



# **Document Général d'Orientation pour la sécurité routière 2018-2022 dans le Gard**



## Table des matières

1.État des lieux dans le département.....	1
1.1 Contexte départemental.....	1
1.1.1 Géographie.....	1
1.1.2 Démographie.....	1
1.1.3 Réseaux routiers.....	2
1.1.4 Famille de référence.....	4
1.2 L'accidentalité 2012-2016 et comparaison avec 2007-2011.....	6
1.2.1 Accidentalité corporelle du département.....	6
1.2.2 Evolution de l'accidentalité corporelle sur 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011.....	7
1.2.4 Répartition des accidents corporels et des tués selon le milieu sur la période 2012-2016.....	10
1.2.5 Répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie sur la période 2012-2016.....	10
1.2.6 Communes du département les plus accidentogènes sur la période 2012- 2016.....	12
2 Evaluation du DGO 2013-2017.....	15
2.1.1 Indicateur de suivi des actions du DGO par enjeu :.....	15
2.1.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu du DGO Budget.....	25
3 Caractérisation des enjeux.....	30
3.1 Importance de chaque enjeu.....	30
3.1.1 Points de vigilances à « dire d'expert » sur le département du Gard :.....	30
4 LES FICHES ENJEUX.....	32
4.1 Le risque professionnel.....	32
4.2 Conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants).....	34
4.3 L'alcool.....	35
4.4 Les stupéfiants.....	36
4.5 Les jeunes, divisés en 3 classes d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans).....	37
4.5.1 Les adolescents âgés de 14 à 17 ans.....	38
4.5.2 Les jeunes âgés de 18 à 24 ans.....	39
4.5.3 Les jeunes âgés de 25 à 29 ans.....	39
4.6 Les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 ans et 75 ans et plus).....	40
4.6.1 Les seniors âgés de 65 à 74 ans.....	41
4.6.2 Les seniors âgés de 75 ans et plus.....	41
4.7 Le partage de la voirie (urbain/interurbain).....	42
4.7.1 Les piétons.....	43
4.8 Les deux-roues motorisés.....	45
4.8.1 Distinction entre $2RM \leq 125\text{cm}^3$ et $2RM \geq 125\text{cm}^3$ .....	47
4.9 La vitesse.....	48
4.9.1 Les Auteurs Présumés d'Accidents Mortels (APAM).....	49
4.9.2 Le Contrôle Automatisé.....	49
4.10 Les distracteurs.....	51
5 PRIORISATION des ENJEUX :.....	52
5.1 LES ENJEUX CAUSES.....	52
5.2 LES ENJEUX CIBLES.....	52
5.3 LES ENJEUX TRANSVERSAUX.....	52
6 ANNEXE.....	55



# 1. État des lieux dans le département

## 1.1 Contexte départemental

### 1.1.1 Géographie

Le département Gard est un département du pourtour méditerranéen, c'est une destination touristique. Il est constitué de nombreux paysages variés, plaines littorales ou non, moyenne montagne. Les infrastructures routières y sont par conséquent tout aussi variées dans leurs fonctions et leurs structures. À noter, la présence de nombreux sites naturels remarquables, parc national des Cévennes et/ou protégés comme les gorges du Gardon dont les infrastructures routières en raison de leur attrait touristique subissent des trafics qui ne sont pas adaptées à leur dimensionnement. Le climat auquel est exposé le Gard est qualifié de Méditerranéen, il n'est pas favorable à la sécurité routière.

En effet, contrairement aux idées reçues, ce ne sont pas les conditions climatiques les moins clémentes qui génèrent le plus d'accidents. En réalité, lorsque les conditions météorologiques se dégradent, les vitesses pratiquées diminuent tandis que le niveau de vigilance des usagers de la route augmente. C'est pourquoi les accidents graves sont moins nombreux dans ces conditions. A contrario, par « beau » temps, l'indice de circulation est plus important, les vitesses augmentent, les usagers vulnérables sont plus présents et par conséquent plus exposés aux risques. Ainsi, la perception du danger routier étant plus faible pour les usagers, leur vigilance diminue, augmentant les risques d'accidents et leur gravité.

L'ensoleillement peut également être à l'origine de dangers supplémentaires encore méconnus du grand public. On peut citer en exemple les risques d'éblouissement lorsque le soleil est encore très présent mais bas sur l'horizon, au printemps et à l'automne, mais aussi durant la période estivale, l'augmentation de la fatigue et des malaises induits par les fortes chaleurs et la déshydratation.

### 1.1.2 Démographie

Le nombre d'habitants ne cesse d'augmenter de manière exponentielle. En 2017 on dénombre 752 382 habitants, soit une densité de 127 hab/km<sup>2</sup>. Ainsi, le trafic routier se densifie, augmentant les risques routiers et rendant les aménagements routiers de moins en moins adaptés à la situation.

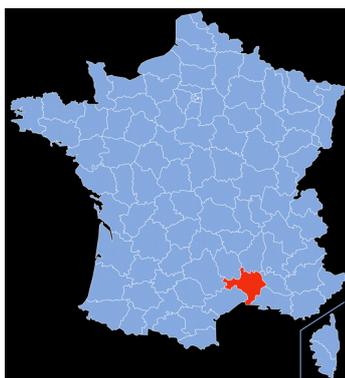
On observe également un vieillissement de la population gardoise. Tandis qu'en 2005 la part des plus de 60 ans était de 23,10 %, on estime qu'en 2030 elle sera de 31,70 %. Ce phénomène engendre une hausse probable des malaises, des accidents cardiaques, ou encore du défaut de vigilance déjà observés sur les routes du département.

Enfin, l'évolution de tous les indicateurs socio-économiques témoigne d'une forte montée de la précarité sociale depuis au moins une dizaine d'années. Ce dernier facteur est à prendre sérieusement en considération et peut expliquer les situations suivantes : défaut d'assurance, conduites sans permis (nécessité de travail), véhicules en mauvais état de rouler et par extrapolation une forte augmentation des conduites addictives liées au mal-être de l'utilisateur.

### 1.1.3 Réseaux routiers

Il pèse sur les réseaux routiers du département de multiples contraintes de nature à augmenter les dangers auxquels sont exposés les usagers :

- Le département du Gard est situé aux confins de trois flux intenses de circulation routière. Traversé d'Ouest en Est par les véhicules se dirigeant vers l'Espagne en provenance de la vallée du Rhône (A9) et de Marseille (A54). Les véhicules arrivant d'Espagne (A9) traversent le département d'Est en Ouest pour rejoindre la vallée du Rhône. Ces flux, essentiellement concentrés sur le réseau autoroutier du département, n'excluent pas la fréquentation des réseaux des routes nationales et départementales, surtout en période estivale.

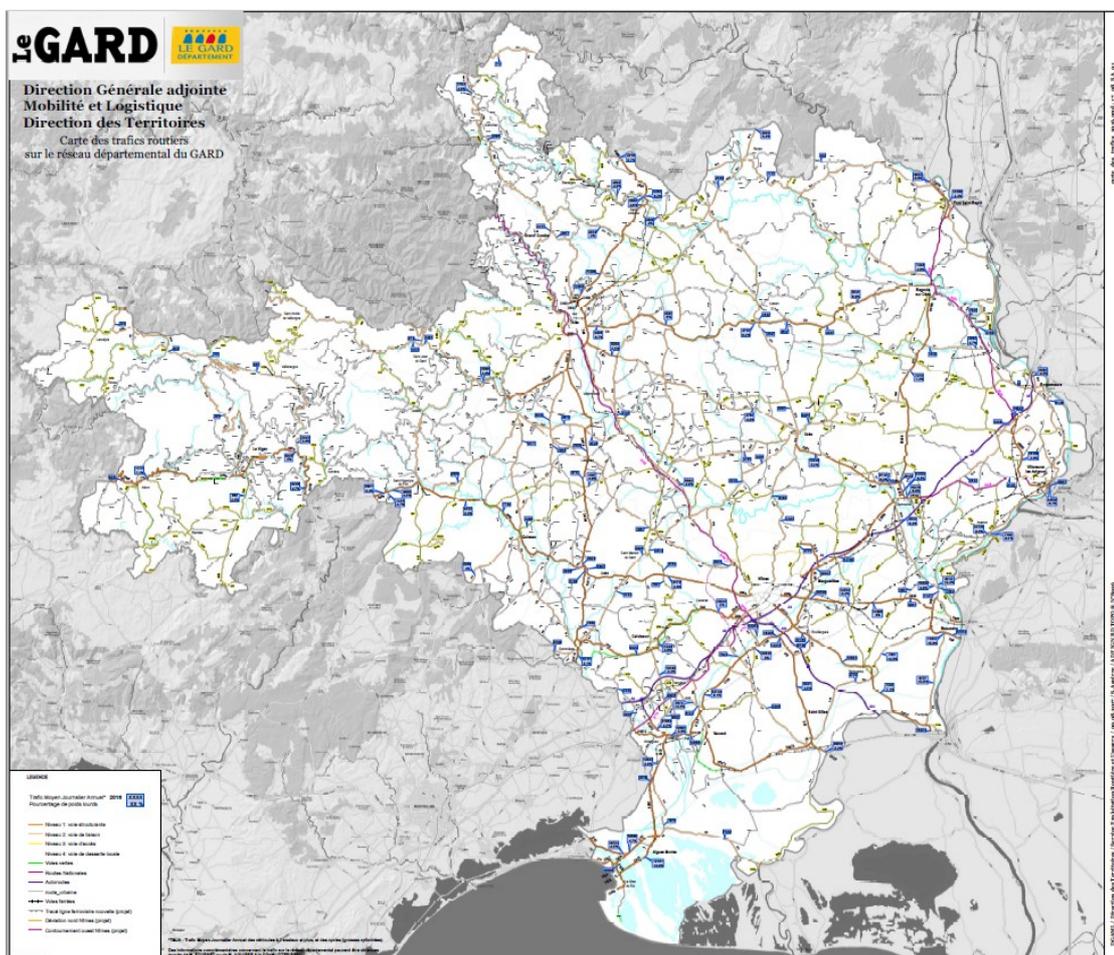


- l'attrait touristique est à l'origine d'une augmentation non négligeable du trafic estival sur l'ensemble des réseaux.
- Le climat méditerranéen auquel est soumis le Gard se caractérise, outre le fort ensoleillement, par des périodes pluvieuses courtes et abondantes, renforcées par le phénomène des épisodes dits « cévenols ». Ces deux éléments conjugués font peser sur le réseau routier du département une forte contrainte hydraulique imposant en bordure de chaussée des fossés profonds pour canaliser les eaux pluviales et des aqueducs qui les traversent pour accéder aux terrains adjacents. Ces fossés et aqueducs constituent autant d'obstacles susceptibles d'augmenter la violence des chocs lors des accidents et donc la gravité des blessures.
- De nombreuses routes du département sont bordées de platanes. Lorsque c'est possible, celles-ci sont sécurisées par des dispositifs de retenue. Il arrive cependant que les arbres soient implantés trop près de la chaussée, excluant alors l'usage de ces dispositifs de sécurité.
- Plaines et montagnes sont présentes sur le département, les formes d'infrastructures routières sont donc très variées. On trouve à la fois des chaussées à double sens de circulation de plus de dix mètres de largeur essentiellement composées de lignes droites et des routes de montagne de moins de cinq mètres.
- Le réseau départemental étant reconnu comme le plus accidentogène, l'ensemble de ces contraintes ne sont pas de nature à réduire l'insécurité routière dans un département qui compte 4475 kilomètres de routes départementales pour une moyenne nationale par département de 3 937 km/département.

Réseaux routiers et autoroutiers du Gard	
<b>Routes Nationales</b>	132 KM
<b>Routes départementales</b>	4 475 KM
<b>Autoroutes</b>	87 KM

L'essentiel du réseau routier du département est donc constitué des routes départementales, classées selon quatre catégories :

	Linéaire (km)	Intitulé et définition	
Catégorie 1	674	Voie structurante	Ce sont les voies qui composent les grand axes et les grands itinéraires du département. Elles assurent la continuité des liaisons à grande distance à partir des RN et des autoroutes et pour certaines d'entre elles , dans un dispositif structurant, les contournements des agglomérations les plus importantes
Catégorie 2	925	voie de liaison	Ce sont les routes départementales qui assurent les liaisons moyenne distance à travers tout le département. Elles assurent l'accessibilité et la desserte des pôles économiques et touristiques ainsi que la plupart des villes de moyenne importance. Elles complètent de façon cohérente le maillage routier de niveau 1 et leur trafic est toujours significatif.
Catégorie 3	811	voie d'accès	Ces voies permettent d'accéder à des chefs lieux de communes du département et ont pour certaines d'entre elles un rôle touristique prépondérant ( les routes vertes du guide michelin)
Catégorie 4	2065	voie de desserte locale	Ce sont toutes les autres voies du département. Elles assurent partout la desserte des chefs lieux des communes et l'accès aux lieux dits.
<b>Total</b>	<b>4475</b>		



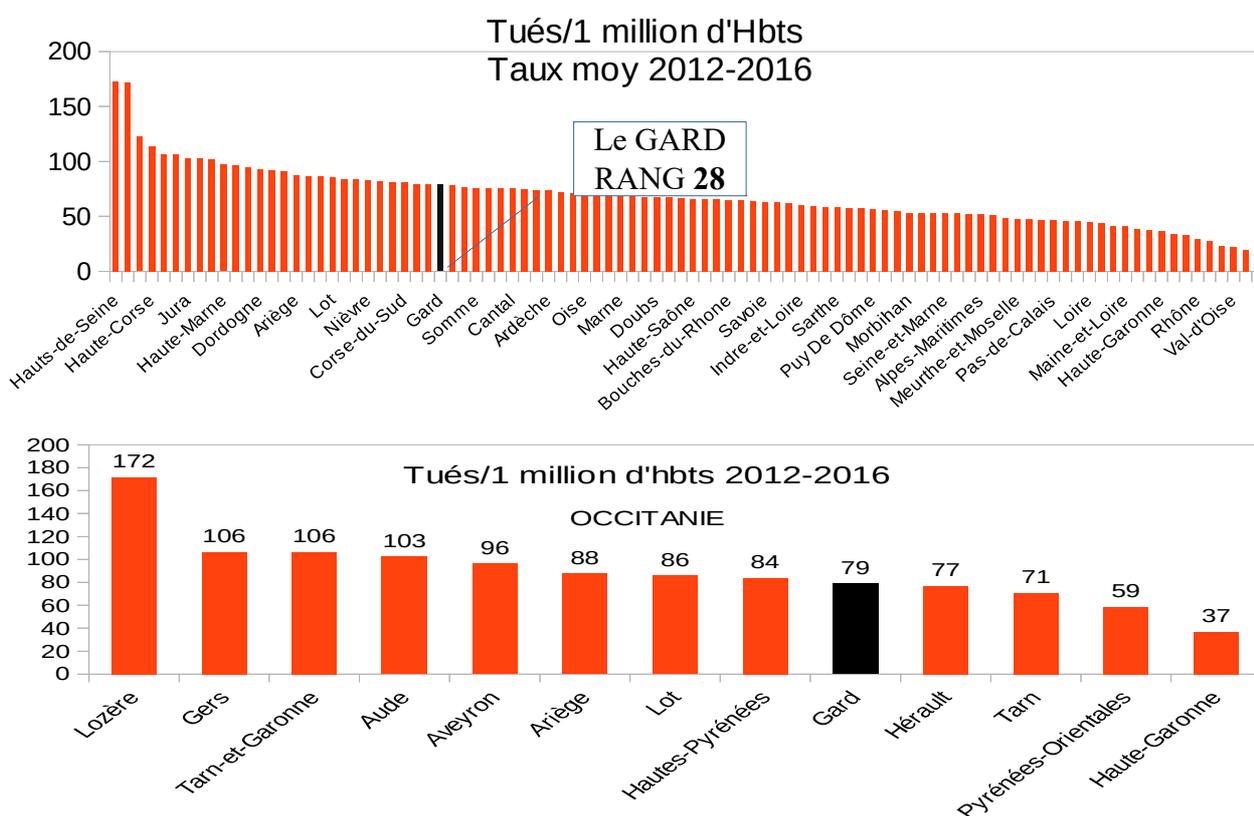
### 1.1.4 Famille de référence

Pour situer chaque département à l'échelle nationale les chiffres bruts ATBH (accidentés, tués, blessés et blessés hospitalisés) ne sont pas suffisants et surtout statistiquement peu recevables compte tenu des configurations hétéroclites de chaque territoire (Population - nombre de km de routes – nombre de km parcourus – climat etc). Cependant, l'évolution du classement en fonction des données ATBH peut aider à évaluer si les progrès dans le département sont plus ou moins rapides que dans le reste de la France.

En chiffre brut de tués, le département était en 2016 le **15<sup>ème</sup> département le plus meurtrier de France**, alors qu'il était à la **9<sup>ème</sup> place en 2012**. Le Gard semble donc progresser plus vite que les autres départements sur la période 2012-2016.

À l'échelle nationale le principal indicateur retenu est le nombre de tués ramené au million d'habitants. Sur la période 2012-2016 le Gard se situe au **28<sup>ème</sup> rang national en tués par million d'habitants**, il est **33<sup>ème</sup>** en termes de population ce qui révèle selon cet indicateur une sur-accidentalité.

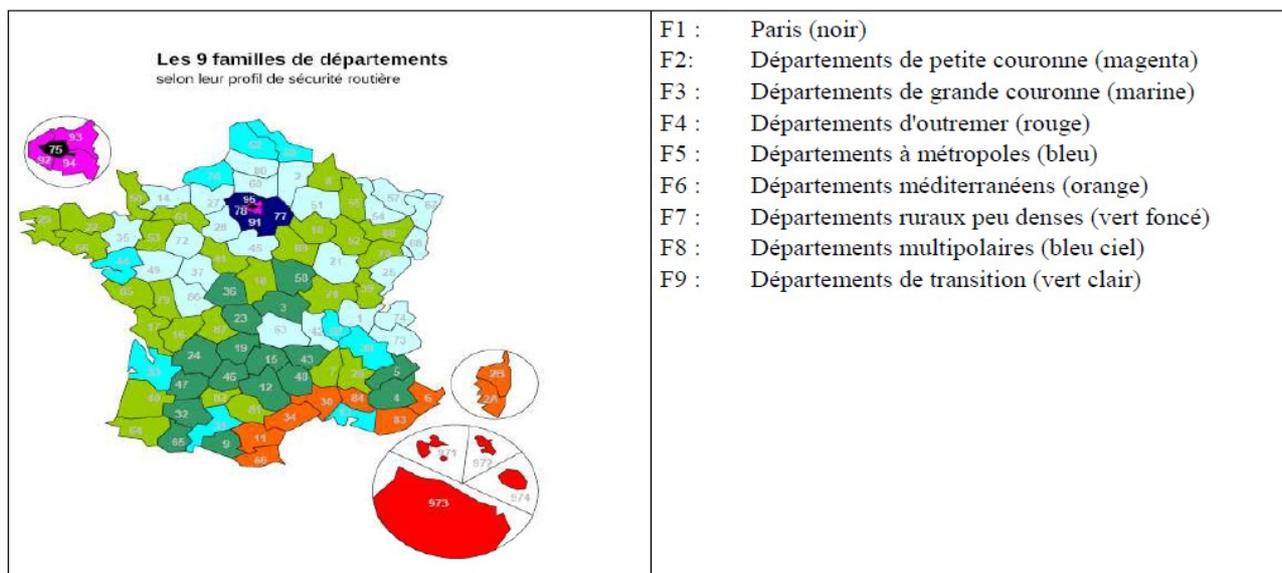
*Nota : Le classement par million d'habitants présente l'inconvénient d'être défavorable au département les moins peuplés et à contrario favorable aux départements les plus peuplés.*



Par conséquent, au regard des caractéristiques propres à chaque département qui sont susceptibles d'influer l'accidentalité, les comparaisons interdépartementales sont difficiles à interpréter. Dans un souci d'objectivité, l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) a créé **9 familles** au sein des départements français. Ces familles sont établies à partir d'Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR), qui tiennent compte de nombreux facteurs géographiques, climatiques, socio-culturels et structurels.

Le **Gard** est intégré à la famille des « **départements méditerranéens** » regroupant sept départements : l'Aude, l'Hérault, le Vaucluse, le Var, les Pyrénées-orientales, les Alpes-Maritimes et le Gard.

- ✓ Paris
- ✓ Département de petite couronne
- ✓ Département de grande couronne
- ✓ Départements d'outremer
- ✓ Départements à métropoles
- ✓ **Départements Méditerranéens (dont le Gard fait partie)** s'étale le long du littoral méditerranéen (exception faite des Bouches du Rhône (métropole), où la spécificité météorologique très ensoleillée attire un tourisme saisonnier considérable dans une région à la fois côtière et montagnarde. La population résidente y est en moyenne plus âgée et recourt notablement à l'usage de la motocyclette.
- ✓ Départements ruraux peu denses
- ✓ Départements multipolaires
- ✓ Départements de transitions



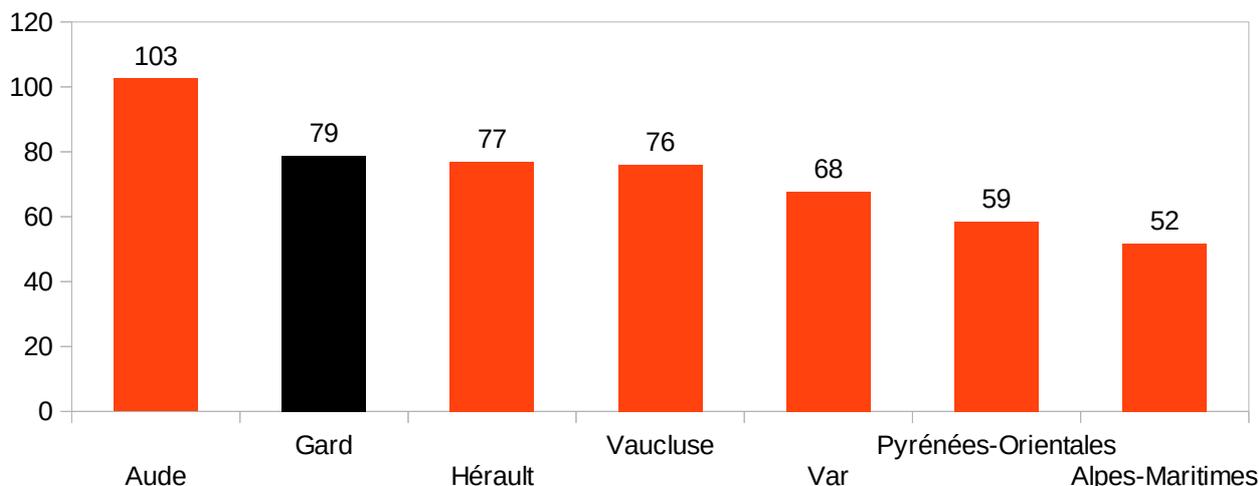
L'appartenance à une famille permet donc de dépasser la comparaison et le classement national par million d'habitants et de se positionner selon des critères de comparaison plus satisfaisants.

Il convient donc pour chacun des enjeux retenus d'observer le classement national d'un département mais aussi son positionnement au sein de sa famille d'appartenance.

Au sein de la famille « départements méditerranéens » **le Gard est le deuxième département le plus meurtrier de la famille en tués par million d'habitants.**

## Tués/1 million habitants 2012-2016

### Famille méditerranéenne



## 1.2 L'accidentalité 2012-2016 et comparaison avec 2007-2011

### 1.2.1 Accidentalité corporelle du département

Le nombre d'accidents corporels **diminue de 23 %** sur la période 2012-2016 alors que le nombre de personnes décédées progresse seulement de **15 %**. **La gravité des accidents est donc en augmentation (plus de victimes décédées/ 100 acc).**

Ce constat est assez paradoxal dans un contexte où les vitesses pratiquées sur l'ensemble des réseaux sont en baisse, où la sécurité passive des véhicules est en progression et où le nombre d'accidents impliquant les usagers vulnérables est en diminution.

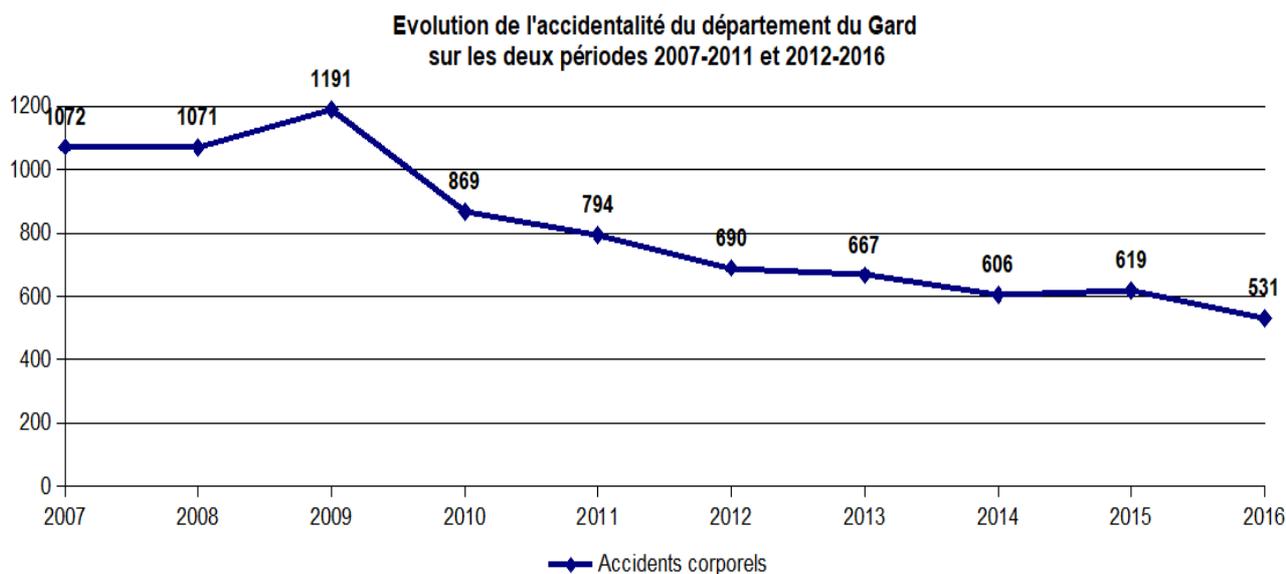
**Le relâchement sur certains comportements comme l'absence d'utilisation des dispositifs de retenue ou l'usage des distracteurs, est à l'origine de chocs frontaux violents, qui pourraient expliquer la gravité croissante des accidents .**

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre de victimes		
				Tués	BH	BL
2012	690	61	332	68	342	618
2013	668	52	351	56	398	526
2014	606	39	325	43	371	479
2015	619	60	334	69	343	488
2016	531	54	307	58	333	359
<b>Ensemble</b>	<b>3114</b>	<b>266</b>	<b>1649</b>	<b>294</b>	<b>1787</b>	<b>2470</b>

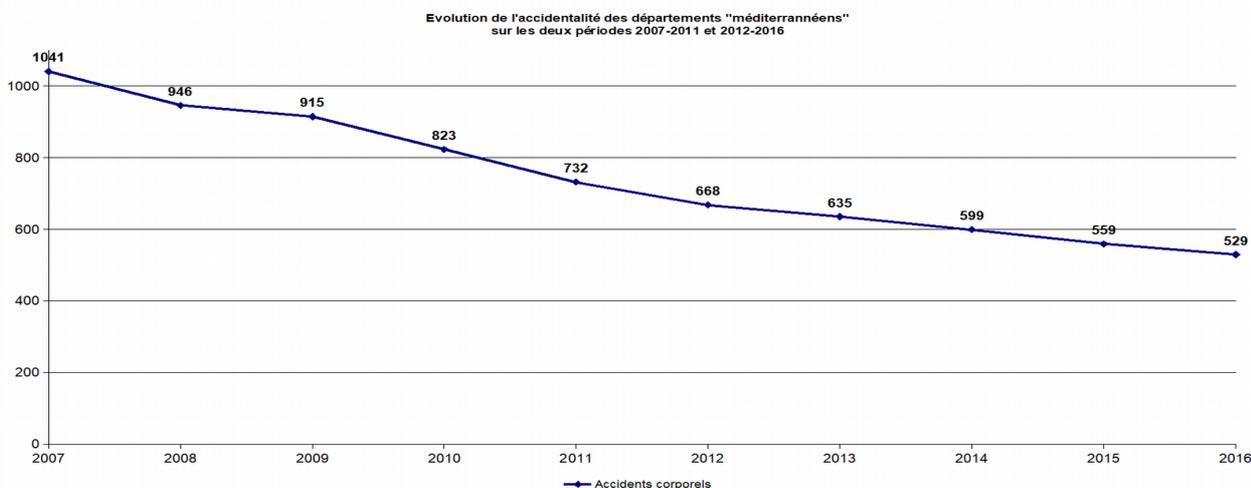
### 1.2.2 Evolution de l'accidentalité corporelle sur 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011

✓ Nombre d'accidents corporels :

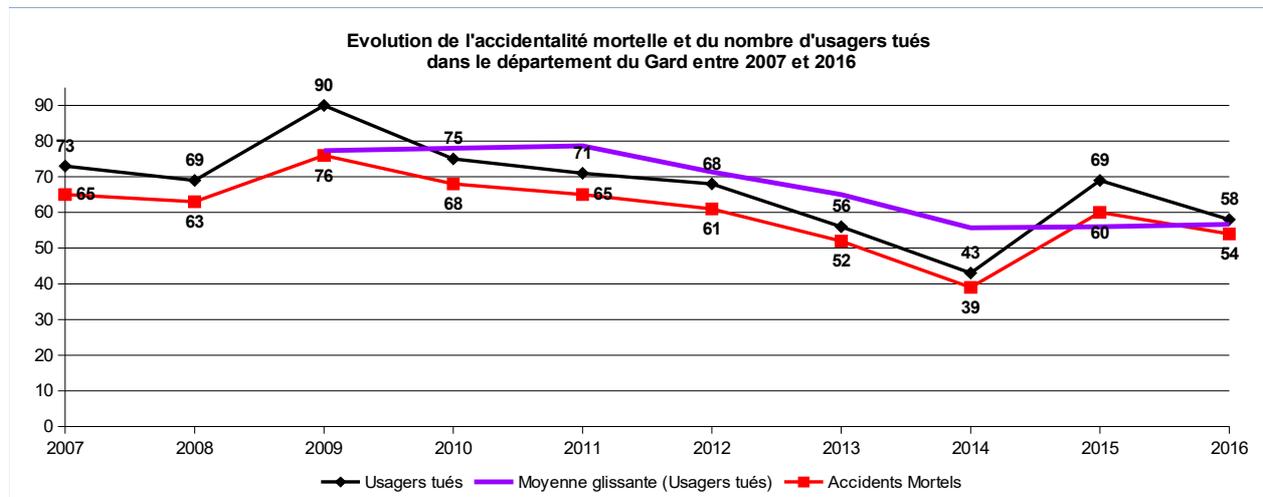
Sur la période 2007-2011, le département du Gard enregistre une baisse du nombre d'accidents corporels avec une accentuation du phénomène en 2010 et 2011 (hors 2009 - année particulièrement mauvaise avec 90 usagers tués). La période 2012-2016 confirme cette tendance avec une diminution continue de l'accidentalité corporelle (de 690 en 2012 on passe à 531 en 2016).



Dans les départements "méditerranéens", l'accidentalité corporelle routière connaît une baisse continue depuis 10 ans et présente des résultats divisés quasiment de moitié en 2016 par rapport à 2007. Le Département du Gard, connaît une évolution similaire, en termes d'accidentalité corporelle routière, à celle de la famille des départements "méditerranéens" à laquelle il appartient.



