

# Plan Départemental d'Action de Sécurité Routière 2024 des Alpes- de Haute-Provence





**Pôle sécurité routière**

Préfecture des Alpes-de-Haute-Provence

8 av. du Docteur Romieu 04 000 Digne-les-Bains

Tél : 04 92 30 55 33

Mél : [pref-securite-routiere@alpes-de-haute-provence.gouv.fr](mailto:pref-securite-routiere@alpes-de-haute-provence.gouv.fr)

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







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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Préfecture des Alpes de Haute-Provence

Digne-les-Bains, le

**PLAN DÉPARTEMENTAL D' ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2024  
DES ALPES-DE-HAUTE-PROVENCE**

En 2023, selon les estimations de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), **3 170** personnes ont perdu la vie sur les routes de France métropolitaine, contre 3260 en 2022 (- 3 %) et 3 244 en 2019 (- 2,3 %), année de référence. Pour les Alpes-de-Haute-Provence, le bilan provisoire s'établit à 14 personnes décédées (17 tués pour 2022, 2021 et 2019 (- 17,65 %).

L'évolution des blessés toutes gravités confondues, est estimée aussi à la baisse pour la France (- 1,4 % par rapport à 2022 et - 8,5 % par rapport à 2019). Pour le département, ces chiffres s'établissent respectivement à - 21,18 % et - 26,54 %.

L'objectif fixé par l'Union européenne en matière de sécurité routière, auquel la France adhère, est de réduire de moitié entre 2020 et 2030, le nombre de décès (priorité véhicules légers) et de blessés graves (priorité usagers vulnérables), pour atteindre d'ici 2050 le chiffre de zéro décès et blessé.

Pour les Alpes-de-Haute-Provence, cela veut dire réduire la mortalité à 8. La réduction du nombre d'accidents en 2022 permet de laisser envisager une tendance favorable de la mortalité liée à la route, orientée à la baisse, passant de 30 tués en 2017 à 17 en 2022 sur les routes et à 14 en 2023. Toutefois, les chiffres, même s'ils pourraient paraître satisfaisants, ne permettent pas de se réjouir, surtout si on observe l'évolution des comportements des usagers. L'augmentation des infractions relevées, démontre l'importance du chemin qu'il reste encore à parcourir. La lutte contre l'insécurité routière demande une modification pérenne du comportement des usagers en tout lieu et toute circonstance. De nombreux accidents ont probablement pu être évités grâce à l'action combinée de la prévention mais aussi des contrôles. L'usage de substances psychoactives, des conduites dangereuses comme la vitesse ou l'inattention sont souvent retrouvés dans les accidents.

Les efforts sont donc encore à poursuivre, la situation concernant l'insécurité routière restant très fragile.

Le Document Général d'Orientations (DGO) de la sécurité routière, défini en 2023 pour les années 2023 à 2027, donne les thèmes prioritaires de lutte auxquels chacun doit s'atteler.

Le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) 2024 propose et soutient les actions pour que ces objectifs puissent être atteints.

L'insécurité routière est l'affaire de tous, chacun peut et doit agir pour que l'accidentalité recule.

Le Préfet,

Marc CHAPPUIS



# Table des matières

1 – Le contexte départemental.....	9
Les réseaux routiers.....	10
L’organisation de la sécurité routière locale.....	10
2 – L’accidentalité.....	10
Répartition des victimes en fonction de la résidence.....	11
Répartition des victimes en fonction du mode de déplacement et de l’âge.....	11
Les causes présumées d’accident.....	12
Répartition des causes en fonction du sexe.....	13
Répartition des victimes suivant le sexe et l’âge en 2023.....	13
Evolution temporelle des accidents.....	13
4 – Bilan synthétique du PDASR 2023.....	14
5 – Les actions phares de 2023.....	14
6 – Le Budget 2024.....	16
7 – Des projets d’envergure à réaliser sur l’année.....	17
A – Les 2 roues-motorisés.....	17
B – L’aptitude à la conduite particulièrement pour les seniors.....	17
C – Sensibiliser les usagers des EDP et EDPM.....	17
D – Mise en place de référents sécurité dans les communes.....	17
E – Poursuite du développement du site collaboratif dédié à destination des IDSR.....	17
8 – Glossaire.....	18





# 1 – Le contexte départemental

La démographie des Alpes-de-Haute-Provence est caractérisée par une densité faible et une population âgée importante. Le département figure parmi les quatre départements français les moins densément peuplés.

Avec une population estimée à 168 161 habitants en 2024, les Alpes de Haute-Provence se situent en 94<sup>e</sup> position sur le plan national.

