

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS 2023 - 2027

DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE



**PRÉFECTURE DE POLICE
DES BOUCHES-DU-RHÔNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



TABLE DES MATIERES

I. LE CADRE GENERAL DE LA DEMARCHE

- I.1. Les objectifs du DGO
- I.2. La démarche d'élaboration.

II. LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL PARTAGE

II.1. Présentation générale du département

- II.1.a. Situation géographique
- II.1.b. Mortalité routière, les victimes
- II.1.c. Mortalité routière, les présumés responsables
- II.1.d. Risque routier professionnel
- II.1.e. Réseau routier

II.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération

- II.2.a. Typologie des accidents
- II.2.b. Modes doux
- II.2.c. Deux roues-motorisés
- II.2.d. Facteurs spécifiques

II.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération

- II.3.a. Contexte et typologie des accidents
- II.3.b. Modes doux
- II.3.c. Deux roues-motorisés
- II.3.d. Facteurs spécifiques

II.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute

- II.4.a. Contexte et typologie des accidents
- II.4.b. Modes doux
- II.4.c. Deux roues-motorisés
- II.4.d. Facteurs spécifiques

III. L'EVALUATION DU DGO 2018-2022

- III.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu
- III.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

IV. LES ENJEUX ET ORIENTATIONS POUR 2023-2027

- IV.1. Priorisation des enjeux sur le territoire
- IV.2. Les orientations d'actions

V. MISE EN OEUVRE ET SUIVI DU DGO 2023-2027

- V.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR
- V.2. Suivi de l'accidentalité départementale
- V.3. Modalités de suivi du DGO

I. LE CADRE GENERAL DE LA DEMARCHE

I.1. LES OBJECTIFS DU DGO

Le document général d'orientations (DGO) permet à la préfecture de police et ses partenaires institutionnels (CD13, autres collectivités locales et services de l'Etat) de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre ensemble ou de façon individuelle au cours de la période de couverture du DGO, pour faire reculer l'insécurité routière dans le département.

Si les principaux protagonistes sont les responsables des administrations de l'Etat et les élus locaux, le DGO doit également permettre de fédérer autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs locaux concernés (associations, assureurs...).

Ils sont associés à la validation des enjeux, à la définition des orientations d'actions et à leur mise en œuvre, dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière.

Le DGO constitue à la fois l'outil politique de programmation et de mobilisation départementale de lutte contre l'insécurité routière. Il s'appuie ainsi sur une expertise minutieuse, réalisée enjeu par enjeu, permettant de déterminer les axes de travail pour atteindre les objectifs fixés : faire reculer le nombre et la gravité des accidents.

I.2. LA DEMARCHE D'ELABORATION

Pour élaborer le DGO 2023-2027, une journée réunissant les principaux partenaires de la préfecture de police, présidée par le directeur de cabinet, chef de projet sécurité routière, a été organisée le 12 janvier 2023.

Cette journée a permis de réunir 50 participants :

- Pour les services de l'Etat : la Préfecture de Police des Bouches-du-Rhône, les parquets de Marseille et d'Aix en Provence, les sous-préfectures d'Arles et d'Istres, les Forces de Sécurité Intérieure, l'Education Nationale, le Bataillon des Marins-Pompiers de Marseille, le Service Départemental d'Incendie et de Secours des Bouches-du-Rhône, la Direction Départementale de l'Emploi du Travail et des Solidarités et la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée ;
- Pour les collectivités locales : la Région sud Provence-Alpes-Côte-D'azur, le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, la Métropole Aix-Marseille et la commune de Marseille ;
- les autres acteurs : la CARSAT sud-est, ESCOTA, les Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière pilotes de groupe et les principales associations actives dans le domaine de la SR.

Dans son allocution en ouverture de la journée, la préfète de police des Bouches du Rhône a rappelé :

- les objectifs de cette journée ;
- les objectifs du DGO 2023/2027 ;
- l'importance de réunir et fédérer dans une démarche partenariale l'ensemble des partenaires habituels de la préfecture de police dans la mise en œuvre de la politique de sécurité routière (volet prévention et répressif) sur le département pour la rédaction du prochain DGO.

La matinée a été consacrée à la présentation :

- du diagnostic de l'accidentalité du département (sur la base des données produites par l'ODSR) pour la période 2017/2021 ;
- de l'évaluation du DGO 2018/2022 sur la base des précédents PDASR (2017/2021).

4 groupes thématiques correspondant aux enjeux du DGO retenus pour les 5 prochaines années avaient été constitués en amont de la réunion du 12 janvier sur la base des souhaits exprimés par les participants. A l'issue de ces présentations, ces groupes se sont réunis en session de travail. Leur objectif était de proposer des orientations et pistes d'actions opérationnelles pouvant être déclinées et mises en œuvre chaque année dans le cadre du PDASR pour concourir à faire baisser l'accidentalité et les comportements dangereux sur les routes du département.

En fin de journée, une restitution de la production de chaque groupe thématique a été réalisée.

II. LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL PARTAGE

II.1. PRESENTATION GENERALE DU DEPARTEMENT

Les Bouches-du-Rhône sont le troisième département le plus peuplé de France avec plus de deux millions d'habitants derrière le Nord et Paris et devant les Hauts-de-Seine. Plus de 80 % de la population est dans l'aire urbaine de Marseille-Aix et plus de 42 % dans la ville de Marseille.

Le département s'étend sur plus de 5 087 km². La densité de population est de 401 habitant par km² (trois fois et demi supérieure à la moyenne nationale).

Le département des Bouches-du-Rhône est traversé par un réseau routier et autoroutier très dense, notamment sur le triangle Aix-Marseille-Salon. Le réseau comprend par ailleurs de nombreuses nationales sur le pourtour de l'étang de Berre et de grandes voies rapides départementales (D9) entre Aix-en-Provence et Vitrolles via la gare d'Aix-en-Provence TGV, D6 entre Bouc-Bel-Air (A51) et Fuveau via Gardanne.

Le département compte 12.000 km de routes réparties comme suit :

- Autoroutes : 400 km environ (dont la moitié non concédées)
- Routes nationales : 200 km
- Routes départementales : 3500 km
- Voies communales : 7900 km

La métropole d'Aix-Marseille-Provence compte 92 communes pour plus d'1,9 million d'habitants en 2020, soit 93 % de la population des Bouches-du-Rhône et 37 % de la population de l'ensemble de la région. C'est la deuxième métropole française derrière le Grand Paris et devant le Grand Lyon. Cinq communes (Marseille, Aix-en-Provence, Aubagne, Marseilles et Vitrolles) concentrent 68 % des emplois de la métropole.

Dix-neuvième ville la plus peuplée en Europe, avec un nombre d'habitants comparable à celles de Turin et Stockholm, Marseille avec ses 870 000 habitants (au 1^{er} janvier 2020) présente des similarités avec celles de Rotterdam, Anvers, Hambourg, Valence, Gênes, Liverpool ou Malaga : des actifs relativement peu qualifiés, un poids important du commerce et une présence de population étrangère légèrement supérieure à la moyenne.

Environ 890 000 personnes travaillent dans le département des Bouches-du-Rhône. Le département compte 70 % d'actifs.

Les Bouches-du-Rhône abritent Aix-Marseille Université, la plus grande de France (et la plus grande université francophone au monde) en nombre d'étudiants, classée parmi les 200 premières universités mondiales ; ainsi que plusieurs grandes écoles et un Institut d'Études politiques installé à Aix-en-Provence.

Marseille abrite le deuxième centre de recherche de France (CNES).

La hausse de l'emploi est portée par les activités tertiaires, tandis que la construction et l'industrie se replient même si le secteur industriel reste vivace. Les emplois de la sphère productive (production de biens matériels et acheminement) représentent un emploi sur trois grâce à l'implantation de grands établissements industriels.

Ces emplois sont localisés prioritairement autour de l'Etang de Berre et dans le golfe de Fos-sur-Mer, qui accueillent les activités liées au Grand Port maritime de Marseille qui est par son trafic le 1er port français, le 2ème port méditerranéen, le 5ème port d'Europe et le 3ème port mondial pour les hydrocarbures. Le port génère 97 100 emplois directs, indirects et induits. Ces territoires sont orientés vers l'industrie mais aussi vers les activités connexes en amont ou en aval de la production, comme le transport et la logistique.

Les Bouches-du-Rhône sont le sixième département le plus inégalitaire de France métropolitaine avec un taux de chômage élevé avoisinant les 10% et plus de 18% de la population qui vit sous le seuil de pauvreté.

Dans l'aire d'attraction de Marseille - Aix-en-Provence, 27% des actifs exerçant une activité professionnelle dans le pôle de Marseille utilisent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail. La voiture reste néanmoins le mode de transport le plus fréquent. Les pratiques de déplacement diffèrent pour les actifs des pôles secondaires de l'aire comme Aix-en-Provence et Martigues. Ainsi les habitants du pôle de Martigues privilégient fortement la voiture pour aller travailler (82 %). À Aix-en-Provence, plus d'un actif sur deux utilise la voiture, 13 % les transports en commun et 16 % se rendent sur leur lieu de travail à pied (part la plus importante parmi les pôles d'aires d'attraction de taille équivalente).

Les déplacements domicile-travail entre pôles sont les plus massifs entre Marseille et Aix-en-Provence. Pour ce chassé-croisé, la voiture est le mode de transport le plus sollicité, mais un habitant sur cinq de Marseille et un sur quatre d'Aix-en-Provence utilisent les transports en commun.

II.1.a. Les familles ILSR (Indicateurs Locaux de Sécurité Routière)

Le rapport du Cerema

Pour mieux comprendre le comportement des usagers de la route, la Délégation à la Sécurité Routière (DSR) a regroupé les départements qui ont des particularités comparables ; ce sont les familles ILSR (Indicateurs Locaux de Sécurité Routière). Une étude du CEREMA fait ressortir les caractéristiques communes et leur accidentalité de ces 7 familles. Pour info, la diversité des départements d'outre-mer n'a pas permis d'en rajouter certains à des familles.

L'étude du CEREMA (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) permet d'identifier les spécificités des territoires et comprendre les points forts ou d'amélioration, en comparant des indicateurs clés de performance non seulement à des moyennes nationales, régionales, mais aussi aux résultats de départements présentant des caractéristiques communes.

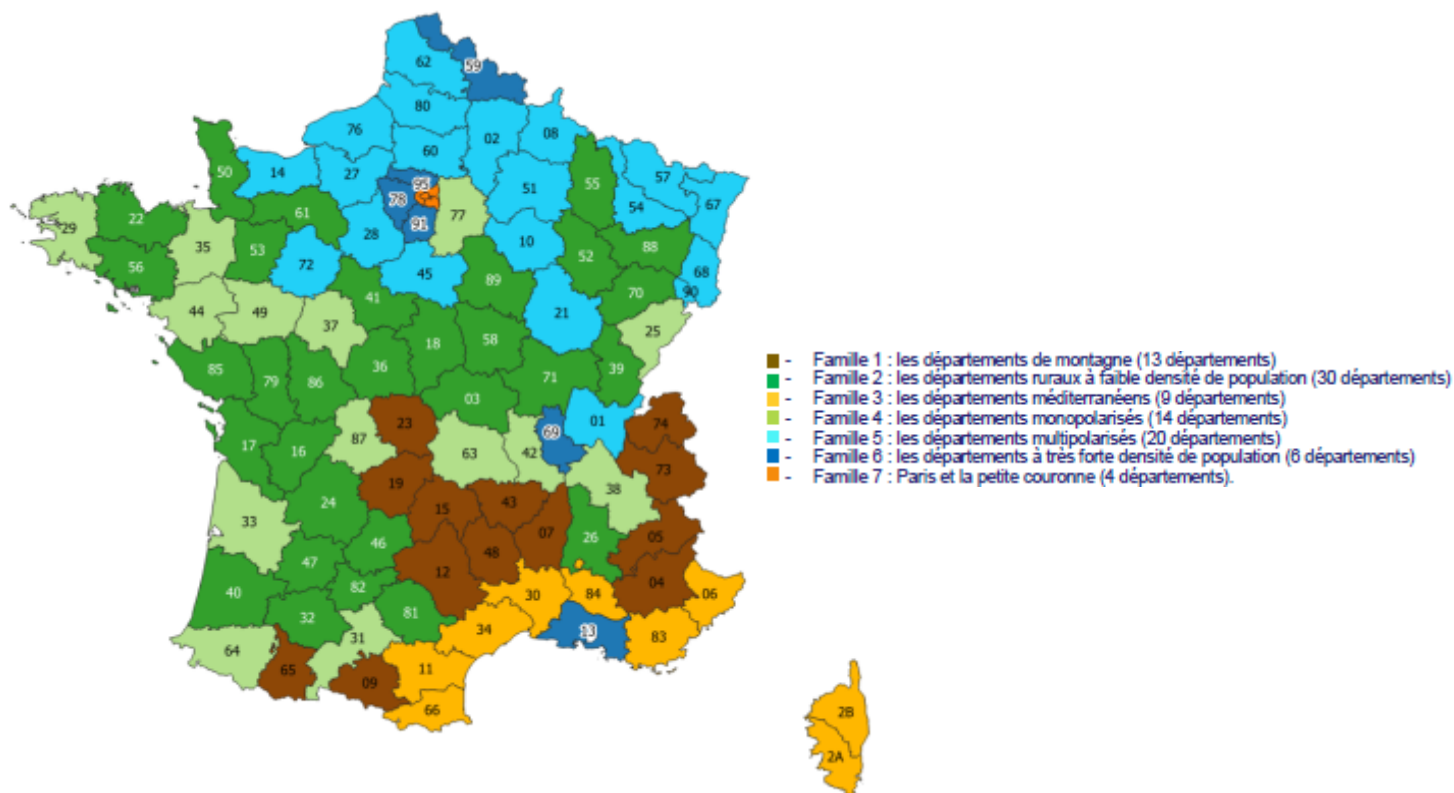
Les Bouches-du-Rhône font partie de la famille 6 qui regroupe les départements à très forte densité de population où la plupart des indicateurs sont assez différents de la moyenne nationale. Constituée par 6 départements (Bouches-du-Rhône, Nord (59), Rhône (69), Yvelines (78), Essonne (91), Val d'Oise (95), cette famille se caractérise donc par une population, une densité, une part de communes de plus de 100 000 habitants, de périurbain et une part d'autoroutes particulièrement éle-

vées. A l'inverse, la part de résidences secondaires et le pourcentage de superficie classée montagne sont plus faibles que la moyenne. Il s'agit de départements très urbanisés.

Les variables utilisées ne sont pas des données d'accidentalité ; cette typologie peut donc être utilisée dans de nombreux domaines d'étude des territoires notamment ceux liés aux réseaux routiers et aux déplacements.

Parmi les variables retenues pour répartir les départements, il y a des critères relatifs à :

- la population du département (nombre, pourcentage des 18-24 ans, densité, taux de chômage) ;
- le tourisme (nuitées d'hôtel par personne) ;
- le parc de véhicules (global par personne, 2RM, % du parc des transports collectifs) ;
- des données sur la voirie (% de départementales sur le linéaire routier, % d'autoroutes) ;
- la superficie de zone de montagne ;
- la météo (précipitations, ensoleillement, température minimale).

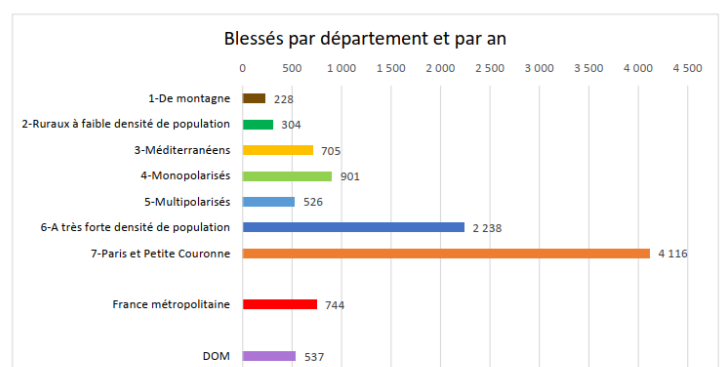
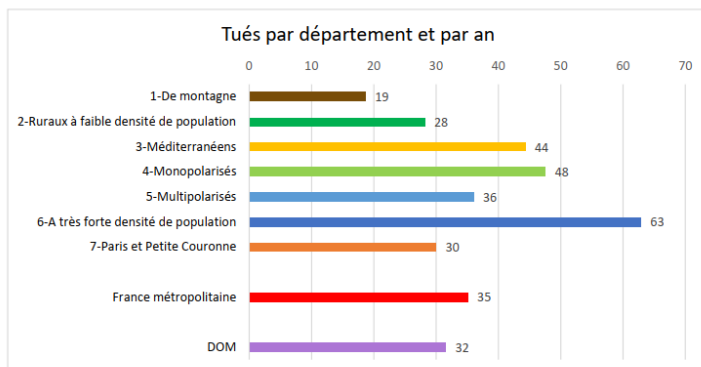
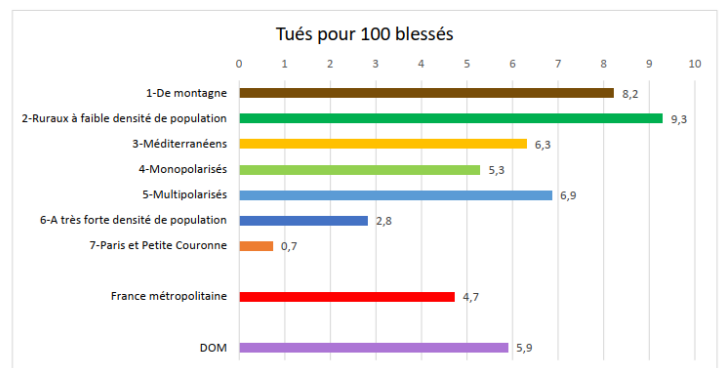
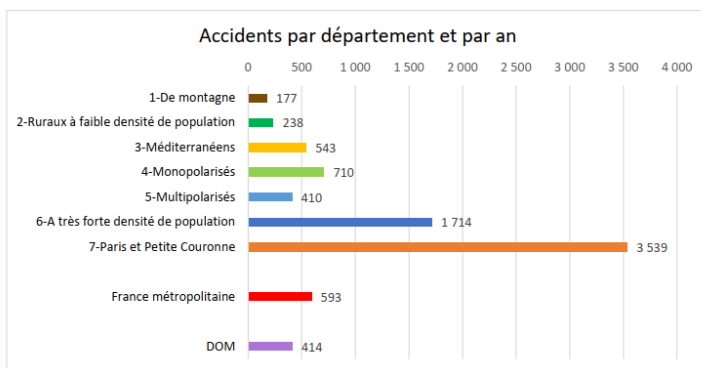


Famille 6 Départements à très forte densité		Population	% population de 18-24 ans	Densité	Taux Chômage	Nuits d'hôtel *1000/ personne	% Résidences secondaires	Vente carburant*10/ personne	Nombre de véhicules/personne	Nombre 2RM *100/personne	% de TC dans le parc	% RD	% Autoroutes	% population en unité urbaine	% communes plus de 100 000 habitants	% en périurbain	% multipolaire	Superficie de montagne	Altitude Moy Résidences	Précipitations en mm	Heures ensoleillement	Température min moyenne
Bouches-du-Rhône	13	2 016 622	8,7%	396	9,2%	3,1	4%	8,1	0,62	1,8	0,25%	24%	3%	99%	0,840%	19%	14%	0%	65	234	2859	10,9
Nord	59	2 605 238	9,8%	454	10,0%	1,5	1%	6,0	0,55	0,8	0,18%	29%	2%	92%	0,154%	30%	23%	0%	40	525	1629	7,2
Rhône	69	1 821 995	10,9%	561	7,0%	3,0	3%	7,5	0,60	1,1	0,34%	24%	2%	95%	0,905%	32%	9%	54%	227	496	1987	8,3
Yvelines	78	1 427 291	8,1%	625	6,1%	1,9	2%	6,4	0,65	1,1	0,28%	23%	2%	93%	0%	72%	0%	0%	89	590	1688	7,3
Essonne	91	1 276 233	8,8%	707	6,5%	1,6	2%	7,2	0,60	1,1	0,28%	24%	1%	96%	0%	70%	0%	0%	72	719	1770	8,6
Val-d'Oise	95	1 215 390	9,0%	975	8,1%	3,3	1%	7,5	0,55	1,0	0,25%	22%	1%	96%	0,541%	67%	0%	0%	61	638	1704	6,6
Moyenne Famille 6		1 727 128	9,4%	534	7,8%	2,3	2%	7,0	0,59	1,1	0,26%	25%	2%	95%	0,307%	38%	12%	9%	94	477	2036	8,4
<i>Minimum</i>		1 215 390	8,1%	396	6,1%	1,5	1%	6,0	0,55	0,8	0,18%	22%	1%	92%	0%	19%	0%	0%	40	234	1 629	6,6
<i>Maximum</i>		2 605 238	10,9%	975	10,0%	3,3	4%	8,1	0,65	1,8	0,34%	29%	3%	99%	0,905%	72%	23%	54%	227	719	2 859	10,9
<i>Médiane</i>		1 624 643	8,9%	593	7,6%	2,5	2%	7,3	0,60	1,1	0,27%	24%	2%	95%	0,347%	49%	4%	0%	69	557	1 737	7,8

Les graphiques suivants permettent de comparer l'accidentalité des 7 familles, de la France métropolitaine et des département d'Outre-mer.

