



Document Général d'Orientations de la Lozère

Sécurité Routière



2018 ■ 2022

Sommaire

Préface 5

Signatures des partenaires

Chapitre 1 6

Présentation des démarches DGO

A - Le contexte	6
B - Les objectifs du DGO	6
C - La démarche d'élaboration	6
D - Présentation des acteurs	7
E - Calendrier des réunions / Objectifs et finalité	8
F - Définitions des termes	8

Chapitre 2 9

Les caractéristiques générales de l'accidentalité

A - Profil du département	9
B - L'accidentologie en Lozère	11

Chapitre 3 18

Bilan des actions réalisées au cours du précédent DGO (PDASR)

A - PDASR 2012	18
B - PDASR 2013	20
C - PDASR 2014	22
D - PDASR 2015	24
E - PDASR 2016	26

Chapitre 4 28

Les enjeux de la Lozère

A - Les jeunes adultes (18-24 ans)	28
B - Les seniors (65 ans et +)	30
C - Les deux-roues motorisés	34
D - Le partage de la voirie (urbain/interurbain)	39
E - Le risque routier professionnel	41
F - La vitesse	46
G - Les addictions (alcool et stupéfiants)	51
H - Les distracteurs	57
I - Conclusions	60

Chapitre 5 61

Orientations d'actions

Chapitre 6 63

Suite et évaluation du DGO

Annexes 64

Annexe 1 : Résumés DGO 2004 – 2008	64
Annexe 2 : Résumés DGO 2008 – 2012	66
Annexe 3 : Résumés DGO 2013 – 2017	68
Annexe 4 : Carte de l'accidentalité en Lozère en 2016	69
Annexe 5 : Bilan 2016 Région Occitanie	70

Préface – Signature des partenaires

Le Document Général d’Orientations formalise pour les cinq années à venir la mobilisation des partenaires institutionnels et des acteurs locaux du département de la Lozère autour d’orientation et de véritables projets départementaux afin de contribuer à la réduction des accidents de la route à l’horizon 2022.

Mende, le 9 janvier 2018

La Préfète de la Lozère

Signé

Christine WILS-MOREL

Le Procureur de la République

Signé

Xavier SICOT

La Présidente du Conseil
Départemental de la Lozère

Signé

Henri BOYER

Le Président de l’Association des Maires,
des adjoints et des élus de la Lozère

Signé

Jacques BLANC

Chapitre 1 – Présentation des démarches DGO

A – Le contexte

Le document général d'orientation (DGO) est instauré par la circulaire du délégué interministériel à la sécurité routière du 19 octobre 1993 au sein de chaque département comme outil de politique, de programmation et de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière. Il détermine pour cinq ans les enjeux et les orientations de la politique départementale de sécurité routière. Dans cette logique, et compte tenu que le DGO actuel arrive à son terme en fin d'année, l'objectif est de le réactualiser afin de fixer les priorités pour les cinq années à venir (2018-2022).

B – Les objectifs du DGO

L'élaboration du Document Général d'Orientations (DGO) doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux au cours des cinq années suivantes, déclinés dans le cadre des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Les principaux partenaires sont les responsables des administrations de l'État, y compris les forces de l'ordre, les élus, notamment les conseillers départementaux et les élus des principales communes et groupements de communes, le représentant de l'association des maires et, compte tenu de la mission de service public qui leur est confiée, les assureurs du risque routier professionnel, la Caisse d'Assurance Retraite de la Santé Au Travail (CARSAT), la Mutualité Sociale Agricole (MSA), la Caisse Nationale de Retraite des Agents de Collectivités Locales (CNRACL) et bien évidemment les Caisses Primaires d'Assurance Maladie (CPAM).

Sous la responsabilité du préfet de département, les chefs de projet sécurité routière définiront, avec les partenaires locaux impliqués dans la démarche, des axes prioritaires d'actions qu'ils mettront en œuvre au cours de la période du nouveau DGO, contribuant ainsi à la réalisation de l'objectif national.

C – La démarche d'élaboration

Le DGO est avant tout une démarche partenariale, un outil de programmation et de mobilisation. Il présente les caractéristiques de l'insécurité routière du département et explique les enjeux retenus.

Pour que les principaux protagonistes adhèrent à la démarche proposée dans le DGO, à sa déclinaison annuelle dans le cadre des PDASR, et à son suivi, les caractéristiques de l'insécurité routière du département et l'explication des différents enjeux retenus y sont détaillés.

Il a été créé un comité de pilotage, animé par le chef de projet sécurité routière, et constitué des services de l'État compétents, des élus correspondants des collectivités territoriales et des représentants des assureurs des risques professionnels. De plus, outre les partenaires institutionnels, les personnes qualifiées, organismes et associations œuvrant dans le domaine de la sécurité routière

seront également informés et associés à la démarche DGO.

D – Présentation des acteurs

Comité de pilotage :

La directrice des services du cabinet de la préfecture, chef de projet sécurité routière

La présidente du conseil départemental de la Lozère

Le président de l'association des maires, des adjoints et des élus de la Lozère

Le commandant du groupement de gendarmerie

Le directeur départemental de la sécurité publique

Le directeur départemental des territoires

Le directeur académique de l'éducation nationale

le directeur général de la mutualité sociale agricole de la Lozère

le procureur de la république

L'ingénieur-conseil à la Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail de l'Occitanie .

E – Calendrier des réunions / Objectifs et finalité

- 8 novembre 2017 : comité technique.
- 11 décembre 2017 : comité de pilotage, validation DGO 2018-2022
- 9 janvier 2018 : signature du DGO 2018-2022

F – Définitions des termes

Enjeu :

Un enjeu peut être défini comme suit : morbidité, absolue ou relative d'une cible (lieu, type d'usagers...)
L'enjeu est donc un nombre d'accidents ou de victimes (décliné suivant la gravité) qui est associé à une cible.

Cible :

Une cible est un sous-ensemble d'accidents relatifs à un thème (typologie d'accidents, infrastructures, type d'usagers, période...) ou une zone spatiale (commune, itinéraire, section, carrefour...).

Orientation d'actions :

Une orientation d'action doit fixer l'objectif général des actions que en découlent et permettre aux acteurs qui les proposent de répondre à la question : Pourquoi réaliser cette action ?

PDASR :

Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière. Regroupe l'ensemble des actions de prévention financé ou non par l'état.

Chapitre 2 – Les caractéristiques générales de l'accidentalité

A – Profil du département

1. Présentation démographique

Le département de la Lozère a une population de 75 784 habitants (estimation INSEE 2016), avec une densité d'environ 15 hab. au km², cela en fait le département le moins peuplé de France. La ville de Mende qui compte 11 542 habitants (population municipale INSEE 2017) est le chef-lieu du département ; 5 agglomérations possèdent plus de 2000 habitants (Marvejols, La Canourgue, Florac Trois Rivières, Langogne, St-Chely-d'Apcher et Bourgs sur Colagne)

Population classée par tranches d'âges à différentes échelles (INSEE 2016) :

	Moins de 24 ans	25-59 ans	Plus de 60 ans
Lozère	25,5%	43,0%	31,5%
Occitanie	28,4%	43,8%	27,8%
France	30,3%	44,9%	24,9%

2. Géographie et réseaux routiers

Le département a une superficie de 5167 km² et se divise en quatre régions naturelles de par leurs spécificités géologiques : la Margeride (nord, 1601km²), l'Aubrac (nord-ouest, 911km²), les Cévennes (sud-est, 1497km²) et les Causses (sud-ouest, 1158km²). Les forêts représentent 45 % du département Lozérien sur un territoire majoritairement de moyenne montagne.

Les réseaux routiers du département comparés à ceux de la région Occitanie et de la France :

	Nombre de km par type de réseau							
	Autoroute		RN		RD		VC et autres	
	km	%	km	%	km	%	km	%
Lozère	65	0,9%	155	2,2%	2 263	31,5%	4 711	65,5%
Occitanie	1 221	0,9%	1 113	0,8%	50 609	36,6%	85 215	61,7%
France métropolitaine	11 560	1,1%	9 645	0,9%	377 984	36,3%	642 254	61,7%

(source INSEE 2015, Wiki Sara 2010 et CRC Midi Pyrénées 2016)

3. Le trafic

Relevé de trafic (stations SIREDO) sur le réseau national routier de la Lozère (source DIRMC 2016) :

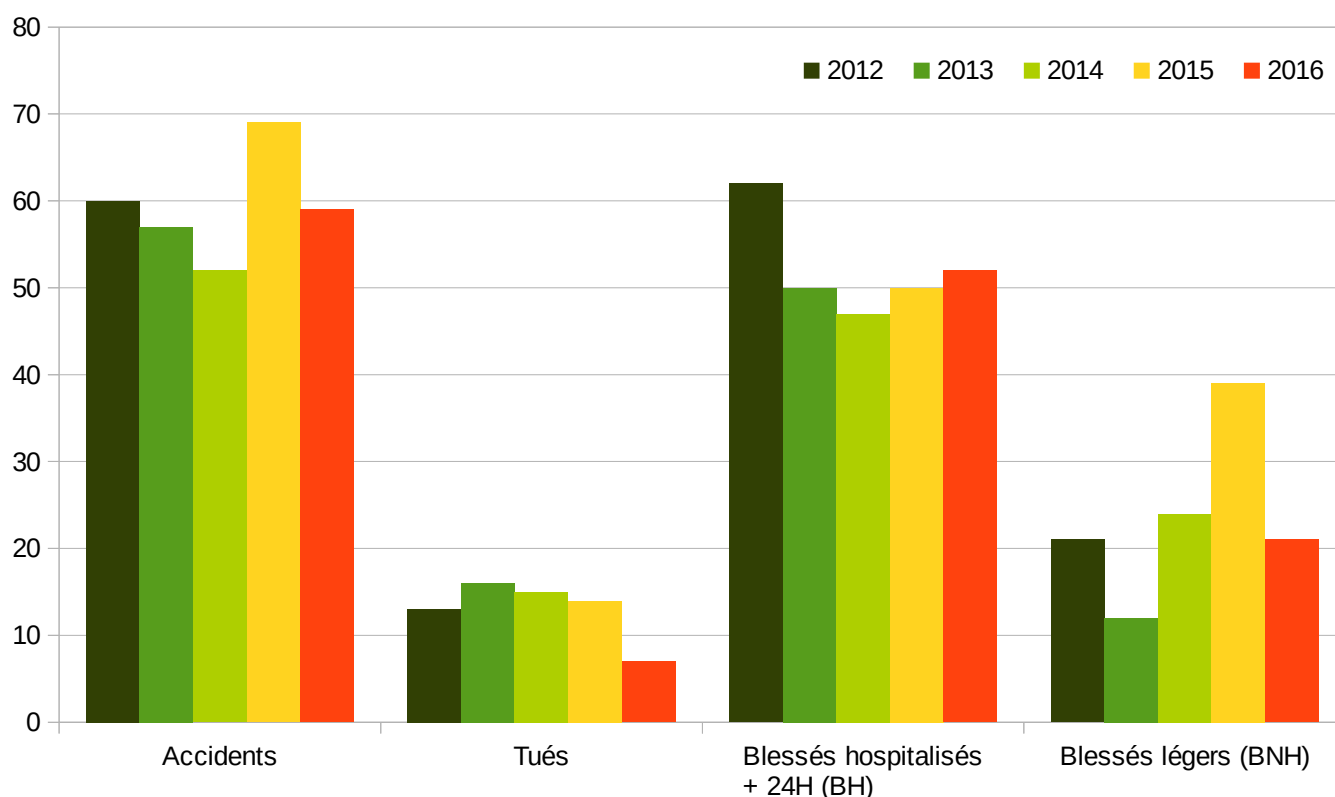
	A75			RN 88				RN 106	
	La Garde	Chirac	Banassac	Langogne	Mende Sud	Balsiege	Chanac	Florac	Florac Sud
Trafic en Lozère (moyenne annuelle véhicules/jours dans les 2 sens)	14 064	14 697	17 343	5 712	9 328	6 247	4 741	4 280	2 261
% de poids-lourds	18%	18%	18%	13%	9%	14%	19%	11%	10%

En 2013, 30 354 ménages lozériens sur 34 337 (88,4%) possédaient au moins une voiture. 14 425 d'entre eux en possédaient deux ou plus, soit 42 % des ménages lozériens. (source INSEE 2013). Compte tenu des relevés de trafic sur l'autoroute et les RN (Routes Nationales), nous pouvons en déduire que la majorité du trafic se déroule sur d'autres réseaux routiers comme les RD (Routes Départementales) et les VC (Voies Communales). Mais nous ne possédons pas de chiffres suffisants pour ce type de voiries, notamment sur les VC.

Au premier janvier 2016, le parc automobile du département comptait 40 831 voitures de moins de 15 ans. Le parc de l'ex-région Languedoc-Roussillon en dénombrait 1 442 765, le parc automobile lozérien représentait à peine 3 % du parc de l'ancienne région. (source site du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire)

B – L'accidentologie en Lozère

1. Synthèse de l'accidentologie

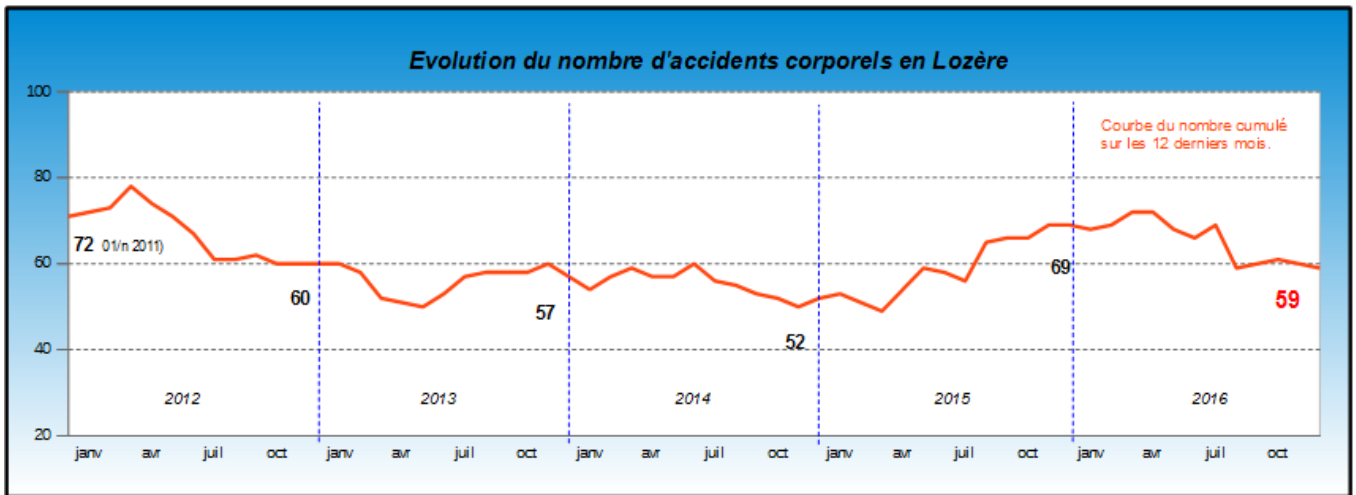


Définitions en vigueur :

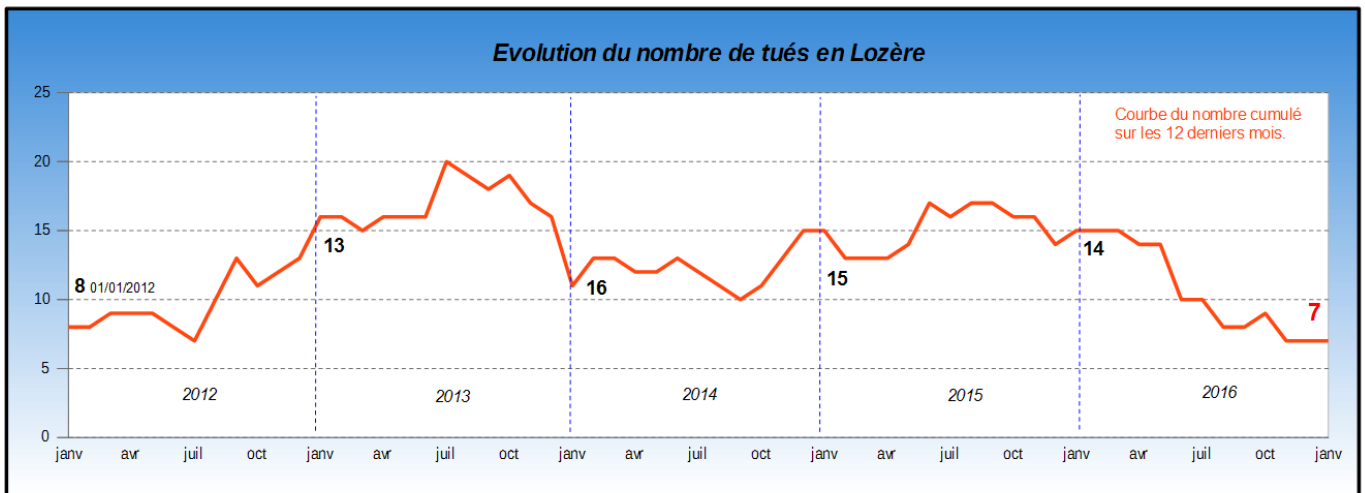
- Personnes **tuées** : Victimes décédées sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.
- **BH** : "Blessés hospitalisés", victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24H.
- **BNH** : "Blessés non hospitalisés", blessés légers ; victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'étant pas restées plus de 24h à l'hôpital en tant que patient.

Récapitulatif des accidents du département :

Année	Accidents	Tués	Blessés hospitalisés + 24H (BH)	Blessés légers (BNH)
2012	60	13	62	21
2013	57	16	50	12
2014	52	15	47	24
2015	69	14	50	39
2016	59	7	52	21
Ensemble	297	65	261	117
Moyenne	59,4	13	55,2	23,4



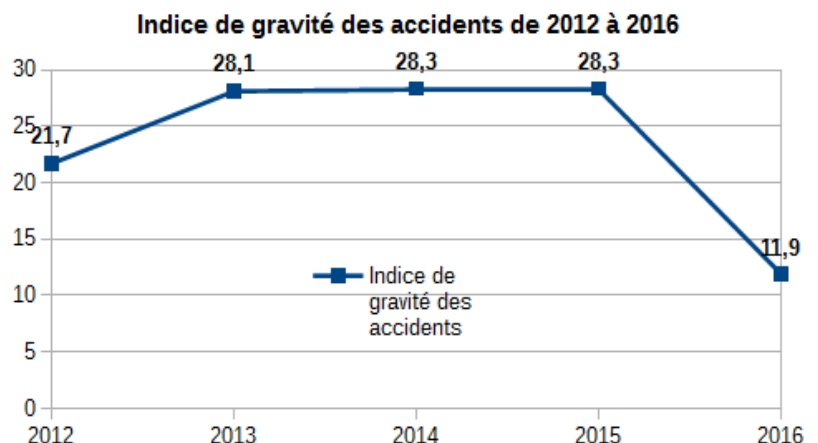
L'évolution des accidents corporels semble prolonger la baisse enregistrée durant les précédentes années, cependant la courbe subit une nouvelle hausse en 2015. L'année 2016 enregistre une baisse significative, avec 10 accidents de moins qu'en 2015.



Le nombre de tués sur les routes par années a dans un premier temps augmenté en 2012, puis s'est stabilisé autour de 15 jusqu'en 2015, et semble amorcer une baisse en 2016 avec seulement 7 tués. Cependant cette situation reste insatisfaisante et nécessitera probablement de cibler les efforts afin de poursuivre cette régression et atteindre l'objectif d'un minimum de tués.

L'indice de gravité des accidents est le rapport du nombre de tués pour 100 accidents. Le taux de gravité est élevé (même s'il est en baisse en 2016).

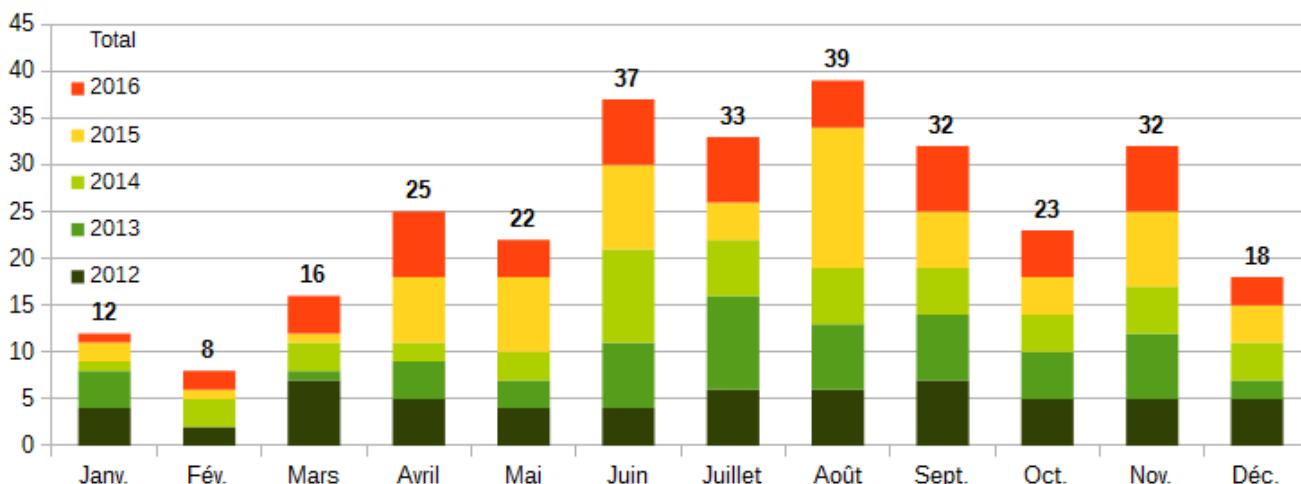
L'indice de gravité pour la France est de 6,15.



2. Répartition dans le temps des accidents

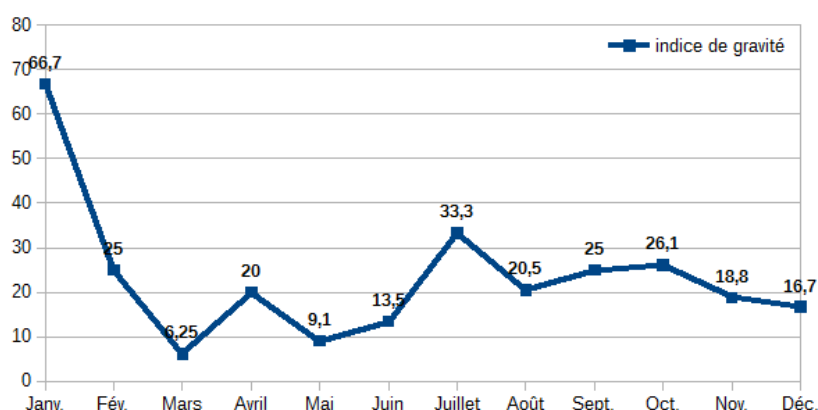
2.1 – Par mois

Nombre d'accidents par mois sur la période 2012-2016



Presque 50 % des accidents se sont produits entre juin et septembre pour la période 2012-2016. Ces quatre mois sont chaque année les plus accidentés. Le mois de novembre affiche également un total élevé et le détail par année montre une stabilité.

Indice mensuel de gravité des accidents sur la période 2012-2016

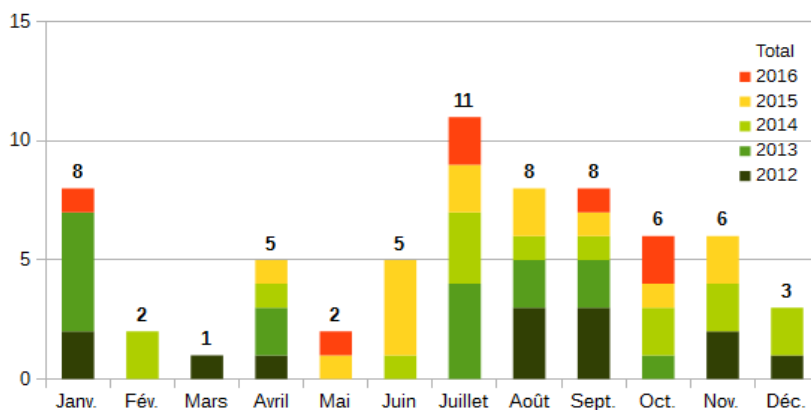


L'indice de gravité des accidents commence au plus haut en janvier, cela peut s'expliquer avec les deux accidents ayant causé cinq tués en 2013, alors que le nombre d'accidents corporel reste bas pour ce mois. On peut observer quelques pics en avril et juillet. L'indice reste assez élevé d'août à octobre.

* Le nombre de tués par mois varie grandement selon les années. Mais on peut relever des valeurs plus élevées sur les mois de juillet à octobre.

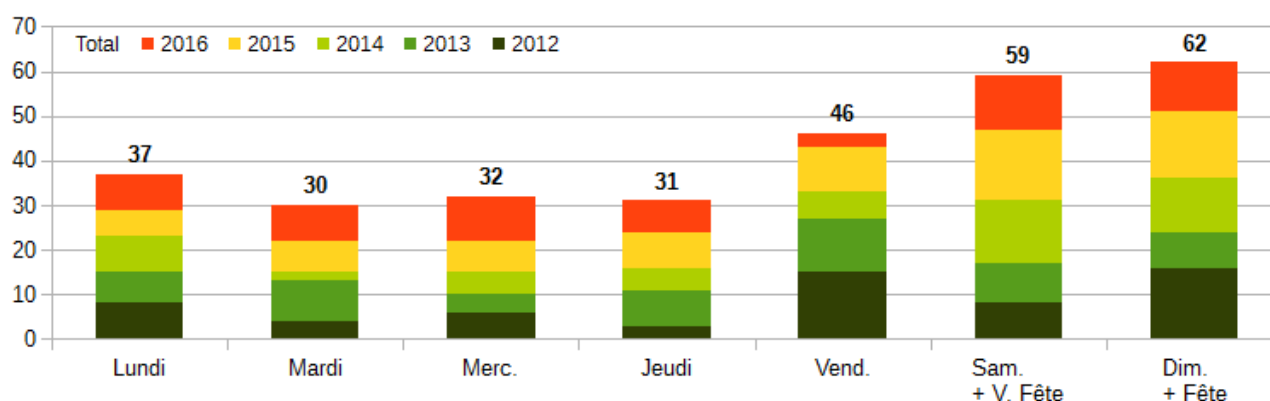
* Les chiffres étant relativement "petits", l'indice de gravité doit être utilisé avec prudence. Comme on peut le constater, un seul accident mortel peut faire augmenter cet indice de manière conséquente.