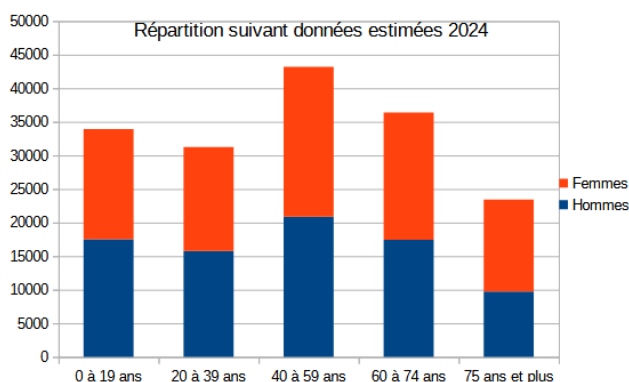
Répartie sur une superficie de 6 925 km<sup>2</sup>, la densité de population des Alpes-de-Haute-Provence évaluée à 24 habitants par km<sup>2</sup>, est quatre fois inférieure à celle de la France entière qui est de 106,5 habitants au km<sup>2</sup>.

Le département des Alpes-de-Haute-Provence comporte quatre sous-préfectures. La population se concentre principalement sur l'arrondissement de Forcalquier (97 communes), qui recense 60 % de la population totale du département (données 2021) avec une densité de 37,9 hab./km<sup>2</sup>, contre 29 % pour l'arrondissement de Digne-les-Bains (46 communes), 7 % pour celui de Castellane (41 communes) et 5 % pour celui de Barcelonnette (14 communes).

Sur les 198 communes que comprend le département, quinze ont une population supérieure à 2 000 habitants, six ont plus de 5 000 habitants et deux ont plus de 10 000 habitants : Manosque et Digne-les-Bains.

Le département présente une proportion notable de personnes âgées avec un indice de vieillissement élevé comparativement au niveau national. En 2023, le taux de personnes d'un âge inférieur à 20 ans s'élève à 20 %, en dessous de la moyenne nationale (23 %). À l'inverse, le taux de personnes d'âge supérieur à 60 ans est de 36 % alors qu'il est de 28 % au niveau national. La population vieillissante est également répartie sur le territoire.

Suivant les estimations issues de l'INSEE, le département compte 81 346 hommes pour 86 815 femmes, soit un taux de femmes à 51,62 %, légèrement supérieur au taux national (51,51 %) mais inférieur à celui de PACA (52,17 %).



Le département des Alpes-de-Haute-Provence présente un fort enjeu touristique et saisonnier. Selon les données recensées par l'observatoire départemental du tourisme, le pic touristique pour le département se situe généralement au mois d'août.

Il peut être appréhendé en trois zones en fonction du relief et du climat :

- la vallée de la Durance, composée de plateaux et de vallées, qui représente la partie la plus urbanisée ;

- les pré-Alpes, zone de montagne intermédiaire aux vallées encaissées ;
- les grandes Alpes, qui regroupent les vallées de l'Ubaye, de la Blanche et du haut Verdon. En Haute-Ubaye, les sommets dépassent 3 000 mètres d'altitude et tous les cols avoisinent ou dépassent les 2 000 mètres d'altitude. Dans cette partie du département, se trouve la route goudronnée la plus haute d'Europe : la cime de la Bonette (2 802 mètres) qui représente une incontestable liaison entre la Méditerranée et les Alpes, et relie le pays de Barcelonnette à la Tinée et à la Vésubie (Alpes-Maritimes).

## Les réseaux routiers.

Le réseau routier est composé de 66 km d'autoroute (A51), de 100 km de routes nationales (RN 85 et RN 202 entre Aubignosc et Pont de Gueydan), de 2 600 km de routes départementales et de 4 400 km de voiries communales. En 2023, le conseil départemental a relevé la vitesse à 90 km/h sur neuf sections de route (91 km).

## L'organisation de la sécurité routière locale.

Le Préfet est responsable du pilotage de la politique de sécurité routière dans le département, sur la base des orientations et priorités nationales définies par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière et la Délégation à la Sécurité Routière (DSR), des enjeux locaux définis dans le document général d'orientation (DGO) établi pour les années 2023 à 2027 et de l'analyse de l'accidentologie.

Pour ce faire, il est assisté dans cette mission par sa directrice du cabinet, cheffe de projet. Celle-ci s'appuie sur la coordinatrice, par ailleurs responsable du pôle de sécurité routière en charge de la mise en œuvre de la politique locale, de l'observatoire des accidents, de l'animation du réseau d'intervenants départementaux. Elle assure un contact étroit avec les associations, bénévoles, professionnels de santé et acteurs institutionnels, engagés dans la lutte contre l'insécurité routière et assure la cohérence de leurs actions.