- **Nombre d'accidents, de tués pour 100 blessés, de tués et de blessés :**

Nombre d'accidents, de tués pour 100 blessés, de tués et de blessés



- Les accidents par famille et par an :

Dans la famille du département des Bouches-du-Rhône, nous constatons 3 fois plus d'accidents qu'au niveau national mais 2 fois moins qu'à Paris et dans la petite couronne.

- Les tués :

C'est dans la famille des départements à très forte densité de population qu'il y a le plus de tués par an : loin devant toutes les autres et presque 2 fois plus qu'au niveau national.

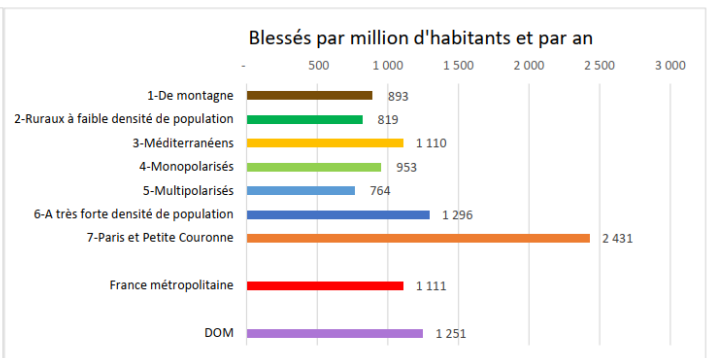
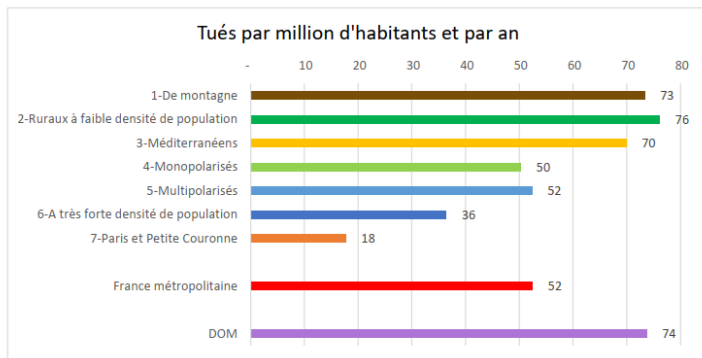
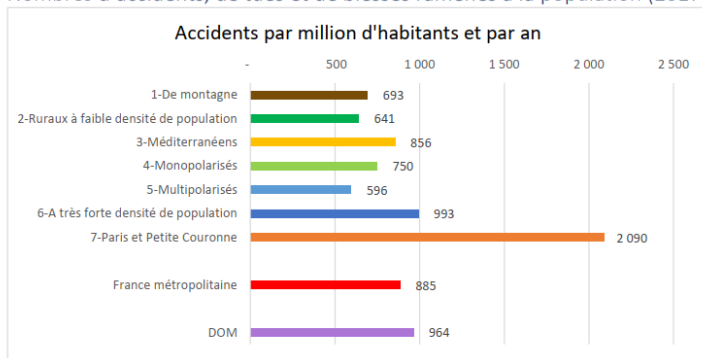
- Les blessés :

Le graphique des blessés ressemble à celui des accidents. Paris et sa proche banlieue est loin devant. Dans la famille 6, on constate globalement les mêmes proportions que pour les tués : 2 fois moins qu'à Paris et 2 fois plus qu'au niveau national.

- **Nombres d'accidents, de tués et de blessés ramenés à la population :**

- Le nombre de décès de la famille 6 est nettement inférieur à l'indicateur national. 36 tués par million d'habitants et par an contre 52 au national.
- Les blessés et les accidents de la famille des départements à très forte densité de population sont proches de la moyenne nationale.

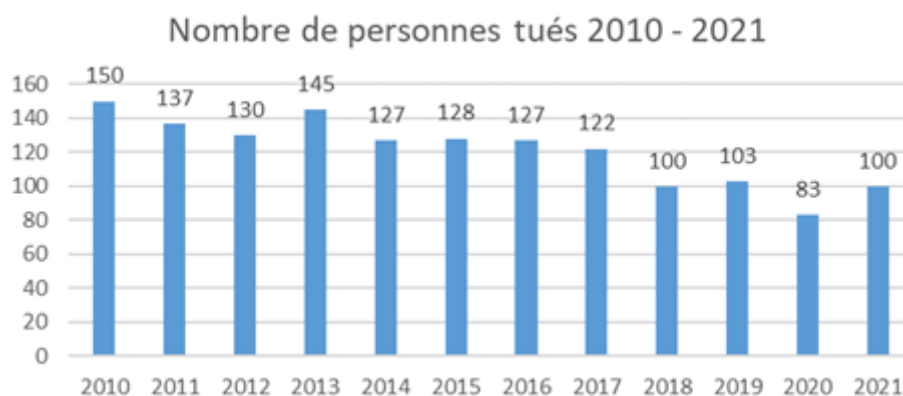
Nombres d'accidents, de tués et de blessés ramenés à la population (2017)



II.1.b. Mortalité routière, les victimes

- **Graphe d'évolution « longue » de la mortalité (2010-2021)**

A partir des années 2010 nous constatons une baisse générale du nombre de personnes décédées sur les routes. En 2010, le bilan des tués était de 150. En 2013, la mortalité du département augmente considérablement dans un contexte national de baisse cette année-là.



- **Nombre de tués total sur 5 ans (2017-2021) : 508**

Entre 2018 et 2021, le nombre de morts est à peu près stable à hauteur de 100 par an, hormis en 2020, celui-ci est de 83 tués du fait de la crise sanitaire (mise en place du confinement, les restrictions de déplacements, puis application d'un couvre-feu).

- **Taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants / comparaison à l'Indicateur Local de SR et national**

Les Bouches-du-Rhône ont une moyenne de tués par département par an, 2 fois supérieure à celle des départements à très forte densité de population et une moyenne 3 fois supérieure à la moyenne nationale.

En revanche, au niveau de la moyenne des tués par million d'habitants, le département se situe à peine au-dessus de la moyenne nationale, 49 contre 47 mais très largement au-dessus de la moyenne des départements comparables, 49 contre 32.

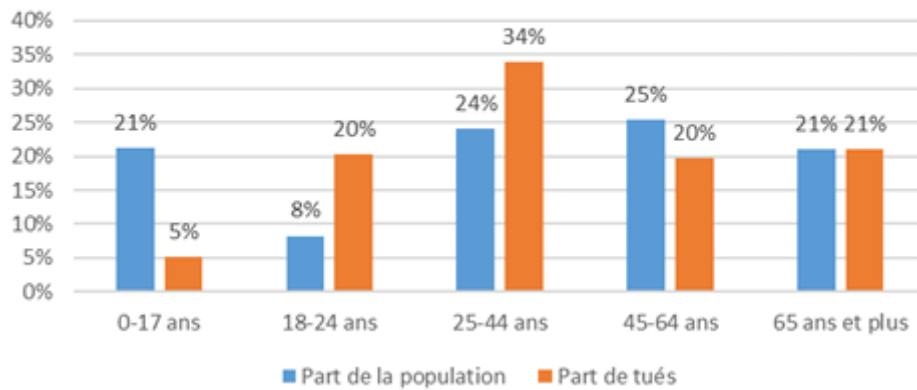
	Moyenne de tués par département par an	Moyenne tués par millions d'habitants par an
Bouches-du-Rhône	102	49
Famille ILSR6 - Dpts à très forte densité de population	57	32
France métropolitaine	32	47

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

Deux tranches d'âge sont surreprésentées dans la mortalité routière au regard de leur répartition dans la population.

Les 18-24 ans représentent seulement 8% de la population mais sont impliqués à hauteur de 20% dans les accidents mortels. Les 25-44 ans est à 34% des tués contre 24% dans la part de la population, cette dernière est donc la plus impactée.

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



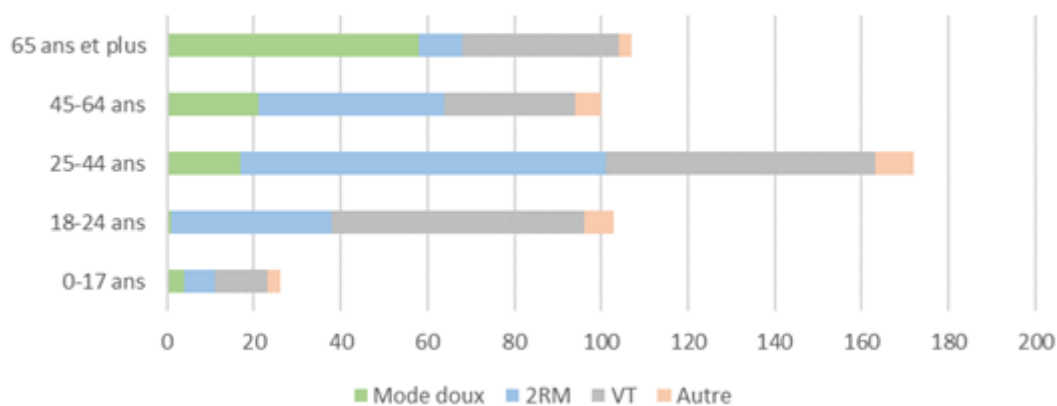
- **Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021)**

Les piétons et les cyclistes, représentant le « Mode doux » sont les plus touchés par la mortalité, en particulier dans la tranche d'âge « 65 ans et plus », où ils sont au nombre de 58 tués sur un total de 101 sur la période, soit 58% de la catégorie.

Concernant les 2RM, les 25-44 ans sont les plus impactés par la mortalité, 84 tués sur un total de 181 sur la période, soit 46% des tués en 2RM. Près de 1 tué sur 2 en 2RM est âgé entre 25 et 44 ans.

Au niveau des VT, deux tranches d'âges émergent par rapport aux autres, les 25-44 ans (62 tués sur 198, soit 31% de la catégorie sur la période) et les 18-24 ans (58 tués sur 198, soit 29% de la catégorie sur la période).

Nombre de tués par mode et par âge 2017-2021

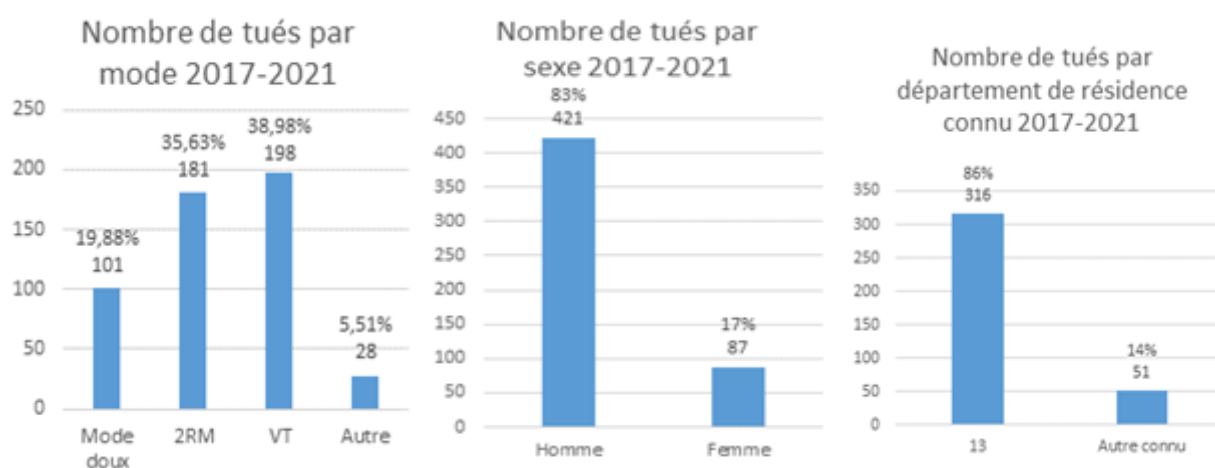


Les graphiques présentent le nombre de personnes tuées selon les critères suivants :

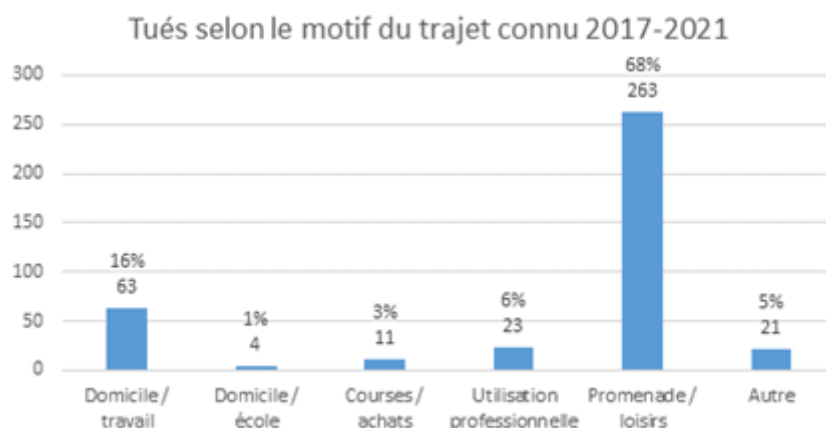
Tués par mode : Les VT et les 2RM sont les plus frappés par les accidents mortels (+ de 35 %). Les motos lourdes représentent 75% des tués en 2RM (135 tués sur 181). Les piétons représentent quant à eux la majorité des tués en mode doux (87 tués sur 101).

Tués par sexe : Les hommes sont davantage impliqués que les femmes dans le pourcentage des tués (83% contre 17%).

Tués par département de résidence : 86% des tués étaient des résidents des Bouches-du-Rhône contre 14%. En élargissant sur le plan régional, le pourcentage s'élève à 94% des tués. On peut donc en déduire que les victimes des accidents de la route dans les Bouches-du-Rhône sont majoritairement des locaux.



Tués selon le motif du trajet : Les pourcentages ci-dessous prennent en compte les accidents mortels dont le motif du trajet est renseigné (pour info, 24% des accidents de la période n'ont pas de motif de trajet renseigné). Le trajet « Promenade/loisirs » représente 68% des tués. Les trajets « Domicile/travail » et « utilisation professionnelle » représentent ensemble 22% de la mortalité.



Tués selon la catégorie socio-professionnelle (CSP) : Les personnes retraitées avoisinent les 30% de tués qui est par conséquent la catégorie la plus touchée. Les ouvriers et les professions intermédiaires/employés sont à égalité, 17% chacun.

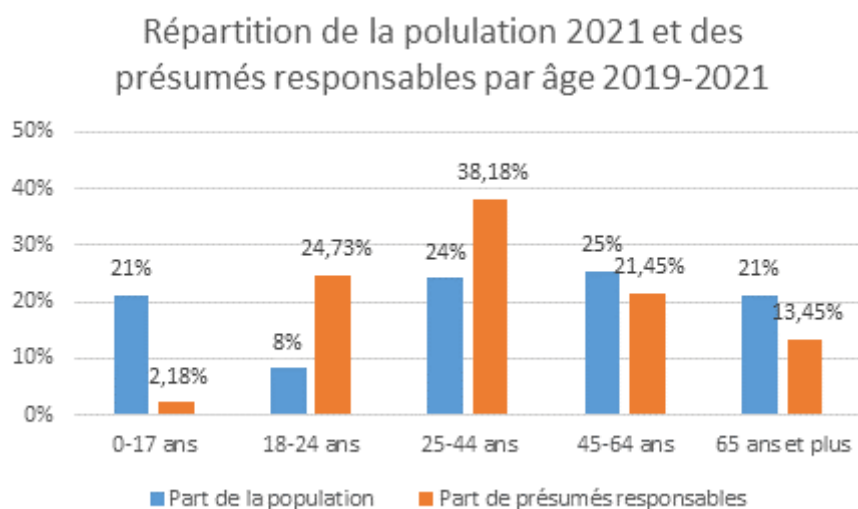


II.1.c. Mortalité routière, les présumés responsables

Les caractéristiques des présumés responsables d'accidents mortels.

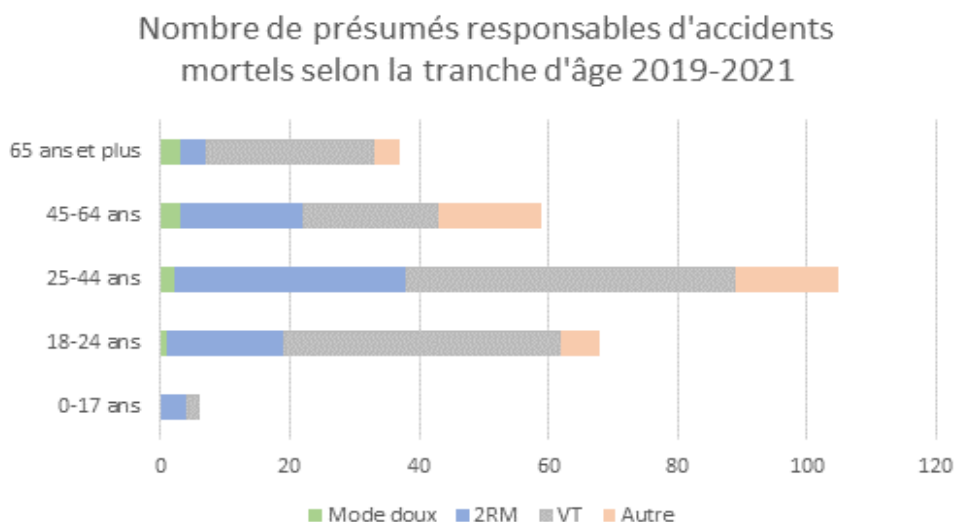
- **Répartition de la population par âge / Répartition des présumés responsables d'accidents mortels par âge (2019-2021)**

Les 18-24 ans et les 25-44 ans sont les deux tranches d'âges les plus représentées dans les présumés responsables des accidents mortels, respectivement 24,73% et 38,18% alors qu'ils ne représentent dans la population respectivement 8% et 24%.



