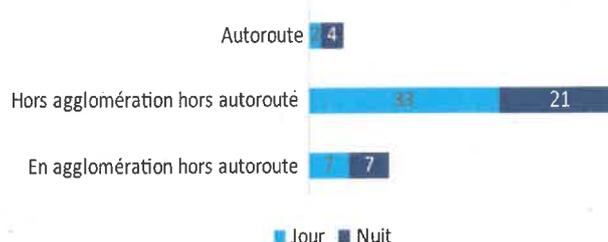


La part des tués selon le réseau haut-marnais est répartie conformément aux départements ruraux et au niveau national.

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

Selon milieu	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Total Tués Cumulés
Haute-Marne	2	4	33	21	7	7	74
Départements ruraux	3	3	58	36	17	11	128
France métropolitaine	6	7	57	39	29	21	159

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

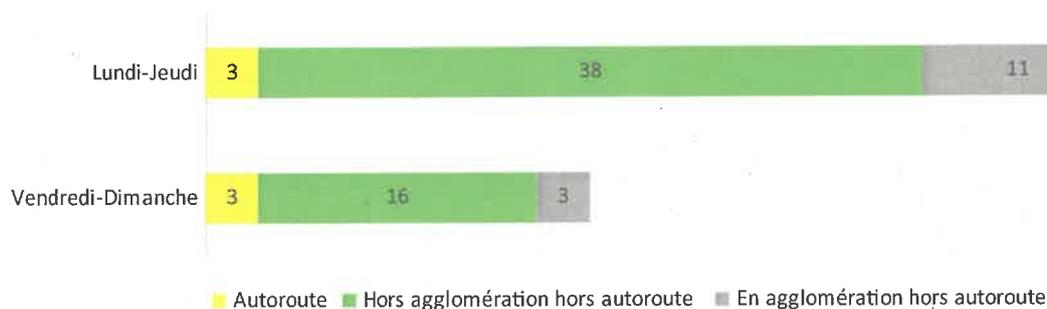


2 Chaumont, Saint-Dizier et Langres

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

Selon milieu	Lundi-Jeudi	Vendredi-Dimanche	Lundi-Jeudi	Vendredi-Dimanche	Lundi-Jeudi	Vendredi-Dimanche	Total Tués cumulés
Haute-Marne	3	3	38	16	11	3	74
Départements ruraux	3	3	48	46	16	12	128
France métropolitaine	7	6	48	48	27	23	159

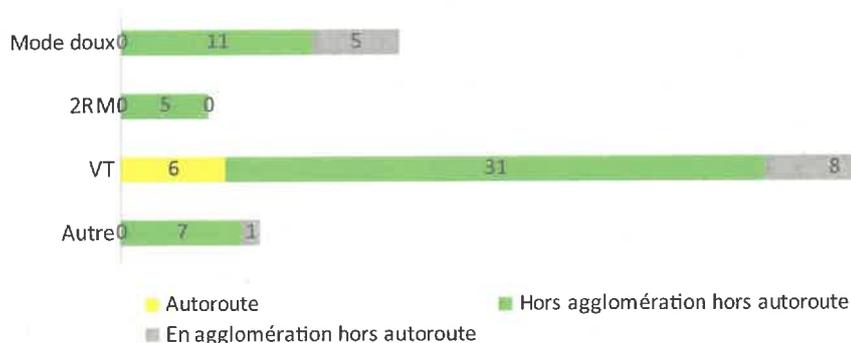
Nombre de tués suivant le jour de la semaine 2017-2021



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

Selon milieu	Mode doux	2RM	VT	Autre	Mode doux	2RM	VT	Autre	Mode doux	2RM	VT	Autre	Total Tués
Haute-Marne	0	0	6	0	11	5	31	7	5	0	8	1	74
Départements ruraux	1	1	4	1	11	17	60	6	12	6	9	2	130
France métropolitaine	2	2	7	2	11	21	59	6	21	13	14	2	160

Nombre de tués par mode 2017-2021



2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute



À RETENIR : ACCIDENTS CORPORELS HORS AGGLOMERATION HORS AUTOROUTE

- x Les hommes de plus de 65 ans en modes doux sont les plus impliqués.
- x La période estivale connaît une nette augmentation. Les hommes de 45 à 64 ans sont les plus concernés par les accidents corporels hors agglomération.
- x Il faut maintenir la vigilance sur les thématiques suivantes :
 - Conditions météorologiques ;
 - Dangerosité du réseau (intersection, courbe, environnement global).

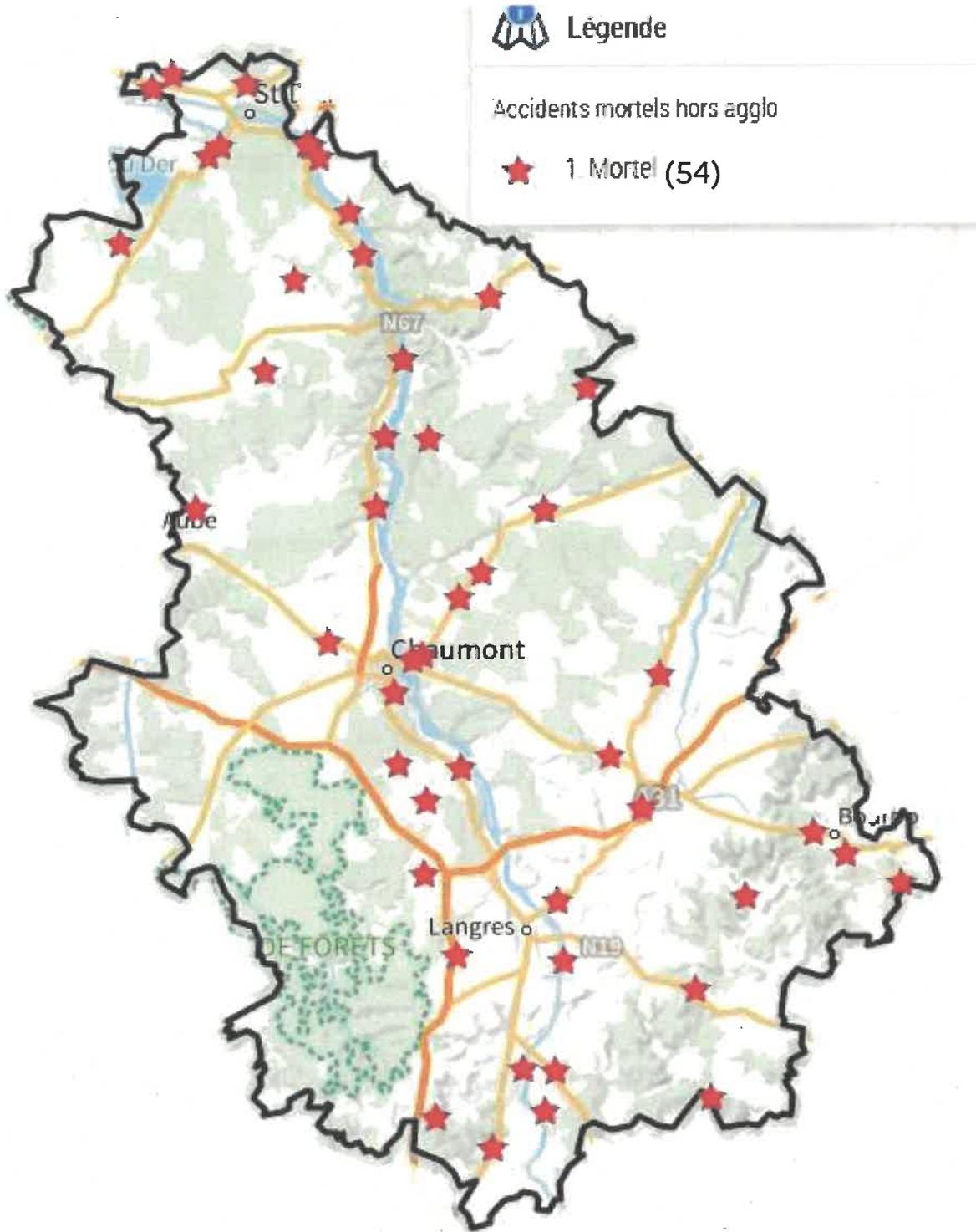
2.2.1. Typologie des accidents

- Qui tue et blesse par mode de déplacement (2017-2021)

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	3	0	1	14	1	1	0	1	21
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	1	0	1	1	0	0	0	0	3
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
VL	2	2	0	3	7	1	0	0	0	15
VU	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
PL	1	0	0	0	4	2	1	0	0	8
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2
MULTICOLLISION	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
TOTAL	3	8	0	5	31	4	2	0	1	54
Part de la mortalité	3%	15%	0%	9%	57%	7%	4%	0%	2%	100,00%

Nombre de personnes tuées selon le mode de déplacement et l'usager percuté Hors agglomération et Hors autoroute

- Carte des accidents mortels situés hors agglomération



Cartographie des accidents mortels HORS agglomération en Haute-Marne de 2017 à 2021

Les accidents mortels se concentrent sur les axes structurants, principalement l'axe Nord/Sud.