La gouvernance de la politique de prévention routière associe l'État, le Président du Conseil départemental, en tant que gestionnaire du principal réseau routier du territoire, et les communes dont les maires sont garants de la sécurité et de l'ordre public sur leur territoire.

Le pouvoir de police de la route est exercé par le Groupement de Gendarmerie départemental, à l'exception des communes de Digne-les-Bains et de Manosque où cette compétence est assurée par la Direction Départementale de la Sécurité Publique.

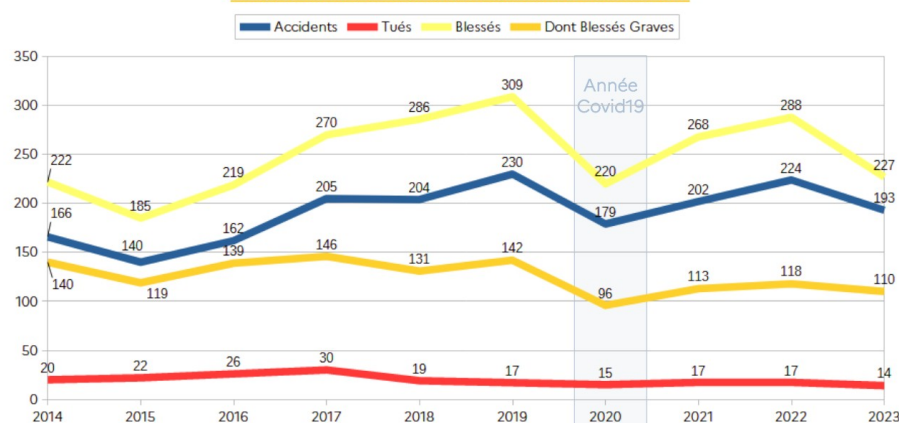
Les associations engagées dans la lutte contre l'insécurité routière, de même que les usagers de la route, sont également associés à la détermination des orientations de la politique de prévention.

## 2 – L'accidentalité

La France a choisi de suivre l'objectif fixé par l'Europe de réduire de moitié entre 2020 et 2030, le nombre de décès (priorité véhicules légers) et de blessés graves (priorité usagers vulnérables), pour

atteindre d'ici 2050 le chiffre de zéro décès et blessé. Pour le département des Alpes-de-Haute-Provence, suivant l'année de référence de 2019, l'objectif est de limiter à 8 le nombre de personnes décédées sur les routes (véhicules légers) et de réduire de 50 % (soit 70) le nombre des blessés graves (usagers vulnérables).

Evolution de l'accidentalité locale de 2014 à 2023



L'année 2019 avait enregistré une hausse du nombre des accidents (soit +12,7 %), pour atteindre 230, nombre d'accidents jamais constaté au cours des dix dernières années. Les accidents survenus avaient occasionné 309 blessés (+8,0 %), répartis comme suit : 167 blessés légers (+7,7 %) et 142 blessés hospitalisés (+8,4 %).

Les années 2020 et 2021 avaient enregistré une baisse significative de tous les indicateurs du fait des différentes périodes de confinements ou de réductions de l'activité imposées par les conditions sanitaires.

L'année 2022 avait connu une hausse de l'accidentalité de 11 % par rapport à 2021 (224 accidents) liée à une dégradation des comportements concernant la vitesse excessive ou inadaptée (30 %), mais aussi à l'inattention arrivant désormais au même niveau, avec toutefois une réduction de la gravité des accidents.

L'année 2023 a connu une forte réduction de l'accidentalité avec 31 accidents en moins (- 14 % par rapport à 2022 et - 10 % par rapport à la moyenne 2017-2019) probablement liée à l'augmentation du prix du carburant et d'une période de canicule pendant l'été.

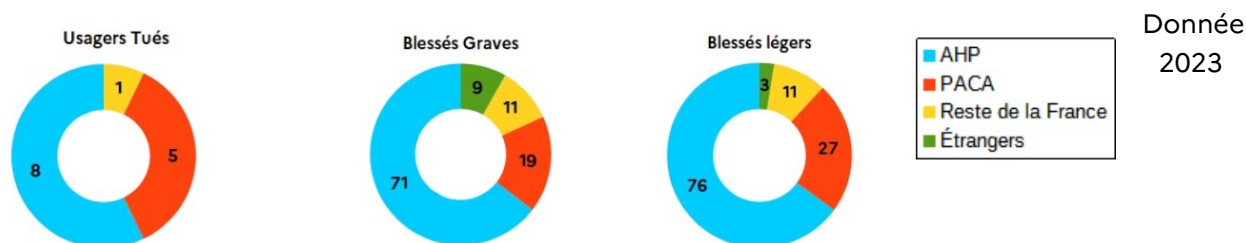
Le nombre des tués est inférieur de 18 % (14 contre 17 en 2022) et de 36 % par rapport à la moyenne 2017-2019. On dénombre 62 blessés en moins.