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

Les 25-44 ans se distinguent avec 105 présumés responsables d'accidents mortels. Dans cette tranche d'âge, les 25-34 ans sont impliqués à hauteur de 66%. Viennent ensuite les 18-24 ans pour plus de 60 présumés responsables.

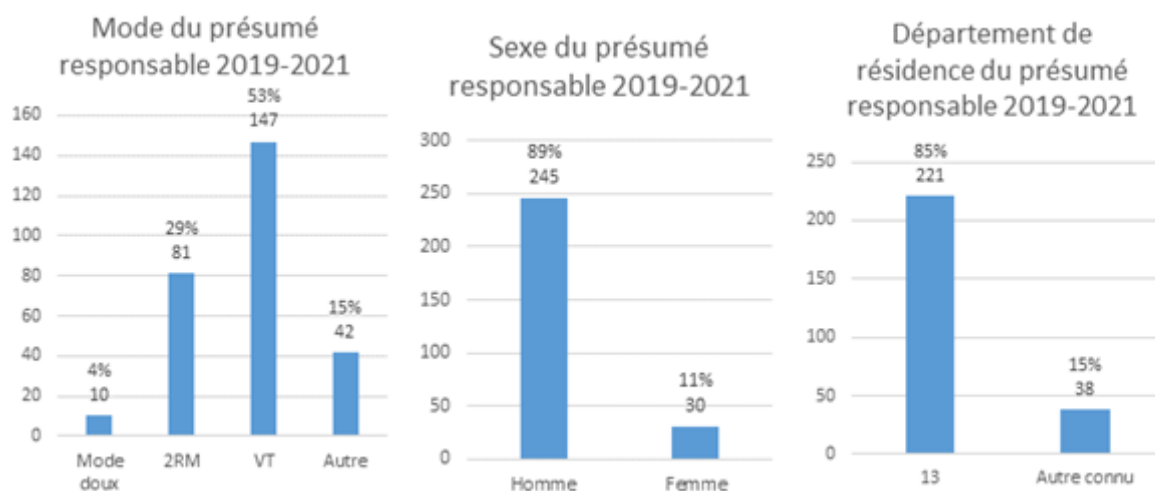


Les graphiques suivants présentent le nombre des présumés responsables d'accidents mortels selon les critères suivants :

Par mode : Les présumés responsables sont majoritairement des conducteurs de voiture de tourisme 53% (soit 1 sur 2); 1 sur 3 est un conducteur de motos ou de scooter (29%).

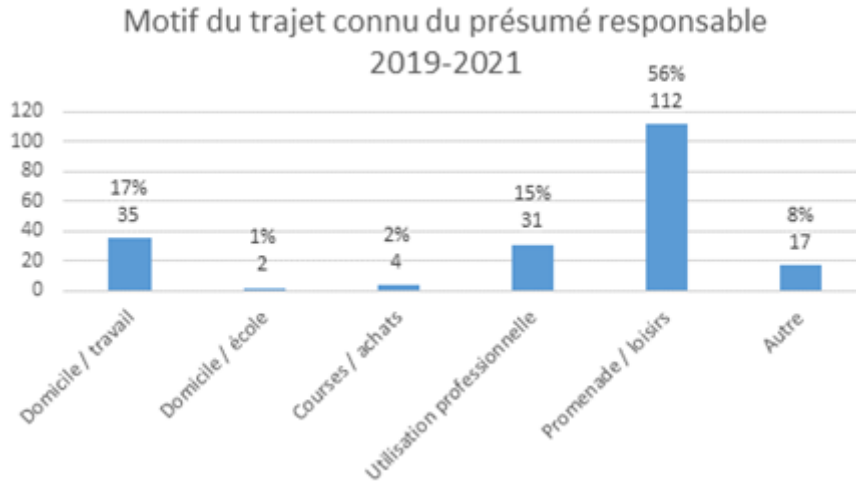
Par sexe : Les hommes sont surreprésentés parmi les présumés responsables, 89% en comparaison avec les femmes 11%.

Par département de résidence : Les présumés responsables résident principalement dans le 13, 85% contre 15% en dehors et 92% sont originaires de la région PACA.



Par motif du trajet :

Le motif « Promenade / loisirs » reste le plus élevé 56% pour les présumés responsables. Le milieu pro (Domicile / travail + Utilisation professionnelle) est impliqué à hauteur de 32% des trajet connu. Pour info, 28% des accidents mortels de la rubrique n'ont pas de motif de trajet connu.



Par catégorie socio-professionnelle :

Les retraités représentent 24% des présumés responsables des accidents mortels. Les catégories les plus impactées ensuite sont les chômeurs 19%, les ouvriers 18% et les conducteurs professionnels 12%.



- **Les facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels :**

Les facteurs connus les plus relevés sont la vitesse excessive ou inadaptée (27%), l'alcool (20%), les stupéfiants (12%) et les dépassements dangereux (11%)

Les hommes sont largement représentés en comparaison des femmes notamment pour les facteurs suivants : vitesses excessive ou inadaptée (70 contre 4), alcool (50 vs 4), stupéfiant (29 contre 3) et dépassement dangereux (29 contre 2).

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

	Homme	Femme	Total
Alcool	50	4	54
Changement de file	6	2	8
Contresens	8	0	8
Dépassement dangereux	29	2	31
Eblouissement	8	1	9
Inattention	20	5	25
Malaise	11	2	13
Médicaments	2	0	2
Non respect des distances de sécurité	3	0	3
Priorité	7	2	9
Somnolence - fatigue	7	0	7
Stupéfiant	29	3	32
Téléphone et distracteurs technologiques	0	1	1
Vitesse excessive ou inadaptée	70	4	74
Autre cause	30	2	32
Cause indéterminée	69	9	78
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	244	30	274

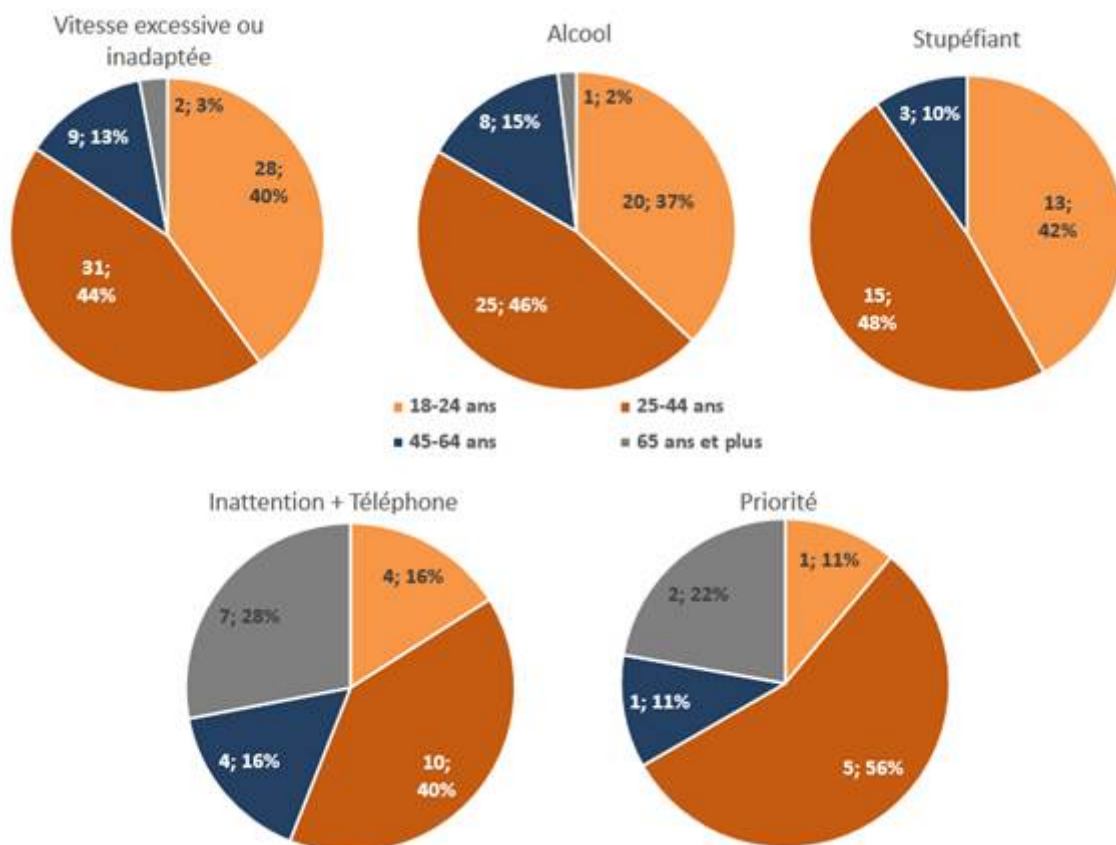
Répartition en % :

	Homme	Femme	Total
Alcool	20%	13%	20%
Changement de file	2%	7%	3%
Contresens	3%	0%	3%
Dépassement dangereux	12%	7%	11%
Eblouissement	3%	3%	3%
Inattention	8%	17%	9%
Malaise	5%	7%	5%
Médicaments	1%	0%	1%
Non respect des distances de sécurité	1%	0%	1%
Priorité	3%	7%	3%
Somnolence - fatigue	3%	0%	3%
Stupéfiant	12%	10%	12%
Téléphone et distracteurs technologiques	0%	3%	0%
Vitesse excessive ou inadaptée	29%	13%	27%
Autre cause	12%	7%	12%
Cause indéterminée	28%	30%	28%

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

La tranche d'âge la plus impliquée de celle des 25-44 dans tous les facteurs (44% sur le facteur vitesse, 46% sur le facteur alcool, 48% sur le facteur Stups)

Les jeunes adultes âgés de 18 à 24 ans viennent juste après sur les facteurs vitesse, alcool et stups autour de 40%



II.1.d. Risque routier professionnel

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

Le premier tableau concerne le nombre de tués dans un accident qui implique un usager qui travaille ou qui va travailler. La personne tuée peut être un travailleur ou pas.

Les 183 personnes décédées sont réparties à parts presque égales dans un accident avec un usager en trajet domicile travail (104) et avec un usager en trajet professionnel (99)

Ces 183 personnes tuées représentent 36% de l'ensemble de la mortalité sur la période.

	Nombre de personnes tuées dans un accident avec...
... un usager en domicile/travail	104
... un usager en trajet professionnel	99
... un usager en trajet professionnel ou en domicile/travail	183

Pourcentage de personnes tuées dans un accident impliquant un motif domicile-travail ou un trajet professionnel : 36%

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

Le second tableau concerne le nombre de tués ayant un motif de déplacement professionnel. La personne ici est décédée en travaillant ou en se rendant sur son lieu de travail.

63 personnes ont été tuées sur un déplacement domicile-travail et 23 en trajet professionnel.

Ces 86 personnes tuées représentent 17% de l'ensemble de la mortalité sur la période.

Nombre de personnes tuées sur un déplacement domicile travail	63
Nombre de personnes tuées en trajet professionnel	23
Nombre de personnes tuées avec motif trajet renseigné	385
Nombre de personnes tuées total	508

Proportion de personnes tuées ayant un motif domicile-travail ou un trajet professionnel : 17%

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

Les voitures de tourisme et les 2RM sont les deux catégories de véhicules les plus représentées.

Les victimes en voiture de tourisme se chiffrent à 2083 sur un total de 4350 sur la période, soit 48% des tués et blessés en milieu professionnel.

Les victimes en 2RM s'élèvent à 1406, soit 32% des tués et blessés de la catégorie. Les utilisateurs de moto de grosse cylindrée représentent 754 des victimes, soit la moitié des victimes en 2RM.

En utilisation professionnelle, les conducteurs de VU sont impliqués dans 18%, les PL 9% et les TC 3%

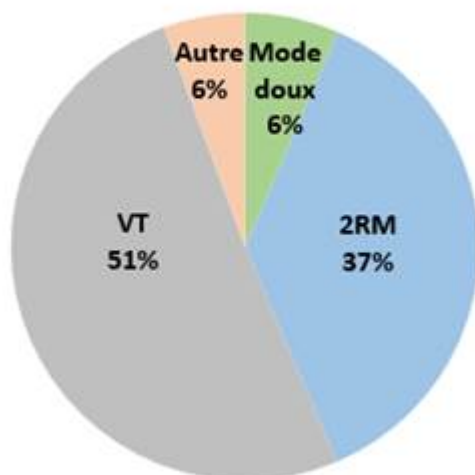
Sur les trajets Domicile-travail, les conducteurs de VU représentent 4% des victimes, la part des PL et TC est quasiment nulle.

Les victimes en 2RM concernent majoritairement des usagers en moto lourde (54% des 2RM) notamment en trajet Domicile-travail 645 sur 754, soit 85% contre 15% en utilisation professionnelle. 244 en cyclomoteur (155 en trajet Dom-travail et 89 en utilisation pro), 408 en moto légère (334 en trajet Dom-travail et 74 en utilisation pro)

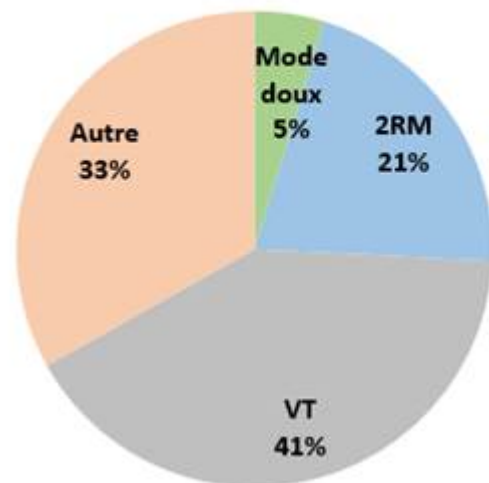
Les piétons sont majoritaires dans la catégorie mode doux : 204 sur 260 soit 78% du mode doux, (150 en trajet dom-travail et 54 en utilisation pro).

On relève 48 victimes en vélo (42 en trajet dom-travail et 6 en utilisation pro).

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



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



II.1.e. Réseau routier

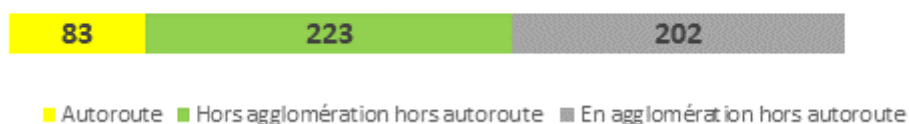
Les cartes des trafics et les linéaires de voirie par gestionnaire sont présentés en annexe.

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

Globalement, l'autoroute est le réseau routier le plus sûr, même si, avec 83 morts enregistrés, soit 16% de la mortalité, le département reste bien au-dessus de la tendance nationale autour de 8 à 10% en moyenne.

Hors agglomération, on constate 223 tués sur la période, soit presque autant qu'en agglomération, à peine 10% de plus, mais pour 1902 accidents corporels soit 5 fois moins qu'en agglomération. Pour les blessés, la proportion est identique 5 fois moins de blessés hors agglomération qu'en agglomération.

Nombre de tués selon le milieu 2017-2021

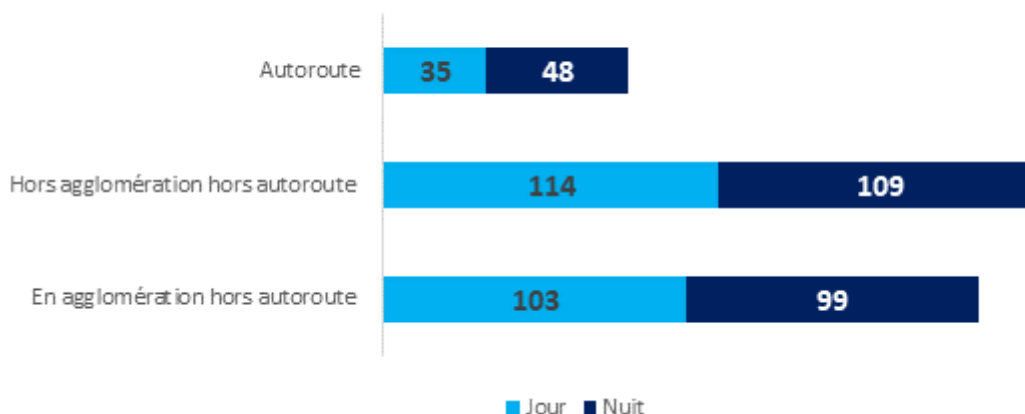


Hors agglomération : 1902 accid (12%), 223 tués (44%), 2899 blessés (14%), 1212 BH (25%)
En agglomération: 9795 accid (64%), 202 tués (40%), 12748 blessés (64%), 3073 BH (64%)
Autoroutes : 3598 accid (23,5%), 83 tués (16%), 5529 blessés (26%) et 536 BH (11%)

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

Les accidents mortels ayant lieu le jour et la nuit ont un faible écart surtout hors et en agglomération hors autoroute (114-109 et 103-99) La différence sur autoroute est plus significative, un peu plus de morts la nuit 48 contre 35. La nuit moins de véhicules sont présents sur autoroute entraînant une vitesse plus élevée des usagers par rapport à celle pratiquée de jour.

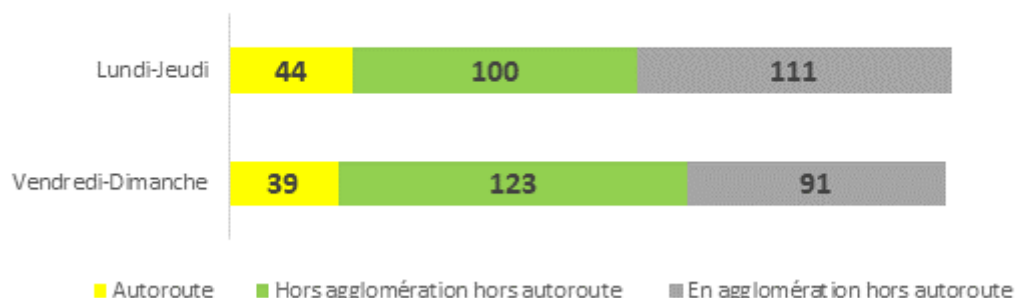
Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021



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

Les accidents hors agglomération ont tendance à générer plus de victimes le week-end. Le nombre est nettement supérieur sur les 3 jours comparé aux 4 jours de la semaine, 123 contre 100.

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



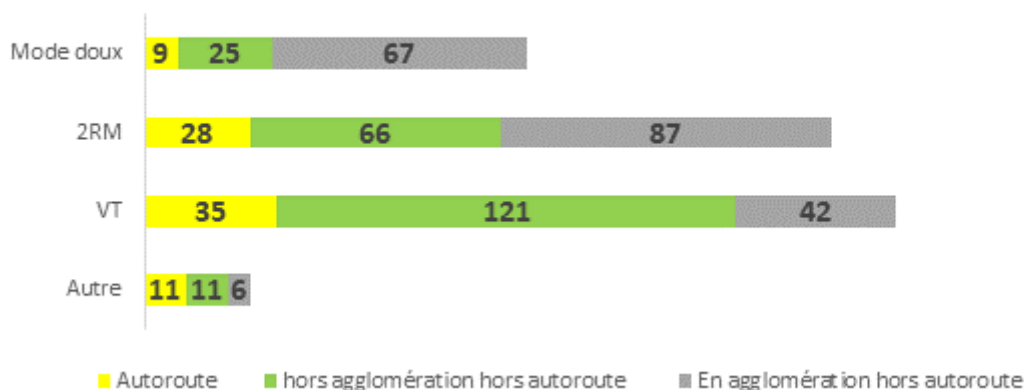
- **Nombre de tués modes doux (piétons + vélo + EDPM), 2RM (cyclo + moto), VT selon les 3 milieux. (2017-2021)**

Le nombre de tués piétons, en vélo et en EDPM est plus élevé en agglomération, 67 tués contre 25 hors agglomération hors autoroute. On peut s'étonner d'un nombre de tués important sur autoroute mais le comportement imprudent de certains usagers a provoqué le décès de 9 piétons sur autoroute sur la période.