2.2.2. Modes doux

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

Nombre de victimes piétons et EDPsm selon l'âge et le sexe hors agglomération

	Homme	Femme	Somme :
18-24 ans	1		1
35-44 ans	1		1
55-64 ans	1		1
65-74 ans	1	1	2
≥ 75ans	1		1
Somme :	5	1	6

	Homme	Femme	Somme :
18-24 ans	1		1
25-44 ans	1		1
45-64 ans	1		1
≥ 65 ans	2	1	3
Somme :	5	1	6

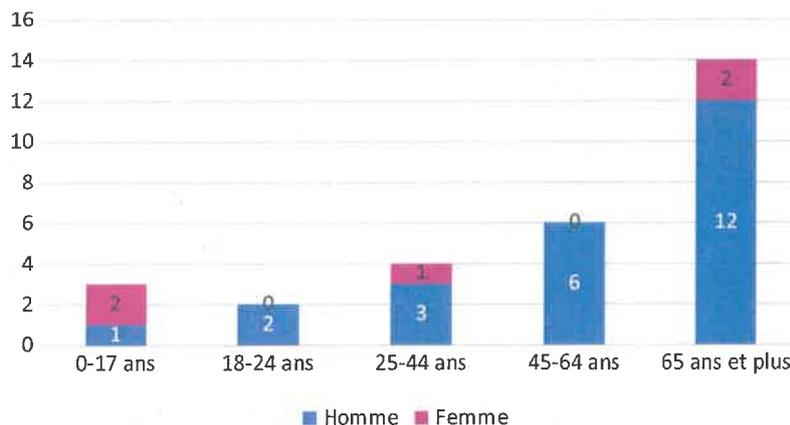
Nombre de victimes cyclistes, VAE et EDPm selon l'âge et le sexe hors agglomération

	Homme	Femme	Somme :
14-17 ans	1	2	3
18-24 ans	1		1
25-34 ans	1	1	2
35-44 ans	1		1
45-54 ans	1		1
55-64 ans	4		4
65-74 ans	3	1	4
≥ 75ans	7		7
Somme :	19	4	23

	Homme	Femme	Somme :
0-17 ans	1	2	3
18-24 ans	1		1
25-44 ans	2	1	3
45-64 ans	5		5
≥ 65 ans	10	1	11
Somme :	19	4	23

Les victimes en modes doux sont majoritairement des hommes de plus de 65ans (43 %). Les femmes victimes cyclistes, VAE et EDPm âgées de moins de 17 ans sont plus nombreuses (2 contre, 1 de 25 à 44 ans et 1 de plus de 65ans).

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

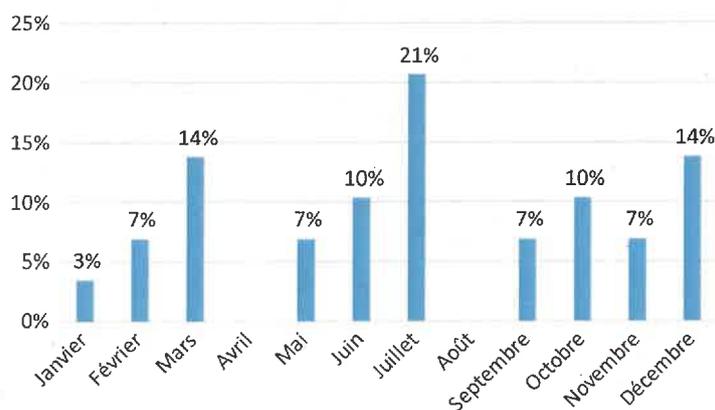


- Evolution des victimes en modes doux entre 2019 et 2021 hors agglomération

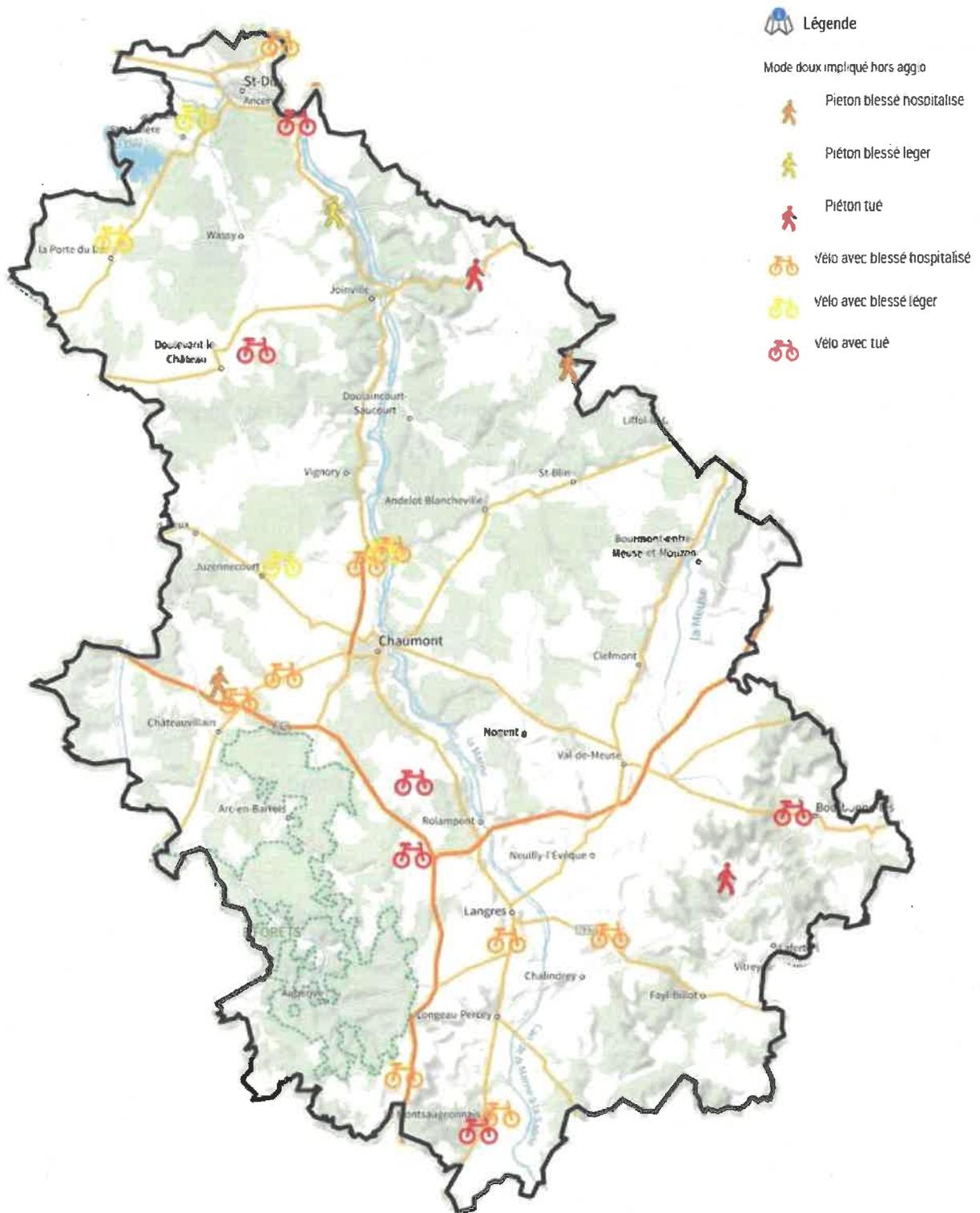
Année	Victimes	ECART / N-1	TENDANCE
2017	4	--	--
2018	9	5	↗
2019	4	-5	↘
2020	2	-2	↘
2021	10	8	↗

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

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



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

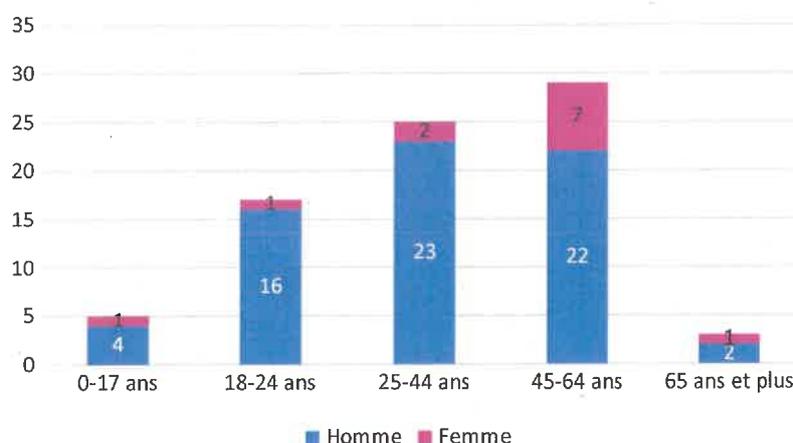


Cartographie des accidents HORS agglomération mode doux impliqué 2017 à 2021

2.2.3. Deux Roues-Motorisés

- Victimes en deux-roues motorisés (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe hors agglomération (2017-2021)

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

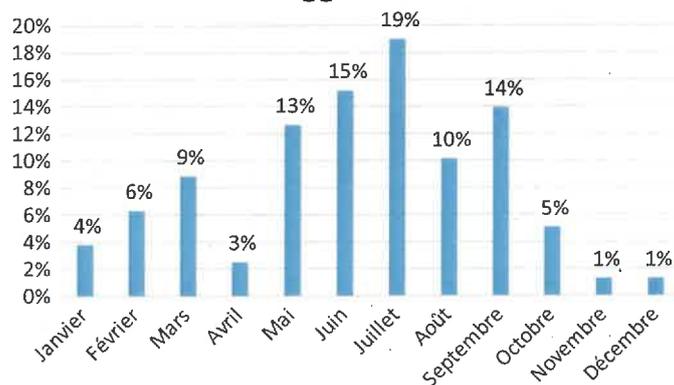


- Evolution des victimes en deux-roues motorisés entre 2021 et 2019 hors agglomération