Bien que ces chiffres puissent sembler faibles et en baisse, ils restent très élevés au regard des données nationales, si l'on tient compte de la densité de la population. Ainsi, le taux moyen de personnes tuées par million d'habitants est de 84, à comparer avec celui des départements de montagne comparables (Indicateurs Locaux de Sécurité Routière ) qui est, lui, à 65 ou celui de la France (46).

## Répartition des victimes en fonction de la résidence

Sur 495 usagers concernés par un accident, 325 résident dans le département (66 %), 86 dans la région PACA hors 04 (soit 17 %), 48 dans d'autres régions de France (10 %) et 36 viennent de pays étrangers (7 %). Parmi les 14 personnes décédées sur les routes, 8 étaient originaires des Basses-Alpes (soit 57 %).

La saison estivale est toujours la période la plus impactée. Le nombre d'accident reste lié à la fréquentation touristique du département, même si le nombre de blessés concerne toujours essentiellement les résidents locaux.

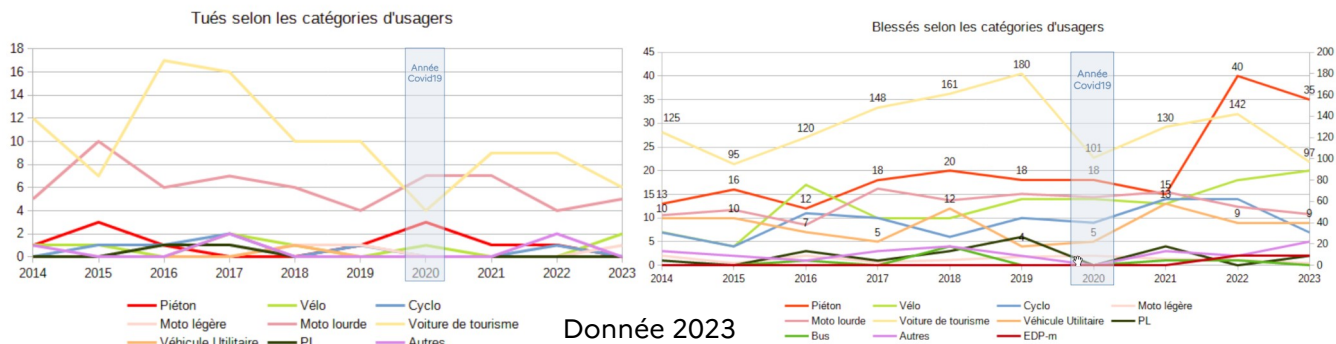


La période estivale apporte un afflux de trafic qui n'est peut-être pas pris en compte par les résidents du département. Ce qui peut conduire à des conflits d'usage. De plus, la circulation en zone de montagne demande des déplacements adaptés au partage de la route. Si les motards ont souvent des accidents liés des problèmes de vitesse non adaptée sans tiers, les chocs frontaux avec des véhicules sont fréquents compte tenu de défauts de trajectoires ou de gestion de groupe de motards.

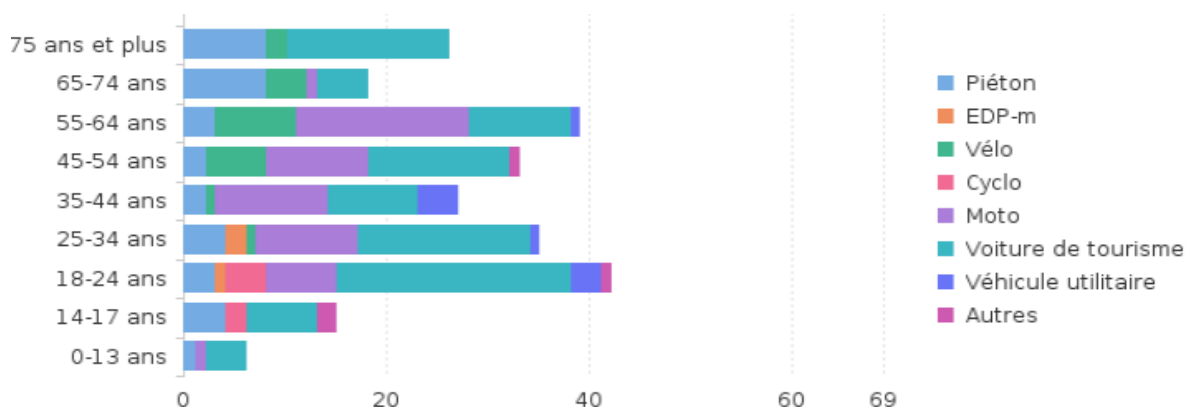
## Répartition des victimes en fonction du mode de déplacement et de l'âge

En 2023, les deux roues-motorisés, usagers particulièrement fragiles, ont été concernés dans 54 accidents, 6 tués (43 %) dont seulement 2 étaient responsables de l'accident, 57 blessés dont 35 blessés hospitalisés (15 %) alors qu'en 2022 ils représentaient 33 % des accidents, 29 % des tués et 30 % des blessés hospitalisés.