Les 2RM décèdent plus souvent en agglomération, notamment les motos lourdes, 64 tués sur 87.

A l'inverse, les utilisateurs de voiture de tourisme sont plus représentés dans la mortalité hors agglomération, 121 tués sur les 223 tués de la catégorie.

Nombre de tués par mode 2017-2021



II.2 PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES ACCIDENTS HORS AGGLOMERATION

II.2.a. Typologie des accidents

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

Les accidents sans tiers :

- 771 victimes sur un total de 3122, soit 25%.
- Les VT (565) et les motos (130) sont les modes de déplacement les plus impliqués dans les accidents sans tiers, respectivement 73% et 17% des victimes.

Les collisions avec :

- 1890 victimes sur un total de 3122, soit 60%.
- La première colonne indique le mode de déplacement responsable de l'accident survenu qui a engendré les victimes dans les différentes catégories d'usagers.
- La voiture de tourisme est le serial-killer de nos routes. Les accidents causés des VT représentent 78% des victimes en collision avec un autre véhicule (1479 sur 1890). Les accidents VT contre VT sont majoritaires et représentent 61% des victimes causées par une VT (906 sur 1479). Les VT ont causés 343 victimes en Motos (343 sur 1479, soit 11%).

Les accidents avec multicollision :

- 461 victimes sur le total de 3122, soit 15%
- Les VT sont impliqués dans 73% des accidents multicollision (337 victimes sur 461).

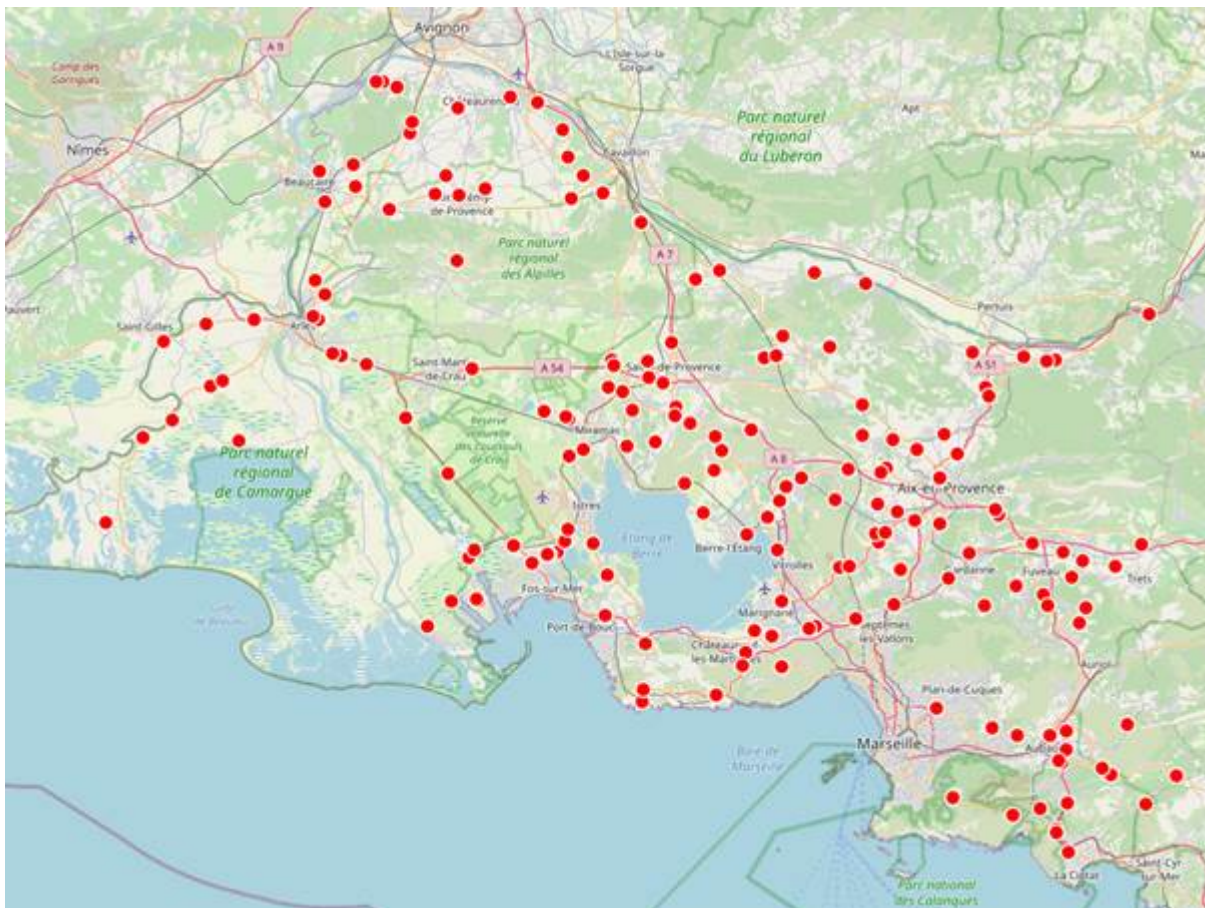
La dernière ligne du tableau reprend la part des victimes par catégorie.

- Le mode le plus impacté est la VT à hauteur de 65%, les motos sont impliquées à 20% des victimes. Les autres modes sont très faiblement impliquées de 1% pour les PL à 4% pour les VU.

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	5	14	130	565	31	12	1	13	771
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	3	4	1	0	0	0	8
Vélo	0	0	1	0	1	0	0	0	1	3
Cyclo	3	1	0	0	2	0	0	0	0	6
Moto	5	2	1	27	53	8	1	0	1	98
VL	56	52	42	343	906	38	10	8	24	1479
VU	7	6	4	38	68	11	1	0	3	138
PL	5	3	2	11	74	11	4	0	0	110
TC	0	0	0	1	13	0	0	0	0	14
Autre	4	3	0	7	19	1	1	0	1	36
MULTICOLLISION	5	16	4	65	337	23	9	1	1	461
TOTAL	85	88	68	625	2042	122	38	10	44	3122
<i>Part de victimes</i>	3%	3%	2%	20%	65%	4%	1%	0%	1%	100,00%

- Carte des accidents mortels : une carte avec des points pour le hors agglomération

On observe une répartition plutôt homogène des accidents sur l'ensemble du département.



II.2.b. Modes doux

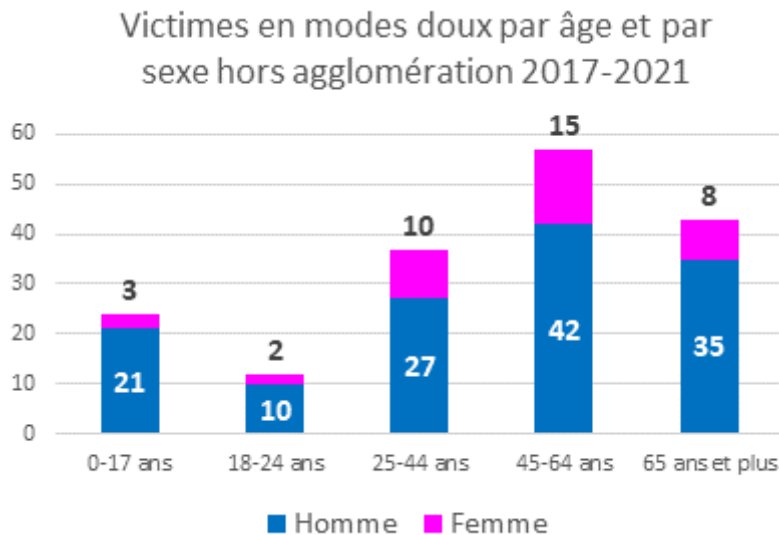
- **Piétons, cyclistes, VAE et EDPm victimes selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021)**

Il est dénombré 173 victimes en mode doux hors agglomération sur la période.

- Soit en moyenne 35 victimes par an.
- Entre 2019 et 2021, le nombre de victimes du mode doux a baissé de 25%
- Les 45-64 sont les plus touchés.

Les hommes sont davantage victimes que les femmes. Toutefois, la part des femmes dans l'accidentalité varie selon les tranches d'âge :

La part des femmes par rapport au total de la tranche d'âge atteint les 27% sur la tranche d'âge 25-44 ans et 26% sur les 45-64 ans.



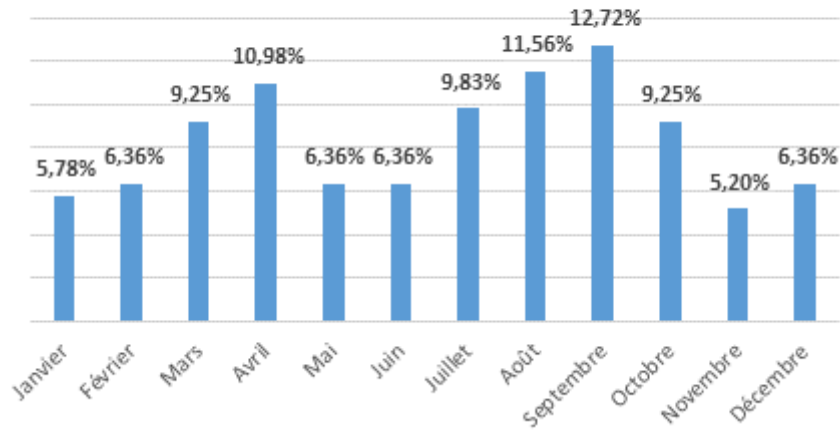
Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 : -25%

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

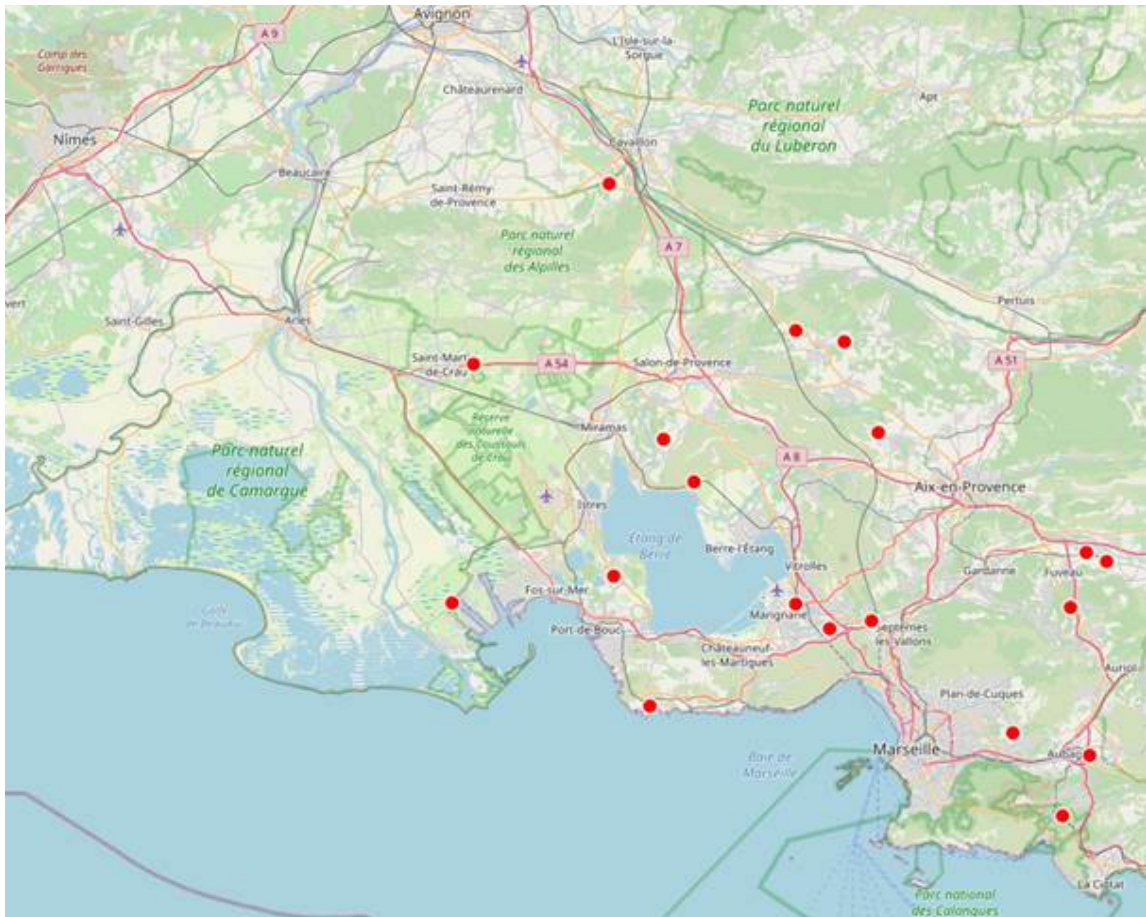
Un pic est observé en saison estivale culminant à 12.7% en septembre et un rebond en mars-avril. Sur la période, les piétons sont victimes de la route plus en avril (14%) et en mars (13%) contre 3.5% en août.

Les cyclistes sont victimes surtout l'été : juillet 10%, août 19% et septembre 19%.

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



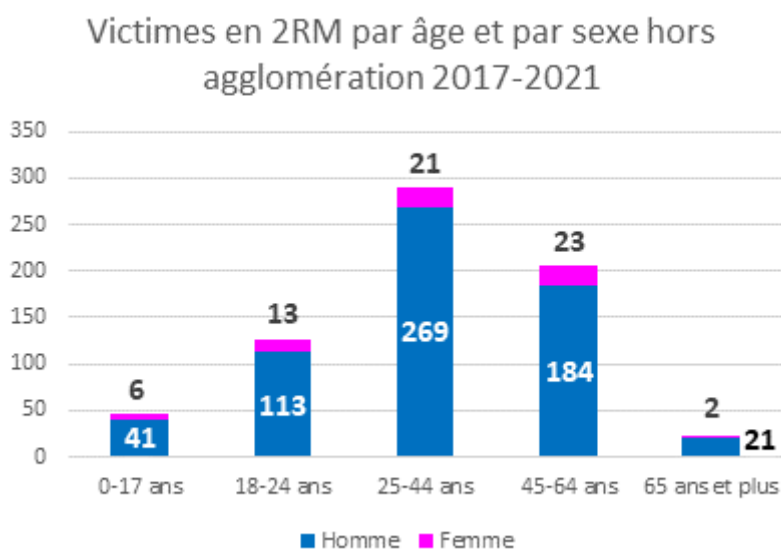
- Carte hors agglomération : mode doux impliqué dans un accident mortel



II.2.c. Les deux-roues motorisés (2RM)

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

- Les hommes restent les victimes en 2RM les plus représentés par rapport aux femmes : 91%.
- Sur les 693 victimes (tuées + blessées), il y a 68 cyclomotoristes, soit environ 10% et 625 motards et scootéristes, soit 90%.
- La tranche d'âge la plus touchée est celle des 25-44 ans et représente 42% des victimes.
- Sur l'ensemble des victimes en 2RM hors agglomération, 9% sont des femmes.
- On constate une hausse de 15% des victimes sur ce mode de déplacement entre 2019 et 2021.
- 2021 est pourtant dans la moyenne des victimes par an (environ 140). L'évolution à la hausse s'explique par une baisse nette des victimes en 2019 qui se chiffrait à 124.



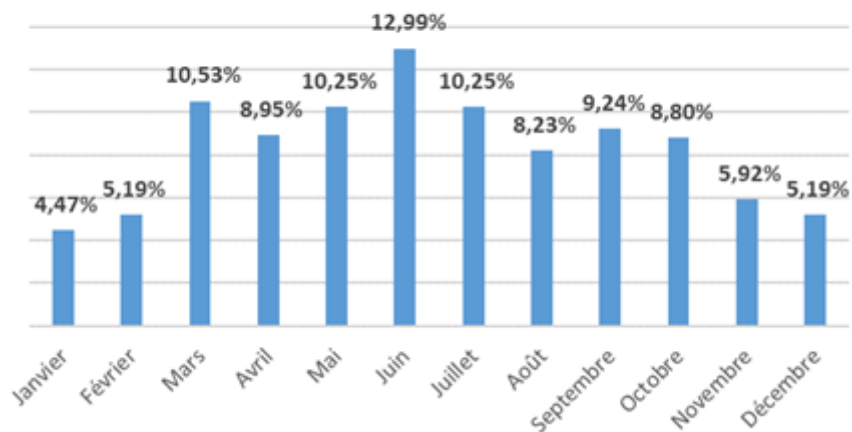
Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 : **15%**

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

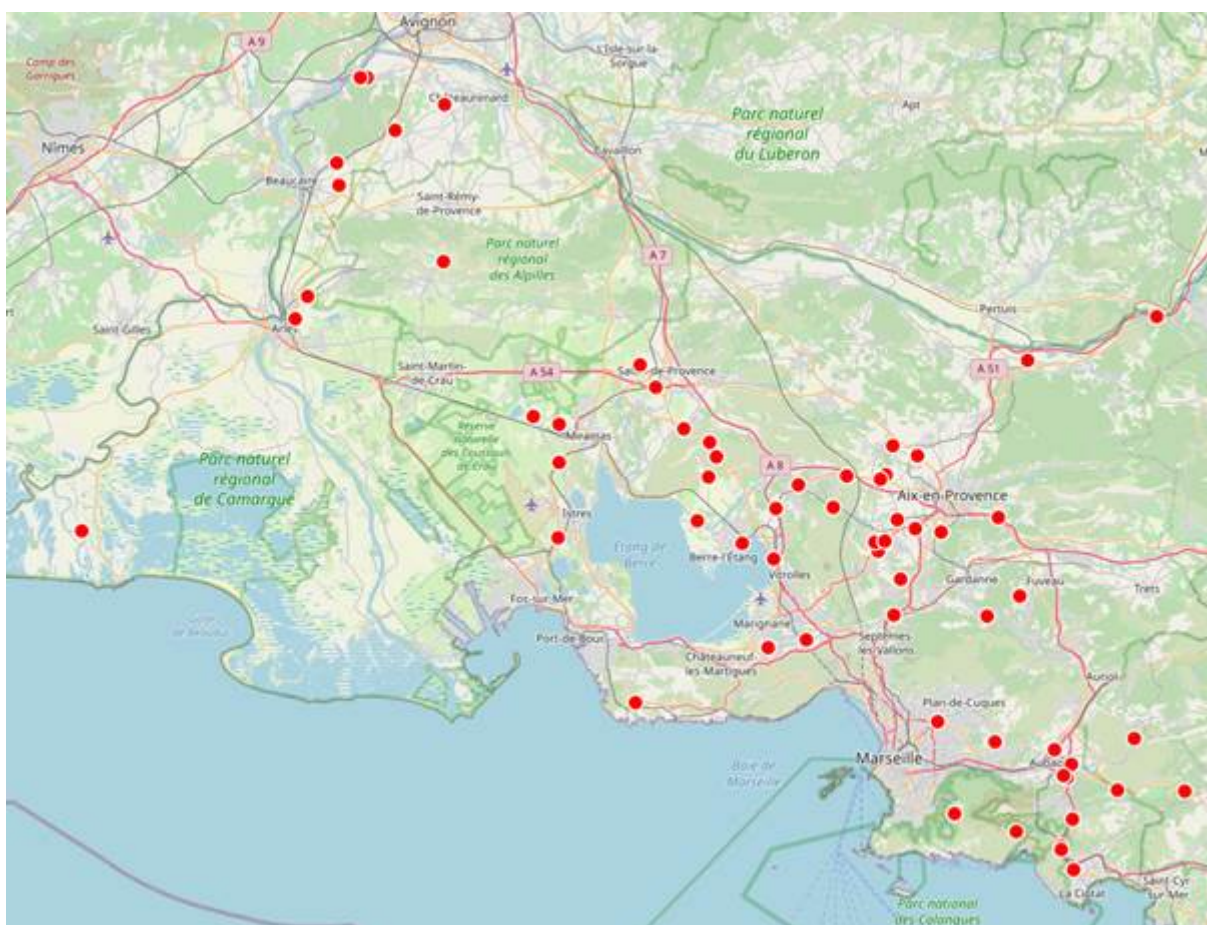
La répartition des victimes en 2RM est liée aux conditions atmosphériques. Les mois d'hiver sont au plus bas jusqu'à 4% en janvier et le pic du nombre de victimes se constate en juin (13%).

