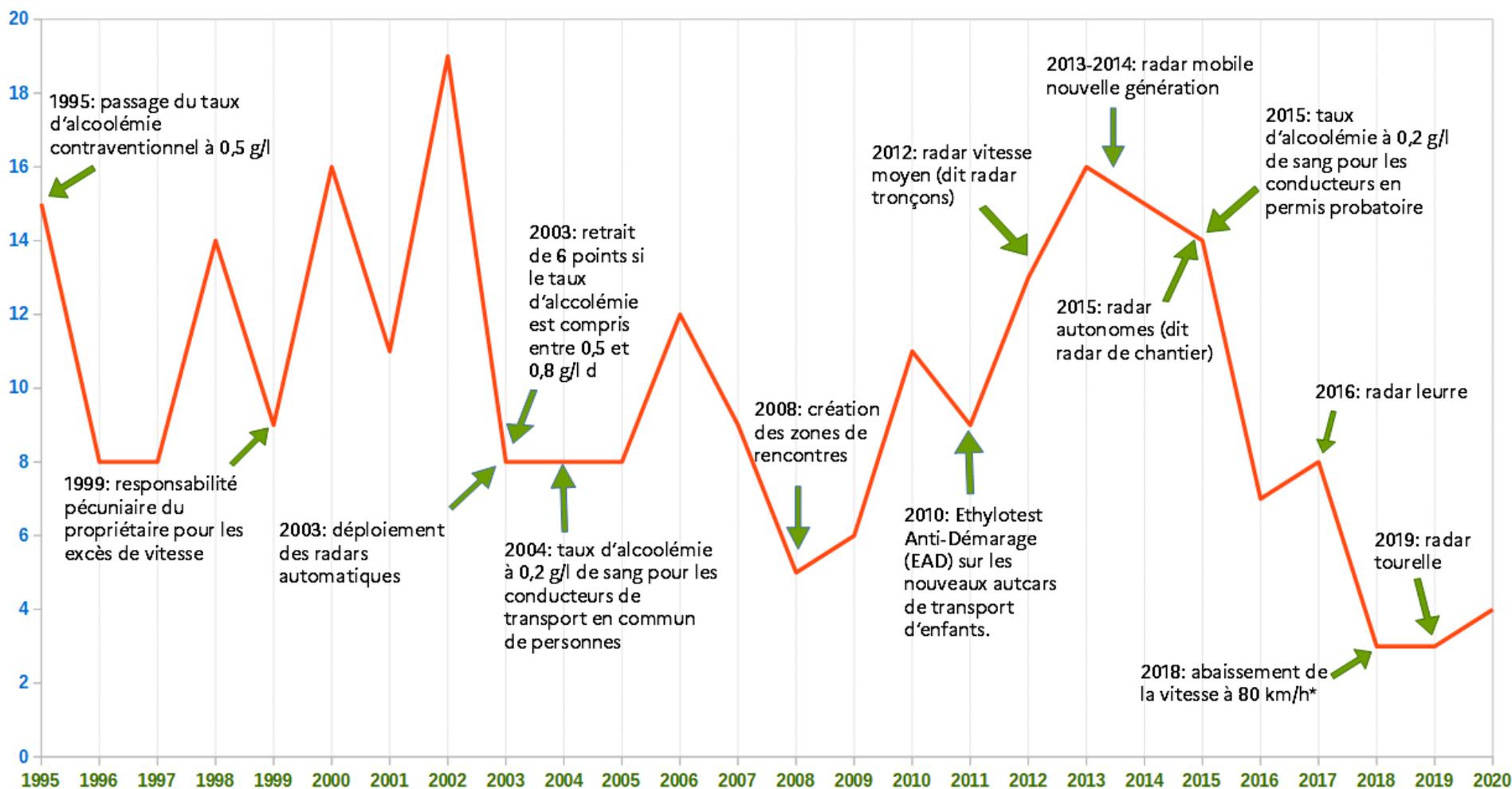




Evolution de la mortalité routière en Lozère et  
mesures prises en matière de sécurité routière entre 1995 et 2020



\* En octobre 2020 la vitesse maximale autorisée est repassée à 90 km/h sur les RD de Lozère

Le nombre de personnes tuées sur les routes du département de la Lozère en 2020 reste à un niveau parmi les plus bas, enregistrés depuis 1995.