S'ils n'ont pas plus d'accidents et se tuent moins sur les routes, leurs blessures restent cependant graves, certains garderont des séquelles pendant plus d'une année.



Parallèlement, le nombre des accidents chez les piétons ou les cyclistes a augmenté de manière très importante, particulièrement chez les seniors. Ces chiffres sont à mettre en relation avec l'évolution des pratiques en augmentation depuis le Covid, au développement des vélos à assistance électrique et aux aides à leur acquisition.



### Les causes présumées d'accident

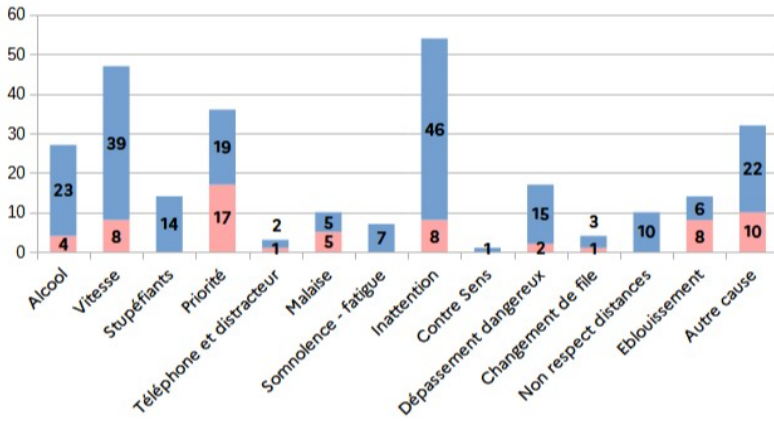
	Vitesse excessive ou inadaptée	Alcool	Stupéfiants	Priorité	Téléphone et distractions tech.	Mémoire	Somnolence Fatigue	Inattention	Facteur lié au véhicule	Contraire	Dépassement dangereux	Changement de file	Non respect des distances de sécurité	Médicaments	Infirmité	Suicide	Éblouissement	Autre cause	Indéterminée
De janvier 2023 A décembre 2023	55	15	4	17	1	5	5	38	3	3	6	1	1	0	1	0	9	20	22
Soit	28%	8%	2%	9%	1%	3%	3%	20%	2%	2%	3%	1%	1%	0%	1%	0%	5%	10%	11%

La cause inattention se retrouve toujours en 2<sup>e</sup> position (38 accidents) après la vitesse excessive (55 accidents) ou inadaptée. La vitesse, cause principale d'accident chaque année, est en hausse de 8 points. On peut relever l'augmentation des causes indéterminées ou autres pour lesquelles il convient d'affiner. Un point d'attention particulier sera réalisé sur les Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la Circulation (BAAC) saisis par les Forces de l'Ordre en 2024.

On peut constater que les causes liées au comportement sont toujours en augmentation. Les accidents liés à la consommation de produits psychotropes sont moins représentés, à rapprocher par contre des opérations de contrôles et des suspensions réalisés par les forces de l'ordre en augmentation sur ces items.

Les éléments externes liés aux véhicules ou à l'infrastructure restent rares ou peu existants.

## Répartition des causes en fonction du sexe.



Chaque usager peut avoir jusqu'à trois causes renseignées, ce qui peut entraîner des comptes multiples dans le graphique. En 2023, la cause inattention est plus importante chez les femmes mais le facteur autre est à analyser.

