PRÉFET
DE LA LOZÈRE
Liberté
Égalité
Fraternité

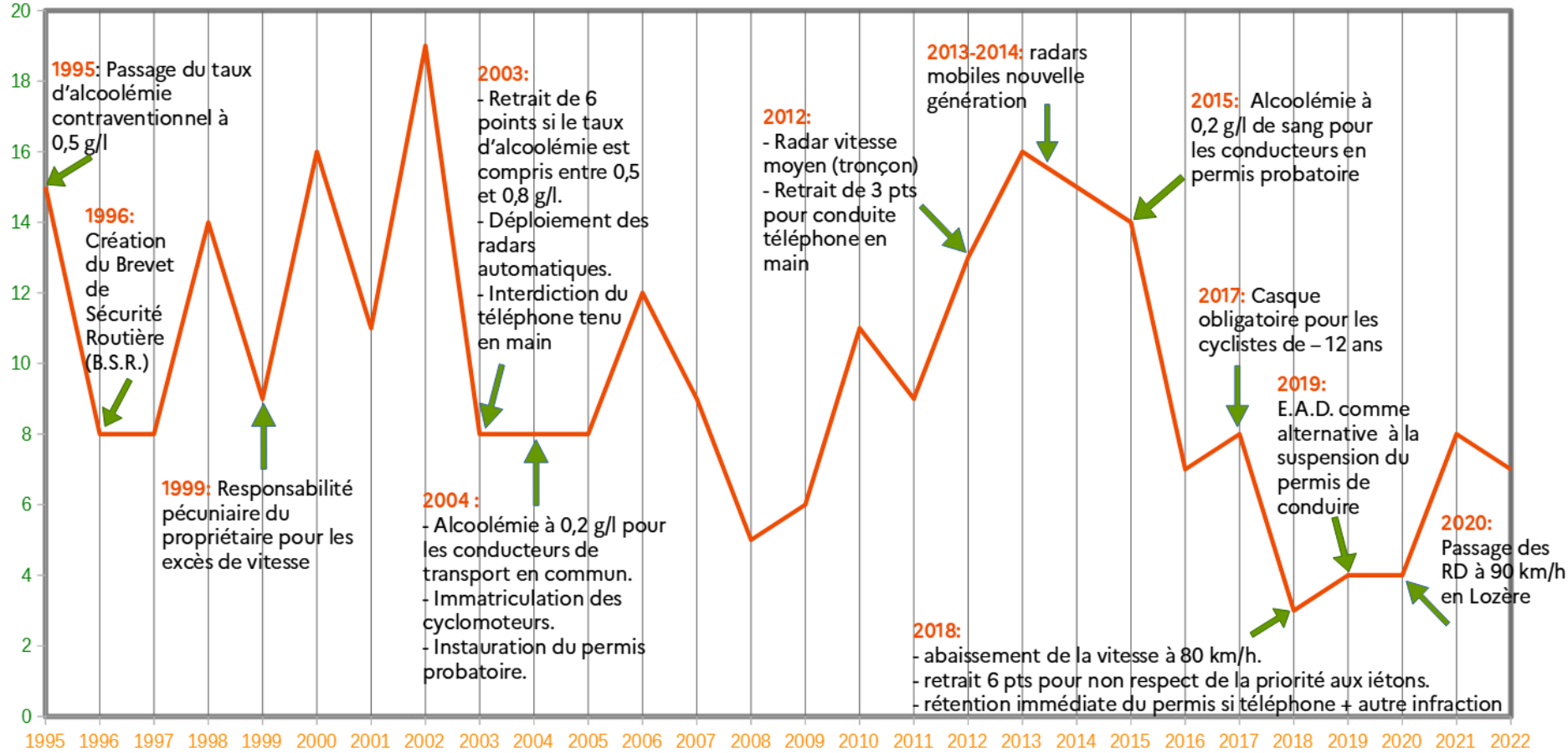
SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Bilan de l'année 2022 du département de la Lozère

SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE, ENSEMBLE

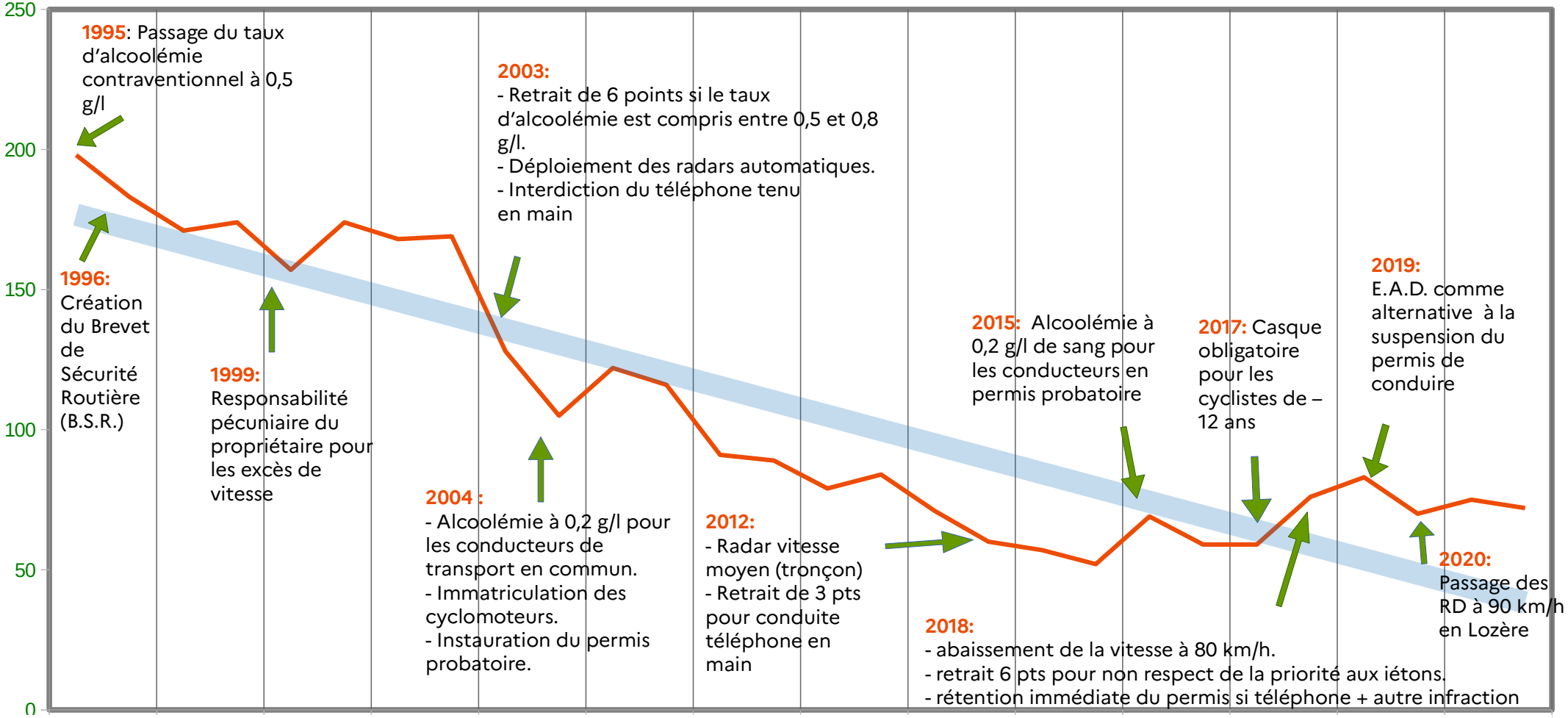
En 2020 et 2021 les contraintes sanitaires ont modifié les habitudes de déplacement des Français.
Aussi, en raison du côté atypique de ces années, et pour plus de cohérence dans les statistiques, nous comparerons les différents chiffres de l'année 2022 à ceux de 2021 et 2019 (ainsi qu'à la moyenne des cinq années précédentes) .