Nombre de tués par mois sur la période 2012-2016



2.2 – Dans la semaine

Répartition des accidents selon les jours de la semaine sur la période 2012-2016

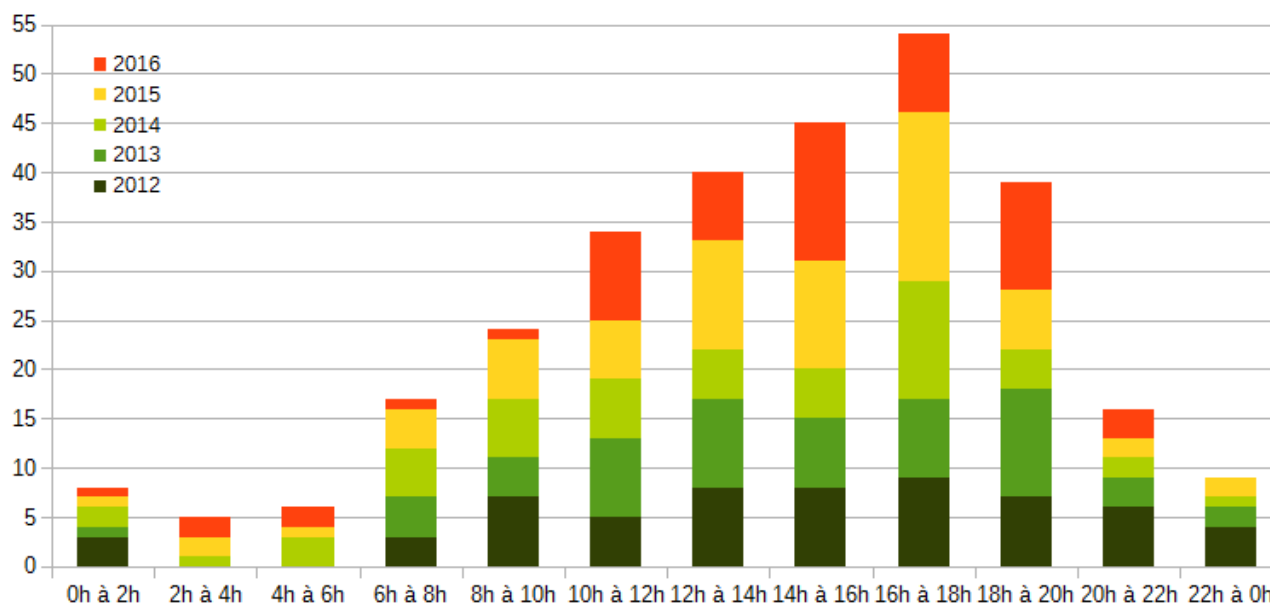


Les jours de fêtes désignent les fêtes nationales et les jours fériés. Les veilles de fêtes sont donc comptabilisées avec les samedis et les jours de fête avec les dimanches.

40 % des accidents se concentrent sur les week-ends, jours et veilles de fêtes. Globalement, nous observons deux fois plus d'accidents un samedi ou un dimanche qu'un jour de la semaine, exception faite du vendredi.

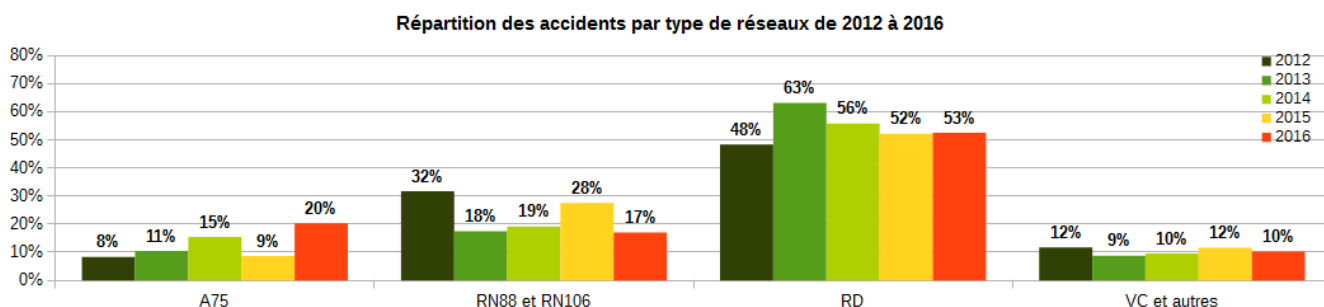
2.3 – Par tranche horaire

Répartition des accidents selon les horaires dans la journée sur la période 2012-2016



Nous pouvons dans un premier temps constater que l'accidentalité reste proportionnelle au trafic. La période de 22 h 00 à 6 h 00 où le trafic est le plus faible montre la plus faible accidentalité. Ensuite la fin de journée, où l'on constate une augmentation de la fatigue, plus de stress, un trafic plus important et où l'alcoolémie fait son apparition (par rapport au matin) est plus dangereuse sur les routes de 14 h 00 à 20 h 00.

3. Répartition par type de réseau



Le nombre d'accidents sur l'**A75** est en hausse en 2016 avec 12 accidents contre une moyenne autour de 5 les quatre années précédentes. L'A75 représente 0,8 % du réseau lozérien mais est la route avec le plus de trafic (environ 15 000 Veh/j).

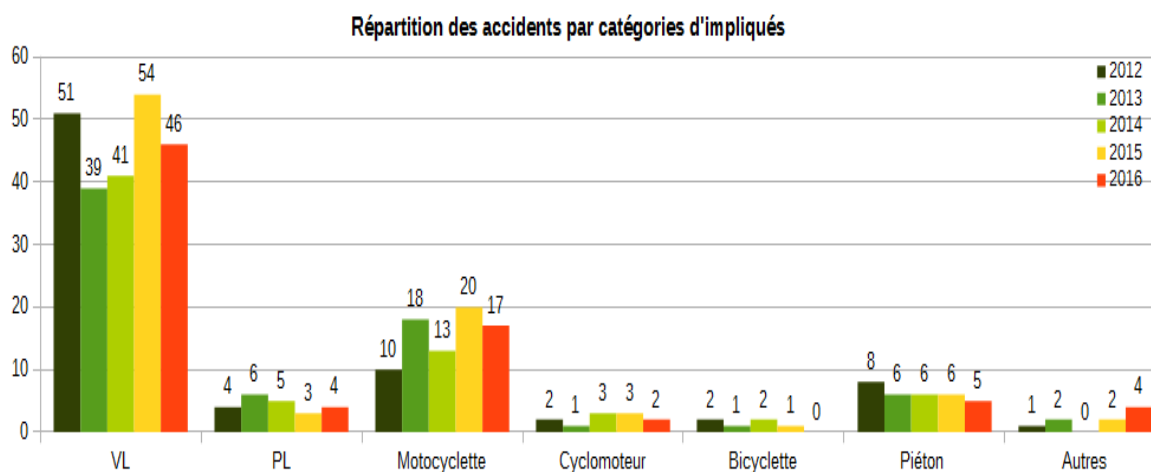
Nous observons deux pics à 19 accidents corporels pour les **RN** en 2012 et en 2015. Les autres années comptabilisent 10 accidents. Il y a eu 10 accidents mortels sur les routes nationales.

C'est sur les **RD** qu'ont le plus souvent lieu des accidents (environ la moitié chaque année), c'est aussi les routes où ont lieu le plus d'accidents mortels, 34 sur toute la période. Il faut prendre en compte le fait que les RD représentent 31,7 % du réseau routier lozérien, sont plutôt fréquentées et particulièrement sinueuses, il n'est donc pas surprenant d'avoir la majorité des accidents sur les RD. On constate une hausse conséquente en 2013 avec 36 accidents puis un retour à une moyenne de 30 accidents. La hausse globale du nombre d'accidents en 2015 se répercute sur le réseau départemental (36 accidents sur les RD).

La part des accidents sur les **VC** et autres reste stable et faible.

4. Répartition des accidentés par catégories

4.1 – Catégorie d'usagers impliqués



La majorité des accidents sur les 5 dernières années implique des **VL (Véhicules Légers)**. L'année 2012 fait suite à la baisse amorcée en 2010. Le second pic se trouve en 2015, en effet l'année a connu une augmentation flagrante d'accidents. Il est à noter que les VL sont les véhicules les plus représentés sur les réseaux routiers en Lozère.

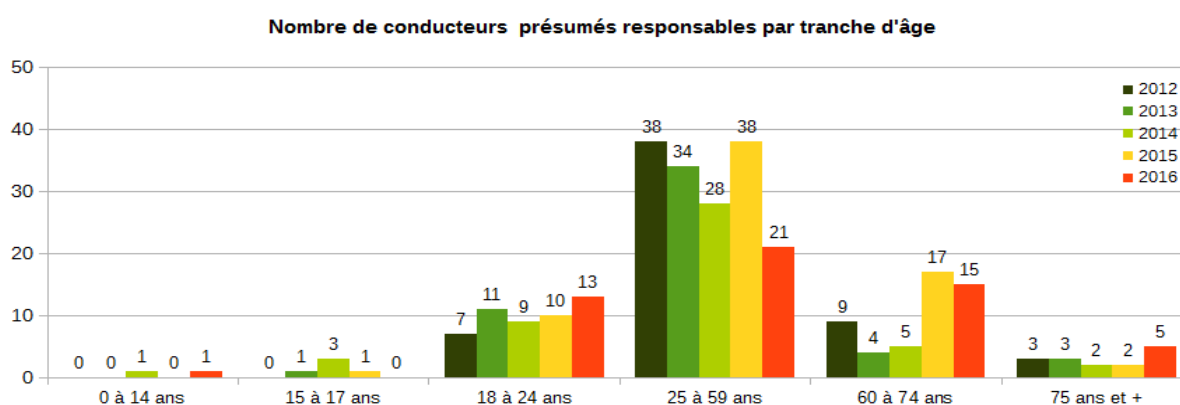
Dans une moindre mesure, les **PL (Poids-Lourds)** enregistrent également une diminution avec 4 accidents en 2016 contre 6 en 2013.

Par contre, pour les **motocyclettes**, nous observons une hausse en dents de scie avec 10 accidents en 2012 contre 17 en 2016 dont 2 morts sur les 7 du département cette année-là. De plus les motards représentent 23 % des tués sur les 5 ans alors qu'ils ne sont qu'une infime partie des usagers (environ 2 % du trafic).

Il y a peu d'accidents impliquant un **cyclomoteur** ou une **bicyclette**. Il n'y a eu aucun accident avec une bicyclette en 2016. La moyenne est de 1,2 accidents par an sur les 5 ans.

Le nombre d'accidents impliquant des **piétons** est stable dans le département et se situe entre 5 et 8 sur la période 2012 à 2016.

4.2 – Age des conducteurs à l'origine des accidents



Pour chaque accident corporel, la responsabilité présumée est estimée en se basant sur la ou les infractions affectées à l'utilisateur impliqué (piéton ou conducteur). Pour un accident impliquant plusieurs usagers, il peut y avoir un ou plusieurs responsables présumés.

La part des conducteurs présumés responsables de **moins de 17 ans** est négligeable, ce qui est compréhensible. Peu d'accidents avec les 2RM cyclo, VL en conduite accompagnée, cyclistes ou piétons.

Le nombre de conducteurs présumés responsables dans la tranche d'âge **18-24 ans** est en légère hausse

La majorité des conducteurs à l'origine des accidents ont entre **25 et 59 ans**. En 2011, la part de ces usagers chute, ils restent tout de même les plus impliqués à hauteur de 38 %. La baisse de ce nombre avait déjà été amorcée depuis 2012. Seule l'année 2015 ne suit pas cette tendance à la baisse. Cette inversion peut s'expliquer par une hausse générale des accidents en 2015.

La tranche d'âge 25-59 ans est en baisse parmi la population du département (44,7 % en 2012 et 43 % en 2016).

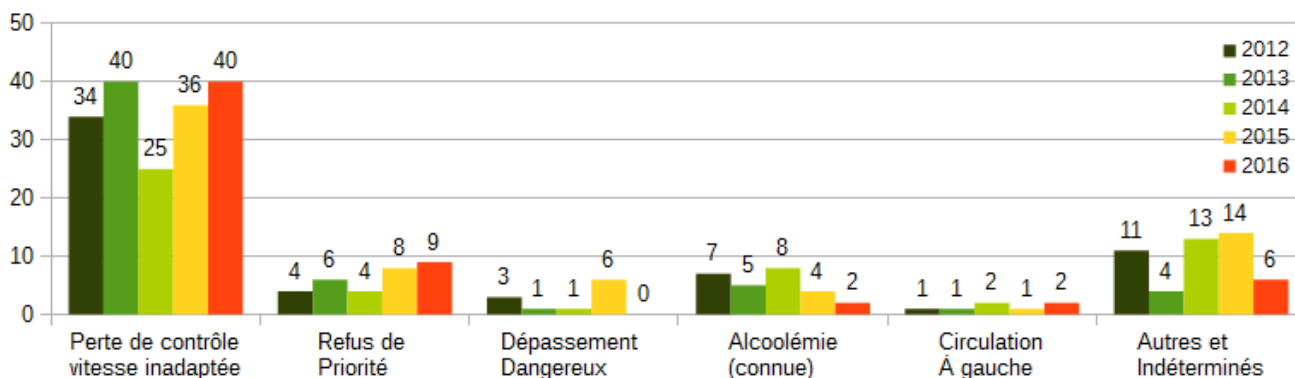
La part des **60-74 ans** est en forte hausse depuis 2015. En 2014 cette tranche d'âge comptait pour 10 % des responsabilités et est passée à 25 % en 2015 puis à 27 % en 2016. En 2013 cette tranche d'âge représentait 18 % de la population lozérienne, et en 2016 elle représente 18,8 %. Ce pourcentage est en augmentation constante depuis 2006.

La part des conducteurs présumés responsables de **75 ans et plus** reste stable, de 2 à 5 par ans.

Les variations de la constitution des tranches d'âges dans le département ne sont pas flagrantes, mais elles peuvent influencer les chiffres de l'accidentologie.

5. Causes à l'origine des accidents

Causes à l'origine des accidents de 2012 à 2016



Un accident peut être dû à une cause principale ou à plusieurs causes.

La cause principale des accidents en Lozère reste liée à **une vitesse inadaptée avec perte de contrôle**. Après une baisse en 2014, le nombre d'accidents dû à la vitesse est en nette hausse. En 2016, elle fait partie des causes dans 67 % des accidents. En 2015 les 36 accidents dus à une perte de contrôle suite à une vitesse inadaptée ont fait 10 tués. **Les refus de priorité** sont en hausse progressive depuis 2012, mais on ne déplore aucun tué. Le nombre d'accidents dus à **un dépassement dangereux** reste bas, sauf en 2015 avec 6 accidents et 1 tué. Pour les accidents avec **alcoolémie (connue)**, on observe une baisse significative, en 2016 concerne 3 % des accidents du département. Les accidents causés par une **circulation à gauche** sont peu nombreux chaque année. Enfin, le nombre d'accidents dus à des **causes autres et indéterminées** (incident mécanique, sans infraction, endormissement...) est en baisse en 2016. Ce genre de baisse soudaine avait déjà eu lieu en 2013. La moyenne générale sur ces 5 années reste élevée avec 9,6 accidents.

PDASR 2012

En 2011, il y a eu 9 tués : 5 conducteurs de VL, 1 passager arrière de VL et 3 piétons.

Sur 8 accidents mortels, on en comptabilise 3 avec présence d'alcool (4 tués), 4 dus à une perte de contrôle et vitesse inadaptée (4 tués) et 1 indéterminé (1 tué).

Les accidents enregistrés ont majoritairement lieu sur les RN et RD. On enregistre une baisse du nombre d'accidents sur les RD. Les véhicules les plus impliqués sont les VL (cette catégorie connaissant néanmoins une baisse) et les 2RM (2 Roues Motorisés).

La principale cause d'accident est une vitesse inadaptée avec perte de contrôle (39 accidents, 55 %).

La majorité des accidents concernent des conducteurs âgés de 25 à 59 ans, même si le nombre est en très forte baisse contrairement aux 18-24 et 60 et plus qui eux, augmentent.

Le nombre d'accidents causé par des locaux ou des non locaux est sensiblement le même.

Bilan 2012 : deux dominantes pour les contrôles :

- sur le plan temporel : période estivale (juin – septembre), week-ends et jours fériés.
- sur le plan des usagers : VL, 2RM et piétons. Concentration des objectifs sur la vitesse et l'alcoolémie, en priorité sur les axes routiers principaux de circulation.

	Chiffres pour l'année 2012	Progressions par rapport à l'année 2011
Accidents	60	-11
Tués	13	+4
Blessés Hospitalisés	62	-10
Blessés légers	21	-15

Programme d'actions pour les infrastructures :

- communication sur les caractéristiques du réseau routier (routes de montagnes) particulièrement pour les 2RM
- implication des gestionnaires pour la cohérence et la pertinence de la signalisation et des limitations de vitesse
- sensibilisation des aménageurs aux risques
- implication du réseau d'élus

Plan de Contrôle Routier :

L'orientation de la gendarmerie sur les périodes particulièrement accidentées et afin de sensibiliser les conducteurs extérieurs et intérieurs au département, porte sur une attention particulière aux excès de vitesse, d'alcoolémie et sur les types de véhicules à risque (2RM, VL...), tout en maintenant une présence globale sur le réseau lozérien dans un esprit dissuasif.

Il est difficile d'établir un calendrier de contrôle routier pour les services de police de la circonscription de Mende. Les contrôles routiers sont effectués quotidiennement en s'axant sur le renforcement des dépistages de l'alcoolémie et de produits stupéfiants. Ils sont assistés du Contrôle Sanction Automatisé (CSA) pour les contrôles de vitesses.

Enjeux	Jeunes	Alcool et stupéfiants	Vitesse et comportement	2 roues motorisés	Hors enjeux DGO	Financements divers	Total
Nombre d'actions réalisées	18	7	3	11	2		41
Crédits attribués	12 500 €	10 000 €	3 000 €	7 500 €	7 000 €	5 000 €	45 000 €
Financement des partenaires (Subventions)				25 842,00 €			
Financement des services de l'État				4 601,64 €			
Actions des partenaires, communication et achats publicitaires				27 621,72 €			
Achats divers				203,89 €			

Montant total des dépenses engagées :

58 269,25 euros

PDASR 2013

En 2012, le nombre total d'accidents et de blessés baisse encore. Mais ce bilan est entaché par une hausse de la mortalité sur les routes avec 13 tués : 8 en VL (6 conducteurs, 2 passagers), 2 motards (1 conducteur, 1 passager), 1 conducteur de PL (poids-lourd), 1 cycliste et 1 piéton. Sur ces 13 accidents, il y en a 3 avec présence d'alcool, 6 dus à une perte de contrôle à vitesse inadaptée et 3 à cause d'une circulation à gauche. Par ailleurs, 5 des tués n'avaient pas de responsabilité dans l'accident.

La répartition des accidents par catégories d'usagers impliqués montre que tous les types de véhicules enregistrent une baisse, les VL restent tout de même les usagers les plus impliqués.

La cause majeure d'accidents en Lozère reste une vitesse inadaptée avec perte de contrôle du véhicule, mais elle est tout de même en légère baisse. L'alcool est présent dans 7 accidents, dont 3 mortels.

Les 25-59 ans restent les conducteurs les plus impliqués dans des accidents et enregistrent une légère hausse. Les catégories 18-24 ans et 60 ans et plus sont en baisse. Les 14-17 ans n'ont pas été impliqué dans des accidents cette année.

Le nombre d'accidents se déroulant sur les routes nationales et les routes départementales est en baisse. Le réseau départemental concentre toujours la majorité des accidents.

Bilan 2013 : dominantes pour les contrôles :

- Période estivale (juin-septembre) sensible (40 % des accidents en moyenne sur une année type), les week-ends et jours fériés.
- Les VL et les 2RM restent les plus touchés. Les contrôles sont axés sur le respect de la vitesse et l'alcoolémie, et dans une moindre mesure la circulation à gauche. Priorité est donnée aux axes routiers principaux et aux zones à proximité des agglomérations.

	Chiffres pour l'année 2013	Progressions par rapport à l'année 2012
Accidents	57	-3
Tués	16	+3
Blessés Hospitalisés	50	-12
Blessés légers	12	-9

Programme d'actions pour les infrastructures :

- communication sur les caractéristiques du réseau routier (routes de moyenne montagne)
- implication des gestionnaires pour la cohérence et la pertinence de la signalisation et des limitations de vitesse

Le plan de contrôles routiers est renouvelé et mis à jour avec notamment le développement des actions les jours de circulation plus intense (départs en congés, week-ends, jours fériés...), en complément des contrôles effectués tout au long de l'année par les différentes brigades de gendarmerie, l'escadron départemental de sécurité routière et la police nationale.

Enjeux	Jeunes	Alcool et stupéfiants	Vitesse / comportement	2 roues motorisés	Enjeux communs	Continuum éducatif	Financements divers	Total
Nombre d'actions réalisées	9	7	6	11	5	9		47
Crédits attribués	3 450 €	9 362 €	3 390 €	7 004 €	4 480 €	7 255 €	2 059 €	37 000 €
Financement des partenaires (Subventions)					24 013,00 €			
Financement des services de l'État					5 099,27 €			
Actions des partenaires, communication et achats publicitaires					29 491,23 €			
Achats divers					243,87 €			

Montant total des dépenses engagées :

58 847,37 euros

PDASR 2014

En 2013, le nombre d'accidents (-5%) et le nombre total de blessés (-25,3%) continuent à baisser alors que le nombre de tués augmente. Cependant le nombre d'accidents mortels est inférieur à celui de 2012 ; en effet, on comptabilise 11 accidents mortels dont 5 avec plusieurs tués.

L'implication des VL dans les accidents enregistre une baisse significative (39 accidents en 2013 contre 51 en 2012) mais 14 des tués étaient en VL. Une légère hausse est à noter pour les PL mais surtout il y a une forte augmentation des accidents de motocyclettes dont 2 tués.

La cause principale d'accidents en Lozère reste la perte de contrôle à vitesse inadaptée (70 % des accidents recensés), cause qui est par ailleurs encore en hausse. Le nombre d'accidents dû à l'alcoolémie est en baisse et on ne déplore aucun tué.

Les 25-59 ans conducteurs à l'origine des accidents restent la tranche d'âge la plus impliquée. Leur part est pourtant en baisse tout comme les 60 ans et plus. Seul le nombre de 18-24 ans est en augmentation.

Les locaux représentent 50 % des accidents.

On constate une nette baisse des accidents entre 20h et 2h du matin, mais une hausse entre 10h et 12h ainsi qu'entre 18h et 20h.

Le nombre d'accidents sur l'A75 reste stable, mais sur 6 accidents, 3 étaient mortels et ont engendré la mort de 7 personnes. On enregistre une forte baisse sur le réseau national mais une hausse sur le réseau départemental.

Bilan 2014 : trois dominantes pour les contrôles :

- La période juin-septembre reste sensible (46 % des accidents en moyenne sur une année type) ainsi que les week-ends et jours fériés.
- Les VL et les 2RM sont les plus touchés. Les contrôles se sont axés plus sur la vitesse et l'alcoolémie.
- Priorité sur les axes routiers principaux de circulation et les zones à proximité des agglomérations.

	Chiffres pour l'année 2014	Progressions par rapport à l'année 2013
Accidents	52	-5
Tués	15	-1
Blessés Hospitalisés	47	-3
Blessés légers	24	+12

Enjeux	Jeunes	Alcool et stupéfiants	Vitesse / comportement	2 roues motorisés	Enjeux communs	Continuum éducatif	Financements divers	Total
Nombre d'actions réalisées	5	6	4	9	5	7		36
Estimation Crédits attribués	900 €	9 831 €	2 340 €	5 325 €	8 270 €	6 250 €	5 084 €	38 000 €
Financement des partenaires (Subventions)					21 366,00 €			
Financement des services de l'État					4 859,13 €			
Actions des partenaires, communication et achats publicitaires					8 587,05 €			
Achats divers					215,69 €			

Montant total des dépenses engagées :

35 027,87 euros

PDASR 2015

En 2014, le nombre d'accidents corporels (-9%) et de blessés sur la route diminue encore pour la 4^e année consécutive. On décompte 1 mort en moins par rapport à l'année passée mais 1 accident mortel en plus. 3 de ces accidents mortels ont fait plusieurs tués. L'augmentation du nombre d'accidents plus meurtrier explique la hausse du nombre de tués sur les routes, malgré le nombre d'accidents mortels stable depuis 2010 (11/12 par année). Sur les 15 victimes, 3 ne portaient pas l'équipement de sécurité (ceinture) alors qu'il n'y en avait eu aucun en 2013.

Les VL sont la catégorie d'usagers la plus impliquée et à l'origine des accidents. Leur part est en légère hausse. Ces accidents ont causé la mort de 9 personnes (3 conducteurs, 6 passagers). Les autres tués se répartissent de cette façon : 3 motards, 2 tués en PL (1 conducteur, 1 passager) et 1 piéton. Le nombre d'accidents impliquant une motocyclette est moins important que l'année précédente mais représente toujours 25 % des impliqués dans les accidents. Les accidents impliquant des PL sont peu nombreux mais sont souvent graves (5 accidents dont 2 mortels, 4 tués). On enregistre 3 accidents impliquant des cyclomoteurs, 2 des bicyclettes et 6 victimes piétons (1 tué).