Pour autant, à l'exception de juin et des 4 mois d'hiver, la répartition des victimes est plutôt homogène. Il y a dans le département une utilisation du 2RM pour de la promenade loisirs certes mais aussi pour les trajets domicile-travail et en utilisation professionnelle.

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



- Carte hors agglomération : 2RM impliqué dans un accident mortel

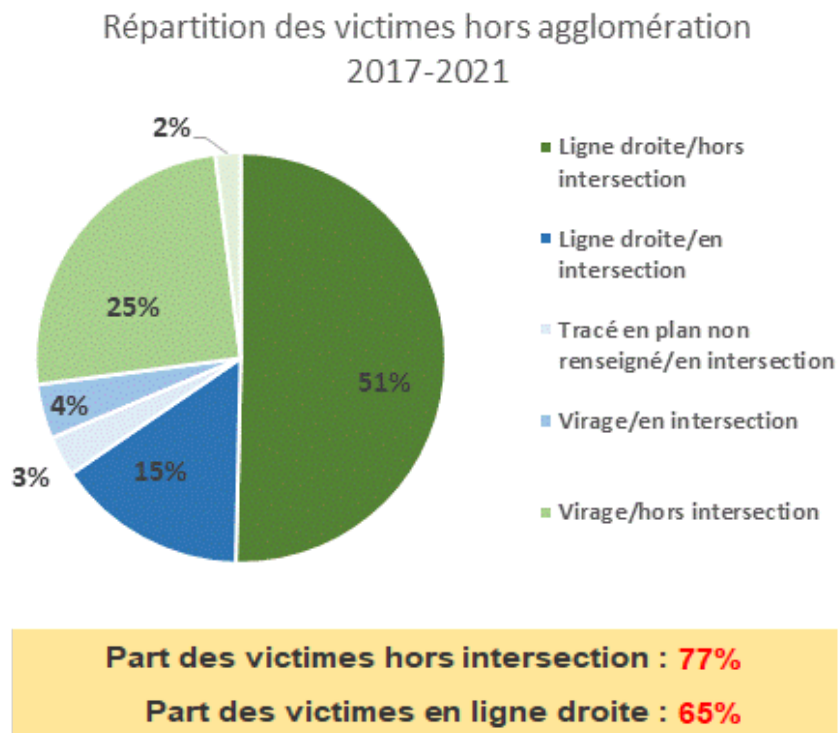


II.2.d. Facteurs spécifiques

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

Les accidents hors agglomération ont lieu principalement hors intersection, 77%. La part des victimes en ligne droite, intersection est de 51%.

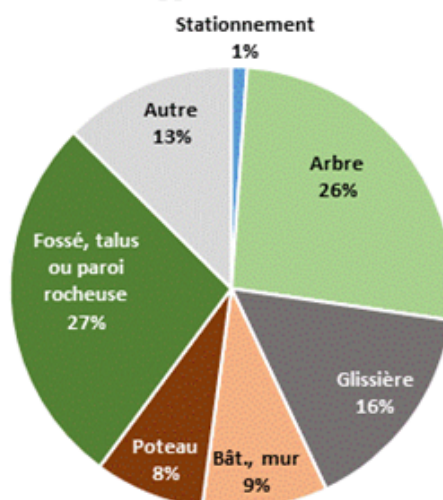
On observe aussi que la part des victimes en ligne droite (avec ou sans intersection) est de 65%.



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

Accidents avec catégorie renseignée : 25% du total des victimes sur la période.

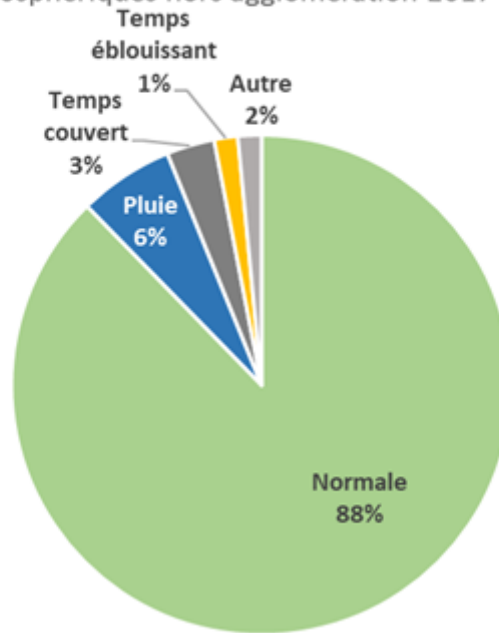
Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule hors agglomération 2017-2021



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

Accidents avec catégorie renseignée : 61% du total des victimes sur la période.

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



II.3. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES ACCIDENTS EN AGGLOMERATION

II.3.a. Contexte et typologie des accidents

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

Le nombre de victimes en agglomération est 4 fois supérieur à celui des victimes hors agglomération. 12950 victimes contre 3122 hors agglomération.

Les Accident sans tiers ont provoqué 1392 victimes sur un total de 12950, soit 11% :

Les trois modes de déplacement impliqués dans les accidents sans tiers sont tout d'abord les VT (667 victimes, soit 48% des accidents « seul ») puis les Motos (408 victimes, 29%), ensuite les cyclos (180 victimes, 13%).

Collision avec : 10 415 victimes sur un total de 12 950, soit 80%.

Pour rappel, la première colonne indique le mode de déplacement responsable de l'accident survenu.

La voiture de tourisme est toujours la première responsable en agglomération mais comparé au milieu hors agglomération : on constate moins d'accidents VT contre VT et plus de victimes chez les usagers vulnérables (moto, cyclo) et très vulnérables (piétons, vélo).

Les accidents causés par des VT représentent 76% des victimes en collision avec un autre véhicule (7926 sur 10415). Les victimes lors d'un accident VT contre VT sont majoritaires 1 sur 3 (36%, 2880 sur 7926), motos contre VT : 1 victime sur 4 (27%, 2125 sur 7926) et ensuite les chocs VT / piétons ont provoqués 1467 victimes (18%, 1467 sur 7926).

Multicollision : Les VT et les Motos sont à nouveau les deux modes de déplacements les plus concernés dans les accidents multicollision, 749 pour les VT et 174 au niveau des Motos, les Piétons, en victimes collatérales désignées, se positionnent tout de suite après (79).

On constate dans la dernière ligne du tableau que la répartition des victimes par catégorie est typiquement différentes en agglomération.

Alors que la part des victimes en VT hors agglomération était de 65%, ici cette part reste majoritaire mais diminue à 39% en agglomération. Les usagers vulnérables et très vulnérables sont beaucoup plus impactés : les motos 25% (Hors agglo 20%), les piétons 17% (hors agglomération 3%), les cyclo 11% (hors agglomération 2%).

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	23	180	408	677	43	10	8	43	1392
COLLISION AVEC										
Piéton	0	2	38	81	35	1	0	0	1	158
Vélo	15	3	8	19	4	0	0	0	1	50
Cyclo	132	10	36	53	46	0	0	2	2	281
Moto	270	22	48	96	198	9	1	3	5	652
VL	1467	251	913	2125	2680	93	28	96	71	7926
VU	135	24	86	184	183	80	1	9	5	707
PL	33	7	14	39	91	6	3	9	3	205
TC	45	5	8	16	71	4	0	2	5	158
Autre	90	7	34	55	53	3	2	4	32	280
MULTICOLLISION	79	15	60	174	749	38	6	9	13	1143
TOTAL	2266	369	1425	3250	4987	277	51	144	181	12950
<i>Part de victimes</i>	17%	3%	11%	25%	39%	2%	0%	1%	1%	100,00%

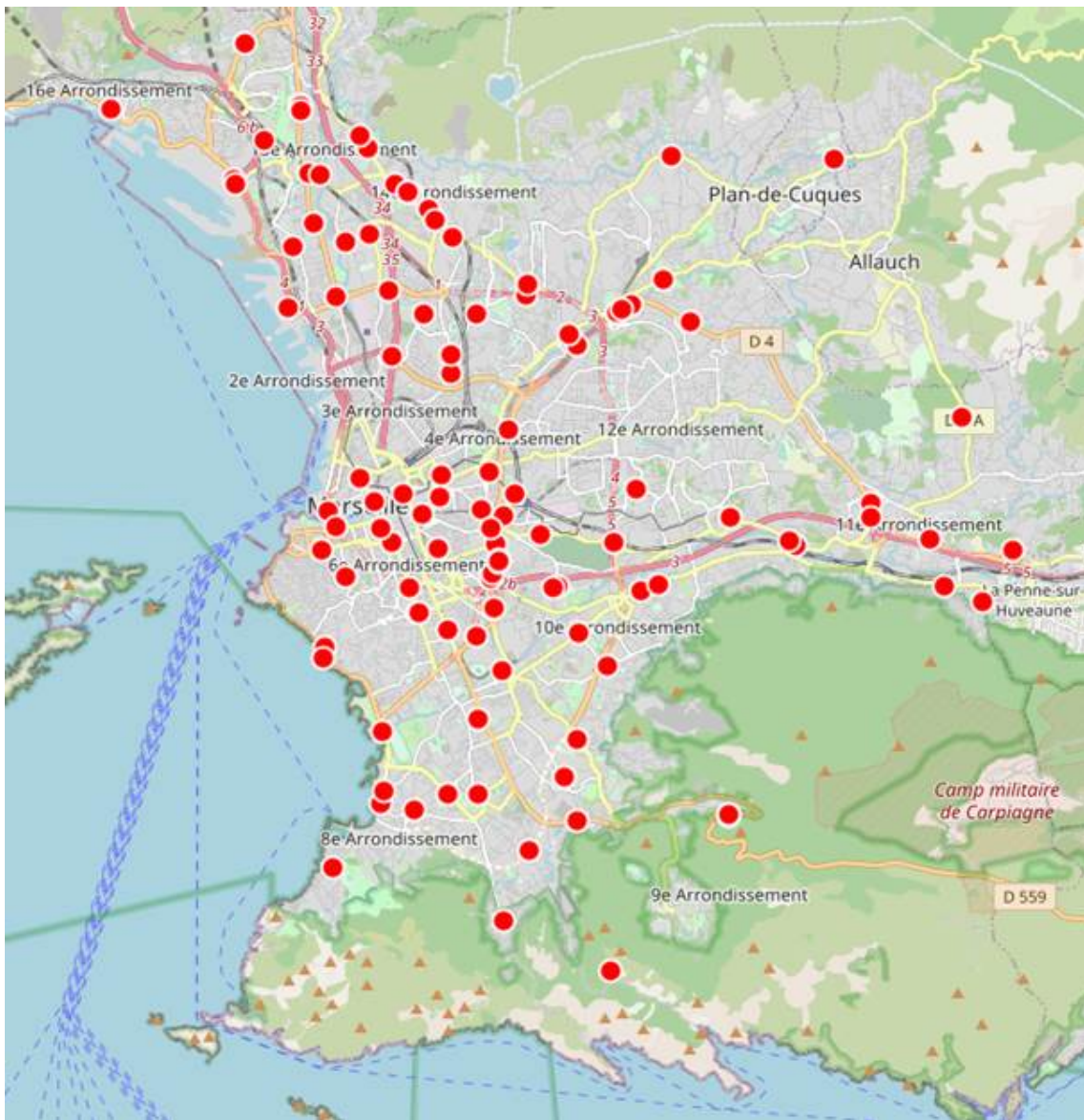
- Carte indiquant le nombre d'accidents corporels par commune ou arrondissement pour les grandes villes.

Marseille dans le département représente environ 1 tué sur 4 et 1 accident corporels et des blessés : en 2021, 25% des tués, 55% des accidents et 53% des blessés.

Liste des 10 communes les plus accidentogènes (critères : nb de tués et nb d'accidents) :

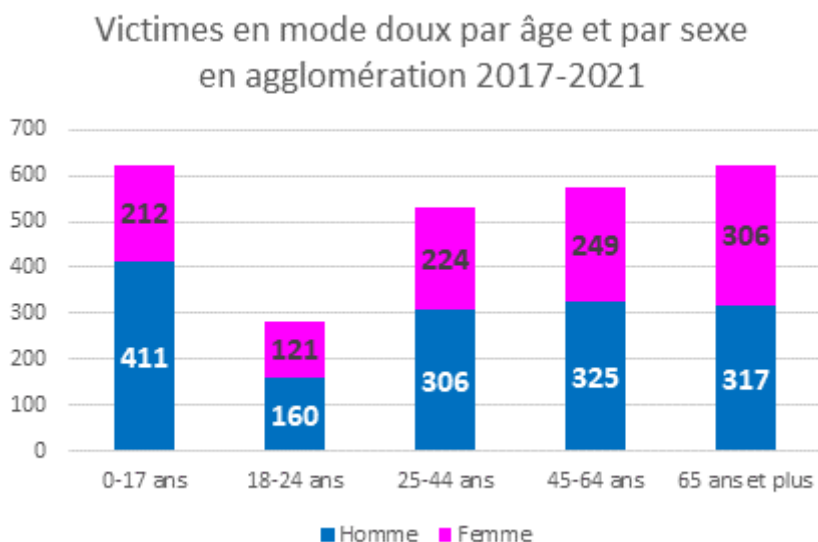
Commune	Accidents	Tués	Blessés
13055 - Marseille	4023	58	5060
13001 - Aix-en-Provence	301	14	401
13004 - Arles	84	6	105
13117 - Vitrolles	133	5	210
13002 - Allauch	94	5	113
13056 - Martigues	70	4	101
13043 - Gignac-la-Nerthe	26	4	40
13103 - Salon-de-Provence	44	3	54
13015 - Bouc-Bel-Air	26	3	37
13108 - Tarascon	14	3	13

- Accidents mortels survenus à Marseille (2017-2021) :



II.3.b. Modes doux

- **Piétons, EDPm, cyclistes victimes selon l'âge, le sexe en agglomération (2017-2021)**
 - Piétons, cyclistes, VAE et EDPm victimes selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021)
 - Sont dénombrés 2635 victimes en mode doux en agglomération sur la période,
 - soit en moyenne 527 victimes par an.
 - entre 2019 et 2021, l'accidentalité du mode doux a baissé de 17%
 - Alors que, hors agglomération, les 45-64 ans étaient les plus touchés. En agglomération, les plus jeunes et les seniors sont surreprésentés dans le nombre des victimes.
 - Les mineurs (0-17 ans) : 24%
 - Les seniors (65 ans et +) : 24%



- **Evolution victimes en modes doux 2019-2021 en agglomération, avec un chiffre en %**

Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 : **-17%**

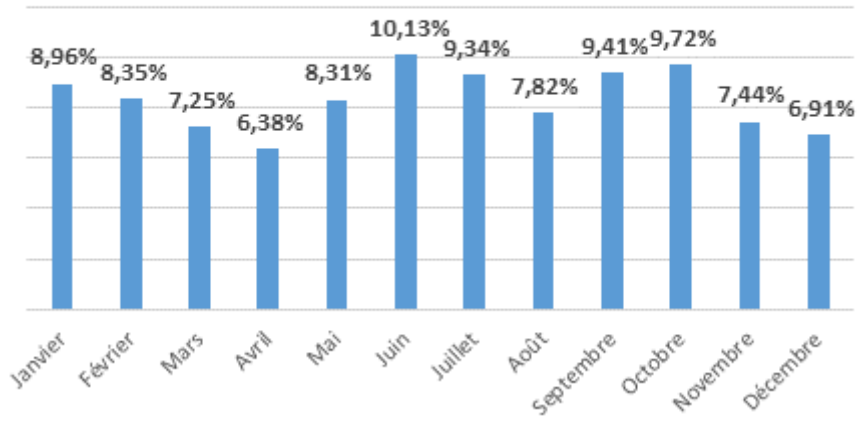
- **Répartition en % des victimes piétons, cyclistes selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)**

La répartition par mois en agglomération est plutôt nivelée, avec deux légers pics en juin et un creux en avril.

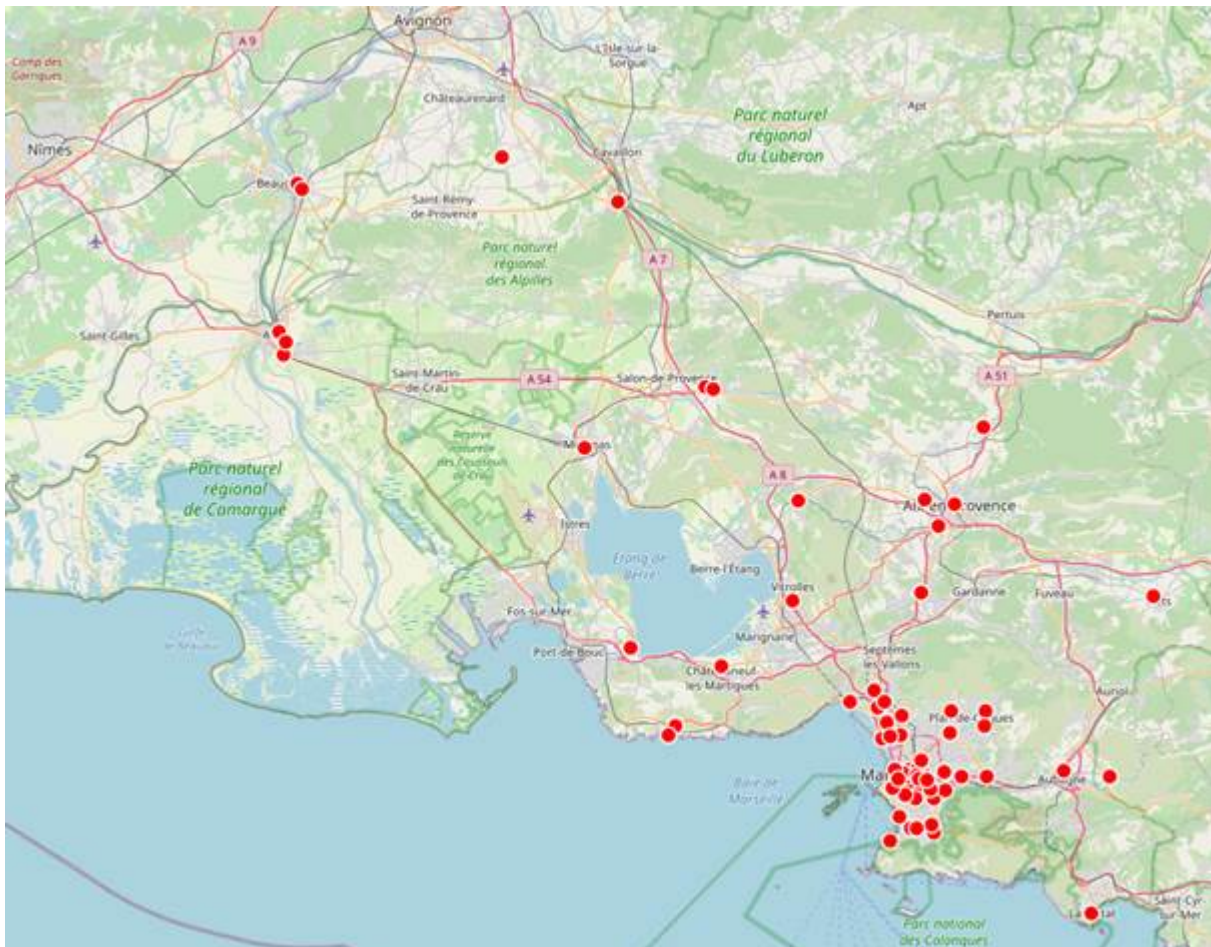
Les mois d'hiver, l'accidentalité élevée des piétons s'explique par la durée plus longue de la période nocturne. Une étude (Cerema 2018) a montré qu'en milieu urbain, le nombre d'accidents piétons rapporté aux déplacements piétons par heure est plus élevé lors des

périodes nocturnes. Les conditions de visibilité et de perception des piétons par les autres usagers de nuit en milieu urbain posent des problèmes de sécurité.