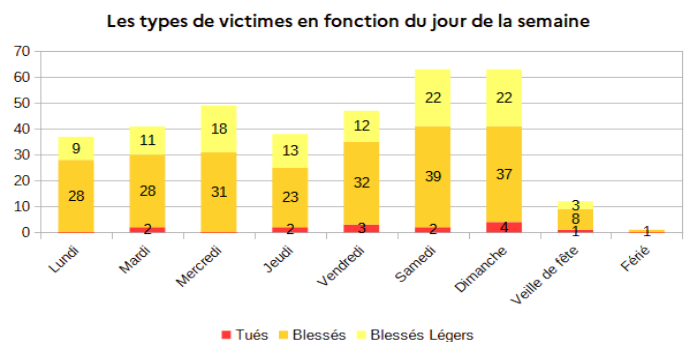
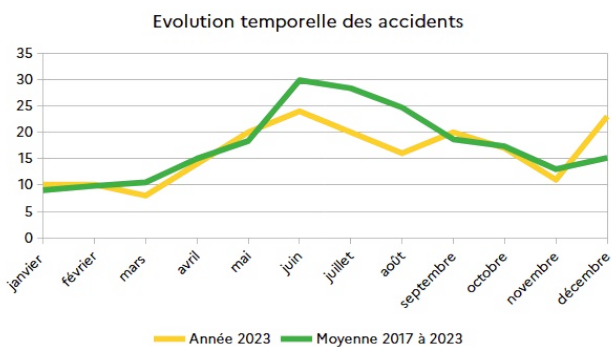
## Répartition des victimes suivant le sexe et l'âge en 2023

	75 ans et plus	65-74 ans	55-64 ans	45-54 ans	35-44 ans	25-34 ans	18-24 ans	15-17 ans	0-14 ans
Femme	12	6	16	14	9	10	14	7	4
Homme	14	12	23	19	18	25	28	6	4

En 2023, 12 hommes (86 %) et 2 femmes (14 %) ont été tués. 137 hommes (61 %) et 90 femmes (39 %) ont été blessés. Au niveau national, le nombre d'hommes décédés sur les routes est 3,5 fois supérieur à celui des femmes.

## Evolution temporelle des accidents

82 % des accidents et 83 % des mortels ont lieu par beau temps pour la plupart sur la fin de semaine en début d'après-midi.



La période de canicule a pu avoir un impact sur l'accidentalité particulièrement chez les deux roues qui sont partis sur d'autres départements moins impactés par la chaleur.

L'analyse de l'accidentologie 2023 conforte les cibles prioritaires du plan d'action 2023 issu du DGO 2023-2027 :

- ➔ les 2 roues motorisées ;
- ➔ la santé et la conduite, plus particulièrement chez les seniors ;

- ➔ les mobilités douces (piétons, vélo, engins de déplacements personnels) ;
- ➔ les comportements à risques (inadaptés ou non réglementaires avec la vitesse, les consommations de produits psychotropes...);
- ➔ le risque routier professionnel à un moindre niveau mais qui reste important surtout sur la partie trajet ;

## 4 – Bilan synthétique du PDASR 2023

Le budget (Document de Répartition Initiale des Crédits et des Emplois 2023) dédié aux actions de prévention s'est élevé à 78 135 €.

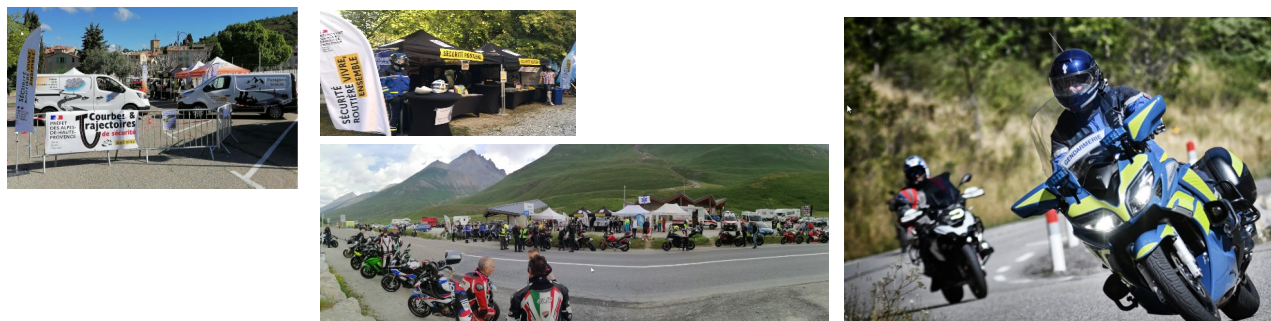
19 porteurs de projets ont déposé des dossiers pour 22 actions de sécurité routière. 2 porteurs de projets pour 7 actions ont demandé l'intervention du pôle sécurité routière sans demande de subventions sur les thèmes de la mobilité douce et des seniors. Une association n'a pas mené à bien son projet et n'a pas pu fournir de bilan, le solde de la subvention n'a alors pas été versé.

28 actions ont réalisées en régie du fait du nombre assez faible des associations impliquées dans la sécurité routière dans le département. La coordination met aussi à disposition éventuellement des ressources matérielles et humaines (IDSR missionnés par la préfecture dont les frais de déplacement sont pris en charge sur le PDASR ainsi que l'achat de matériels pour l'animation d'ateliers...).