Évolution de la mortalité routière en Lozère et mesures prises en matière de sécurité routière entre 1995 et 2022



Evolution de l'accidentalité en Lozère et

mesures prises en matière de sécurité routière entre 1995 et 2022



Bilan de l'accidentalité routière* en Lozère
Année 2022

* *L'accidentalité routière est le comptage des accidents corporels.*
Un accident corporel est un accident ayant fait au moins une victime, c'est-à-dire un usager dont les blessures ont nécessité des soins médicaux. Cet accident doit s'être produit sur une voie ouverte à la circulation publique et doit impliquer au moins un véhicule, motorisé ou non.

1 – L'accidentalité routière en chiffres

Contrairement à la tendance nationale, l'accidentalité routière en Lozère en 2022 est en baisse par rapport à celle de 2021.

	Moyennes 2017-2021	2019	2021	**2022**	**Évolutions 2021/2022**
Accidents	72,6	83	75	**72**	**- 4,00 %** ↘
Blessés	91,6	116	91	**90**	**- 1,10 %** ↘
Dont bléssés hospitalisés plus de 24h	50,2	57	52	**49**	**- 5,77 %** ↘
Tués	5,4	4	8	**7**	**- 12,50 %** ↘
Bléssés non hospitalisés	41,4	59	39	**41**	**+ 5,13 %** ↗

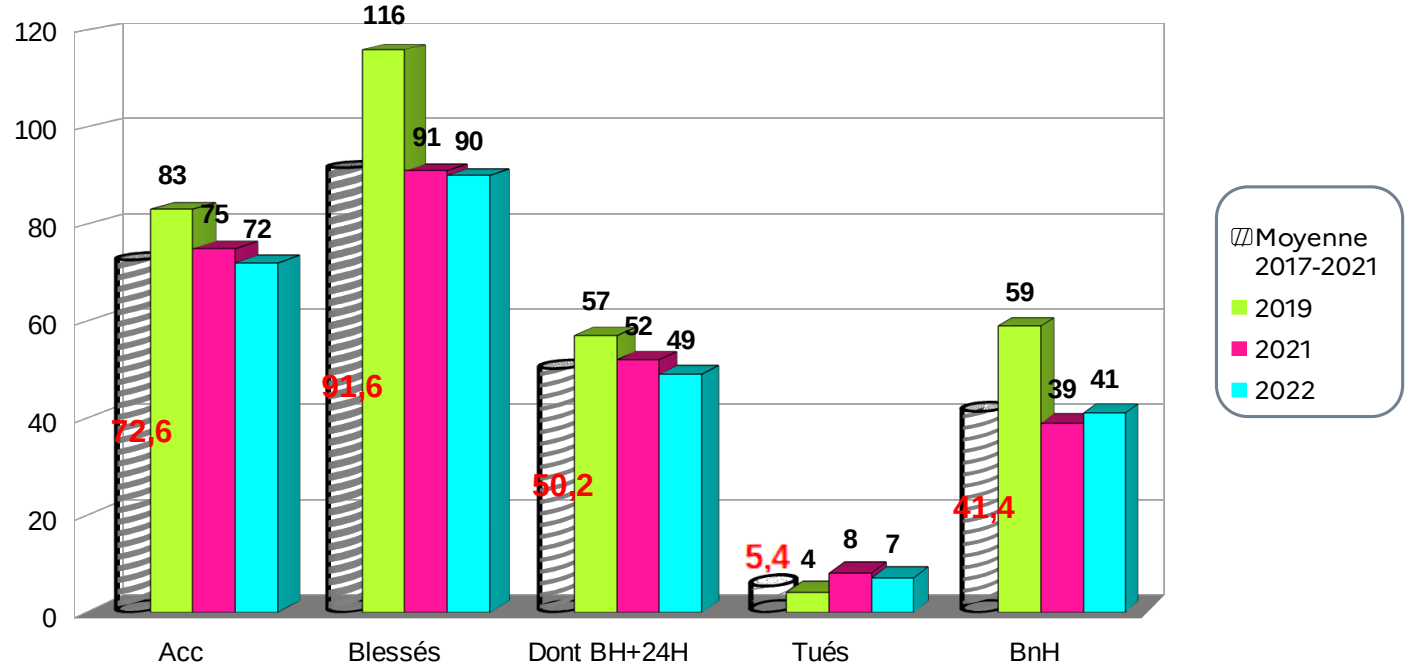
** BH + 24 H : Blessés Hospitalisés plus de 24 H*
*** BnH : Blessés non Hospitalisés*

L'accidentalité routière de l'année 2022 est globalement dans la moyenne des cinq dernières années.
Nous observons toutefois une hausse de la mortalité amorcée en 2021 qui se confirme en 2022.

Les résultats nationaux sont en cours de fiabilisation. La situation dans l'hexagone semble toutefois être en hausse en termes d'accidentalité.

Selon les estimations de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), 3 260 personnes ont perdu la vie sur les routes de France métropolitaine en 2022, contre 2 944 en 2021 (+10,7 %), et 3 244 en 2019 (+0,5 %), année de référence.

Bilan de l'accidentalité 2019 à 2022



- En 2022 les nombres des accidents, blessés hospitalisés et tués, sont en baisse.
- Seul le nombre des blessés non hospitalisés est en légère hausse.

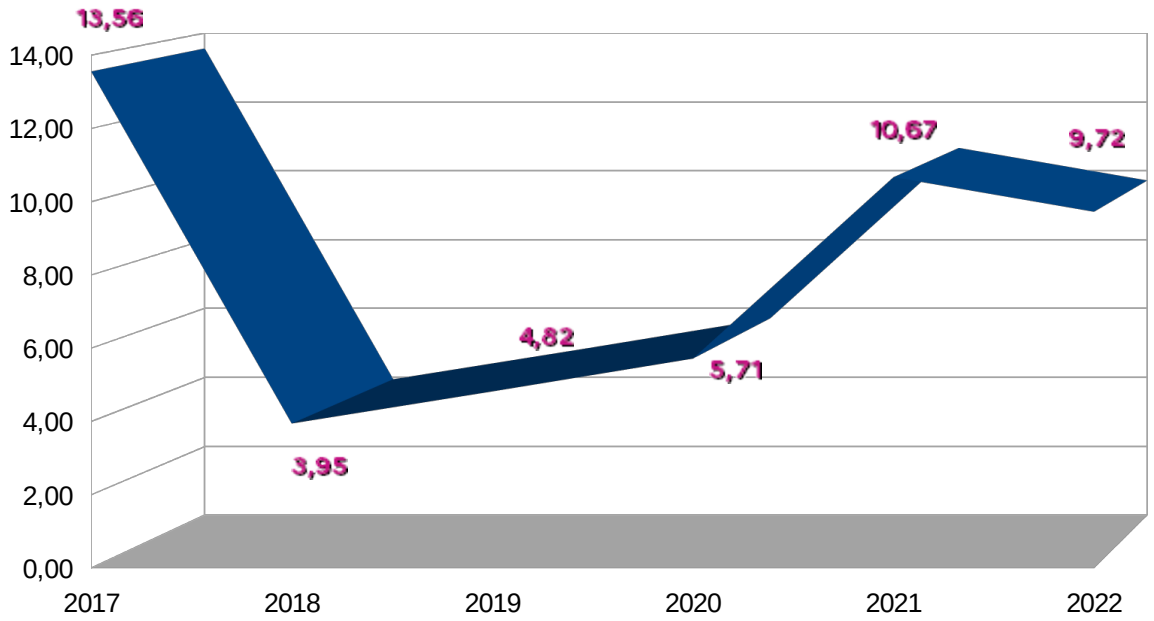
Comparativement à la moyenne (2017-2021)

- Avec 7 morts, le nombre de tués est supérieur à cette moyenne (5).

La gravité* des accidents a fortement augmenté en 2021, après trois années passé à un niveau très faible. Bien qu'inférieure à 2021, elle reste élevée en 2022.