✓ Nombre de personnes décédées :

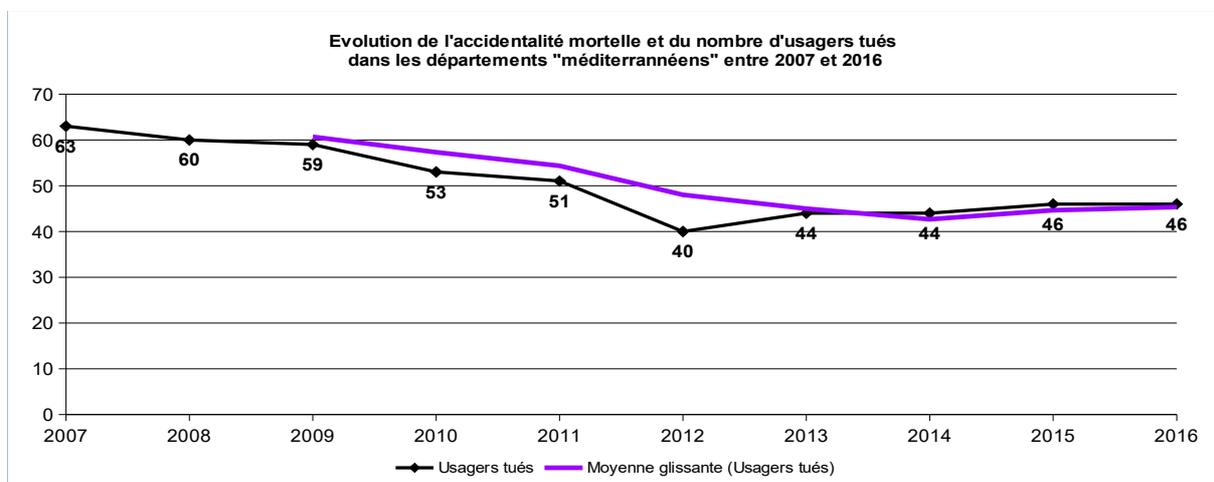


Globalement, sur la période 2007-2016, la tendance générale de la mortalité du département du Gard est orientée à la baisse, bien que le nombre de tués oscille selon les années (pics en 2009 avec 90 tués et en 2015 avec 69 tués); creux en 2014 avec 43 tués (désormais « année de référence »). Néanmoins, par rapport à la période 2007-2011, on note, de 2012 à 2016, une diminution du nombre d'usagers tués malgré l'année 2015 qui marque une rupture de la baisse continue de la mortalité routière.

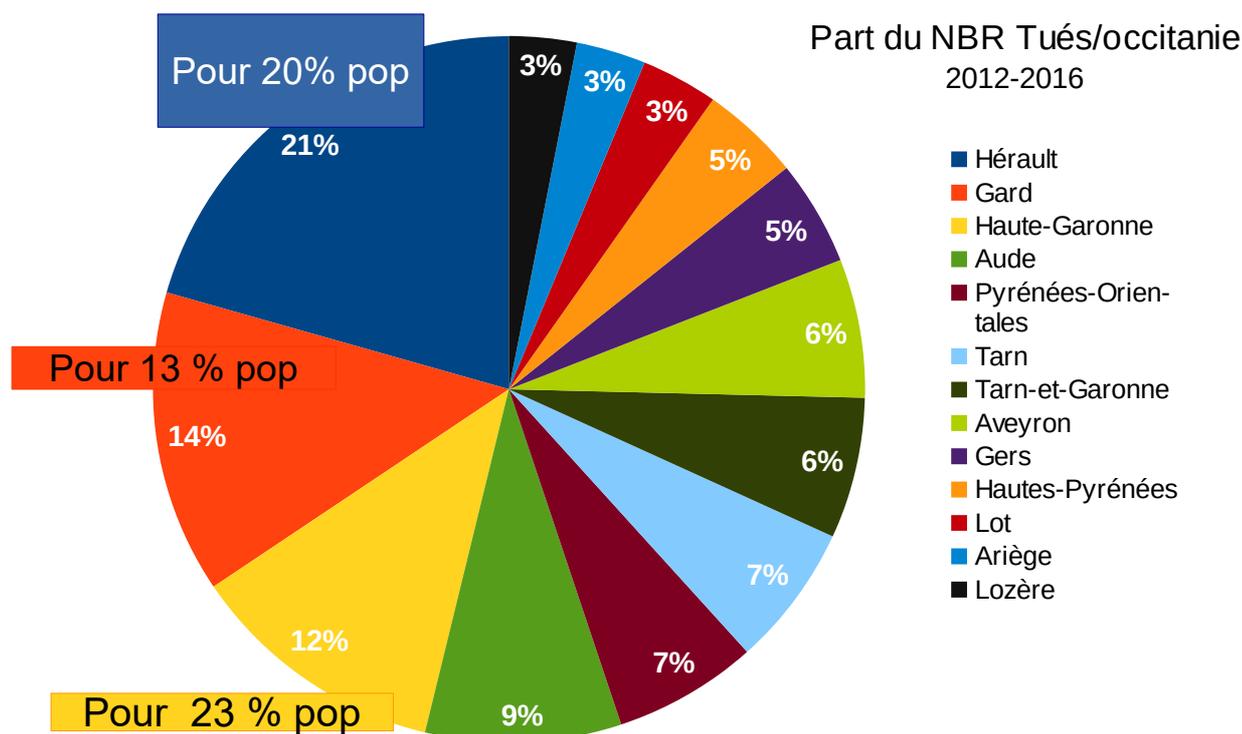
Pour mémoire sur la période des 10 années précédentes le nombre de victimes décédées avait été divisé par deux .

**Nota :** La rupture enregistrée dans la baisse du nombre de victimes décédées est illustrée par la courbe de la moyenne glissante sur 3 ans du nombre de tués (en violet).

La famille des départements "méditerranéens" enregistre une mortalité moyenne plus faible que le département du Gard. Dans le Gard, seule l'année 2014 se rapproche de la tendance affichée par les départements "méditerranéens" en terme de mortalité routière: 43 tués dans le Gard contre 44 dans les départements "méditerranéens". (source ONISR)



Le Gard représente 13 % de la population de la région Occitanie mais pèse pour 14 % dans la mortalité routière.



**Nota :** Pour les comparaisons inter-départementales il conviendrait de pondérer les chiffres bruts de toutes les sous-catégories par la représentation (population et/ou nombre de véhicules) et la fréquence d'exposition aux risques (type d'usage et/ou nombre de kilomètres parcourus), or ces éléments de pondération ne sont pas disponibles à l'échelle départementale.

85 % de la mortalité routière est générée par les deux modes de déplacements qui sont les plus utilisés et qui enregistrent les vitesses les plus élevées, véhicules légers et deux-roues motorisés.

La fragilité des deux-roues motorisés est soulignée par leur présence dans 21 % des accidents corporels et une part quasiment identique dans le nombre de victimes décédées (20%).

En termes de représentativité des victimes décédées entre les deux périodes 2007-2011 et 2012-2016, deux catégories sont plus importantes :

- les bicyclettes, de 2 % à 4 %
- les deux-roues motorisés, de 17% à 20 %.

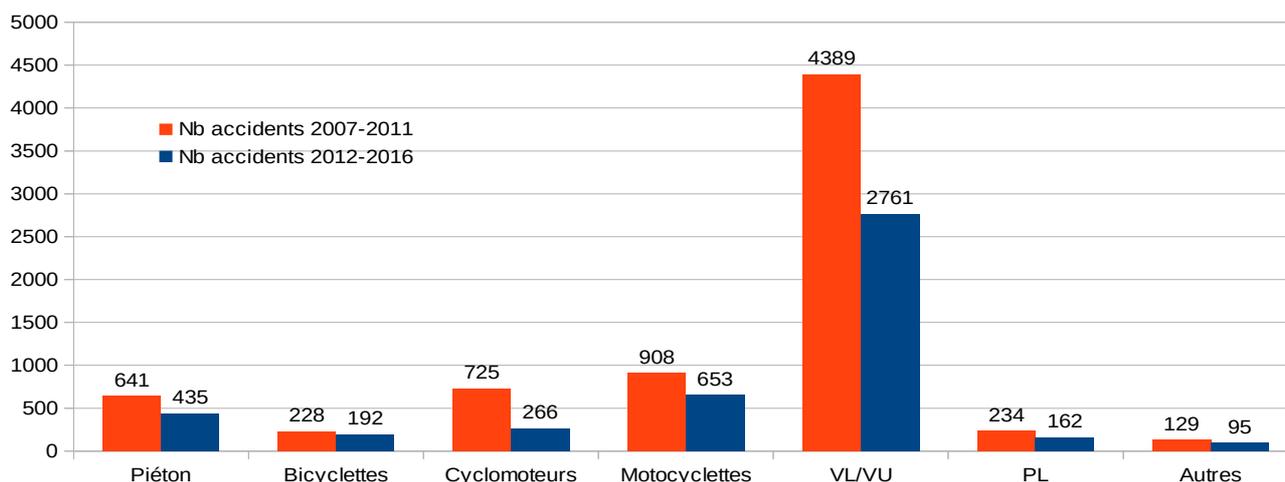
A noter la très forte baisse de la part de piétons décédés, de 11 à 7 %, alors que leur implication dans les accidents reste dans des proportions identiques.

Quelle que soit la catégorie, le nombre d'accidents corporels diminue.

Six victimes décédées en plus en bicyclettes sur la période 2012-2016 que sur 2007-2011, mais une forte régression pour le nombre de victimes en cyclomoteurs.

Période 2012-2016		Accident impliquant au moins 1...							Ensemble
		Piéton	Bicyclettes	Cyclomoteurs	Motocyclettes	VL/VU	PL	Autres	
Département 30	Nombre d'accidents corporels	435	192	266	653	2761	162	95	3114
	%	14 %	6 %	9 %	21 %	89 %	5 %	3 %	>100%*
Département 30	Nombre de personnes tuées	22	13	4	60	186	3	6	294
	%	7 %	4 %	1 %	20 %	63 %	1 %	2 %	100 %

### Evolution du nombre d'accidents corporels par mode de déplacement



### 1.2.4 Répartition des accidents corporels et des tués selon le milieu sur la période 2012-2016

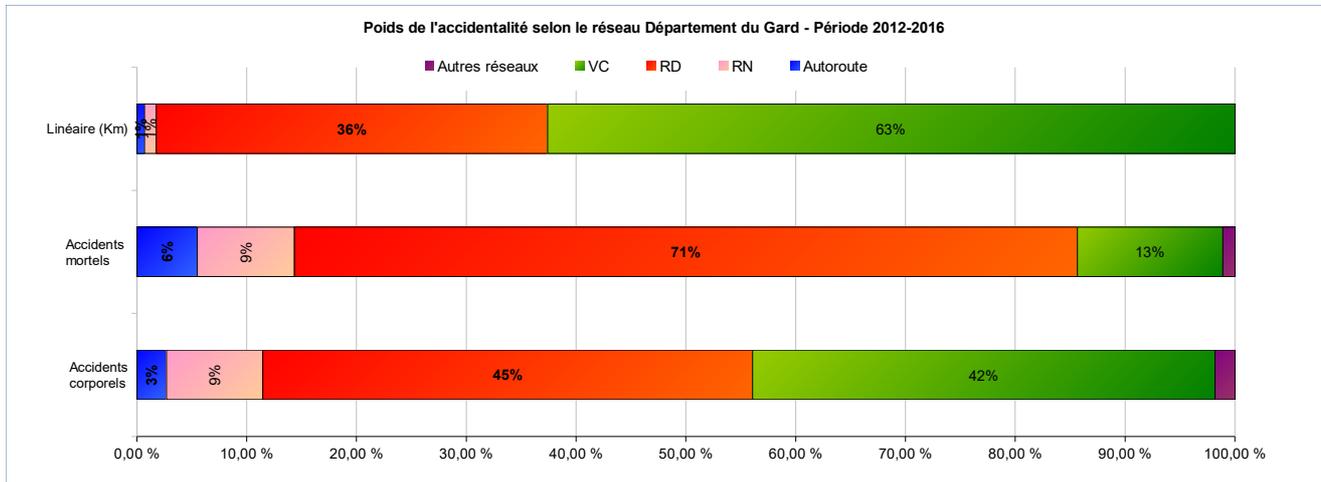
	En agglo	Hors agglo et Hors autoroute	Autoroute	Total
Nbre accidents corporels	1846	1179	89	3114
%	59	38	3	100
Nbre de personnes tuées	63	213	18	294
%	21,4	72,4	6,1	100

Le nombre d'accidents corporels est nettement supérieur en agglomération où les situations conflictuelles sont les plus fréquentes mais la gravité des accidents est plus importante sur le réseau départemental où les vitesses pratiquées sont plus élevées et où les chocs sur obstacles ont des conséquences plus importantes.

### 1.2.5 Répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie sur la période 2012-2016

	Autoroute	RN	RD	VC	Autres réseaux
Accidents corporels	89	291	1478	1395	60
Accidents mortels	15	24	194	36	3
Linéaire (Km)	87,75	132	4440	7799	NC

**Le réseau départemental enregistre 71% de la mortalité routière** et constitue le réseau routier le plus impacté par l'accidentalité corporelle routière. Cependant, en termes **de densité** (nombre d'accidents corporels / le linéaire de km de voies) ce sont les réseaux national et autoroutier qui sont les plus impactés



## 1.2.6 Communes du département les plus accidentogènes sur la période 2012- 2016

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BL	Indemnes
30-NIMES	1233	27	321	29	337	1309	1155
30-ALES	248	3	75	3	75	231	233
30-BEAUCAIRE	165	7	46	8	48	185	131
30-BAGNOLS-SUR-CEZE	149	5	47	5	52	142	164
30-GALLARGUES-LE-MONTUEUX	29	5	26	5	25	12	44
30-LE GRAU-DU-ROI	29	7	25	7	22	8	33
30-UZES	28	1	26	1	29	12	16
30-LAUDUN	27	2	22	2	26	17	21
30-AIGUES-MORTES	26	3	25	3	37	10	14
30-SAINT-CHRISTOL-LES-ALES	25	2	12	2	10	25	19
30-MARGUERITES	24	6	19	6	16	10	17
30-PONT-SAINT-ESPRIT	23	3	23	4	20	15	21
30-ROQUEMAURE	23	2	22	2	26	13	18
30-SAINT-AMBROIX	21	1	17	1	16	8	15
30-LES ANGLÉS	19	3	16	3	18	8	13
30-SAINT-GILLES	19	3	16	3	24	7	13
30-VESTRIC-ET-CANDIAC	18	3	16	3	25	7	10
30-BELLEGARDE	17	6	16	7	12	5	12
30-VAUVERT	17	3	15	3	14	3	8
30-VERGEZE	17	2	17	2	18	9	20
30-TRESQUES	16	3	14	3	12	6	11
30-MILHAUD	15	3	10	5	12	12	14
30-AIMARGUES	15	1	14	1	18	7	7
30-VILLENEUVE-LES-AVIGNON	14	1	12	1	13	6	12
30-AIGUES-VIVES	14	5	11	6	14	4	4
30-AIGREMONT	12	0	11	0	16	6	13
30-SAINT-MARTIN-DE-VALGALGUES	12	3	12	3	15	2	6
30-CALVISSON	12	3	8	3	5	7	8
30-FOURQUES	11	4	9	5	12	8	10
30-ROUSSON	11	1	11	1	10	5	3
30-LE VIGAN	11	1	10	1	9	1	9
30-BERNIS	11	1	6	1	7	6	14
30-CAISSARGUES	11	2	10	2	14	3	6

**Les 10 communes les plus accidentogènes  
en termes d'accidents corporels (Hors Nîmes)**

Commune	Nbre d'accidents corporels	Part des accidents corporels du dépt. (%)	Nombre d'habitants	Part de la population du dépt. (%)
ALES	248	8,2	39 993	5,4
BEUCAIRE	166	5,5	15 859	2,2
BAGNOLS SUR CEZE	149	4,9	18 172	2,5
LE GRAU DU ROI	29	0,96	8 372	1,1
UZES	29	0,96	8 569	1,2
AIGUES MORTES	26	0,86	8 417	1,1
LAUDUN L'ARDOISE	26	0,86	6 038	0,8
SAINT CHRISTOL LES ALES	25	0,83	6 951	0,9
PONT SAINT ESPRIT	23	0,76	10 155	1,4
SAINT AMBROIX	22	0,73	3 176	0,4

**Les 10 communes les plus accidentogènes  
en termes de personnes tuées (Hors Nîmes)**

Commune	Nbre de personnes tuées	Part des personnes tuées du dépt. (%)	Nombre d'habitants	Part de la population du dépt. (%)
BEUCAIRE	8	2,9	15 859	2,1
LE GRAU DU ROI	7	2,5	8 372	1,1
BELLEGARDE	6	2,2	6 707	0,9
BAGNOLS SUR CEZE	5	1,8	18 172	2,5
MARGUERITTES	5	1,8	8 577	1,2
AIGUES-VIVES	5	1,8	3 185	0,4
FOURQUES	5	1,8	2 878	0,4
SOMMIERES	5	1,8	4 644	0,6
SAINT MAMERT DU GARD	5	1,8	1 600	0,2
PONT SAINT ESPRIT	4	1,4	10 155	1,4

Le classement des communes par nombre d'accidents positionne logiquement en tête les communes les plus urbaines. Pour autant, si l'on observe l'indicateur du nombre d'accidents mortels et de personnes décédées sur les routes, ce sont les communes du sud du département qui sont les plus présentes.

Beaucaire, le Grau du roi, Bellegarde, Marguerittes et Saint Mamert du Gard présentent une gravité d'accident anormalement élevée au regard de leur représentativité de population .

Pour Marguerittes, le nombre de tués peut trouver son explication dans une « série » d'accidents ayant fait quatre victimes décédées sur le RD135 durant la période étudiée, traitée par la mise en place d'un radar.

Les territoires de Beaucaire, le Grau du roi et Aigues vives ainsi que l'ensemble des territoires du sud du département font déjà et devront continuer à faire l'objet d'une attention particulière.

## 2 Evaluation du DGO 2013-2017

Six enjeux avaient été retenus dans le DGO 2013-2017 :

- 1-Enjeu Alcool
- 2-Enjeu vitesse
- 3-Enjeu jeunes 15-24 ans
- 4-Enjeu deux-roues motorisés (2RM)
- 5-Enjeu usagers vulnérables ( seniors piétons et cyclistes)
- 6-Enjeu déplacement /domicile/travail-école (Trajets)

L'évaluation par « enjeu » de la politique de sécurité routière est un exercice difficile. En effet, de par leur désignation, les enjeux regroupent des cibles (jeunes, seniors), des causes d'accidents (vitesse, alcool) et aussi des pratiques (deux-roues motorisés, domicile-travail, piéton) : les enjeux sont donc imbriqués. L'ensemble des causes d'accidents est évoqué pour chacune des cibles, une action « jeune » évoquera forcément l'ensemble des causes alors qu'une action « alcool » pourra avoir des cibles différentes en fonction du lieu d'intervention (entreprise, milieu festif, fête étudiante). Par conséquent, la répartition budgétaire du PDASR et de ses actions ne doit pas être considérée comme étanche et clairement délimitée.

### 2.1.1 Indicateur de suivi des actions du DGO par enjeu :

Nombre d'associations ou de collectivités inscrites par enjeu au PDASR (subventionnées)

Seules sont recensées les associations inscrites au PDASR et ayant reçu une subvention. Certaines associations ont une action prédominante dans un enjeu et peuvent donc être identifiées sur cet enjeu, mais la plupart, dans le cadre de leurs interventions, abordent plusieurs thèmes de la sécurité routière.

	2013	2014	2015	2016	2017	Moyenne
Alcool	6	8	12	9	5	7
Vitesse	Aucun partenaire spécifique vitesse mais un enjeu transversal					
Jeunes 15-24	8	8	8	5	4	6
2RM	6	7	6	5	2	5
Usagers Vul		2	2	2	6	3
Dom/travail	3	3	1	4	3	3
TOTAL	23	28	29	25	20	

### Nombre d'actions PDASR conduites en régie par enjeu :

Comptabiliser le nombre d'action est un exercice complexe. Doit-on compter le générique d'une action ou chaque intervention de terrain liée à un titre d'action ?

Par exemple, « la charte fête votive » est une action qui regroupe la sensibilisation des élus , la formation des intervenants et les interventions de terrain. Cette charte est donc **une action** de l'enjeu « conduites addictives » qui engendre plus de **30 interventions** de terrain par an .

Idem pour l'enjeu jeune et l'item « Education Nationale » : comptabiliser toutes les interventions conduites dans le cadre du PDASR et la collaboration qu'elles génèrent avec les associations est assez difficile.

D'autres interventions comme le témoignage des accidentés de la route ou de leur famille sur le thème « la vie après l'accident » n'appartiennent à aucune famille d'enjeu et sont pourtant pédagogiquement parmi les plus efficaces.

Compte tenu de ces contraintes, afin d'obtenir un indicateur constant de l'activité du PDASR, il a été choisi de comptabiliser le nombre de lettres de mission fournies aux IDSR et de les affecter, autant que possible, à un enjeu.

Une lettre de mission est envoyée à chaque IDSR qui intervient sur une action de sécurité routière ; ils sont la plupart du temps, à minima, deux par atelier.

Nombre de lettres de mission/ enjeux	2013	2014	2015	2016	2017
Alcool	15	15	20	30	40
Vitesse	5			10	18
Jeunes 15-24	10	12	15	15	23
2RM	5	6	7	10	20
Usagers Vul	10	11	6	5	14
Dom/travail	10	11	30	40	62
Nombre Total de LM	<b>100</b>	<b>110</b>	<b>140</b>	<b>158</b>	<b>207</b>

### Evolution des enjeux du DGO 2013-2017 :

#### Evolution de l'enjeu Alcool sur la période :

Avec une présence d'alcool dans le sang d'au moins un conducteur impliqué dans pratiquement 50 % des accidents mortels, le DGO 2013-2017 plaçait les risques liés aux conduites sous un empire alcoolique au premier rang des problématiques gardoises

Depuis 2001, la recherche de présence de stupéfiants est obligatoire pour les conducteurs impliqués dans un accident mortel, mais c'est essentiellement depuis 2015 que les progrès

accomplis en matière d'analyse et de recherche permettent d'avoir une recherche plus systématique et fiable.

L'enjeu alcool est donc maintenant désigné sous l'item « **conduites addictives** ».

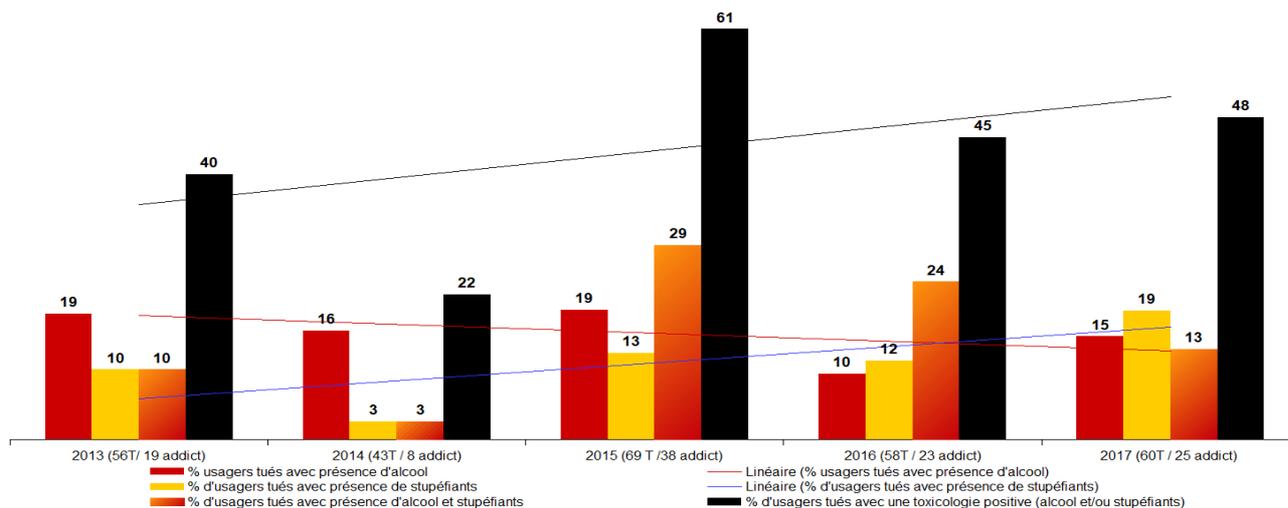
Sur la période 2013-2017, le pourcentage de conducteurs ayant consommé uniquement de l'alcool, impliqués dans les accidents mortels, est en baisse ; en revanche la représentation des conducteurs ayant **consommé un stupéfiant est en forte augmentation**.

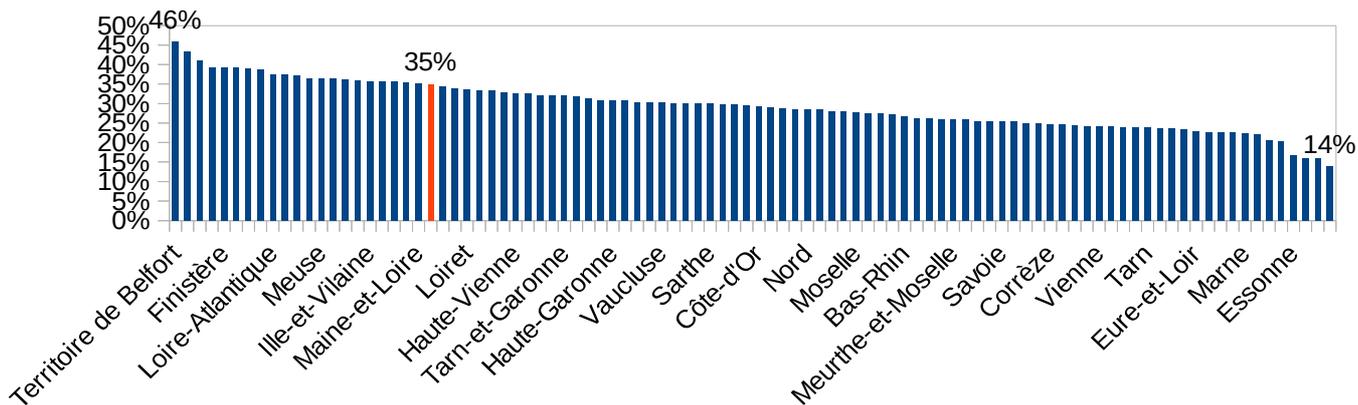
Depuis 2016 la part des conducteurs ayant consommé **un stupéfiant est supérieure à celle des conducteurs ayant consommé uniquement de l'alcool**.

Dans le Gard l'année 2014 est désormais année de référence, avec 43 décès car c'est historiquement le chiffre le plus bas jamais atteint dans le département, c'est aussi l'année où il y a le moins de conducteurs en état de conduite addictive impliqué dans les accidents mortels. **Ce résultat confirme l'importance de l'enjeu « conduites addictives » dans la mortalité routière gardoise.**

### Les conduites addictives restent la problématique principale sur les routes du Gard.

EVOLUTION DE LA PART EN % DES USAGERS TUÉS DANS LES ACCIDENTS AVEC TOXICOLOGIE CONNUE 2013-2014-2015-2016-2017 - Données connues au 18/01/2018

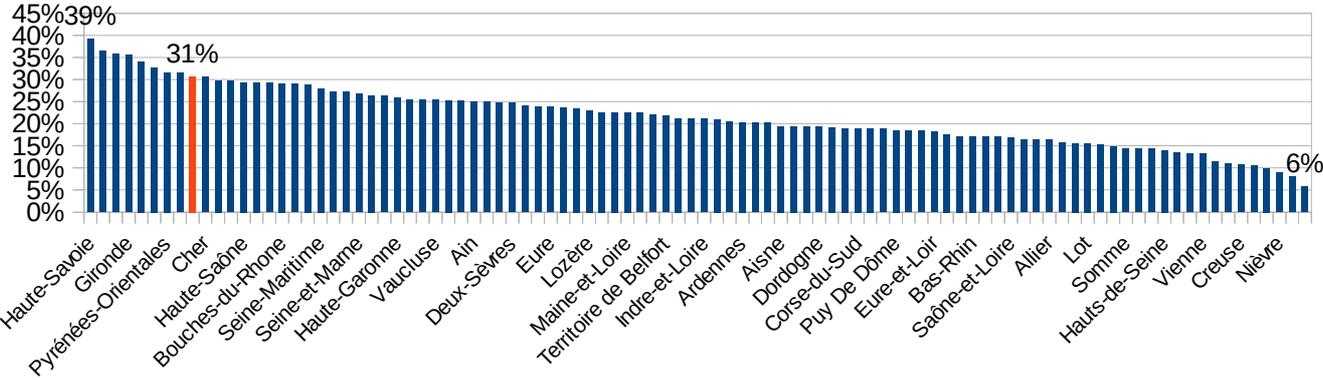




**Alcool 35 % :**  
**Le Gard 22ème au niveau national ( 30 % au plan national)**  
**3ème dans la famille**  
**4ème en région Occitanie**

Classement par la part des accidents avec un conducteur drogué/  
 (donnée connue) 2012-2016

Part des conducteurs sous STUP (donnée connue)



**STUP 31 %:**  
**Le Gard 9ème au niveau national (22 % au niveau national)**  
**3ème dans la famille**  
**4ème en région Occitanie**

### Evolution de l'enjeu vitesse sur la période :

**Nota :** Alors que toutes les études spécifiques montrent que la vitesse est un facteur d'accident et un facteur aggravant, à l'échelle départementale aucune donnée statistique n'est disponible sur les vitesses réelles pratiquées en amont de la situation d'urgence ni sur les vitesses de choc. L'évaluation de l'implication de la vitesse dans les accidents découle des remontées des forces de l'ordre, APAM essentiellement, sans que l'on ne puisse déterminer la vitesse réelle et par conséquent la proportion de vitesses excessives et de vitesse inadaptées.

Hors conduites addictives, selon les forces de l'ordre, la vitesse était impliquée comme facteur principal des accidents mortels dans **36 %** des cas en 2013, **28 %** en 2014, **33 %** en 2015, **26 %** en 2016 % et **25 %** en 2017.

Au regard de ces indicateurs il semble que l'enjeu vitesse soit contenu dans le département.

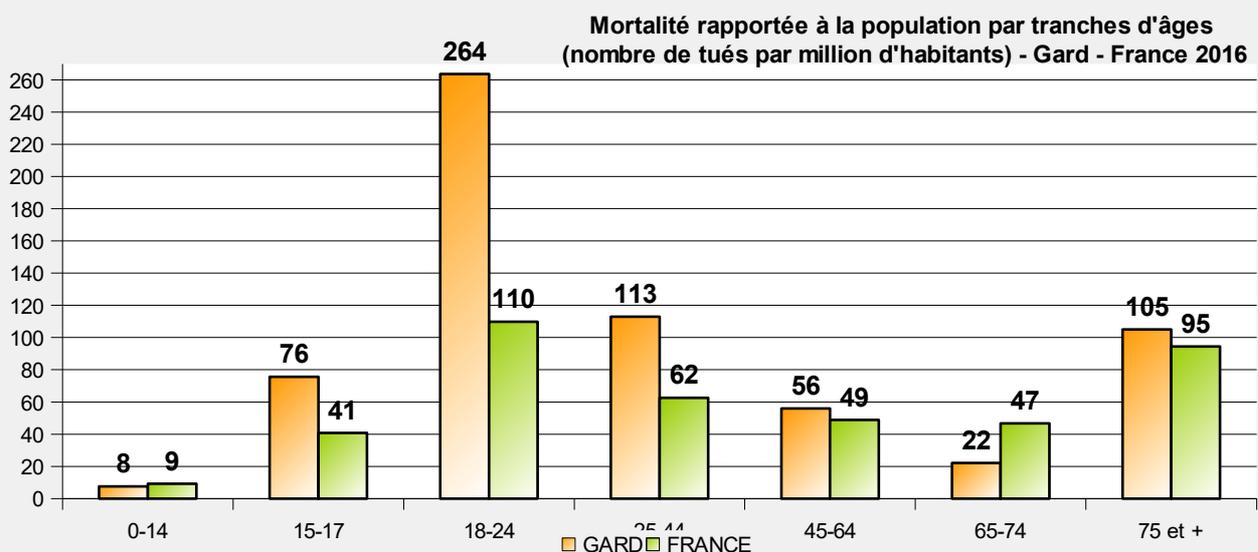
### Evolution enjeu jeunes sur la période :

Les DGO et PDASR précédents ont déjà évoqué l'importance de l'enjeu « jeune ». Cette tranche d'âge cumule les risques : inexpérience et comportements sociaux liés à l'âge.