## Le bilan Accidents Tués Blessés dont blessés hospitalisés (ATBH) des deux dernières années

En 2018 et 2019, la Lozère a connu une baisse très marquée de la mortalité sur les routes avec respectivement 3 morts, chiffre historiquement le plus faible jamais enregistré. Cette baisse de la mortalité sur nos routes coïncide avec la mise en place de la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, à compter du 1 juillet 2018.

	Moyenne 201-2019	2019	2020	Évolution 2019/2020
<b>Acc</b>	72,7	83	<b>70</b>	<b>-15,66 %</b> ↓
<b>Tués</b>	4,7	3	<b>4</b>	<b>+33,33 %</b> ↑
<b>BH + 24 H*</b>	54,3	57	<b>37</b>	<b>-35,09 %</b> ↓
<b>BnH**</b>	39,7	59	<b>49</b>	<b>-16,95 %</b> ↓

2020 enregistre une baisse sensible du nombre d'accidents (-15,66 %) et de blessés, et plus particulièrement de blessés hospitalisés plus de 24h (-35%).

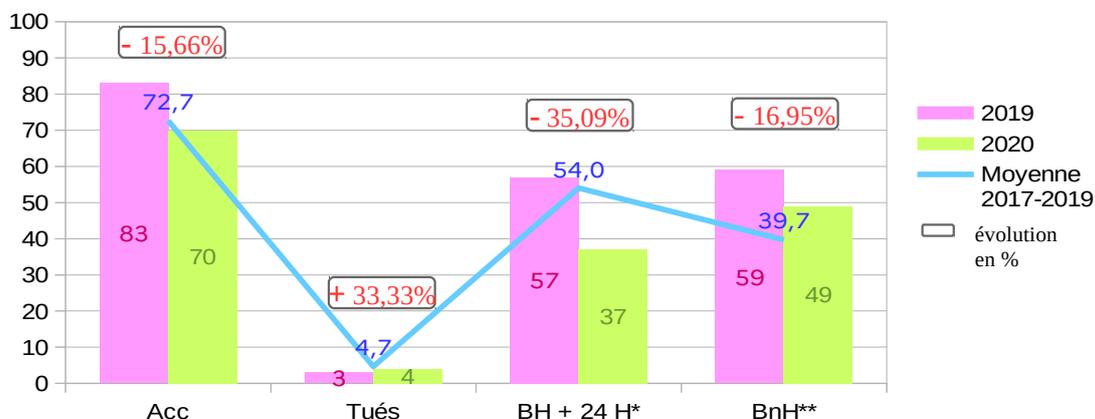
Ces résultats s'expliquent, en majeure partie, par le caractère atypique de l'année 2020, marquée par la gestion de la crise sanitaire, notamment par un confinement strict du 17 mars au 11 mai 2020 qui a eu pour conséquence une baisse très importante du trafic sur tous les axes de département. A titre d'exemple, au mois d'avril 2020, aucun d'accident corporel ne s'est produit sur les routes de Lozère.