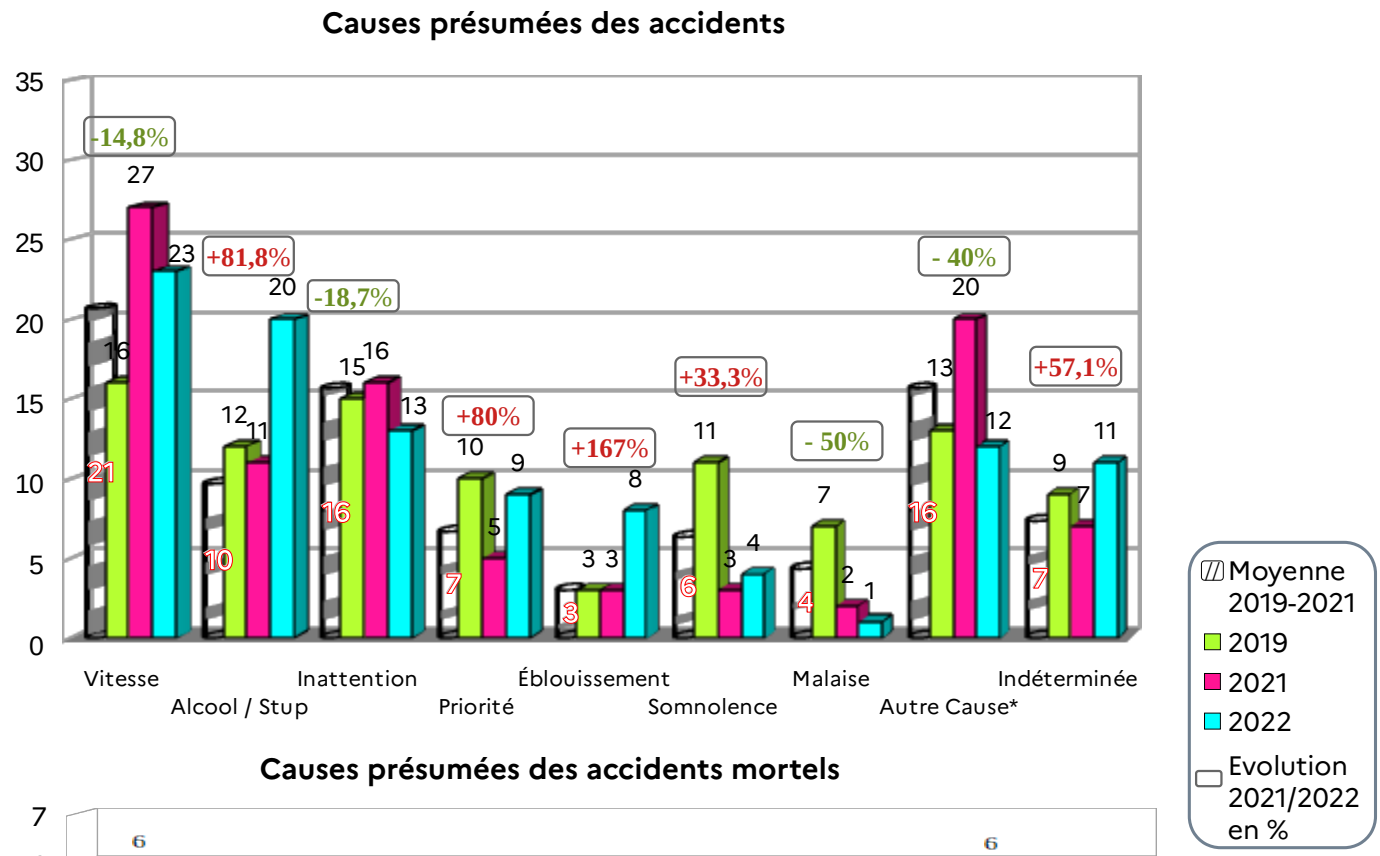
* Gravité des accidents = nombre de tués pour 100 accidents

Indice de gravité des accidents de 2016 à 2021



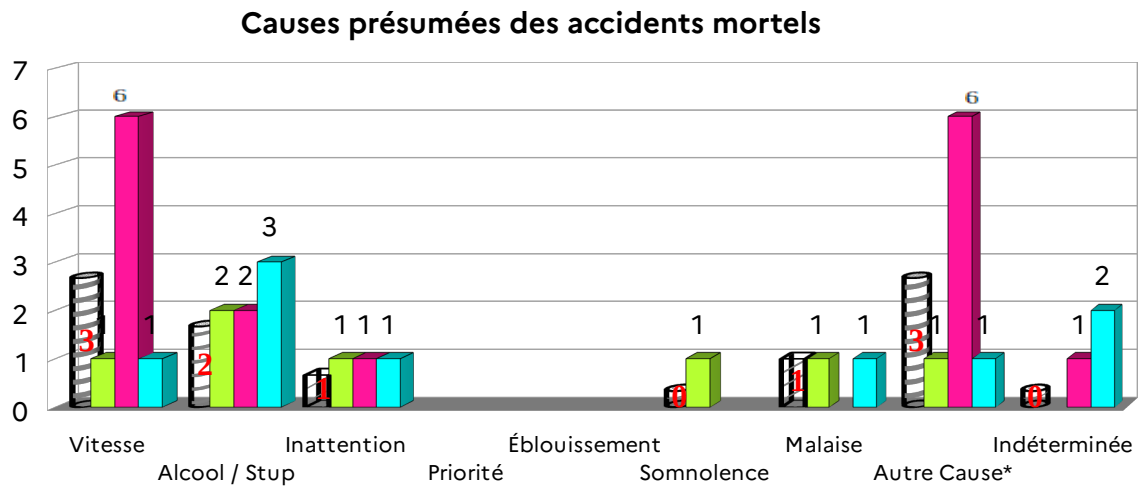
Attention, au regard des « petits chiffres » de l'accidentalité sur le département, l'indice de gravité doit être pris avec précaution.

2 - Les causes présumées des accidents corporels de la circulation routière



La moyenne est calculée sur l'interval 2019 - 2021.

Les données officielles ne permettent pas de disposer d'éléments fiable avant 2019



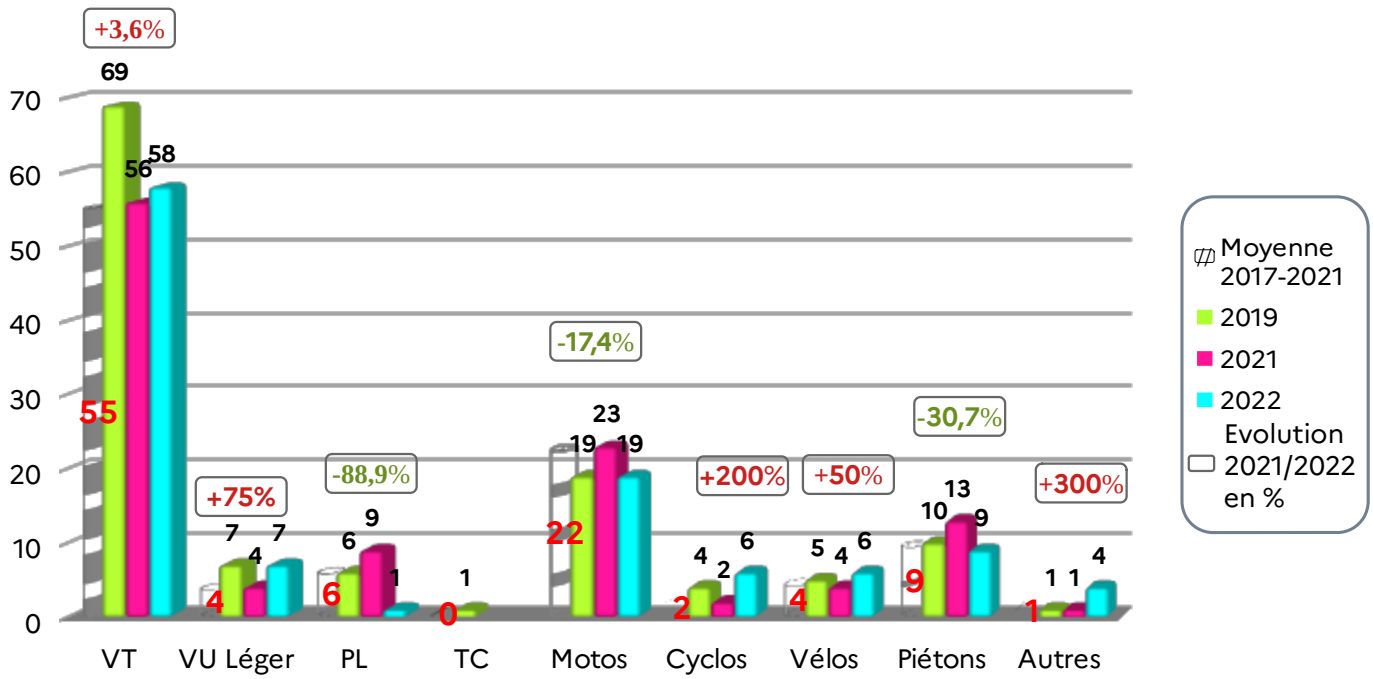
Les graphiques ci-dessus représentent les causes présumées des accidents corporels et des accidents mortels de la circulation routière.
A noter : Plusieurs causes peuvent être prises en compte pour un même accident.