L'éducation, l'information, la formation sont donc incontournables pour cette catégorie, d'autant que c'est au cours de la période « petite enfance » et « pré-adolescence », avant que ne soient ancrées les « croyances », que l'on a toutes les chances de poser les bases de comportements respectueux propices à l'amélioration de la sécurité routière.

Dans le Gard la tranche d'âge 18-24 ans est la plus sur-représentée dans nos statistiques rapportées à la population, cette sur-représentation est aussi vrai comparée au niveau national : **264 tués** 18-24 ans /1 million de 18-24 ans dans le Gard contre **110 tués** 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans à l'échelle nationale.

**18-24 Tués/ 1 million de 18 24 ans**  
**Le Gard 45 ème au niveau national.**  
**3ème dans la famille « Méditerranée »**  
**9ème en Occitanie**



## Evolution de l'enjeu deux-roues motorisés :

L'enjeu « deux roue motorisées » est dans le Gard un enjeu sensible ; en effet le climat, la géographie, l'attrait touristique en font un département dans lequel la pratique du deux-roues motorisé est attrayante. L'exposition aux risques y est donc plus importante que dans d'autres départements.

Pour autant, cet enjeu est aussi sans aucun doute celui qui a le plus évolué ces dernières années dans sa composition sociale. Dans **les années 80**, l'âge moyen du conducteur moto était de **24 ans**, il est aujourd'hui de presque **40 ans**. Cette évolution se retrouve dans les pratiques et le mode de vie : l'usage de la moto est devenu un loisir voire une utilité dans les grands centre urbains.

C'est cette dernière utilisation des 2RM comme véhicule alternatif aux autres modes de transports en zone urbaine et péri-urbaine pour les trajets quotidiens (véhicule qui permet d'échapper aux embouteillages) qui est à l'origine de l'augmentation du nombre de victimes en moto.

Comme pour la voiture, l'utilisation urbaine de la moto expose plus fréquemment à des situations conflictuelles et donc augmente la fréquence des accidents. Mais contrairement au VL qui protège ses occupants, dans le contexte des vitesses généralement pratiquée en ville, le motard est exposé aux chocs et les obstacles sont plus nombreux en ville. L'accidentologie urbaine est donc particulièrement traumatisante pour l'usager de deux-roues motorisé.

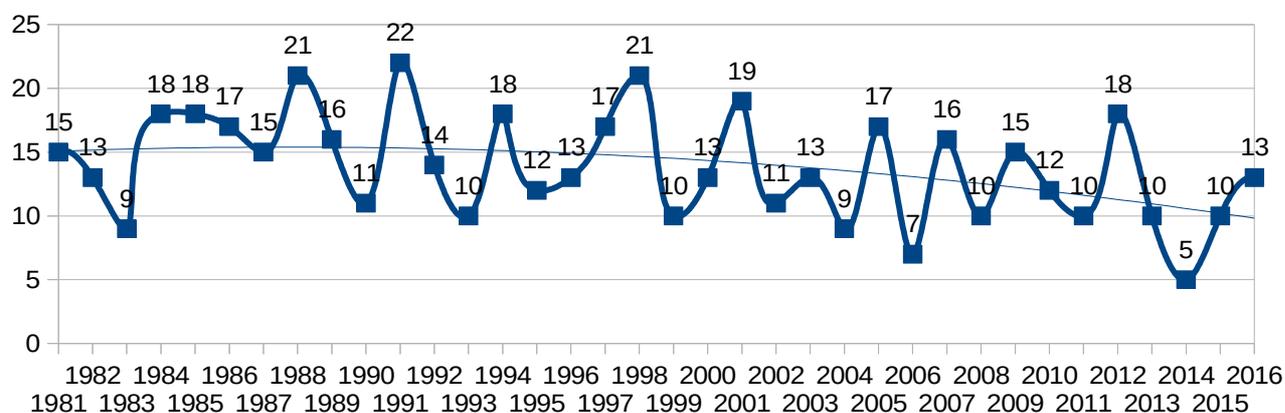
Cela étant, les principaux centres urbains du Gard (Nîmes, Ales) ne sont pas encore exposés à des congestions de trafics suffisamment importantes pour inciter massivement les usagers à utiliser de manière significative l'usage du 2RM comme outil de déplacement alternatif : **les usagers de deux-roues motorisés dans Gard sont donc peu exposés aux risques liés à l'usage urbain.**

La topographie des routes gardoises et le climat local étant favorables à la pratique du 2RM, on pourrait penser que cette sur-exposition aux risques engendre plus de victimes.

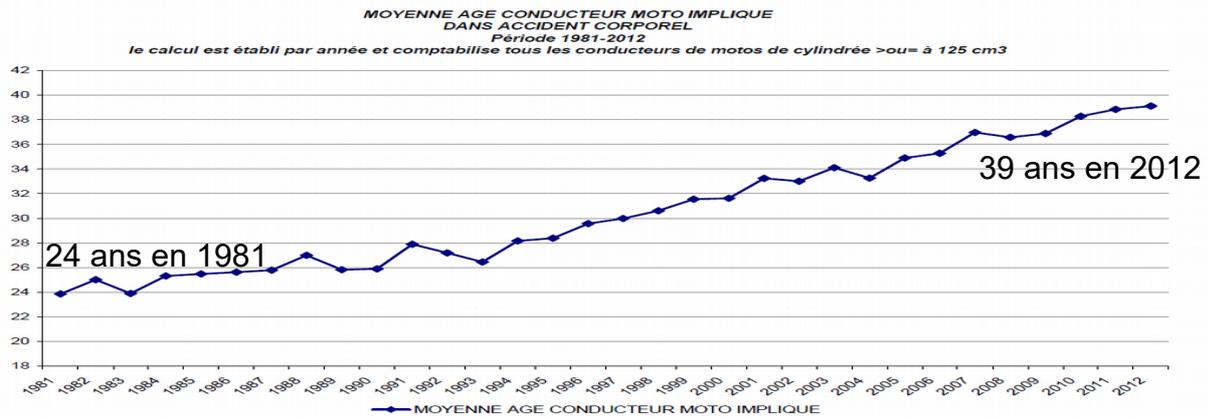
Mais l'enjeu deux-roues est spécifique, la pratique du deux-roues motorisés demande une technicité et un engagement psychomoteur supérieurs à la conduite d'un VL. Le climat du Gard permettant de rouler dans des conditions climatiques favorables tout au long de l'année, y compris en période hivernale, le motard y est moins soumis à l'accidentalité des mois de mai, juin constatée dans d'autres département qu'engendre la reprise de l'activité après une longue interruption.

Les actions du PDASR sont tout de même concentrées sur cette période qui reste sensible.

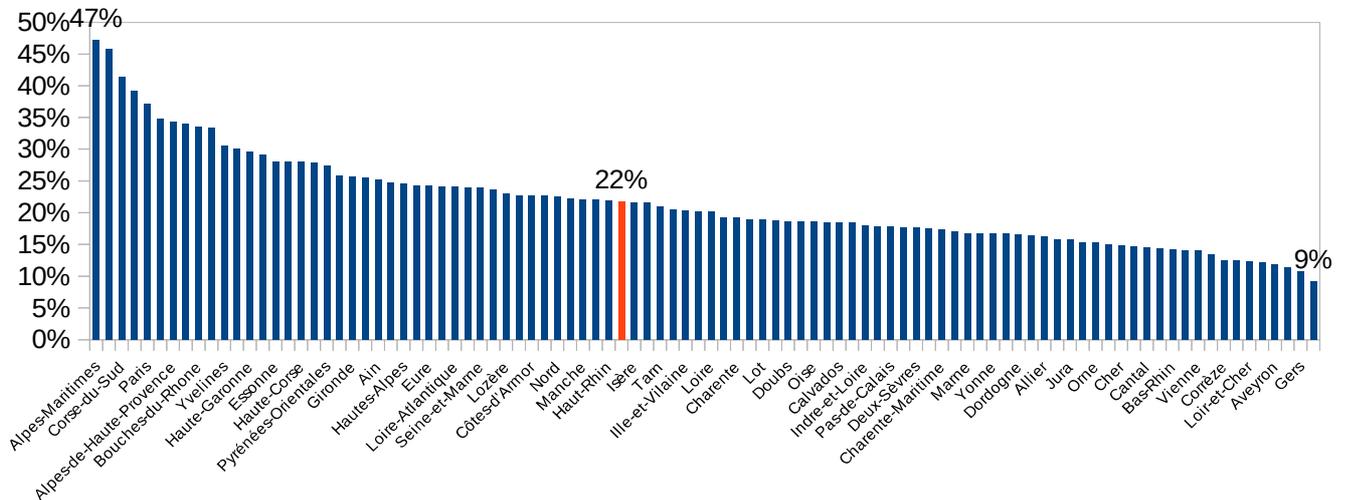
## **L'accidentologie moto dans le Gard est contenue mais reste très fluctuante :**



## Les 2RM un enjeu en perpétuelle évolution



Malgré une exposition aux risques plus importante une accidentologie contenue :



**2 RM (+ de 125 cm3)**  
**Le Gard 42ème au niveau national**  
**6ème dans la famille**  
**6ème en région Occitanie**

### Evolution de l'enjeu usagers vulnérables :

L'enjeu « Usagers vulnérables » au titre du DGO 2013-2017 regroupait les **seniors** qui sur cette période étaient essentiellement victimes en qualité de piétons, **les piétons et les cyclistes** (les usagers de deux-roues motorisés étant traités à part).

Sur la période 2012-2016 et en particulier à partir de 2016, l'accidentalité subie par les seniors semble évoluer. En effet, le nombre d'accidents mortels de la circulation consécutifs à des malaises concomitants à l'accident est en très nette augmentation.

Pour mémoire, doit être comptabilisé comme accident mortel, tout accident survenu sur une chaussée ouverte à la circulation impliquant un véhicule, même si la mort du conducteur est provoquée par un malaise et y compris si ce malaise précède le choc consécutif à la perte de contrôle.

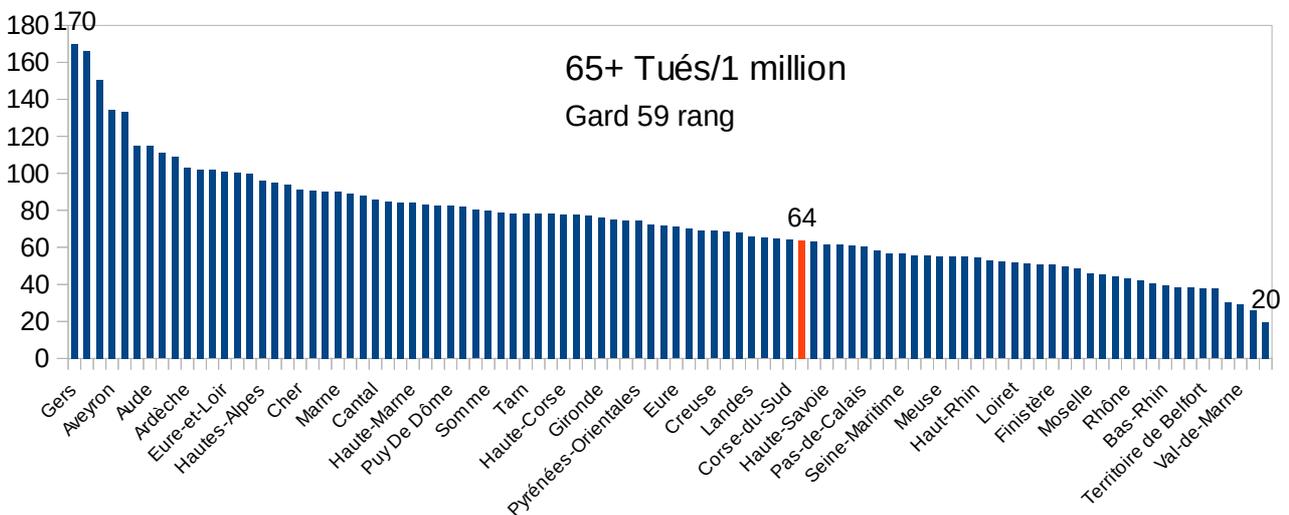
Avec le vieillissement de la population, la génération actuelle des seniors a construit sa vie sociale autour de l'utilisation du véhicule automobile. C'est la première génération entière de seniors qui possède pratiquement de manière systématique le permis de conduire et au moins un véhicule : on peut donc s'attendre à voir les accidents en lien avec des malaises liés à l'âge se développer.

Aussi est-il important de comptabiliser ce type d'accident afin de les prendre en compte, d'en mesurer les conséquences et de mettre en place des mesures de prévention :

- alerter la population concernée,
- sensibiliser le milieu médical,
- justifier des mesures contraignantes de visite médicale ou de retrait de permis dans certains cas.

L'évolution de l'enjeu senior étant plus caractérisé par le changement du type d'accident que par une évolution de leur nombre, il sera traité individuellement dans le DGO 2018-2022.

Pour autant, dans le département du Gard, l'accidentologie des seniors est contenue au regard du niveau national et de la famille d'appartenance.



**Seniors**  
Taux de 64/1 million au niv. NAT.  
Rang 6 sur 7 dans la famille Méditerranée  
12 sur 13 dans la région Occitanie

## les enjeux piétons et cyclistes :

*Nota : A l'échelle départementale l'étude statistique des accidentologies piétons et cyclistes se situe au seuil des données significatives, d'une part le nombre d'accidents est faible et d'autre part il y a peu de circonstances communes entre les accidents permettant de relever une cause majeure.*

### Enjeu Piétons :

Sur la période 2012 -2016 l'enjeu « piéton » dans le Gard est contenu. L'absence de très grande métropole peut expliquer ce résultat assez favorable, les piétons étant essentiellement impliqués en agglomération.

#### 2012-2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un piéton hors autoroute	Nombre total d'accidents hors autoroute	% d'accidents avec un piéton
Accidents corporels	GARD	434	3025	14,3%
	MEDITERRANEENS	4 551	25 715	17,7%
	FRANCE	54 616	264 856	20,6%

Zone d'étude		Nombre de piétons tués hors autoroute	Nombre total de tués hors autoroute	% de tués piétons
Accidents corporels	GARD	21	276	7,6%
	MEDITERRANEENS	286	1 940	14,7%
	FRANCE	2 292	15 930	14,4%

### Enjeu cycliste :

Le nombre d'accidents et de victimes utilisant un cycle ne permet pas de tirer de conclusion sans ambiguïté, même en étudiant une période de cinq ans.

Dans le Gard, la représentativité des accidents de vélo se situe dans les mêmes proportions tant au niveau national que dans la famille d'appartenance.

#### 2012-2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents entre un cycliste et un véhicule tiers, hors autoroute	Nombre total d'accidents, hors autoroute	% d'accidents avec un cycliste
Accidents corporels	GARD	175	3025	6 %
	MEDITERRANEENS	1305	25715	5 %
	FRANCE	18529	264856	7 %

Zone d'étude		Nombre de cyclistes tués dans un acc. avec véhicule tiers, hors autoroute	Nombre total de tués, hors autoroute	% de tués cyclistes
Tués	GARD	11	276	4 %
	MEDITERRANEENS	72	1940	4 %
	FRANCE	666	15930	4 %

Evolution de l'enjeu déplacement /domicile/travail-école (trajets) :

Lors du précédent DGO les groupes de travail avaient souhaité se focaliser sur les trajets afin de cibler les transports scolaires.

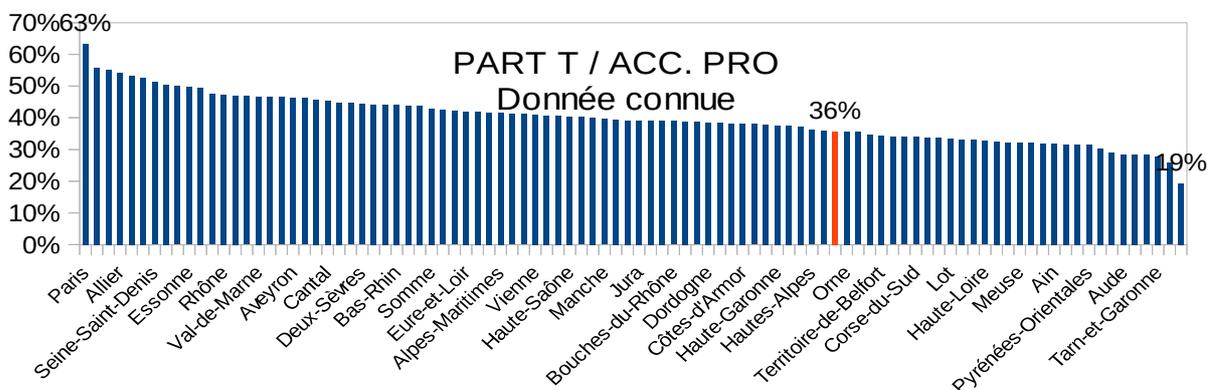
Aujourd'hui, parce que les accidents de la route sont la première cause de mortalité au travail, l'enjeu est désigné sous le vocable « risques professionnels ».

Un accident de trajet professionnel intervient dans 37 % des accidents dont l'objet est connu sur la période 2012-2016, soit une légère augmentation par rapport à la période 2007-2011 (35%).

**2012-2016**

Zone d'étude		Nombre d'accidents professionnels	Nombre d'accidents trajet connu	% d'accidents trajet professionnel
Accidents corporels	GARD	817	2 235	37 %
	MEDITERRANEENS	8 634	21 971	39 %
	FRANCE	108 978	236 841	46 %

Zone d'étude		Nombre de personnes tuées trajet professionnel	Nombre total de personnes tuées trajet connu	% de tués trajet professionnel
Personnes tuées	GARD	97	271	36 %
	MEDITERRANEENS	643	1 910	34 %
	FRANCE	6 446	16 079	40 %



**Accidents professionnels**  
**Le Gard 20 ème au niveau national (39 % au national)**  
**2ème dans la famille**  
**10 ème en région Occitanie**

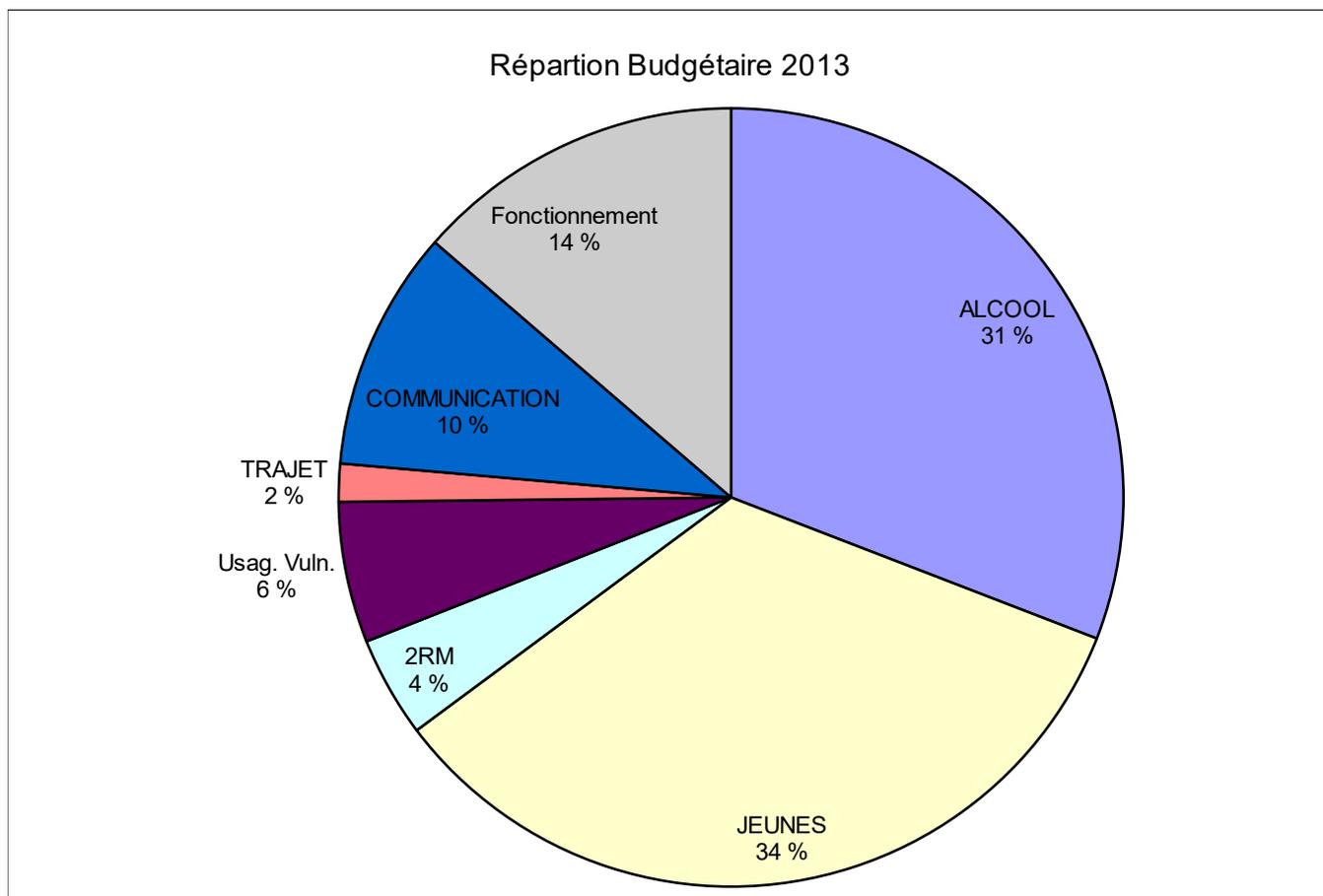
### 2.1.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu du DGO Budget

La répartition budgétaire n'est qu'une vision partielle des efforts consentis sur chacun des enjeux. Nombre d'enjeux sont traités transversalement dans chacune des actions et ne font pas l'objet d'attribution budgétaire «ciblée».

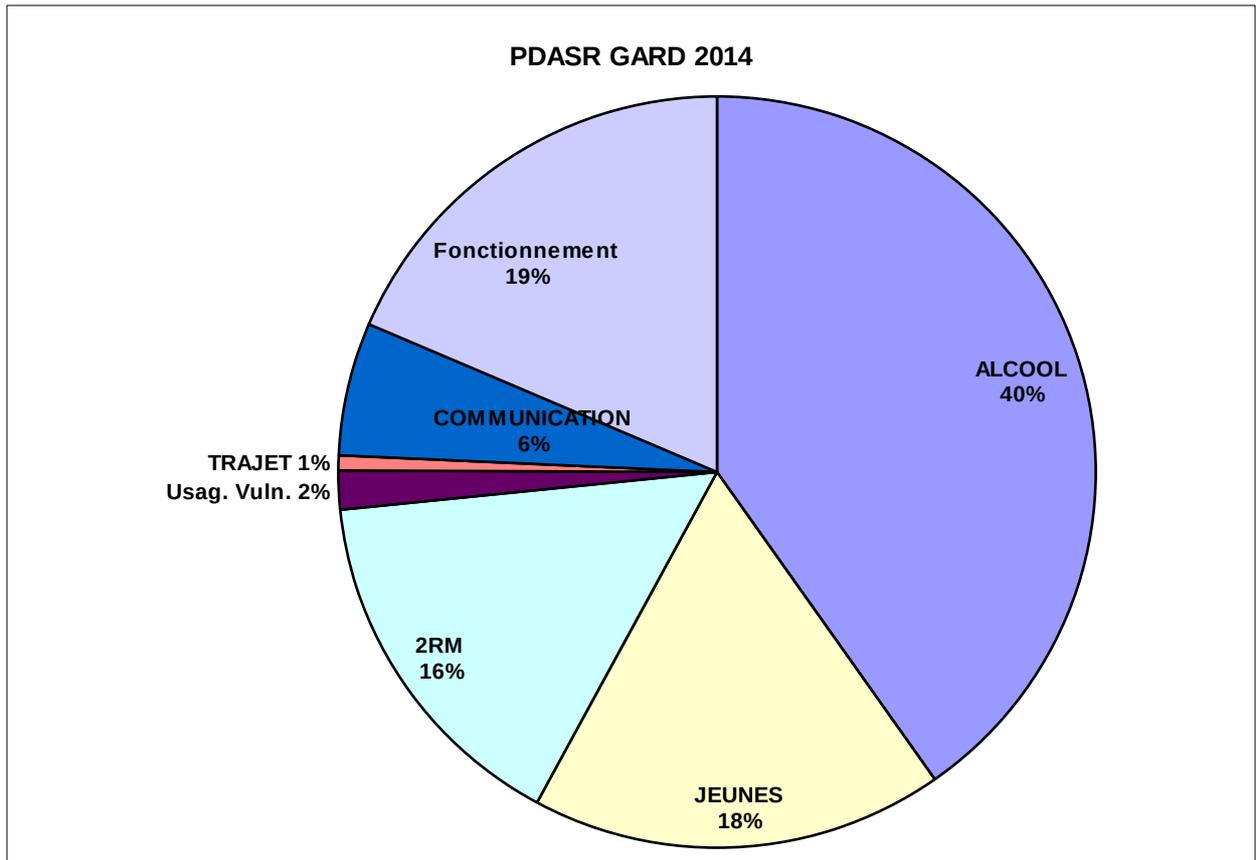
Les actions menées spécifiquement auprès des seniors sont généralement affectées dans le poste « usagers vulnérables » car ils étaient à ce jour essentiellement victimes en tant que piétons. Il semble que le nombre de personnes décédées au volant suite à un malaise cardiaque ou autre progresse ces dernières années (2017-2018) : le classement de l'enjeu « seniors » est donc susceptible d'évoluer.

Le budget d'une action conduite dans un lycée est généralement attribué à l'enjeu « jeune », pour autant les enjeux fondamentaux (vitesses, conduites addictives, distracteurs) sont bien évidemment traités, sans pour autant être affectés au budget spécifique de ces enjeux.

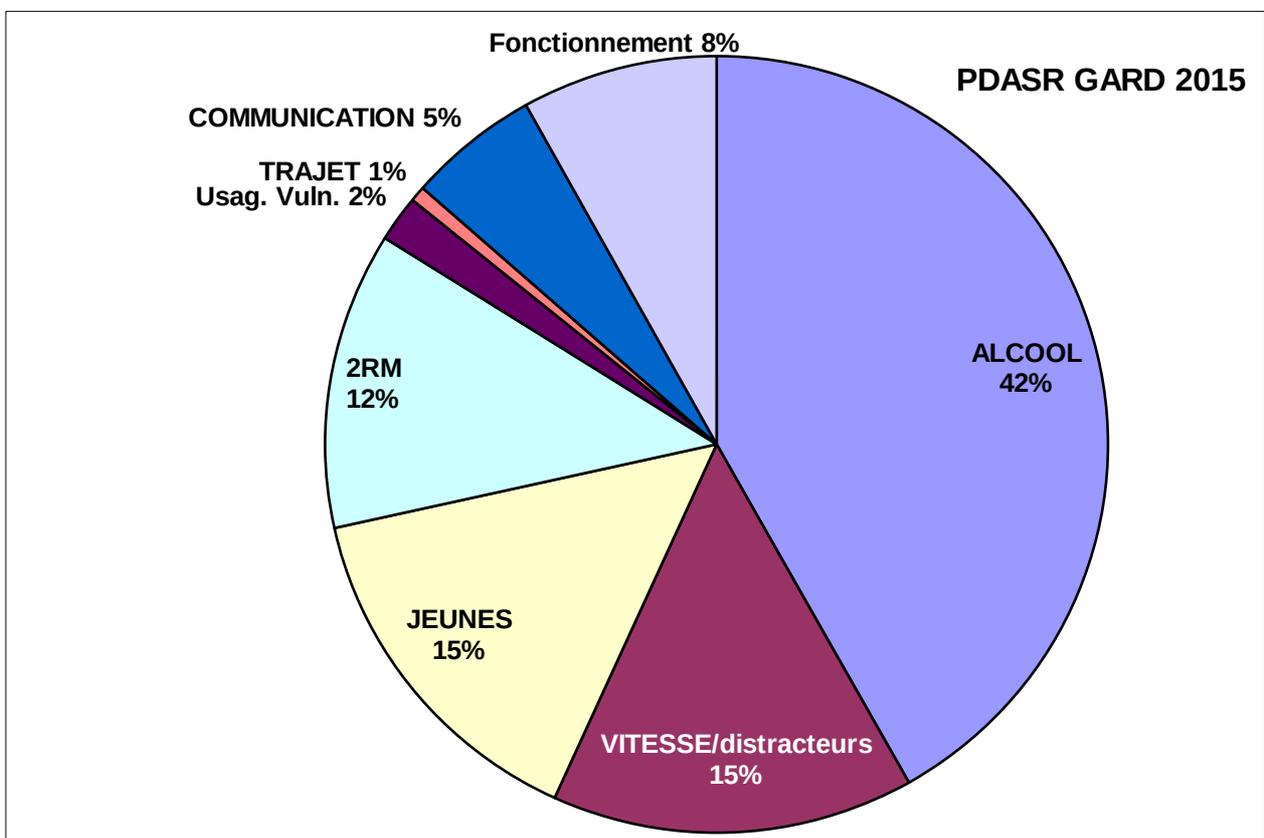
2013 : 92 230 €



2014 : 113 500€

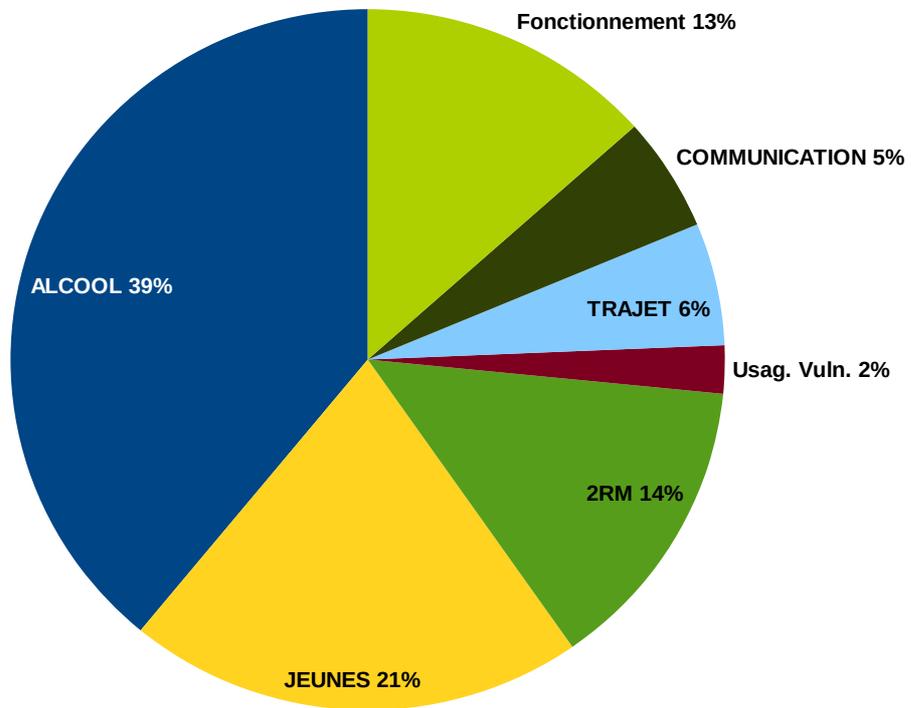


2015 : 119 040 €



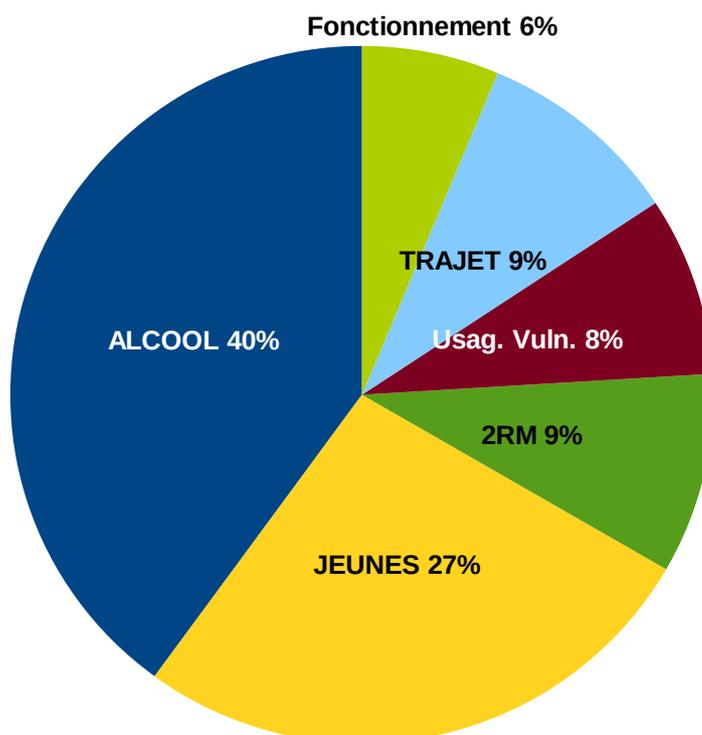
2016 : 113 000 €

PDASR 2016



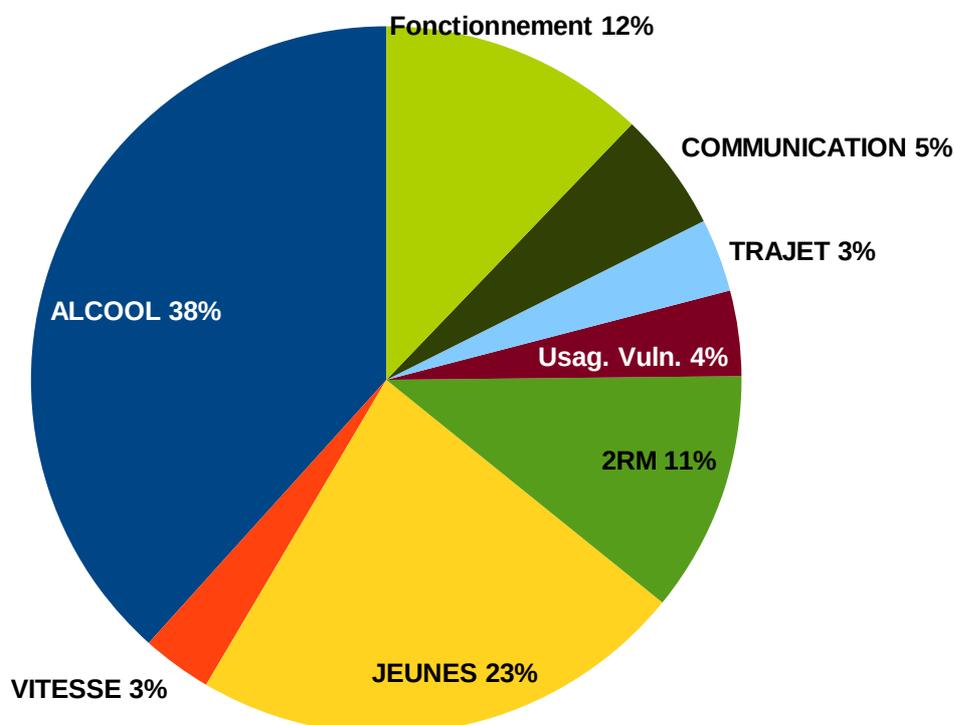
2017 : 115 178 €

PDASR 2017



2013-2017

REPARTITION-Budget /enjeux



Dans un contexte de diminution progressive de la dotation initiale, la répartition budgétaire en fonction des enjeux reste sensiblement identique d'année en année.