Le nombre d'accidents imputés à une perte de contrôle à vitesse inadaptée à fortement chuté, mais reste la cause principale des accidents (48 % des accidents, 6 tués). A contrario, le nombre d'accidents impliquant un taux d'alcool positif est en hausse (3 tués). On peut noter que 4 accidents dont 2 mortels (3 tués) font suite à un malaise ou un endormissement. Et 4 des accidents piétons se sont déroulés lors de traversées hors passages pour piétons.

Les 45-64 ans et 18-24 ans sont en forte baisse pour les conducteurs à l'origine d'accidents. Par contre les 25-44 ans enregistrent une hausse significative.

Le nombre d'accidents sur l'A75 est en légère hausse cette année, dont 3 accidents mortels (5 tués). Les RN restent stables. Les RD enregistrent une baisse avec 29 accidents, 7 de moins que l'année passé, dont 7 accidents mortels (8 tués). Ce type de réseau compte toujours plus de la moitié des accidents du département.

Bilan 2014 : trois dominantes pour les contrôles :

- Périodes sensibles : Juin-septembre (46 % des accidents sur une année type), week-ends et jours fériés.
- Les VL et les 2RM restent les plus touchés. Les contrôles se sont axés sur le respect de la vitesse et l'alcoolémie.
- En priorité sur les axes routiers principaux de circulation et les zones à proximité des agglomérations.

	Chiffres pour l'année 2015	Progressions par rapport à l'année 2014
Accidents	69	+17
Tués	14	-1
Blessés Hospitalisés	50	+3
Blessés légers	39	+15

Programme d'actions pour les infrastructures :

- communication sur les caractéristiques du réseau routier (routes de montagne) particulièrement pour les 2RM
- implication des gestionnaires pour la cohérence et la pertinence de la signalisation et des limitations de vitesse

Le plan de contrôles routiers est renouvelé et mis à jour avec notamment le développement des actions les jours de circulation plus intense (départs en congés, week-ends, jours fériés...), en complément des contrôles effectués tout au long de l'année par les différentes brigades de gendarmerie, l'escadron départemental de sécurité routière et la police nationale.

Enjeux	Jeunes	Alcool et stupéfiants	Vitesse / comportement	2 roues motorisés	Enjeux communs	Continuum éducatif	Financements divers	Total
Nombre d'actions réalisées	8	7	4	12	3	8		42
Crédits attribués	3 700 €	9 380 €	2 600 €	5 460 €	2 700 €	5 150 €	4 700 €	33 690 €
Financement des partenaires (Subventions)					22 350,00 €			
Financement des services de l'État					7 534,81 €			
Actions des partenaires, communication et achats publicitaires					8 675,61 €			
Achats divers					133,68 €			

Montant total des dépenses engagées :

38 694,10 euros

PDASR 2016

En 2015, le nombre d'accidents (+32,7%) et de blessés (+25,4%) a connu une soudaine hausse après plusieurs années de baisse. Le nombre de tués s'est réduit de 1, mais il est à noter que le nombre d'accidents mortels augmente légèrement depuis 3 ans (13 en 2015).

Les VL ainsi que les motocyclettes enregistrent une hausse d'implication dans des accidents routiers, expliquant la croissance du nombre d'accidents corporels généraux. Les 14 tués cette année-là sont partagés entre ces deux types d'utilisateurs, 6 pour les motards et 8 pour les VL. Le nombre d'accidents de PL est en baisse, mais on déplore un accident mortel avec un PL impliqué. Le nombre de victimes piétons est stable et s'élève à 6.

Les pertes de contrôle à vitesse inadaptée restent la cause principale des accidents (52%) et sont en augmentation. Elles sont responsables de la mort de 10 personnes. Les refus de priorité, les dépassements dangereux et les causes autres ou indéterminées (notamment les malaises ou endormissements) sont également en progression. Au contraire l'alcoolémie enregistre une baisse avec seulement 4 accidents.

Les 45-64 ans sont à nouveau en forte augmentation, ainsi que la classe d'âge 65-74 avec 11 accidents contre 3 l'année précédente. Les 18-24 ans enregistrent une très légère hausse.

Pour cette année, les locaux sont plus souvent impliqués dans les accidents que les non-locaux.

La soudaine hausse d'accidents de l'année 2015 s'est majoritairement ressentie entre 12h et 18h. Les autres horaires sont sensiblement les mêmes que l'année précédente.

Les RN et RD comptabilisent une forte hausse des accidents. Cependant les accidents mortels augmentent peu sur ces deux réseaux routiers.

Bilan 2015 : trois dominantes pour les contrôles :

- La période juin-septembre est la plus sensible (près de 50 % des accidents en moyenne sur une année type) ainsi que les week-ends et jours fériés.
- Les VL et les 2RM restent les plus touchés. Les contrôles se sont axés sur le respect de la vitesse et l'alcoolémie.
- Priorité est donnée aux axes routiers principaux de circulation et aux zones à proximité des agglomérations.

	Chiffres pour l'année 2016	Progressions par rapport à l'année 2015
Accidents	59	-10
Tués	7	-7
Blessés Hospitalisés	51	+1
Blessés légers	21	-18

Enjeux	Jeunes	Alcool et stupéfiants	Vitesse / comportement	2 roues motorisés	Enjeux communs	Continuum éducatif	Financements divers	Total
Nombre d'actions réalisées	4	4	4	7	5	4		28
Estimation Crédits attribués	2 975 €	7 440 €	2 880 €	5 190 €	8 960 €	2 100 €	15 392,03 €	44 937,03 €
Financement des partenaires (Subventions)					19 645,00 €			
Financement des services de l'État					9 900,00 €			
Actions des partenaires, communication et achats publicitaires					15 392,03 €			
Dépenses effectuées pour les achats à Hyper U					116,38 €			

Montant total des dépenses engagées :

45 053,41 euros

Chapitre 4 – Les enjeux de la Lozère

A – Les jeunes adultes (18-24 ans)

1. Bilan des accidents corporels impliquant des jeunes de 18 à 24 ans

En 2013 les jeunes de 18 à 24 ans représentaient environ 6,7 % de la population lozérienne.
(Source INSEE 2013)

Récapitulatif des accidents impliquant des jeunes (18-24 ans) :

Année	Accidents	Tués (parmi les 18-24 ans)	BH (parmi les 18-24 ans)	BNH (parmi les 18-24 ans)
2012	10	2	4	3
2013	17	1	7	5
2014	11	3	3	7
2015	17	1	7	8
2016	18	2	9	2
Ensemble	73	9	30	25
Moyenne	14,6	1,8	6	5

Sur les 5 ans, le nombre de 18-24 ans impliqués dans des accidents en Lozère est globalement **stable**, les chiffres peuvent cependant former de gros écarts selon les années. Le nombre d'accidents et les BH sont au plus haut en 2016, alors que c'est cette année qu'on enregistre les meilleurs chiffres.

Comparaison des accidents impliquant des jeunes (18-24 ans) sur une période de 5 ans :

Période	Accidents	Tués (parmi les 18-24 ans)	BH (parmi les 18-24 ans)	BNH (parmi les 18-24 ans)
2007 à 2011	114 soit 27,5 %	9 soit 22,5 %	62 soit 16,4 %	33 soit 16 %
2012 à 2016	73 soit 24,6 %	9 soit 13,8 %	30 soit 11,5 %	25 soit 21,4 %
Evolution	-41	=	-32	-8

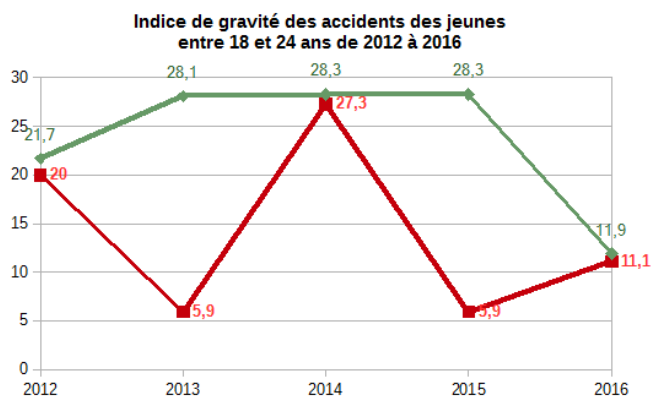
Les accidents impliquant un jeune de 18 à 24 ans sont en **baisse** par rapport aux 5 années précédentes. Le nombre d'accidents et de BH sont presque divisés par deux. Le nombre de tués reste le même.

La part d'accidents impliquant des 18-24 ans par rapport à tous les accidents est en légère baisse. La part en terme de pourcentage des tués et des BH chute également. La part des BNH augmente légèrement.

Parmi les 67 conducteurs jeunes, 50 (75%) sont présumés responsables de l'accident dans lequel ils sont impliqués.

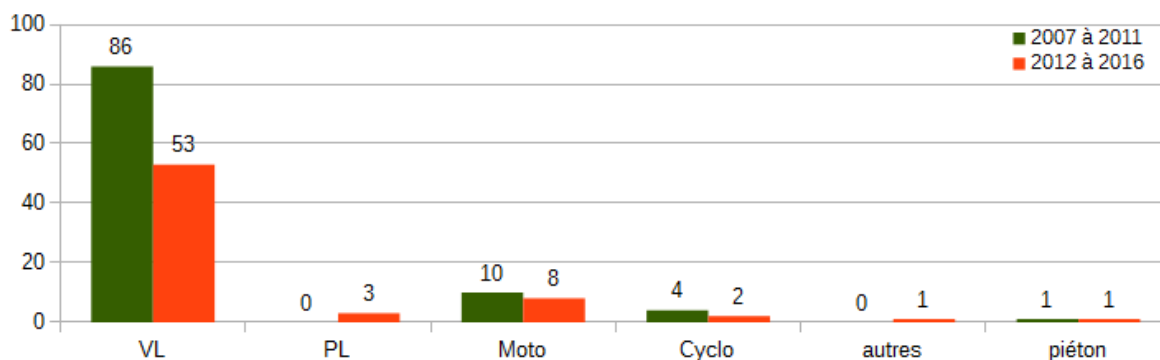
L'**indice de gravité** des accidents est le rapport du nombre de tués pour 100 accidents. Le nombre d'accidents a baissé mais la mortalité ne suit pas cette tendance et varie selon les années.

■ 18/24 ans
■ Tous conducteurs



2. Répartition des accidentés par catégories

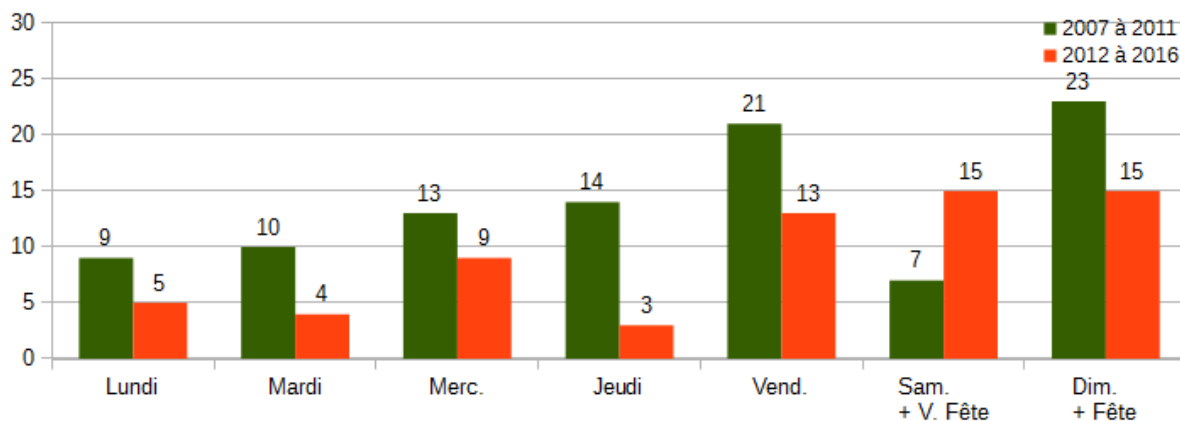
Répartition des jeunes adultes (conducteurs ou piétons) impliqués dans les accidents selon le mode de déplacement



Pour la période 2012-2016, 78 % des accidents impliquant des jeunes de 18 à 24 ans se sont déroulés en **VL** et 14 % en **2RM**. Néanmoins le nombre d'accidents en VL a beaucoup diminué par rapport aux 5 années précédentes. Ces baisses s'observent plus légèrement chez les 2RM. Il y a eu 3 accidents avec des jeunes adultes en PL entre 2012 et 2016 contre aucun entre 2007 et 2011.

On décompte 5 tués en VL (3 conducteurs, 2 passagers), 3 en motocyclette (2 conducteurs, 1 passager) et 1 en PL (conducteur). 36 des jeunes adultes conducteurs et présumés responsables avaient moins de 2 ans de permis.

Répartition des accidents de jeunes adultes selon les jours de la semaine



Le nombre d'accidents des 18-24 ans a fortement **baissé**, sauf le samedi où il a augmenté. La majorité des accidents ont lieu **les vendredi puis les week-ends et autour des fêtes**. Pour la période 2012-2016 le mercredi semble aussi être un jour à risque.

3. L'enjeu jeune (18-24 ans)

Au vu de l'accidentalité relevée sur la période 2012 à 2016, on note une diminution conséquente du nombre d'accidents impliquant un jeune de 18 à 24 ans par rapport à la précédente période. Il y a eu plus de tués entre 2012-2016 qu'entre 2007-2011 et le nombre de tués 18-24 ans est resté le même qu'au précédent DGO, leur part dans les tués globaux a donc baissé. Ils représentent encore 24,6 % des accidentés (1/4 sont présumés responsables) c'est pourquoi **les jeunes sont encore un enjeu pour le département de la Lozère.**

B – Les seniors (65 ans et +)

1. Bilan des accidents corporels des seniors

En 2013 les personnes de plus de 65 ans représentaient environ 22,7 % de la population lozérienne. (Source INSEE 2013)

Récapitulatif des accidents impliquant un senior (plus de 65 ans):

Année	Accidents	Tués (parmi les +65 ans)	BH (parmi les +65 ans)	BNH (parmi les +65 ans)
2012	20	2	17	2
2013	11	3	8	1
2014	10	3	8	0
2015	23	6	12	11
2016	18	1	13	4
Ensemble	82	15	58	18
Moyenne	16,4	3	11,6	3,6

Le nombre d'accidents impliquant des plus de 65 ans semble en **légère hausse** après avoir baissé de moitié en 2013. L'année 2015 a globalement recensé beaucoup d'accidents, elle n'est pas représentative d'une hausse ciblée chez les plus de 65 ans. Le nombre de BH augmente également. Le nombre de tués et de BNH ne suivent pas de tendance particulière. Cette augmentation peut avoir un lien avec l'évolution démographique du pays et du département. En effet la part des seniors dans la population est en augmentation et s'accélère depuis 2012.

Comparaison des accidents impliquant un senior (plus de 65 ans) sur une période de 5 ans :

Période	Accidents	Tués (parmi les +65 ans)	BH (parmi les +65 ans)	BNH (parmi les +65 ans)
2007 à 2011	104 soit 25,1 %	9 soit 22,5 %	72 soit 19 %	32 soit 15,5 %
2012 à 2016	82 soit 27,6 %	15 soit 23,1 %	58 soit 22,2 %	18 soit 15,3 %
Evolution	-22	+6	-14	-14

Les accidents impliquant un senior de 65 ans et plus sont en **baisse** par rapport aux 5 années précédentes. Cependant, la part d'accidents impliquant des 65 ans et + par rapport à tous les accidents est en hausse. De plus nous pouvons observer une hausse des tués ainsi que de leur part.

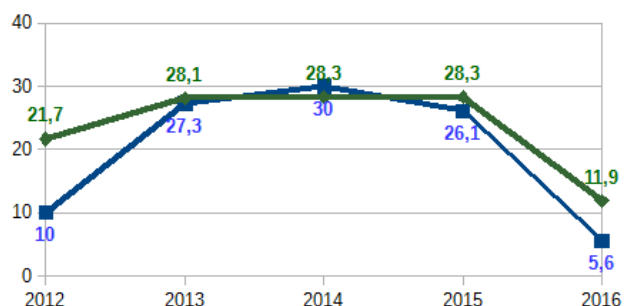
En 2015 en France, les seniors tués représentaient 24 % des tués (23,1 % en Lozère (dont 40 % responsable de l'accident)) et 11 % de l'ensemble des victimes d'accidents (27,6 % en Lozère (dont 57 % responsable de l'accident)).

Le risque pour les seniors est d'autant plus élevé que la durée moyenne des déplacements quotidiens diminue avec l'âge (50 minutes pour les 60-74 ans, 28 minutes pour les 75 ans et plus). Les seniors ont également tendance à sortir de chez eux moins fréquemment. (Source *La sécurité routière en France 2015*)

L'**indice de gravité** des accidents est le rapport du nombre de tués pour 100 accidents. L'indice de gravité pour les seniors est élevé. La courbe est en hausse jusqu'en 2014 puis l'indice chute en 2016 (1 seul mort pour 18 accidents).

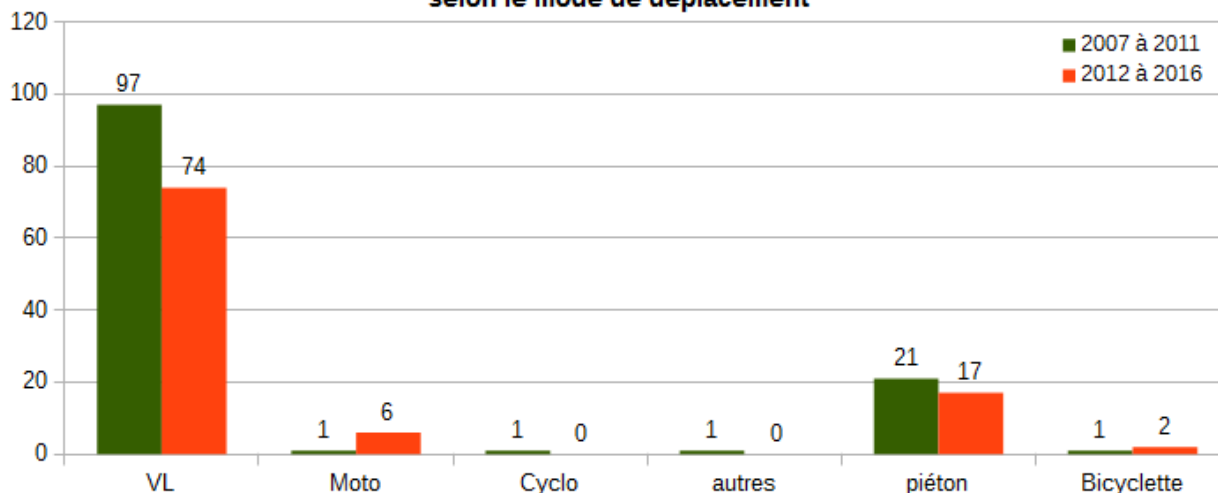
■ 65 ans et plus
◆ Tous conducteurs

Indice de gravité des séniors (65 ans et plus) de 2012 à 2016



2. Répartition des accidentés par catégories

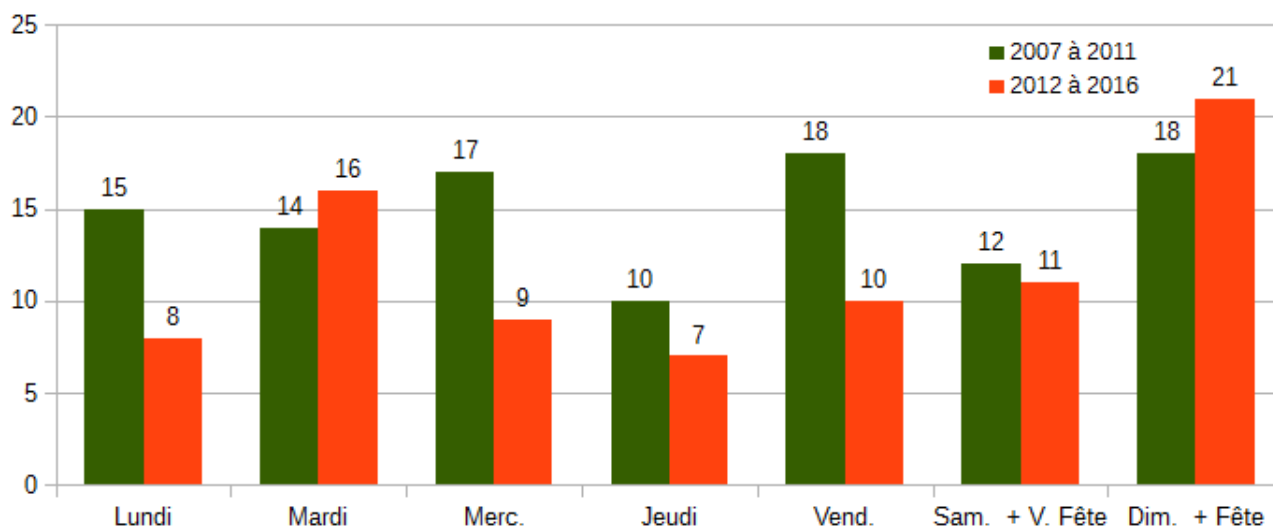
Répartition des impliqués dans un accident ayant 65 ans ou plus selon le mode de déplacement



Les personnes de 65 ans et plus qui sont impliqués dans des accidents sont majoritairement en **VL** ou **piéton**. Cette tranche d'âge aurait plus tendance à utiliser des VL, bien que pour la période 2012 à 2016, 6 motards impliqués de cette tranche d'âge ont été comptabilisés. Les seniors sont également les piétons plus vulnérables, notamment en agglomération.

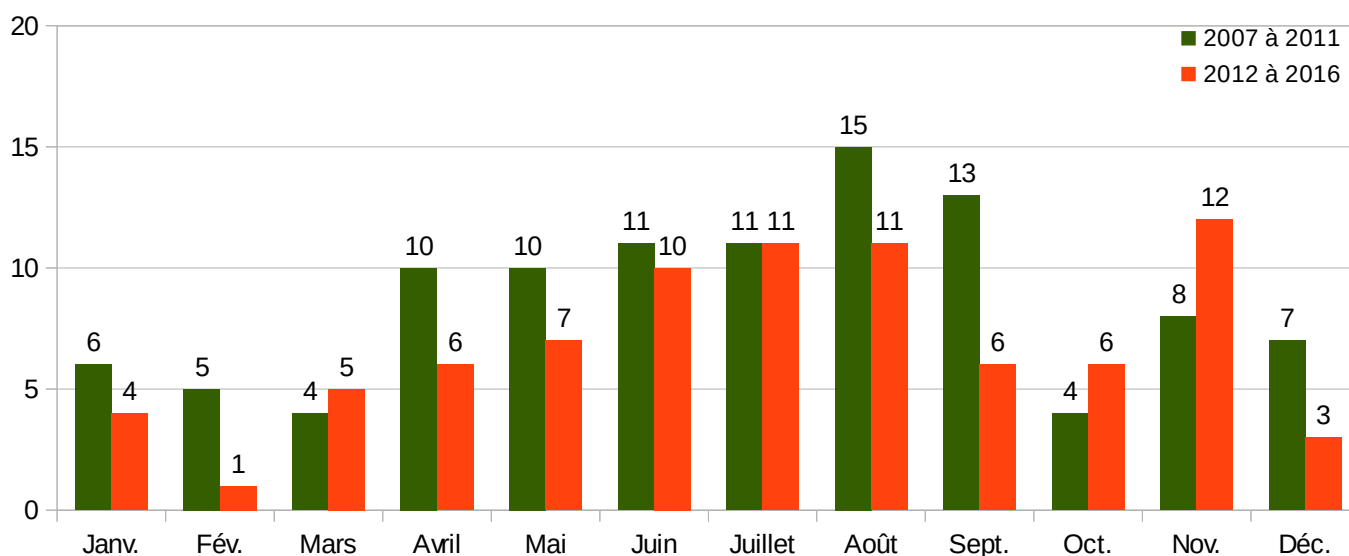
On décompte 14 tués en VL (7 conducteurs, 7 passagers) et un motard.