Il en ressort de ces chiffres que les trois premières causes d'accidents corporels sont :
- la vitesse - elle reste la première cause d'accidents bien qu'en baisse en 2022
- l'alcool et/où stupéfiant - en forte hausse en 2022 et très supérieure à la moyenne
- l'inattention - en baisse en 2022.

En 2022, 3 des 7 accidents mortels sont liés à une consommation de stupéfiants ou d'alcool au volant. Cette tendance est confirmée par les contrôles faient sur le terrain par les forces de l'ordre.
A noter : Dans « autres causes » on retrouve les causes isolées d'accidents (prise de médicaments, circulation à contre sens, etc.). Parmi les « autres causes », en 2022 :
- 2 accidents suite à un dépassement dangereux,
- 2 suite à un changement de file,
- 2 suite au non-respect des distances de sécurité,
- 1 suite à défaillance technique.

3 - Les catégories d'usagers impliqués dans les accidents corporels de la circulation routière

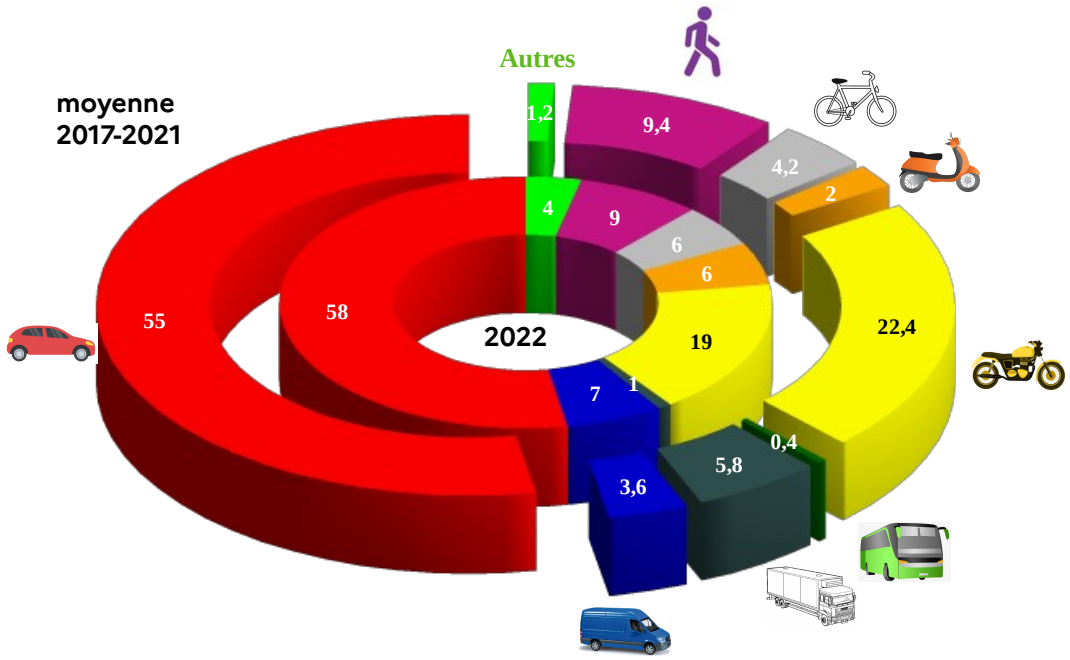
Catégories des usagers impliqués dans les accidents



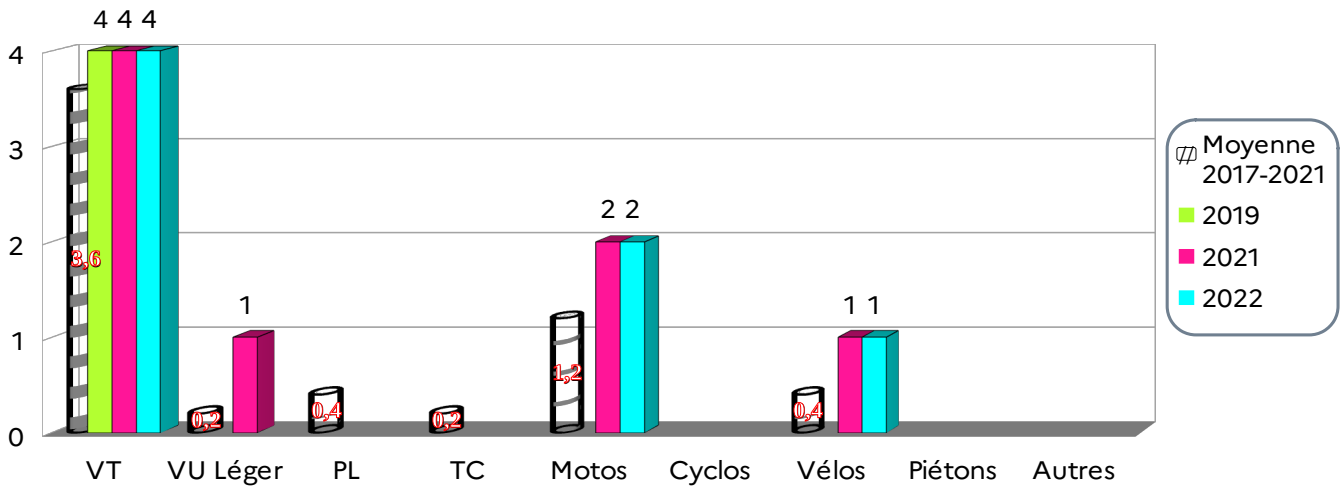
Les catégories d'usagers les plus impliquées dans les accidents, présumés responsables et victimes confondus, sont dans l'ordre décroissant les véhicules de tourisme, les motocyclettes et les piétons.
A noter : une recrudescence d'accident de cyclomoteur.

Comparativement aux cinq dernières années, la répartition de l'accidentalité par catégorie de véhicule évolue assez peu.