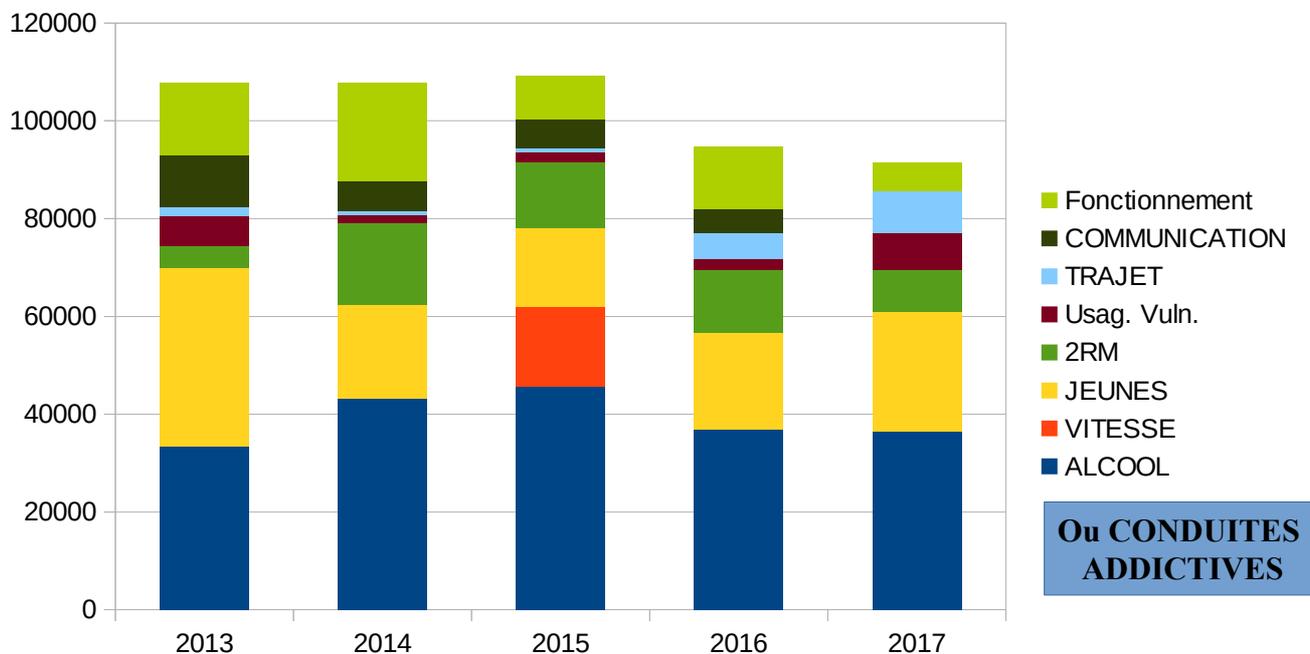
L'enjeu « alcool », aujourd'hui dénommé « conduites addictives » afin d'englober la prévention de toutes les consommations, est l'enjeu le plus financé au titre du PDASR. C'est aussi la première cause de mortalité sur les routes du département.

Le deuxième poste de dépense est le socle du continuum éducatif constitué par l'enjeu « jeune » et toutes les actions d'éducation qui en découlent.

En raison de la diminution des dotations, un effort particulier est porté sur les dépenses de fonctionnement : les achats de « goodies » et supports de communication sont réduits au strict nécessaire. Pour autant, le nombre croissant d'actions menées en régie avec les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) engendre des frais de missions de plus en plus importants et une augmentation de la charge de fonctionnement. Le poste « frais d'IDSR », en fonction de l'origine de la mission, peut être affecté au fonctionnement en ce qui concerne les réunions d'animation de réseau ou les actions « généralistes » ou à un enjeu si l'action est clairement ciblée sur cet enjeu.

Dans cet esprit, l'enjeu « vitesse » constitue rarement un enjeu « unique » et « spécifique » d'une action : il est traité transversalement dans le cadre d'actions généralistes et ne fait donc généralement pas l'objet de financement propre. Pour autant, en 2015, l'achat d'un simulateur de conduite affecté à un atelier sur les distances de freinage, les temps de réaction et les distracteurs, a été affecté au poste « vitesse ».

Par ailleurs, depuis 2015, la DSR demande que le budget des actions de communication soit traité indépendamment du budget PDASR et fasse l'objet d'une dotation spécifique sur dossier fléché. A partir de 2017 le poste communication n'apparaît plus dans la répartition du budget général du PDASR.



## 3 Caractérisation des enjeux

Dans un esprit d'harmonisation nationale, l'ONISR a proposé une méthode de caractérisation des enjeux. L'ensemble des analyses et conclusions amenées par cette méthode sont consultables dans l'annexe technique de ce document.

### 3.1 Importance de chaque enjeu

Suivant les prescriptions de l'ONISR, les enjeux peuvent être qualifiés selon trois adjectifs:

1. Enjeu ABSOLU : qualifiant un enjeu important au regard de sa représentation au regard des autres enjeux du département. Par ex : l'enjeu Alcool est un enjeu ABSOLU pour le département du Gard.
2. Enjeu RELATIF : qualifiant un enjeu important par rapport à la famille d'appartenance ou à une référence plus large.
3. Enjeu NON SIGNIFICATIF, lorsqu'il se situe en comparaison à la famille/région/ national dans des proportions et quantités non remarquables.

Cette méthode vise à harmoniser la détermination des enjeux, pour autant il n'est pas exclu de qualifier un enjeu à « **dire d'expert** » ou de relever des comportements particuliers et singuliers propres à un département, qui seraient à l'origine d'une accidentologie importante et/ou nécessiteraient une vigilance particulière à l'échelle locale ainsi que de classer un enjeu sur le plan relatif ou absolu, même si les indicateurs ne l'indiquent pas.

**Le classement s'applique aux accidents corporels et non au nombre de victimes décédées.**

Les qualifications « **ABSOLU, RELATIF ou Non significatif** » ne visent pas à **hiérarchiser les enjeux** mais à déterminer si l'enjeu est important dans sa représentation au sein du département et s'il est significatif au regard de la famille d'appartenance et/ou au plan national.

#### 3.1.1 Points de vigilances à « dire d'expert » sur le département du Gard :

- **Les circulations à gauche** : on constate depuis 2016 une augmentation du nombre de chocs frontaux suite à des circulations à gauche. Il est pour l'heure impossible d'affirmer si ces circulations à gauche sont dues à des malaises, à l'utilisation de distracteurs ou à des pertes de contrôle ; pour autant, un certain nombre d'actions du PDASR s'attacheront à sensibiliser les usagers à cette problématique.
- **Les malaises de conducteurs à l'origine de l'accident chez des personnes âgées** : comme pour les circulations à gauche ce phénomène est apparu ces deux dernières années. Les forces de l'ordre ont pu déterminer avec certitude que des malaises, cardiaques ou autres, ayant provoqué le décès du conducteur, étaient intervenus avant l'accident. Dans un département où la population est vieillissante, ce phénomène est amené à prendre de l'ampleur.

- **Le non port de la ceinture de sécurité :** certains comportements positifs que l'on aurait pu penser comme « acquis » semblent régresser, en particulier le non port de la ceinture de sécurité constaté sur nombre d'accidents mortels.
- **Des comportements sociaux atypiques :** Le Gard est un département touristique dans lequel il existe une importante tradition festive. Férias, fêtes votives et traditionnelles génèrent plus de 1100 jours d'activité. Au-delà de la tradition, ces activités présentent un volet touristique et économique non négligeables. Le cadre de ces festivités est très favorable à la consommation d'alcool, avec les conséquences que l'on imagine sur la route.
- **Une augmentation des délits de fuites et des refus d'obtempérer :** Dans un département reconnu pour être soumis à une délinquance importante à tous les niveaux y compris routière, la pression répressive engendre un nombre important d'annulation de permis de conduire. On constate un nombre important de délits de fuite et/ou de refus d'obtempérer souvent en lien avec des conduites addictives ou sans permis.

## 4 LES FICHES ENJEUX

**Nota :** L'ensemble des données par enjeu sont disponibles *en annexe* dans les études d'enjeu réalisées par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière du Gard.

### 4.1 Le risque professionnel

#### Enjeu ABSOLU

Zone d'étude		Nombre d'accidents professionnels	Nombre d'accidents trajet connu	% d'accidents trajet professionnel
Accidents corporels	GARD	817	2 235	<b>37 %</b>
	MEDITERRANEENS	8 634	21 971	39 %
	FRANCE	108 978	236 841	46 %

Zone d'étude		Nombre de personnes tuées trajet professionnel	Nombre total de personnes tuées trajet connu	% de tués trajet professionnel
Personnes tuées	GARD	97	271	<b>36 %</b>
	MEDITERRANEENS	643	1 910	34 %
	FRANCE	6 446	16 079	40 %

Légende : rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif ; vert = non significatif

(37 % des accidents corporels/36 % des tués)

Les indicateurs liés au risque professionnel dans le département du Gard ne sont pas significativement supérieurs (voire inférieurs pour le nombre d'accidents) à ceux de la famille des départements "méditerranéens" ni à ceux de la France. Néanmoins, la part des accidents corporels (37%) et la part des tués (36%), représentent un enjeu absolu de sécurité routière dans le département du Gard.

## Enjeu « risque routier professionnel » – Période 2012-2016

Le risque routier professionnel est la première de cause de décès au travail.

Il se décompose en deux risques distincts :

- le risque « mission » qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle
- le risque « trajet domicile-travail » qui est un déplacement entre le domicile et le travail

### **I- Accidentalité liée au risque professionnel (trajets domicile-travail + utilisation professionnelle)**

La part d'accidents professionnels demeure relativement stable sur la période 2012-2016 avec une valeur comprise entre 33 % et 37 % excepté en 2014 où cette proportion est plus élevée (42%).

Le risque routier professionnel représente un enjeu absolu de sécurité routière dans le département du Gard avec 37 % d'accidents corporels et 36 % d'usagers tués.

Un focus sur le type de déplacement permet de mettre en exergue la prédominance des trajets domicile-travail dans les accidents liés au risque professionnel avec 66 %. Ils surviennent en majorité (à 52%) sur le réseau routier hors agglomération.

Néanmoins, les trajets spécifiquement professionnels sont majoritaires dans la mortalité routière liée au risque professionnel avec 51 %.

Les accidents typiquement professionnels se produisent essentiellement (à 51%) en milieu urbain.

### **II- Moments « propices » aux accidents domicile-travail**

Les accidents domicile-travail se produisent majoritairement le vendredi et plus globalement aux heures de pointe entre 07:00-09:00 et 17:00-19:00.

A noter un pic d'accidentalité le mardi entre 07:00-08:00 et 18:00-19:00.

En outre, le mardi et le mercredi sont les jours de la semaine les plus touchés par la mortalité routière.

## 4.2 Conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)

### Enjeu « conduites addictives » – Période 2012-2016

L'étude porte sur les accidents corporels dans lesquels au moins un conducteur a été contrôlé positif à l'alcool et/ou aux stupéfiants parmi l'ensemble des accidents où la donnée toxicologique (alcool et/ou stupéfiants) est connue.

En conséquence, l'étude alcool porte sur 84 % de l'ensemble des accidents corporels et sur 89 % des accidents mortels.

L'étude stupéfiants porte sur 24 % de l'ensemble des accidents corporels et sur 77 % des accidents mortels.

#### I- Enjeu alcool

Les données alcool sont connues dans 84 % des accidents corporels et 89 % des accidents mortels.

35 % des usagers ont été tués dans un accident impliquant un conducteur avec une alcoolémie positive (données alcool connues).

En référence aux départements « méditerranéens » et à la France métropolitaine, ce taux est supérieur (de 3 à 5 points) dans le département du Gard.

Les accidents sous l'empire alcoolique positive se produisent majoritairement le week-end (24 % le samedi et 23 % le dimanche) et de nuit (à hauteur de 56 %).

De ce fait, l'alcool demeure un enjeu absolu de sécurité routière dans le département du Gard.

#### II- Enjeu stupéfiants

Le résultat des tests de stupéfiants sur les conducteurs impliqués dans les accidents corporels est renseigné dans 24 % des cas.

Compte tenu de l'amélioration technique des dispositifs de recherche de stupéfiants, on peut espérer obtenir, pour les années futures, une meilleure connaissance de la présence de substances psychoactives chez les conducteurs impliqués dans les accidents corporels.

31 % des usagers ont été tués dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants (données stupéfiants connues).

En référence aux départements « méditerranéens » et à la France métropolitaine, ce taux est supérieur (de 3 à 9 points) dans le département du Gard.

Les accidents sous l'emprise de stupéfiants se produisent essentiellement en semaine et se répartissent également sur la journée.

La conduite addictive notamment sous l'emprise de stupéfiant est un enjeu absolu de sécurité routière dans le département du Gard.

**Les conduites addictives sont la première cause de mortalité dans le département du Gard (48 % en 2017) .**

**Cet enjeu « conduites addictives » est donc une priorité dans le département.**

### 4.3 L'alcool

#### Enjeu ABSOLU

A dire d'expert peut être également qualifié de **RELATIF** en comparaison du pourcentage du nombre de tués de la famille et du niveau national (pour **35 %** des tués dans un accident un conducteur ayant consommé de l'alcool est impliqué)

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec conducteur alcoolisé	Nombre d'accidents avec conducteur alcool connu	% alcool / taux connu
Accidents corporels	GARD	367	2 622	14 %
	MEDITERRANEENS	2 613	20 014	13 %
	FRANCE	24 499	228 461	11 %

Zone d'étude		Nombre de tués, accidents avec conducteur alcoolisé	Nombre de tués, accidents avec conducteur alcool connu	% alcool / taux connu
Tués	GARD	86	246	35 %
	MEDITERRANEENS	536	1 679	32 %
	FRANCE	4 151	14 017	30 %

bleu = enjeu relatif ; rouge = enjeu absolu

Dans les accidents mortels où le taux d'alcool des conducteurs est connu, **35% des usagers sont tués dans un accident impliquant un conducteur en alcoolémie positive.**

En référence aux départements "méditerranéens" et à la France métropolitaine, **ce taux est supérieur (de 3 à 5 points)** dans le département du Gard.

Par conséquent l'alcool est un enjeu **ABSOLU** de sécurité routière pour le département.

Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels avec alcool est légèrement plus élevé que la référence, 1 point pour la famille, 3 par rapport au national et **3 points au-dessus de la famille pour les tués et 5 dessus du niveau national.**

#### 4.4 Les stupéfiants

### Enjeu ABSOLU

Comme pour l'enjeu « ALCOOL » l'enjeu stupéfiants peut être qualifié de **RELATIF** au regard de la représentative du nombre de **victime décédées**, plus 3 points par rapport à la famille et plus **9 points** par rapport au national.

(pour **31 %** des tués dans un accident un conducteur ayant consommé un stupéfiant est impliqué)

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre d'accidents stupéfiant connu	% stupéfiant / stup connu
Accidents corporels	GARD	148	742	<b>20 %</b>
	MEDITERRANEENS	1 071	6 078	18 %
	FRANCE	9 512	87 789	11 %

Période 2012-2016		Nombre de tués, avec conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre de tués, accidents stupéfiant connu	% stupéfiant / taux connu
Tués	GARD	63	205	<b>31 %</b>
	MEDITERRANEENS	350	1 256	28 %
	FRANCE	2 448	10 959	22 %

bleu = enjeu relatif ; rouge = enjeu absolu

Parmi les accidents corporels, le résultat des tests de stupéfiants n'est pas renseigné dans le BAAC pour l'intégralité des conducteurs (pour le département du Gard : 742 / 3114).

Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels avec stupéfiants (nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant par rapport au nombre d'accidents dont tous les conducteurs ont un taux connu) est plus élevé que les références des départements "méditerranéens" et de la France métropolitaine.

Dans les accidents mortels où la présence de stupéfiants est connue, **31% des usagers sont tués** dans un accident impliquant un conducteur **sous l'emprise d'un stupéfiant**.

En référence aux départements "méditerranéens" et à la France métropolitaine, ce taux est **supérieur (de 3 à 9 points) dans le département du Gard**.

La conduite addictive notamment sous l'emprise de stupéfiant est un enjeu **ABSOLU** de sécurité routière dans notre département.

## 4.5 Les jeunes, divisés en 3 classes d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)

### Enjeu « jeunes » – Période 2012-2016

L'étude porte successivement sur trois classes d'âge : les adolescents âgés de 14 à 17 ans, les jeunes âgés de 18 à 24 ans et enfin, les jeunes âgés de 25 à 29 ans.

#### I- Les adolescents de 14 à 17 ans

Dans le Gard, les adolescents de 14 à 17 ans représentent 3 % des personnes tuées.

Les jeunes de 14-17 ans sont impliqués dans 10 % de l'accidentalité corporelle gardoise ; ces résultats s'apparentent à ceux obtenus dans les départements « méditerranéens » et en France métropolitaine.

L'accidentalité corporelle pour cette classe d'âge entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016, a évolué à la baisse aussi bien pour le département du Gard que pour les départements méditerranéens (13 % enregistré pour la période 2007-2011 contre 10 % pour la période 2012-2016).

#### Particularités de cette accidentalité :

les accidents se produisent essentiellement en agglomération (à hauteur de 62%) et concerne particulièrement les adolescents de sexe masculin (85%).

Outre les VL, qui représentent la majorité de l'accidentalité des 14-17 ans avec 39 %, le cyclomoteur constitue le deuxième mode de déplacement générateur d'accidents corporels dans cette tranche d'âge avec 33 %.

Toutefois, par rapport aux départements « méditerranéens », la proportion d'accidents en cyclomoteur des 14-17 ans est plus faible dans le Gard (49 % dans les départements de référence).

#### II- Les jeunes de 18 à 24 ans

L'accidentalité corporelle des 18-24 ans a diminué entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016 quasiment dans les mêmes proportions : (-2 points) pour le département du Gard et (-3 points) pour sa famille de référence et représente environ un tiers des accidents corporels.

Ces résultats sont semblables à ceux obtenus par les départements « méditerranéens » et la France métropolitaine.

Concernant la mortalité routière pour cette tranche d'âge, le Gard présente des résultats supérieurs de 3 points par rapport aux départements « méditerranéens » mais néanmoins similaires à ceux de la France métropolitaine.

(Gard : 18 % - Départements « méditerranéens » : 15 % - France métropolitaine : 18%)

#### Particularités de cette accidentalité :

L'accidentalité des 18-24 ans se produit majoritairement en agglomération (57%) et concerne à 72 % les jeunes hommes.

Dans le Gard, parmi les différents modes de déplacements, les VL représentent plus des trois quarts des accidents des 18-24 ans avec 76 % ; une proportion plus forte que celle constatée dans les départements « méditerranéens » (65%).

Quelle que soit la classe d'âge considérée, les résultats obtenus dans le Gard sont conformes aux résultats de la famille et du niveau national. Les qualifications des enjeux selon les catégories d'âge sont non significatives. Mais ils restent, au regard de la spécificité des publics cibles, des enjeux prioritaires traités dans le PDASR.

### L' Enjeu Jeune est qualifié de NON SIGNIFICATIF

Pour autant, l'enjeu jeune reste un **enjeu prioritaire** de la politique départementale. D'une part les jeunes constituent le socle de continuum éducatif et d'autre part ils ont pour certaines tranches d'âges des comportements sociaux, cumulés à l'inexpérience qui les exposent plus encore aux risques routiers.

Même si le département du Gard ne se démarque pas statistiquement concernant cette catégorie les actions de prévention continueront à cibler les jeunes.

#### 4.5.1 Les adolescents âgés de 14 à 17 ans

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager 14-17 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager 14-17 ans
Accidents corporels	GARD	306	3 114	10 %
	MEDITERRANEENS	2 629	26 899	10 %
	FRANCE	25 853	289 565	9 %

Période 2012-2016		Nombre de tués 14-17 ans	Nombre total de tués	% de tués 14-17 ans
Tués	GARD	9	294	3 %
	MEDITERRANEENS	83	2 071	4 %
	FRANCE	635	17 243	4 %

#### 4.5.2 Les jeunes âgés de 18 à 24 ans

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager 18-24 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager 18-24 ans
Accidents corporels	GARD	1 022	3 114	33 %
	MEDITERRANEENS	8 568	26 889	32 %
	FRANCE	92 334	289 565	32 %

Période 2012-2016		Nombre de tués 18-24 ans	Nombre total de tués	% de tués 18-24 ans
Tués	GARD	53	294	18 %
	MEDITERRANEENS	318	2 071	15 %
	FRANCE	3 187	17 243	18 %

#### 4.5.3 Les jeunes âgés de 25 à 29 ans

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager 25-29 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager 25-29 ans
Accidents corporels	GARD	621	3 114	20 %
	MEDITERRANEENS	5 577	26 899	21 %
	FRANCE	65 107	289 565	22 %

Période 2012-2016		Nombre de tués 25-29 ans	Nombre total de tués	% de tués 25-29 ans
Tués	GARD	25	294	9 %
	MEDITERRANEENS	202	2 071	10 %
	FRANCE	1 665	17 243	10 %

## 4.6 Les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 ans et 75 ans et plus)

### Enjeu « seniors » – Période 2012-2016

L'étude porte successivement sur deux classes d'âge : les seniors âgés de 65-74 ans et les seniors âgés de 75 ans et plus.

#### I- Les seniors de 65 à 74 ans

La part d'accidents des seniors de 65 à 74 ans, a augmenté de deux points entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016 pour le Gard et les départements « méditerranéens » et représente 13 % de l'accidentalité corporelle.

##### Particularités de cette accidentalité :

l'accidentalité corporelle des 65-74 ans, se produit majoritairement en agglomération (59 %) et concerne essentiellement les hommes (66%).

Outre l'accidentalité VL qui prédomine avec 72 %, la catégorie des « piétons et cyclistes », apparaît dans le paysage de l'accidentalité des seniors de 65-74 ans avec une part de 18 %.

Cette proportion de « piétons et cyclistes » constitue une des spécificités de l'accidentalité des seniors.

#### II- Les seniors de 75 ans et plus

La part de l'accidentalité des seniors de 75 ans et plus, a légèrement augmenté entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016 dans le Gard et les départements « méditerranéens » avec respectivement un point et deux points supplémentaires et représente 10 % de l'accidentalité routière gardoise.

Concernant la mortalité routière des 75 ans et plus, le Gard enregistre de meilleurs résultats que les départements de référence (5 points de moins) et que la France métropolitaine (4 points de moins).

##### Particularités de cette accidentalité :

les caractéristiques de l'accidentalité des 75 ans et plus, s'apparentent à celles des seniors de la tranche d'âge des 65-74 ans avec une légère nuance : la proportion des « piétons et cyclistes » augmente et représente plus d'un quart des accidents corporels (27%).

Cette part est toutefois inférieure à celle des départements « méditerranéens » avec une proportion de « piétons et cyclistes » de 75 et plus de 35 %.

Quelle que soit la classe d'âge considérée, les résultats obtenus dans le Gard sont conformes aux résultats de la famille et du niveau national. Les qualifications des enjeux selon les catégories d'âge sont non significatives. Mais ils restent, au regard de la spécificité des publics cibles, des enjeux prioritaires traités dans le PDASR.

## L' Enjeu seniors est qualifié de NON SIGNIFICATIF

Pour autant, l'enjeu senior reste un **enjeu prioritaire** de la politique départementale.

Le département du Gard a une population vieillissante, la recrudescence constatée ces deux dernières années d'accidents liés à des malaises a de fortes probabilités de se confirmer.

Même si le département du Gard ne se démarque pas statistiquement concernant cette catégorie, les actions de prévention continueront à cibler les seniors.

### 4.6.1 Les seniors âgés de 65 à 74 ans

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager 65-74 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager 65-74 ans
Accidents corporels	GARD	398	3 114	13 %
	MEDITERRANEENS	3 552	26 899	13 %
	FRANCE	30 007	289 565	10 %

Période 2012-2016		Nombre de tués 65-74 ans	Nombre total de tués	% de tués 65-74 ans
Tués	GARD	23	294	8 %
	MEDITERRANEENS	172	2 071	8 %
	FRANCE	1 433	17 243	8 %

### 4.6.2 Les seniors âgés de 75 ans et plus

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager 75 ans et plus	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager 75 ans et plus
Accidents corporels	GARD	307	3 114	10 %
	MEDITERRANEENS	2 892	26 899	11 %
	FRANCE	25 802	289 565	9 %

Période 2012-2016		Nombre de tués 75 ans et plus	Nombre total de tués	% de tués 75 ans et plus
Tués	GARD	28	294	10 %
	MEDITERRANEENS	302	2 071	15 %
	FRANCE	2 488	17 243	14 %

## 4.7 Le partage de la voirie (urbain/interurbain)

### Enjeu « partage de la voirie (urbain / interurbain » – Période 2012-2016

Le partage de la voirie concerne la cohabitation des modes actifs avec le reste de la circulation. On s'intéressera donc aux conflits concernant soit les piétons, y compris en rollers ou trottinette, soit les cyclistes, en dehors des autoroutes, milieu non concerné par le partage de la voirie avec les piétons et les cyclistes.

Pour les piétons, tout accident résulte d'un conflit. On regardera la proportion d'accidents impliquant un piéton au sein du département du Gard et au sein des départements « méditerranéens ».

Pour les cyclistes, on ne s'intéressera pas aux accidents sans tiers, car ils ne résultent pas d'un conflit. On regardera donc la proportion d'accidents de bicyclette contre un autre protagoniste, au sein du département du Gard et au sein des départements « méditerranéens ».

Dans les deux cas, le milieu urbain ou interurbain et la qualité de l'infrastructure jouent un rôle important. On s'intéressera en conséquence au milieu (en dehors des autoroutes) en distinguant pour le milieu urbain les communes de moins de 5000 habitants et les autres.

#### I- Les piétons

Le département du Gard compte 14 % d'accidents de piétons et présente de meilleurs résultats que les départements appartenant à la famille des départements « méditerranéens » (-3,4 points) et que la France métropolitaine (-6,3 points).

Concernant la mortalité des piétons, le Gard obtient des résultats réduits quasiment de moitié par rapport aux départements de référence et à la France métropolitaine avec 7,6 % de piétons tués.

#### Particularités de cette accidentalité :

- 77 % des accidents sont des collisions entre piétons et VL.
  - 88 % des accidents se produisent en agglomération
  - les 15-17 ans sont sur-représentés par rapport à la densité de population par classe d'âge suivis des 75 ans et plus
  - en zone urbaine dense (communes de plus de 5000 habitants), les accidents de piétons seniors représentent plus du quart des accidents piétons, hors autoroute
  - les femmes sont un peu plus impactées par l'accidentalité piétonne que les hommes mais le déséquilibre général est léger (51 % contre 49%).
- Toutefois, on observe de fortes différences selon la classe d'âge :
- les piétons de sexe masculin sont plus impactés que les féminins de 0 à 17 ans
  - pour la tranche des 18-24 ans, le nombre de victimes est identique quel que soit le genre
  - pour toutes les autres classes d'âge, ce sont les femmes qui sont le plus impactées

#### II- Les cyclistes

La part des accidents impliquant un cycliste, a augmenté de 2 % entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016 et représente en 2016, 6 % de l'accidentalité corporelle routière gardoise.

Au regard des indicateurs de suivi, l'accidentalité des cyclistes ne constitue pas un enjeu : moins de 20 % des accidents du départements, moins de 15 personnes tuées par an et un écart inférieur à 5 points par rapport aux départements de référence et à la France métropolitaine.

#### Particularités de cette accidentalité :

- 80 % des accidents sont des collisions bicyclette / VL
- 67 % des accidents surviennent en agglomération
- les accidents en bicyclette touche plus particulièrement les hommes à hauteur de 86 %
- la tranche des 45-64 ans est la classe d'âge la plus impactée par cette accidentalité
- les accidents impliquant une bicyclette et un tiers surviennent très majoritairement en agglomération, dans les communes de plus de 5000 habitants.

#### 4.7.1 Les piétons

### Enjeu NON SIGNIFICATIF

L'absence de grand centre urbain peut expliquer les résultats assez favorables dans le Gard sur l'enjeu « Piéton », en particulier sur la mortalité qui représente une proportion deux fois plus faible qu'au niveau national.

Contrairement à certains départements, l'accidentalité piétonne du Gard ne se concentre pas en agglomération, on retrouve dans l'accidentologie piétonne les conséquences des comportements atypiques du Gard. Des victimes piétons décédées de nuit, marchant SUR la chaussée en état alcoolique et/ou sous l'emprise de stupéfiants.

**Nota :** les progrès constatés sur la baisse de l'accidentologie générale dans le département du Gard sont essentiellement dus à la diminution du nombre de victimes « vulnérables ». A contrario, le nombre de décès en VL stagne depuis plusieurs années.