\* BH + 24 H : Blessés Hospitalisés plus de 24 H

\*\* BnH : Blessés non Hospitalisés

### Bilan Accidents, Tués, Blessés.

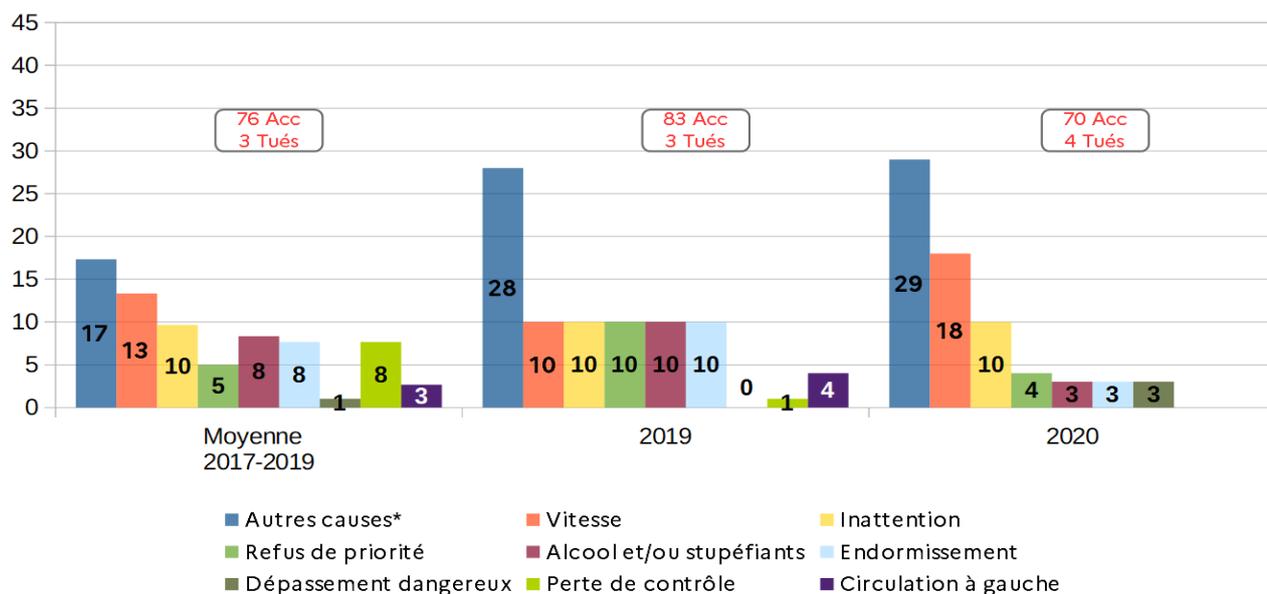
(Moyenne 2017-2019 et évolution 2019-2020)



- En 2020, une hausse de nombre de tués est à déplorer : 4 tués, alors qu'en 2019 et 2018, seulement 3 tués étaient respectivement recensés. Cependant, le nombre de personnes tuées en 2020 reste inférieur à la moyenne 2017-2019 (4,7).
- Le nombre d'accidents a diminué entre 2019 et 2020 (-15,66 %).
- Le nombre de blessés hospitalisés a chuté (-35 %).

• **Les accidents en 2020**

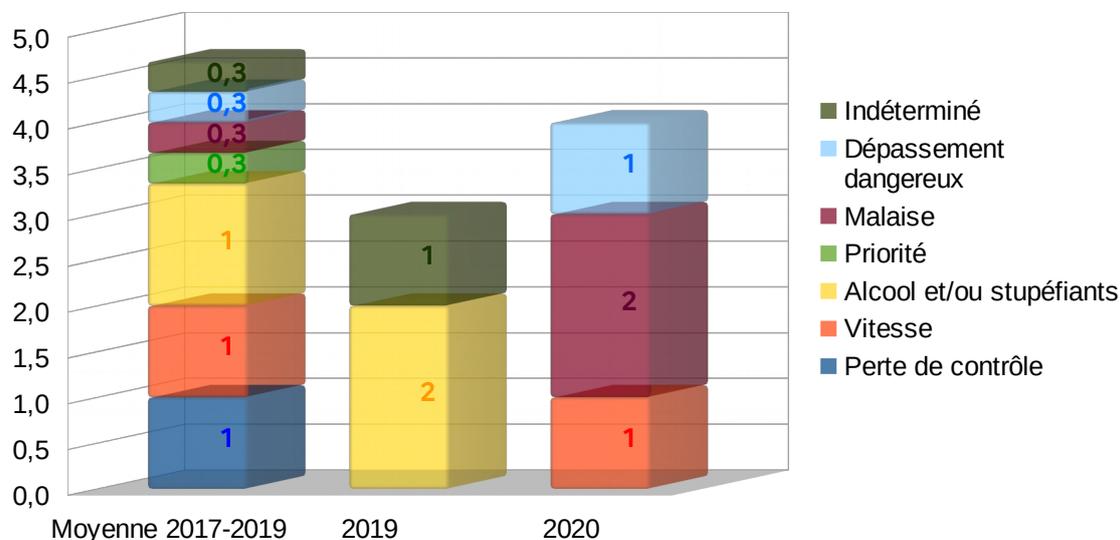
Principales casues des accidents.