Répartition de l'accidentalité par catégorie de véhicules

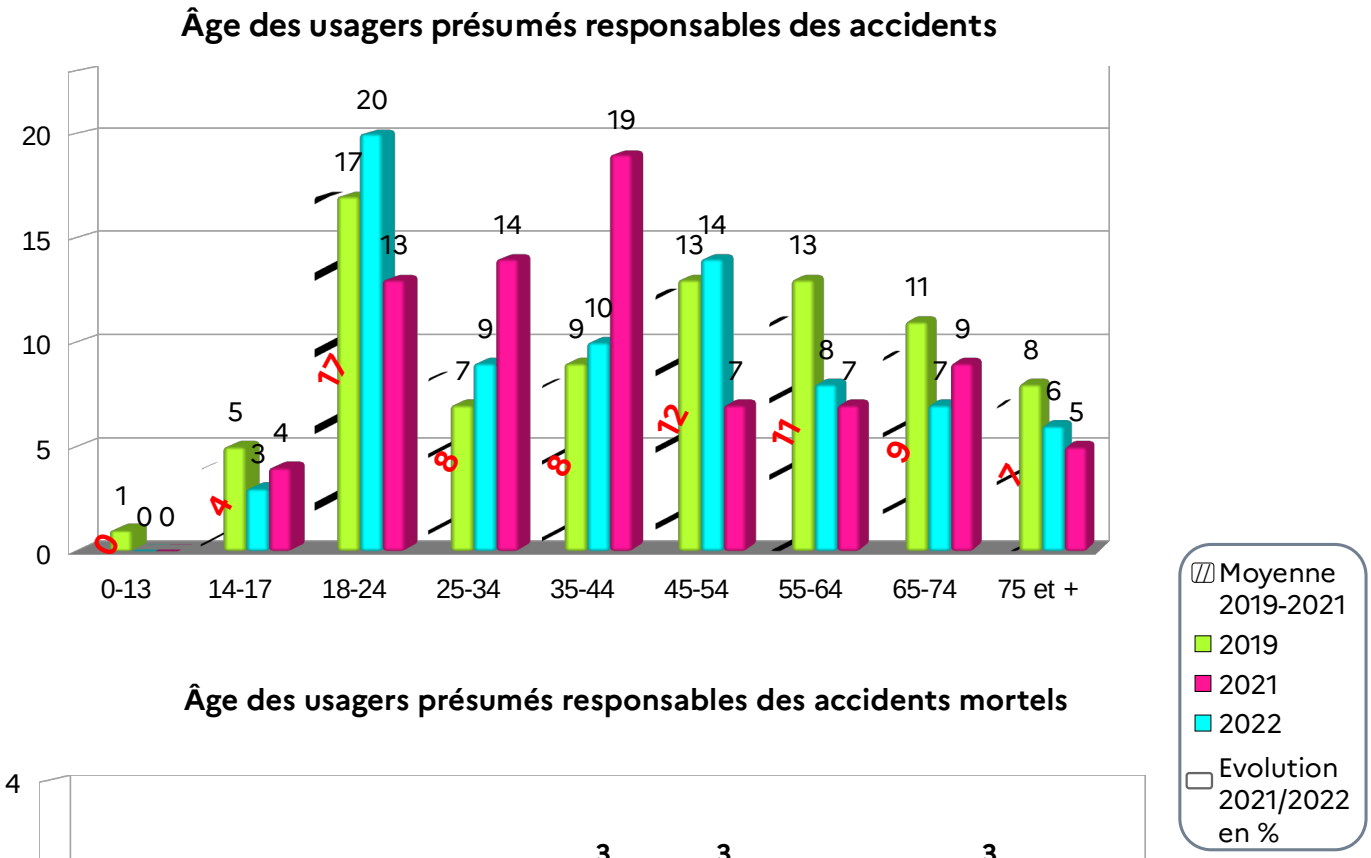


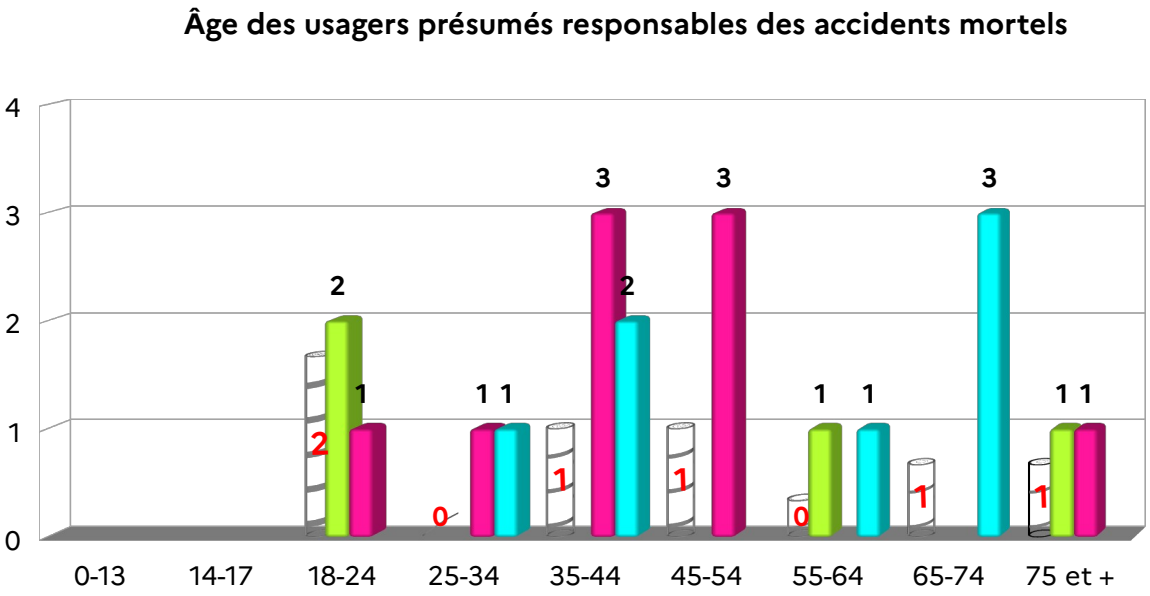
Catégories des usagers impliqués dans les accidents mortels



En matière d'accident mortel, le constat est assez semblable à celui des accidents corporels. Il y a peu d'évolution dans les différentes catégories d'usagers impliqués.

4 – Âges des usagers présumés responsables des accidents corporels de la circulation routière





La moyenne est calculée sur l'interval 2019 - 2021.

Les données officielles ne permettent pas de disposer d'éléments fiable avant 2019

NB : Il peut y avoir plusieurs présumés responsables dans un même accident. Il y a plus de présumés responsables que d'accidents.

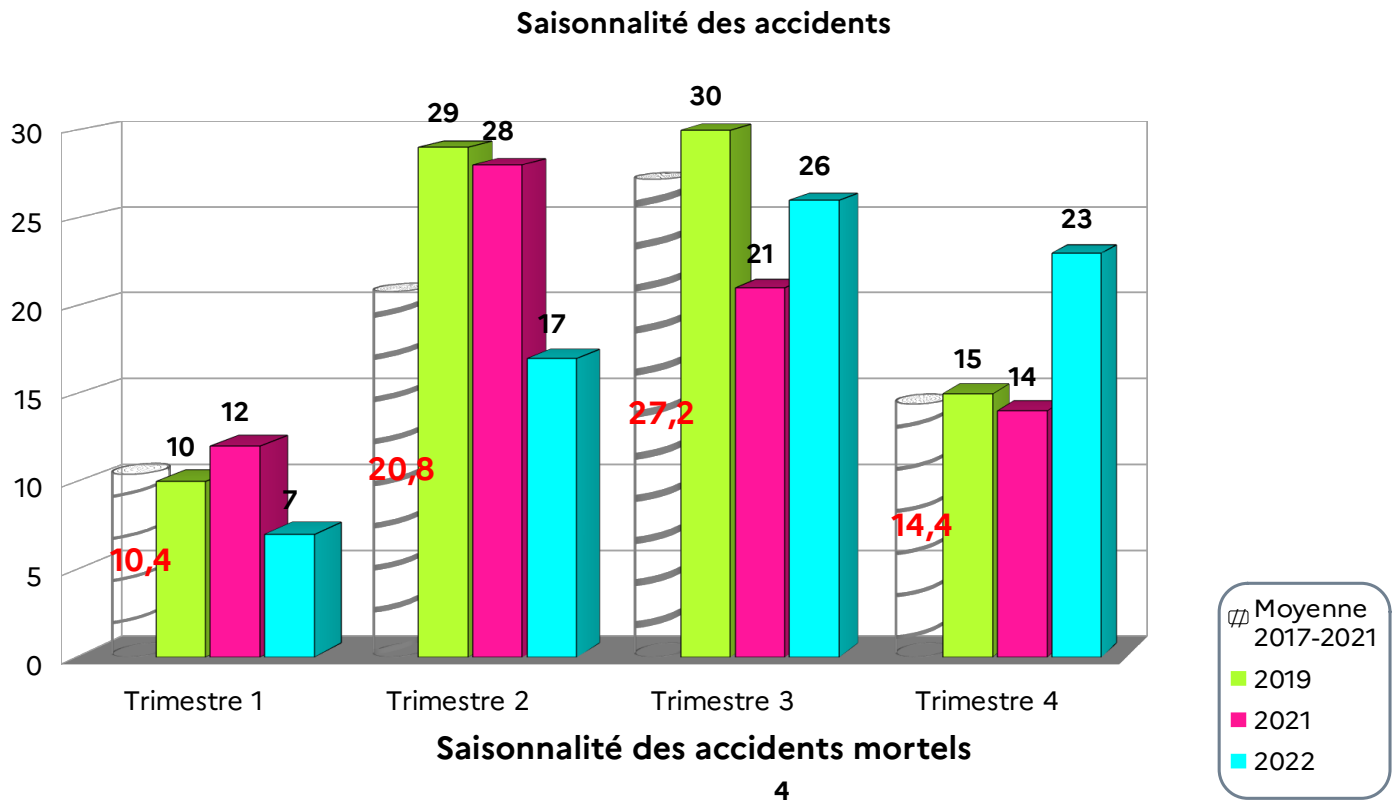
Une très forte croissance est observée la tranche d'âge (35-44 ans), comparativement à 2021, et à la moyenne des cinq dernières années.