Répartition des accidents impliquant des seniors (65 ans et plus) selon les jours de la semaine



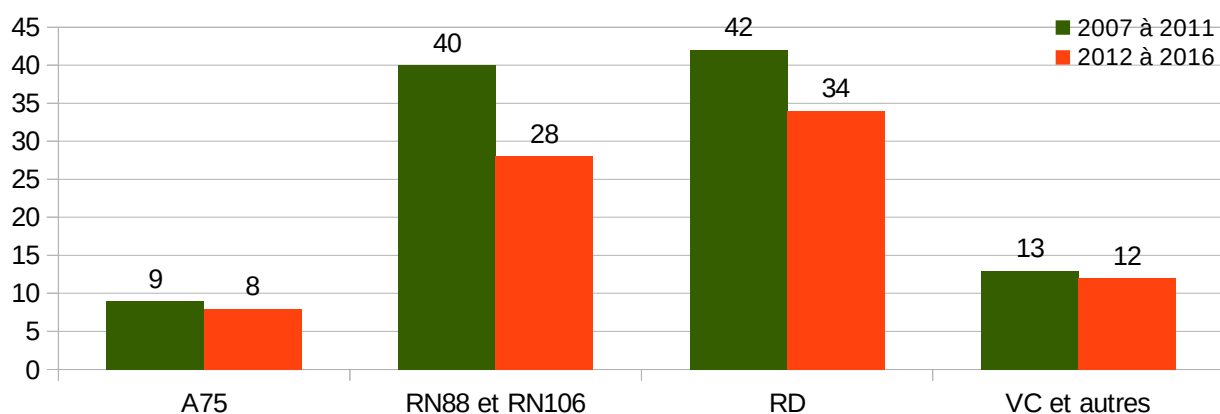
Les jours où les accidents impliquant des seniors sont les plus importants sont **les dimanches et jours de fête ainsi que les mardis** (6 des tués sur les 17) pour la période 2012 à 2016. Cependant lors des 5 années précédentes les jours où l'accidentalité des seniors était la plus forte ne sont pas les mêmes sauf pour les dimanches et jours de fêtes. **On ne peut donc pas en déduire une tendance particulière.**

Répartition des accidents impliquant un senior (65 ans et plus) selon le mois



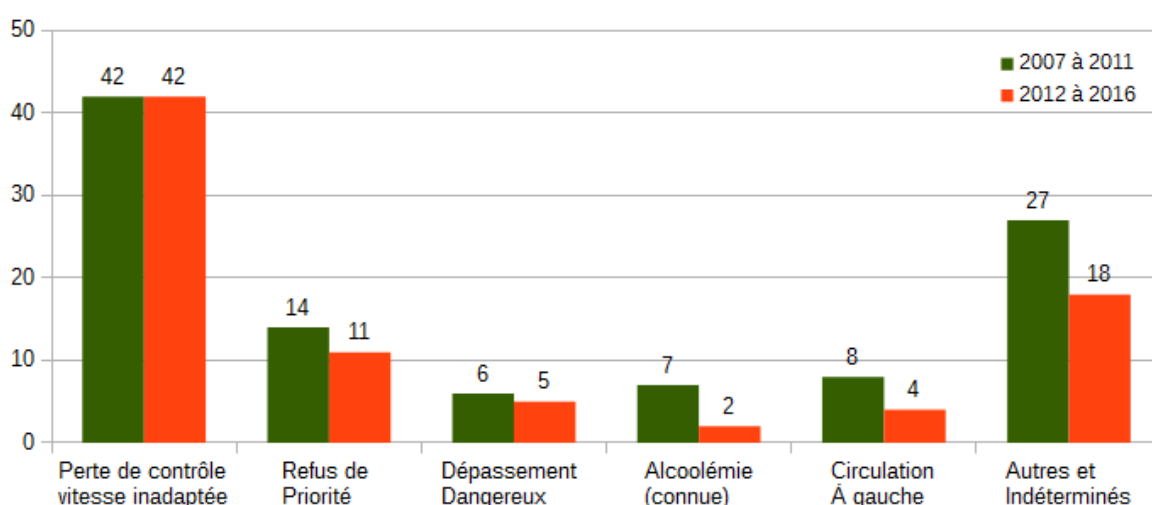
Les mois les plus accidentés se répartissent sur **la période estivale** (période de beau temps et de sorties). On observe également un pic d'accidents en **novembre** (dont 3 par temps de pluie légère, 1 de neige et 8 en conditions normales ; majoritairement à cause de refus de priorité et de perte de contrôle dû à vitesses inadaptées).

Répartition des accidents impliquant des seniors (65 ans et plus) par réseau routier



Les **RD** sont les routes qui recensent le plus d'accidents de seniors, suivies par les **RN**. On peut observer une baisse générale par rapport aux précédents chiffres. Les RD représentent 31,7% du réseau routier lozérien et sont des routes fréquentées couramment, ce qui explique leur forte implication. Les RN couvrent quant à elles 2,1 % du réseau routier et sont très utilisées par les usagers en transit.

Répartition des accidents impliquant un senior (65 ans et plus) par cause



Les accidents sont majoritairement dus à une perte de contrôle et une vitesse inadaptée pour la période 2012 à 2016. Il y a également beaucoup d'accidents dus à des causes autres et indéterminées (malaise, endormissement, inattention...).

3. L'enjeu senior (65 ans et plus)

Au vu de l'accidentalité relevée sur la période 2012 à 2016, on note une diminution du nombre d'accidents impliquant un senior de 65 ans et plus par rapport à la précédente période. Le nombre de tués par contre augmente. Les accidents impliquant des seniors pourraient être amenés à augmenter au cours des prochaines années puisque leur part dans la population départementale, ainsi que nationale, est en expansion. **Les seniors sont un enjeu à surveiller pour le**

département de la Lozère.

C – Les deux-roues motorisés

1. Bilan des accidents corporels où au moins un 2RM est impliqué

Récapitulatif des accidents de 2RM :

Année	Accidents	Tués	BH	BNH
2012	12	2	10	5
2013	19	2	17	0
2014	16	3	11	5
2015	23	6	16	8
2016	19	2	18	2
Ensemble	89	15	72	20
Moyenne	17,8	3	14,4	4

Le nombre d'accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé varie selon les années mais tend vers une **légère augmentation**. Le pic du nombre d'accident est en 2015. Les BH sont beaucoup plus nombreux que les BNH par rapport au nombre total d'accidents : nous pouvons constater que ces accidents sont généralement graves.

73 % des 2RM impliqués dans un accident ont été présumés responsables. Parmi les usagers conducteurs impliqués dans un accident, **27 % avaient moins de deux ans de permis moto**. 56 % des accidents de 2RM ont eu lieu sans autre impliqué. Les collisions avec d'autres véhicules concernent principalement des VL.

Comparaison des accidents impliquant des 2RM sur une période de 5 ans :

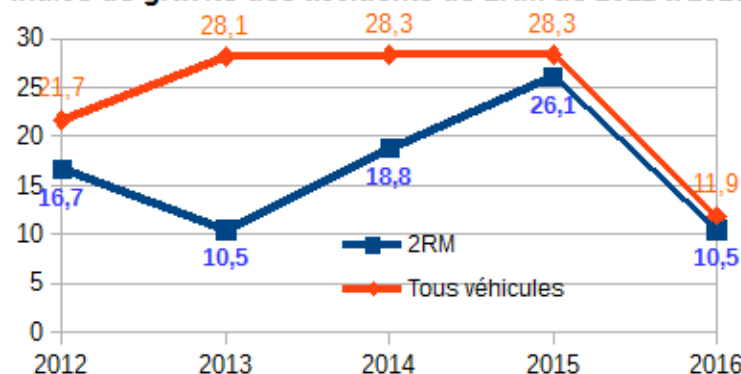
Période	Accidents	Tués	BH	BNH
2007 à 2011	99 soit 23,9 %	5 soit 12,5 %	90 soit 23,7 %	36 soit 17,5 %
2012 à 2016	89 soit 30 %	15 soit 23,1 %	72 soit 27,6 %	20 soit 17 %
Evolution	-10	+10	-18	-16

Le nombre d'accidents et de blessés est en **légère baisse**. Cependant **le nombre de tués a triplé** entre les deux périodes. De plus les accidents de deux-roues motorisés représentent 30 % de tous les accidents et 23,1 % des tués sur la route sur les 5 ans.

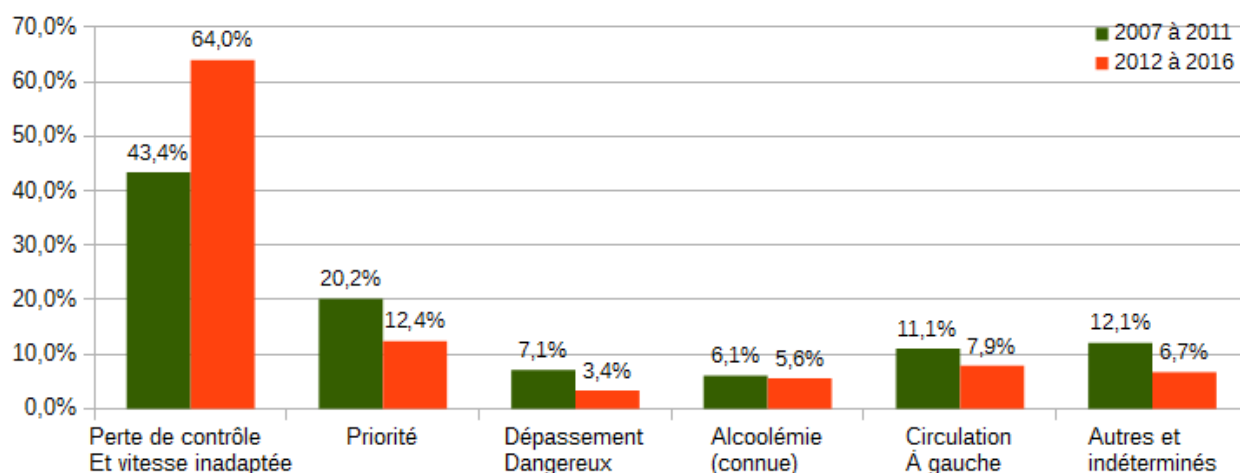
Par comparaison au niveau national, l'indice de gravité est élevé pour les 2RM dans notre département.

Pour les motocyclettes de plus de 125cm³ l'indice de gravité en 2016 en France est de 4,34 (613 tués pour 13 493 accidents) *source bilan de l'accidentalité 2016*.

Indice de gravité des accidents de 2RM de 2012 à 2016



Répartition des accidents par causes



Les accidents de 2RM pour la période 2012 à 2016 sont majoritairement dus à une perte de contrôle et une vitesse inadaptée. Dans 91 % de ces accidents, le 2RM est présumé responsable.

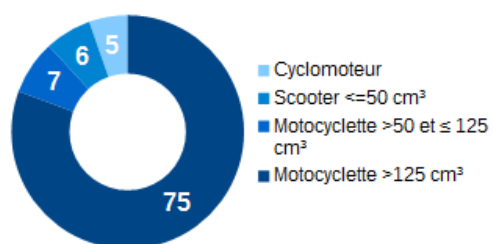
3 des accidents dus à un défaut de priorité sur 11 ont été causés par le 2RM : cela peut venir de l'inattention portée aux 2RM par les autres usagers (10 % des accidents de la période 2012 à 2016 sont causés par un problème de priorité, la moitié a impliqué des bicyclettes ou des 2RM qui n'étaient pas responsables).

2. Répartition des accidentés par catégories

Comparaison des accidents impliquant des motocyclettes ou des cyclomoteurs :

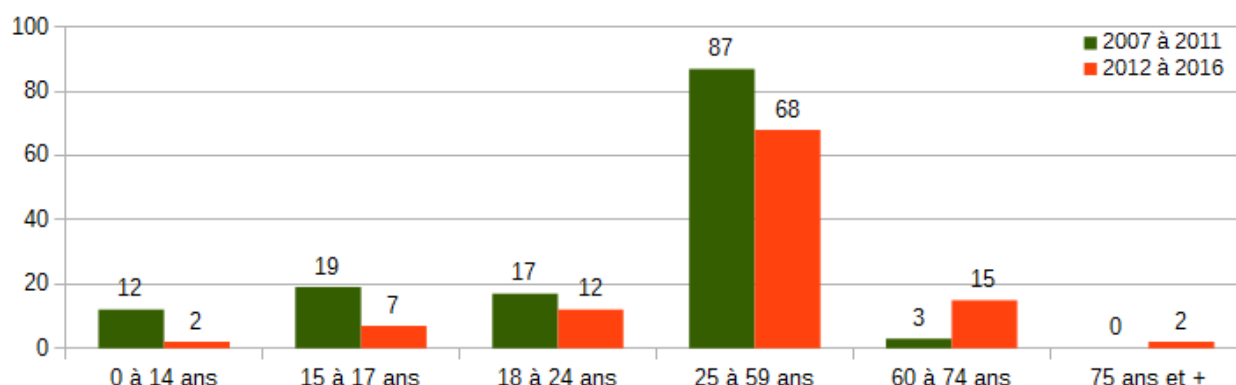
Type de 2RM	Accidents	Tués	BH	BNH
Cyclomoteurs	11	0	10	3
Motocyclettes	78	15	62	12
Total	89	15	72	15

Nombre d'accidents selon le type d'engin



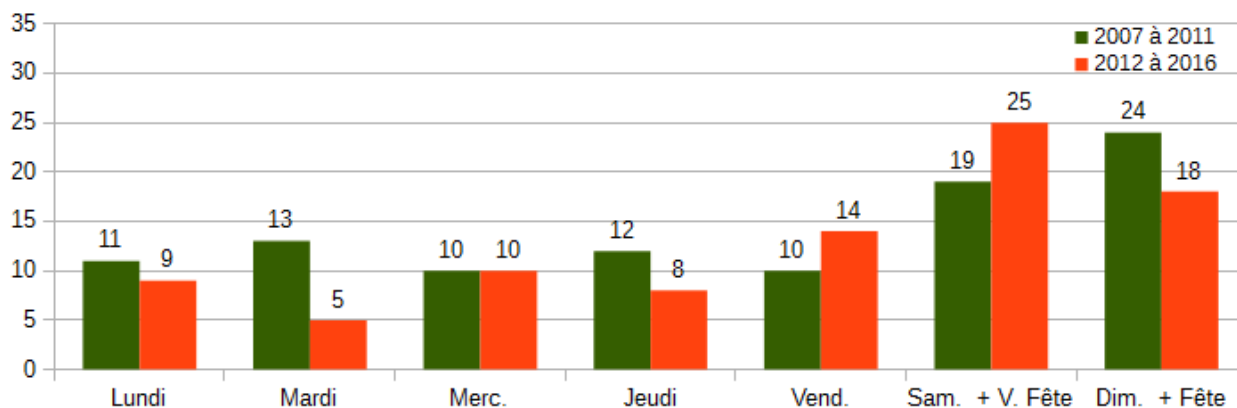
Les accidents de 2RM concernent majoritairement les motocyclettes, plus particulièrement de plus de 125 cm³.

Age des usagers 2RM impliqués dans des accidents



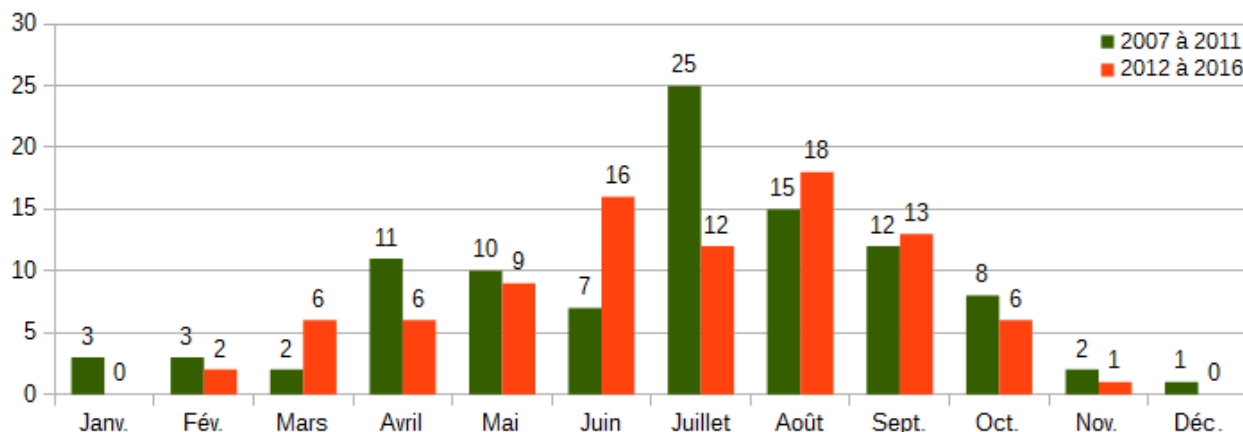
Les usagers 2RM impliqués dans des accidents ont principalement **entre 25 et 59 ans**, la tranche d'âge la plus représentée sur le territoire lozérien (43%). Les chiffres sont généralement **en baisse** par rapport à la période précédente, **sauf au-delà de 60 ans**. En effet 17 personnes de plus de 60 ans ont été impliquées dans des accidents de 2RM contre à peine 3 il y a 5 ans.

Répartition des accidents impliquant un 2RM selon les jours de la semaine



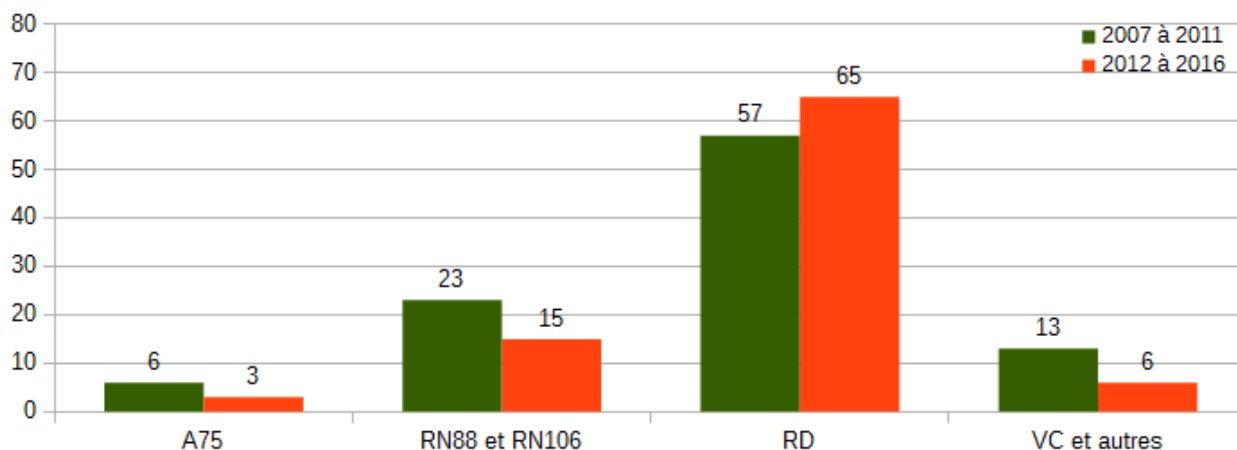
Les accidents impliquant un 2RM ont plus souvent lieu **le week-end ou durant les fêtes**. On observe une baisse globale d'accidents par rapport à 2007-2011 sur la plupart des jours de la semaine. Par contre le vendredi et le samedi/veille de fête sont en hausse. Une explication pourrait être que les usagers de 2RM occasionnels utilisent leurs véhicules plus souvent pour le divertissement et donc les week-ends.

Répartition des accidents impliquant un 2RM par mois

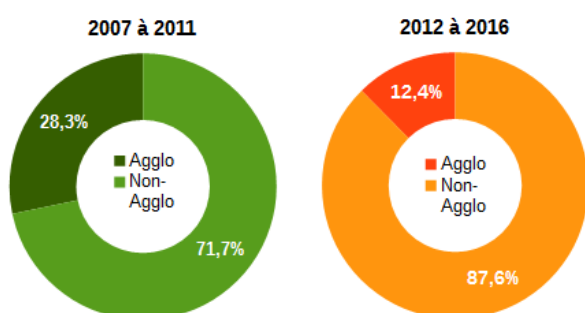


Durant la précédente période le nombre d'accidents par mois montrait un pic pour le mois de juillet. Pour 2012 à 2016 les mois les plus accidentés se répartissent sur **la période estivale (juin, juillet, août et septembre)**, il s'agit également de la période où les 2RM sont le plus utilisés dans le département (et en général).

Répartition des accidents impliquant un 2RM selon le réseau routier

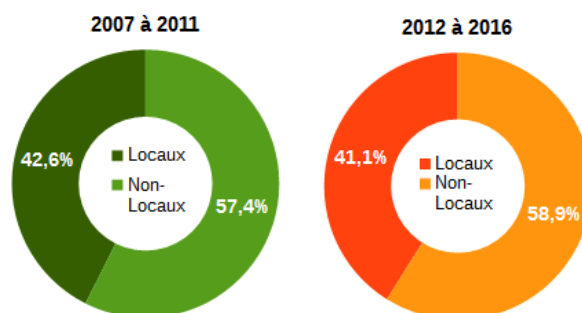


Les RD sont les routes qui recensent le plus d'accidents de 2RM suivies par les RN. On peut observer que comparés aux précédents chiffres, les RN sont en baisse et les RD en hausse. L'autoroute et les VC sont en baisse. Les RD représentent 31,7 % du réseau routier lozérien et les RN 2,1 %.



Les accidents de 2RM se sont le plus souvent déroulés **hors-agglomération**. On peut remarquer que la part d'accidents en agglomération a baissé de moitié entre les deux périodes. En effet les routes en agglomérations sont soumises à des limitations de vitesses plus strictes et les lignes droites sont beaucoup plus réduites.

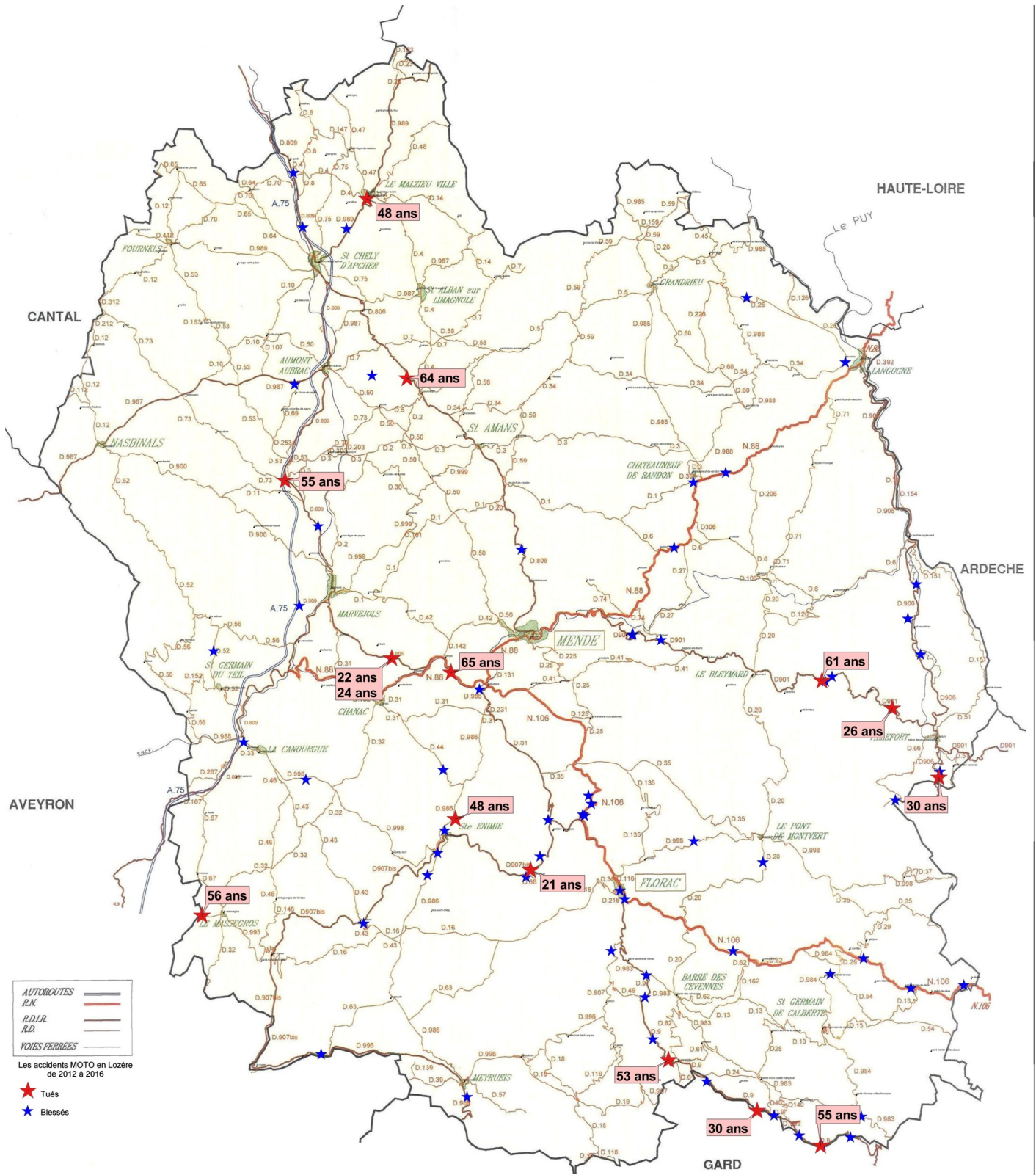
Les accidents concernent plus les **non-locaux** que les locaux mais les pourcentages sont proches. D'autant que nous ne pouvons avoir de données de trafic sur la différence locaux/non-locaux. Les accidents impliquant des motards du département concernent plus souvent plusieurs véhicules.



3. L'enjeu 2RM

Les 2RM représentent 30 % des accidents du département et 23,1 % des tués pour la période 2012-2016. C'est plus que la précédente période même si le nombre d'accidents et de tués a légèrement baissé. Les accidents sont majoritairement dus à une vitesse inadaptée et la perte de contrôle du véhicule. Les routes lozériennes attirent de nombreux motards en période estivale, ils ont tendance à rouler à vitesse soutenue sur le réseau sinueux. Les motards locaux, qui ont l'habitude du réseau routier, sont plus touchés par des accidents concernant plusieurs véhicules dus à des problèmes de priorités. **Les 2RM restent un enjeu pour le département de la Lozère, voire l'enjeu le plus important.**

Carte de l'accidentalité des 2RM en Lozère sur les 5 dernières années :



D – Le partage de la voirie (urbain/interurbains)

1. Préambule

Le partage de la voirie désigne la manière de faire coexister au mieux les divers usagers de l'espace public. Les automobilistes ont longtemps été choyés dans cet espace, mais depuis plusieurs années un partage plus équitable et sécuritaire s'est mis en place en France. Il concerne l'ensemble des usagers : piétons, cyclistes, cyclomotoristes ...)

Répartition des types d'usagers dans les accidents ayant eu lieu les 5 dernières années :

Types d'usagers	Implication dans un accident	Nombre de véhicules/usagers	Tués
Piétons	32	35	2
Bicyclettes	7	11	1
Cyclomoteurs	11	11	0
Motocyclettes	78	82	15
VL	237	290	54
PL	23	25	16
Autres	9	9	1

La majorité des accidents concernent des VL et des motocyclettes puis les piétons et les PL. Les problèmes de priorité sont la cause de 10,1 % des accidents sur ces 5 dernières années. Les dépassements dangereux concernent 3 % des accidents et la circulation à gauche 4 %. **Ces causes peuvent être mises en lien avec un mauvais partage de la voirie entre les usagers, mais ils ne représentent que 17 % des accidents.** 17,5 % des accidents ont eu lieu en ville : il est vrai que la Lozère comptabilise peu d'agglomérations conséquentes.