28 actions en régie ont été menées grâce à la présence d'IDSR qui ont généré des dépenses : 3 000 € pour leurs frais de déplacement et 1 560 € pour les EPI et renouvellement des tenues.

## 5 – Les actions phares de 2023

- L'enjeu deux roues est toujours fortement représenté au regard d'une accidentalité qui reste importante. La préfecture a réalisée une action lors du « Alpes Aventure motofestival » qui permet de sensibiliser de nombreux motards issus de toute la France en proposant des sessions de trajectoires de sécurité, des révisions du code de la route et des sensibilisations aux gestes de premiers secours. Une journée en inter-départemental avec le VAR a été proposée : après une matinée consacrée à la trajectoire de sécurité au départ de plusieurs sites dans chacun des départements, ils ont pus se retrouver sur le site de Riez ou divers ateliers leur ont été proposés (maniabilité, ...).



- De nombreux seniors ont pu être sensibilisés aux risques qu'ils encourent, quel que soit leur mode de déplacement : l'objectif de ces actions est de les amener à évaluer leur état de santé et s'il est compatible avec la conduite, tout en proposant des alternatives, particulièrement en milieu rural, en lien avec les communes de résidence. Des bilans de la conduite par une auto-école ont été proposés et financés sur le PDASR en relation avec un centre de gériatrie.



- Plusieurs actions concernant les conduites à risque, et particulièrement la consommation des produits psychotropes, ont été réalisées auprès de divers bénéficiaires, comme pendant le Pra-Loup festival ou le mondial du rugby amateur, dont la finale se déroulait à Digne-les-bains.



- Les élèves de 4 lycées ont apprécié les 6 prestations de théâtre-forum sur le thème des addictions intégralement financées sur les crédits alloués au PDASR (hors déplacement de la troupe).
- Les vacanciers de l'hiver ont pu recevoir des informations sur les équipements hivernaux lors des départs en vacances d'hiver et une opération menée en collaboration avec les gendarmes du peloton motorisé de Peyruis a permis de sensibiliser les usagers de la route à la nécessité de mettre sa ceinture de sécurité et surtout de bien attacher les enfants sur des sièges adaptés.

## 6 – Le Budget 2024

La dotation attribuée s'élève à 82 500 € pour l'action 2.

12 porteurs de projets ont déposé des dossiers pour 17 actions de sécurité routière. À noter que le pôle sécurité routière a participé ou participera à plus de 30 actions déjà programmées à ce jour (hors actions de communication). La coordination met aussi à disposition éventuellement, des ressources matérielles et humaines (IDSR missionnés par la préfecture dont les frais de déplacement sont pris en charge sur le PDASR, achat de matériels pour l'animation d'atelier...).

Les dotations allouées aux projets subventionnés sont de 28 050 € sur 46 500 € demandés (60 %), représentant 34 % du budget total de l'action 2.

Pour mémoire, le suivi des subventions de 2020 à 2023 s'établit comme suit :

Année	Dotation Action 2	Montant demandé	Montant attribué
2020	81 618,00 €	28 703,00 €	11 650,00 €
2021	60 187,00 €	13 105,00 €	6 430 €
			(plus 3 250 € différé de 2020)
2022	66 920,00 €	27 374,00 €	11 724 €
2023	78 664,00 €	27 653,00 €	28 050,00 € (dont 7 200 € théâtre forum)

Les critères qui ont été retenus pour attribuer les subventions sont :

- Répondre aux enjeux du DGO 2023-2027 et aux orientations nationales ;
- Avoir une programmation et ne pas présenter d'intérêt commercial ou financer des salaires ;
- Sensibiliser le plus grand nombre au plus proche des gens sur le territoire ;
- Favoriser les intervenants locaux ;
- Présenter tous les documents nécessaires à l'étude du dossier.

Enjeu	Nombre d'actions prévues		nombre d'actions réalisées		Ventilation prévisionnelle des crédits délégués en AE	Ventilation prévisionnelle des crédits délégués en CP
	en régie	Subventions (appel à projet)	en régie	Subventions (appel à projet)		
ZRM	20		4		25 000 €	25 000 €
Conduites à risques: Alcool/Stupéfiant/Addiction	15	4	4		10 000 €	10 000 €
Conduites à risques: Vitesse						
Conduites à risques: Distracteurs					2 000 €	2 000 €
Mobilités douces: Piétons/Cyclistes/EDPM	15	7	5		8 000 €	8 000 €
Risque Routier Professionnel	5	2	2		2 500 €	2 500 €
Jeunes					1 000 €	1 000 €
Seniors	25	3	1		8 000 €	8 000 €
autres*		1	1		1 000 €	1 000 €
Frais divers Coordination					25 000 €	25 000 €
<b>TOTAL actions PDASR</b>	<b>80</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>?</b>	<b>82 500 €</b>	<b>82 500 €</b>