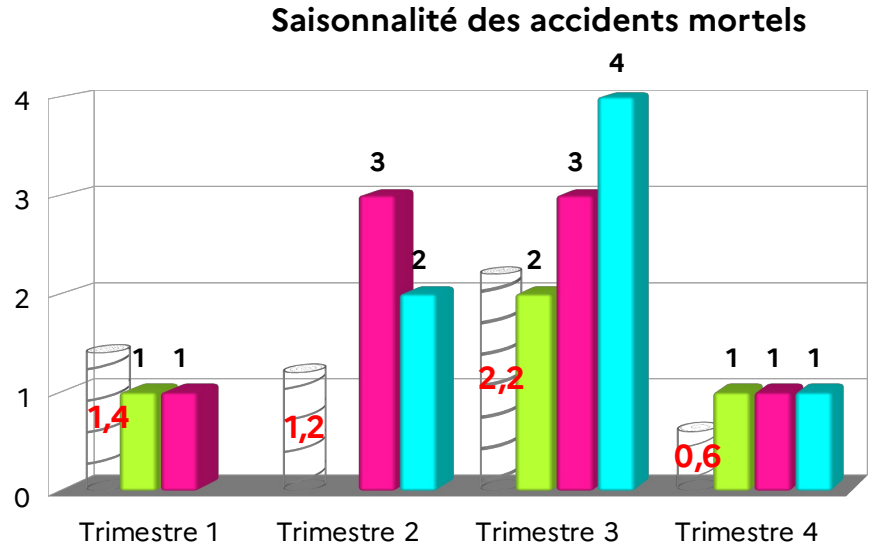
Cette tranche d'âge fait partie de la plus difficile à mobiliser lors des actions de sensibilisation.

Les 18-25 ans représentent toujours une part importante des présumés responsables d'accidents au regard de leur poids global dans la population.

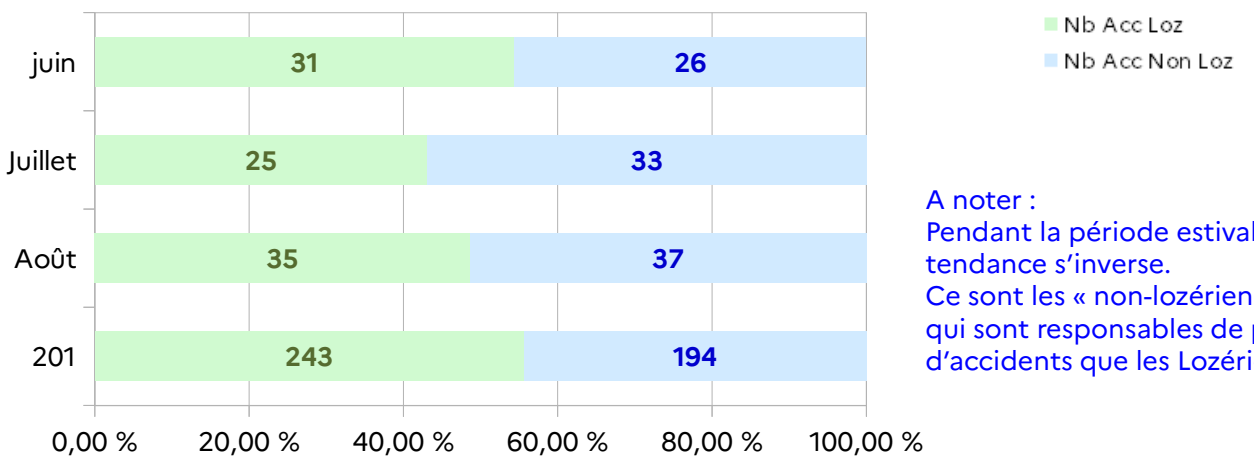
En matière d'accidentalité, les habitants du département sont plus représentés que les extérieurs. Environ 60 % des présumés responsable d'accidents sont Lozériens.

5 – Saisonnalité des accidents corporels de la circulation routière





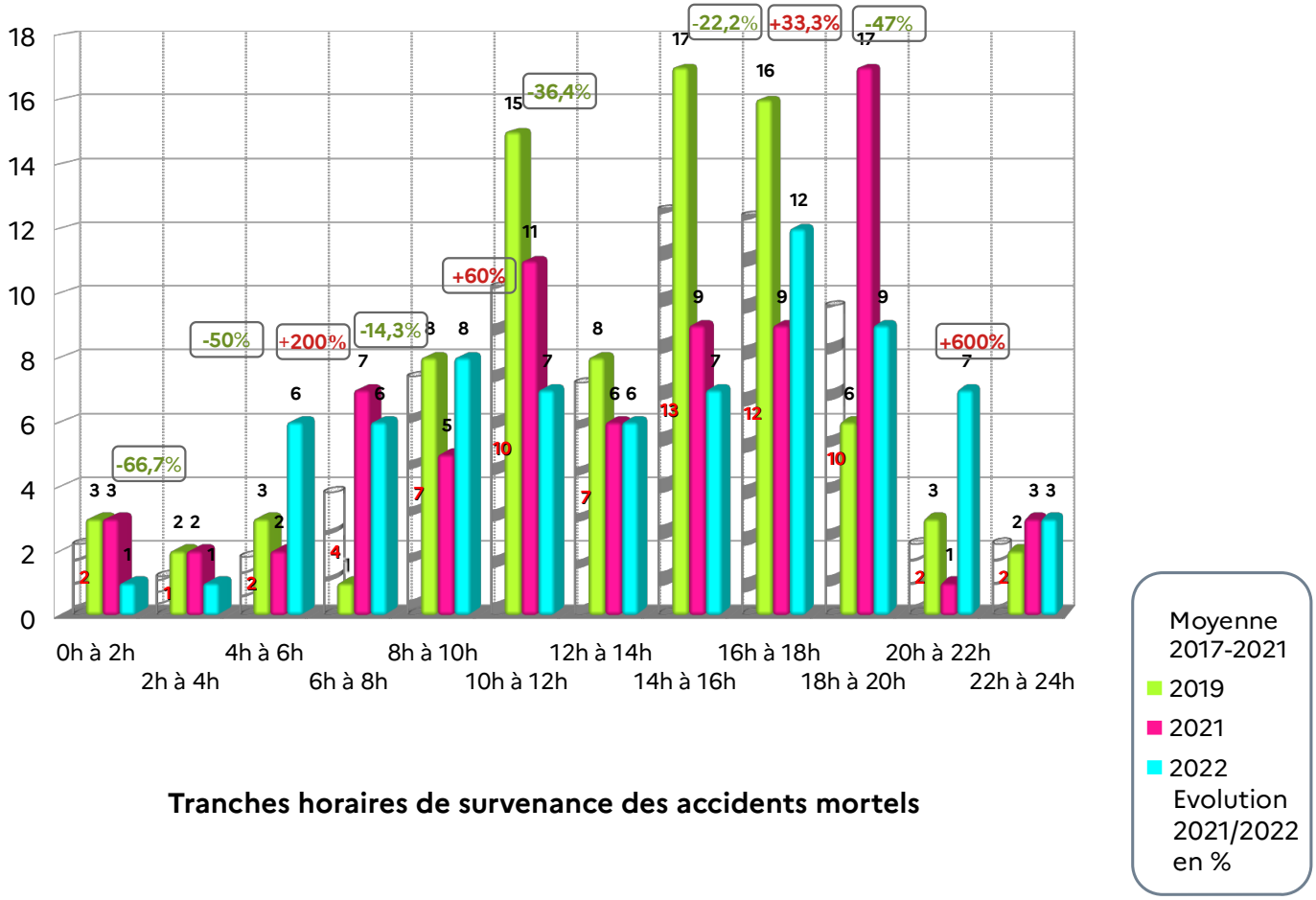
Pourcentage des lozériens / non lozériens présumés responsables 2017-2022