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



- Carte en agglomération : mode doux impliqué dans un accident mortel



II.3.c. Les deux-roues motorisés (2RM)

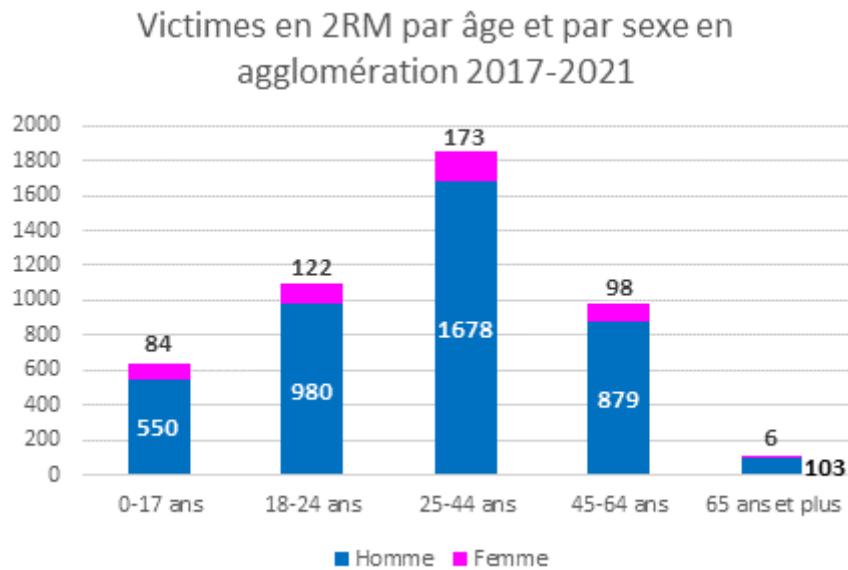
- **Cyclo, moto victimes selon l'âge, le sexe en agglomération (2017-2021)**

Sur les 4675 victimes en 2RM (tuées + blessées), il y a 1425 cyclomotoristes, soit environ 30% et 3250 motards et scootéristes, soit 70%. Pour rappel, hors agglomération la part des motards était de 90%.

La tranche d'âge la plus touchée est celle des 25-44 ans et représente 40% des victimes.

Sur l'ensemble des victimes en 2RM en agglomération, 10% sont des femmes.

- Il est constaté une baisse de 15% des victimes sur ce mode de déplacement entre 2019 et 2021.
- 2021 est également en baisse par rapport à la moyenne annuelle des victimes. 774 victimes en 2021 alors que la moyenne sur la période 2017-2021 est de 935 victimes. Pour rappel, la moyenne annuelle des victimes hors agglomération est d'environ 140.



- **Evolution victimes en 2RM 2019-2021 en agglomération, avec un chiffre en %**

Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 : **-15%**

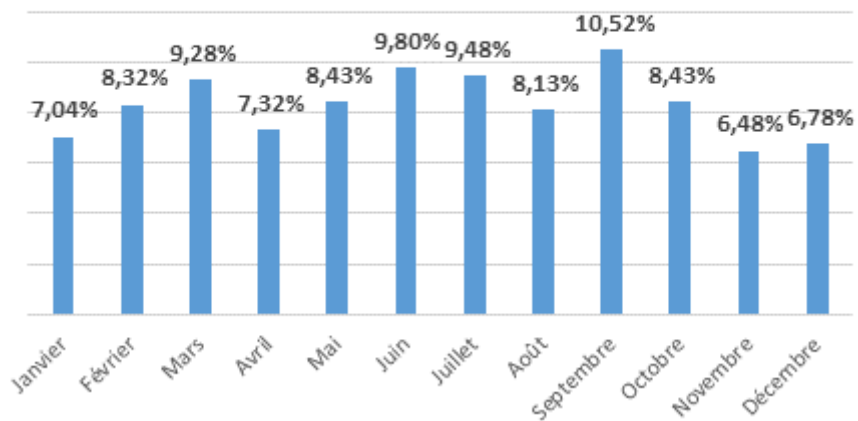
- **Répartition en % des victimes cyclo, moto selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)**

La répartition des victimes en 2RM en agglomération est plutôt nivelée sur l'année. Ce nivellement sur l'année est notamment observé pour les victimes en cyclomoteurs. Alors

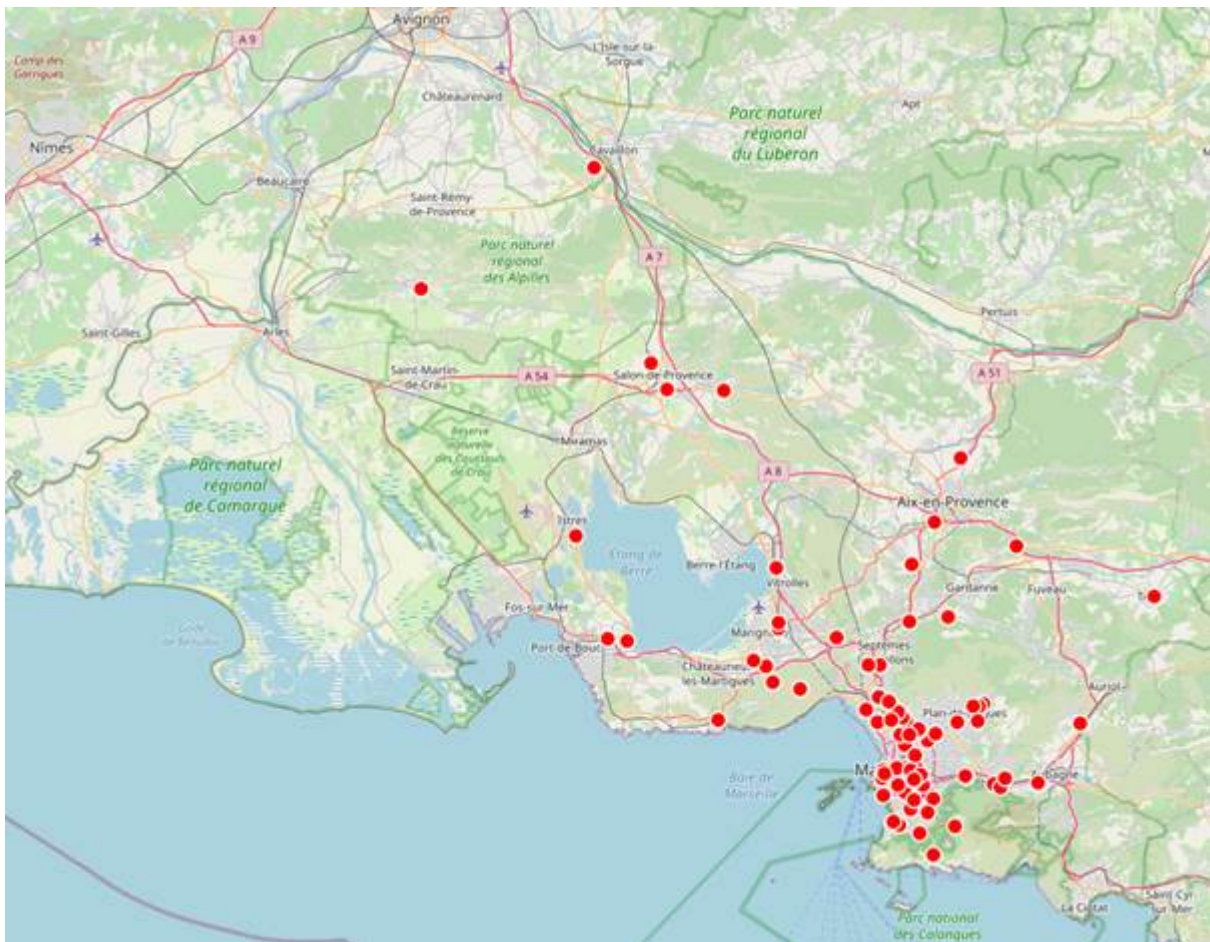
qu'une augmentation des victimes en moto et scooter est constatée sur la période estivale, notamment sur les mois de juin, juillet et septembre.

En agglomération, l'usage du 2RM pour les trajets domicile-travail et en utilisation professionnelle se vérifie dans l'accidentalité.

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



- Carte en agglomération : 2RM impliqués dans un accident mortel



II.3.d. Facteurs spécifiques

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

Sur près de 10 000 accidents survenus en agglomération, 34% l'ont été en intersection. (25% des tués et 35% des blessés en intersection)

En/hors intersection	Accidents	Pourcentage	Tués	Victimes
Hors intersection	6471	66,06%	148	8420
En intersection	3324	33,94%	54	4530
Total	9795	100,00%	202	12950

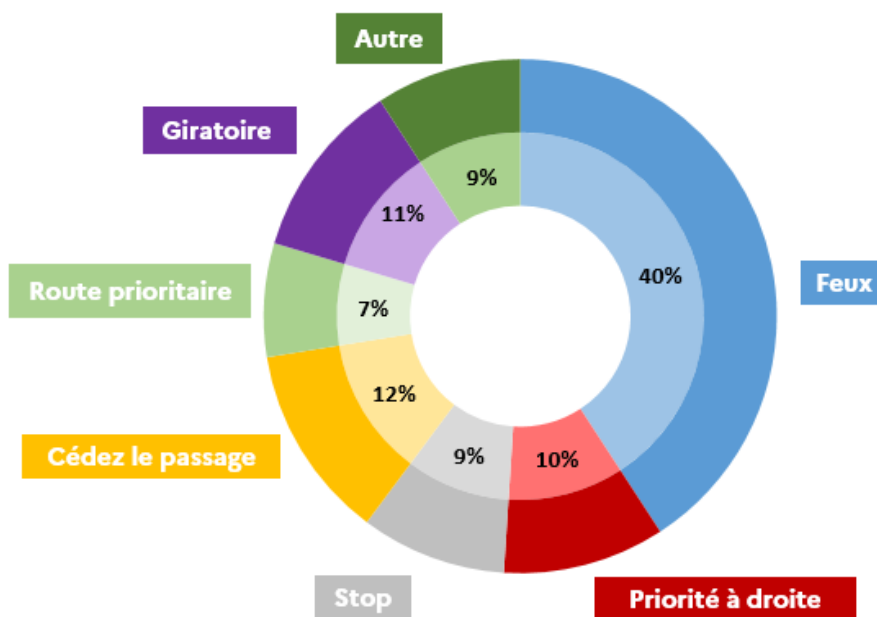
Part des accidents en intersection : 34%

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

Accidents avec régime de priorité renseignée, soit un total de 2135 victimes sur la période.

- En intersection où le régime de priorité était renseigné, les accidents sont répartis ainsi : Feux 40% des victimes, cédez-le-passage 12%, giratoires 11% et les intersections avec priorité à droite 10%.

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



II.4. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES ACCIDENTS SUR AUTOROUTE

II.4.a. Contexte et typologie des accidents

- **Qui tue + blesse qui sur autoroute par mode de déplacement (2017-2021)**

Le nombre de victimes sur autoroute est de 5612 sur la période, c'est presque 2 fois supérieur à celui des victimes hors agglomération (3122) et environ 2 fois moins qu'en agglomération (12950).

Les Accident sans tiers ont provoqué 1011 victimes sur un total de 15612, soit 18% :

- Premier constat, l'accident seul sur autoroute provoque plus de victimes que sur les routes hors agglomération en valeur absolue : 1011 sur autoroute contre 771 hors agglomération. Mais la proportion d'accident seul sur autoroute est moins importante 18% contre 25% hors agglomération. **L'accident sans tiers type restera plutôt hors agglomération.**
- 2^{ème} point, il y a presque autant de victimes générées par un accident seul sur autoroute qu'en agglomération, 1011 sur autoroute contre 1392. Mais ici, la proportion est légèrement supérieure, 18% sur autoroute contre 11% en agglomération.
- 3^{ème} remarque : sur autoroute, 8 personnes sur 10 sont victimes d'un accident qui résulte d'une collision avec un autre véhicule (48%) ou plusieurs (34% en multicollosion). **L'accident type en multicollosion a lieu sur autoroute.**
- Dans les accidents sans tiers, 3 victimes sur 4 sont des automobilistes passagers ou conducteurs (742 sur 1011 victimes, soit 73% des accidents « seul ») puis, loin derrière, les motos (185 victimes, 18% des accidents « seul »).

Collision avec tiers : 2 675 victimes sur un total de 5 612, soit 48%.

- La voiture de tourisme reste la première responsable sur autoroute provoquant 1993 victimes, soit 75% des victimes en collision avec un autre véhicule.
 - Sur ces 1993 victimes, 77% l'ont été dans un choc VT contre VT et 17% dans une collision VT / Moto.
- **L'accident type qui résulte d'une collision entre 2 véhicules survient en agglomération.** Pour rappel 10 415 victimes en aggro contre 2 675 sur autoroute et 1 890 victimes hors agglomération

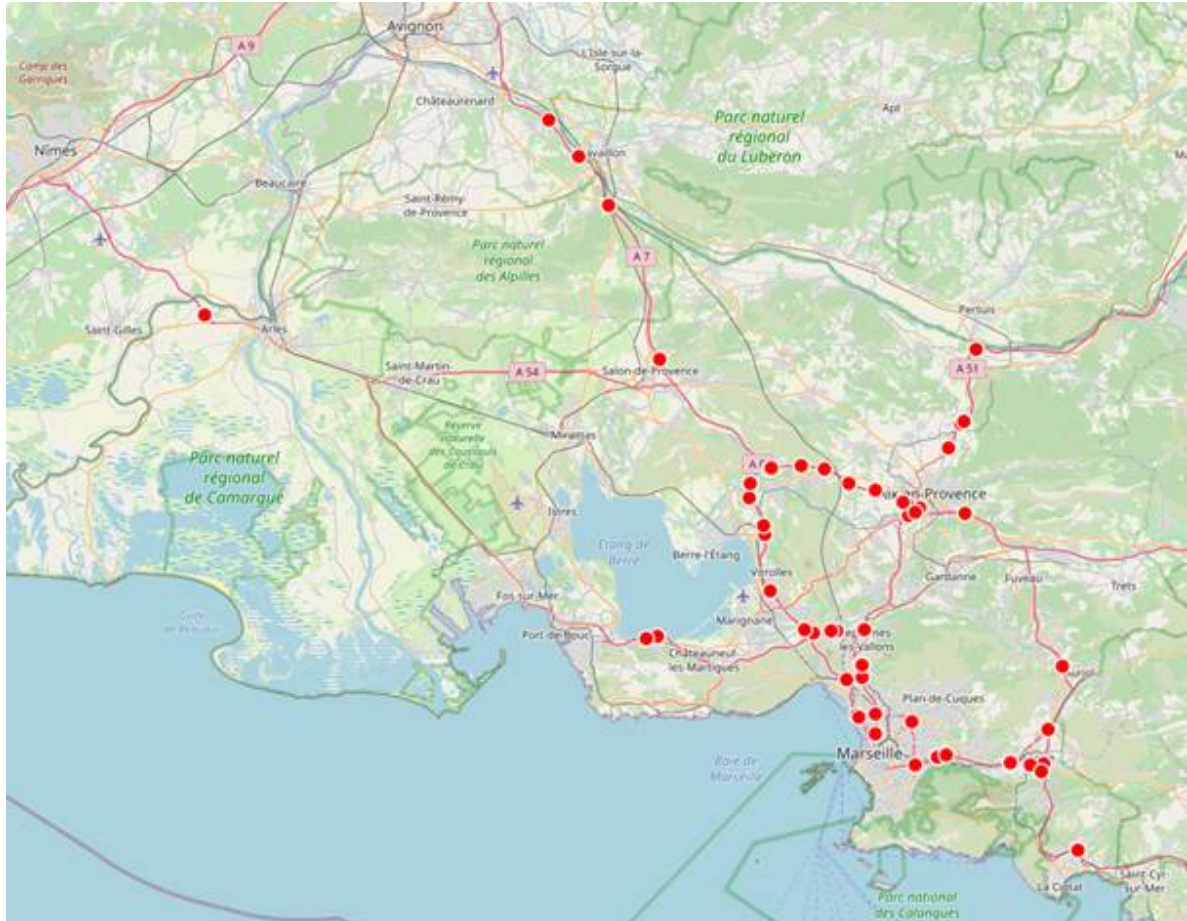
Multicollosion : 1926 victimes en multicollosion sur un total de 5612 victimes sur autoroute, soit 34%.

- Les victimes sont à 86% en voiture de tourisme (1662 victimes sur 1926).
- Les 2 autres modes de déplacement qui ont provoqué des victimes en multicollosion sont les véhicules utilitaires (VU) et les motos : 124 victimes en VU et 103 en moto.

- Sur autoroute, 8 personnes sur 10 sont victimes d'un accident qui résulte d'une collision avec un autre véhicule (48%) ou plusieurs (34% en multicollision). **L'accident type en multicollision a lieu sur autoroute.** (1143 victimes en agglomération et 461 victimes hors agglomération)
- Dernière ligne du tableau, la répartition des victimes par catégorie :
 - La part des victimes en VT est largement supérieure à celle des autres milieux 78% sur autoroutes, 65% hors agglomération et 39% en agglomération.
 - La part des usagers vulnérables diminue considérablement. Les usagers en moto représentent 13% du total (25% en agglomération et 20% hors agglomération) donc quasiment 2 fois moins.
 - La part des usagers très vulnérables (piétons et vélo) est logiquement quasiment nulle. En revanche, il y a 377 victimes en VU soit 7% du total. Ce qui n'est pas négligeable. Pour rappel les usagers en VU représentant 4% Hors aggro et 2% en aggro.