2. Le partage de la voirie selon les véhicules et usagers

2.1 Les piétons

En agglomération les piétons ont accès à des zones piétonnes, des trottoirs, des passages piétons, etc. Des zones 30 ont également été aménagées pour leur sécurité.

Le département lozérien accueille beaucoup de randonneurs. Il existe des circuits de randonnée qui suivent parfois la route (RN, RD ou VC). Les marcheurs sont alors obligés de longer les voies. Mais cela ne semble pas être un facteur de risque essentiel puisque **90 % des accidents piétons se déroulent en agglomération lors de traversées (hors ou sur passage protégé) ou de manœuvres de stationnement.** Les conducteurs en faute sont majoritairement en VL.

En France en 2015, 2 piétons sur 3 ont été tués en agglomération. Les scénarios d'accidents impliquant un piéton sont récurrents. Le scénario type désigne un piéton masqué par d'autres véhicules et / ou l'environnement puis qui traverse hors passage protégé.

2.2 Les cyclotouristes

La Lozère est traversée par deux vélo-routes importantes : La V86 dans la Vallée du Lot et la V70 Clermont-Ferrand - Alès dans le sens nord-sud " La Régordane ". Des travaux d'aménagement sont en cours.

Il existe peu de bandes/pistes cyclables dans le département. Pourtant les cyclistes sont présents sur les réseaux routiers, ils longent généralement la route en roulant à l'extérieur de la voie de circulation. La signalisation sur la réglementation lors d'un dépassement de bicyclette (1m50 de distance de sécurité hors agglomération, 1m en agglomération) a été renforcé.

L'accidentalité des bicyclettes est moindre en Lozère malgré leur présence sur les routes.

En France les accidents impliquant un cycliste sont généralement causés par la faible perception du vélo ou un dépassement avec un écart trop faible.

2.3 Les transports en commun (TC)

Il existe peu d'agglomérations importantes en Lozère et la plupart sont éloignées les unes des autres. Cela explique l'importance d'avoir un véhicule personnel pour avoir de la mobilité. Il existe pourtant quelques transports en commun urbains et interurbains, mais ces derniers restent peu développés.

Sur l'agglomération de Mende il existe le TUM (Transport Urbain Mendois).

Il y a aussi le réseau de transport scolaire mis en place par le Conseil Départemental proposé par des transporteurs du département ainsi que quelques lignes de navettes permanentes. Ces navettes proposent généralement un trajet quotidien. La SNCF, pour certains trajets TER ou en remplacement de trains, utilise des autocars.

Il n'existe pas de voie spécifique aux bus en Lozère et les arrêts se situent soit sur des places réservées soit en bordure de chaussée.

Sur les 5 dernières années on ne recense qu'1 accident impliquant un TC (autocar).

2.4 Autres

Le partage de la voirie peut aussi concerner par extension la faune sauvage et domestique.

En Lozère les réseaux routiers traversent des zones peu urbanisées où il est possible de croiser un animal sauvage. Ce genre de rencontre peut créer un accident. Il y a aussi des agriculteurs et leurs troupeaux qui peuvent utiliser la route afin de se déplacer. On retrouve 5 accidents comptabilisés sur la période 2012-2016 liés à des animaux, 3 pour les animaux domestiques (dont 1 mortel), et 2 pour animaux sauvages.

Les déplacements de petites, moyennes et grandes faunes sont pris en compte par les gestionnaires de réseau, ce qui permet d'avoir une signalisation adaptée voire des aménagements spécifiques.

En France en 2015, la rencontre avec un animal sauvage sur les routes a causé la mort de 14 personnes. En Lozère, aucun décès ayant pour cause la faune sauvage, mais 1 mort causé par animaux domestiques.

3. L'enjeu partage de la voirie (urbain/interurbain)

Le taux d'accidents dus à la mauvaise cohabitation des différents usagers dans un même espace n'est pas un réel problème en Lozère. **On ne considère pas le partage de la voirie comme un enjeu essentiel pour le département de la Lozère. Cependant l'enjeu n'est pas exclu et reste sous surveillance.**

E – Le risque routier professionnel

Le risque routier professionnel concerne les trajets travail-domicile ainsi que les trajets professionnels. Ces risques sont présents pour tout mode de déplacement (piétons, transports en communs, VL, PL...). Selon la CNAMTS (Caisse Nationale de l'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés) le risque routier professionnel est le premier risque au travail en 2014.

En 2014 les salariés actifs représentaient environ 1/3 de la population lozérienne, plus de la moitié ne travaillent pas dans leurs communes de résidence (source INSEE 2014).

En Lozère les usagers ont tendance à prendre leur véhicule personnel pour se rendre sur leur lieu de travail. De plus beaucoup d'emplois impliquent des trajets professionnels fréquents.

1. Bilan des accidents corporels lors d'un trajet lié au travail pour au moins un usager

Récapitulatif des accidents où l'usager effectuait un trajet en lien avec son emploi :

Année	Accidents	Tués	BH	BNH
2012	17	1	9	5
2013	22	3	7	4
2014	16	2	5	2
2015	14	0	4	4
2016	15	0	9	2
Ensemble	84	6	34	17
Moyenne	16,8	1,2	6,8	3,4

Le nombre d'accidents ayant lieu durant un trajet lié au travail n'affiche pas de tendance particulière sur ces 5 ans. Il n'y a pas eu de tués dans ces conditions en 2015 et en 2016 et la moyenne de tués par an pour ces 5 ans est proche de 1.

Comparaison des accidents dus à une vitesse inadaptée sur une période de 5 ans :

	Accidents	Tués	BH	BNH
2007 à 2011	127 soit 30,7 %	6 soit 12,5 %	42 soit 11,1 %	40 soit 19,4 %
2012 à 2016	84 soit 28,3 %	6 soit 9,2 %	34 soit 13 %	17 soit 14,5 %
Evolution	-43	=	-8	-23

D'une période à l'autre, le nombre d'accidents et de blessés durant un trajet lié au travail ont **baissé** ainsi que leur part dans l'accidentalité. Le nombre de tués reste le même mais leur part baisse également. Les accidents durant les trajets professionnels et les déplacements domicile-travail sont le second type de trajets les plus accidentés en Lozère, ils représentent 28 % des accidents. Sur la période 2012-2016, 228 accidents concernaient au moins un usager effectuant un trajet de promenade et/ou de loisir (sur 297 accidents).

Répartition des accidents lié au travail sur la période 2012-2016 :

	Accidents	Tués	BH	BNH
Trajet domicile-travail	44	3	22	9
Trajet professionnel	46	3	12	8

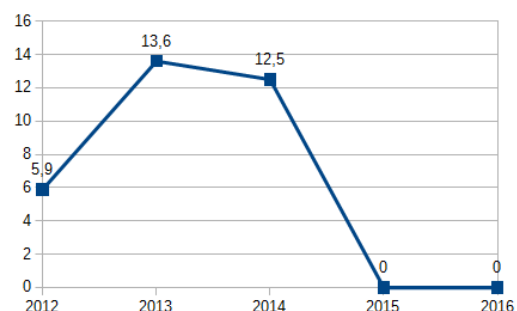
6 accidents concernent les deux catégories de trajets, ils sont comptabilisés deux fois.

Les accidents se répartissent de façon **équilibrée** entre les deux catégories de trajet. Nous constatons cependant plus de blessés graves dans les accidents intervenant sur les trajets domicile-travail.

En 2015 en France, **14 % des usagers tués le sont lors d'un trajet lié au travail (9,2 % en Lozère)**. Les accidents de trajet étaient le premier risque mortel d'accident en Lozère. Il y a eu presque **trois fois plus de tués lors de trajets domicile travail** que lors d'un trajet professionnel. Dans **38 % des accidents globaux**, au moins un des usagers effectue un trajet en lien avec son travail.

L'**indice de gravité** des accidents est le rapport du nombre de tués pour 100 accidents. L'indice de gravité des accidents lié au travail en France pour 2015 est de 2,3. Les chiffres sont très faibles ce qui peut fausser l'aperçu que donne l'indice de gravité sur cet enjeu en Lozère. Aucun tué n'est enregistré sur les années 2015 et 2016.

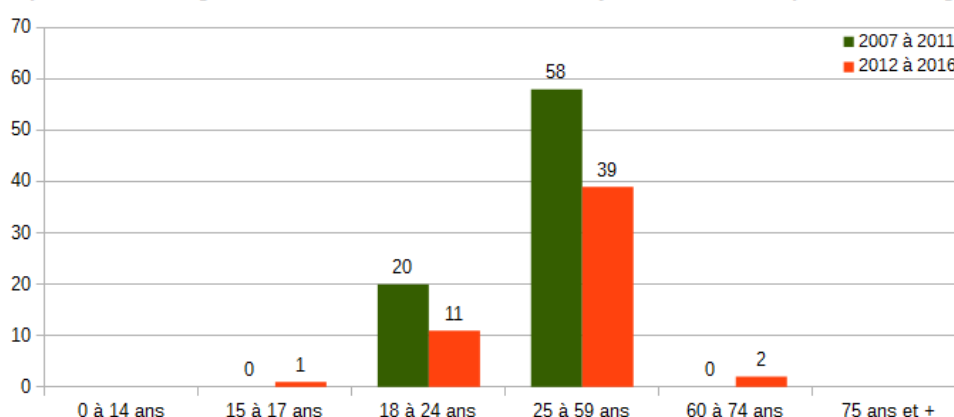
Indice de gravité des accidents lors d'un trajet lié au travail sur la période 2012-2016



2. Répartition des accidentés par catégories

2.1 En tant que trajet domicile-travail

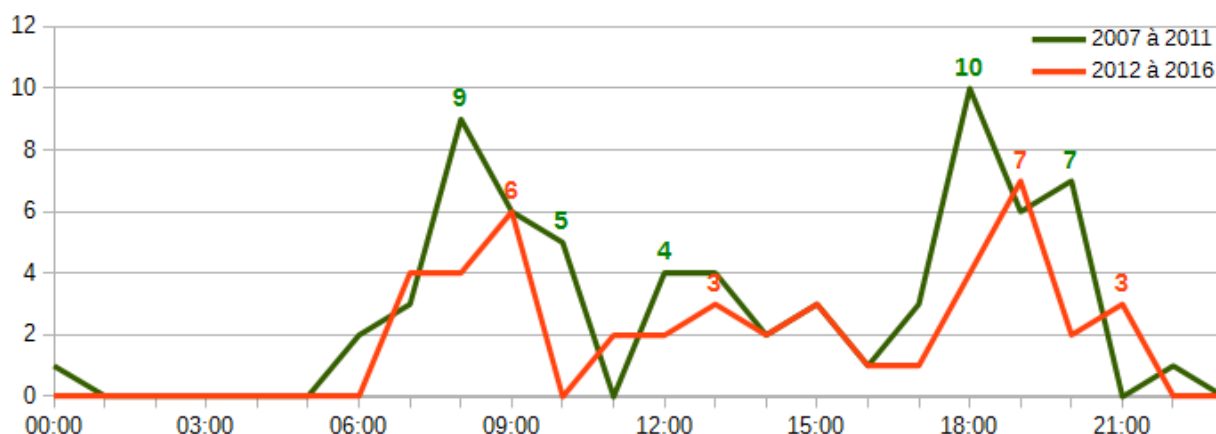
Répartition des usagers victimes d'un accident lors d'un trajet domicile-travail par tranche d'âge



Les **25-59 ans** sont les usagers les plus représentés chez les usagers victimes d'accidents lors d'un trajet domicile-travail. Cette tranche d'âge représente 43 % de la population lozérienne et 45 % de la population française, ce qui peut expliquer leurs part de représentation. De plus c'est dans cette tranche d'âge qu'il y a la grande majorité des actifs.

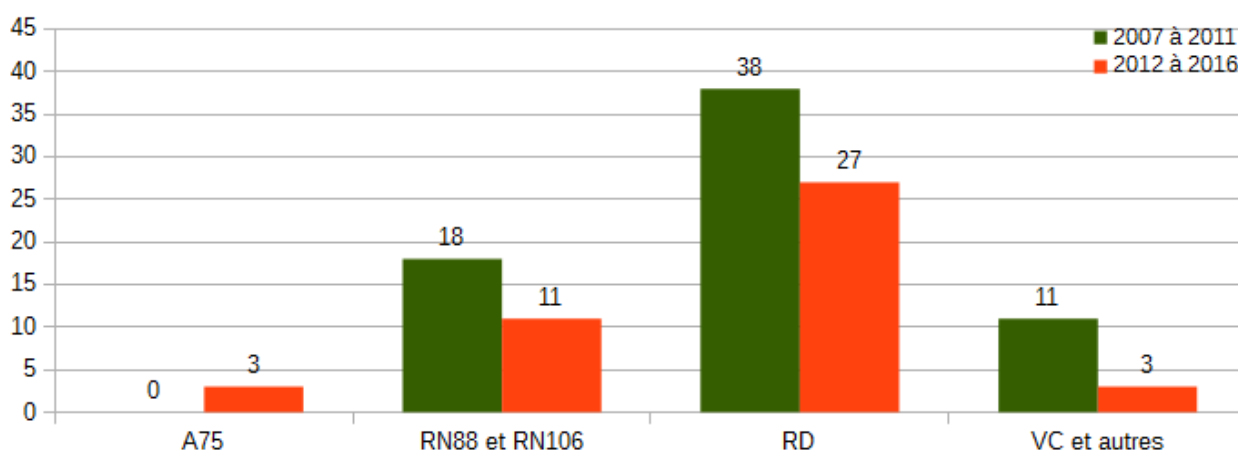
Les 18-24 et les 25-59 sont en baisse comparés à la précédente période. Il y a eu 1 victime chez les 15-17 ans et 2 chez les 60-74 ans, alors qu'il n'y en avait pas eu durant la précédente période.

Répartition des accidents ayant eu lieu lors d'un trajet domicile-travail par heures



Nous pouvons observer deux pics d'accidents sur ce graphique qui suivent les heures où les travailleurs se rendent au travail ou quittent leur travail : **Le matin vers de 8h, et vers 18h-20h**. Les accidents lors d'un trajet domicile-travail sont plus courant durant les horaires où le trafic est le plus dense.

Répartition des accidents ayant eu lieu lors d'un trajet domicile-travail selon le réseau routier



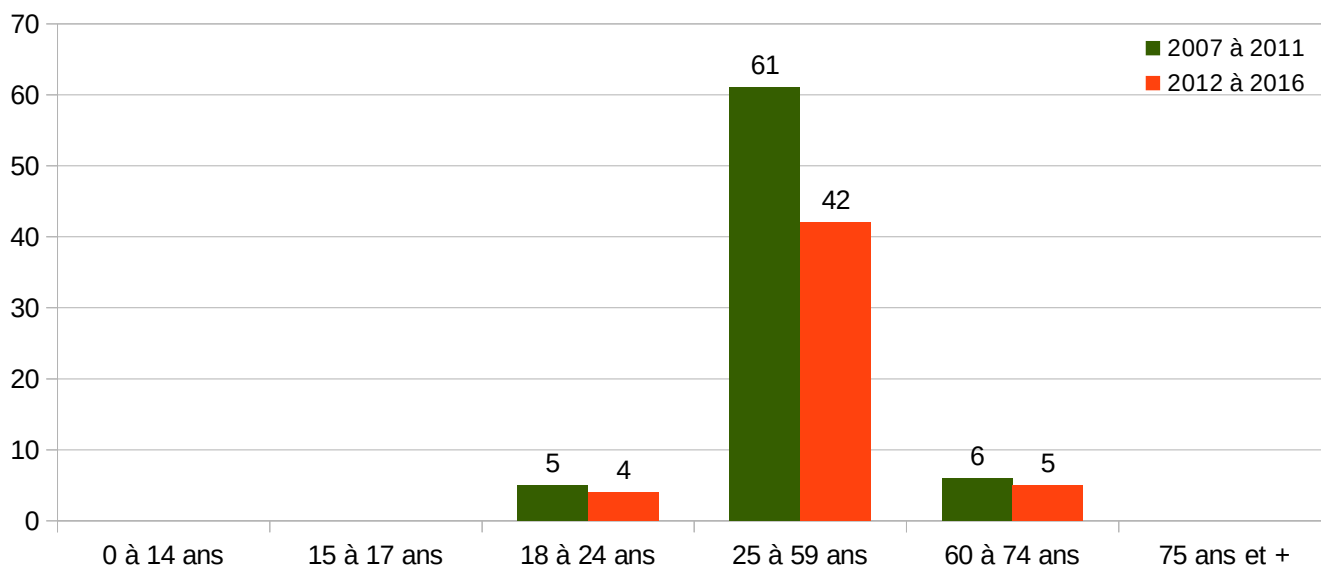
Les **RD** sont les routes qui recensent le plus d'accidents durant un trajet domicile-travail suivis par les **RN**. On peut observer que comparés aux précédents chiffres, les RN, RD, VC et autres sont en baisse contrairement à l'A75. Les RD représentent 31,7 % du réseau routier lozérien, les VC 65,3 % et les RN 2,1 %. Il est logique que les RD et VC soient plus représentées, car elles sont plus utilisées pour les trajets domicile-travail.

26 conducteurs ou piétons qui ont eu un accident sur un trajet domicile-travail sur 53 sont responsables de leur accident.

La moitié des accidents a été causée par une perte de contrôle du véhicule et une vitesse inadaptée. Ces trajets sont généralement répétitifs et connus de l'usager, il peut avoir tendance à être moins attentif.

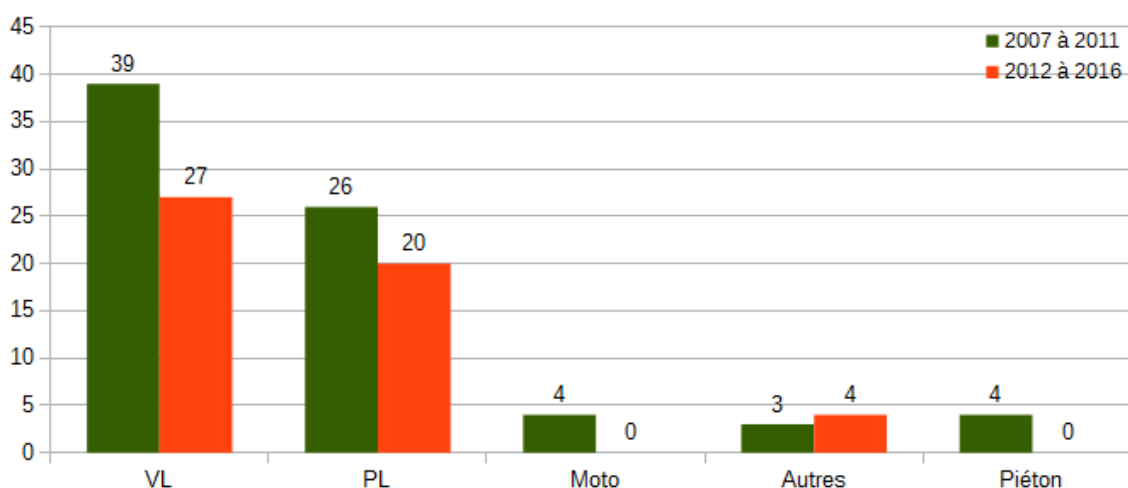
2.2. En tant que trajet professionnel

Répartition des usagers victimes d'un accident lors d'un trajet professionnel par tranche d'âge



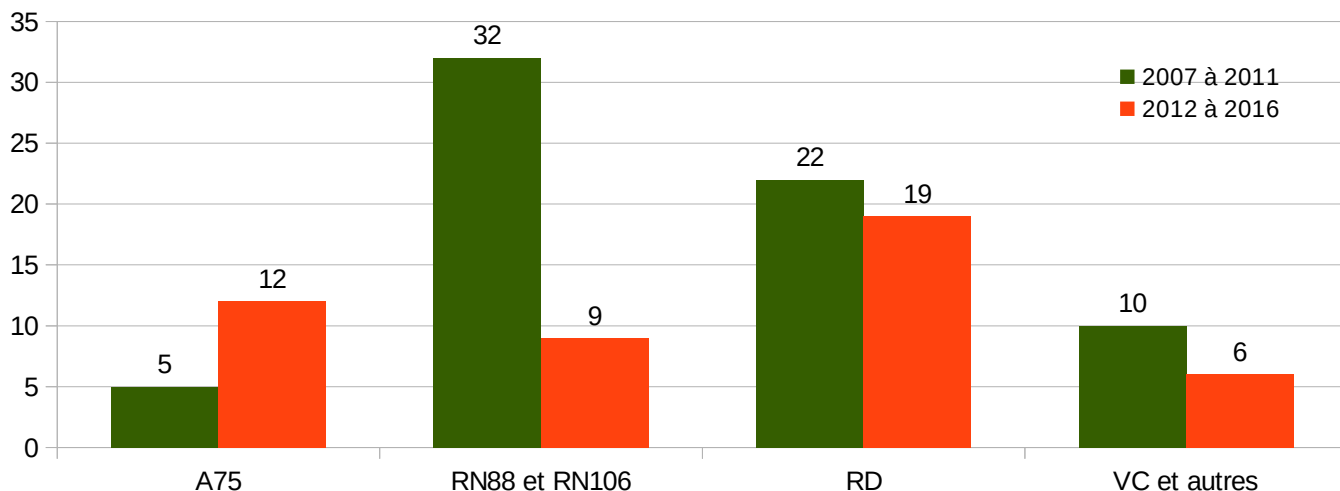
Les **25-59 ans** sont les plus représentés chez les usagers victimes d'accidents lors d'un trajet professionnel. Encore une fois cette tranche d'âge représente presque la moitié de la population lozérienne, ce qui peut expliquer en partie leur part de représentation plus élevée. De plus c'est dans cette tranche d'âge qu'il y a la quasi-totalité des actifs. Néanmoins leur nombre est en baisse par rapport au précédent DGO.

Répartition des usagers victimes d'un accident lors d'un trajet professionnel par moyen de déplacement



Les accidents ayant lieu au cours d'un trajet professionnel impliquent majoritairement des **VL et des PL**. En effet ce sont les véhicules les plus couramment utilisés à des fins professionnelles. Les petites routes de Lozère peuvent s'avérer dangereuses pour un PL s'il n'adapte pas correctement sa vitesse. Pour la période 2012-2016 il n'y a plus aucun piéton ni motocyclette et VL et PL sont en baisse.

Répartition des accidents lors d'un trajet professionnel par réseau routier



Les **RD** sont les routes qui recensent le plus d'accidents durant un trajet domicile-travail suivies par l'**A75**. On peut observer que comparées aux précédents chiffres, les RN, RD, VC et autres sont en baisse contrairement à l'A75 qui est en nette augmentation. **Ce type d'accident concerne majoritairement des non locaux (69 %)**. Les usagers effectuant ce genre de trajet peuvent être de passage dans le département en empruntant l'A75 ou les RN et RD.

3. L'enjeu risque routier professionnel

Au vu de l'accidentalité relevée sur la période 2012 à 2016, on note une diminution du nombre d'accidents durant un trajet lié au travail par rapport à la précédente période. Mais le nombre de tués reste le même. Le nombre d'accidents durant des trajets domicile-travail ou des trajets professionnels est équivalent.

Ces accidents représentent 28 % des accidents des 5 dernières années. **Le risque routier professionnel est un enjeu pour le département de la Lozère.**

F – La vitesse

1. Préambule

Dans sa globalité, le réseau routier de la Lozère sinueux et accidenté, est caractéristique des départements ruraux de moyenne montagne. Cette configuration devrait rendre moins fréquentes les possibilités de dépassement de la vitesse limite autorisée par rapport à un département de plaine. Néanmoins, le trafic relativement faible sur les routes de rase campagne peut favoriser la pratique de vitesses inadaptées ou excessives.

La vitesse influe à la fois sur la capacité du conducteur à s'adapter aux situations rencontrées, sur la genèse de l'accident et sur sa gravité lésionnelle.

Pour déterminer si la vitesse peut être mise en cause dans un certain nombre d'accidents, nous ne disposons pas de données scientifiques relatives aux mesures de vitesse dans les circonstances des accidents corporels.

Cependant, une analyse empirique des éléments de l'accidentologie, tels la survenance des accidents dans un tracé de route en courbe et les accidents à un seul véhicule, autorise à considérer la vitesse comme étant souvent à l'origine de l'accident et donc un facteur accidentogène.

Ce facteur peut être une vitesse inadaptée, sans dépasser nécessairement les limites autorisées, mais trop élevée au regard de l'infrastructure routière et de l'environnement. Il peut facilement être lié à d'autres facteurs.

2. Bilan des accidents corporels avec vitesse

Récapitulatif des accidents dus à une vitesse inadaptée :

Année	Accidents	Tués	BH	BNH
2012	34	6	41	8
2013	40	13	36	6
2014	25	6	24	10
2015	36	10	26	17
2016	39	5	35	15
Ensemble	174	40	162	56
Moyenne	34,8	8	32,4	11,2

Le nombre d'accidents avec pour cause principale une vitesse inadaptée et une perte de contrôle du véhicule n'affiche pas de tendance particulière sur ces 5 ans. Une baisse conséquente est survenue en 2014 suivi aussitôt d'une hausse jusqu'en 2016. Le nombre de tués de 5 à 6 les plus basses années, monte à 10 en 2015 et 13 en 2013.