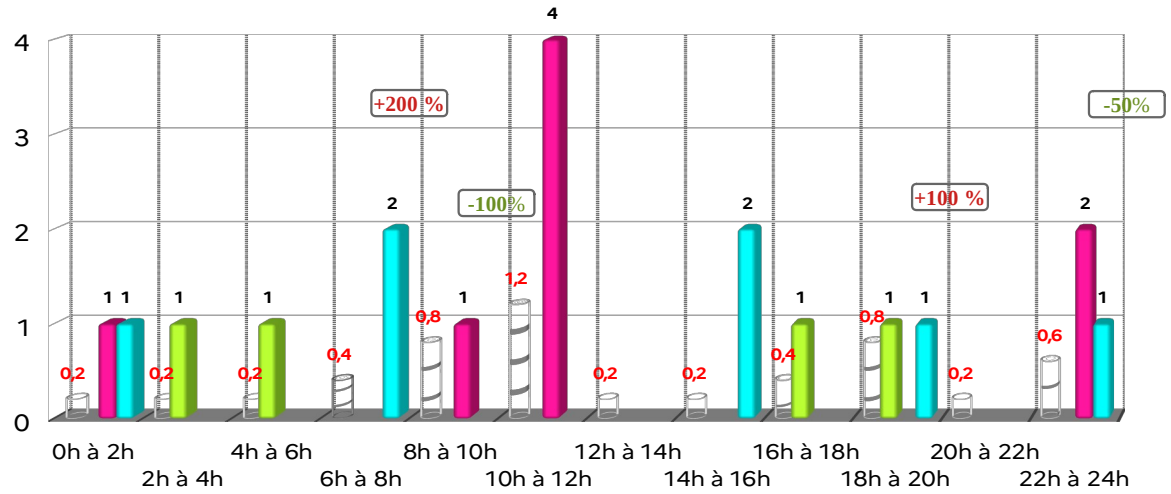
A noter :
Pendant la période estivale, la tendance s'inverse.
Ce sont les « non-lozériens » qui sont responsables de plus d'accidents que les Lozériens.

6 – Heure des accidents corporels de la circulation routière

Tranche horaire de survenance des accidents



Tranches horaires de survenance des accidents mortels



Le nombre d'accident en fonction des créneaux horaires de la journée est assez variable.
Le créneau horaire (14h-16h) et (16h-18h) est le plus accidentogène.

Le ratio accidents mortels/ accidents est plus important la nuit (entre 22h et 4h du matin).

7 – Contrôles vitesse, alcool et stupéfiants

Excès au-delà de la limite autorisée	ETF						ETC	
	A75 Peyre en Aubrac ETD2F	A75 Banassac Canilhac ETD	RN 88 Langogne ETT2S	RN 88 Mende ETF	RN 88 Cultures ETT2S	RD 806 St-Amans ETT2S	RN 88	RD 806
- de 20 km/h	3230	32650	7471	1274	1030	4760	6021	383
de 20 à 29 km/h	109	884	238	48	19	79	154	13
de 30 à 39 km/h	26	161	44	25	3	9	52	2
de 40 à 49 km/h	10	37	12	6	1	4	7	2
50 km /h et +	0	7	9	0	1	3	3	0
Total par ET	3375	33739	7774	1353	1054	4855	6237	400
Total général	58787							

A noter : ET = Équipement de terrain, F = Fixe, C = Chantier, D = Discriminant, 2F = double face, T = Tourelle, 2S = Double Sens

En complément des équipements de terrain fixes installés sur le département, deux itinéraires sont surveillés par des radars (radars chantiers mobiles).
A noter : Début 2023, un troisième itinéraire (RD9 - corniche des Cévennes) s'est ajouté à la liste des itinéraires surveillés

Pour les forces de l'ordre, le bilan des contrôles 2022 est le suivant :

5239 infractions aux limitations de vitesse, dont 166 excès de vitesse > 40 km/h, 153 suspensions de permis de conduire.

25414 dépistages réalisés, 206 infractions et délits constatés, 112 suspensions de permis de conduire.

2575 dépistages réalisés, 280 dépistages positifs relevés, 248 suspensions de permis de conduire.

Tableau de suivi des contrôles de vitesse (2018-2022)

	Opérations de contrôle Vitesse*	Excès de vitesse*	Dépassement V>40 km/h	Suspen° PC Vitesse
2018	2174	3851	127	121
2019	2194	4841	141	138
2020	1789	3832	123	112
2021	2204	4951	169	165
2022	2745	5239	166	153
Total 2018-2022	11106	22714	726	689

En 2022 le nombre d'opération de contrôle de vitesse est le plus important depuis ces 5 dernières années.

Tableau de suivi de contrôle alcoolémie / stupéfiant (2018-2022)

	Contrôle Alcoolémie Stupéfiants*	Dépistage Alcoolémie*	Infractions Alcoolémie*	Suspen° PC Alcoolémie
2018	1793	32042	283	119
2019	1607	33405	237	118
2020	1122	19434	176	70
2021	1269	21408	174	97
2022	1714	25414	206	112
Total 2018-2022	7505	131703	1076	516

En 2021 et 2022, une suspension de permis est observée pour environ 55 % des contrevenants (+0,8g/l). Ce ratio était en moyenne de 43 % entre 2018 et 2020.

	Contrôle Alcoolémie Stupéfiants*	Dépistage Stupéfiant*	Dépistages positifs*	Suspen° PC Stupéfiants
2018	1793	1076	187	165
2019	1607	1394	286	241
2020	1122	1563	295	278
2021	1269	1946	374	361
2022	1714	2575	280	248
Total 2018-2022	7505	8554	1422	1293

En matière de consommation de stupéfiant au volant, le ratio entre le nombre de contrôles positifs et le nombre de contrôles est de l'ordre de 16 %.

Actions de prévention et de sensibilisation:

SÉCURITÉ ROUTIÈRE, VIVRE ENSEMBLE

1 - Le Plan Départemental de Sécurité Routière 2022 (PDASR 2022)

Alternatives à la sanction

Les dernières semaines de septembre 2022, certains automobilistes arrêtés par les forces de l'ordre pour de « petite » infraction se sont vu proposé une alternative aux sanctions (liste d'infractions, définie par les forces de l'ordre et validée par le procureur de la république).
Il leur a été proposé, pour éviter une amende et un retrait de point, de participer à une séance de formation aux risques routiers qui s'est déroulée le 4 octobre 2022.

Cette formation d'une demi-journée composée est de trois temps :
- Rappel de la réglementation et des risques,
- Ateliers de mise en situations adaptées,
- Étude de cas et témoignage d'accidentés de la route.

Cette action a été appréciée par les différents intervenants ainsi que par les 60 contrevenants qui se sont vus proposer cette alternative.

Cette action a vocation à être renouvelée en 2023.

Journée de la sécurité routière au travail

La semaine de la sécurité au travail du 9 au 13 mai 2022.

Cette année comme cela s'est fait en 2020, la sécurité routière a proposé aux entreprises et organismes, privés et publics, des actions visant à promouvoir la sécurité routière au travail .

Plusieurs entreprises ont sollicité des actions au sein de leurs établissements.
Révision du code de la route, Atelier de freinage, Distances de sécurité, Conduite et addictions … sont autant d'atelier qui ont été proposés durant cette semaine.

Un colloque sur le thème des accidents de trajet et des accidents de travail en lien avec le risque routier professionnel a également été mis en place.

Tour de France – La route se partage

Comme en 2018, le Tour de France s'est arrêté dans notre département le 16 juillet 2022.