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un piéton hors autoroute	Nombre total d'accidents hors autoroute	% d'accidents avec un piéton
Accidents corporels	GARD	434	3025	14,3%
	MEDITERRANEENS	4 551	25 715	17,7%
	FRANCE	54 616	264 856	20,6%

Zone d'étude		Nombre de piétons tués hors autoroute	Nombre total de tués hors autoroute	% de tués piétons
Accidents corporels	GARD	21	276	7,6%
	MEDITERRANEENS	286	1 940	14,7%
	FRANCE	2 292	15 930	14,4%

## 4.7.2 Les cyclistes

### Enjeu NON SIGNIFICATIF

A l'échelle départementale le quantum même cumulé sur cinq des accidents de cyclistes ne donne pas de résultat significatifs. Constituant moins de 20 % des accidents et moins de 11 personnes tués en 5 ans, les cyclistes ne sont pas enjeux selon les critères de l'ONISR.

Zone d'étude		Nombre d'accidents entre un cycliste et un véhicule tiers, hors autoroute	Nombre total d'accidents, hors autoroute	% d'accidents avec un cycliste
Accidents corporels	GARD	175	3025	6 %
	MEDITERRANEENS	1305	25715	5 %
	FRANCE	18529	264856	7 %

Zone d'étude		Nombre de cyclistes tués dans un acc. avec véhicule tiers, hors autoroute	Nombre total de tués, hors autoroute	% de tués cyclistes
Tués	GARD	11	276	4 %
	MEDITERRANEENS	72	1940	4 %
	FRANCE	666	15930	4 %

## 4.8 Les deux-roues motorisés

### Enjeu « deux-roues motorisés » – Période 2012-2016

Pour cet enjeu, en raison d'effectifs peu importants de deux-roues motorisés dans l'accidentalité, les types d'engins et les âges seront regroupés chacun en deux catégories seulement.

En ce qui concerne les véhicules, la classification usuelle distingue les cyclomoteurs des motocyclettes (seuil de la cylindrée à 50 cm<sup>3</sup>). Ici, le seuil retenu pour la cylindrée est différent et fixé à 125 cm<sup>3</sup>. En conséquence, seules deux catégories seront étudiées, sans distinguer les cyclomoteurs, les motocyclettes et les scooters :

- les 2RM de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm<sup>3</sup> (engins légers)
- les 2RM de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup> (engins lourds)

Pour les âges, on s'intéressera uniquement à deux classes d'âge :

- les usagers de moins de 50 ans
- les usagers de plus de 50 ans

L'évolution de l'accidentalité des deux-roues motorisés entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016, est en légère baisse dans le Gard : 32 % d'accidents entre 2007 et 2011 – 29 % entre 2012 et 2016. En outre, le Gard affiche de meilleurs résultats que les départements « méditerranéens » avec une différence de 15 points : 29 % pour le Gard contre 44 % pour les départements de référence.

Le panorama des accidents de deux-roues motorisés est dressé selon la cylindrée. On étudiera séparément les engins légers jusqu'à 125 cm<sup>3</sup> et les engins lourds de plus de 125 cm<sup>3</sup>.

#### **I- Les deux-roues motorisés de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm<sup>3</sup>**

La part de l'accidentalité et de la mortalité des 2RM de petite cylindrée dans le Gard, est inférieure à celle de sa famille de référence.

##### **Particularités de cette accidentalité :**

- l'accidentalité se produit essentiellement en milieu urbain (76%)
- 69 % des accidents sont des collisions entre 2RM légers et VL
- les moins de 50 ans sont les plus touchés avec 86 % d'usagers tués

#### **II- les deux-roues motorisés de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>**

L'accidentalité des 2RM de grosse cylindrée dans le Gard, est supérieure à celle de sa famille de départements de référence en terme d'accidentalité (+ 8 points) et de mortalité (+ 9 points).

Les deux-roues motorisés > 125 cm<sup>3</sup> constituent un enjeu relatif pour le département du Gard.

##### **Particularités de cette accidentalité :**

Les accidents se produisent majoritairement en agglomération. Toutefois, on note que la part de l'accidentalité des 2RM > 125 cm<sup>3</sup> hors agglomération, est quasiment deux fois supérieure à celle des 2RM légers.

Concernant l'accidentalité dans les agglomérations de petite taille, les résultats sont quasiment identiques, quelle que soit la catégorie de 2RM.

En terme de conflit, les 2RM > 125 cm<sup>3</sup> présente des similitudes avec les 2RM légers : il s'agit essentiellement de chocs contre VL/VU (70%) ; on comptabilise 18 % d'accidents de 2RM lourds seuls.

On constate une augmentation de la part des usagers de plus de 50 ans dans la mortalité des 2RM > 125 cm<sup>3</sup> entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016 : en effet, la part est passée de 18 % à 30 %.

Ce phénomène est d'autant plus remarquable que le nombre d'usagers tués en 2RM de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup> est resté constant entre les deux périodes : sur la période 2007-2011 on dénombrait 51 usagers tués contre 50 sur la période 2012-2016.

## Enjeu ABSOLU

En raison des **29 %** d'accidents corporels qui impliquent un 2RM dans le Gard.

L'enjeu « deux-roues motorisé » est dans le Gard un enjeu sensible : en effet le climat, la géographie, l'attrait touristique en font un département dans lequel la pratique du deux-roues motorisé est attrayante. L'exposition aux risques y est donc plus importante que dans d'autres départements.

Pour autant, cet enjeu est aussi sans aucun doute celui qui a le plus évolué ces dernières années dans sa composition sociale. Dans **les années 80**, l'âge moyen du conducteur moto était de **24 ans**, il est aujourd'hui de presque **40 ans**. Cette évolution se retrouve dans les pratiques, de mode de vie l'usage de la moto est passée à un loisir voire une utilité dans les grands centres urbains.

C'est cette dernière utilisation des 2RM comme véhicule alternatif aux autres modes de transports en zone urbaine et péri-urbaine pour les trajets quotidiens qui permet d'échapper aux embouteillages qui est à l'origine de l'augmentation du nombre de victimes en moto.

En effet, comme pour la voiture l'utilisation urbaine de la moto expose plus fréquemment à des situations conflictuelles et donc augmente la fréquence des accidents. Mais contrairement au VI qui protège ses occupants aux vitesses généralement pratiquée en ville, le motard est exposé au chocs sur les obstacles nombreux en ville. L'accidentologie urbaine est donc particulièrement traumatisante pour l'usager de deux-roues motorisé.

Les principaux centres urbains du Gard , Nîmes, Ales ne sont pas encore exposés à des congestions de trafics suffisamment importantes pour inciter les usagers à utiliser de manière significative l'usage du 2RM comme outil de déplacement alternatif .

**Les usagers de deux-roues motorisés dans Gard sont donc peu exposés aux risques liés à l'usage urbain.**

La topographie des routes gardoises et le climat étant favorables à la pratique du 2RM ; on pourrait penser que cette sur-exposition aux risques engendre plus de victimes.

Cependant, l'enjeu deux-roues est spécifique, la pratique du deux-roues motorisé demande une technicité et un engagement psychomoteur supérieurs à la conduite d'un véhicule léger. Le climat du Gard permettant de rouler dans des conditions climatiques favorables tout au long de l'année , y compris en période hivernale, le motard Gardois est moins soumis à l'accidentalité des mois de Mai, juin constatée dans d'autres département engendrés par la reprise de l'activité après une longue interruption.

Au regard de ces spécificités et en comparaison au niveau national et dans la famille d'appartenance, l'accidentologie des deux-roues motorisés est contenue.

Zone d'étude		Nombre d'accidents de 2RM	Nombre total d'accidents	% d'accidents de 2RM
Accidents corporels	GARD	912	3114	29 %
	MEDITERRANEENS	11721	26899	44 %
	FRANCE	106245	289565	37 %

Zone d'étude		Nombre de 2RM tués	Nombre total de tués	% de tués usagers de 2RM
Tués	GARD	64	294	<b>22 %</b>
	MEDITERRANEENS	626	2071	30 %
	FRANCE	3926	17243	23 %

#### 4.8.1 Distinction entre 2RM ≤ 125cm<sup>3</sup> et 2RM ≥ 125 cm<sup>3</sup>.

##### 2RM de moins de 125 cm<sup>3</sup>:

L'accidentalité corporelle des deux-roues motorisés des moins de **125CM<sup>3</sup>** représente pratiquement la moitié des **accidents corporels** de deux-roues motorisés (**48 %**) mais ils sont beaucoup moins meurtriers (**22 % des personnes décédées** dans un accident de 2RM).

**64 % des accidents de cette catégorie se déroulent en agglomération.**

2RM≤125 cm3	Zone d'étude	Nombre d'accidents avec un 2RM≤125 cm3	Nombre total d'accidents de 2RM	%
Accidents corporels	GARD	442	912	48 %
	MEDITERRANEENS	6669	11721	57 %
	FRANCE	60719	106245	57 %

2RM≤125 cm3	Zone d'étude	Nombre d'usagers de 2RM≤125 cm3 tués	Nombre total de tués en 2RM	%
Tués	GARD	14	64	22 %
	MEDITERRANEENS	196	626	31 %
	FRANCE	1222	3926	31 %

##### 2RM motorisés de plus de 125 CM<sup>3</sup>:

**48 %** des accidents corporels se déroulent hors agglomération pour cette catégorie, ils représentent **78 %** de la mortalité en 2RM dans le département.

2RM>125 cm3	Zone d'étude	Nombre d'accidents avec un 2RM>125 cm3	Nombre total d'accidents de 2RM	%
Accidents corporels	GARD	475	912	52 %
	MEDITERRANEENS	5210	11721	44 %
	FRANCE	46614	106245	44 %

2RM>125 cm3	Zone d'étude	Nombre d'usagers de 2RM>125 cm3 tués	Nombre total de tués en 2RM	%
Tués	GARD	50	64	78 %
	MEDITERRANEENS	430	626	69 %
	FRANCE	2704	3926	69 %

L'absence de grandes métró-póles explique sans doute la relative faible accidentalité des moins de 125 CM<sup>3</sup>, leur utilisation étant prioritairement privilégiée par des usagers qui ne possèdent pas de permis spécifique en vue d'échapper aux embouteillages.

## 4.9 La vitesse

### Enjeu « vitesse » – Période 2012-2016

Cet enjeu ne peut pas être étudié à partir du fichier national des accidents (BAAC). Il doit faire l'objet d'exploitations spécifiques du fichier des auteurs présumés d'accidents mortels (APAM), du fichier des infractions constatées par les forces de l'ordre et du fichier des infractions de l'infocentre ICARE (CA=contrôle automatisé).

Le fichier des APAM et les données infractions vitesse sont deux axes indispensables pour apprécier l'enjeu vitesse dans le département. Cependant, en l'absence d'observation locale des vitesses, ils sont insuffisants.

NB : la nomenclature du fichier des APAM a évolué en août 2014 : avant cette date, il n'y avait que 5 catégories de causes d'accident (vitesse, alcool, stupéfiants, priorité, refus de priorité et causes indéterminées). Depuis, il y a 16 catégories de causes, dont vitesse inadaptée ou excessive.

Il s'agit d'étudier le nombre d'accidents mortels dus à la vitesse sur la période 2011-2016, à partir des données du fichier APAM, selon les axes suivants : la proportion de ces accidents dans l'accidentalité du département du Gard, la comparaison avec la famille de référence et l'analyse de l'évolution sur la période étudiée.

Pour les années 2015 et 2016, la vitesse excessive ou inadaptée est retenue comme cause principale dans 22 % des accidents mortels dans le département du Gard.

Concernant la famille de départements de référence, la proportion d'accidents mortels dus à la vitesse est plus élevée et atteint 31 %.

La proportion d'accidents mortels liés à la vitesse a légèrement diminué entre les périodes 2011-2013 et 2014-2016. Néanmoins, ces résultats sont à mettre en balance avec l'augmentation du nombre de catégories de causes à compter du mois d'août 2014 et appellent donc une certaine prudence dans leurs interprétations.

On peut noter que les accidents mortels se produisent majoritairement sur le réseau routier dont la vitesse maximale autorisée s'élève à 90 km/h.

Compte tenu de l'absence de données relatives à la vitesse maximale autorisée pour la période du 01/01/2012 au 31/08/2014, ces résultats doivent être nuancés car ils sont partiellement tronqués et portent sur des petits chiffres.

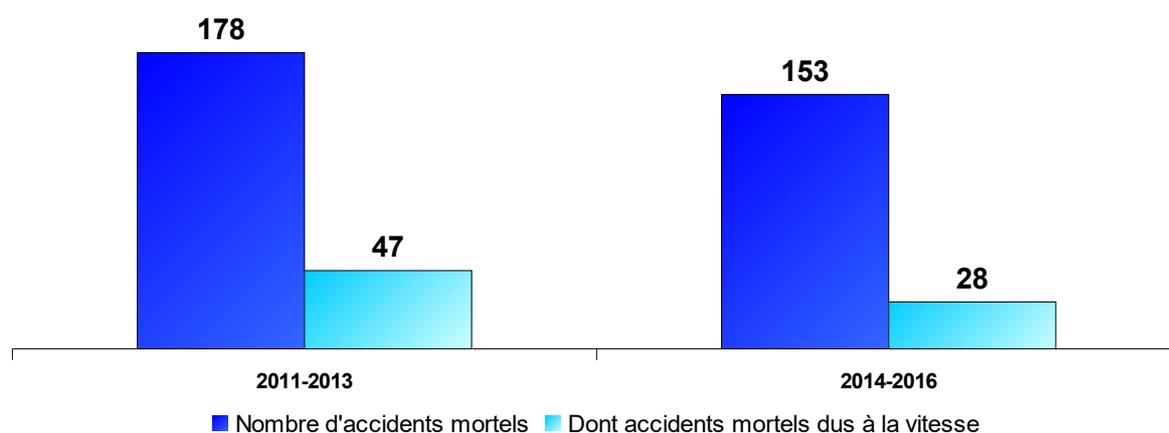
La proportion d'infractions vitesse relevées pour le département du Gard est légèrement inférieure à celle de sa famille de référence.

Sur l'ensemble des 28 points de mesure situés sur des routes de VMA 90 km/h, les grands excès de vitesse (dépassement de la VMA de plus de 40 km/h) représentent 1 % du trafic.

Il s'agit ici d'étudier le nombre d'accidents mortels dus à la vitesse pour le département, sur la période 2011-2016, à partir des données du fichier des Auteurs Présumés d'Accidents Mortels, selon les axes suivants : la proportion de ces accidents dans l'accidentalité du département du Gard, la comparaison avec la famille de référence, l'analyse de l'évolution sur la période étudiée.

#### 4.9.1 Les Auteurs Présumés d'Accidents Mortels (APAM)

Année	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents mortels dus à la vitesse	Proportion d'accidents mortels dus à la vitesse
2011	65	12	18 %
2012	61	21	34 %
2013	52	14	27 %
2014	39	3	8 %
2015	60	13	22 %
2016	54	12	22 %



La proportion d'accidents mortels dus à la vitesse a légèrement diminué entre les deux périodes. Néanmoins, ces résultats sont à mettre en balance avec l'augmentation du nombre de catégories ajoutées dans le fichier APAM concernant les causes d'accidents.

#### 4.9.2 Le Contrôle Automatisé

Rappel des dénominations des **67** équipements (hors équipement de chantier) en service actuellement dans le Gard:

- **ETF** : Équipement de Terrain Fixe , cabines radar *classiques* ( **32 ETF** dans le Gard )
- **ETVM** : Équipement de Terrain Vitesse Moyenne, aussi appelés radars *tronçons*, sanctionnent le dépassement de la vitesse moyenne entre deux points (**4 ETVM** dans le Gard)
- **ETD** : Équipement de Terrain Discriminant, cabine radar ayant la capacité de distinguer les diverses catégories des véhicules et la vitesse limite spécifique à laquelle ils sont soumis, utilisées sur autoroute ou 2x2 ces ET contrôlent toutes les voies de leur sens de circulation ( **2 ETD** dans le Gard A9 et A54)
- **ETFR** : Équipement de Terrain Feux Rouge, contrôle le franchissement de feux rouge. (**20 ETFR** dans le Gard)

- **ETC** : Équipement de Terrain Chantiers aussi dénommés radar autonome, remorque ou « mobile ».
  - Les ETC sont initialement et prioritairement destinés à sécuriser les chantiers,
  - Les ETC de par leur caractère autonome ont permis de s'affranchir de certaines contraintes techniques et ainsi de sécuriser suivant une logique d'itinéraires des axes qui ne pouvaient l'être à l'aide des autres dispositifs ( RD6-RD979 – RN86/580).
  - Les ETC sont parfois utilisés pour sécuriser des points singuliers et/ou des situations particulières.

La possibilité de déplacer facilement les ETC permet de travailler suivant la logique d'itinéraire et de multiplier les points de contrôles potentiels.

- **Emplacements ETC** : ce sont les emplacements repérés suivant une logique de **sécurisation d'itinéraire** et permettant de placer les ETC en sécurité suivant un calendrier établi à l'avance.
  - 17 emplacements ETC sur le RD6 (Bagnols -Ales)
  - 17 emplacements ETC sur RD 979-RD62 (Aimargues – le Grau)
  - 14 emplacements ETC sur RN86/580 ( Pont st esprit – Villeneuve)
- **ETP** : Équipement de Terrain Pédagogique, panneaux lumineux affichant la vitesse pratiquée, ce ne sont pas des dispositifs répressifs ( 9 ETP dans le Gard).

**Nota** : Le dispositif de contrôle sanction automatisé est complété par les dotations des Forces de l'ordre :

- **ETM** : Equipement de Terrain Mobile.
- **ETED** : Equipement de Terrain Embarqué Débarquable.

La note de programmation du déploiement des radars automatiques du 11 Mai 2017 prévoit, lorsque les conditions techniques sont réalisables, la mise en place de deux options supplémentaires sur les **ETF** :

1. La fonction **double sens**, (**11 DS** dans le Gard) qui permet à un dispositif de contrôler les deux sens de circulation.
2. La fonction **double face** (**2F**), qui permet à un dispositif de produire deux clichés du véhicule contrôlé (un face avant - un face arrière), évitant principalement que les deux-roues motorisés n'échappent aux contrôles (aucun dans le Gard à ce jour).

## 4.10 Les distracteurs

### Enjeu « les distracteurs » – Période 2012-2016

La conduite nécessite une prise d'information permanente du conducteur et une forte concentration pour pouvoir réagir au plus vite et prendre les bonnes décisions. Pourtant, l'attention du conducteur est ponctuellement détournée vers d'autres tâches, réduisant sa capacité de détection des événements de la circulation et de réaction aux incidents. Pour cette étude, on utilisera la cause « téléphone et distracteurs technologiques » mentionnée dans les APAM (auteurs présumés des accidents mortels).

L'enjeu « distracteurs » est un enjeu absolu dans la mesure où il représente plus de 20 % des accidents dans le département du Gard ; néanmoins, il obtient de meilleurs résultats en terme d'accidentalité (33%) par rapport aux départements « méditerranéens » (40%) et à la France métropolitaine (44%).

Dans le Gard, la part des tués avec conducteur ou piéton distrait s'élève à 25 %, une part équivalente à celles des départements de référence et de la France métropolitaine.

Les deux tiers des usagers distraits sont des conducteurs de véhicule de tourisme, plus du quart sont des usagers vulnérables.

50 % des accidents du département du Gard impliquant un conducteur ou un piéton à l'attention perturbée, ont lieu sur les routes hors agglomération entre 2012 et 2016.

Les usagers piétons les plus concernés par les distracteurs, sont les jeunes de 0 à 14 ans et les seniors à partir de 65 ans avec une accentuation pour les 75 ans et plus.

### **Enjeu ABSOLU**

Pour 1/3 des accidents où la donnée est connue, l'usage d'un distracteur est impliqué.

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec conducteur ou piéton distrait	Nombre total d'accidents distracteurs connus	% d'accidents avec conducteur ou piéton distrait
Accidents corporels	GARD	227	680	33 %
	MEDITERRANEENS	2 154	5 371	40 %
	FRANCE	26 087	58 927	44 %

Zone d'étude		Nombre de tués avec conducteur ou piéton distrait	Nombre total de tués distracteurs connus	% de tués avec conducteur ou piéton distrait
Tués	GARD	25	102	25 %
	MEDITERRANEENS	161	672	24 %
	FRANCE	1 417	5 592	25 %

## 5 PRIORISATION des ENJEUX :

Les études d'enjeux de l'ODSR ont permis de CARACTÉRISER les enjeux en comparaison des résultats de la famille d'appartenance et du niveau national.

Trois grandes familles d'enjeux peuvent être considérées : les enjeux qui regroupent des causes identifiées d'accidents, les enjeux qui regroupent des cibles qui de par leur composition sociale sont exposés à des risques spécifiques et des enjeux singuliers.

Il convient de prioriser et de hiérarchiser ces enjeux au regard de leur implication dans l'accidentologie départementale mais aussi d'anticiper les évolutions pressenties afin de piloter les futurs Plan Départementaux de Sécurité Routière.

### 5.1 LES ENJEUX CAUSES

PRIORITE	CARACTERISATION	ENJEU	JUSTIFICATION
I	<b>ABSOLU &amp; RELATIF</b>	<b>Conduites Addictives</b>	Priorité pour le département les conduites addictives sont la première cause de mortalités sur les routes du Gard
II	<b>Priorité nationale</b>	<b>VITESSE</b>	Première cause de mortalité hors conduites addictives

### 5.2 LES ENJEUX CIBLES

PRIORITE	CARACTERISATION	ENJEU	JUSTIFICATION
I	<b>NON SIGNIFICATIF</b>	<b>JEUNES</b>	Constitutif du socle Educatif
I	<b>NON SIGNIFICATIF</b>	<b>SENIORS</b>	Un enjeu qui compte tenue de la population du département prendra de l'importance
II	<b>ABSOLU</b>	<b>2RM</b>	En raison de l'exposition importante aux risques
II	<b>ABSOLU</b>	<b>MILIEU PROFESSIONNEL</b>	Continuum éducatif

### 5.3 LES ENJEUX TRANSVERSAUX

PRIORITE	CARACTERISATION	ENJEU	JUSTIFICATION
III		<b>CEINTURE</b>	On relève un relâchement des comportements
III		<b>DISTRACTEURS</b>	Accompagner l'évolution des comportements
III		<b>Circulation à Gauche</b>	

Le présent Document Général d'Orientation (DGO) de Sécurité Routière 2018 -- 2022 dans le Gard a été signé le 4 juin 2018 par :

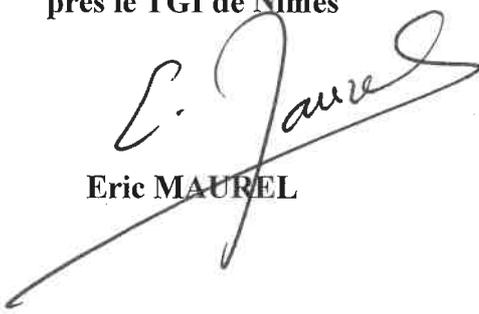
**Monsieur le Délégué Interministériel  
à la Sécurité Routière**

  
**Emmanuel BARBE**

**Monsieur le Préfet du Gard**

  
**Didier LAUGA**

**Monsieur le Procureur de la République  
près le TGI de Nîmes**

  
**Eric MAUREL**

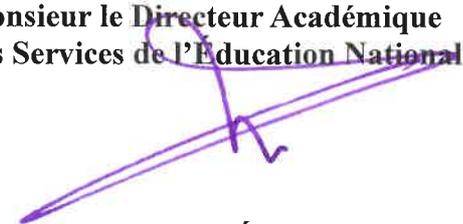
**Monsieur le Procureur de la République  
près le TGI d'Alès**

  
**François SCHNEIDER**

**Monsieur le Président  
du Conseil départemental du Gard**

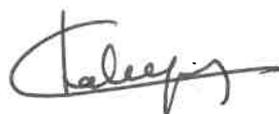
  
**Denis BOUAD**

**Monsieur le Directeur Académique  
des Services de l'Éducation Nationale**

  
**Laurent NOÉ**

**Madame la Présidente de l'Association  
des Maires et Présidents d'EPCI du Gard**

**Pilar CHALEYSSIN**

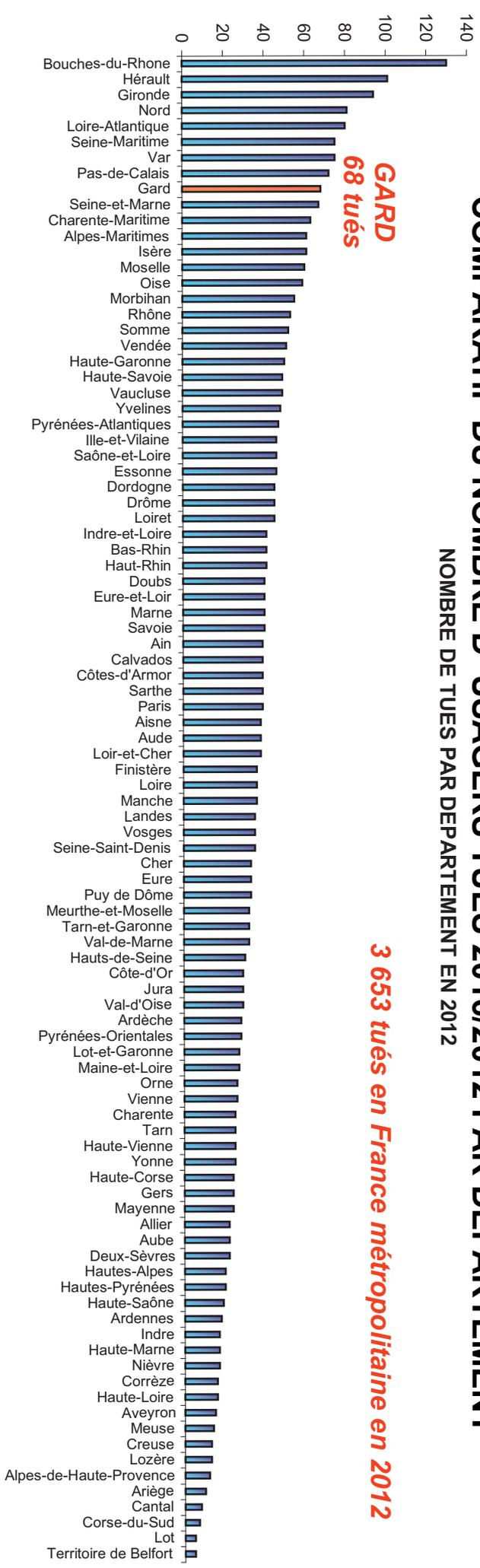




## 6 ANNEXE

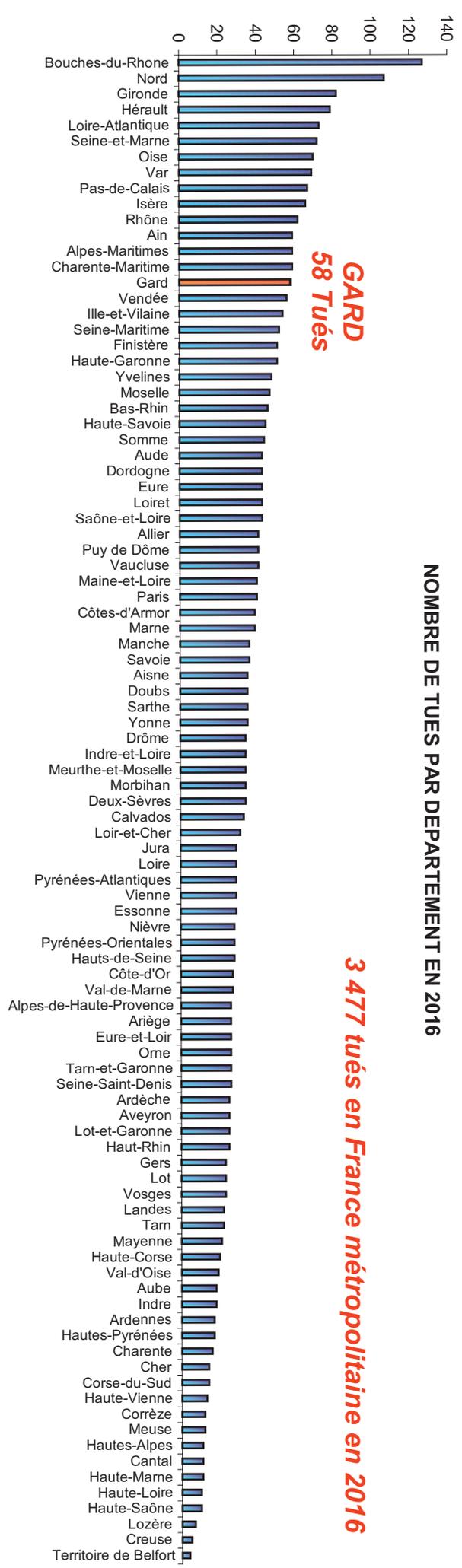
# COMPARATIF DU NOMBRE D'USAGERS TUES 2016/2012 PAR DEPARTEMENT

NOMBRE DE TUES PAR DEPARTEMENT EN 2012



**3 653 tués en France métropolitaine en 2012**

NOMBRE DE TUES PAR DEPARTEMENT EN 2016



**3 477 tués en France métropolitaine en 2016**

Le département du Gard était classé 9ème sur 96 dans l'ordre décroissant du nombre d'usagers tués en 2012 et descend à la 15ème position en 2016. Depuis 2012, on assiste à une baisse du nombre annuel d'usagers tués malgré un pic de 69 tués en 2015. Les données 2017 (42 tués au 30/09), montrent d'une part, que la cible de 39 tués fin 2017 (part théorique du département pour répondre à l'objectif national de moins de 2 000 tués en France) ne sera pas atteinte et d'autre part, que la mortalité routière sera encore pour l'année 2017 comprise dans une fourchette qui oscille entre 43 et 69 tués.