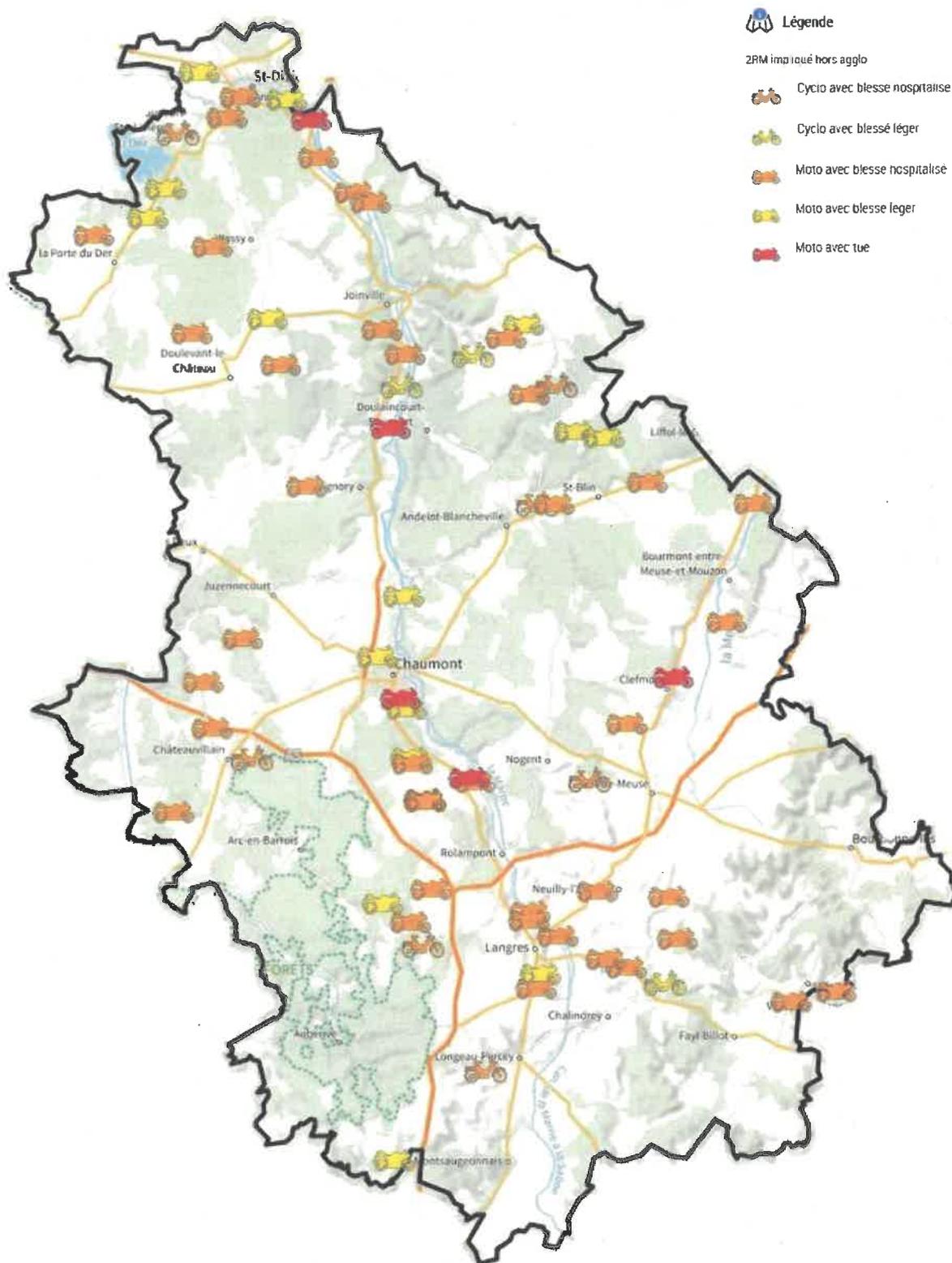
Année	Victimes	VARIATION N-1	TENDANCE
2017	14	--	--
2018	20	6	↗
2019	16	-4	↘
2020	13	-3	↘
2021	16	3	↗

- Répartition en % des victimes en deux-roues motorisés selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)

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



- Carte hors agglomération avec un pictogramme pour deux-roues motorisés impliqué dans l'accident



Cartographie des accidents HORS agglomération 2 RM impliqué 2017 à 2021

2.2.4. Facteurs spécifiques

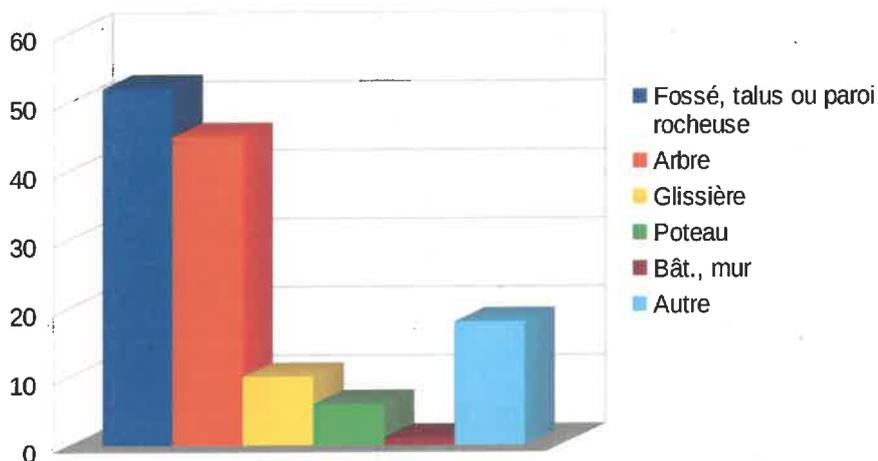
- Répartition des victimes hors agglomération selon que le lieu soit en ligne droite/virage et en/hors intersection (2017-2021)

En intersection		
En virage	Partie rectiligne	N/C
13	49	24

Hors Intersection		
En virage	Partie rectiligne	N/C
157	183	6

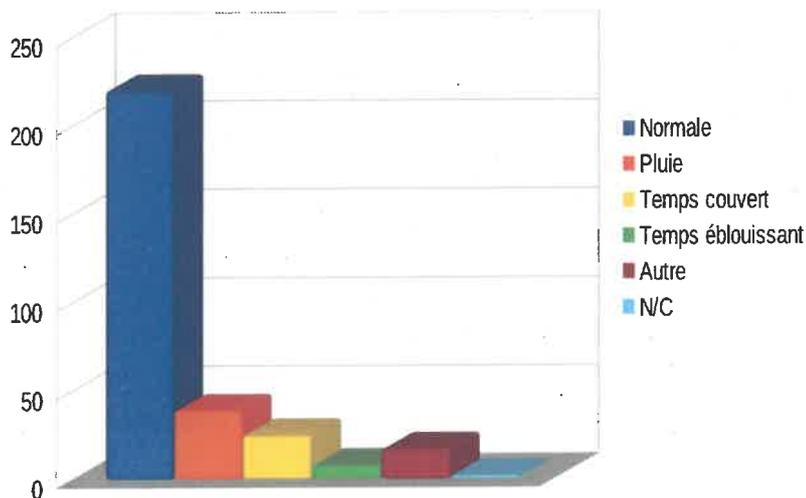
- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule hors agglomération (2017-2021) (accident avec véhicule seul et sans piéton)

Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté hors agglomération



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

Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération



2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute



À RETENIR : ACCIDENTS CORPORELS EN AGGLOMÉRATION HORS AUTOROUTE

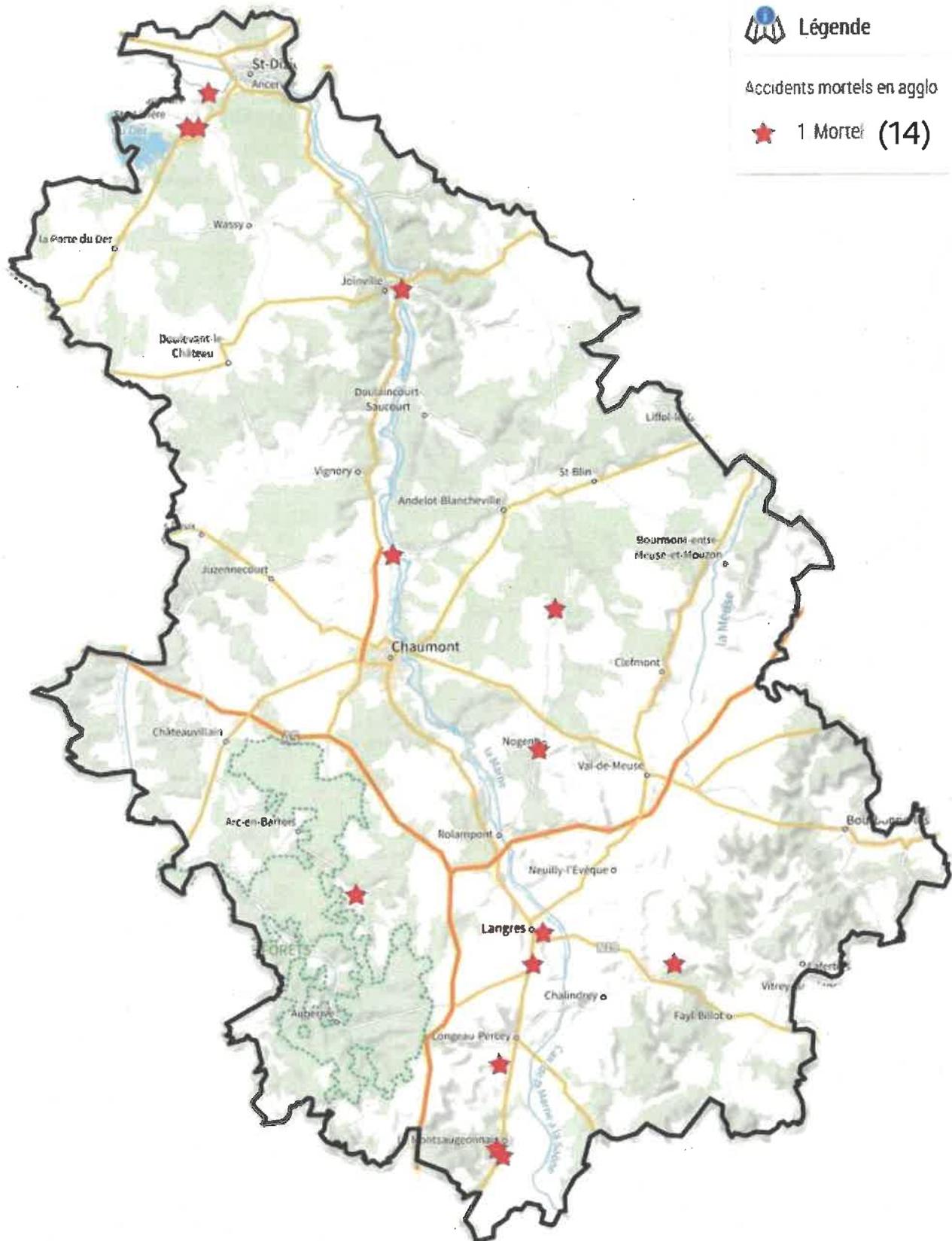
- x Aucun accident mortel n'est à déplorer dans l'agglomération de Chaumont et de Saint-Dizier. En revanche, le mode doux est principalement représenté dans ces agglomérations.
- x Pour les accidents corporels en deux-roues motorisés en agglomération, il n'y a pas de tendance flagrante en matière temporelle. Toutefois les beaux jours et les périodes ouvrant droit au week-end prolongé restent plus particulièrement accidentogènes.
- x La typologie des accidents corporels en agglomération sont :
 - o axes structurants des communes ;
 - o route prioritaire.

2.3.1. Typologie des accidents

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

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	1	0	0	8	0	0	0	1	10
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VL	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2
VU	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PL	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
MULTICOLLISION	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	2	3	0	0	8	0	0	0	1	14
Part de la mortalité	14%	21%	0%	0%	57%	0%	0%	0%	7%	100,00%

Nombre de personnes tuées selon le mode de déplacement et l'utilisateur percuté En agglomération Hors autoroute



2.3.2. Modes doux

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

Nombre de victimes piétons et EDPsm selon l'âge et le sexe en agglomération

	Homme	Femme	Somme :
0-13 ans	7	2	9
14-17 ans	3	4	7
18-24 ans	3	2	5
25-34 ans	2	2	4
35-44 ans	2		2
45-54 ans	1	4	5
55-64 ans	1	3	4
65-74 ans	4	5	9
≥ 75 ans	6	6	12
Somme :	29	28	57

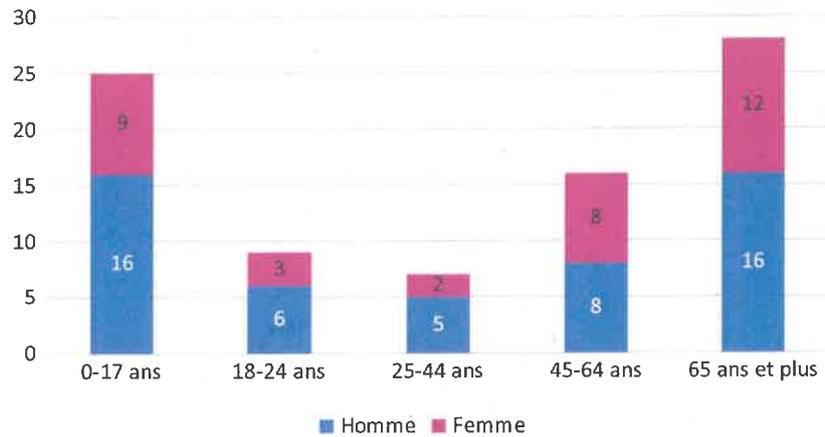
	Homme	Femme	Somme :
0-17 ans	10	6	16
18-24 ans	3	2	5
25-44 ans	4	2	6
45-64 ans	2	7	9
≥ 65 ans	10	11	21
Somme :	29	28	57

Nombre de victimes cyclistes, VAE et EDPm selon l'âge et le sexe en agglomération

	Homme	Femme	Somme :
0-13 ans	3	2	5
14-17 ans	3	1	4
18-24 ans	3	1	4
25-34 ans	1		1
35-44 ans		0	0
45-54 ans	2		2
55-64 ans	4	1	5
65-74 ans	4		4
≥ 75 ans	2	1	3
Somme :	22	6	28

	Homme	Femme	Somme :
0-17 ans	6	3	9
18-24 ans	3	1	4
25-44 ans	1	0	1
45-64 ans	6	1	7
≥ 65 ans	6	1	7
Somme :	22	6	28

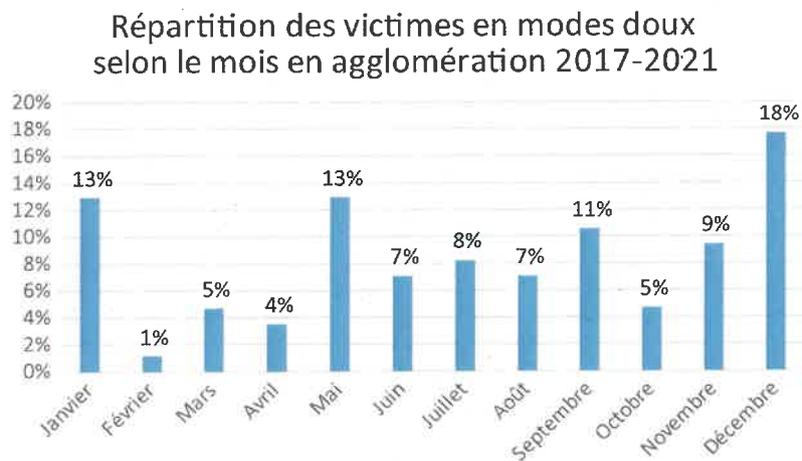
Victimes en modes doux par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



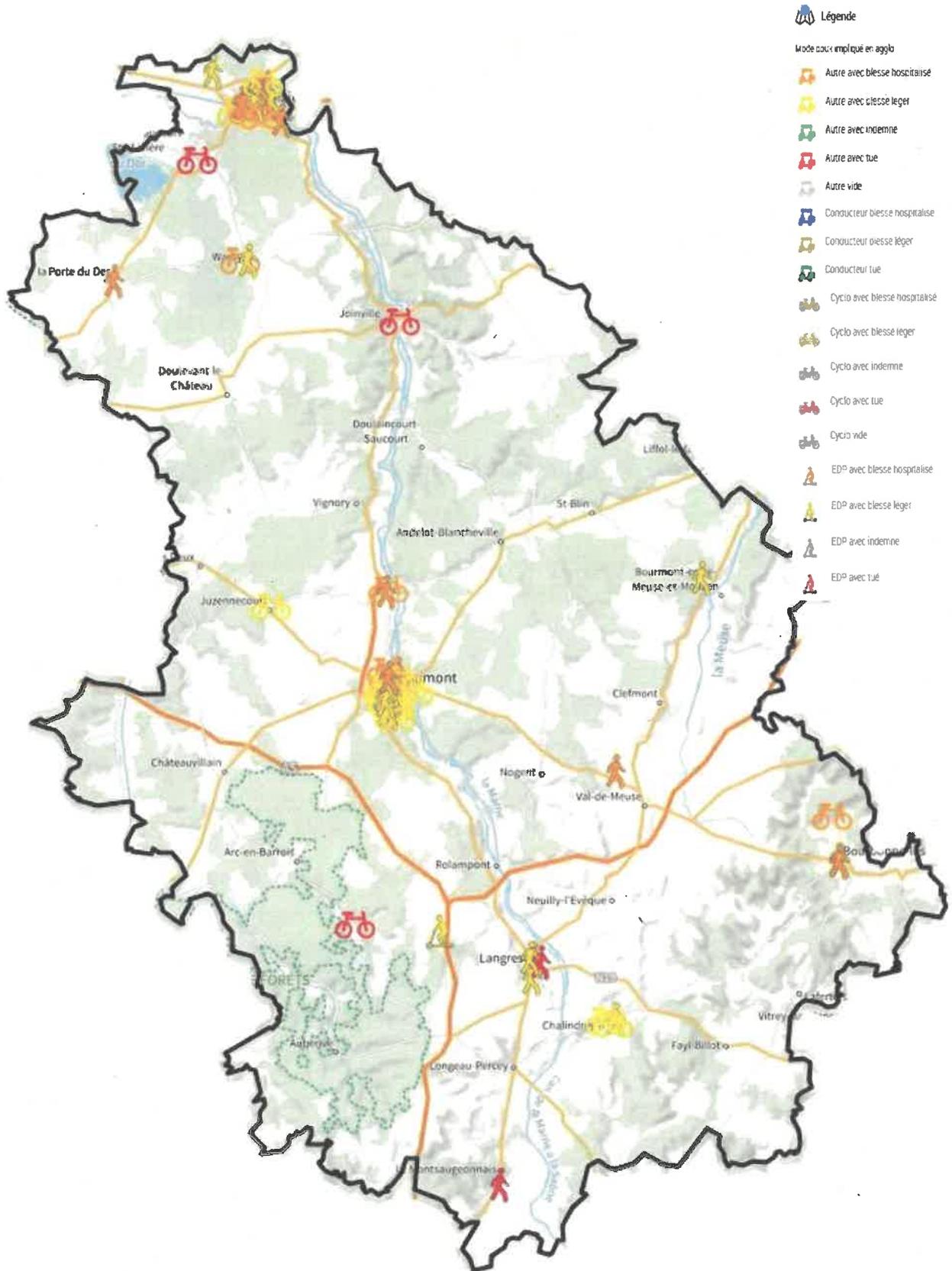
- Evolution des victimes en modes doux entre 2021 et 2019 en agglomération, avec un chiffre en %