Comparaison des accidents dus à une vitesse inadaptée sur une période de 5 ans :

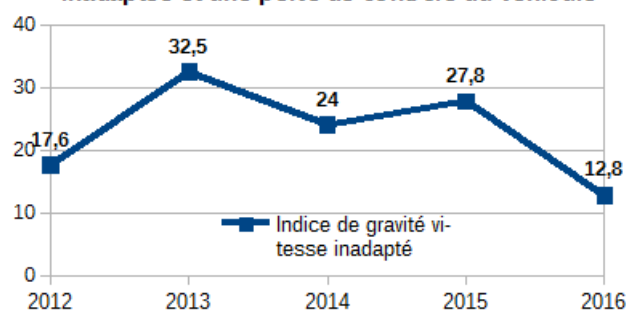
	Accidents	Tués	BH	BNH
2007 à 2011	182 soit 44 %	12 soit 30,8 %	170 soit 44,9 %	77 soit 37,4 %
2012 à 2016	174 soit 58,5 %	40 soit 61,5 %	162 soit 62 %	56 soit 47,9 %
Evolution	-8	+28	-8	-21

Le nombre d'accidents dus à une vitesse inadaptée a diminué. Cependant **cette baisse reste faible comparée à la baisse globale** qu'il y a eu entre ces deux périodes. La part des accidents ayant pour cause une vitesse inadaptée et une perte de contrôle du véhicule est importante (58,8%). On constate le même phénomène pour les blessés. Par contre **le nombre de tués a triplé** et fait de la vitesse inadaptée et de la perte de contrôle du véhicule, la cause la plus meurtrière du département (62% des cas). Cette cause est présente dans une majorité d'accidents (soit 70,4 %).

En 2015 en France, 32 % des accidents mortels ont eu pour cause une vitesse inadaptée ou excessive.

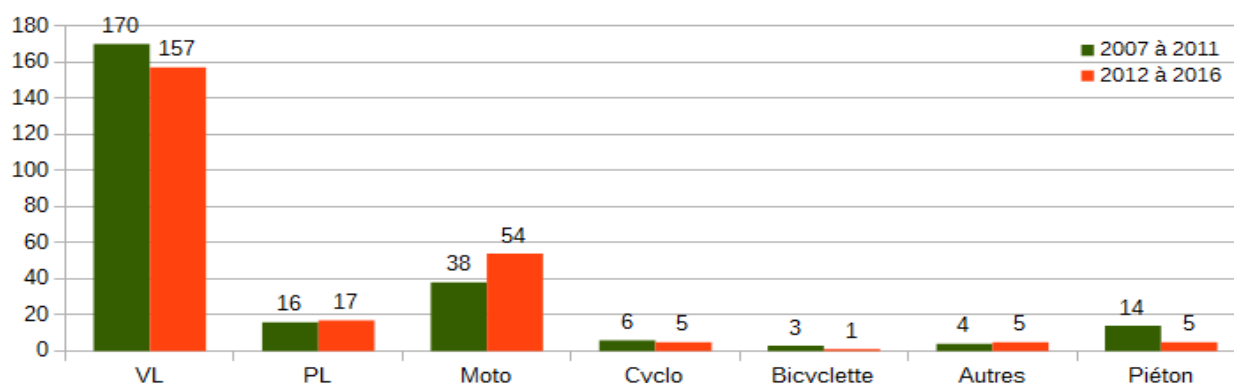
L'**indice de gravité** des accidents est le rapport du nombre de tués pour 100 accidents. La courbe de gravité semble légèrement en baisse dans l'ensemble. Cependant elle reste élevée.

Indice de gravité des accidents causés par une vitesse inadaptée et une perte de contrôle du véhicule



3. Répartition des accidentés par catégories

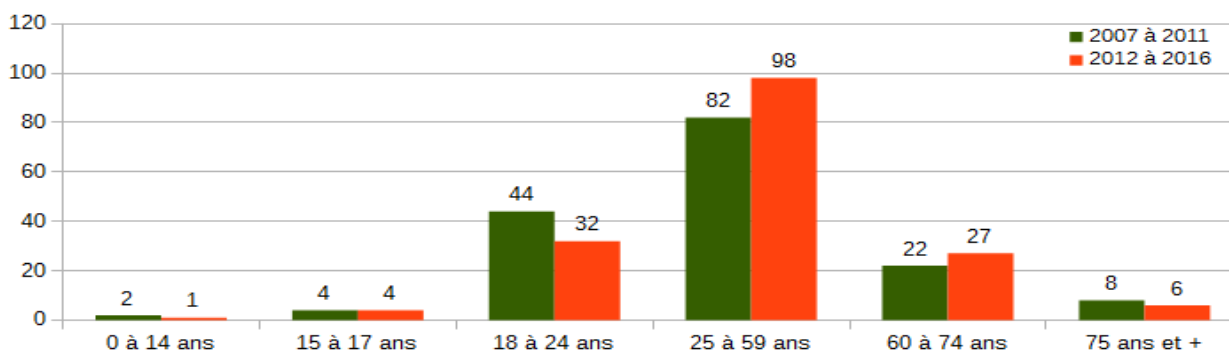
Impliqués dans un accident causé par une vitesse inadaptée et la perte du contrôle du véhicule



La majorité des accidents causés par une vitesse inadaptée et la perte de contrôle du véhicule impliquent majoritairement des **VL**. Si l'on rapproche ces chiffres du trafic, une fois encore les moto sont sur-représentées. On observe une légère baisse du nombre d'impliqués pour les VL et les piétons d'une période sur l'autre. Les piétons et les bicyclettes impliqués ne sont que très peu responsables.

De plus le nombre de motocyclettes est en hausse. Les motocyclettes représentent une minorité des véhicules circulant sur les routes. La vitesse inadaptée peut faire perdre plus facilement l'équilibre au motard, lui faire faire une sortie de route et l'entraîner contre un obstacle. Les motocyclettes sont rarement indemnes lors d'un accident de la route, c'est une population plus vulnérable. 45 % des accidents, dont la cause principale est la vitesse, impliquent un seul véhicule.

Conducteurs responsables d'accidents causés par une vitesse inadaptée et la perte du contrôle du véhicule classés par tranches d'âges

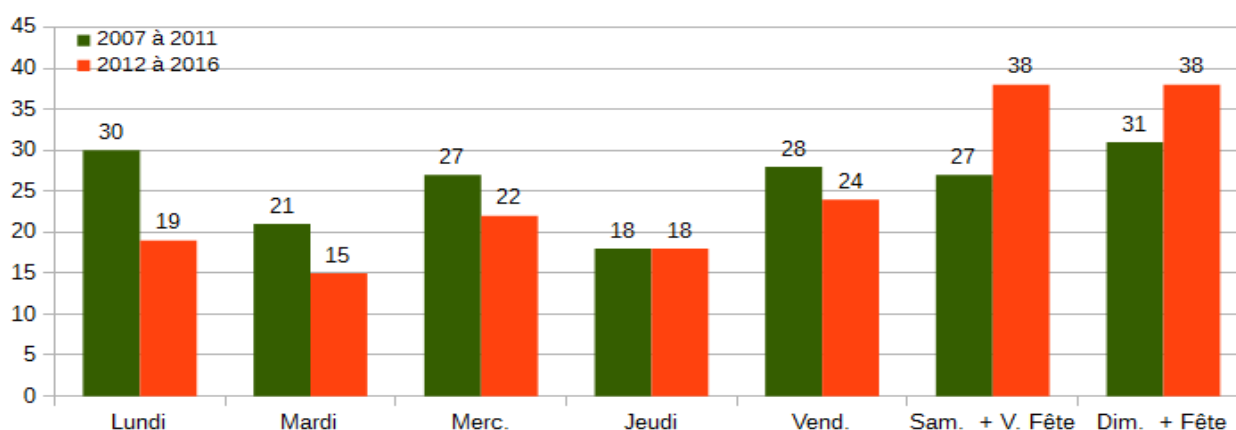


Les **25-59 ans** sont les usagers les plus représentés chez les conducteurs présumés responsables d'accidents causés par une vitesse inadaptée et la perte du contrôle du véhicule. Cette tranche d'âge représente également 43 % de la population lozérienne et 45 % de la population française, ce qui peut expliquer leurs parts de représentation dans ce cas.

Les 18-24 ans sont en baisse comparés à la précédente période mais les 25-59 ans et les 60-74 ans sont en hausse. Les 18-24 ans sont une population qui stagne autour de 12 % de la population depuis 2012. Cela prouve une véritable baisse des accidents dus à la vitesse chez les jeunes. Les 60-74 ans au contraire, sont une tranche d'âge en hausse, elle a augmenté de 1 % en 4 ans en Lozère (18,8 % de la population en 2016) ainsi qu'en France (15,9 % de la population métropolitaine). Cette augmentation peut avoir une influence sur la hausse des victimes seniors.

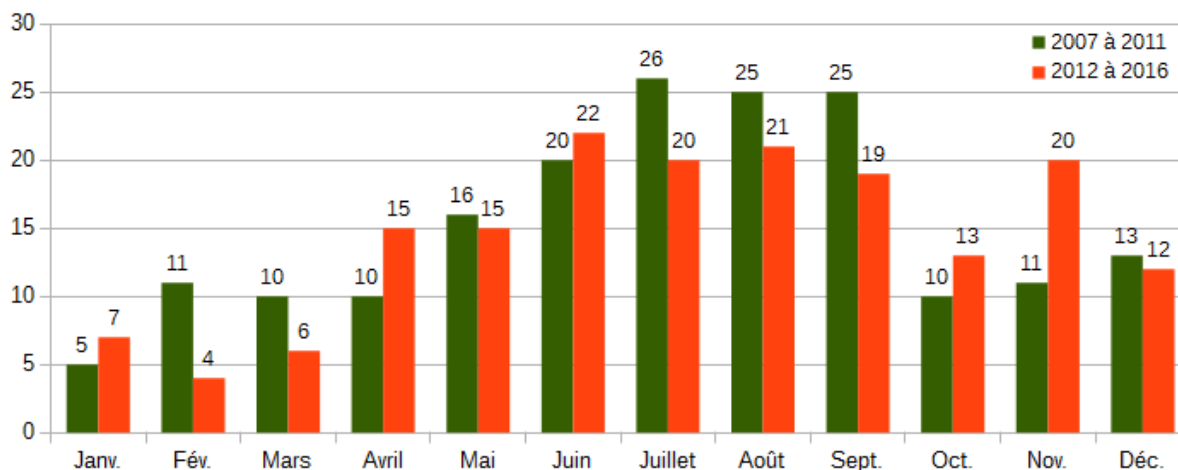
21 % des usagers présumés responsables avaient le permis depuis moins d'un an.

Répartition des accidents causés par une vitesse inadaptée et la perte de contrôle du véhicule selon les jours de la semaine



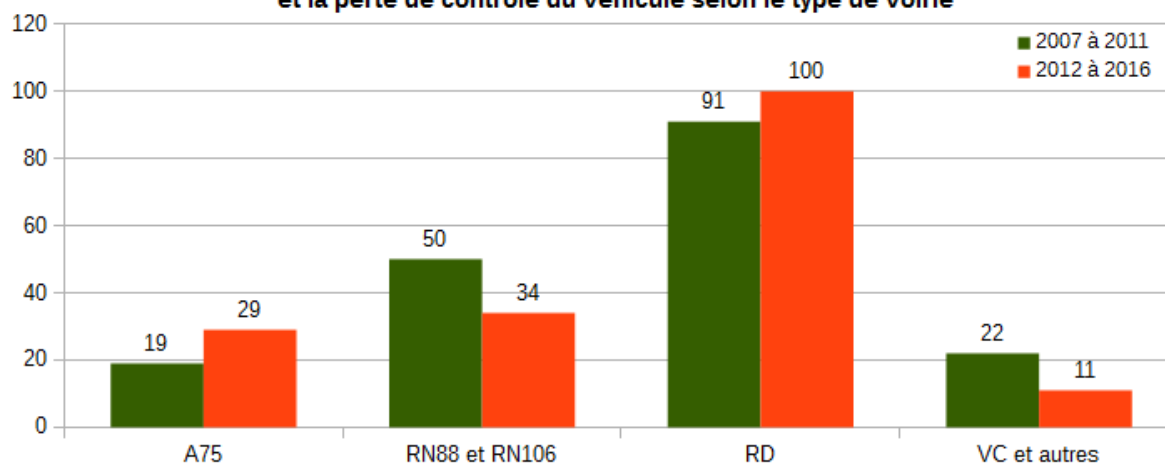
Pendant la période 2007 à 2011 les accidents "vitesse" se répartissaient sur les jours de la semaine de manière relativement égale. Les jours les moins accidentés étaient le mardi et le jeudi. Cependant durant la période 2012 à 2016 une tendance c'est très clairement affichée au niveau du week-end. En effet le nombre d'accidents par journée en semaine a considérablement baissé et **les journées de week-end ou de fêtes ont augmenté**. Nous pouvons remarquer que la cause vitesse inadaptée suit la tendance générale de l'accidentalité (plus d'accidents le week-end).

Répartition des accidents causés par une vitesse inadaptée et la perte de contrôle du véhicule selon le mois

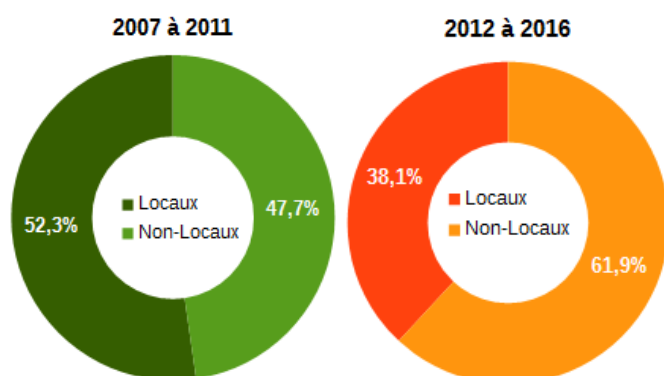


Les accidents se concentrent majoritairement sur la **période estivale**. Cependant la période 2012-2016 démontre une hausse de ce type d'accident en fin d'année également. En effet les chiffres sont plus bas en janvier, février et mars et nous observons un nouveau pic en novembre. Globalement les usagers roulent "moins vite" lors des mois d'hiver.

Répartition des accidents causés par une vitesse inadaptée et la perte de contrôle du véhicule selon le type de voirie

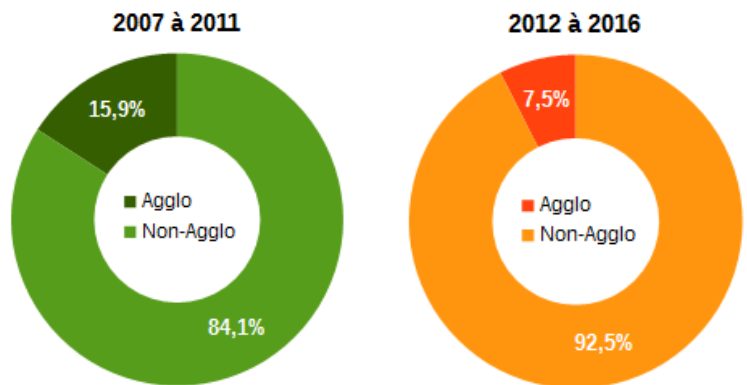


Les accidents causés par une vitesse inadaptée et la perte de contrôle du véhicule se déroulent majoritairement sur **les RD** (Les RD représentent 31,7 % du réseau routier lozérien mais font partie du réseau le plus emprunté par les usagers). Les VC et RN sont en baisse comparées à la précédente période tandis que l'A75 est en augmentation. Le réseau routier lozérien est sinueux, 67 % des accidents ont lieu dans une courbe.



Les parts de locaux et de non-locaux étaient auparavant relativement égales. Mais la période 2012 à 2016 montre une majorité nouvelle des **non-locaux** dans ce type d'accident. Les non-locaux connaissent moins bien le réseau routier et peuvent être surpris par la sinuosité des routes de moyenne montagne du département. Les accidents impliquant des motards du département concernent plus souvent plusieurs véhicules.

Les accidents ont lieu majoritairement **hors-agglomération**. Par rapport à l'ancien DGO, il y a eu moins d'accidents en ville. Les limitations de vitesse à 50km/h ou 30km/h réduisent les risques d'accidents liés à la vitesse en ville.



4. L'enjeu vitesse

Le département lozérien est desservi par des routes souvent sinueuses, caractéristique de la moyenne montagne. Pour conduire sur ces routes en toute sécurité, il est nécessaire d'être vigilant et cela par n'importe quelles conditions atmosphériques. Les limitations de vitesses sont évidemment à respecter mais certaines zones nécessitent d'adapter sa vitesse.

Au vu de l'accidentalité relevée sur la période 2012 à 2016, nous pouvons noter une légère diminution du nombre d'accidents avec perte de contrôle et vitesse inadaptée, mais le nombre de tués a fortement augmenté. La catégorie "vitesse inadaptée et perte de contrôle" englobe de nombreux types d'accidents différents, c'est un facteur (principal ou cumulé) récurrent qui est présent dans la majorité des accidents. La part de cette catégorie sur tout les accidents est très élevée ce qui fait de **la vitesse un enjeu pour le département de la Lozère**.

G – Les addictions (Alcool et stupéfiants)

1. L'alcool

1.1 Bilan des accidents corporels avec une alcoolémie en infraction ou en délit

En France, conduire un véhicule avec une alcoolémie se situant entre 0,5 g d'alcool par litre de sang (0,2g/l pour les permis probatoires) et 0,8g/l est une infraction à la loi. Au-delà de 0,8g/l il s'agit d'un délit.

Récapitulatif des accidents avec alcoolémie sur le département de la Lozère :

Années	Accidents	Tués	BH	BNH
2012	7	3	4	1
2013	5	0	4	3
2014	8	3	8	9
2015	4	2	2	0
2016	3	1	2	0
Ensemble	27	9	20	13
Moyenne	5,4	1,8	4	2,6

La tendance générale est à la **baisse** pour les accidents avec un conducteur présentant un taux d'alcool en infraction ou en délit durant ces 5 années, mise à part l'année 2014. On ne comptabilise ici que les accidents impliquant un conducteur avec alcoolémie positive, mais **il y a également eu 2 accidents de piétons alcoolisés dont 1 tué.**

Comparaison des accidents avec alcoolémie sur période de 5 ans :

	Accidents	Tués	BH	BNH
2007 à 2011	48 soit 11,6 %	11 soit 27,5 %	47 soit 12,4 %	15 soit 7,3 %
2012 à 2016	27 soit 9,1 %	9 soit 13,8 %	20 soit 7,6 %	12 soit 10,3 %
Evolution	-21	-2	-27	-3

Nous observons une **baisse** de tout les indicateurs concernant les accidents corporels avec une alcoolémie en infraction ou en délit. Le nombre d'accidents et de blessés graves a été réduit de moitié. De plus, la part des accidents impliquant l'alcool a nettement reculé. 9,1 % des accidents de ces 5 dernières années en Lozère ont pour cause principale l'alcool.

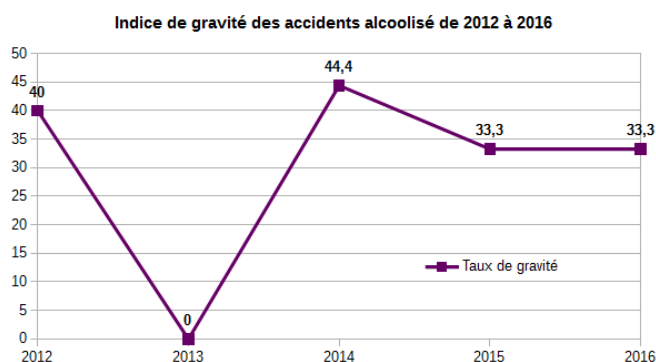
Comparaison des accidents avec alcoolémie sur tout les accidents (France métropolitaine, Lozère) :

	Accidents Lozère	Accidents France	Tués Lozère	Tués France
2012	11,7%	8,7%	23,1%	25,3%
2013	8,8%	8,4%	0,0%	22,3%
2014	15,4%	8,4%	20,0%	23,0%
2015	5,8%	8,1%	14,3%	25,0%
Moyenne	10,4%	8,4%	14,4%	23,9%
2016	5,1%		14,3%	

En moyenne, sur ces 4 années, la part d'accidents avec alcoolémie en Lozère est équivalent au pourcentage national. Cependant l'année 2016 montre une baisse.

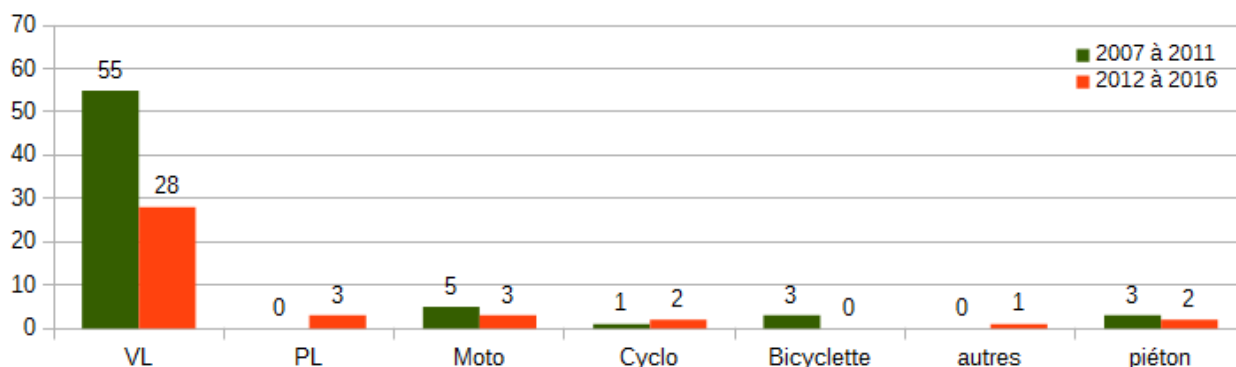
Pour la part des tués due à l'alcool, la Lozère est nettement en dessous du chiffre national.

L'**indice de gravité** des accidents est le rapport du nombre de tués pour 100 accidents. Malgré la baisse considérable d'accidents, la mortalité reste haute. On observe un taux de gravité élevé, sauf en 2013 où il n'y a eu aucun tué dû à l'alcoolémie.



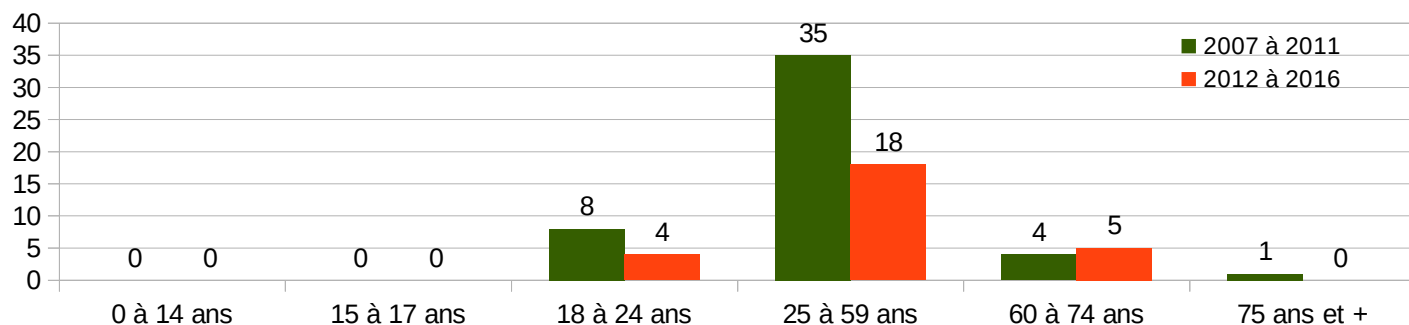
1.2 Répartitions des accidentés par catégories

Impliqués dans un accidents avec au moins un conducteur ayant une alcoolémie en infraction ou en délit



Les accidents avec au moins un conducteur présentant une alcoolémie en infraction ou en délit concernent majoritairement les **VL**. Cela peut s'expliquer par la part majoritaire de VL sur l'ensemble des véhicules du département. Cependant on observe une baisse conséquente de leur nombre par rapport au précédent DGO. 2 accidents ayant pour cause l'alcoolémie sur 3 concernent 2 véhicules ou plus.

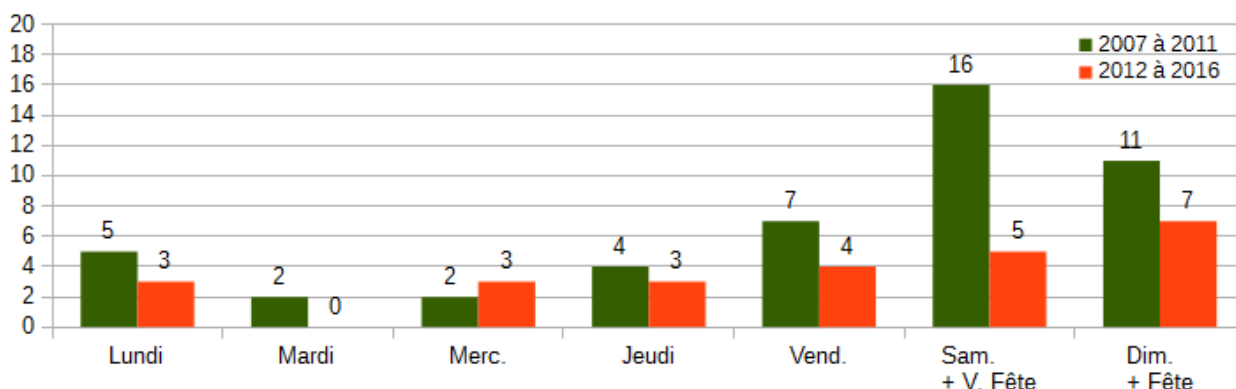
Age des conducteurs et piétons impliqués dans un accident alors qu'ils avaient une alcoolémie positive



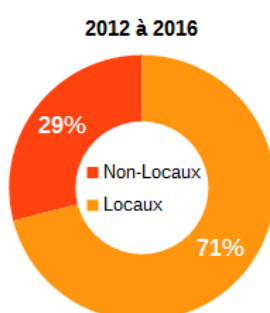
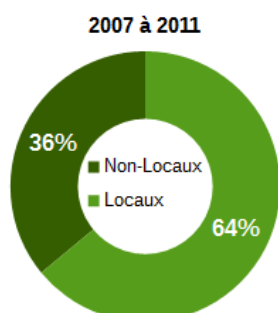
De 2012 à 2016, il y a eu 27 accidents avec la présence d'un conducteur au taux d'alcool illégal.

Les accidents avec présence d'alcool sont en nette régression par rapport au précédent DGO. **Les 25-59 ans** affichent une très forte baisse, mais ils restent les plus représentés. Cependant **cela ne montre pas une tendance particulière** puisque les 25-59 ans représentent 43 % de la population du département.