La vitesse est la première cause des accidents en 2020 ( 26 %) soit plus du double qu'en 2019 (12 %) et plus que la moyenne 2017-2019 (22%), loin devant les autres causes identifiées (inattention, refus de priorité alcool/stupéfiants et endormissement).

\* Autres causes : prend en compte toutes celles qui ne sont pas répertoriées dans le tableau (téléphone ou distracteurs de conduite, contresens, changement de file, distance de sécurité, conduite sous médicaments déconseillés ou interdits, éblouissement, infirmité, suicide, homicide, cause indéterminée)

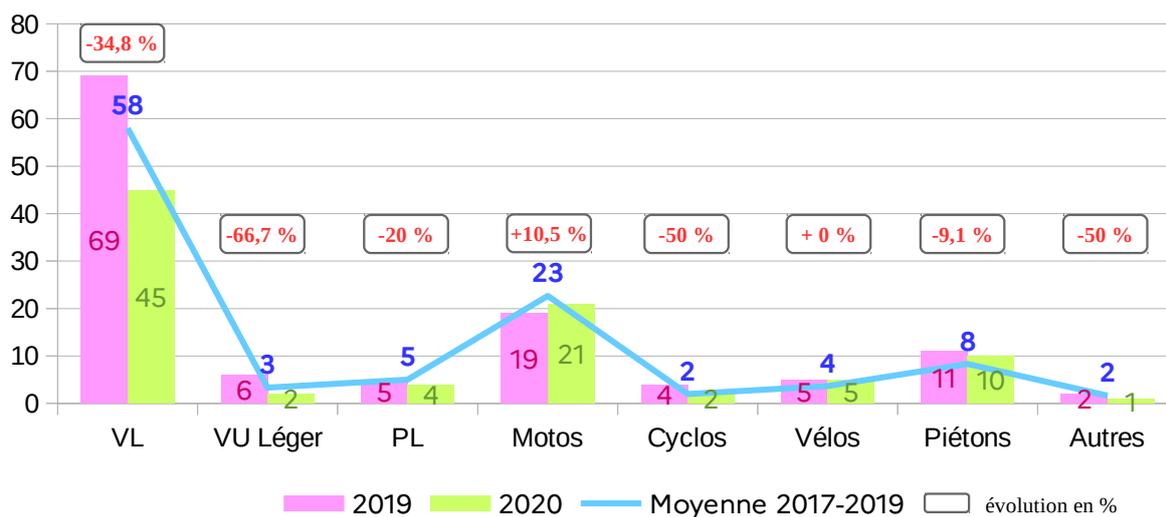
Principales causes des accidents mortels



En 2020, 2 accidents sur 4 sont dus à des malaises, sans facteurs comportementaux.

## Catégories d'usagers impliqués

(Moyenne 2017-2019 et évolution 2019-2020)