**I - Accidentalité corporelle 2012-2016 et comparaison avec 2007-2011 - département du Gard**

**1- Accidentalité corporelle 2012-2016 - département du Gard**

**1-1 Accidentalité générale**

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre de victimes		
				Tués	BH	BL
<b>2012</b>	690	61	332	68	342	618
<b>2013</b>	668	52	351	56	398	526
<b>2014</b>	606	39	325	43	371	479
<b>2015</b>	619	60	334	69	343	488
<b>2016</b>	531	54	307	58	333	359
<b>Ensemble</b>	<b>3114</b>	<b>266</b>	<b>1649</b>	<b>294</b>	<b>1787</b>	<b>2470</b>

**1-2 Mode de déplacement**

	Piéton	Cycle	2R motorisé < 50 cm3	2R motorisé > =50 cm3	VL ou VU	PL	TC	tramway (et train)	autres modes
Cycle	5	7							
2R motorisé < 50 cm3	15	2	4						
2R motorisé > =50 cm3	19	7	5	20					
VL ou VU	376	156	190	455	1006				
PL	8	6	8	21	102	14			
TC	8	1	1	3	22	0	1		
tramway (et train)	0	0	0	0	3	0	0	0	
autres modes	7	1	3	2	31	2	0	0	0
<b>Véhicule seul</b>	<b>424</b>	<b>17</b>	<b>55</b>	<b>149</b>	<b>861</b>	<b>22</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>20</b>

1-3 Classes d'âges

	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre total de victimes dans les accidents concernés			
					Tués	BH	BL	Indemnes
00-14	380	288	27	154	37	229	383	369
15-17	307	267	19	148	24	217	268	266
18-24	1389	1021	71	507	81	628	969	999
25-44	2428	1799	158	905	178	1003	1588	1690
45-64	1827	1397	108	715	119	789	1210	1397
65-74	461	398	32	231	37	273	331	402
75 et plus	347	305	26	192	29	201	193	311
Non défini	7	5	0	0	0	0	8	10
<b>Ensemble</b>	<b>7146</b>	<b>3114</b>	<b>266</b>	<b>1649</b>	<b>294</b>	<b>1787</b>	<b>2470</b>	<b>2595</b>

1-4 Milieu (en aggro / hors aggro)

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BL	Indemnes
hors agglomération	1267	209	973	231	1099	771	885
agglo. 0-500 h	19	3	17	4	14	4	14
agglo. 501-2 000 h	76	8	68	9	67	25	56
agglo. 2 001-5 000 h	123	11	104	12	107	45	97
agglo. 5 001-20 000 h	323	15	153	16	156	269	314
agglo. 20 001-50 000 h	231	3	74	3	74	208	220
agglo. 50 001-100 000 h	0	0	0	0	0	0	0
agglo. 100 001-300 000 h	1075	17	260	19	270	1148	1009
<b>Ensemble</b>	<b>3114</b>	<b>266</b>	<b>1649</b>	<b>294</b>	<b>1787</b>	<b>2470</b>	<b>2595</b>

1-5 Catégorie de voie

	Nombre de voies concernées	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre de tués	BH	BL
AU	89	89	15	68	18	81	61
RN	297	293	24	151	27	195	265
RD	1530	1482	194	1033	214	1123	995
VC	1898	1390	36	435	38	430	1327
Autres	61	59	3	26	4	25	49
<b>Ensemble</b>	<b>3875</b>	<b>3114</b>	<b>266</b>	<b>1649</b>	<b>294</b>	<b>1787</b>	<b>2470</b>

- \* AU : Autoroute
- \* RN : Route Nationale
- \* RD : Route Départementale
- \* VC : Voie Communale

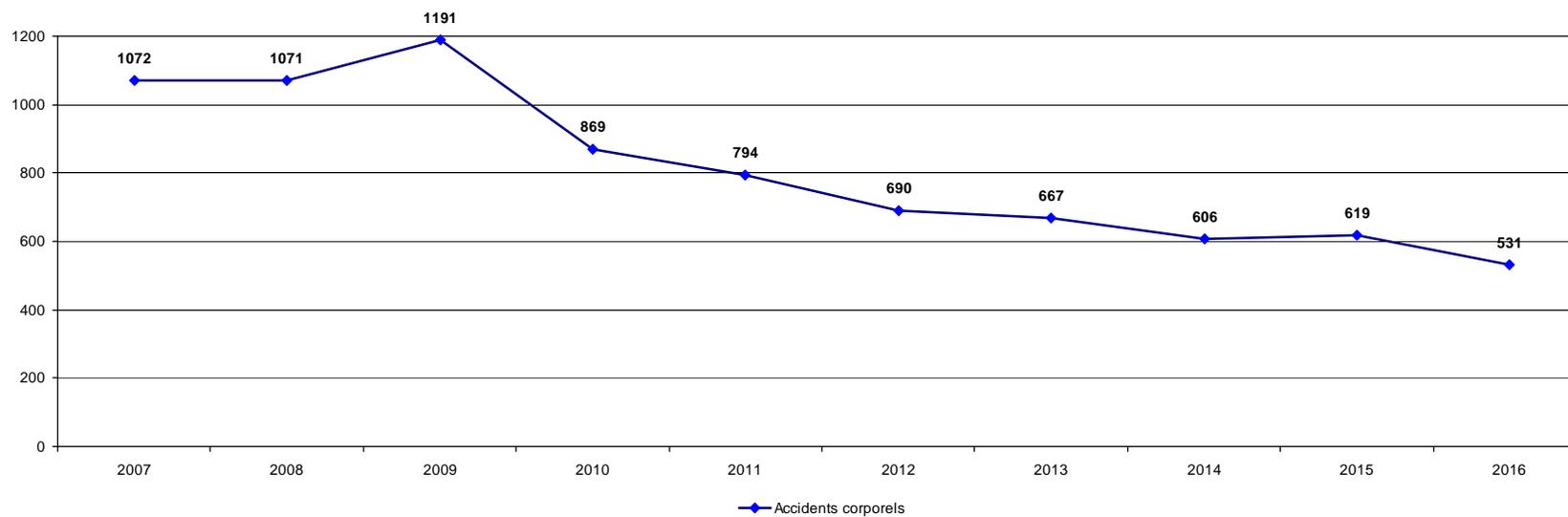
Dans le cas d'accidents survenus en intersection, ils sont affectés une seule fois à la route principale.

1-6 Classement décroissant des communes les plus accidentogènes (Sélection des communes dont les accidents corporels >10)

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BL	Indemnes
30-NIMES	1233	27	321	29	337	1309	1155
30-ALES	248	3	75	3	75	231	233
30-BEAUCAIRE	165	7	46	8	48	185	131
30-BAGNOLS-SUR-CEZE	149	5	47	5	52	142	164
30-GALLARGUES-LE-MONTUEUX	29	5	26	5	25	12	44
30-LE GRAU-DU-ROI	29	7	25	7	22	8	33
30-UZES	28	1	26	1	29	12	16
30-LAUDUN	27	2	22	2	26	17	21
30-AIGUES-MORTES	26	3	25	3	37	10	14
30-SAINT-CHRISTOL-LES-ALES	25	2	12	2	10	25	19
30-MARGUERITTES	24	6	19	6	16	10	17
30-PONT-SAINT-ESPRIT	23	3	23	4	20	15	21
30-ROQUEMAURE	23	2	22	2	26	13	18
30-SAINT-AMBROIX	21	1	17	1	16	8	15
30-LES ANGLÉS	19	3	16	3	18	8	13
30-SAINT-GILLES	19	3	16	3	24	7	13
30-VESTRIC-ET-CANDIAC	18	3	16	3	25	7	10
30-BELLEGARDE	17	6	16	7	12	5	12

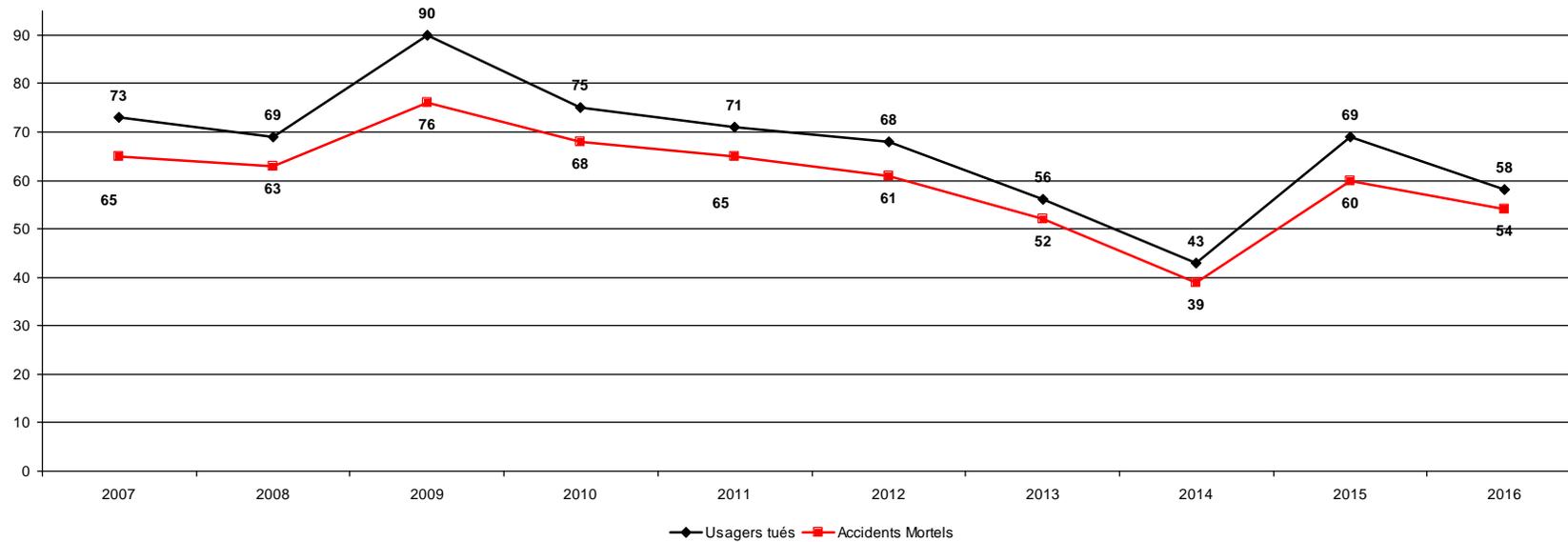
	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BL	Indemnes
30-VAUVERT	17	3	15	3	14	3	8
30-VERGEZE	17	2	17	2	18	9	20
30-TRESQUES	16	3	14	3	12	6	11
30-MILHAUD	15	3	10	5	12	12	14
30-AIMARGUES	15	1	14	1	18	7	7
30-VILLENEUVE-LES-AVIGNON	14	1	12	1	13	6	12
30-AIGUES-VIVES	14	5	11	6	14	4	4
30-AIGREMONT	12	0	11	0	16	6	13
30-SAINT-MARTIN-DE-VALGALGUES	12	3	12	3	15	2	6
30-CALVISSON	12	3	8	3	5	7	8
30-FOURQUES	11	4	9	5	12	8	10
30-ROUSSON	11	1	11	1	10	5	3
30-LE VIGAN	11	1	10	1	9	1	9
30-BERNIS	11	1	6	1	7	6	14
30-CAISSARGUES	11	2	10	2	14	3	6

Evolution de l'accidentalité du département du Gard  
sur les deux périodes 2007-2011 et 2012-2016



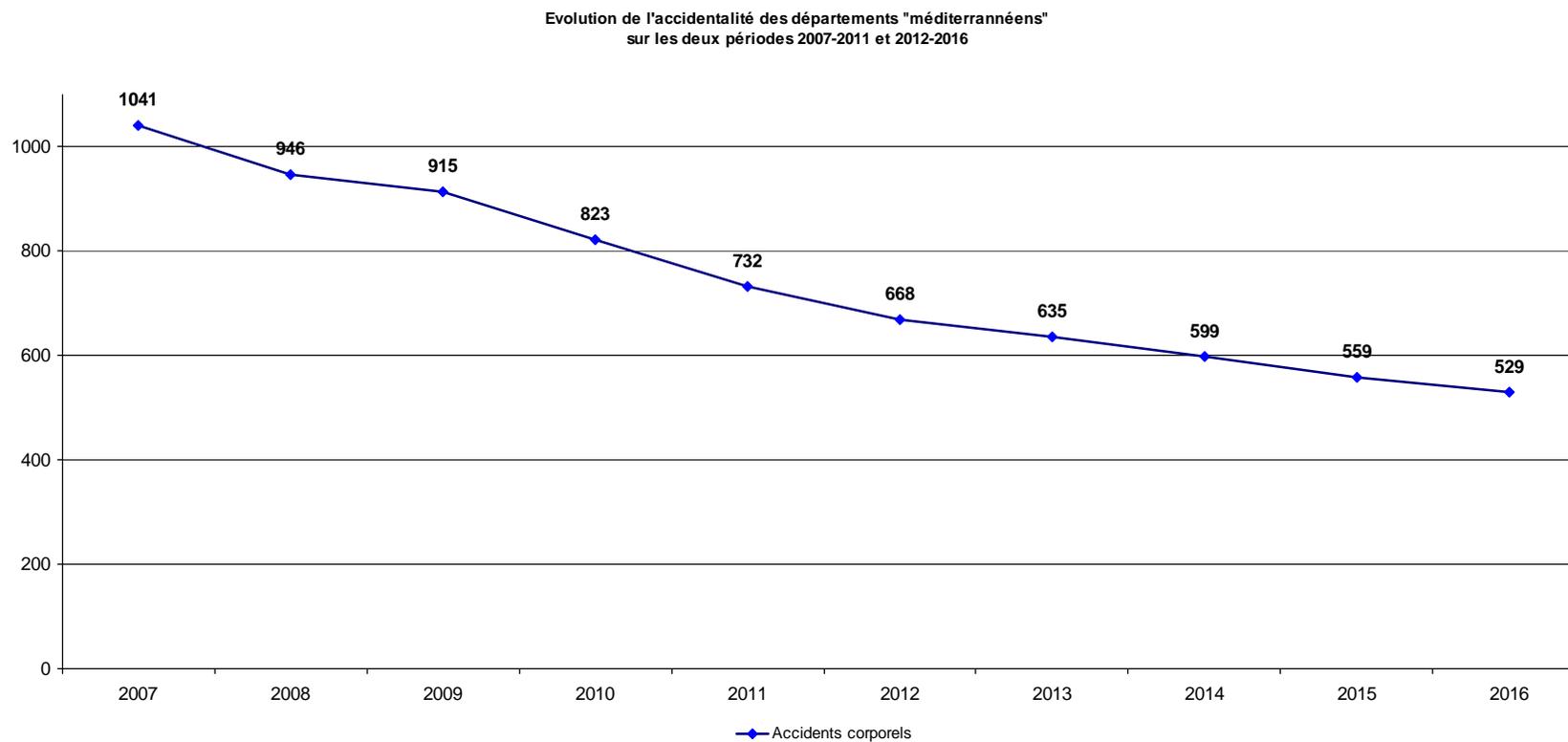
Sur la période 2007-2011, le département du Gard enregistre une baisse du nombre d'accidents corporels avec une accentuation du phénomène en 2010 et 2011 (hors 2009 - année particulièrement mauvaise : 90 usagers tués). La période 2012-2016 confirme cette tendance avec une diminution continue de l'accidentalité corporelle (de 690 en 2012 à 531 en 2016).

Evolution de l'accidentalité mortelle et du nombre d'usagers tués dans le département du Gard entre 2007 et 2016



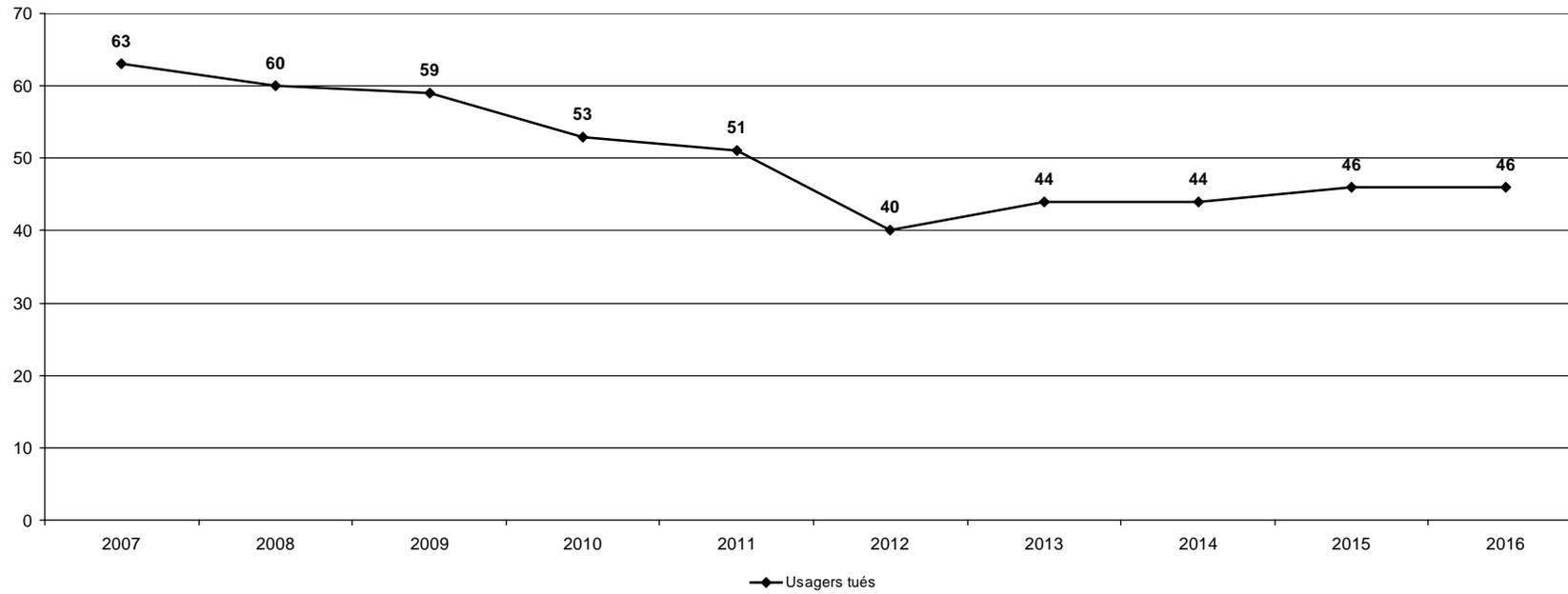
Globalement, sur la période 2007-2016, la tendance générale de la mortalité du département du Gard est orientée à la baisse, bien que le nombre de tués oscille selon les années (pics en 2009 avec 90 tués et en 2015 avec 69 tués) ; creux en 2014 avec 43 tués. Néanmoins, par rapport à la période 2007-2011, on note, de 2012 à 2016, une diminution du nombre d'usagers tués malgré l'année 2015 qui marque une rupture de la baisse continue de la mortalité routière.

## 2- Accidentalité corporelle 2012-2016 - Famille des départements "méditerranéens"



Dans les départements "méditerranéens", l'accidentalité corporelle routière connaît une baisse continue depuis 10 ans et présente des résultats divisés quasiment de moitié en 2016 par rapport à 2007. Le Département du Gard, connaît une évolution similaire en terme d'accidentalité corporelle routière à celle de la famille des départements "méditerranéens" à laquelle il appartient.

Evolution de l'accidentalité mortelle et du nombre d'usagers tués  
dans les départements "méditerranéens" entre 2007 et 2016



La famille des départements "méditerranéens" enregistre une mortalité plus faible que le département du Gard.

Dans le Gard, seule l'année 2014 se rapproche de la tendance affichée par les départements "méditerranéens" en terme de mortalité routière : 43 tués dans le Gard contre 44 dans les départements "méditerranéens".

### 3 - Répartition des accidents corporels et des tués selon le mode et selon l'âge sur la période 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011

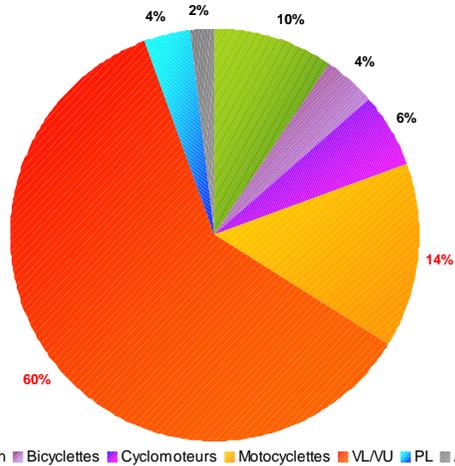
#### 3-1 Selon le mode

##### a- Période 2012-2016

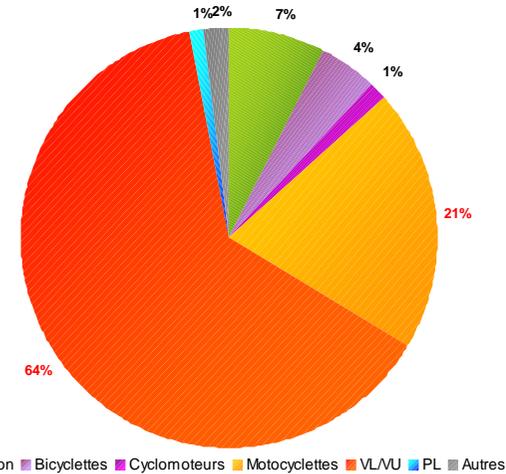
Période 2012-2016		Accident impliquant au moins 1...							Ensemble
		Piéton	Bicyclettes	Cyclomoteurs	Motocyclettes	VL/VU	PL	Autres	
Département 30	Nombre d'accidents corporels	435	192	266	653	2761	162	95	3114
	%	14%	6%	9%	21%	89%	5%	3%	>100%*
Département 30	Nombre de personnes tuées	22	13	4	60	186	3	6	294
	%	7%	4%	1%	20%	63%	1%	2%	100%

\* Un accident peut impliquer plusieurs usagers

Répartition des accidents corporels selon le mode de déplacement Période 2012-2016



Répartition des usagers tués selon le mode de déplacement Période 2012-2016



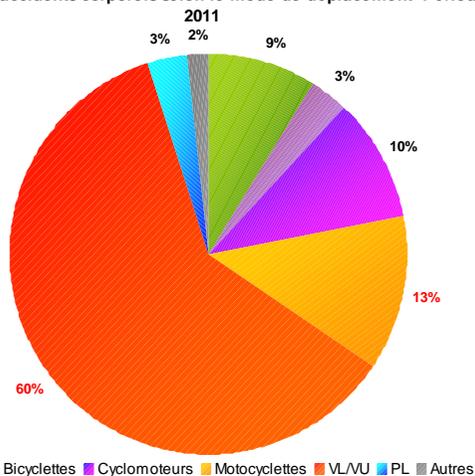
Les accidents impliquant au moins un VL ou VU sont les plus fréquents avec 2761 accidents sur 5 ans ; suivent les motocyclistes avec 653 accidents et les piétons avec 435. Sur la période 2012-2016, les VL et les motocyclistes représentent 74% de l'accidentalité corporelle routière et impactent, respectivement, à hauteur de 64% pour les VL et 21% pour les motocyclistes, la mortalité routière. En résumé, ces deux modes de déplacement, génèrent 85% de la mortalité routière.

b- Période 2007-2011

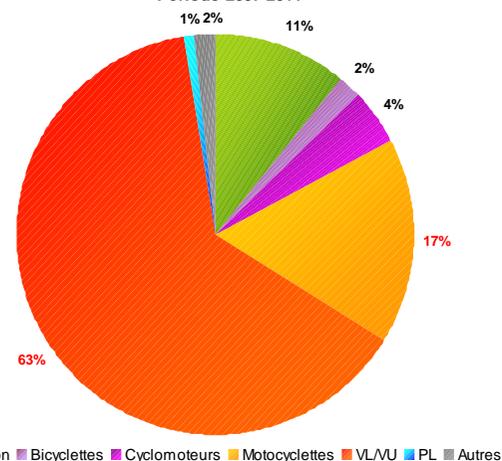
Période 2007-2011		Accident impliquant au moins 1...							Ensemble
		Piéton	Bicyclettes	Cyclomoteurs	Motocyclettes	VL/VU	PL	Autres	
Département 30	Nombre d'accidents corporels	641	228	725	908	4389	234	129	4997
	%	13%	5%	15%	18%	88%	5%	3%	>100%*
Département 30	Nombre de personnes tuées	41	7	17	63	241	3	6	378
	%	0	4	1	20	63	1	2	100%

\* Un accident peut impliquer plusieurs usagers

Répartition des accidents corporels selon le mode de déplacement Période 2007-2011



Répartition des usagers tués selon le mode de déplacement Période 2007-2011



La répartition des accidents corporels selon le mode de déplacement entre 2007 et 2011, s'apparente à celle de 2012-2016.

Néanmoins, on constate une diminution du nombre d'accidents pour chaque mode de déplacement avec notamment, une forte baisse enregistrée dans la catégorie des "cyclomoteurs" : 725 accidents impliquant au moins un cyclomoteur entre 2007 et 2011 contre 266 pour la période 2012-2016.

La mortalité 2012-2016 a été divisée quasiment par deux pour les usagers "piétons", par quatre dans la catégorie des "cyclomoteurs" comparativement à la période 2007-2011.

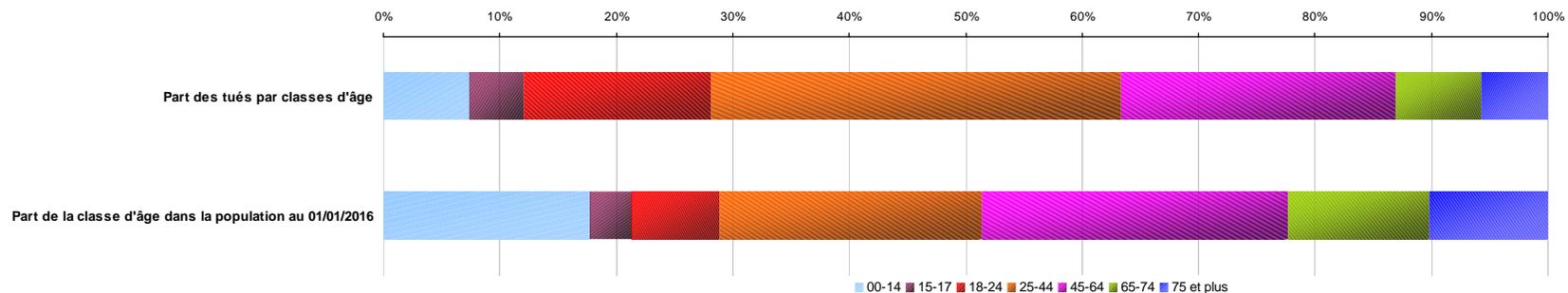
En revanche, on note une augmentation de la mortalité routière des bicyclettes, une quasi stagnation des motocyclettes et une légère diminution des VL/VU.

	Piéton	Bicyclettes	Cyclomoteurs	Motocyclettes	VL/VU	PL	Autres
Nb accidents 2012-2016	435	192	266	653	2761	162	95
Nb accidents 2007-2011	641	228	725	908	4389	234	129
Ecart accidents	-206	-36	-459	-255	-1628	-72	-34
Nb de tués 2012-2016	22	13	4	60	186	3	6
Nb de tués 2007-2011	41	7	17	63	241	3	6
Ecart tués	-19	6	-13	-3	-55	0	0

### 3-2 Selon l'âge

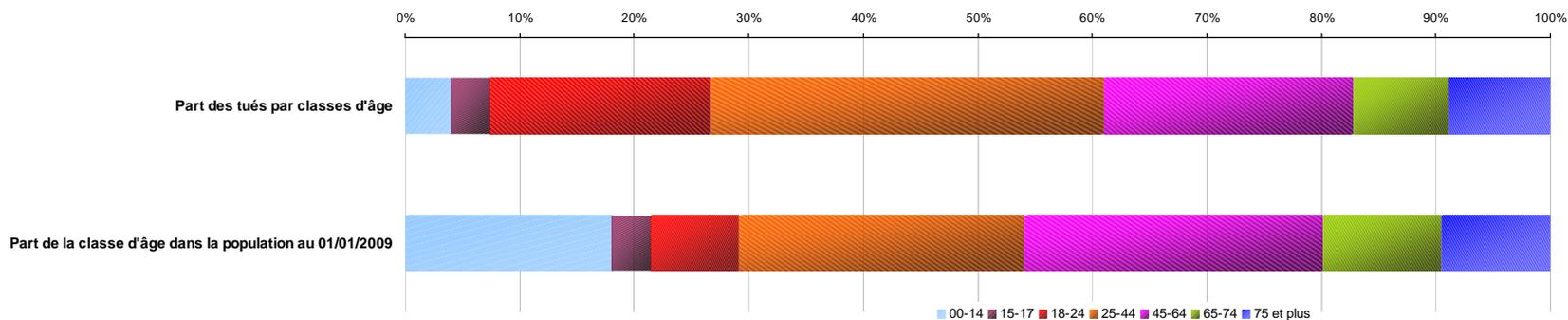
#### a- Période 2012-2016

Mortalité par classes d'âge par rapport à la composition de la population dans le Gard



#### b- Période 2007-2011

Mortalité par classes d'âge par rapport à la composition de la population dans le Gard



La composition de la population gardoise par classes d'âge a guère évolué entre 2009 et 2016.

**Attachons nous à observer l'évolution de la part des tués par classes d'âge entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016 :**

- **les adolescents de 0 à 17 ans augmentent** en terme de représentativité par tranches d'âge **dans la mortalité gardoise** comparativement à la période 2007-2011.

**Malgré une sur-représentation des 18-24 ans dans la mortalité routière au regard de la composition démographique** du département, on peut noter des **progrès dans cette classe d'âge** avec une diminution de 49 t périodes d'étude.

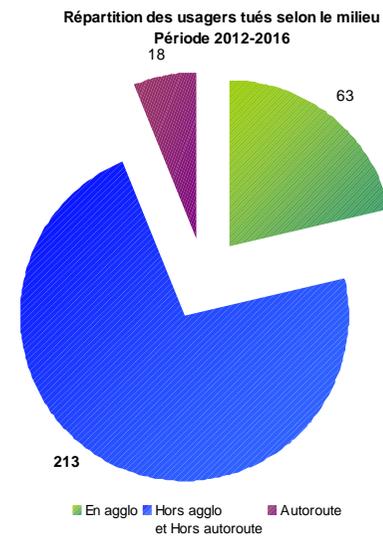
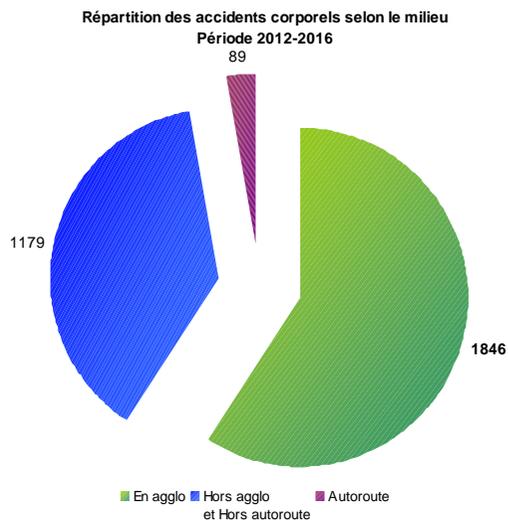
**Les séniors de 65 ans et plus, ont progressé également avec une mention particulière pour les 75 ans et plus.** En effet, on constate une nette amélioration pour **cette classe d'âge**.

**Le nombre d'usagers tués a été divisé par deux** (60 sur la période 2007-2011 contre 29 entre 2012 et 2016).

#### 4 - Répartition des accidents corporels et des tués selon le milieu

##### a- Période 2012-2016

	En aggro	Hors aggro et Hors autoroute	Autoroute	Total
Nbre accidents corporels	1846	1179	89	3114
%	59	38	3	100
Nbre de personnes tuées	63	213	18	294
%	21,4	72,4	6,1	100



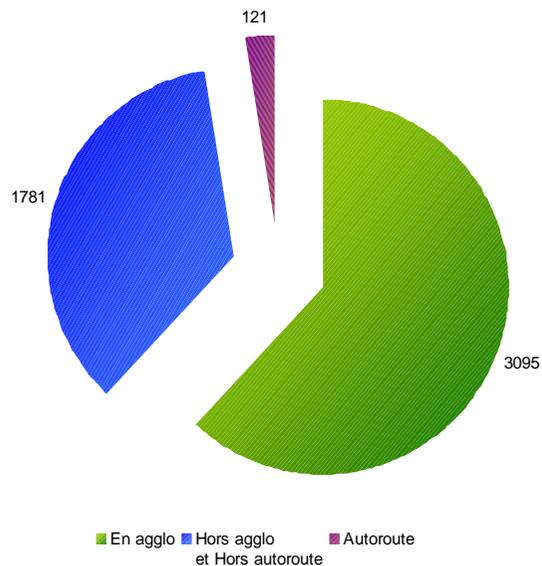
Dans le département du Gard, de 2012 à 2016, le milieu en agglomération recense la majorité des accidents corporels avec 59%. Néanmoins, ce milieu demeure sous-représenté dans la mortalité routière avec 21,4%.

En revanche, le milieu hors agglomération et hors autoroute, est sur-représenté dans la mortalité puisqu'il enregistre 72,4% de la mortalité routière contre 38% de l'accidentalité corporelle.

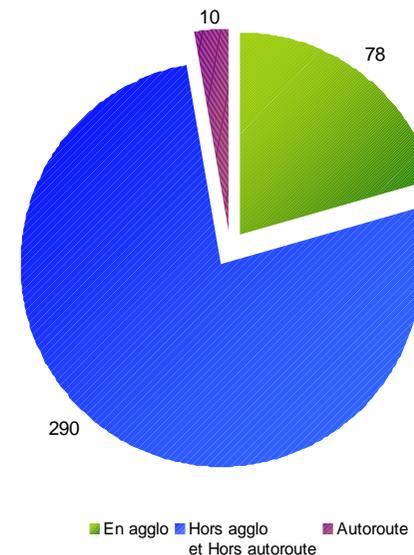
b- Période 2007-2011

	En agglo	Hors agglo et Hors autoroute	Autoroute	Total
Nbre accidents corporels	3095	1781	121	4997
%	62	36	2	100
Nbre de personnes tuées	78	290	10	378
%	20,6	76,7	2,6	100

Répartition des accidents corporels selon le milieu  
Période 2007-2011



Répartition des usagers tués selon le milieu  
Période 2007-2011



La répartition des accidents corporels et des tués selon le milieu entre 2007 et 2011, présente les mêmes caractéristiques que l'étude menée sur la période 2012-2016.