Année	Victimes	ECART	TENDANCE
2017	19	--	--
2018	17	-2	↗
2019	14	-3	↘
2020	16	2	↘
2021	19	3	↗

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



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

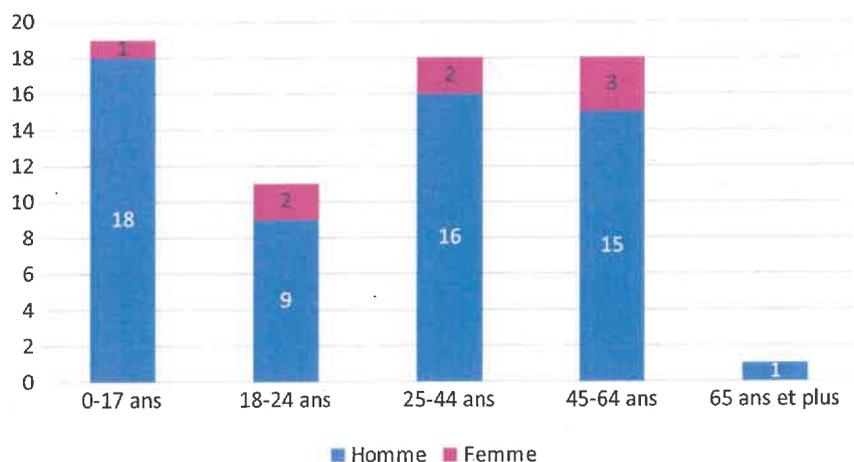


Cartographie des accidents EN agglomération mode doux impliqué 2017 à 2021

2.3.3. Deux Roues-Motorisés

- Victimes en deux-roues motorisés (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe en agglomération (2017-2021)

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

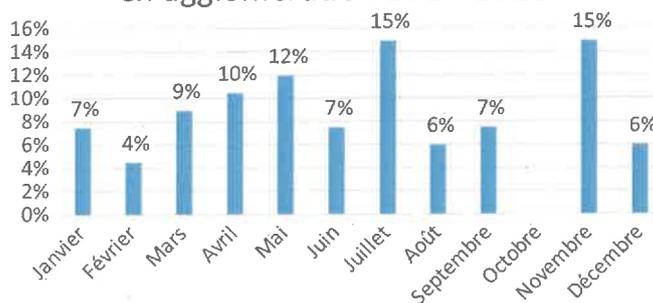


- Evolution des victimes en deux-roues motorisés entre 2021 et 2019 en agglomération

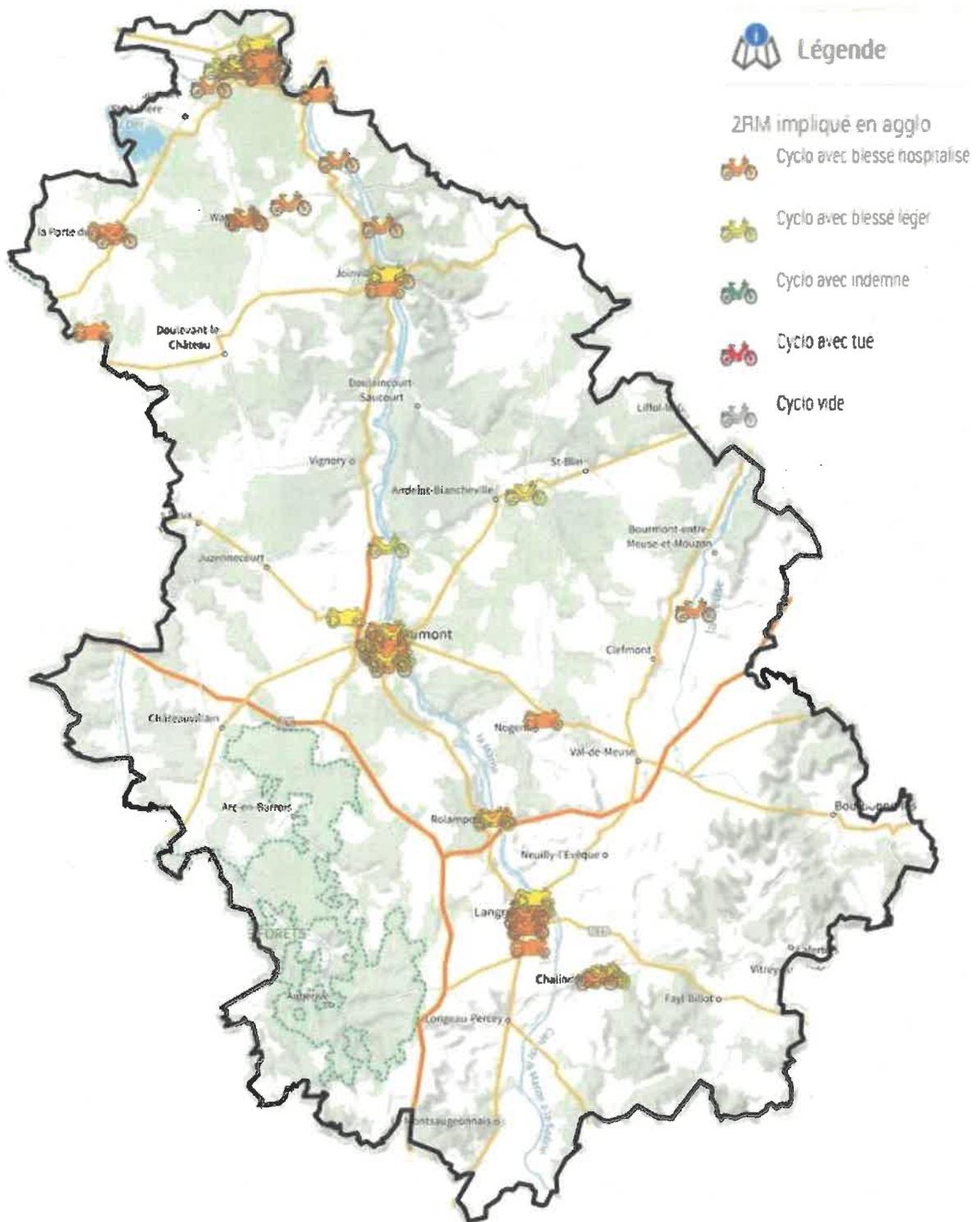
Année	Victimes	ECART	TENDANCE
2017	11	--	--
2018	10	-1	↘
2019	21	11	↗
2020	13	-8	↘
2021	12	-1	↘

- Répartition en % des victimes en deux-roues motorisés selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)

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



- Carte deux-roues motorisés en agglomération



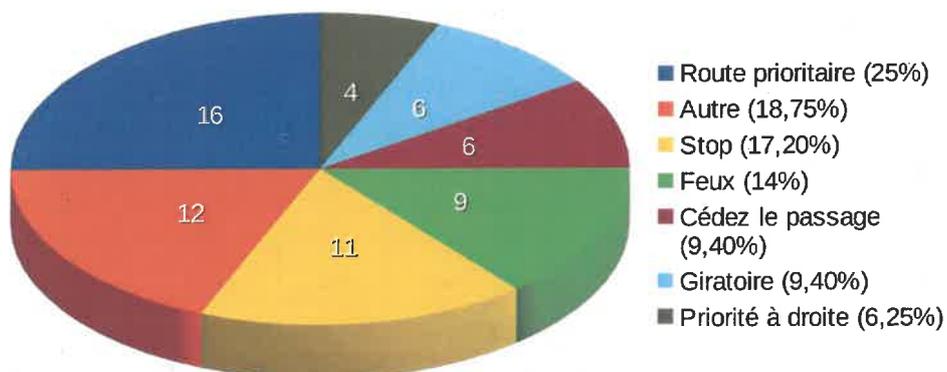
2.3.4. Facteurs spécifiques

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

En/hors intersection	Accidents	%	Tués	Victimes
Hors intersection	150	63,56%	8	181
En intersection	86	36,44%	6	99
Total	236	100,00 %	14	280

Intersection	Accidents	%
Hors intersection	150	63,56 %
En X	22	9,32 %
En T	37	15,68 %
En Y	10	4,24 %
En giratoire	6	2,54 %
Place	1	0,42 %
Autre	10	4,24 %
Total	236	100,00 %

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



2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute

À RETENIR : ACCIDENT CORPOREL SUR AUTOROUTE

- x Les tendances suivantes se dégagent :
 - 4 accidents corporels mortels sans tiers ;
 - 2 accidents corporels mortels véhicule de tourisme contre poids-lourd.
- x La majorité des accidents corporels sur autoroute ont lieu avec conditions atmosphériques normales (28 accidents), avec pluie (12 accidents), avec temps couverts (5 accidents) et autre type brouillard/vent/neige (5 accidents).
- x La majorité des victimes sur autoroute a lieu sur partie rectiligne (72 victimes) ensuite en virage (13 victimes).
- x Les obstacles fixes heurtés sur autoroute par les victimes sont principalement : Glissière en béton (21 victimes), puis glissière métal (6 victimes), fossé (5 victimes) ensuite signalisation/arbre/stationnement/bordure (5 victimes).
- x La moitié des victimes en 2 roues motorisés sur autoroute s'est produite en juillet (2 victimes), puis juin (1 victime) et septembre (1 victime).
- x En Haute-Marne, les victimes motocyclistes sur autoroute sont tous des hommes contrairement au niveau national (11 % de femmes en France métropolitaine). Ils sont âgés principalement entre 55-64 ans (2 victimes) puis 18-24 ans (1 victime) et 45-54 (1 victime).