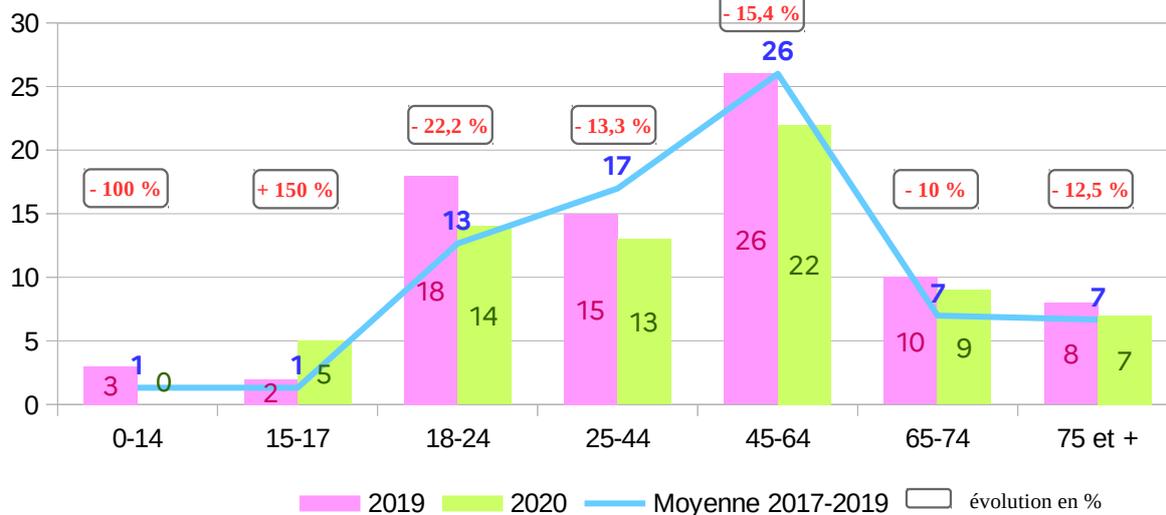
En 2020, les véhicules légers restent la catégorie la plus impliquée, quoique en forte baisse par rapport à 2019 (-34,8%).

Les deux-roues motorisés, deuxième catégorie la plus impliquée en Lozère, enregistrent une hausse en 2020 (+10,5%). Mais, le nombre de motos impliquées demeure inférieur à la moyenne 2017-2019.

Les piétons restent la troisième catégorie d'usagers les plus impliqués.

## Âge des usagers présumés responsables des accidents

(Moyenne 2017-2019 et évolution 2019-2020)



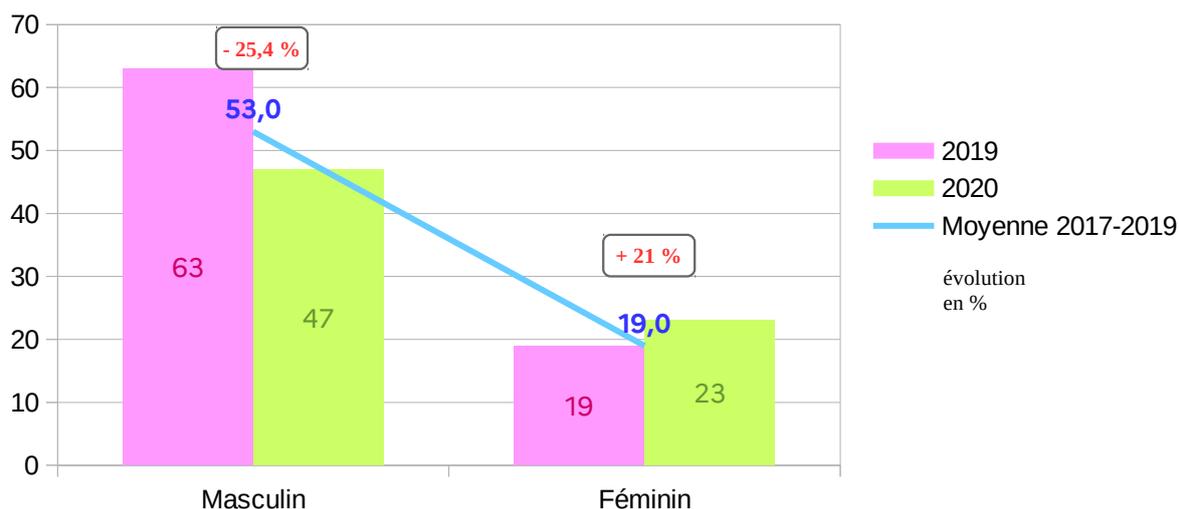
En 2020, année atypique, toutes les tranches d'âge d'usagers présumés responsables connaissent une baisse de leur implication, sauf la tranche d'âge des 15-17 ans, marquée par une hausse sensible par rapport à 2019 et surtout 2018.

Toutefois, les usagers présumés responsables, appartenant aux tranches d'âge 18-24 ans et 65-74 ans, sont plus représentés en 2020, par rapport à la moyenne 2017-2019.

En outre, sur les 4 tués en 2020, 2 se situent dans la tranche d'âge des 18-24 ans et 2 dans celle des 65-74 ans.