En effet, les accidents corporels se produisent majoritairement en agglomération (62%) ; a contrario, le réseau hors agglomération et hors autoroute prédomine dans la mortalité routière avec 76%.

Entre les deux périodes d'études, on observe une légère évolution à la hausse de la mortalité sur autoroute malgré une diminution de l'accidentalité corporelle ; ce qui augmente l'indice de gravité du réseau autoroutier.

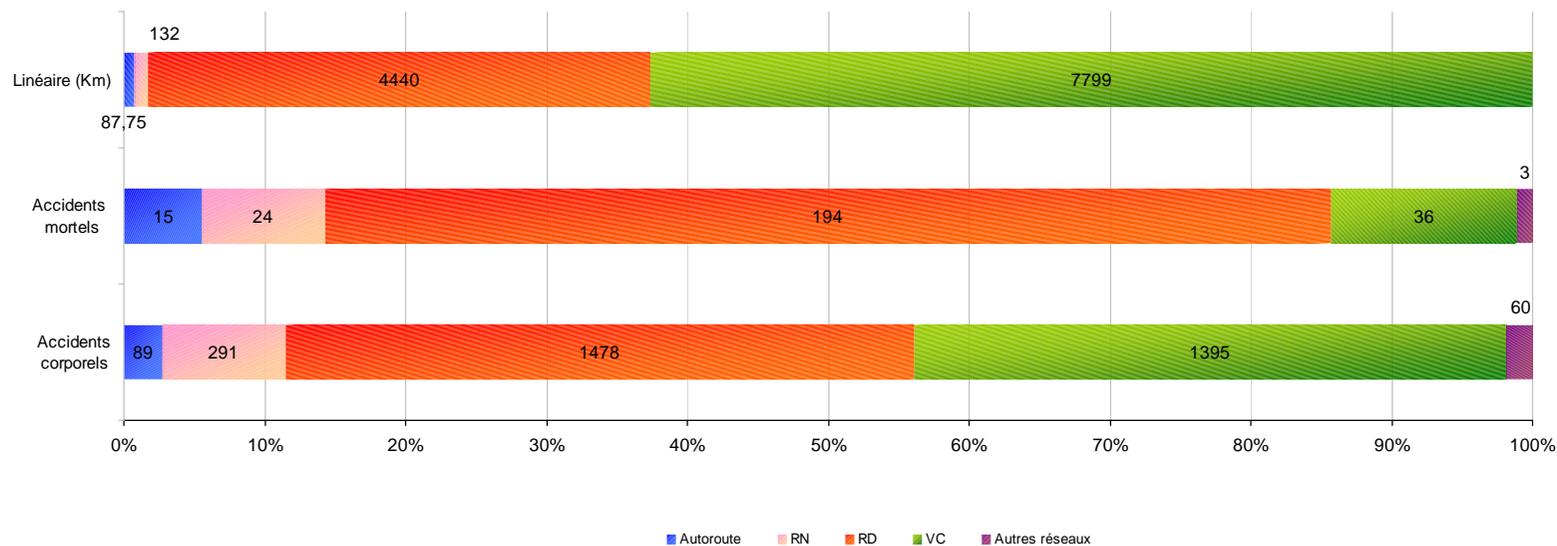
5- Répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie

a- Période 2012-2016

	Autoroute	RN	RD	VC	Autres réseaux
Accidents corporels	89	291	1478	1395	60
Accidents mortels	15	24	194	36	3
Linéaire (Km)	87,75	132	4440	7799	NC

\*NB : un accident survenu en intersection, sur 2 catégories de voies, est comptabilisé dans chaque catégorie de voie.

Poids de l'accidentalité selon le réseau Département du Gard - Période 2012-2016



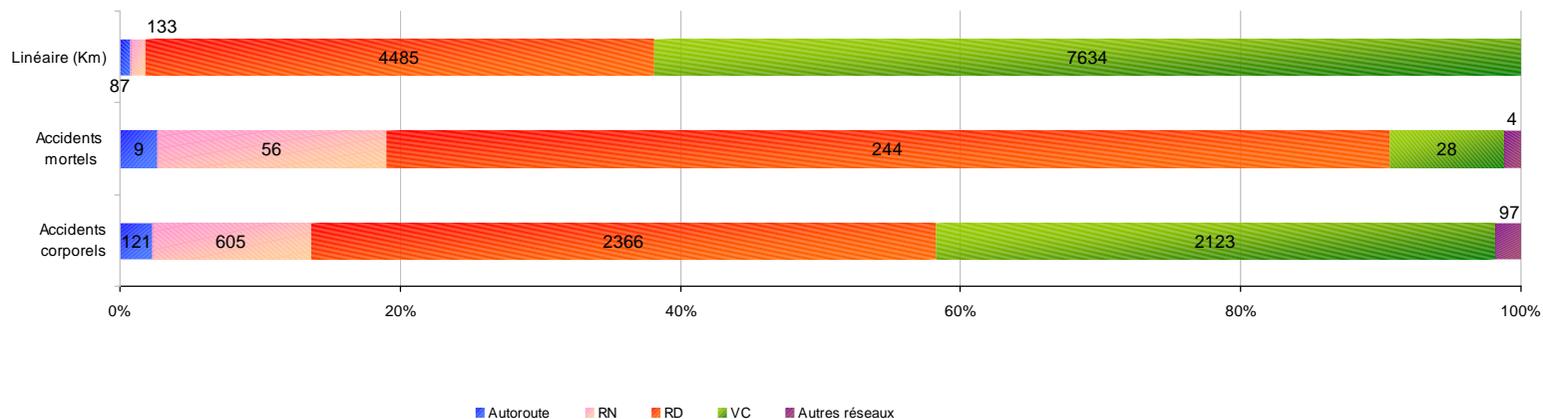
Le département du Gard enregistre le plus grand nombre d'accidents corporels sur le réseau routier départemental puis sur le réseau communal. Néanmoins, la densité d'accidents corporels (nombre d'accidents corporels / kilomètre de voie) est la plus importante sur le réseau national, puis sur le réseau autoroutier, le réseau départemental et enfin, le réseau communal. La densité d'accidents mortels suit le même classement. Le réseau départemental enregistre 71% de la mortalité routière et constitue le réseau routier le plus impacté par l'accidentalité corporelle routière.

b- Période 2007-2011

	Autoroute	RN	RD	VC	Autres réseaux
Accidents corporels	121	605	2366	2123	97
Accidents mortels	9	56	244	28	4
Linéaire (Km)	87	133	4485	7634	NC

\*NB : un accident survenu en intersection, sur 2 catégories de voies, est comptabilisé dans chaque catégorie de voie.

Poids de l'accidentalité selon le réseau Département du Gard - Période 2007-2011



La répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie entre 2007 et 2011 s'apparente à celle de 2012-2016.

Des similitudes sont à noter notamment sur l'accidentalité corporelle avec une répartition quasi-identique sur les deux périodes d'études selon la catégorie de route.

Concernant la mortalité routière, on peut noter une évolution à la hausse sur le réseau autoroutier et sur voie communale ; a contrario, on observe une diminution sur les routes nationales entre 2012 et 2016 comparativement à la période 2007-2011.

6- Communes du département les plus accidentogènes (Hors autoroutes) sur la période 2012-2016

<i>Agglomération principale du département du Gard : NIMES</i>					
Nombre d'accidents corporels	Part des accidents corporels du dépt. (%)	Nombre d'accidents mortels	Part des accidents mortels du dépt. (%)	Nombre d'habitants	Part de la population du dépt. (%)
1217	40%	27	10%	151 075	20%

<i>Les 10 communes les plus accidentogènes en terme d'accidents corporels (Hors Nîmes)</i>				
Commune	Nbre d'accidents corporels	Part des accidents corporels du dépt. (%)	Nombre d'habitants	Part de la population du dépt. (%)
ALES	248	8,2	39 993	5,4
BEAUCAIRE	166	5,5	15 859	2,2
BAGNOLS SUR CEZE	149	4,9	18 172	2,5
LE GRAU DU ROI	29	0,96	8 372	1,1
UZES	29	0,96	8 569	1,2
AIGUES MORTES	26	0,86	8 417	1,1
LAUDUN L'ARDOISE	26	0,86	6 038	0,8
CHRISTOL LES ALES	25	0,83	6 951	0,9
PONT SAINT ESPRIT	23	0,76	10 155	1,4
SAINT AMBROIX	22	0,73	3 176	0,4

<b>Les 10 communes les plus accidentogènes en terme de personnes tuées (Hors Nîmes)</b>				
<b>Commune</b>	<b>Nbre de personnes tuées</b>	<b>Part des personnes tuées du dépt. (%)</b>	<b>Nombre d'habitants</b>	<b>Part de la population du dépt. (%)</b>
BEUCAIRE	8	2,9	15 859	2,1
LE GRAU DU ROI	7	2,5	8 372	1,1
BELLEGARDE	6	2,2	6 707	0,9
BAGNOLS SUR CEZE	5	1,8	18 172	2,5
MARGUERITES	5	1,8	8 577	1,2
AIGUES-VIVES	5	1,8	3 185	0,4
FOURQUES	5	1,8	2 878	0,4
SOMMIERES	5	1,8	4 644	0,6
SAINT MAMERT DU GARD	5	1,8	1 600	0,2
PONT SAINT ESPRIT	4	1,4	10 155	1,4

Nîmes constitue l'agglomération principale du département du Gard avec un nombre d'habitants > 150 000 soit une proportion de 20% de la population gardoise. Elle recense 40% de l'accidentalité corporelle et 10% de la mortalité. En terme de sécurité routière, Alès arrive en deuxième position derrière Nîmes dans le classement des communes les plus accidentogènes et comptabilise 8% de l'accidentalité départementale. Ce positionnement paraît logique compte-tenu de sa densité de population (quasiment 40 000 habitants). Beaucaire affiche des résultats plus élevés que les autres communes et arrive en tête de classement dans les 10 communes les plus accidentogènes du département en terme de mortalité routière, derrière l'agglomération de Nîmes, avec 2,9% d'usagers tués dans le Gard.

## Accidentalité corporelle routière dans le Gard – Période 2007-2016

Dans un premier temps, cette étude consiste à établir un diagnostic généraliste et obtenir une vision d'ensemble de l'accidentalité corporelle routière sur le territoire gardois.

Dans un second temps, l'analyse comparative de l'évolution de l'accidentalité corporelle entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016, doit permettre de définir la tendance qui se profile au fil du temps en terme de sécurité routière.

L'étude porte sur une période de 10 ans pour estomper les aléas statistiques liés aux variations importantes de l'accidentalité parfois d'une année sur l'autre.

Des travaux statistiques ont défini pour les études d'accidentalité neuf familles de départements homogènes sur la base de variables telles que la démographie, la répartition du trafic selon les réseaux, les fonctions de transit assurées ou non par les grands axes, le contexte socio-économique et le climat. Cette classification permet de comparer chaque département aux autres départements de sa famille de référence.

Ainsi, le Gard appartient à la famille des départements « méditerranéens ».

### I- Diagnostic de l'accidentalité corporelle routière dans le Gard

#### ➤ Une accidentalité et mortalité en baisse

Sur la période 2012-2016, le Gard enregistre une baisse de l'accidentalité (-23%) et du nombre de blessés (-28%).

Le comparatif du nombre d'usagers tués entre 2012 et 2016, met en exergue une baisse de la mortalité routière dans le Gard : 68 usagers tués en 2012 contre 58 en 2016.

Ainsi, le Gard qui était classé 9ème sur 96 départements dans l'ordre décroissant du nombre d'usagers tués en 2012, est descendu à la 15ème position en 2016.

#### ➤ Evolution de l'accidentalité depuis 2007

##### Dans le département du Gard

Entre 2007 et 2011, on constate une diminution de l'accidentalité corporelle avec une accentuation du phénomène en 2010 et 2011.

Concernant la période 2012-2016, la tendance à la baisse se confirme avec une diminution continue de l'accidentalité corporelle (690 accidents en 2012 contre 531 en 2016).

La mortalité est également en baisse malgré un pic en 2009 avec 90 usagers tués ; cette tendance se poursuit jusqu'en 2014. L'année 2015 marque une interruption dans cette baisse continue avec un pic de 69 usagers tués.

##### Dans les départements « méditerranéens »

Entre 2007 et 2016, on observe une baisse continue de l'accidentalité corporelle avec des résultats divisés quasiment de moitié.

La mortalité routière baisse continuellement de 2007 à 2012 ; l'année 2013 marque une rupture avec une légère tendance à la hausse avec toutefois, des résultats plus faibles que le département du Gard.

## II- Eléments remarquables

### ➤ Classes d'âges

Les 25-44 ans constituent la classe d'âge la plus impactée par l'accidentalité et la mortalité routières, s'ensuivent les 45-64 ans et enfin, les 18-24 ans.

Malgré une sur-représentation des 18-24 ans dans la mortalité routière, compte tenu de la composition démographique du département, on peut noter néanmoins, des progrès pour cette classe d'âge avec une diminution de 49 tués entre les deux périodes d'étude.

On constate une augmentation de la mortalité routière des 0-17 ans entre 2012 et 2016 comparativement à la période 2007-2011.

Globalement, on observe une amélioration de la mortalité routière des seniors entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016, avec une mention spéciale pour les 75 ans et plus ; en effet, pour cette tranche d'âge, le nombre d'usagers tués a été divisé par deux : 60 sur la période 2007-2011 contre 29 entre 2012 et 2016.

### ➤ Milieu

Avec 59 % des accidents corporels recensés en agglomération, ce milieu est particulièrement accidentogène.

Néanmoins, en terme de gravité, le milieu hors agglomération est le plus impacté avec 72 % de la mortalité routière.

### ➤ Catégorie de voie

Le réseau routier départemental enregistre 71 % de la mortalité routière et constitue le réseau routier le plus impacté par l'accidenté corporelle.

### ➤ Communes les plus accidentogènes

#### - selon le nombre d'accidents

##### 1- NIMES

Nîmes constitue l'agglomération principale du département du Gard avec un nombre d'habitants > 150 000 et représente 20 % de la population gardoise. Elle recense 40 % de l'accidentalité corporelle.

##### 2- ALES

Alès comptabilise 8 % de l'accidentalité corporelle départementale. Ce positionnement paraît logique compte-tenu de sa densité de population (quasiment 40 000 habitants).

##### 3- BEAUCAIRE

Beaucaire comptabilise 5 % de l'accidentalité corporelle départementale.

#### - selon la gravité

##### 1- NIMES

Nîmes recense 10 % de la mortalité routière gardoise.

##### 2- BEAUCAIRE

Beaucaire arrive en tête de classement derrière l'agglomération de Nîmes, en terme de mortalité routière avec 2,9 % d'usagers tués.

### **3- LE GRAU DU ROI**

Le Grau du Roi comptabilise 2,5 % d'usagers tués.

#### **➤ Répartition des accidents corporels et des tués selon le mode**

La répartition des accidents corporels selon le mode de déplacement entre 2007 et 2011 s'apparente à celle de 2012-2016.

Toutefois, on constate une diminution du nombre d'accidents pour chaque mode de déplacement avec notamment, une forte baisse enregistrée dans la catégorie des « cyclomoteurs » : 725 accidents impliquant au moins un cyclomoteur entre 2007 et 2011 contre 266 pour la période 2012-2016.

La mortalité 2012-2016 a été divisée quasiment par deux pour les usagers « piétons », par quatre dans la catégorie des « cyclomoteurs » comparativement à la période 2007-2011.

En revanche, on note une augmentation de la mortalité routière des « bicyclettes », une quasi stagnation des « motocyclettes » et une légère diminution des « VL/VU ».

Pour la période 2012-2016, les « VL/VU » et « motocyclettes » constituent 75 % de l'accidentalité corporelle et 85 % de la mortalité routière dans le département du Gard.

## II - Le risque professionnel

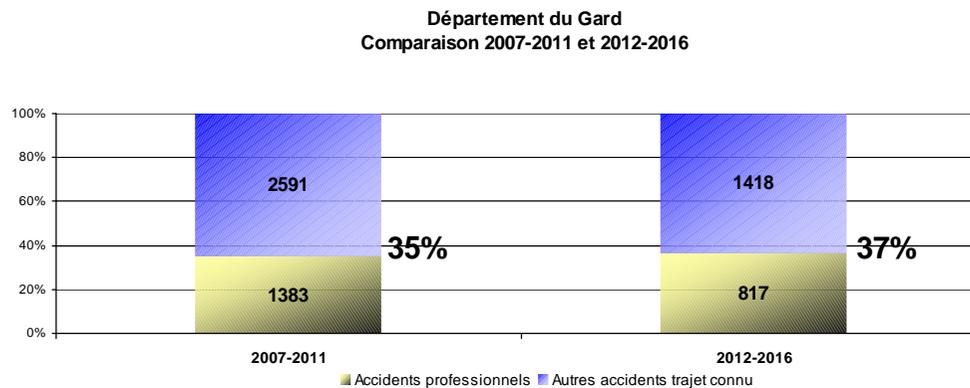
### II-1- L'importance de l'enjeu "risque professionnel"

Le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail. Il se décompose en deux risques distincts :

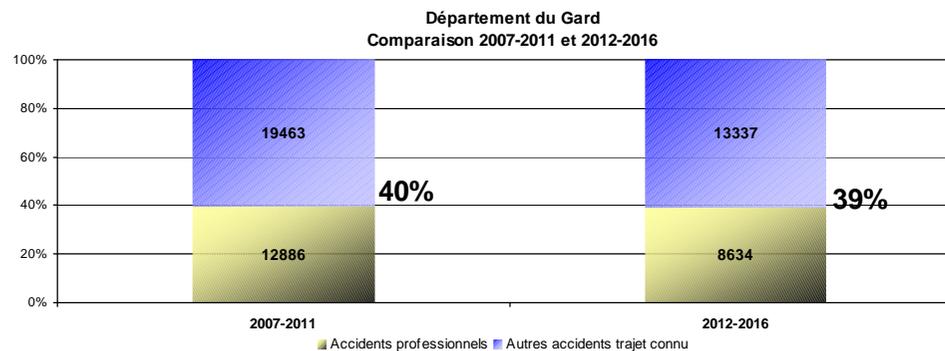
- le risque "mission", qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle
- le risque "trajet domicile-travail", qui est un déplacement entre le domicile et le travail

En France en 2016, les accidents liés à un trajet professionnel représentent 38,6% des personnes tuées, dont le type de trajet est connu, et 43,3% des victimes des accidents corporels de la circulation.

Part des accidents routiers professionnels par rapport à l'ensemble des accidents corporels avec au moins un conducteur dont le trajet est renseigné, du département du Gard



Part des accidents routiers professionnels par rapport à l'ensemble des accidents corporels avec au moins un conducteur dont le trajet est renseigné, des départements "méditerranéens"



Pour le département du Gard, la part des accidents routiers professionnels a légèrement augmenté entre les deux périodes. Toutefois, elle reste inférieure à celle de sa famille de référence, quelle que soit la période.

**Accidents professionnels 2012-2016 - GARD**

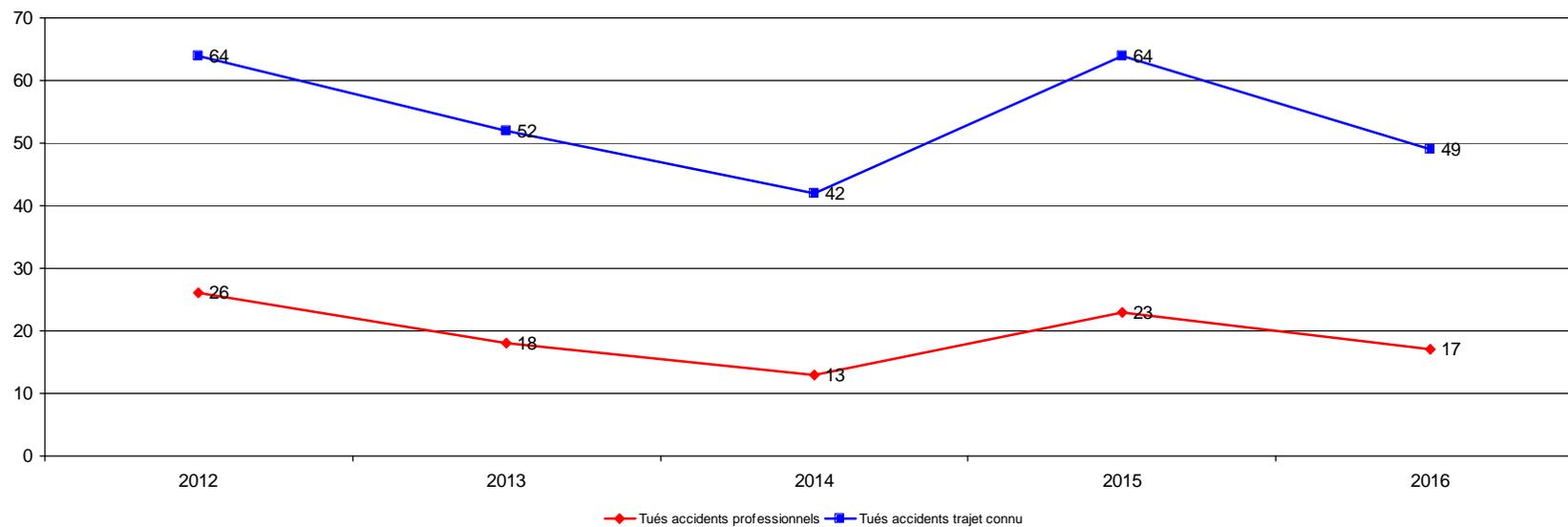
	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre de victimes		
				Tués	BH	BL
<b>2012</b>	199	25	101	26	98	193
<b>2013</b>	170	15	86	18	93	133
<b>2014</b>	182	12	96	13	116	154
<b>2015</b>	142	21	97	23	98	95
<b>2016</b>	124	16	80	17	82	77
<b>Ensemble</b>	<b>817</b>	<b>89</b>	<b>460</b>	<b>97</b>	<b>487</b>	<b>652</b>

**Accidents corporels 2012-2016 trajet connu - GARD**

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre de victimes		
				Tués	BH	BL
<b>2012</b>	540	57	301	64	311	461
<b>2013</b>	496	48	296	52	338	366
<b>2014</b>	430	38	262	42	298	322
<b>2015</b>	394	55	273	64	285	267
<b>2016</b>	375	46	249	49	276	229
<b>Ensemble</b>	<b>2235</b>	<b>244</b>	<b>1381</b>	<b>271</b>	<b>1508</b>	<b>1645</b>

L'accidentalité corporelle dont le trajet est connu enregistre une baisse continue depuis 2012. En revanche, la part d'accidents professionnels demeure relativement stable sur la période 2012-2016 avec une valeur comprise entre 33% et 37% excepté en 2014 où cette proportion est plus élevée (42%).

Comparaison du nombre d'usagers tués dans les accidents professionnels par rapport à l'ensemble des accidents trajet connu - GARD - Période 2012-2016



Après des résultats 2013 et 2014 encourageants, on constate une recrudescence de la mortalité routière en 2015. Le graphique ci-dessus montre des similitudes entre l'évolution du nombre d'usagers tués dans les accidents professionnels et celle des usagers tués dans les accidents trajet connu.

Tableau comparatif des accidents professionnels des départements du Gard, de la famille "méditerranéens" et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents professionnels	Nombre d'accidents trajet connu	% d'accidents trajet professionnel
Accidents corporels	GARD	817	2 235	37%
	MEDITERRANEENS	8 634	21 971	39%
	FRANCE	108 978	236 841	46%

Zone d'étude		Nombre de personnes tuées trajet professionnel	Nombre total de personnes tuées trajet connu	% de tués trajet professionnel
Personnes tuées	GARD	97	271	36%
	MEDITERRANEENS	643	1 910	34%
	FRANCE	6 446	16 079	40%

Légende : rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif ; vert = non significatif

Les indicateurs liés au risque professionnel dans le département du Gard, ne sont pas significativement supérieurs (voire inférieurs pour le nombre d'accidents) à ceux de la famille des départements "méditerranéens" ni à ceux de la France. Néanmoins, la part des **accidents corporels (37%)** et la **part des tués (36%)**, représentent **un enjeu absolu de sécurité routière dans le département du Gard**.

## II-2- Le panorama des accidents liés au risque professionnel

### II-2-1 Les accidents liés aux missions

Parmi les risques routiers, les accidents liés aux trajets effectués en mission sont moins nombreux que ceux liés aux trajets domicile-travail, mais sont plus meurtriers. En France en 2016, les accidents impliquant un usager en mission représentent 23,2% des personnes tuées et 20,9% des victimes des accidents corporels de la circulation.

	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre total de victimes dans les accidents		
					Tués	BH	BL
domicile - travail	594	514	51	296	53	328	392
utilisation professionnelle	395	358	43	194	49	191	305
Ensemble	989	817	89	460	97	487	652

a-Les chiffres de l'accidentalité

Tableau comparatif des accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle, des départements du Gard, méditerranéens et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents liés à un trajet "mission"	Nombre total d'accidents trajets professionnels	% d'accidents trajet mission / trajet professionnel
Accidents corporels	GARD	358	817	44%
	MEDITERRANNEENS	3 854	8 634	45%
	FRANCE	51 356	108 978	47%

Zone d'étude		Nombre personnes tuées liées à un trajet "mission"	Nombre total personnes tuées trajets professionnels	% de tués trajet mission / trajet professionnel
Personnes tuées	GARD	49	271	18%
	MEDITERRANNEENS	334	1 910	17%
	FRANCE	3 746	16 079	23%

b-selon le milieu

Répartition des accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle selon le milieu entre 2012 et 2016, dans les départements du Gard et "méditerranéens"



Dans le département du Gard, les accidents lors d'un trajet "utilisation professionnelle" se produisent à 50% en milieu urbain.

Parmi les risques routiers, les déplacements spécifiquement professionnels sont moins nombreux que les trajets domicile-travail et représentent 44% des accidents liés aux risques professionnels. Néanmoins, la part de l'utilisation professionnelle prédomine dans la mortalité routière liée au risque professionnel.

c- selon le mode de déplacement (type de véhicule)

Tableau des accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle dans le département du Gard entre 2012 et 2016

Utilisation professionnelle Véhicule	Nombre de véhicules concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre total de victimes dans les accidents concernés			
					Tués	BH	BL	Part des accidents par moyen locomotion
cyclomoteur	9	9	0	4	0	4	8	2%
VL	114	109	7	48	8	50	122	29%
VU	83	80	8	51	8	57	54	21%
PL	131	121	23	77	27	73	74	33%
Motocyclette légère	5	5	0	2	0	2	4	1%
Motocyclette lourde	15	14	1	5	1	4	12	4%
Bus / Car	25	25	2	10	2	9	29	6%
autre	13	13	5	8	7	3	20	3%
<b>Ensemble</b>	<b>395</b>	<b>358</b>	<b>43</b>	<b>194</b>	<b>49</b>	<b>191</b>	<b>305</b>	

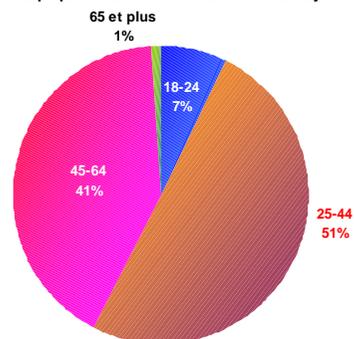
\* Attention : le nombre total d'accidents corporels n'est pas la somme des accidents selon le moyen de locomotion, plusieurs véhicules peuvent être impliqués dans le même accident

Parmi les accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle, les accidents impliquant un véhicule de tourisme, un véhicule utilitaire et un poids lourd, sont des enjeux absolus dans le département du Gard, leur part dépassant 20%.

d- selon l'âge des conducteurs et piétons

Diagramme des accidents selon la classe d'âge de l'usager sur un trajet "utilisation professionnelle" dans le département du Gard

Répartition par classe d'âge des usagers impliqués dans les accidents liés aux trajets "utilisation professionnelle" - Période 2012-2016



Sur 403 usagers impliqués spécifiquement dans les accidents liés aux trajets professionnels, 203 appartiennent à la classe d'âge des 25-44 ans soit 51% d'entre eux.

## II-2-2 Les accidents liés aux trajets domicile-travail

En France en 2016, les accidents corporels impliquant un conducteur effectuant un **trajet domicile-travail**, représentent **18,5% des personnes tuées** et **26,2% des victimes des accidents corporels** de la circulation.

### a- les chiffres de l'accidentalité

Accidents et usagers concernés par un accident lié à un trajet "domicile-travail" dans le département du Gard entre 2012 et 2016

Usager	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents corporels*	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre total de victimes dans les accidents concernés		
					Tués	BH	BL
conducteur	1009	514	51	296	53	328	392
passager**	160	106	17	70	19	112	136
piéton	37	29	3	19	3	18	21
<b>Ensemble</b>	<b>1206</b>	<b>514</b>	<b>51</b>	<b>296</b>	<b>53</b>	<b>328</b>	<b>392</b>

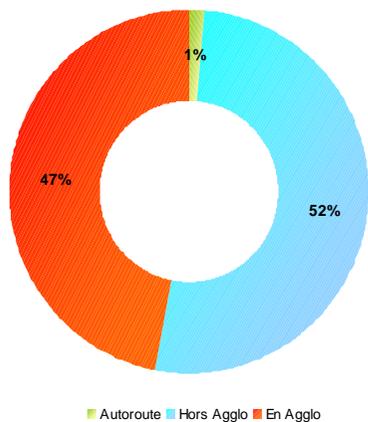
\* Attention : le nombre total d'accidents corporels n'est pas la somme des accidents par type d'usager

\*\* Le nombre de passagers concernés est souvent sous-estimé car le type de trajet n'est pas systématiquement renseigné pour ces usagers.