	 Piéton	 Vélo	 Cyclo	 Moto	 VT	 VU	 PL	 TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	0	0	4	0	0	0	0	4
COLLISION AVEC										
 Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
 Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
 Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
 Moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
 VL	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
 VU	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
 PL	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
 TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MULTICOLLISION	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0	6	0	0	0	0	6
Part de la mortalité	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	100,00%

Nombre de personnes tuées selon le mode de déplacement et l'usager percuté en autoroute

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



À RETENIR : RETOUR D'EXPERIENCE DGO 2018 - 2022

Par rapport aux enjeux locaux du DGO 2018-2022, l'approche à partir d'une pièce de théâtre ou d'un escapegame permet de réunir les usagers de la route est d'aborder transversalement les messages relatifs à l'usage de substances psychoactives, les distracteurs au volant et la vitesse excessive. Cet aspect ludique a l'avantage de captiver le public et d'apporter un complément utile permettant d'enrichir les échanges qui interviennent dans un format plus classique (intervention en salle, quizz, parcours avec lunettes alcool...).

Ce format s'adapte aussi bien aux jeunes usagers qu'aux professionnels dans le cadre du risque routier professionnel. La notion du partage de la route est une thématique qui permet aisément de s'adresser à tout public et d'échanger sur les différents enjeux concernant la sécurité routière.

Le partenariat avec la Direction des Services Départementaux de l'Éducation Nationale (DSDEN) est précieux pour sensibiliser largement les jeunes usagers.

Les remises en selle, le contact avec les cyclistes sur le terrain offrent l'avantage de les sensibiliser concrètement avec la distribution de documentation et du matériel adapté (dispositif de sécurité et de visibilité tel que le brassard réfléchissant, réflecteur de rayon, sonnette, lumière).

Les mises à niveau du code de la route connaissent un réel succès auprès des seniors haut-marnais. L'un des points forts des supports pédagogiques est de servir de base d'échanges entre les usagers et les intervenants propices à la prise de conscience des risques.

La force des actions est directement proportionnelle à l'implication forte des Intervenants Départementaux de Sécurité Routière. Ce dévouement pour la sécurité routière est un critère de succès pour les actions de sensibilisation qui s'appuient de manière concrète sur leurs expériences diverses et variées.

L'un des points faibles reste le coût important de certaines prestations dans le budget local annuel. La difficulté majeure rencontrée dans l'exécution des actions est d'approcher les motards en l'absence du chargé de mission deux-roues motorisés et d'avoir une approche globale avec les entreprises dans le cadre du risque routier professionnel.

3.1. Rappel des enjeux du précédent DGO

Pour rappel, les enjeux prioritaires du DGO 2018-2022 étaient:

- usage de substances psychoactives ;
- deux-roues motorisés ;
- distracteurs au volant.

Une vigilance accrue a été portée sur :

- vitesse excessive ;
- risque professionnel ;
- usagers vulnérables ;
- risque « seniors ».

3.2. Suivi des actions du DGO 2018-2022

Enjeu/Année	2018	2019	2020	2021	2022
usage de substances psychoactives	Intégré au risque pro, jeunes et seniors +Actions au fil de l'eau (CAARU D ³ /ANPAA ⁴) ± 5000 bénéficiaires	Intégré au risque pro, jeunes et seniors +Actions au fil de l'eau (CAARUD/ANPAA) ± 5000 bénéficiaires	Intégré au risque pro, jeunes et seniors	Intégré au risque pro, jeunes et seniors	Intégré au risque pro, jeunes et seniors + 4 actions
deux-roues motorisés		1 action ± 20 bénéficiaires	1 action ± 20 bénéficiaires	1 action ± 20 bénéficiaires	2 actions ± 120 bénéficiaires
distracteurs au volant	Intégré au risque pro, jeunes et seniors	Intégré au risque pro, jeunes et seniors	Intégré au risque pro, jeunes et seniors	Intégré au risque pro, jeunes et seniors	Intégré au risque pro, jeunes et seniors
vitesse excessive					
risque professionnel	3 actions ± 150 bénéficiaires	22 actions ± 500 bénéficiaires	2 actions 30 bénéficiaires	2 actions 20 bénéficiaires	3 actions ± 230 bénéficiaires
usagers vulnérables - jeunes	39 actions ± 12000 bénéficiaires dont 11000 par l'ADATEEP ⁵	30 actions ± 11100 bénéficiaires dont 11000 par l'ADATEEP	12 actions ± 11500 bénéficiaires dont 11000 par l'ADATEEP	17 actions ± 11500 bénéficiaires dont 11000 par l'ADATEEP	26 actions ± 16000 bénéficiaires dont 13800 par l'ADATEEP
risque « seniors »	2 actions 50 bénéficiaires	18 actions ± 500 bénéficiaires	4 actions 65 bénéficiaires	2 actions 60 bénéficiaires	2 actions 80 bénéficiaires

3 CAARUD : Centres d'Accueil et d'Accompagnement à la Réduction des risques pour Usagers de Drogues

4 Association Addictions France (anciennement ANPAA)

5 ADATEEP : Association Départementale pour les Transports Éducatifs de l'Enseignement Public

Au titre du DGO 2018-2022 certaines actions en régie ou subventionnées significatives sont à souligner.

3.2.1. Actions en régie

Les actions menées en régie, à l'initiative de la coordination sécurité routière sont les suivantes (liste non exhaustive) :

- Opération type 'SAM' ou tenue de stand avec éthylotest lors des festivals :
 - ENJEU : Conduite addictive – Jeunes / Usage de substances psychoactives.
 - MODALITE : Tenue d'un stand avec possibilité de se tester avant de prendre la route.
 - PUBLIC : Tous les festivaliers, les clients de boîte de nuit.
 - EXEMPLE 2022 : Chien à plumes au Villegusien-le-Lac, fête de la bière à Chalindrey, boisson sans alcool gratuite pour les porteurs de bracelets SAM/conducteur désigné au Mood de Langres ont sensibilisé 300 jeunes sur la conduite addictive.

Les points forts de cette opération sont :

- La proximité des intervenants avec le jeune public en condition réelle permet d'accompagner les discours avec des éléments concrets pour une meilleure prise de conscience.

Exemple : Le porteur du bracelet SAM/conducteur désigné bénéficie d'une consommation sans alcool gratuitement. Tous les clients, festivaliers se testent gratuitement à leur initiative à la sortie de l'établissement ou de la manifestation et prennent les mesures adaptées.

- L'intérêt suscité des clients et l'organisation préalable pour la majorité (SAM désigné, réservation de taxi) montre la responsabilisation des jeunes sur la conduite addictive.
- Le partage du stand avec le Centre d'Accueil et d'Accompagnement à la Réduction des risques pour Usagers de Drogues éprouvé en 2022 est à reconduire car, les messages sont complémentaires.

Exemple : Le consommateur se renseigne sur la conduite addictive et est encouragé à échanger avec les intervenants du centre ou association sur les autres effets des consommations addictives.

La limite de l'exercice reste l'accompagnement de la personne testée positive à l'éthylotest qui certifie rester sur le parking le temps nécessaire.

- Initiation aux bons comportements sur la route avec une sensibilisation à la conduite à vélo :
 - ENJEU : La route se partage – Modes doux – Jeunes / Usagers vulnérables.
 - MODALITE : Stage d'une journée avec intervention théorique (présentation des équipements obligatoires, des signalisations horizontales et verticales, questions-réponses, temps d'échange puis mise en pratique sur un parcours ciblé.
 - PUBLIC : Tous les jeunes usagers à vélo.
 - EXEMPLE 2022 : Le club des Cheminots sportifs de Chalindrey a inscrit 30 jeunes usagers.

Le point fort de cette opération est l'intervention sur une journée avec une approche théorique suivie d'une mise en pratique immédiate qui concrétise les propos. Ce format est très apprécié du jeune public qui reste attentif.

La réussite de cette action est conditionnée par l'implication des accompagnateurs pour la sécurisation du parcours.

- Remise à niveau du code de la route avec une présentation des nouveautés réglementaires :
 - ENJEU : La route se partage – 50 ans de la sécurité routière / Risque « seniors ».
 - MODALITE : Intervention théorique avec la présentation des nouveautés du code de la route, les giratoires, le corridor de sécurité, suivie d'une mise en pratique avec des questions type passage du code de la route lors du permis de conduire complété par une correction au format temps d'échanges.
 - PUBLIC : Senior.
 - EXEMPLE 2021-2022 : Thermes de Bourbonne les bains, Association Chaumont Rando, Chamarandes-Choignes, Résidence d'autonomie La Noue à Saint-Dizier pour l'Association de Santé d'Éducation et de Prévention sur les Territoires (ASEPT). Les sessions regroupement plus d'une vingtaine de seniors. Ainsi entre 150 et 200 seniors sont sensibilisés par an.