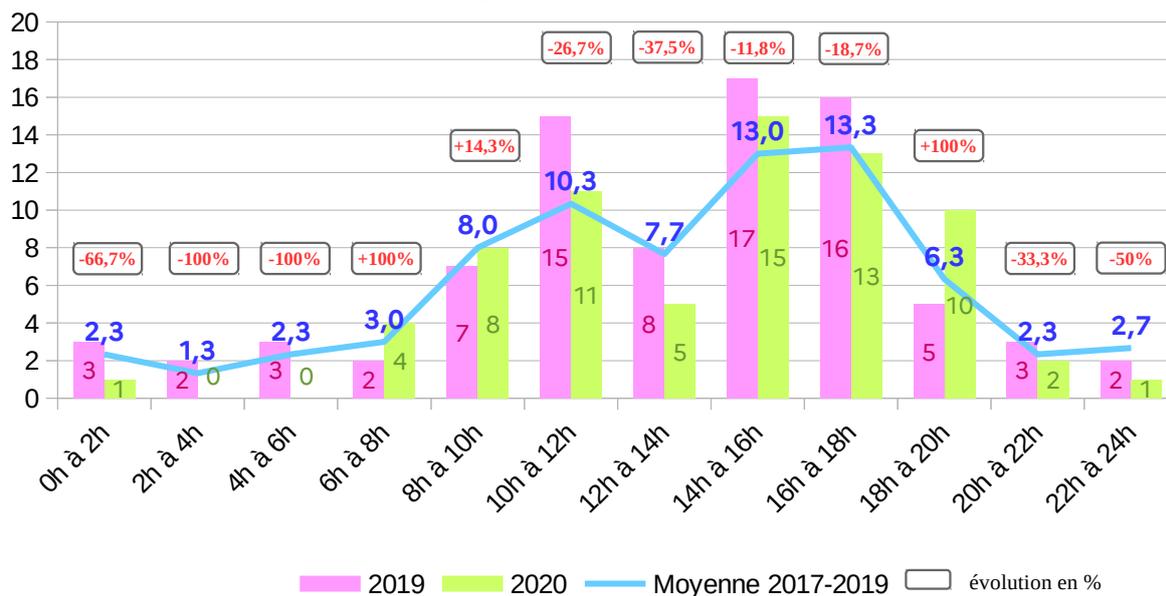
## Sexe des conducteurs présumés responsables des accidents

(Moyenne 2017-2019 et évolution 2019-2020)



En 2020, bien qu'en baisse de  $-25\%$ , l'implication des conducteurs masculins présumés responsables reste supérieure à celle des conductrices qui connaît pourtant une hausse de  $+21\%$ .

## Horaires des accidents (Moyenne 2017-2019 et évolution 2019-2020)



En 2020, on note deux fois plus d'accidents survenus entre 6h et 8h et entre 18h et 20h, par rapport à 2019, cette dernière tranche horaire connaissant la hausse la plus marquée, supérieure à la moyenne 2017-2019.

Enfin, plus d'accidents se sont produits entre 14h et 16h et, dans une moindre mesure, entre 10h et 12h, par rapport à la moyenne 2017-2019.

## Actions de prévention et de sensibilisation : sécurité routière, vivre ensemble

En 2020, les périodes de confinement du printemps et de l'automne ont eu un impact sur la tenue des actions de sécurité routière, programmées au titre du Plan départemental d'Action Sécurité Routière 2020 : la plupart ont été annulées.

Toutefois, des actions ont pu être réalisées, en totalité ou partiellement :

- 4 actions à l'attention des jeunes ont été organisées par la direction des services départementaux de l'Éducation nationale de la Lozère, l'ADATEEP, l'Espace jeunes de Saint Chély d'Apcher et la coordination sécurité routière de la Lozère.

-1 action à l'attention des seniors a été menée par la Mutualité française, sur les communes de Mende et de Saint Chély d'Apcher.