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	4	185	742	54	17	2	7	1011
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	5	0	0	0	0	5
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	11	37	4	0	0	0	52
VL	17	1	3	343	1532	86	6	2	3	1993
VU	2	0	0	57	167	75	5	1	0	307
PL	0	0	2	11	214	28	19	0	0	274
TC	1	0	1	0	10	3	0	0	0	15
Autre	1	0	0	4	16	3	0	0	5	29
MULTICOLLISION	11	0	2	103	1662	124	12	2	10	1926
TOTAL	32	1	12	714	4385	377	59	7	25	5612
Part de victimes	1%	0%	0%	13%	78%	7%	1%	0%	0%	100,00%

- Carte indiquant le nombre d'accidents mortels sur autoroute
- Les accidents mortels sur autoroute sont concentrés autour des grandes villes Marseille, Aix et Aubagne.
 - A7, A55 à partir de Marseille
 - A50 entre Marseille et Aubagne
 - L'A52 à partir de l'A8 en passant par Aubagne vers La Ciotat
 - L'A8 entre Aix et l'échangeur de La Fare les Olivier (Coudoux) vers l'A7



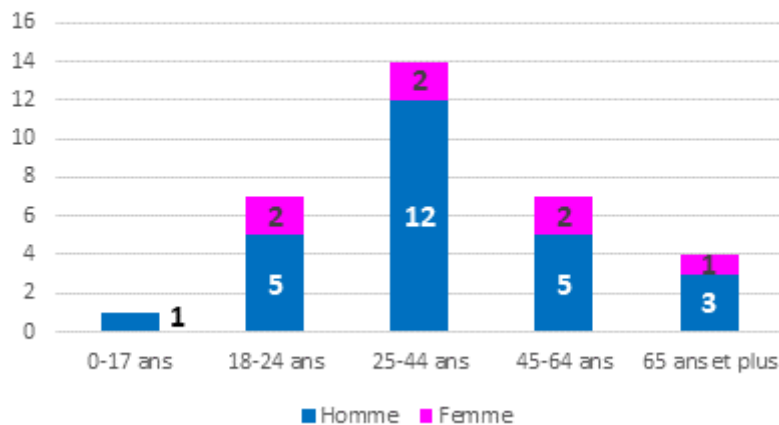
II.4.b. Modes doux

- **Piétons, EDPm, cyclistes victimes selon l'âge, le sexe sur autoroute (2017-2021)**

Les victimes en mode doux sur autoroute sont majoritairement des piétons (32 sur 33), dont 9 tués. La répartition par sexe fait ressortir principalement des victimes masculines dans toutes les tranches d'âge (25 hommes et 7 femmes).

- 33 victimes : 32 piétons et 1 cycliste.
 - Un cycliste a été blessé dans un accident avec un véhicule de tourisme à l'intersection d'une voie de sortie d'une autoroute et d'une route départementale où circulait le cycliste.

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

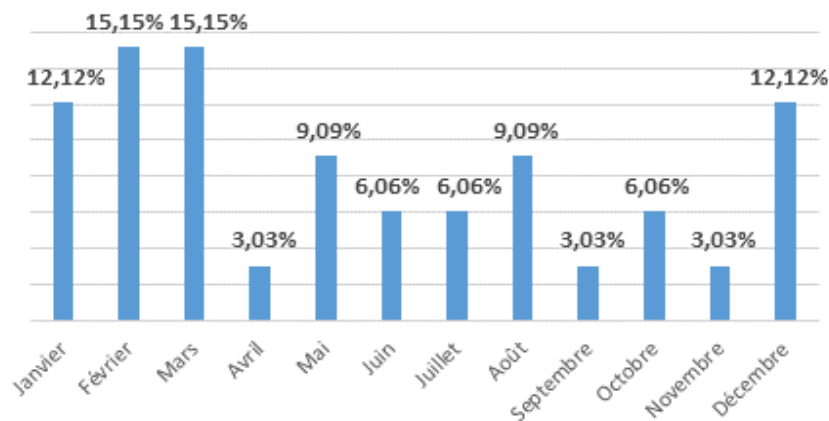


- **Evolution des victimes en mode doux 2019-2021 sur autoroute, en %**

Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 : **-38%**

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

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



II.4.c. Les deux-roues motorisés (2RM)

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

Sur les 726 victimes en 2RM (tuées + blessées) sur autoroute, il y a 12 cyclomotoristes et 714 motards et scootéristes. Pour rappel, on dénombrait 4675 victimes en 2RM en agglomération et 693 victimes hors agglomération.

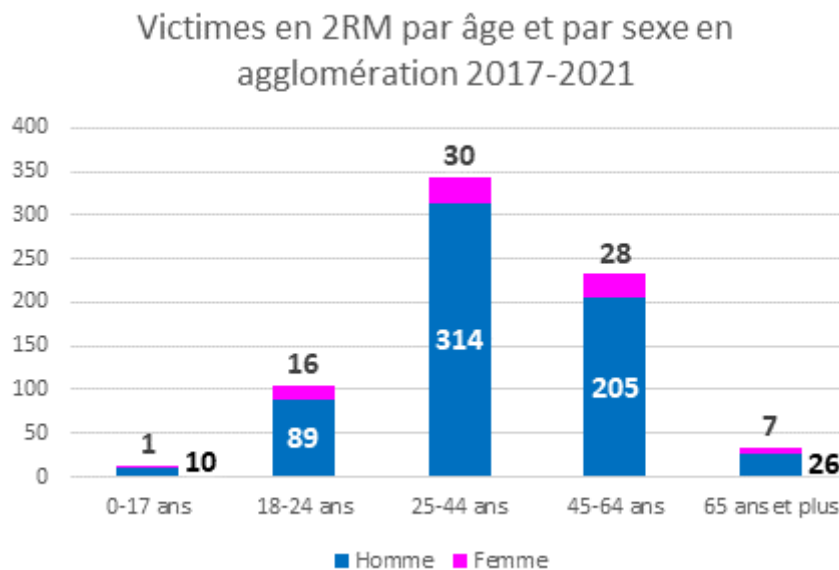
Il y donc sensiblement le même nombre de victimes en 2RM hors agglomération que sur autoroutes.

La tranche d'âge la plus touchée est celle des 25-44 ans et représente 47% des victimes. Ensuite, les 45-64 ans représentent 32% des victimes et les 18-24 ans 14%.

Sur l'ensemble des victimes en 2RM sur autoroute, 11% sont des femmes.

Il est observé une hausse de 7% des victimes sur ce mode de déplacement entre 2019 et 2021.

2021 est l'année la plus sombre avec 173 victimes pour une moyenne annuelle de 145 sur la période.



- **Evolution des victimes en 2RM 2019-2021 sur autoroute, en %**

Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 :

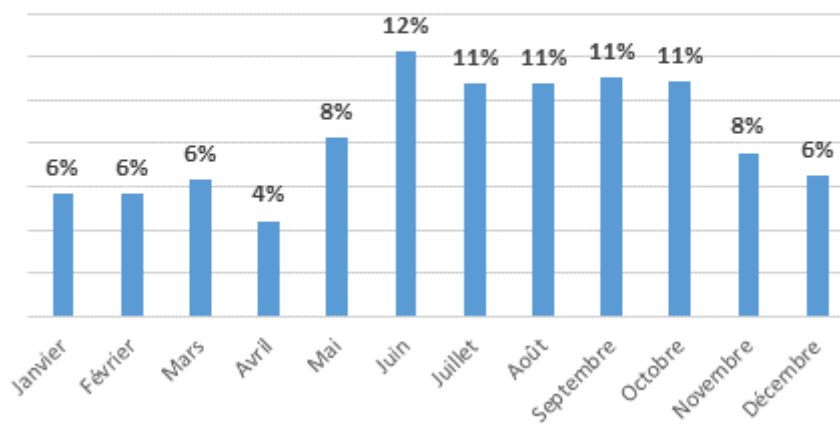
7%

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

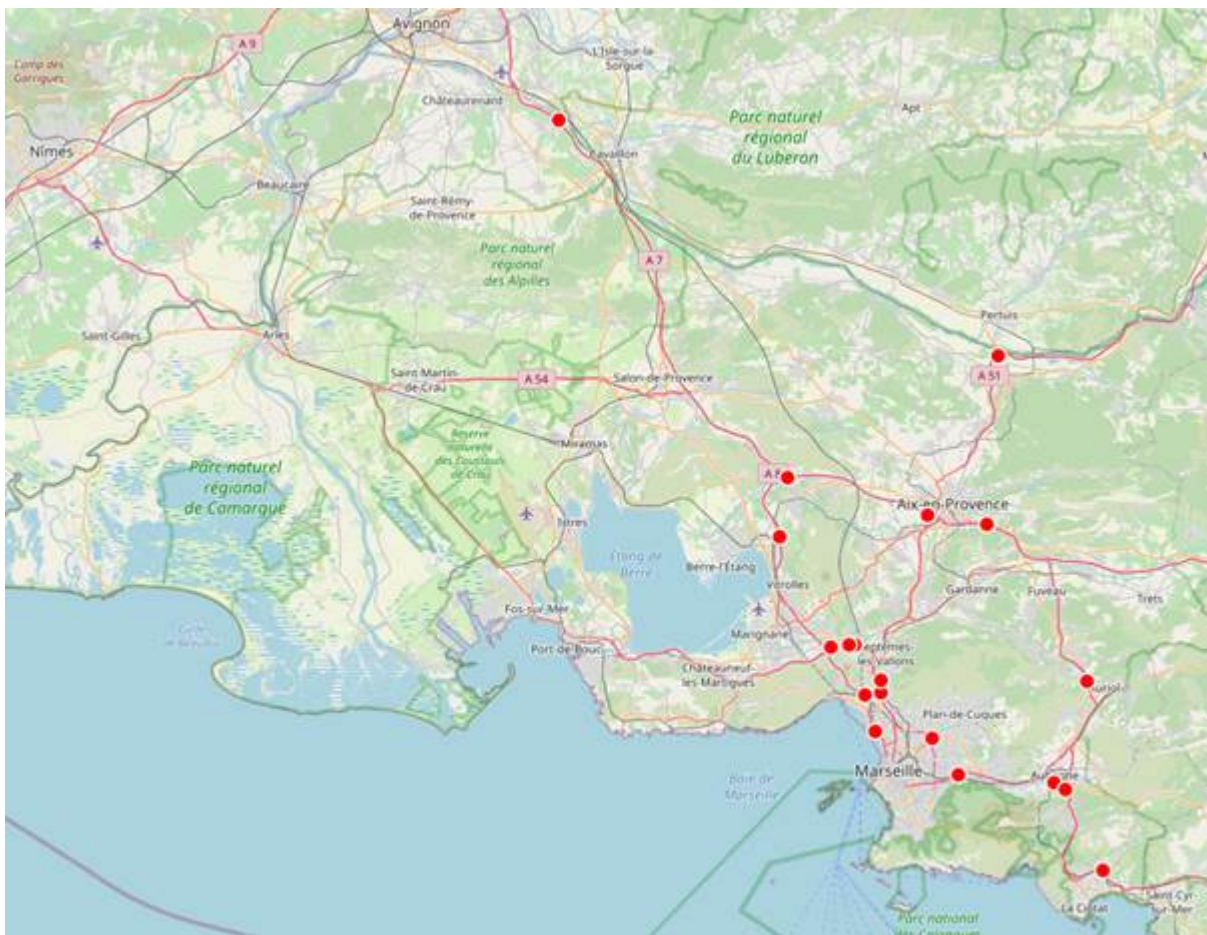
Contrairement aux autres milieux, en agglomération et hors agglomération, il existe sur autoroute une certaine saisonnalité des accidents en 2RM.

- De juin à octobre, les mois où la température est clémente, voire estivale, il est observé un plateau entre 11 et 12% des victimes annuelles...
- et une proportion autour de 6% les mois d'hiver.

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



- Carte sur autoroute : 2RM impliqué dans un accident mortel



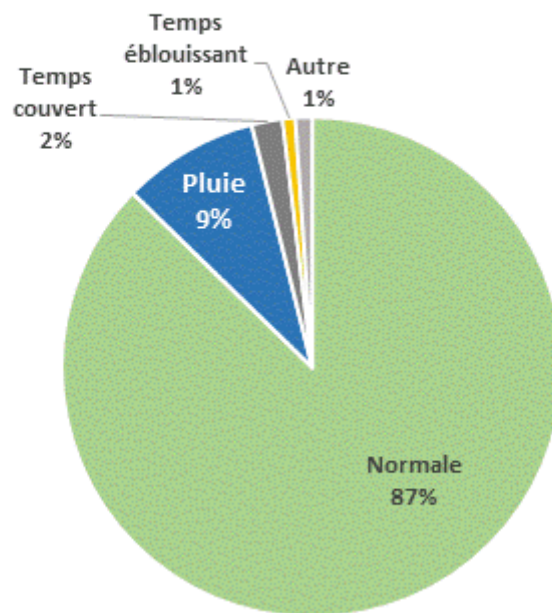
II.4.d. Facteurs spécifiques

- **Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques (2017-2021)**

87% des accidents sur autoroute sont survenus dans des conditions météo normales, 3135 accidents sur les 3598 de la période

- 317 accidents ont eu lieu par temps de pluie (241 par pluie légère et 76 par pluie forte)
- 29 accidents par temps éblouissant, 13 par brouillard et 11 accidents par vent fort.

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



Part des accidents avec des conditions atmosphériques normales : 87%

III. L'EVALUATION DU DGO 2018 – 2022

Le bilan porte sur la période 2017/2021. Il est réalisé sur l'analyse des PDASR sur la période concernée. Il est présenté de façon thématique, analyse par enjeu du DGO.

Les 5 enjeux nationaux suivants étaient identifiés dans le DGO 2018/2022 :

- Les deux roues motorisés
- Le risque routier en milieu professionnel
- Les seniors
- Les conduites addictives
- Les jeunes (0-24 ans)

Aucun enjeu spécifique n'avait été rajouté au niveau local.

Ces orientations et ces programmes d'actions ont été déclinés chaque année dans le cadre de la mise en œuvre du PDASR.

III.1. SUIVI DES ACTIONS DU DGO 2018-2022 PAR ENJEU

III.1.1. Les deux roues motorisés

En 5 ans, 28 actions de sensibilisation ont été mises en œuvre sur le terrain et plus de 19 000 personnes ont été sensibilisées individuellement. Le nombre de projets déposés chaque année dans le cadre du PDASR est faible mais la part du budget consacrée au 2RM est en constante augmentation.

Il est important de noter que le salon de la moto organisé chaque année par la Provence au Parc Chanot et qui permettait de sensibiliser plusieurs milliers de personnes a connu sa dernière édition en 2018. D'autres salons ont vu le jour (Aréna et « on the road Marseille »), mais leur rayonnement et leur fréquentation sont moindres.

La promotion des EPI et la sensibilisation aux risques 2RM lors d'événements ou manifestations publics comme proposé dans le précédent DGO ont été développées durant ces cinq dernières années :

- mise en œuvre systématique d'un atelier de sensibilisation aux EPI sur tous les grands événements publics (foire de Marseille, congrès national des sapeurs-pompiers, salons des deux roues...) et lors d'actions non ciblées 2RM organisées par les porteurs de projet du PDASR ;
- développement de la promotion et de la sensibilisation à l'airbag moto par la préfecture de police et ponctuellement par le Groupement pour la Promotion de l'Airbag Moto (GPAM);
- création et mise en œuvre en 2019 des journées « courbes et trajectoires » organisées et animées par la préfecture de police en partenariat avec les forces de l'ordre (plateau ateliers de maniabilité et mise en pratique de la trajectoire de sécurité sur route) ;
- en 2020, compte tenu de l'activité réduite en matière de sensibilisation et en l'absence de la tenue de la Foire de Marseille, une vaste campagne d'affichage sur les bus, les abris bus et les panneaux publicitaires sensibilisant les usagers au port des équipements en 2RM a été lancée sur l'ensemble du département.

La sensibilisation dans les collèges et les lycées a été poursuivie. Un atelier de sensibilisation aux EPI est déployé lors de chaque intervention. Le nombre d'établissements bénéficiant de journées de sensibilisation est en forte baisse depuis 2020 (pandémie, baisse participation financière de la région).

Des actions visant à faciliter l'accès au permis AM auprès des jeunes en difficulté ont été mises en œuvre par les associations du département.

Les actions suivantes ont été initiées et seront poursuivies dans le cadre du DGO 2023/2027 :

- déploiement d'un module de sensibilisation au rodéo urbain qui a permis de sensibiliser près de 2 000 lycéens au sein de 7 établissements du département ;
- mise en place dans le cadre d'un projet pédagogique d'un partenariat avec le lycée Jean Perrin à Marseille pour la conception d'une maquette 3D et la production d'un « casquochoc » pour sensibiliser au port du casque.

Plus de 1700 jeunes ont été sensibilisés à la réglementation et à la pratique de la trottinette depuis 2020.

En 2021, la préfecture de police s'est dotée de lunettes virtuelles pour sensibiliser le public aux modes de mobilités douces, dont la trottinette électrique. Cet atelier est régulièrement déployé sur les actions.

Les orientations suivantes proposées dans le cadre du DGO 2018/2022 n'ont pas été mises en œuvre :

- Cibler des actions de répression et mettre en œuvre des alternatives à la sanction dédiées en instaurant des sessions majeurs et mineurs avec leur civilement responsable : des opérations d'alternative à la sanction non spécifiques 2RM et mineurs ont été mises en œuvre ;
- Créer une charte du monde deux-roues motorisés ;
- Superviser les échanges entre les élus et les gestionnaires de voirie en matière des normes relatives aux infrastructures : complexité de mise en œuvre, pas de la compétence de la préfecture de police.

Des opérations spécifiques de contrôles routiers ont régulièrement été menées en direction des deux-roues par les représentants des forces de l'ordre conformément au plan départemental de contrôles routiers élaboré chaque année. Les infractions ciblées concernent le port du casque et des gants, le respect des vitesses maximales autorisées, la conformité des plaques d'immatriculation...

III.1.2. Le risque routier en milieu professionnel

Le risque routier en milieu professionnel est pris en compte depuis de nombreuses années par la préfecture de police dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

En 5 ans, plus de 8 000 salariés ont été sensibilisés au risque routier.

Sur la période du DGO, 37 entreprises et administrations du département ont validé leur implication en signant la déclinaison locale de la charte « 7 engagements pour une route plus sûre » (ORTEC, NGE, ENEDIS, SNCF, CAF, ELIS, Canal de Provence, CD13, ITER, DIRECTE, Légion étrangère, SDIS 13...).

Le club sécurité routière créé dans le cadre du DGO 2017/2022 qui visait à fédérer l'ensemble des entreprises investies et à constituer un cadre d'échanges sur leurs bonnes pratiques a cessé ses activités faute de pilote.

Chaque année des actions de sensibilisation sont déployées dans les entreprises du département par les associations. La préfecture de police apporte son appui par la mise en œuvre d'ateliers animés par les IDSR.

En 2019, la CARSAT Sud Est a initié un projet expérimental de prévention du risque routier dans la restauration rapide, secteur très accidentogène sur la route. Un travail collaboratif avec un certain nombre d'acteurs dont la préfecture de police a permis :

- de réaliser un diagnostic du risque routier dans le secteur de la restauration rapide à Marseille ;
- d'éditer 4 fiches mémo à destination des managers et chefs d'entreprises ;
- d'organiser un séminaire sur le risque routier dans le secteur de la restauration rapide qui s'est tenu le 15 juin 2021 en présence de chefs d'entreprises.

Un certain nombre d'orientations proposées dans le cadre du DGO 2018/2022 relevaient de la compétence du Préventeur Sécurité et Santé au travail d'entreprise et n'ont donc pas été mises en œuvre.

La pandémie et la dissolution du groupe dédié au risque routier professionnel n'ont pas permis la construction d'une base de données risques routiers en milieu professionnel.

III.1.3. Les séniors

En 5 ans, près de 7 800 séniors ont été sensibilisés individuellement à la sécurité routière.

Lorsque l'on aborde la sécurité routière pour les séniors, il faut différencier deux tranches d'âge : les 65-74 ans et les 75 ans et plus. La part de responsabilité en tant que conducteur augmente avec l'âge.