## **7 – Des projets d’envergure à réaliser sur l’année**

### **A – Les 2 roues-motorisés**

L'accidentalité de cette catégorie d'usagers représente toujours un enjeu important. La 3<sup>e</sup> phase d'un projet amorcé en 2019 afin d'inciter les motards à s'équiper de gilets airbag est lancée. Elle consiste à prêter un gilet airbag pendant les sessions de sensibilisation à la trajectoire de sécurité réalisées en partenariat avec les gendarmes de l'EDSR.

### **B – L'aptitude à la conduite particulièrement pour les seniors**

Leur accidentalité étant en progression permanente depuis plusieurs années et leur population fortement représentée, il apparaît indispensable de proposer un projet spécifique à cette catégorie, d'autant que les déplacements en zone rurale restent essentiels. La préfecture va donc mettre en place un projet comprenant plusieurs axes :

- Poursuivre l'expérimentation avec l'Unité Gériatrique de Manosque via l'action du médecin neuropsychogériatre et sa neuropsychologue, qui proposent à certains de leurs patients de suivre une évaluation de conduite.
- Élaboration d'un livret (à créer) indiquant les solutions alternatives qui pourront leur être offertes à proximité de leur lieu de vie en relation avec les communes et les associations ;
- Sensibiliser les médecins agréés aux risques liés notamment aux troubles cognitifs et à leur rôle sur cette population ;
- Campagne d'information des médecins de ville sur leur rôle en première intention.

### **C – Sensibiliser les usagers des EDP et EDPM**

Le développement des mobilités douces génère une augmentation des accidents de cette catégorie d'usagers. Les chiffres de leur accidentalité obtenus par croisement des données des fichiers BAAC et des interventions des pompiers montrent qu'il s'agit d'un véritable enjeu. La réglementation est souvent méconnue, particulièrement chez les utilisateurs de trottinettes électriques.

### **D – Mise en place de référents sécurité dans les communes**

Les différentes sollicitations des communes du département montrent la nécessité de mettre en place des référents qui pourront recevoir des informations sur leur rôle et obligations en matière de sécurité routière. Un espace dédié pourra leur être proposé à l'issue des campagnes de formations.

### **E – Poursuite du développement du site collaboratif dédié à destination des IDSR**

Afin de maintenir un niveau adéquat d'information et d'échanges, il a été décidé de leur offrir un accès sur un site dédié (RESANA). Ils peuvent y retrouver les fiches des ateliers utiles pour leurs interventions, des veilles réglementaires, de la documentation, le calendrier des actions programmées. Un forum leur permet de plus d'échanger entre pairs ou avec le pôle sécurité routière.

## 8 – Glossaire

ACO : Avis de Contravention.

APAM : Auteur Présumé d'Accident Mortel.

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

CA : Contrôle Automatisé.

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

CISR : Comité interministériel de la sécurité routière.

CNSR : Conseil National de Sécurité Routière.

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

CPAM : Caisse Primaire d'Assurance Maladie.

DCA : Département Contrôle Automatisé.

DGO : Document Général d'Orientations.

DISR : Délégué Interministériel à la Sécurité Routière.

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

EDP : Engin de Déplacement Personnel.

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

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

ET2F : Équipement de Terrain discriminant double Face.

ETFR : Équipement de Terrain Feux-Rouge.

ETM : Équipement de Terrain Mobile.

ETT : Équipement de Terrain Tourelle (radar tourelle).

EDSR : Escadron Départemental de Sécurité Routière.

GGD : Groupement de Gendarmerie Départementale.

IDSR : Intervenant Départemental de Sécurité Routière.

IFSTTAR : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux. Depuis le 1er janvier 2020, l'IFSTTAR a rejoint l'université Gustave Eiffel.

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

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

ODSR : Observatoire Départemental de Sécurité Routière.

ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière.

PDASR : Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

PDCR : Plan Départemental de Contrôle Routier.

SR : Sécurité Routière.

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

VMA : Vitesse Maximale Autorisée.





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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE VIVRE,  
ENSEMBLE**



Préfecture des Alpes-de-Haute-Provence 8 av. du Docteur Romieu 04000 Digne-les-Bains

Tél : 04 92 30 55 31 / [pref-securite-routiere@alpes-de-haute-provence.gouv.fr](mailto:pref-securite-routiere@alpes-de-haute-provence.gouv.fr)