-2 campagnes de spots radiophoniques (TOTEM) ont été programmées sur les thèmes des addictions (alcool/stupéfiants) et des deux roues motorisés, au cours de l'été 2020 et de la vitesse et des mauvais comportements, pendant le confinement de l'automne dernier ;

-1 quiz numérique « code de la route », a été élaboré par la coordination sécurité routière de la Lozère, à destination de tous les agents de la fonction publique de l'État, pendant la semaine de la sécurité au travail, du 16 au 20 novembre 2020.

### Lozère : conduire, un enjeu d'autonomie pour les seniors lozériens



Pierre Richard dans "les Vieux Fumeaux", le film qui a précédé les débats.



# Actualités règlementaires

## Les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM)



- En agglomération ou sur les voies vertes et les pistes cyclables, le port du casque n'est pas obligatoire mais fortement recommandé.
- De nuit, ou de jour par visibilité insuffisante, y compris en agglomération, les utilisateurs doivent porter un vêtement ou équipement rétro-réfléchissant (par exemple, un gilet, un brassard, etc.).
- Pour pouvoir circuler sur la voie publique, les engins doivent être bridés à 25 km/h.

### Les EDPM doivent être équipés :

- de feux de position avant et arrière ;
- de dispositifs rétro-réfléchissants (catadioptres)
- d'un système de freinage
- d'un avertisseur sonore

### Les sanctions :

- Si vous roulez avec un engin dont la vitesse maximale par construction est  $>$  à 25 km/h :  
**1500 € d'amande**
- Si vous circulez sur un trottoir sans y être autorisé ou si vous débridez l'engin :  
**135 € d'amande**
- Si vous ne respectez pas les règles de circulation ou si vous transportez un passager :  
**35 € d'amande**
- La nuit ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, si vous ne portez pas un gilet ou un équipement rétro-réfléchissant :  
**35 € d'amande**
- Si vous poussez ou tractez une charge avec votre EDPM, ou si vous vous faites remorquer :  
**35 € d'amande**

## Les véhicules lourds doivent désormais être équipés d'une signalisation matérialisant leurs angles morts

### Les véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes :

Sur la route, les vélos, motos, scooters, engins de déplacement personnel motorisés et piétons sont plus petits et moins visibles qu'une voiture pour les conducteurs de véhicules lourds. Ils se retrouvent ainsi facilement hors de leur champs de vision, dans leurs angles morts. Ces zones sont à l'origine d'accidents graves, parfois mortels.

Pour améliorer cette situation, les véhicules lourds (poids-lourds, bus, cars) doivent désormais apposer une signalisation matérialisant leurs angles morts pour mieux les indiquer aux usagers vulnérables qui circulent à proximité.



## La circulation inter-files reste interdite en France



Le bilan de l'expérimentation de la circulation inter-files montre que l'accidentalité des deux-roues motorisés a **augmenté de 12 %** sur les routes où l'expérimentation a eu lieu alors qu'elle a **baissé de 10 %** sur les autres routes des départements concernés. **Ce qui ne permet pas d'intégrer la circulation inter-file dans le code de la route.**

## Obligation d'équipement de certains véhicules en période hivernale



A compter du **1<sup>er</sup> novembre 2021**, les **chaînes** ou les **pneus hiver** seront **obligatoires en zones montagneuses** ( décret n°2020-1264 paru au Journal Officiel du 18 oct 2020).

Les nouvelles obligations d'équipements en période hivernale (**du 1<sup>er</sup> novembre au 31 mars**) concerneront les véhicules légers et utilitaires, les camping-cars, les poids-lourds et les autocars circulant dans les zones établies par les préfets.

- **Les véhicules légers, utilitaires et les camping-cars** devront soit détenir des **chaînes à neige** (métaliques ou textiles) **permettant d'équiper au moins 2 roues motrices**, soit **être équipés de 4 pneus hiver**.
- **Les autocars, autobus et poids lourds sans remorques ni semi-remorque** seront également soumis aux mêmes obligations que les véhicules précités, avec le choix entre les chaînes ou les pneus hiver.
- **Les poids lourds avec remorque ou semi-remorque** devront détenir des chaînes à neige permettant d'équiper au moins 2 roues motrices, même s'ils sont équipés de pneus hiver.