Face à ce constat, de nombreuses actions de sensibilisation ont été mises en œuvre :

- Actions transgénérationnelles ;
- Salons des seniors (Marseille, Aubagne, la Ciotat, ...) et Foire internationale de Marseille : mise en œuvre d'un atelier « fatigue et vigilance » (prise de médicament au volant) et un simulateur de conduite VT ;
- Codes de la route et journées seniors organisée par les communes et les associations dans le cadre du PDASR ;
- Sensibilisation dans les maisons du bel âge déployées les associations dans le cadre d'un financement du conseil départemental.

En 2018, l'observatoire Départemental de la Sécurité Routière a fait réaliser 4 000 exemplaires d'une plaquette sur le risque routier à destination des piétons ciblée senior.

La journée sécurité routière organisée par le Centre Gérontologique Départemental chaque année et qui permettait de sensibiliser un nombre important de seniors a connu sa dernière édition en 2019 à cause de la pandémie.

III.1.4. Les conduites addictives

Cet enjeu prend en compte l'alcool, les produits stupéfiants et les médicaments.

Des ateliers de sensibilisation aux conduites addictives ont été mis en œuvre systématiquement sur tous les grands événements publics (foire de Marseille, congrès national des sapeurs-pompiers, divers salons...) et les actions organisées par les porteurs de projet du PDASR lorsque la préfecture de police a apporté son appui : tapis alcool, réactiomètre et valise « doses bars ».

En 2021, un nouvel outil ludique et innovant, « le mur digital » a été déployé sur la foire de Marseille à titre expérimental durant 3 journées. Deux participants disposent d'une minute pour éteindre sur leur partie de mur le plus de leds possibles. Le même exercice est réalisé ensuite avec des lunettes simulant un état d'alcoolémie ou de consommation de stupéfiants. Une altération des fonctions cognitives variable selon les personnes, le type de lunettes utilisées et le degré choisi est alors constatée en situation de consommation d'alcool ou de stupéfiants. Cela permet d'engager un échange avec les participants sur leur ressenti. Sont alors abordés les comportements addictologiques et les risques encourus sur la route. Le déploiement de cet atelier a été reconduit en 2022 durant les 11 jours de foire (cofinancement PP13/CD13) et sur 3 autres actions dans le cadre du PDASR.

Des actions ciblées principalement sur la conduite sous l'emprise de l'alcool et de la drogue et sur le concept du conducteur désigné « SAM » ont été également mises en œuvre. Il s'agit par exemple de l'action pilotée par le Conseil Départemental dénommée « nuit zéro accident ».

La dernière édition de la « nuit zéro accident » a eu lieu en 2019 à cause de la pandémie.

Aujourd'hui, il est nécessaire de réfléchir à un autre concept compte tenu de l'évolution des pratiques festives des jeunes.

Les ateliers SAM ont été multipliés lors d'actions de sensibilisation en milieu universitaire et lors des divers festivals comme le delta festival, la fiesta des suds, Mars Attack... et plus généralement en milieu festif.

Des modules spécifiques pour les collégiens (RISKADO) et les lycéens (RISKJEUNES) ont permis de poursuivre la sensibilisation sur les addictions dans les établissements scolaires.

Ces dispositifs de sensibilisation ont été complétés par un volet contrôle routier particulièrement conséquent pour cibler les infractions relatives à la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou de stupéfiants.

Les orientations suivantes proposées dans le cadre du DGO 2018/2022 n'ont pas été mises en œuvre :

- Créer un module de sensibilisation pour les écoles primaires ; adaptation du concept SAM ;
- Démultiplier les informations sur les nouvelles pratiques festives (bar à chicha ou à protoxyde d'azote...);
- Informer sur l'existence de l'application « mode véhicule ».

III.1.5. Les jeunes (0 à 24 ans)

En 5 ans, plus de 48 000 jeunes ont été directement sensibilisés à la sécurité routière. Cet enjeu a été traité au travers de l'enjeu jeunes, celui des conduites addictives et pour partie celui des 2 roues motorisés.

La mobilisation depuis plusieurs années dans le champ du continuum éducatif à la sécurité routière a permis de continuer la mise en place d'actions menées directement en milieu scolaire. Des interventions ont été réalisées soit par la préfecture de police et les IDSR, soit par des associations et partenaires identifiés dans le cadre des PDASR successifs dans les écoles, collèges et lycées.

Le salon des jeunes organisé par la Ville de Martigues tous les deux ans a permis de sensibiliser près de 3 000 jeunes à chaque édition.

Les actions de sensibilisation transversales aux enjeux du DGO à destination des jeunes :

- Développement de nouvelles technologies pour sensibiliser les jeunes : mur digital et lunettes virtuelles ;
- Module de sensibilisation au rodéo urbain dans les lycées ;
- Actions visant à faciliter l'accession au permis AM auprès des jeunes en difficulté mises en œuvre par les associations ;
- Ateliers SAM ;
- Modules RISKADO (collégiens) et RISKJEUNES (lycéens) qui abordent les risques routiers de façon générale en plus des addictions.

Trois projets TIG ont été déposés dans le cadre de l'appel à projet du PDASR 2021 mais n'ont pas été mis en œuvre malgré de nombreux échanges avec le ministère de la justice.

Les orientations suivantes proposées dans le cadre du DGO 2018/2022 n'ont pas été mises en œuvre :

- Mettre en œuvre des formations à destination des parents ou les intégrer à des dispositifs d'alternatives à la sanction en tant qu'accompagnateur-responsable : des opérations d'alternative à la sanction non spécifique mineurs ont été mises en œuvre ;
- Mobiliser les associations de parents d'élèves pour relayer les informations ;
- Favoriser le déplacement multimodal doux (pédibus, transport en commun...) : difficulté de mise en œuvre, et absence de relation avec les divers opérateurs et les autorités organisatrices de la mobilité

III.2. UTILISATION DES CREDITS AFFECTES A CHAQUE ENJEU

III.2.1. Les crédits

Les dotations PDASR sont relativement stables d'une année sur l'autre, excepté en 2017 et en 2020 où les dotations initiales ont été abondées de dotations complémentaires importantes.

Une partie de la dotation annuelle est reversée en subventions à des associations et à des collectivités locales qui déposent un projet de sensibilisation à la sécurité routière dans le cadre de l'appel à projet du PDASR. L'autre partie de la dotation permet à la préfecture de police de mettre en œuvre des actions de sensibilisation en régie notamment sur les foires et salons (foire internationale de Marseille, salons des seniors, salons de l'automobile et des deux roues...) et ponctuellement sur d'autres actions

La part de la dotation annuelle dédiée aux subventions varie chaque année. Elle est en constante augmentation depuis 2018.

	Dotation initiale	Dotation complémentaire	Dotation globale
2017	123 519,00 €	30 150,00 €	153 669,00 €
2018	118 399,00 €	7 000,00 €	125 399,00 €
2019	126 237,00 €		126 237,00 €
2020	143 960,00 €	20 000,00 €	163 960,00 €
2021	135 429,00 €		135 429,00 €

En 2020, compte tenu du nombre peu important d'actions réalisées à cause de la pandémie, une vaste campagne de communication 2RM a été déployée sur le département des Bouches du Rhône.

La part du budget du PDASR consacrée chaque année aux enjeux du DGO a fortement augmenté en 2020 et 2021.

	2017	2018	2019	2020	2021
2RM	6 121,50 €	8 540 €	10 097,39 €	58 320,00 €	20 924,54 €
Conduites addictives	23 594,35 €	6 000 €	3 300,00 €	3 500,00 €	10 616,40 €
Jeunes	7 800,00 €	18 600 €	24 460,00 €	9 500,00 €	18 350,00 €
Risque routier professionnel	4 300,00 €		2 545,00 €	4 000,00 €	2 000,00 €
Seniors	4 800,00 €	8 900 €	5 881,60 €	8 300,00 €	8 400,00 €
Total enjeux DGO	46 615,85 €	42 040,00 €	46 283,99 €	83 620,00 €	60 290,94 €
	30,39 %	38,78 %	36,70 %	51,15 %	45,39 %
Animation politique locale	60 090,00 €	3 000 €	27 358,42 €	21 563,42 €	
Divers enjeux	46 687,68 €	63 349 €	50 265,78 €	21 631,60 €	53 456,66 €
Usagers vulnérables			2 200,00 €		14 292,00 €
Distrupteur (téléphone portable) vitesse				36 650,00 €	2 400,00 €
Dotation annuelle	153 393,53 €	108 399 €	126 108,19 €	163 465,02 €	132 839,60 €

III.2.2. Les personnes sensibilisées

2020 est une année particulière marquée par la crise sanitaire liée à la COVID 19. Cette année est caractérisée par de longues périodes d'inactivité en ce qui concerne les actions de prévention menées sur le terrain et l'annulation de l'ensemble des foires et salons regroupant un nombre important de visiteurs.

En 2021, la mise en œuvre du pass sanitaire a eu pour conséquence la diminution de la fréquentation sur certaines actions comme par exemple la Foire Internationale de Marseille.

Sur les événements tous publics comme par exemple la Foire Internationale de Marseille, la comptabilisation du nombre de personnes sensibilisées est global. La répartition pour chaque atelier n'est pas réalisée.

Nombre de personnes sensibilisées par enjeux du DGO

	2017	2018	2019	2020	2021	
2RM	7 618	6 140	3 994	118	1 458	19 328
Conduites addictives	1 456	469	1 264	9		3 198
Divers enjeux	14 660	17 772	18 427	10	12 176	63 045
Jeunes	19 595	9 693	5 791	1 980	11 723	48 782
Risque routier professionnel	3 914	818	1 804		1 494	8 030
Seniors	736	2 922	1 734	328	1 053	6 773
Usagers vulnérables	235	900			625	1 760
	48 214	38 714	33 014	2 445	28 529	150 916

Pour information, en 2022, 43 617 personnes ont été sensibilisées à la sécurité routière sur le département des Bouches du Rhône.

IV. LES ENJEUX ET ORIENTATIONS POUR 2023 – 2027

IV.1. PRIORISATION DES ENJEUX SUR LE TERRITOIRE

A l'issue d'une réflexion préalable les 4 enjeux prioritaires fixés au niveau national ont été retenus pour le département :

- Les 2 RM (dont l'accidentalité baisse 2 fois moins qu'en VL) ;
- Les conduites à risque (y compris téléphone portable) ;
- Les nouveaux modes de mobilité « douce » : vélos, EDPM et marche ;
- Le risque routier professionnel.

Au regard de l'analyse de l'accidentalité et des risques aucun enjeu supplémentaire n'a été identifié pour les Bouches du Rhône.

IV.2. LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

Pour chaque enjeu, les groupes de travail thématiques ont proposés des pistes de réflexion et d'action pour les volets :

- prévention sensibilisation ;
- communication ;
- contrôle sanction.

IV.2.1. Les deux roues motorisés

Les deux roues motorisés

PREVENTION – SENSIBILISATION

- Sensibiliser l'ensemble des usagers au partage de la route ;
- Sensibiliser les jeunes aux dangers de la pratique du rodéo urbain ;
- Mettre en œuvre des actions permettant le perfectionnement de la conduite en deux-roues motorisés avec le concours des forces de sécurité intérieure, des centres de conduite et des associations ;
- Sensibiliser sur l'importance des équipements de protections individuels non obligatoires ;
- Sensibiliser les usagers à la vulnérabilité des 2RM et aux facteurs d'accidents aggravants ;
- Sensibiliser aux comportements déviants et aux conduites sous l'emprise d'alcool, stupéfiant, médicament et protoxyde d'azote...

COMMUNICATION

- Communiquer sur le dispositif de circulation inter-files pour les deux-roues sur certains axes ;
- Privilégier les périodes les plus accidentogènes.

CONTROLE / SANCTION

- Renforcer les contrôles concernant les EPI obligatoires ;
- Renforcer les contrôles concernant la détention du permis approprié au véhicule conduit ;
- Renforcer les contrôles spécifiques rodéo urbain.

IV.2.2 Les conduites à risques

Conduites à risques

PREVENTION – SENSIBILISATION

- Prévenir les risques de conduite sous l'emprise d'alcool ou stupéfiants en sensibilisant tous les usagers à la réglementation en vigueur ;
- Identifier les acteurs de la sécurité routière au sein de l'éducation nationale (référents académiques et scolaires) pour créer un référentiel et les former à la sécurité routière ;
- Actualiser la « Nuit zéro accident » au regard des nouvelles pratiques festives des jeunes ;
- Sensibiliser aux risques liés à l'usage des distracteurs ;
- Développer les ateliers de prévention et la communication dans les lieux festifs .

COMMUNICATION

- Par tous moyens : rediffuser les campagnes existantes et communiquer sur les sanctions encourues en cas de conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants ;
- Informer sur les usages et produits émergents comme par exemple le protoxyde d'azote et les molécules de synthèse.

CONTROLE / SANCTION

- Organiser des opérations « Alternatives aux poursuites » ou de sensibilisation en post-condamnations pénales ;
- Développer les opérations conjointes de contrôles des FSI ;
- Accentuer les contrôles d'incivilités (stationnements gênants, clignotants ...) ;
- Développer le réseau de vidéo surveillance et de sanction sur les axes dangereux ;
- Accroître encore le nombre de contrôles anti stupéfiants.

IV.2.3 Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »

Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »

PREVENTION – SENSIBILISATION

- Sensibiliser à la prise en compte de l'évolution du partage de la voirie et au différentiel de vitesse des usagers ;
- Pérenniser l'apprentissage dans le cadre du continuum éducatif et sensibiliser les adultes à l'évolution du code de la route et à la prise en compte des risques liés à la baisse des réflexes et de la prise de médicaments ;
- Inciter les loueurs et vendeurs d'EDPM et de cycles à ce qu'ils deviennent acteurs de la sensibilisation par a minima de la communication ;
- Créer une charte de sensibilisation aux bonnes pratiques.

COMMUNICATION

- Promouvoir l'usage des équipements de protection individuelle en complément de ceux obligatoires ;
- Diffuser localement des messages relatifs aux distracteurs, aux risques liés à l'alcool et aux drogues, et au respect du code de la route ;
- Favoriser une communication ciblée et en plusieurs langues pour les touristes ;
- Développer par l'intermédiaire des institutions un canal d'information sur les offres de formation.

CONTROLE / SANCTION

- Renforcer le respect des axes réservés aux vélos et piétons par des campagnes de verbalisation pour les stationnements.

IV.2.4 Le risque routier professionnel

Le risque routier professionnel

PREVENTION – SENSIBILISATION

- Relancer un Club sécurité routière dans le département avec pour objectifs l'échange et la promotion des bonnes pratiques et l'intégration d'organismes pouvant relayer ces bonnes pratiques (association de zone, branches professionnelles...);
- Développer des partenariats Service santé travail inter-entreprises pour sensibiliser les salariés ;
- Sensibiliser les employeurs sur leurs obligations et responsabilités ;
- Sensibiliser les entreprises à prendre en compte la sécurité routière dans les démarches de plan de mobilité ;
- Sensibiliser les salariés par un recyclage « post permis » et les professionnels de la route aux risques encourus ;
- Identifier les acteurs de la mobilité du département et rapprocher les référentiels.

COMMUNICATION

- Promouvoir l'engagement des entreprises pour signer la charte « 7 engagements pour une route plus sûre » : utiliser les répertoires et réseaux d'influence, suivre les actions mises en œuvre dans l'entreprise en amont et après la signature de la charte, valorisation...);
- Communiquer sur les risques routiers des nouvelles pratiques de livraison du dernier kilomètre (ZFE, vélos cargo ...);
- Relayer les campagnes de communication SR via les relais d'entreprises (association de zone, branches professionnelles...).

CONTROLE / SANCTION

- Alternative à la sanction spécifique.

V. MISE EN OEUVRE ET SUIVI DU DGO 2023-2027

V.1. MISE EN ŒUVRE DANS LE CADRE DU PDASR

L'ensemble des orientations d'actions du DGO 2023/2027 seront déclinées annuellement :

- dans le cadre du volet prévention du plan départemental d'actions de sécurité routière
 - ✓ examen des demandes de subventions des divers porteurs de projets au regard des enjeux identifiés dans le département ;
 - ✓ mise en œuvre lors des actions réalisées en régie par la préfecture de police (foires et salons) d'ateliers de sensibilisation traitant des enjeux prioritaires.
- dans le cadre du plan départemental de contrôles routiers : ajustement du volet répressif avec la mise en œuvre de contrôles routiers spécifiques sur le département.

V.2. SUIVI DE L'ACCIDENTALITE DEPARTEMENTALE

L'observatoire départemental de sécurité routière est chargé du suivi de l'accidentalité dans le département. Les études de l'observatoire se déclinent selon plusieurs approches :

- Le suivi régulier
 - ✓ Fiabilisation de la base de données TRAxY. Les bulletins d'analyse d'accident corporel sont corrigés en fonction des procès-verbaux d'accident quand ils sont disponibles.
 - ✓ Remontée rapide des indicateurs de sécurité routière au Ministère de l'Intérieur à partir des statistiques des forces de l'ordre.
 - ✓ Bilan hebdomadaire de l'accidentalité routière du département. Ce bilan est diffusé toutes les semaines à tous les acteurs locaux (Administration préfectorale, gestionnaires de voirie, forces de l'ordre, etc.)
 - ✓ Bilan mensuel de l'accidentalité routière du département. L'observatoire présente ce bilan tous les mois lors des réunions du Pôle départemental de sécurité routière. Ainsi, le directeur de cabinet de la préfecture de police organise les contrôles routiers avec les forces de sécurité intérieure et les principales polices municipales
 - ✓ Bilan annuel de l'accidentalité routière du département. Ce document est présenté en début d'année n+1 par la préfecture de police en conférence de presse.
- Les études ponctuelles
 - ✓ L'observatoire réalise des études sur des problématiques de sécurité routière en fonction des demandes notamment d'élus. Ces analyses peuvent aboutir sur des renforcements des contrôles routiers et/ou sur une étude de faisabilité dans la perspective d'implanter un ou des radars.
- L'alimentation statistique des groupes de travail du DGO
 - ✓ L'observatoire réalise également des études qui ont vocation à alimenter en données objectives et chiffrées les travaux des participants des différents groupes de travail du DGO.

V.3. MODALITES DE SUIVI DU DGO

Les outils de suivi et d'évaluation de la politique de sécurité routière mise en œuvre sur le département des Bouches du Rhône :

- bilan annuel qualitatif et quantitatif du PDASR ;
- compte rendu financier des porteurs de projet pour les actions subventionnées (volet qualitatif de l'action) ;
- bilan annuel qualitatif et quantitatif de l'accidentalité ;
- indicateurs de l'activité du Bureau de la Sécurité Routière de la préfecture de police (nombre actions et de personnes sensibilisées par enjeux)

Une évaluation à mi parcours et à l'échéance du DGO seront réalisées sur la base de ces outils de suivi.



La Préfète de police
des Bouches-du-Rhône

Frédérique CAMILLERI



**MINISTÈRE
DE LA JUSTICE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Le Procureur de la République
près le tribunal judiciaire de Marseille

Nicolas BESSONE



**MINISTÈRE
DE LA JUSTICE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Le Procureur de la République
près le tribunal judiciaire d'Aix-en-Provence

Jean-Luc BLACHON



**MINISTÈRE
DE LA JUSTICE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Le Procureur de la République
près le tribunal judiciaire de Tarascon

Laurent GUMBAU



Le Président de l'union des maires
des Bouches-du-Rhône

Georges CRISTIANI