Le point fort de cette opération est l'intervention sur une journée avec une approche théorique suivie de questions-réponses qui permet d'échanger avec les seniors sur tous les sujets.

Exemple : Les seniors découvrent des panneaux, prennent conscience des mauvaises habitudes prises. Le passage au format code de la route engendre des échanges illustrés de témoignage.

- Journées de la sécurité routière au travail :
 - ENJEU : La route se partage – La sécurité routière au travail / risque professionnel.
 - MODALITE : Envoi de courriel quotidien sur une semaine à l'ensemble des agents de la DDT.
 - PUBLIC : Tous les agents de la DDT.
 - EXEMPLE 2022 : Programme 2022 : Jour 1 : Les trottinettes électriques, Jour 2 : Les deux-roues motorisés, Jour 3 : Le vélo, Jour 4 : Les acteurs locaux et Jour 5 : Les 50 ans de la sécurité routière autour d'ateliers tels que : la valise pédagogique dose bar, le simulateur 2 RM, le parcours avec lunettes fatigue nuit blanche, fatigue crépuscule, alcool et stupéfiants. La centaine d'agents de la direction départementale des territoires sont destinataires de cette campagne. Plus d'une trentaine a participé aux différents ateliers proposés.

Les points forts de cette opération sont :

- La communication dématérialisée à l'ensemble des agents de l'Administration des différents messages permet une lecture individuelle.
- Les campagnes 'clé en main' par courriel ont déclenché des temps d'échange.
- La clôture de cette semaine avec la proposition d'ateliers sur une matinée est appréciée.

La réussite de cette semaine est influencée par les disponibilités des agents.

3.2.2. Actions subventionnées

Les actions subventionnées sont les suivantes (liste non exhaustive) :

- Car pédagogique sensibilisation des scolaires sur l'importance de la ceinture de sécurité et dégagement d'urgence:
 - ENJEU : Les jeunes usagers / usagers vulnérables.
 - MODALITE : Intervention clé en main par des professionnels d'Agora Formations avec des rotations de 15 élèves. Le car pédagogique a la particularité de se coucher sur son flanc pour recréer les conditions difficiles d'évacuation d'un car accidenté. Il permet aux élèves de se rendre compte de l'importance de la ceinture de sécurité en car et d'expérimenter l'évacuation du véhicule par les issues de secours, situées sur le toit.
 - PUBLIC : Sensibilisation de collégiens.
 - EXEMPLE 2022 : Semaine organisée par la DSDEN sur les trois arrondissements avec une participation financière de 50 % par le PDASR et 50 % par le conseil départemental. 750 élèves ont participé à cet exercice.

La force de cette opération est la mise en situation en condition réelle permet aux élèves de prendre conscience de l'importance de la ceinture tout en partageant les différents témoignages.

La réussite de cette action dépend de l'organisation préalable des établissements scolaires. Le coût de la prestation est non négligeable et le nombre de participants par rotation est limité.

Le temps de partage avant et après la rotation du car est à maintenir.

- Enduro 52 :
 - ENJEU : deux-roues motorisés.
 - MODALITE : Mise en place d'un circuit à l'attention du jeune public gérée par le demandeur.
 - PUBLIC : Jeunes enfants des participants à la course.
 - EXEMPLE 2022 : Journée organisée par Enduro 52 avec une sollicitation financière depuis plusieurs années. 30 enfants ont participé avec une supervision des parents/accompagnateurs.

L'intérêt majeur de cette opération est de sensibiliser le jeune public avec une approche ludique et familiale.

Les messages de sensibilisation sont à la charge du demandeur.

- Association Départementale pour les Transports Éducatifs de l'Enseignement Public (ADATEEP) :
 - ENJEU : Les jeunes usagers de bus scolaires et accompagnateurs /usagers vulnérables.
 - MODALITE : Intervention dans les établissements scolaires sur le transport scolaire, l'usage de la ceinture animée entièrement par les bénévoles ADATEEP.
 - PUBLIC : Élèves de maternelles via une approche ludique, primaires, et collèges ainsi que les accompagnateurs via l'apprentissage du dégagement d'urgence et la mise en évidence de l'importance de la ceinture de sécurité.
 - EXEMPLE 2022 : Demande de participation financière via l'acquisition de règles pédagogiques. L'association a sensibilisé en 2022, 13840 élèves de maternelles, primaires et collèges.

Cette association intervient depuis longtemps au niveau régional, ce qui est un point fort pour les jeunes usagers utilisant souvent les transports en commun.

- Escape game :
 - ENJEU : Les jeunes usagers / usage de substances psychoactives.
 - MODALITE : Intervention clé en main par des professionnels d'une heure avec résolution d'énigmes autour de la sécurité routière.
 - PUBLIC : Les jeunes de l'EPIDE, collégiens de Langres et Saint-Dizier.
 - EXEMPLE 2022 : Escape game proposé sur 1 jour à Langres et 3 jours à Saint-Dizier.

L'approche innovante d'un espace game attire le jeune public et permet de diffuser des messages clairs et concrets autour de résolution d'énigmes sur la sécurité routière. Par petits groupes, les participants ont une durée limitée. La cible est de susciter l'intérêt des jeunes usagers avec une approche ludique et adaptée au contexte actuel. Les différents kits adaptés aux âges permettent de connaître les risques (alcool et stupéfiants, vitesse, distracteurs) tout en développant la perception de ces risques avec une approche psychosociale des pairs.

Ce format d'apprentissage sera à reconduire car, il offre un support pédagogique qui permet d'échanger sur tous les thèmes de la sécurité routière en groupe. Un debriefing approfondit les notions abordées.

La réussite de cette action dépend de l'intervention du prestataire.

Le coût de la prestation est important pour le budget annuel du plan départemental d'actions de sécurité routière avec un nombre limité de participants par rotation.

- Théâtre d'improvisation ou non :
 - ENJEU : Le partage de la route / Comportements dangereux.
 - MODALITE : Intervention clé en main par des professionnels autour de la sécurité routière.
 - PUBLIC : Tout public.
 - EXEMPLE 2022 : Un théâtre d'improvisation et pièce de théâtre classique ont été proposés aux établissements scolaires ainsi qu'aux professionnels et seniors. Chaque pièce réunit 100 spectateurs.

L'approche dynamique d'une pièce de théâtre attire le public et permet de diffuser des messages clairs et concrets. Le temps d'échanges aussi bien en salle qu'au format stand est essentiel.

La réussite de cette action dépend de l'intervention des acteurs.

Le coût de la prestation est important pour le budget annuel du plan départemental d'actions de sécurité routière.

4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

L'analyse de l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière a permis d'établir un diagnostic territorial sur la période 2017 à 2021 et d'identifier ainsi les spécificités départementales liées aux enjeux nationaux englobant.

4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire

Pour ce présent DGO2023-2027, l'ensemble des enjeux nationaux sont repris localement :

- 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), les engins de déplacement personnel motorisés et marche ;
- le risque routier professionnel.

S'agissant d'un département rural, l'usage du véhicule personnel est particulièrement développé et les déplacements domicile/travail et les trajets du quotidien sont importants. Dès lors, l'obtention du permis de conduire constitue un facteur d'insertion social prépondérant, contribuant à l'accès à l'emploi et également à la pratique d'activité de loisir. A ce titre, les enjeux liés aux jeunes et aux seniors seront spécifiquement pris en compte, de manière transversale, dans l'ensemble des enjeux englobants.

4.2. Les orientations d'actions



À RETENIR : ENJEUX ET ORIENTATIONS 2023 - 2027

Fort du retour d'expérience du précédent document général d'orientations et dans l'objectif de pérenniser la réduction de l'accidentalité de la Haute-Marne, il convient de maintenir les axes d'effort éprouvés ces dernières années.

Une attention particulière sera portée sur la spécificité des usagers haut-marnais, et plus particulièrement une approche transversale des enjeux auprès des jeunes et des seniors.

La prise de conscience des plus jeunes sur les risques routiers l'insouciance autour d'une approche à la fois ludique et concrète (crash-test, théâtre, escapegame, car pédagogique, stand, proposition d'ateliers en salle) est pertinente.

La prise de conscience des seniors sur le risque routier, les habitudes prises, l'ignorance, la méconnaissance autour d'une remise à niveau du code, une pièce de théâtre, une remise en selle, une proposition d'ateliers restent les plus adaptées au contexte analogique.

La nomination récente du chargé de mission deux-roues motorisés permettra d'améliorer la prise en compte des deux-roues motorisés. De même, les relations plus affirmées avec les chambres consulaires et les clubs d'entreprise sont garants du développement des actions relatives au risque routier professionnel.

Enjeu 1 : Les deux-roues motorisés

Public(s) visé(s) : Associations de motards, jeunes conducteurs deux-roues motorisés, parents des jeunes conducteurs.

Modalité(s) et Orientation(s) d'action(s) :

Prévention / Sensibilisation :

- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents avec un focus sur l'adaptation de la vitesse à son environnement ;
- Valoriser l'importance des équipements de protection individuelle homologués ;
- Responsabiliser les usagers sur l'entretien de leur véhicule ;
- Inclure la conduite à risque ;
- Proposer des circuits pour maintenir les échanges.