Répartition des accidents avec au moins un conducteur alcoolisé selon les jours de la semaine

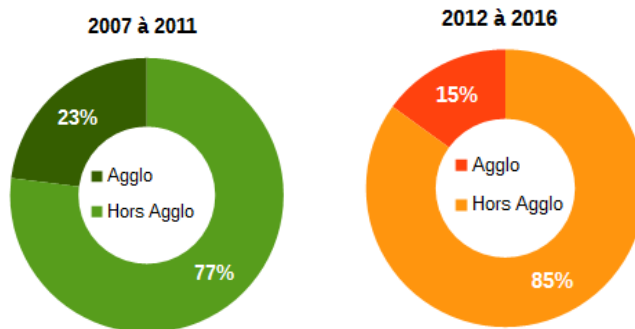


Les accidents avec alcool ont drastiquement chuté, surtout les week-ends et veilles/jours fériés. Le nombre d'accidents du samedi et veille de fête s'est vu divisé par trois en 5 ans. Les accidents **se répartissent équitablement** sur les différents jours de la semaine **hors week-end**. Les week-ends, veilles et jours de fêtes, restent les jours où l'on constate le plus d'accidents avec une alcoolémie positive, cependant la différence avec les jours de la semaine est moins marquée.



Les **locaux** restent toujours les plus concernés par les accidents avec alcoolémie et le pourcentage de non-locaux est en régression. Les locaux sont logiquement plus exposés à ce type d'accident.

Les accidents ont lieu majoritairement **hors-agglomération**. Par rapport à l'ancien DGO, il y a eu moins d'accidents en ville. Cependant les agglomérations en Lozère sont petites et peu nombreuses. Les accidents ont majoritairement lieu sur les routes entre ces agglomérations.



1. Les stupéfiants

2.1 Bilan des accidents corporels avec test stupéfiant positif

En France, toute personne qui conduit un véhicule ou qui accompagne un élève conducteur alors qu'elle a fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants, quelle qu'en soit la quantité, commet un délit. Depuis 2016, le dépistage de stupéfiant par test salivaire c'est développé. Il est désormais simple et fiable. Il est effectué systématiquement lors d'un accident corporel ou mortel. En cas de test positif un prélèvement sanguin est effectué. Avant cela les dépistages étaient plus difficiles à effectuer à cause de contraintes techniques et juridiques.

Au niveau national, l'information sur la présence de stupéfiant n'est renseignée que pour 29 % des accidents non-mortel et 64 % pour les accidents mortels (contre 50 % en 2010). Sur la période 2012 à 2016 en Lozère, seuls 37 % des accidents ont été soumis à un dépistage de stupéfiant.

Les chiffres des années précédant 2016 peuvent s'avérer incomplets et ne pas refléter correctement la réalité.

Récapitulatif des accidents avec stupéfiant sur le département de la Lozère :

Années	Accidents	Tués	BH	BNH
2012	3	3	1	0
2013	1	2	1	1
2014	5	2	6	9
2015	2	0	2	0
2016	2	3	0	1
Ensemble	13	10	10	11
Moyenne	2,5	2	2	2,2

Le nombre d'accidents avec un ou des conducteurs ayant été confirmés positifs par prise de sang pour au moins un produit **n'ont pas suivi de tendance particulière durant ces 5 dernières années**. Le nombre d'accidents avec présence de stupéfiant n'est pas négligeable.

Nous pouvons supposer que les chiffres vont augmenter dans un futur proche. En effet, les dépistages deviennent progressivement plus rapides, plus faciles et plus fiables, cela permettra d'obtenir des chiffres plus exhaustifs.

Comparaison des accidents avec stupéfiant sur période de 5 ans :

	Accidents	Tués	BH	BNH
2007 à 2011	8 soit 1,9 %	1 soit 2,6%	15 soit 3,9 %	3 soit 1,5 %
2012 à 2016	13 soit 4,1%	10 soit 13,9 %	10 soit 3,8 %	11 soit 8,7 %
Evolution	+5	+9	-5	+8

Nous pouvons remarquer une certaine **hausse générale** du nombre et de la part d'accidents concernant un ou des conducteurs positifs dans la période 2012 à 2016. **Cela s'explique par la mise en place de dépistages plus fréquents.** Nous observons aussi que la gravité dans ce type d'accident est très élevée par rapport à la gravité des accidents

Sur les 13 accidents, 6 ont pour responsable présumé un conducteur positif au stupéfiant et avec une alcoolémie illégale.

Part des accidents avec stupéfiant sur tout les accidents (France, Lozère) :

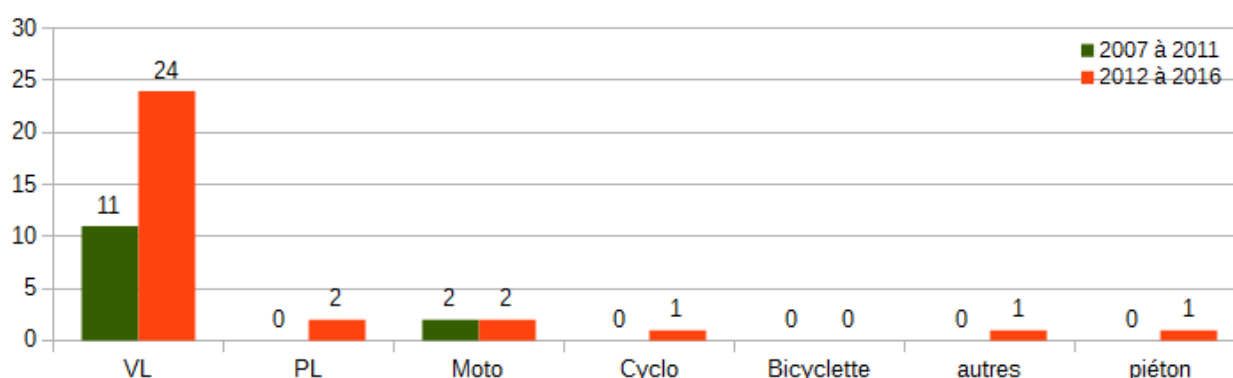
	Accidents Lozère	Accidents France	Tués Lozère	Tués France
2012	5,0%	3,2%	23,1%	14,5%
2013	1,7%	3,1%	12,5%	12,7%
2014	9,6%	3,2%	13,3%	14,5%
2015	2,9%	3,4%	0,0%	14,4%
Moyenne	4,8%	3,2%	12,2%	14,0%

En moyenne, sur ces 4 années, la part d'accidents avec stupéfiant est un peu au-dessus du pourcentage national. Cependant l'année 2016 montre une baisse. **Il est difficile de comparer ces pourcentages, car les chiffres lozériens sont petits et les données (nationales et locales) peu fiables.**

Pour la part des tués la Lozère est en dessous du chiffre national. Notamment parce que l'année 2015 n'a recensé aucun tués mettant en cause un conducteur positif au stupéfiant. Une fois encore, il est difficile de comparer ces chiffres.

2.2 Répartitions des accidentés par catégorie

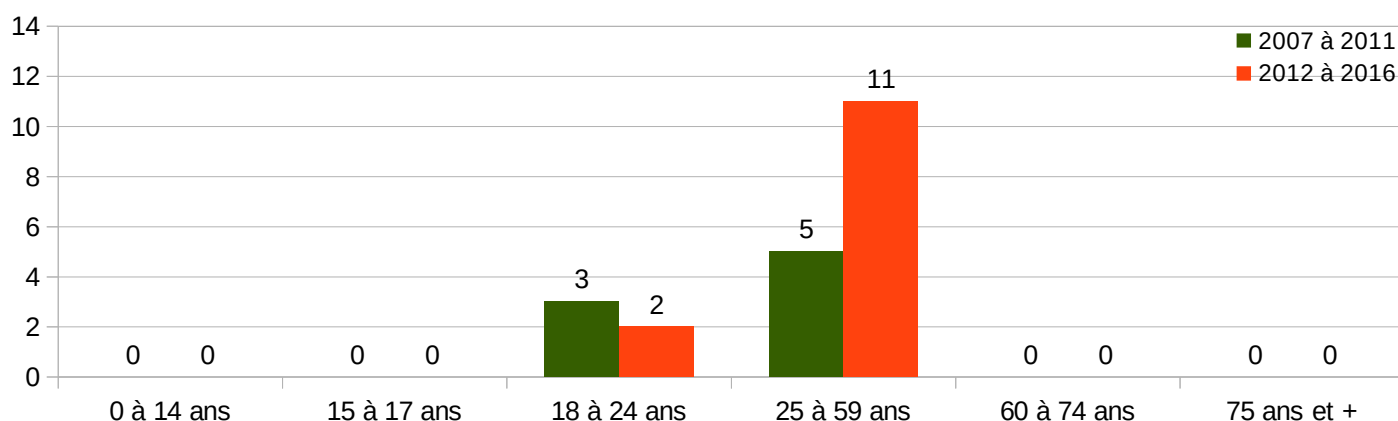
Impliqué dans un accident avec au moins un usager (conducteur ou piéton) ayant été confirmé positif pour au moins un produit stupéfiant



Les accidents avec au moins un conducteur ayant été confirmé positif pour au moins un produit stupéfiant concernent majoritairement les **véhicules légers** avec 24 véhicules impliqués sur 31. Les chiffres de 2012 à 2016 montrent une réelle augmentation par rapport à la période précédente, sans doute due à l'augmentation des contrôles stupéfiant.

Sur les 31 véhicules impliqués dans ce cas de figure, **13 conducteurs ont été confirmés positifs** pour au moins un produit et 9 conducteurs étaient responsables de l'accident dans lequel ils étaient impliqués.

Age des conducteurs et piétons présumés responsables d'accidents ayant été confirmés positifs pour au moins un produit stupéfiant



La tranche d'âge la plus concernée est **les 25-59 ans** puis en second plan les 18-24 ans. Les chiffres ont doublé sur les deux périodes du fait de la normalisation du dépistage de stupéfiant à chaque accidents cependant, la classe d'âge 18 à 24 ans n'a pas pour autant augmenté. On ne peut pas en déduire une tendance particulière, les 25-59 ans représentant 43 % de la population du département.

3. L'enjeu des addictions (alcool et stupéfiants)

Au vu de l'accidentalité relevée sur la période 2012 à 2016, nous pouvons noter une diminution conséquente, d'une part du nombre d'accidents avec présence d'alcool (en infraction ou en délit) et d'autre part du nombre de tués qui est passé sous la barre des 10 sur 5 ans. De plus, depuis 2015 la proportion des accidents avec alcoolémie en Lozère est inférieure aux pourcentages nationaux. **L'alcool n'est donc plus un enjeu pour le département de la Lozère.**

Par contre la problématique stupéfiant est à considérer dans notre département. En effet les dépistages et contrôles deviennent plus faciles et plus fiables : c'est pour cette raison que les chiffres augmentent. Ils sont encore faibles en Lozère, mais ils augmentent. **Les stupéfiants sont un enjeu à surveiller.**

H – Les distracteurs

1. Préambule

La conduite nécessite une **information permanente et la concentration du conducteur** pour pouvoir réagir au plus vite et prendre les bonnes décisions. L'attention du conducteur peut être réduite par des distracteurs visuels, manuels, cognitifs ou auditifs.

2. L'impact des distracteurs sur notre conduite

En Lozère les données liées aux distracteurs ne sont pas collectées mais les informations nationales peuvent être prises en référence.

Les sources de distraction au volant d'un véhicule sont nombreuses, certaines sont répréhensibles, d'autres non :

Les actes non-répréhensibles : ajustement de la radio, manger ou boire, fumer, réglage de la climatisation, GPS, etc.

Des outils technologiques comme les écrans multifonctions s'implantent progressivement dans les véhicules. Bien que ces écrans soient un outil d'aide à la conduite, ils amènent une nouvelle source potentielle de distraction.

Les actes répréhensibles : L'usage d'un téléphone tenu en main en conduisant (tout véhicule motorisé ou non) est interdit. Le port à l'oreille de tout dispositif susceptible d'émettre du son est également prohibé depuis juillet 2015 (exception des appareils électroniques correcteurs de surdité). Les dispositifs intégrés au véhicule ou au casque pour les 2RM (kit main libre) sont tolérés. Le fait de placer dans le champ de vision du conducteur d'un véhicule en circulation un appareil en fonctionnement doté d'un écran et ne constituant pas une aide à la conduite ou à la navigation est interdit également.

Les conditions et l'environnement où évolue l'utilisateur peuvent également faire office de distracteurs et jouent un rôle dans la baisse de vigilance. Cela peut provenir de la fatigue, la somnolence, la consommation de psychotropes tels l'alcool ou les médicaments, les panneaux publicitaires, etc.

Mais le téléphone portable est le distracteur qui se démarque le plus.



(Source image : Site Sécurité Routière)

Selon l'OMS, la distraction causée par **les téléphones portables constitue une préoccupation croissante pour la sécurité routière** :

"Les conducteurs qui font usage de leur téléphone portable au volant courent 4 fois plus de risques que les autres d'être impliqués dans un accident. L'utilisation d'un téléphone au volant allonge les temps de réaction et [...] complique le maintien du véhicule sur la bonne voie de circulation. Les kits mains-libres n'offrent pas beaucoup plus de sécurité que les téléphones tenus à la main et l'envoi de SMS augmente considérablement le risque d'accident."

LES DANGERS DU **TEXTING** AU VOLANT LES COMPORTEMENTS...



61% DES
CONDUCTEURS
DE MOINS DE
DE **35 ANS**
LISENT
LEURS SMS
EN CONDUISANT



LES FRANÇAIS PERÇOIVENT DE MOINS EN MOINS LE DANGER DE TÉLÉPHONER AU VOLANT :
EN 2004, ILS ÉTAIENT 90% À LE PENSER, EN 2013, ILS NE SONT PLUS QUE 76%

ET L'ACCIDENTALITÉ ...

ÉCRIRE UN MESSAGE EN CONDUISANT
MULTIPLIE PAR 23
LE RISQUE D'ACCIDENTS

1 ACCIDENT CORPOREL SUR 10
EST LIÉ À L'UTILISATION D'UN TÉLÉPHONE PORTABLE AU VOLANT

ENVOYER OU RECEVOIR
UN MESSAGE NÉCESSITE DE
QUITTER LA ROUTE DES YEUX

5
SEC.

Cependant il est à noter que l'usage du téléphone est rarement le seul facteur de l'accident. Le distracteur a un impact sur la sécurité de la conduite, et combiné à d'autres paramètres ou face à une situation inattendue, il diminue les capacités du conducteur à réagir.

Le smartphone au volant est une préoccupation mondiale. Aux États-Unis l'usage du téléphone en conduisant est devenu la principale cause de mortalité des adolescents sur la route. De nombreux pays lancent des actions de communication et l'OMS a rédigé un rapport à ce sujet pour sensibiliser au danger que cela représente.

(Sources : Téléphone et sécurité routière – INSERM ; La sécurité routière en France 2015)

3. L'enjeu des distracteurs

Nous ne disposons pas de chiffres pour connaître l'impact des distracteurs sur l'accidentologie dans le département. **On ne peut donc pas les considérer comme un enjeu pour le département de la Lozère.**

Cependant l'enjeu n'est pas exclu et il peut être nécessaire d'y prêter d'attention afin d'obtenir des données chiffrées.

I – Conclusions

Toutes les causes d'accident peuvent être considérées comme des enjeux. Outre les 5 enjeux nationaux :

- la vitesse,
- les addictions,
- les 2 roues motorisés,
- les jeunes,
- le partage de l'espace public.

Le présent DGO fait apparaître deux enjeux prioritaires :

- les deux roues motorisés,
- la vitesse inadaptée.

D'une part les deux roues motorisés avec 2 % du trafic concentrent environ 30 % des accidents corporels (de plus sur une période réduite). D'autre part la vitesse inadaptée est présente pour quasiment 60 % des tués.

Sans abandonner les enjeux "seniors", "jeunes", déplacement professionnels" et "alcool et stupéfiants" ", le département de la Lozère devra concentrer ses efforts de prévention sur les deux enjeux prioritaires identifiés : **"deux roues motorisés"** et **"vitesse excessive et inadaptée"**.

Chapitre 5 – Orientations d’actions

L’étude d’accidentalité précédente a permis de fixer les enjeux pour la Lozère jusqu’en 2022. Deux enjeux apparaissent prioritaires la vitesse excessive et inadaptée et les deux roues motorisées. Cependant il est nécessaire de travailler sur les autres enjeux (nationaux et locaux identifié dans le présent document) :

- Addictions (alcool et stupéfiant)
- Jeune (18-24 ans)
- Partage de l’espace public
- Seniors
- Déplacements professionnels

De plus un plan de communication sera établi chaque année.

Enjeux prioritaires :

- **Vitesse excessive et inadaptées**

- Mettre en place un projet sur les radars pédagogiques,
- Multiplier les contrôles avec alternative aux sanctions (prévention pour les petits excès de vitesse),
- Accentuer la communication sur les résultats des contrôles vitesse, les sanctions infligées et les confiscations de véhicules,
- Inviter les maires à mettre en place des radars pédagogique,
- Promouvoir la conduite apaisée comme une valeur de développement durable et de qualité de vie,
- Sensibiliser dans toutes les actions en milieu scolaires les élèves aux dangers de la vitesse pour soi et pour autrui,
- Favoriser les échanges de données entre les gestionnaires et les forces de l’ordre.

- **Les deux roues motorisées**

- Développer la communication sur la vulnérabilité des conducteurs de deux roues motorisés,
- - Programmer des contrôles classiques (éventuellement avec mesures alternatives),
- - Sensibiliser, notamment les jeunes au port des équipements obligatoires et des équipements adaptés,
- - Sensibiliser les motards au dépassement non réglementaire et aux virages “coupés”,
- - Impliquer les établissements scolaires dans la prévention des risques liées à l’usage des deux roues motorisés,
- - Pérenniser les points d’accueil motards dans le départemental,
- - Favoriser les actions de prévention au printemps (avril – mai – juin),
- - Développer des partenariats pour sensibiliser aux risques du département (courbe, corniche...) avec le Conseil Départemental 48, le Comité Départemental du Tourisme, la Fédération Française des Motards en Colère...,
- - Renforcer les actions spécifiques,
- - Sensibiliser les parents aux risques du débridage,
- - Sensibiliser les gestionnaires routiers aux risques des 2RM, renforcer la signalisation (par itinéraire connu et emprunté des motards, par exemple),

- Mettre en place un groupe de travail spécifique avec les différents partenaires (FFMC, force de l'ordre, éducation nationale, SDIS, prévention routière, chargé de mission deux roues motorisé Lozère, comité du tourisme départemental ...)
- **Addiction**
 - Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné,
 - Favoriser et développer la sensibilisation et l'approche des risques des conduites addictives auprès des collégiens et des lycéens,
 - Favoriser l'auto-contrôle d'alcoolémie avant de prendre le volant,
 - Proposer des actions au sein des milieux festifs (fête, festivals...),
 - Aborder et développer le problème alcool – drogue dans le continuum éducatif via l'Éducation Nationale,
 - Informer, sensibiliser et mobiliser les entreprises (risque routier, problème d'assurance...)
 - Sensibiliser les élus,
 - Systématiser les interventions "alcool et drogues" lors d'action de prévention à destination des jeunes.
- **Jeunes 18 – 24 ans**
 - Travailler avec les CFA, renforcer les efforts de prévention dans le monde de l'apprentissage et les lycées professionnels pour tous les conducteurs (2RM, VL, ...),
 - Inciter et soutenir les actions de sécurité routière portées par les jeunes,
 - Promouvoir les valeurs de comportement et de responsabilité dans la conduite,
 - Renforcer les actions avec les IDSR dans les lycées (forum sécurité routière...),
 - Avoir une communication moderne, utilisée par les jeunes (Facebook, Twitter...).
- **Partage de l'espace public**
 - Réaliser des actions pour tous les usagers de la route, piétons, cyclistes, Motards, automobilistes, conducteurs Poids Lourds et toutes catégories jeunes, actif, retraité...,
 - Sensibiliser les usagers aux autres usages notamment vulnérables,
 - Faire respecter l'ensemble des règles (distance de sécurité avec les cyclistes...),
 - Travailler avec les jeunes sur les transports scolaires et le partage de l'espace public (bus - piétons - véhicules)
- **Les seniors**
 - Favoriser le recyclage des seniors au code de la route,
 - Sensibiliser les seniors sur l'impact de l'âge et des différentes pathologies sur la conduite,
 - Mobiliser les personnes âgées pour qu'elles participent à des actions de prévention par le biais d'associations,
 - Utiliser les médias adaptés et des supports de communication spécifiques.
- **Déplacements professionnels**
 - Travailler avec les organismes professionnels (CRAM, CCI, ...),
 - Informer les dirigeants d'entreprise sur le coût des accidents domicile travail ou accidents professionnelles,
 - Proposer aux entreprises des actions de sensibilisations et des recyclages code de la route.

Chapitre 6 – Suite et évaluation du DGO

Le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) sera élaboré chaque année en cohérence avec les orientations du DGO, sans le cadre de véritables projets basés sur des partenariats et en s'appuyant sur une forte mobilisation des acteurs.

Annuellement, un appel à projets sera diffusé après des mairies, des différentes collectivités, des établissements scolaires et de tous les partenaires de la sécurité routière en fin d'année ou début d'année pour élaborer le PDASR de l'année suivante ou en cours. Les enjeux et orientations d'actions du département seront mentionnées. Parmi les projets reçus, ceux répondant aux orientations du DGO 2018 – 2022 seront traités en priorité.

La mise en œuvre d'une grande partie de ces actions repose sur le concours des divers partenaires (force de l'ordre, éducation nationale, associations, administrations, ...)

Un suivi de la mise en œuvre du DGO à partir des orientations proposées sera effectué en réunissant annuellement le comité de pilotage afin d'évaluer les actions.

En fonction des actions déjà mises en œuvre et compte tenu des derniers résultats de l'accidentologie locale, certaines orientations pourront être modulées ou priorisées par rapport à d'autres

Annexe 1 Résumé DGO 2004-2008

DGO (2004 / 2008)

→ Analyse de la période 1997-2002

	Accidents	Tués	BH	BNH
Ensemble	1013	77	414	1051

1 – Les impliqués :

La majorité des impliqués sont des VL, cette catégorie de véhicule représente 78 % des blessés légers, 63 % des blessés graves et 75 % des tués. Les 18 et 24 ans représentent 20,4 % des tués en Lozère, alors qu'ils comptent pour 7,6 % de la population totale.

=> Les jeunes sont un enjeu du département de la Lozère.

2 – Infrastructure / Comportement / Vitesse :

Le réseau routier Lozérien est sinueux et accidenté. 56 % des accidents se font dans des courbes (35 % en France). 22 % des accidents mortels et 11 % de l'ensemble des accidents corporels ont lieu durant une manœuvre de dépassement.

Nous pouvons en déduire l'hypothèse que la vitesse inadaptée (pas nécessairement excessive) est un facteur accidentogène important pour le département.

=> La vitesse est un enjeu du département de la Lozère.

3 – Accidents à 1 seul véhicule :

61 % des accidents mortels impliquent un seul véhicule. 70 % des accidents corporels se produisent le jour (alors que sur le plan national, la répartition jour/nuit est à peu près équivalente). L'utilisateur n'est pas forcément irresponsable, il faut aussi reconnaître la variabilité de ses capacités

=> Le comportement et les capacités de l'utilisateur sont un enjeu du département de la Lozère.

4 – Obstacles fixes (arbres, poteaux, maçonneries):

15 % des accidents corporels se produisent sur des obstacles fixes agressifs et 11 % des accidents mortels sont dus à la collision avec un arbre. Un VL est impliqué dans 90 % des cas et 67 % de ses accidents se produisent en courbe.

=> Les arbres sont un enjeu du département de la Lozère.

5 – Les piétons :

9,1 % des accidents impliquent un piéton en Lozère. 65 % des accidents se produisent dans une agglomération, l'analyse est centrée sur Mende et ses boulevards (RN 88 et RN 106). Les piétons âgés sont les premiers concernés (72 % des piétons impliqués ont entre 50 et 85 ans).

=> Les piétons âgés dans l'agglomération de Mende sont un enjeu du département de la Lozère.

6 – Les motocyclettes :

15,4 % des accidents corporels en Lozère impliquent une motocyclette, alors qu'elles représentent de façon générale 6,5 % des véhicules et 1,3 % des modes de déplacement. Les motos comptent pour 15,9 % des tués et 18,8 % des blessés graves.

=> **Les 2RM (motocyclettes) sont un enjeu du département de la Lozère.**

7 – L'alcool :

L'alcool est présent dans 8,9 % des accidents corporels lozériens (10 % au plan national), 18,6 % des accidents mortels (29,7 % au plan national). Les accidents avec alcoolémie se produisent à 85 % entre 18h et 6h du matin, 67 % des cas les week-ends, veilles de fêtes et jours de fêtes. Dans 68 % des cas, les impliqués sont des locaux.

=> **L'alcool est un enjeu du département de la Lozère.**

8 – “Sortie de discothèque” :

Ces accidents se déroulent à 80 % dans des conditions atmosphériques normales, et dans 73 % des cas la chaussée est normale. Les VL sont impliqués à chaque fois. 80 % des tués étaient en VL et les 20 % restant étaient des piétons. 60 % des tués ont entre 18 et 24 ans et 60 % des blessés graves ont entre 14 et 24 ans. La moitié des conducteurs ont été contrôlés positifs.

=> **Les accidents en sortie de discothèque sont un enjeu du département de la Lozère.**

9 – Trajets locaux :

24 % des accidents se sont produits sur des trajets habituels pour les usagers, 69 % de ces accidents ont eu lieu sur le réseau secondaire (RD et VC). Dans 57 % des cas, plusieurs véhicules sont impliqués.

=> **Les trajets locaux sont un enjeu du département de la Lozère.**

Hiérarchisation technique des enjeux :

Les arbres, les sorties de discothèque, les accidents moto, les jeunes, la vitesse, les trajets locaux, le comportement et les capacités de l'utilisateur, les piétons âgés dans Mende et l'alcool.