L'opération "La route se Partage" a de nouveau été mise en place sur le site de l'arrivée du Tour de France à l'aérodrome de Mende-Brenoux.

Onze Intervenants Départementaux de Sécurité Routière ont proposé des Quizzs " la route se partage " à plus de 700 personnes.

L'objectif de cette action était la prise de conscience du nécessaire partage de la route avec les autres usagers, notamment bien sur les vélos.

Escape Game de la sécurité routière a été proposé à 4 établissements scolaires.
Plus de 250 élèves ont pu bénéficier de la prestation réalisée par l'association G-addiction et subventionnée par des fonds de prévention nationaux (PDASR - Plan départemental des actions de sécurité routière et MILDECA - Mission interministérielle de lutte contre les drogues et les conduites addictives)

« Les élèves, se mettent dans la peau des enquêteurs et remontent aux causes de l'accident de scooter sur lequel ils doivent enquêter. »

La piste CRS s'est mise en place cette année sur la commune de St Chély d'Apcher.
Près de 300 élèves ont participé à cette action, complétée par l'atelier évacuation de bus mise en place par l'ADATEEP (Association Départemental pour les Transports Éducatifs de l'Enseignement Public) et la voiture tonneau.

Les jeunes ont été sensibilisés aux principes de sécurité routière ainsi qu'aux règles et bonnes pratiques pour utiliser cyclomoteur et scooter en sécurité.

2 - L'actualité

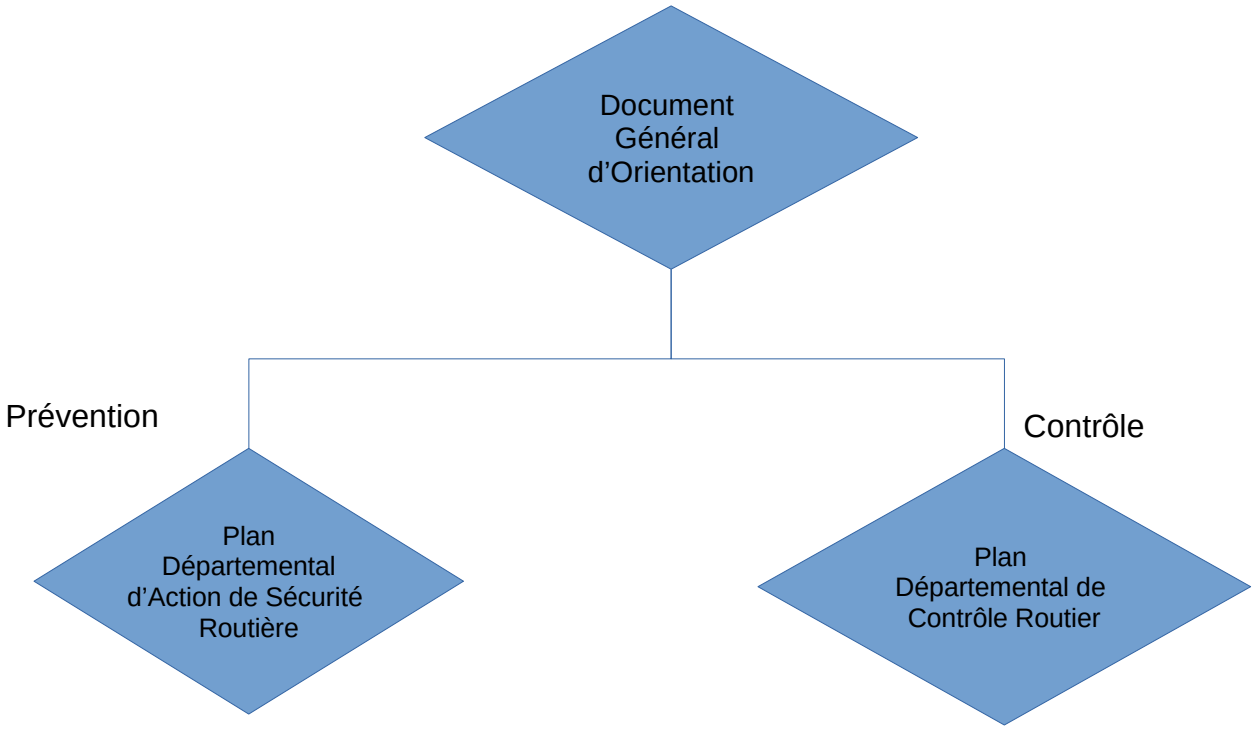
Document Général d'Orientation (DGO) et politique de sécurité routière de la Lozère

Tous les 5 ans, les services de l'État et leurs partenaires élaborent un plan qui définit les grandes orientations en matière de lutte contre l'insécurité routière, et positionne la politique de sécurité routière du département.
Le but est de diminuer par des actions et axes identifiés le nombre de blessés et de tués sur les routes du département.

Le Document général d'orientations (DGO) est signé à minima par le préfet, le procureur de la République et la présidente du Conseil départemental et les représentant des forces de l'ordres du département. Il s'inscrit dans la politique publique de sécurité routière portée par le gouvernement et en particulier le ministère de l'Intérieur.

Pour ce faire, des orientations prioritaires sont définies **au regard des spécificités du territoire**, de l'accidentalité et des bilans des années précédentes.

Le DGO permet notamment d'orienter les actions du :
- Plan Départemental des Actions de Sécurité Routière (PDASR) qui représente le volet "prévention" ;
- Plan Départemental de Contrôle Routier (PDCR) qui oriente le volet "contrôle".



L'année 2022 a été l'année de préparation du nouveau DGO , qui sera signé par les différents partenaires au premier trimestre 2023

Obligation d'équipement de certains véhicules en période hivernale

Cette réglementation a été mise en œuvre en 2021, avec une année de "tolérance". Le dispositif qui était en phase de test a été reconduit en novembre 2022,

À **compter du 1er novembre , l**es **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 1er 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** (métalliques ou textiles) **permettant d'équiper au moins 2 roues motrices**, soit **être équipés de 4 pneus hiver.**
- Les autocars, autobus et poids lourds sans remorque 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.

Une action de sensibilisation a été mise en œuvre auprès des transporteurs (PLs) en 2022 sur l'autoroute A75. La réglementation est connue par les transporteurs évoluant régulièrement sur des zones soumises à la loi montagne.

Il est à noter qu'en cas de décision préfectorale (arrêté) d'obligation de port d'équipements spéciaux eut égard aux conditions climatiques, les forces de l'ordre sont en capacité de verbaliser tout contrevenant aux dispositions prises ponctuellement.

3 - Les projets pour 2023

Pérenniser le dispositif « alternative aux poursuites »

Le dispositif d'alternative aux poursuites visant à proposer aux usagers de la route, en infraction, la possibilité en lieu et place de la sanction, de participer à une journée de formation de sécurité routière. Les forces de l'ordre, le tribunal et la préfecture interviennent, pour sensibiliser les usagers. Cette cession est clôturée par le témoignage d'accidentés de la route.
Cette année, l'objectif est d'intégrer les services de soin et de secours à cette démarche .

Mettre en œuvre un village de la sécurité routière

Impulser un partenariat avec la Mission Locale afin de sensibiliser les jeunes aux risques addictifs et aux risques de conduites autour de la prévention sécurité routière à destination des 16-25 ans, la mise en place d'une journée visant à sensibiliser les jeunes publics à la conduite de tout moyens de déplacement.

Informer, expliquer, faire prendre conscience (notamment sur la Lozère) de la nécessiter de se déplacer, des règles de sécurité routière, et des conséquences qui peuvent découler de leur absence.

Développer la prévention auprès des étudiants (jeunes adultes) et jeunes résidant en Lozère

Les accidents chez les jeunes conducteurs sont nombreux (18-24 ans).

Les étudiants sont des usagers de la route, et souvent de jeunes conducteurs. A cet égard nous devons renforcer l'information de ces derniers, les sensibiliser.
Cette part de la population n'a jusqu'ici pas été la cible d'action et doit être prise en compte dans les actions menées.
L'objectif est d'identifier les interlocuteurs et de développer pour eux et avec eux des actions de sensibilisation à la sécurité routière, et notamment aux conduites addictives au volant.