Contrôle-Sanction :

- Poursuivre les contrôles et les sanctions pour les conduites à risque ;
- Proposer une alternative aux peines.

Exemple d'actions concrètes dans le cadre du PDASR: Reprise de guidon, présence de la coordination lors des rassemblements, stage de pilotage sur circuit, campagne de communication sur les équipements en partenariat avec les vendeurs de deux-roues motorisés.

Enjeu 2 : Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone principalement)

Public(s) visé(s) : organisateurs d'événements festifs (publics et privés), associations, éducation nationale.

Modalité(s) et Orientation(s) d'action(s) :

Prévention / Sensibilisation :

- Mobiliser et former les organisateurs d'événements festifs ;
- Sensibiliser aux risques de l'usage des substances stupéfiantes, de médicaments et de la fatigue ;
- Promouvoir l'application « MODE CONDUITE » disponible gratuitement sur Android, elle bloque pendant la durée du trajet en voiture ou à moto, les appels entrants et les notifications des SMS et envoie automatiquement un message d'indisponibilité à l'émetteur pour l'informer que la personne est au volant ;
- Apprendre à estimer la consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle et faire recourir au principe du conducteur responsable.

Contrôle-Sanction :

- Poursuivre les contrôles et les sanctions pour les conduites à risque ;
- Proposer une alternative aux peines.

Exemple d'actions concrètes dans le cadre du PDASR: Formations destinées aux organisateurs d'événements, signature de charte d'engagements pour une route plus sûre (mise à disposition d'éthylotest, possibilité de dormir sur place,...) avec les comités de fêtes locaux, formation des élus référents sécurité routière, soirée en boîte de nuit ou soirée sous le thème SAM ou capitaine de soirée (conducteur désigné est la personne qui, dans un groupe se déplaçant en automobile pour aller consommer de l'alcool, promet de rester sobre et de conduire au retour), escape game, stand avec la mise en place d'atelier, partenariat avec le Centre d'Accueil et d'Accompagnement à la Réduction des risques pour Usagers de Drogues (CAARUD) et/ou autres associations, intervention en classe dès la 3^e, théâtre pour parler de la sécurité routière autrement, visuel papier ou dématérialisé avec la diffusion de messages via des différents supports (écran accueil, panneaux d'affichage) dans salle d'attente ou à l'entrée des établissements (influenceurs).

Enjeu 3 : Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »

Public(s) visé(s) : Associations de cycles, jeunes conducteurs des nouveaux engins de déplacement personnel motorisés (EDPm), parents des jeunes conducteurs d'EDPm:

Modalité(s) et Orientation(s) d'action(s) :

Prévention / Sensibilisation :

- Améliorer la connaissance de la réglementation ;
- Valoriser l'importance des équipements obligatoires ou recommandés ;
- Responsabiliser les usagers sur le partage de la route ;
- Inclure la conduite à risque ;
- Axer l'importance de la visibilité ;
- Faire prendre conscience d'un bon comportement.

Contrôle-Sanction :

- Poursuivre les contrôles préventifs et les sanctions.

Exemple d'actions concrètes dans le cadre du PDASR: Campagne orientée sur les changements d'heure, stage en deux temps comme l'approche théorique suivie de la mise en pratique (support de présentation sur la réglementation, les obligations, les recommandations, quiz et mise en selle sur site) à l'attention du tout public afin de privilégier une mobilité douce en toute sécurité, intervention avec une rencontre des usagers (en agglomération et également à l'entrée et sortie des établissements scolaires), journée de la mobilité douce à l'échelle départementale.

Enjeu 4 : Risque routier professionnel

Public(s) visé(s) : Chambres des métiers, CFA, BTP, entreprises.

Modalité(s) Orientation(s) d'action(s) :

Prévention/ Sensibilisation :

- Améliorer la connaissance sur le risque routier ;
- Proposer les kits clé en main de la sécurité routière ;
- Faire signer la charte des 7 engagements ;
- Être en soutien afin de réaliser des diagnostics de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises prioritairement dans les branches professionnelles identifiées comme étant « à risques » (horaires décalés, nombreux déplacements, fatigue...) ;
- Accompagner les entreprises sur l'évaluation des gains, coûts, risques et mesures autour du risque routier professionnel avec les préventionnistes (carnet de bord, guide d'entretien, règlement intérieur coût d'arrêts maladie générés, routine, distracteur, anticipation itinéraire GPS adapté, ceinture, vitesse, conduite addictive, partage de la route...) aussi bien avec la vision employeurs/employés.

Exemple d'actions concrètes dans le cadre du PDASR : Campagne de sensibilisation auprès des coursiers, taxi, transports humains ou des professionnels de santé (ambulanciers, infirmière, auxiliaire de vie) ou des établissements professionnels (CFA, BTP) en lien avec les organisations professionnelles, animer régulièrement en accès libre aux villages sécurité routière, stage écoconduite.

5. Mise en œuvre et suivi du document général d'orientations 2023-2027

Les enjeux déterminés sont déclinés, sur les cinq années du présent document général d'orientations, en actions annuelles (PDASR).

Ces actions doivent :

- Réduire l'accidentalité ;
- Modifier les comportements des usagers de la route locaux ;
- Consolider les actions à succès ;
- Adapter le catalogue de service aux actualités et aux bilans annuels (indicateurs locaux).

Tous les enjeux seront pris en compte au travers d'actions transversales et le suivi du document général d'orientations 2023-2027 sera cadencé par les échéances des PDASR annuels.

5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR

L'appel à projet sera objectivé par des indicateurs récents.

Le comité de pilotage budgétaire instanciera la feuille de route ainsi que la trajectoire des actions à mener tout au long de l'année et les indicateurs seront actualisés régulièrement afin d'adapter le catalogue de service.

5.2. Suivi de l'accidentalité départementale

L'accidentalité départementale fera l'objet de :

- Suivi du nombre d'accidents corporels de la circulation ;
- Suivi du nombre de tués ;
- Suivi des blessés (dont hospitalisés);
- Surveillance de l'enregistrement des accidents de deux-roues motorisés et de modes doux (en particulier les accidents seuls).

Le suivi d'accidentalité sera réalisé avec la mise en place d'indicateurs à minima identiques à ceux des différents groupes de travail afin de mesurer les effets sur du court, moyen et long terme sur les indicateurs locaux. Cette analyse statistique pluriannuelle permettra une mise en perspective et ainsi de mesurer l'efficacité des actions menées afin de les consolider ou proposer des pistes d'amélioration.

5.3. Modalités de suivi du document général d'orientations

Le suivi de ce document général d'orientations se fera en lien avec celui des PDASR. Une phase d'expérimentation sera initiée afin d'objectiver et mesurer les effets des différentes actions sur du court, moyen et long terme en complément de l'accidentalité.

Les indicateurs sont à minima les suivants :

- nombre d'accidents et de victimes pour chaque thématique ;
- évolution par catégorie d'utilisateurs selon :
 - o un type de mode de déplacement,
 - o un facteur de responsabilité de l'accidentalité,
 - o une zone.

Un bilan à mi-parcours du document général d'orientations pourra être établi au bénéfice des partenaires ayant concouru à son élaboration.

ANNEXES

GLOSSAIRE / DEFINITION

AUTRES VEHICULES :

- Train
- Tram
- Engin spécial
- Tracteur agricole
- Quad de moins de 50 cm³
- Quad de plus de 50 cm³
- Voiturette

2RM : Deux-Roues Motorisés

BH : Blessés Hospitalisés

BL : Blessés Légers

EDPsm : Engin Déplacement Personnel sans moteur avec les piétons

EDPm : Engin Déplacement Personnel motorisé avec les vélos

PIETON :

- Piéton
- EDP sans moteur

VELO :

- VAE (voir ci-dessous)
- EDP à moteur
- Bicyclette

CYCLO :

- 3RM inférieure à 50 cm³
- Scooter inférieure à 50 cm³
- Cyclo inférieure à 50 cm³

MOTO LEGERE

- 3RM entre 50 cm³ et 125 cm³
- Scooter entre 50 cm³ et 125 cm³
- Moto entre 50 cm³ et 125 cm³

MOTO LOURDE

- 3RM plus de 125 cm³
- Scooter plus de 125 cm³
- Moto plus de 125 cm³

ODSR : Observatoire Départemental de la Sécurité Routière

ONISR: Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

PL : Poids Lourd

RD : Route Départementale

RN : Route Nationale

TC : Transport en Commun

VAE : Vélo à Assistance Électrique

VC : Voie communale

VT : Véhicule de Tourisme

VU : Véhicule Utilitaire

Un accident corporel mortel ou non mortel de la circulation routière :

- survient sur une voie ouverte à la circulation publique
- implique au moins un véhicule roulant ou se déplaçant
- provoque la mort ou la blessure d'une ou plusieurs personnes en excluant les actes volontaires (homicides volontaires, suicides...) et les catastrophes naturelles

Pour les accidents corporels, sont différenciés :

- l'accident mortel : accident ayant fait au moins 1 tué ;
- l'accident grave : accident ayant fait au moins 1 blessé hospitalisé

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers

- les victimes personnes impliquées décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux
- les indemnes personnes impliquées non-victimes

Parmi les victimes, nous distinguons

- les tués : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident
- les blessés
- blessés hospitalisés (BH) : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures
- blessés légers (BL) victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisées ou admises comme patients à l'hôpital moins de 24 heures

SOURCES

<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/>

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/>

<https://www.cerema.fr/>

<https://www.interieur.gouv.fr/>

<https://www.haute-marne.gouv.fr/>