Annexe 2 Résumé DGO 2008-2012

DGO (2008 / 2012)

→ Analyse de la période 2003-2007

	Accidents	Tués	BH	BNH
Ensemble	562	45	360	403
Evolution	-451	-32	-54	-648

1 – L'alcool :

Il y a eu **42 accidents** avec au moins un conducteur présentant une alcoolémie en infraction et **6 tués** sur cette période (7,5 % des accidents corporels, 13,3 % des tués).

Ces accidents ont lieu majoritairement en fin de semaine et jour fériés, principalement la nuit et en fin de soirée pour les jours ouvrables. Ils concernent 83 % de VL et 10 % de 2RM. 32 des accidents ont pour responsable présumé un conducteur alcoolisé et parmi eux un tiers avait le permis depuis moins de 2 ans.

=> **L'enjeu Alcool est en légère baisse par rapport au précédent DGO mais reste un enjeu du département.**

2 – Les jeunes :

De 15 à 17 ans

Il y a eu **60 accidents avec au moins un jeune adolescent impliqué et 2 tués** (10,7 % des accidents corporels, 4,4 % des tués).

Ces accidents impliquent à 53 % des VL et à 30,9 % des cyclomoteurs. 16 conducteurs jeunes adolescents étaient présumés responsable de leurs accidents sur les 29 conducteurs jeunes impliqués.

De 18 à 24 ans

Il y a eu **175 accidents avec au moins un jeune adulte impliqué et 10 tués** (31,1% des accidents corporels, 22,2% des tués).

Les accidents ont majoritairement eu lieu en août et durant la période estivale, 61 % se sont déroulés en plein jour. Les accidents impliquent principalement des VL. 86 des jeunes conducteurs ont été présumés responsables sur 152.

=> **L'enjeu Jeune est stable par rapport au précédent DGO et reste un enjeu du département.**

3 – Les 2RM :

Cyclomoteurs

Il y a eu 43 accidents avec au moins un cyclomoteur impliqué et aucun tué (7,1% des accidents corporels).

La moitié des accidents concerne uniquement un cyclomoteur. 58 % des conducteurs de cyclomoteur ont été présumés responsables et la moitié d'entre eux avaient entre 14 et 17 ans. Les accidents impliquant un cyclomoteur ont majoritairement lieu en agglomération (60,5%) et de jour (86%).

Motocyclette

Il y a eu 105 accidents avec au moins une motocyclette impliquée et 9 tués (18,7% des accidents corporels, 20 % des tués).

Ces accidents ont majoritairement lieu le week-end en fin de matinée ou autour de 17h et principalement en période estivale. 61 % des cas ne concerne qu'un véhicule, la motocyclette.

=> L'enjeu 2RM n'est pas comparable au précédent DGO car les motocyclette et cyclomoteur sont ici traités séparément. Et il reste un enjeu du département.

4 – La vitesse (uniquement 2005-2007) :

Il y a eu 132 accidents causés par une vitesse inadaptée ou excessive et perte de contrôle du véhicule et 10 tués.

Cette cause est à l'origine de 50 % des accidents en Lozère sur cette période. La moitié des accidentés sont des locaux. 30 % des usagers impliqués avait entre 18 et 24 ans.

=> Les routes de Lozère sont sinueuses et accidentées, la vitesse reste un enjeu du département.

Annexe 3 Résumé DGO 2013-2017

DGO (2013 / 2017)

→ Analyse de la période 2007-2011

	Accidents	Tués	BH	BNH
Ensemble	414	40	376	206
Evolution	-148	-5	16	-197

1 – La vitesse (uniquement 2009-2011) :

Il y a eu **96 accidents (-45)** dus à vitesse excessive ou inadaptée et perte de contrôle de véhicule dont **7 tués (-3)** (41% des accidents corporels et 27% des tués).

Après une constante baisse depuis 2007, le nombre d'accidents et de tués augmente à nouveau en 2012.

=> **La vitesse, à nouveau en hausse, reste un enjeu du département.**

2 – L'alcool :

Il y a eu **48 accidents (+3)** avec au moins un conducteur présentant une alcoolémie en infraction ou en délit et **11 tués (+3)** (11,6% des accidents corporels et 27,5% des tués).

Les VL sont les plus impliqués dans les accidents avec alcoolémie et enregistrent une hausse. Les usagers de 18-24 ans sont en nette régression mais 4 tués relèvent de cette tranche d'âge.

=> **L'enjeu Alcool est en légère augmentation par rapport au précédent DGO mais reste un enjeu du département.**

3 – Les jeunes (18 à 24 ans) :

Il y a eu **114 accidents (-61)** avec au moins un 18-24 ans impliqué dont **9 tués (-1)** (27,5 % des accidents corporels et 22,5 % des accidents mortels).

Nous observons une baisse des chiffres depuis 2009 puis une hausse en 2010, notamment au niveau des tués (0 tué en 2009, 3 tués en 2010). Les accidents concernant un jeune alcoolisé sont en baisse, mais ont fait plus de tués. Sur 114 accidents, pour 77 d'entre eux un 18-24 ans était responsable, c'est moins qu'à la précédente période.

=> **L'enjeu Jeune est en baisse sur ce DGO et par rapport au précédent ; il reste tout de même un enjeu du département.**

4 – Les 2RM (motocyclette uniquement) :

Il y a eu **72 accidents (-33)** avec au moins une motocyclette impliquée dont **5 tués (-4)** (17,4 % des accidents et 12,5 % des tués).

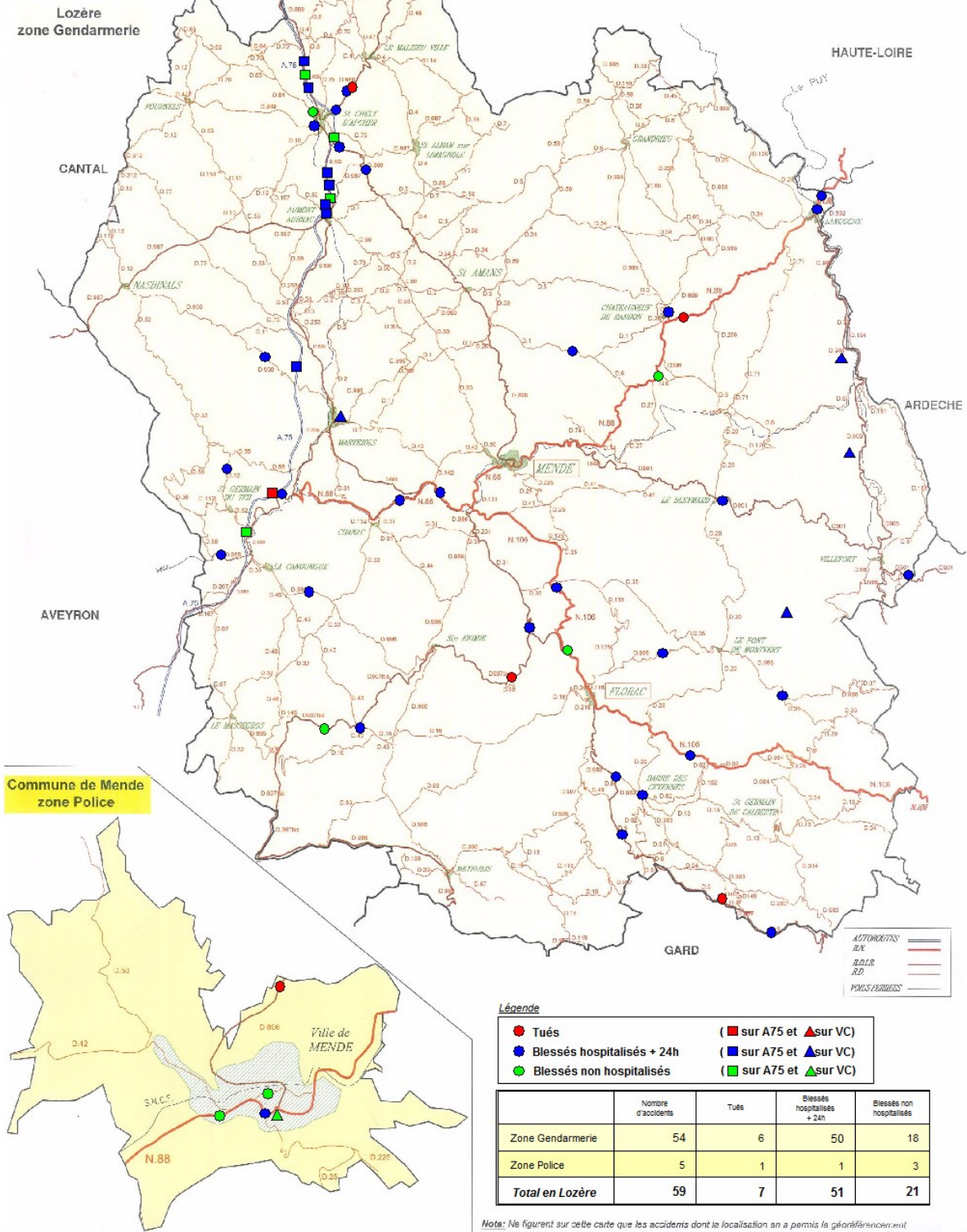
38 accidents concernent une motocyclette seule, ce qui est moins qu'au précédent DGO. La majorité des accidents de motocyclette sont causés par une perte de contrôle et vitesse inadaptée.

=> **L'enjeu 2RM de ce DGO ne s'appuie que sur les motocyclettes. Bien que l'accidentalité des motocyclettes s'améliore, elles restent un enjeu pour le département.**

Annexe 4 - Carte de l'accidentalité en Lozère en 2016



**Localisation des accidents
de la circulation routière en Lozère**
(du 1er janvier au 31 décembre 2016)



DREAL
OCCITANIE

Juillet 2017

Observatoire régional de sécurité routière

Mobilité et sécurité routière



PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

Les principales données de l'accidentalité routière en Occitanie pour l'année 2016

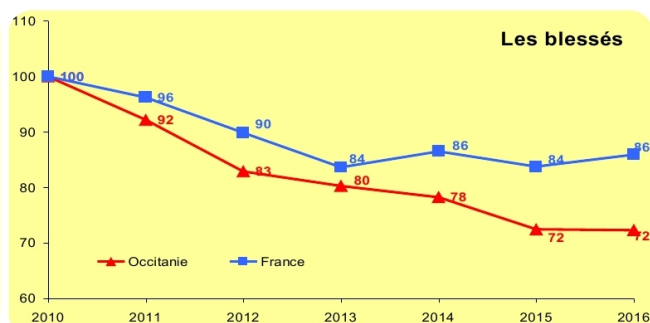
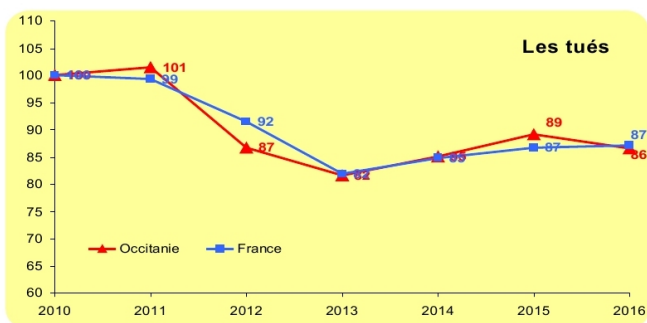


428 tués
4 906 blessés
3 825 accidents

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie

www.occitanie.gouv.fr

Evolution du nombre de victimes en Occitanie comparée à celle du niveau national (base 100 depuis 2010)

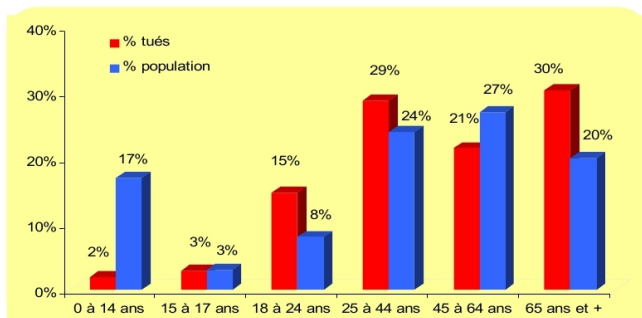


L'accidentalité régionale 2016

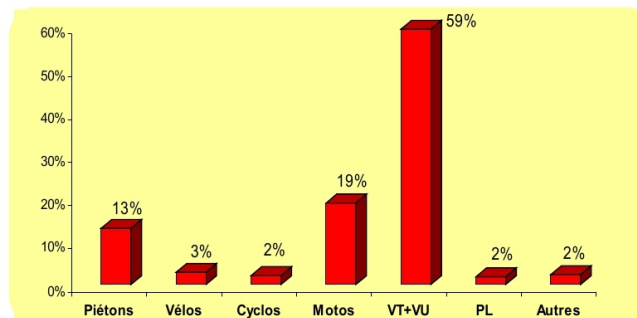
Bilan de l'année Occitanie 2016	Accidents corporels	Accidents graves	Tués à 30 jours	Blessés	dont blessés hospitalisés
Année 2016	3 825	2 333	428	4 906	2 481
Année 2015	3 833	2 228	441	4 916	2 254
Différence 2016 / 2015	-8	105	-13	-10	227
Evolution 2016 / 2015	-0.2% ↓	4.5% ↑	-3.0% ↓	-0.2% ↓	9.1% ↑

Les victimes – les tués (année 2016)

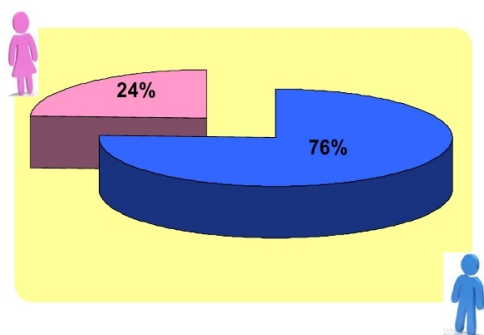
Répartition par classe d'âge



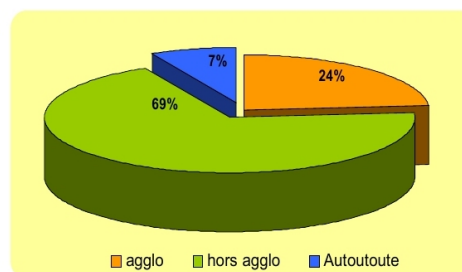
Répartition par mode de transport



Répartition selon le sexe

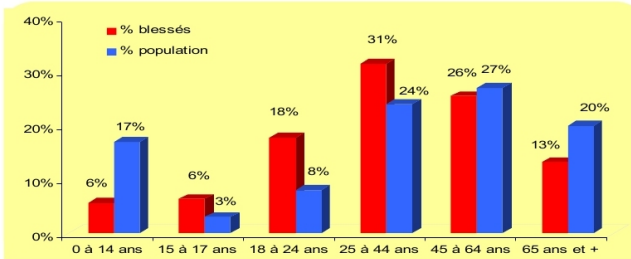


Répartition selon la localisation

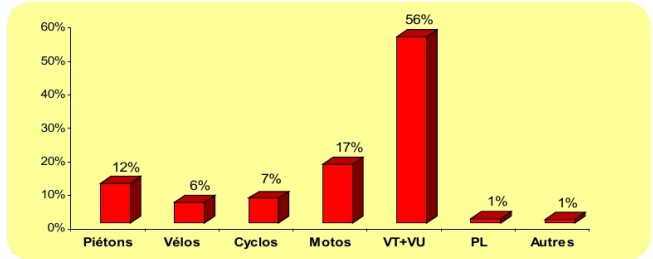


Les victimes – les blessés (année 2016)

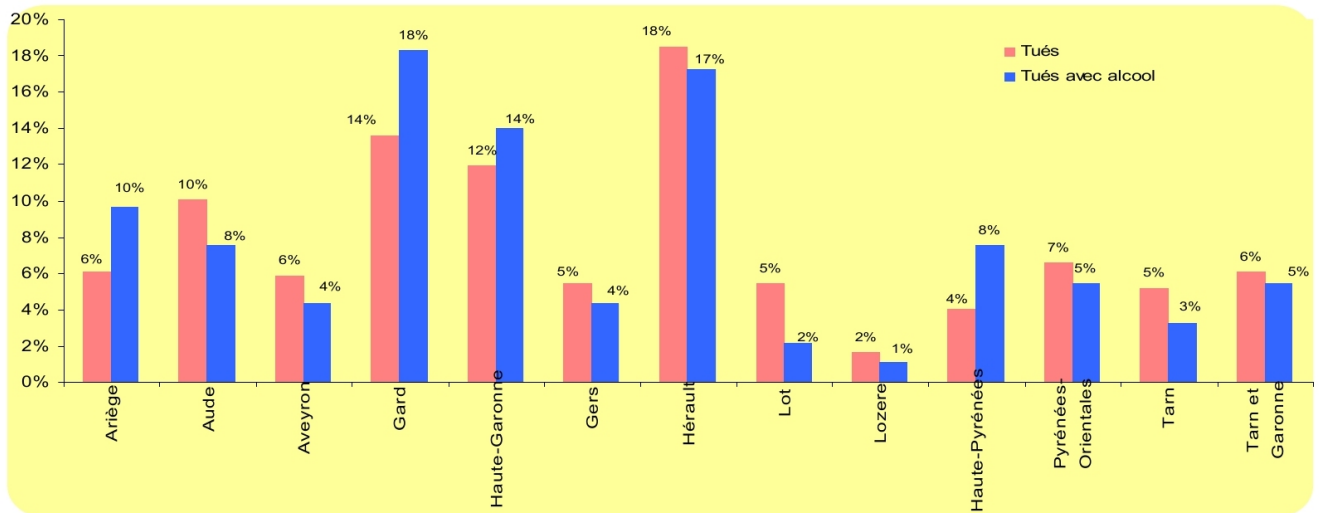
Répartition par classe d'âge



Répartition par mode de transport

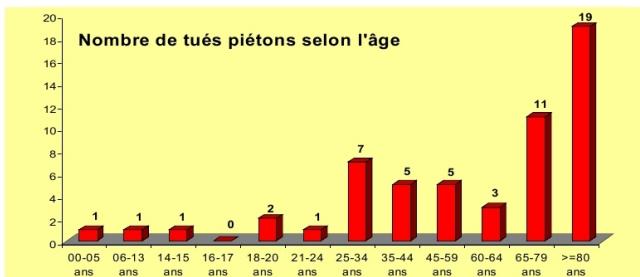


Part des tués et des tués avec alcool par rapport à la mortalité de la région en 2016

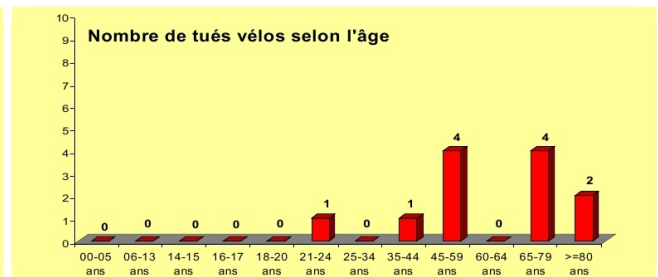


Les usagers vulnérables (tués selon l'âge) en 2016

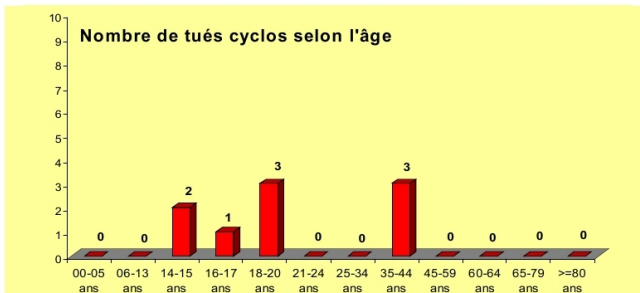
...les piétons



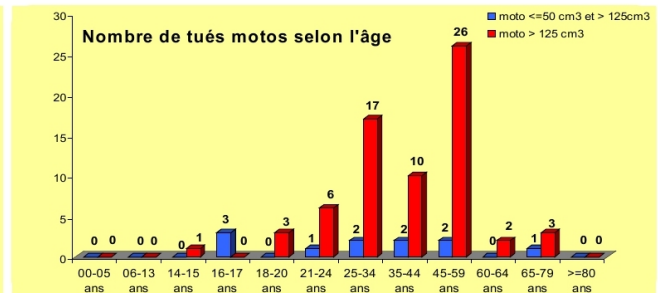
...les vélos



...les cyclos



...les motos



Accidentalité 2016 par département

46 - Lot		
Accidents	105	↗
Accidents graves	93	↗
Tués	23	↗
Blessés	113	↗

81 - Tarn		
Accidents	132	↘
Accidents graves	116	↘
Tués	22	↘
Blessés	171	↘

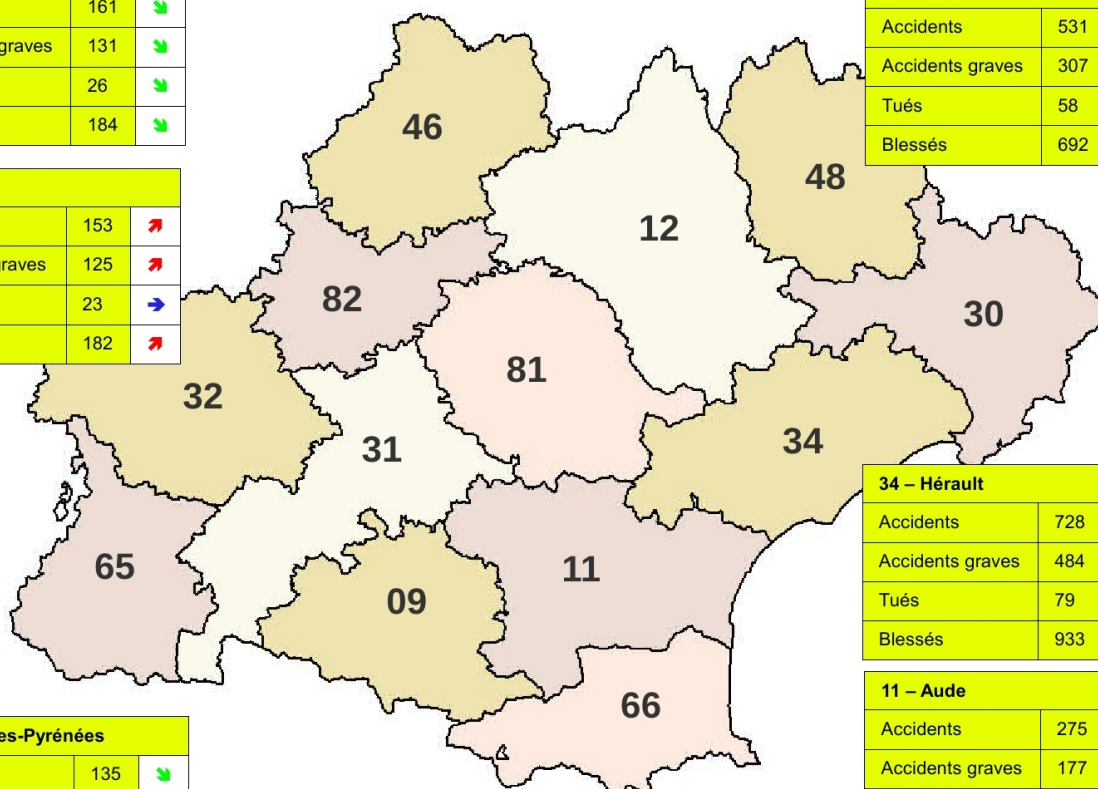
12 - Aveyron		
Accidents	194	↗
Accidents graves	160	↗
Tués	25	↘
Blessés	274	↗

48 - Lozère		
Accidents	59	↘
Accidents graves	51	↘
Tués	7	↘
Blessés	73	↘

82 - Tarn-et-Garonne		
Accidents	161	↘
Accidents graves	131	↘
Tués	26	↘
Blessés	184	↘

30 - Gard		
Accidents	531	↘
Accidents graves	307	↘
Tués	58	↘
Blessés	692	↘

32 - Gers		
Accidents	153	↗
Accidents graves	125	↗
Tués	23	→
Blessés	182	↗



34 - Hérault		
Accidents	728	↗
Accidents graves	484	↗
Tués	79	↘
Blessés	933	↗

65 - Hautes-Pyrénées		
Accidents	135	↘
Accidents graves	83	↘
Tués	17	↘
Blessés	164	↘

31 - Haute-Garonne		
Accidents	965	↗
Accidents graves	367	↗
Tués	51	→
Blessés	1224	↗

09 - Ariège		
Accidents	100	↗
Accidents graves	85	↗
Tués	26	↗
Blessés	158	↗

11 - Aude		
Accidents	275	↘
Accidents graves	177	↘
Tués	43	↗
Blessés	331	↘

66 - Pyrénées-Orientales		
Accidents	287	↗
Accidents graves	154	↗
Tués	28	↘
Blessés	407	↗

↘ évolution par rapport à l'année 2015
→
↗

Définitions

Accident "corporel de la circulation" : survient sur une voie ouverte à la circulation publique, implique au moins un véhicule routier et comprend au moins une victime (Blessée ou tuée)

L'accident grave : comporte au moins un tué ou un blessé hospitalisé.

L'accident mortel : comporte au moins un tué.

Tués : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.

Blessés : on distingue les **blessés hospitalisés** (blessés nécessitant plus de 24 heures d'hospitalisation) et les **blessés légers** (victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises à l'hôpital plus de 24 heures).

Dans ce document, le terme blessés regroupe les blessés hospitalisés et les blessés légers.

Directeur de publication
 Didier KRUGER
Rédaction et réalisation
 Sélim ABDI
 Alain BENAYS

Sources et définitions :

Les données des accidents corporels de la route sont issues des relevés de la gendarmerie et de la police nationale et sont fournies par les observatoires départementaux de la sécurité routière des départements de la région Occitanie

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie

www.occitanie.gouv.fr