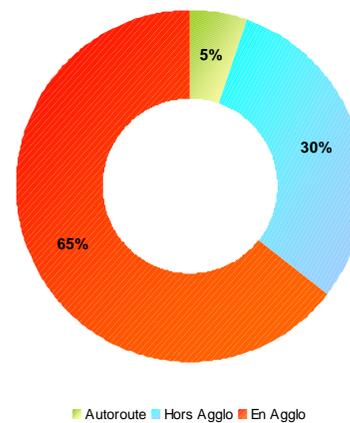
### b- selon le milieu

Répartition des accidents corporels impliquant un conducteur effectuant un trajet "domicile-travail" selon le milieu dans le département du Gard et sa famille de référence, entre 2012 et 2016

Trajets "domicile-travail" dans le département du GARD



Trajets "domicile-travail" dans les départements "méditerranéens"



Les accidents liés à un trajet "domicile travail" surviennent majoritairement sur le réseau routier hors agglomération (52%).

c- selon le jour de la semaine

Accidents concernés dans un accident lié à un trajet "domicile travail" selon le jour de la semaine dans le département du Gard entre 2012 et 2016

Jour	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre de victimes		
				Tués	BH	BL
lundi	90	6	47	6	52	72
mardi	82	11	44	12	46	61
mercredi	88	11	55	11	58	56
jeudi	76	3	46	3	61	56
vendredi	107	6	53	6	62	97
samedi	42	5	28	5	27	22
dimanche	29	9	23	10	22	28
<b>Ensemble</b>	<b>514</b>	<b>51</b>	<b>296</b>	<b>53</b>	<b>328</b>	<b>392</b>

Accidents concernés par un trajet "domicile travail" selon l'heure et le jour de la semaine dans le département du Gard entre 2012 et 2016

	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi	dimanche
00:00	0	0	0	1	0	1	1
01:00	0	0	0	0	0	1	0
02:00	0	0	1	1	0	0	0
03:00	0	0	0	0	0	0	1
04:00	1	0	0	1	0	4	3
05:00	2	0	1	2	1	0	0
06:00	5	1	3	0	2	2	2
07:00	10	16	10	8	10	5	3
08:00	9	5	11	8	9	3	1
09:00	2	3	3	2	5	3	0
10:00	1	2	5	1	4	3	0
11:00	2	5	5	4	4	2	1
12:00	4	4	7	7	10	2	0
13:00	7	4	6	5	9	1	0
14:00	7	2	4	2	5	6	0
15:00	6	4	3	3	6	2	3
16:00	5	5	4	5	8	0	3
17:00	12	7	7	9	8	1	3
18:00	10	14	9	7	9	1	3
19:00	3	7	5	7	5	1	3
20:00	2	1	1	1	3	0	1
21:00	1	1	2	1	1	1	0
22:00	1	1	0	0	6	2	1
23:00	0	0	1	1	2	1	0
<b>Ensemble</b>	<b>90</b>	<b>82</b>	<b>88</b>	<b>76</b>	<b>107</b>	<b>42</b>	<b>29</b>

d- selon le mode de déplacement (type de véhicule)

Accidents concernés par un trajet "domicile-travail" selon le mode de déplacement dans le département du Gard entre 2012 et 2016

Mode déplacement	Nombre de véhicules concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre total de victimes dans les accidents concernés		
					Tués	BH	BL
bicyclette	27	26	2	14	2	12	15
cyclomoteur	53	52	2	24	2	27	35
VL	696	449	39	246	41	286	370
VU	46	44	7	32	8	43	34
PL	39	36	8	25	8	24	23
Motocyclette légère	38	38	2	21	2	21	21
Motocyclette lourde	100	99	10	68	10	65	49
Bus / Car	7	7	1	4	1	4	4
autre	11	11	1	4	1	4	12
<b>Ensemble</b>	<b>1017</b>	<b>514</b>	<b>51</b>	<b>296</b>	<b>53</b>	<b>328</b>	<b>392</b>

Selon le jour de la semaine, les accidents "domicile-travail" se produisent majoritairement le vendredi. Globalement, les heures de pointe entre 7h00-9h00 et 17h00-19h00 sont les plages horaires les plus propices aux accidents "domicile-travail". Enfin, s'il on prend en compte uniquement le pic d'accidentalité, on remarque que le mardi entre 7h00-8h00 et 18h00-19h00 se démarque. D'autre part, le mardi et le mercredi sont les jours de la semaine les plus touchés par la mortalité routière.

Selon le mode de déplacement, le véhicule léger et la motocyclette lourde demeurent les moyens de locomotion les plus impliqués dans les accidents "domicile-travail".

### II-3 Les indicateurs de l'enjeu "risque professionnel" à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
<b>II- Enjeu "risque routier professionnel"</b>	
Nombre de tués dans un accident "professionnel" (mission + trajet domicile-travail)	<b>Brut</b>
Nombre de tués dans un accident lié à un trajet "mission"	<b>Brut</b>
Part des accidents corporels "mission" parmi l'ensemble des accidents corporels "professionnels" du département	<b>Référence</b>
Part des accidents corporels trajet "domicile-travail" parmi l'ensemble des accidents corporels "professionnels" du département	<b>Référence</b>
Part des accidents corporels "professionnels" (mission + trajet domicile-travail) parmi l'ensemble des accidents corporels du département	<b>Référence</b>
Part des accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle selon le milieu	<b>Référence</b>
Part des accidents corporels impliquant un conducteur effectuant un trajet domicile-travail selon le milieu	<b>Référence</b>

## Enjeu « risque routier professionnel » – Période 2012-2016

Le risque routier professionnel est la première de cause de décès au travail.

Il se décompose en deux risques distincts :

- le risque « mission » qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle
- le risque « trajet domicile-travail » qui est un déplacement entre le domicile et le travail

### **I- Accidentalité liée au risque professionnel (trajets domicile-travail + utilisation professionnelle)**

La part d'accidents professionnels demeure relativement stable sur la période 2012-2016 avec une valeur comprise entre 33 % et 37 % excepté en 2014 où cette proportion est plus élevée (42%).

Le risque routier professionnel représente un enjeu absolu de sécurité routière dans le département du Gard avec 37 % d'accidents corporels et 36 % d'usagers tués.

Un focus sur le type de déplacement permet de mettre en exergue la prédominance des trajets domicile-travail dans les accidents liés au risque professionnel avec 66 %. Ils surviennent en majorité (à 52%) sur le réseau routier hors agglomération.

Néanmoins, les trajets spécifiquement professionnels sont majoritaires dans la mortalité routière liée au risque professionnel avec 51 %.

Les accidents typiquement professionnels se produisent essentiellement (à 51%) en milieu urbain.

### **II- Moments « propices » aux accidents domicile-travail**

Les accidents domicile-travail se produisent majoritairement le vendredi et plus globalement aux heures de pointe entre 07:00-09:00 et 17:00-19:00.

A noter un pic d'accidentalité le mardi entre 07:00-08:00 et 18:00-19:00.

En outre, le mardi et le mercredi sont les jours de la semaine les plus touchés par la mortalité routière.

### III- Conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)

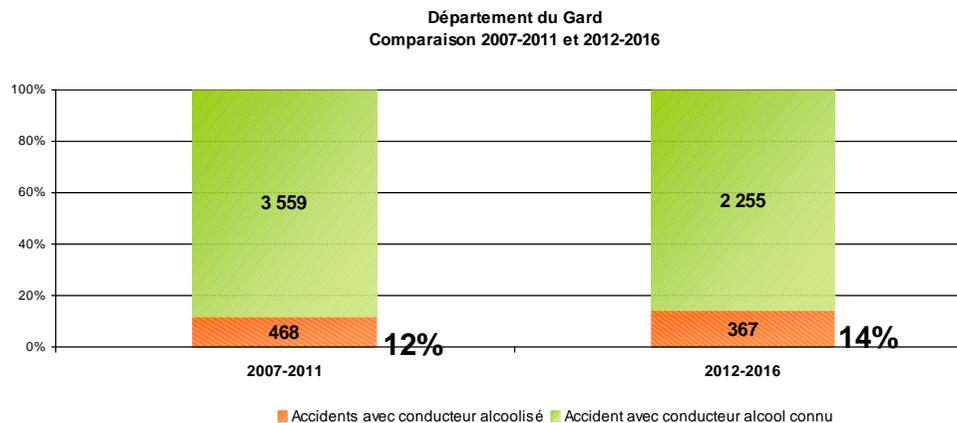
On étudiera successivement l'enjeu alcool (III-1), puis l'enjeu stupéfiants (III-2)

#### III-1-L'alcool

En France en 2016, les accidents liés à un conducteur alcoolisé représentent 29,5% des personnes tuées et 12,6% des victimes des accidents corporels de la circulation.

##### III-1-1 L'importance de l'enjeu alcool

###### Part des accidents liés à l'alcool parmi les accidents corporels (taux connus) du département du Gard



###### Part des accidents liés à l'alcool parmi les accidents corporels (taux connus) des départements "méditerranéens"

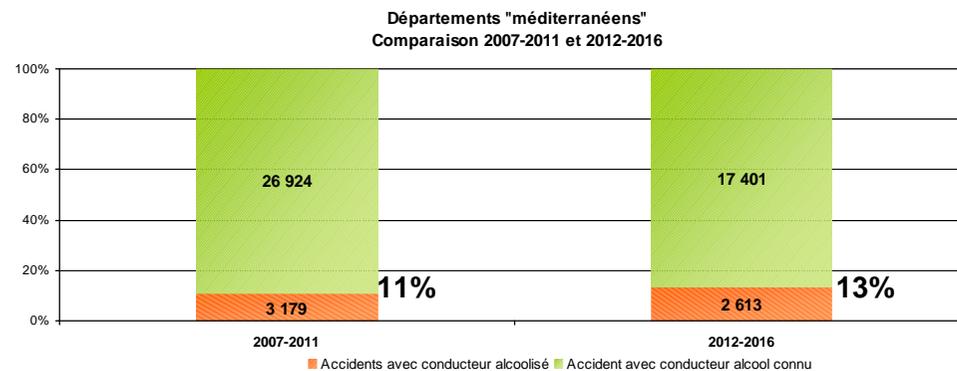


Tableau comparatif des accidents liés à l'alcool du département du Gard, de la famille des départements "méditerranéens" et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec conducteur alcoolisé	Nombre d'accidents avec conducteur alcool connu	% alcool / taux connu
Accidents corporels	GARD	367	2 622	14%
	MEDITERRANEENS	2 613	20 014	13%
	FRANCE	24 499	228 461	11%

Zone d'étude		Nombre de tués, accidents avec conducteur alcoolisé	Nombre de tués, accidents avec conducteur alcool connu	% alcool / taux connu
Tués	GARD	86	246	35%
	MEDITERRANEENS	536	1 679	32%
	FRANCE	4 151	14 017	30%

bleu = enjeu relatif ; rouge = enjeu absolu

Dans les accidents mortels où le taux d'alcool des conducteurs est connu, **35% des usagers** sont tués dans un accident impliquant un conducteur en alcoolémie positive. En référence aux départements "méditerranéens" et à la France métropolitaine, ce taux est supérieur (de 3 à 5 points) dans le département du Gard.

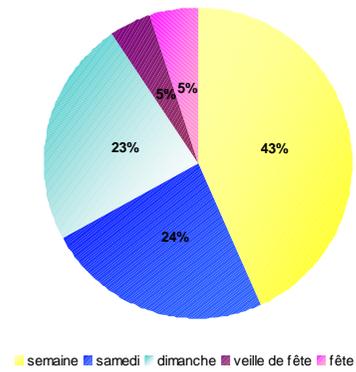
De ce fait, l'alcool demeure un **enjeu absolu de sécurité routière** dans ce département.

Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels avec alcool est légèrement plus élevé que la référence (1 point supplémentaire).

### III-1-2 Le panorama des accidents liés à l'alcool

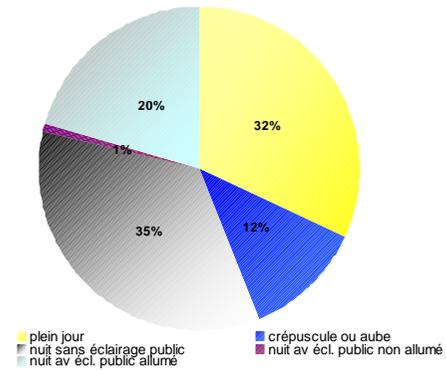
#### a- l'analyse selon la catégorie de jour

Répartition des accidents liés à l'alcool selon la catégorie de jour entre 2012 et 2016



#### b- l'analyse selon la luminosité

Répartition des accidents liés à l'alcool selon la luminosité entre 2012 et 2016

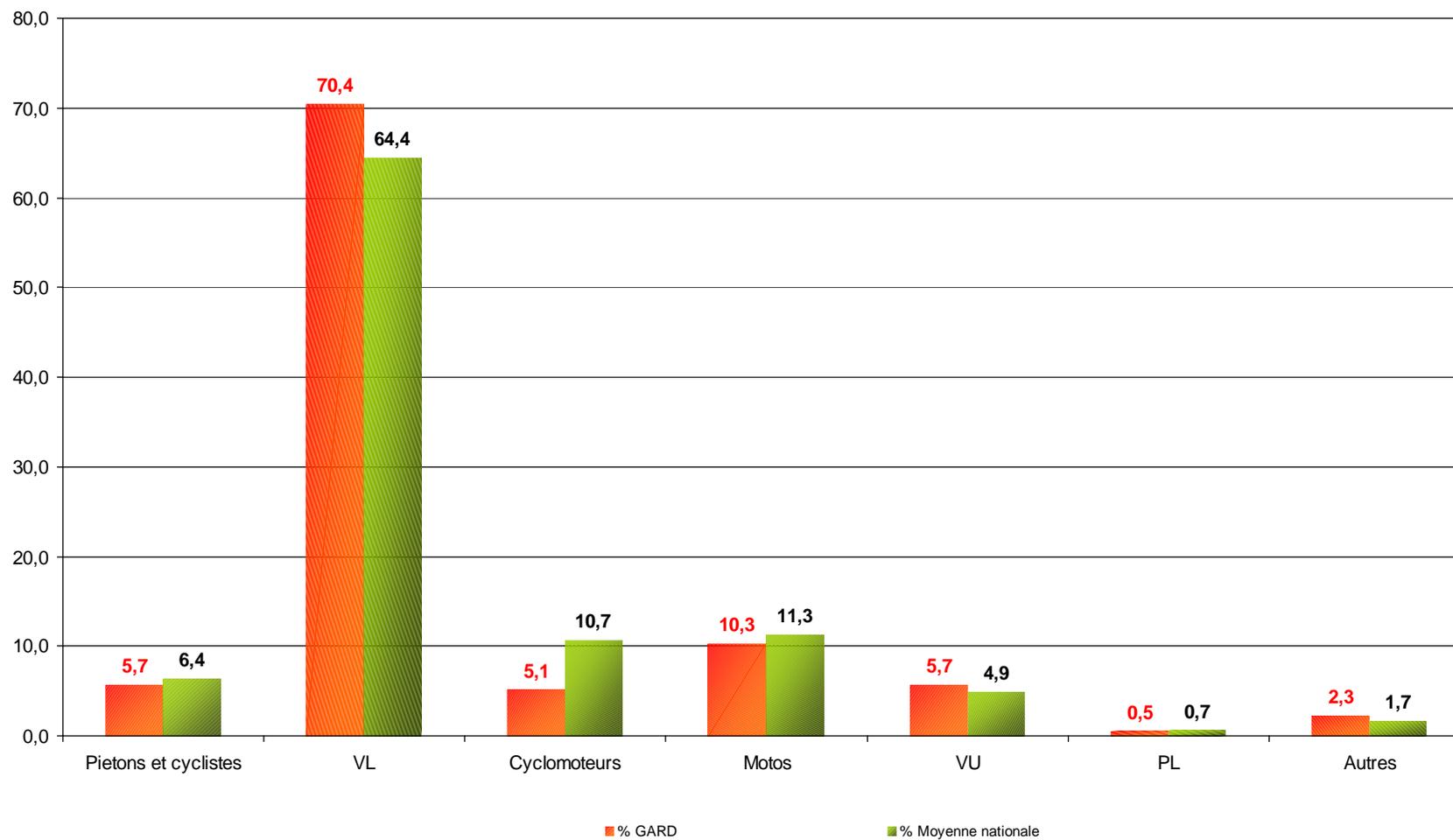


Les accidents avec alcoolémie positive se produisent essentiellement le week-end (24% le samedi + 23% le dimanche) et de nuit à hauteur de 56% (avec et/ou sans éclairage public).

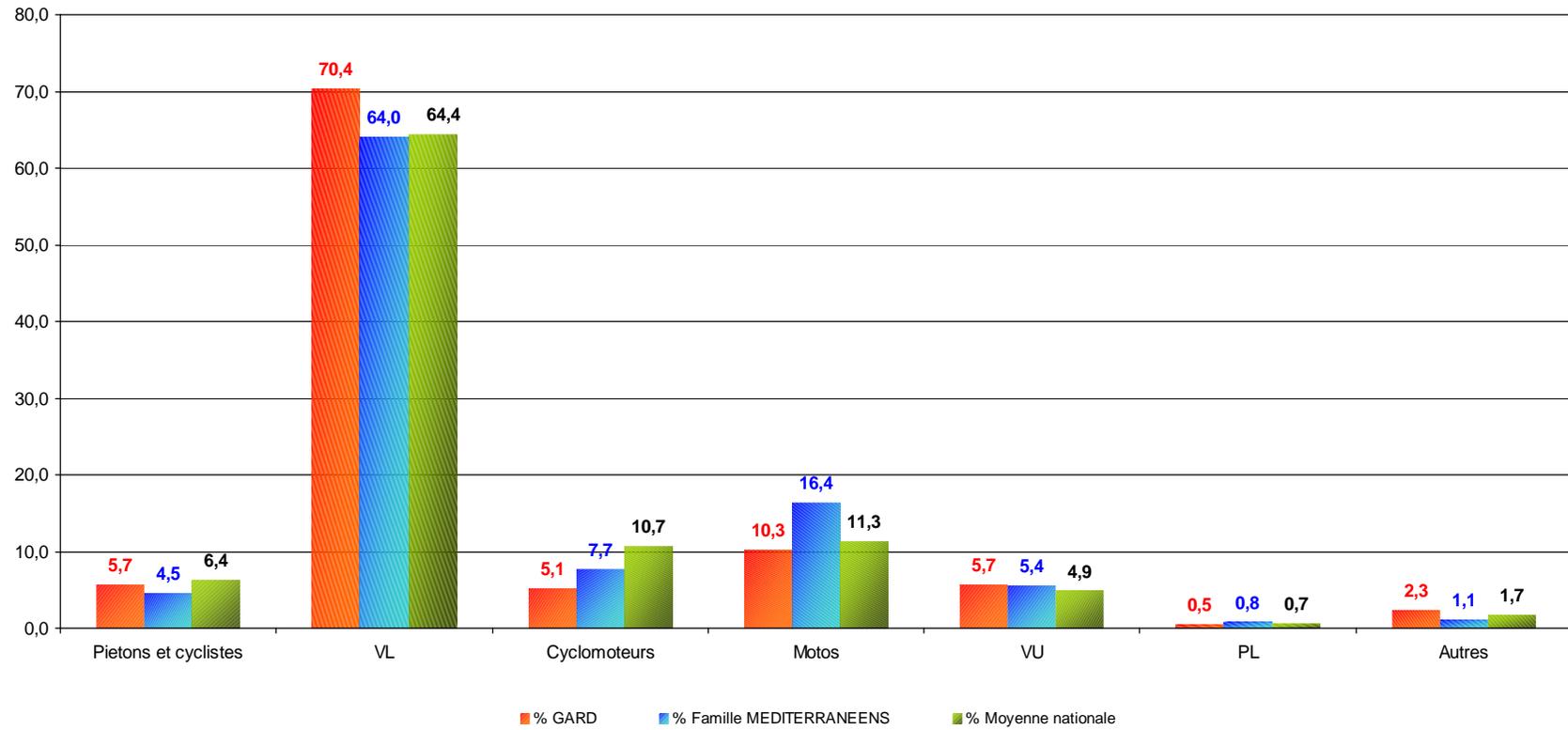
### c- l'analyse selon le mode de déplacement

Dans cette analyse, les piétons alcoolisés impliqués dans les accidents corporels sont pris en compte.

Part des conducteurs ou piétons alcoolisés selon le mode de déplacement dans le département du Gard et comparaison avec la moyenne nationale sur la période 2012-2016



Répartition des conducteurs et piétons alcoolisés selon le mode de déplacement dans les départements du Gard, "méditerranéens" et en France (métropole + DOM) sur la période 2012-2016



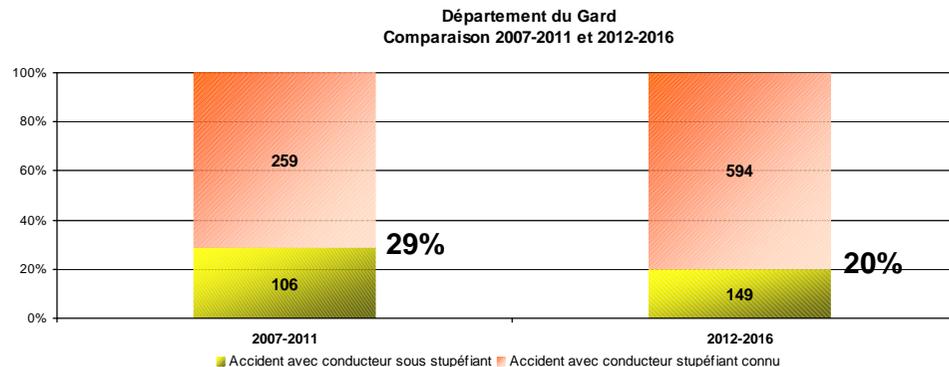
Dans le Gard, la part des conducteurs ou piétons alcoolisés est plus importante que la référence et que la moyenne nationale pour certaines catégories d'usagers notamment pour les "VL".

### III-2 Les stupéfiants

En France en 2016, les accidents impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants représentent 22,3% des personnes tuées et 12,9% des victimes des accidents corporels de la circulation.

#### III-2-1 L'importance de l'enjeu stupéfiants

##### Part des accidents liés aux stupéfiants par rapport aux accidents corporels (stupéfiant connu) du département du Gard



##### Part des accidents liés aux stupéfiants par rapport aux accidents corporels (stupéfiant connu) des départements "méditerranéens"

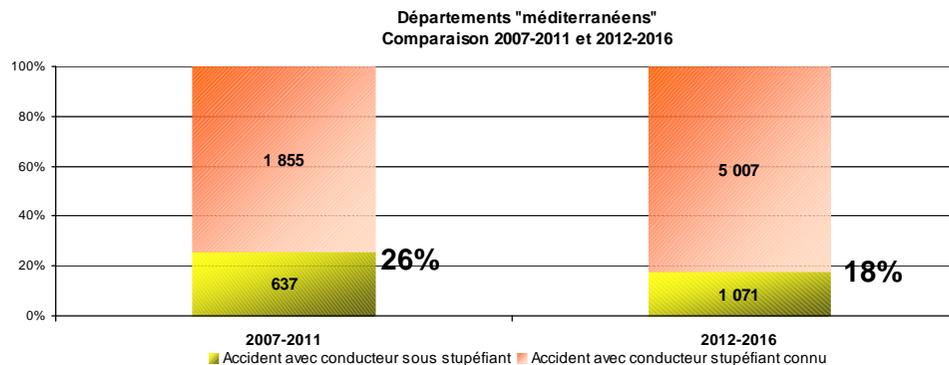


Tableau comparatif des accidents liés aux stupéfiants des départements du Gard, de la famille "Méditerranéens" et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre d'accidents stupéfiant connu	% stupéfiant / stup connu
Accidents corporels	GARD	148	742	20%
	MEDITERRANEENS	1 071	6 078	18%
	FRANCE	9 512	87 789	11%

Période 2012-2016		Nombre de tués, avec conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre de tués, accidents stupéfiant connu	% stupéfiant / taux connu
Tués	GARD	63	205	31%
	MEDITERRANEENS	350	1 256	28%
	FRANCE	2 448	10 959	22%

bleu = enjeu relatif ; rouge = enjeu absolu

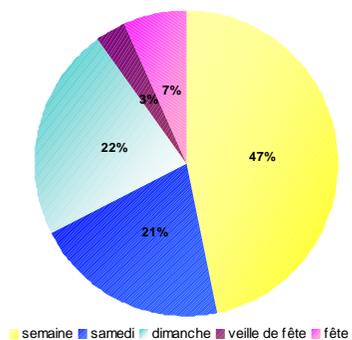
Parmi les accidents corporels, le résultat des tests de stupéfiant n'est pas renseigné dans le BAAC pour l'intégralité des conducteurs (pour le département du Gard : 742 / 3114). Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels avec stupéfiant (nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant par rapport au nombre d'accidents dont tous les conducteurs ont un taux connu) est plus élevé que les références des départements "méditerranéens" et de la France métropolitaine.

Dans les accidents mortels où la présence de stupéfiant des conducteurs est connue, **31% des usagers sont tués dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant**. En référence aux départements "méditerranéens" et à la France métropolitaine, ce taux est supérieur (de 3 à 9 points) dans le département du Gard. La conduite addictive notamment **sous l'emprise de stupéfiant est un enjeu absolu** de sécurité routière dans notre département.

### III-2-2 Le panorama des accidents liés aux stupéfiants

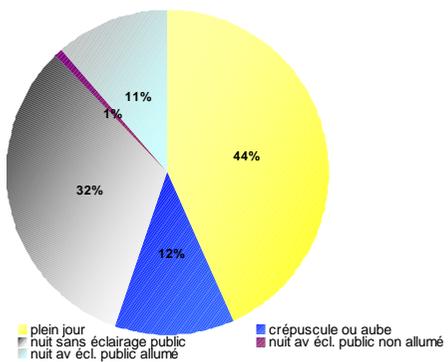
#### a- l'analyse selon la catégorie de jour

Répartition des accidents liés aux stupéfiants selon la catégorie de jour entre 2012 et 2016



#### b- l'analyse selon la luminosité

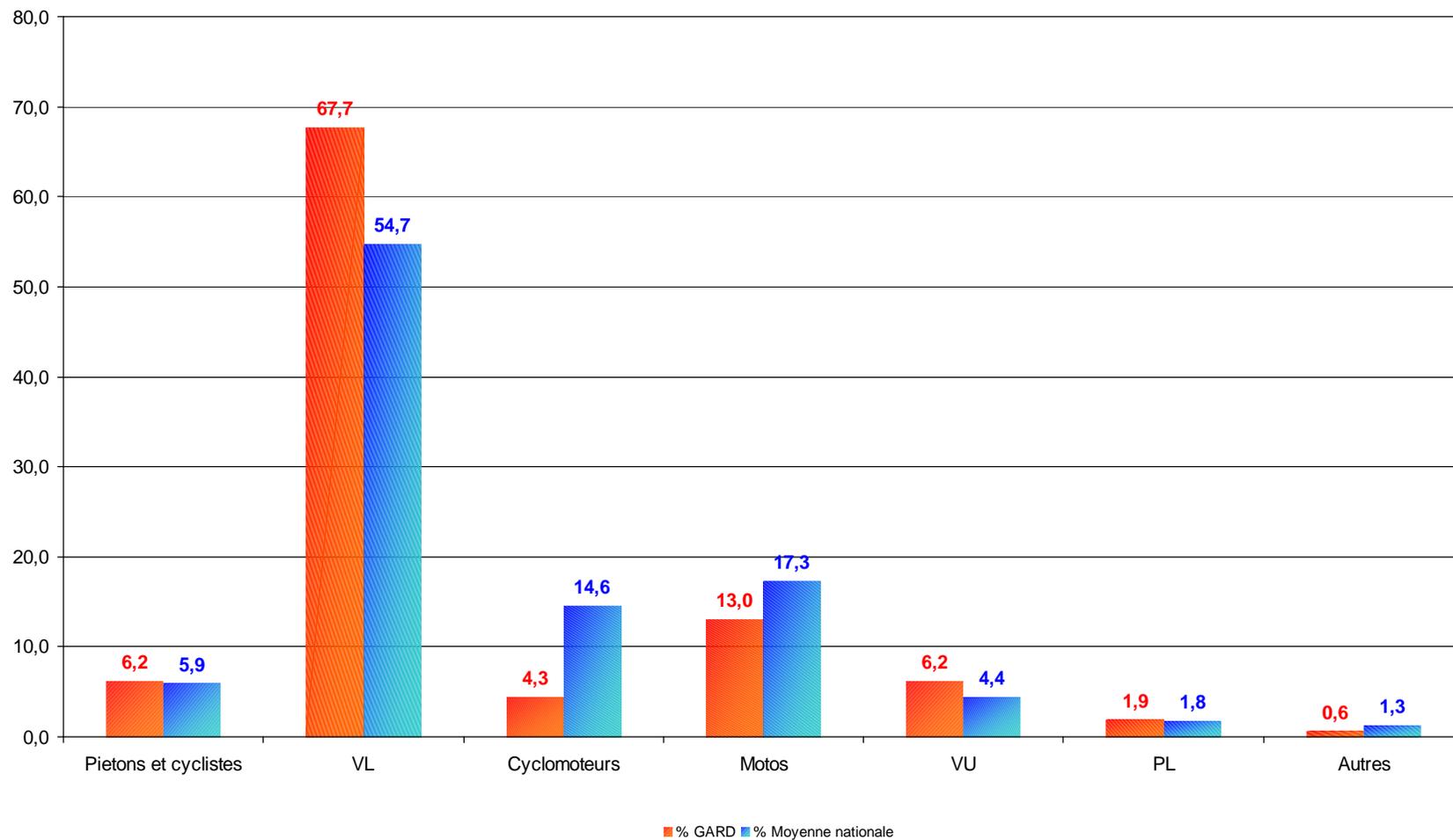
Répartition des accidents liés aux stupéfiants selon la luminosité entre 2012 et 2016



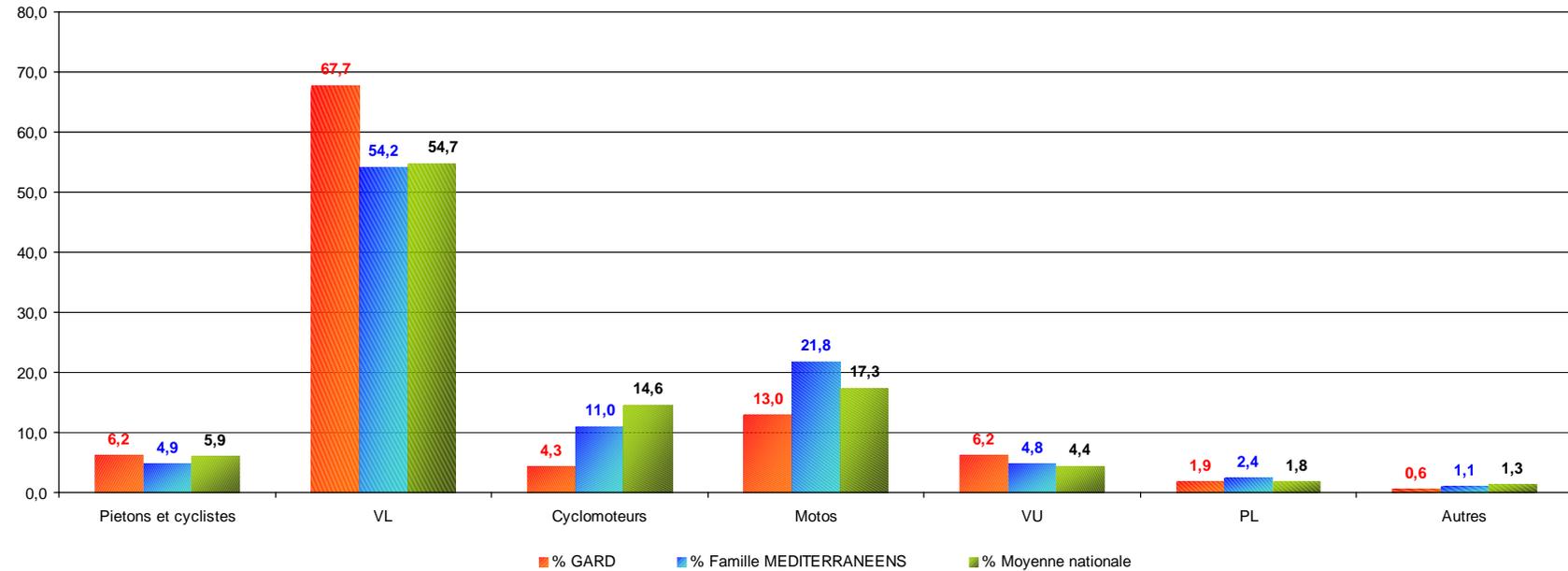
Les accidents liés aux stupéfiants se produisent majoritairement en semaine et se répartissent également sur la journée : 44% en plein jour et 44% de nuit (avec et/ou sans éclairage public).

c- l'analyse selon le mode de déplacement

Part des conducteurs ou piétons sous l'emprise d'un stupéfiant selon le mode de déplacement dans le département du Gard et comparaison avec la moyenne nationale sur la période 2012-2016



Répartition des conducteurs et piétons sous l'emprise d'un stupéfiant selon le mode de déplacement dans les départements du Gard, "méditerranéens" et en France (métropole + DOM) sur la période 2012-2016



Dans le Gard, la part des conducteurs ou piétons sous l'emprise d'un stupéfiant est plus importante que la référence et que la moyenne nationale pour certaines catégories d'usagers notamment pour les "piétons-cyclistes", les "VL" et "VU".

III-3 Les indicateurs de l'enjeu "conduite après usage de substances psychoactives" à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
<b>III- Enjeu "conduite après usage de substances psychoactives"</b>	
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé	<b>Brut</b>
Répartition des impliqués "piétons + cyclistes" et "autres conducteurs" positifs à l'alcool selon le mode de déplacement	<b>Référence</b>
Part des accidents corporels avec un conducteur alcoolisé parmi l'ensemble des accidents corporels avec taux d'alcool connu	<b>Référence</b>
Part des conducteurs alcoolisés non ceinturés parmi les conducteurs alcoolisés avec port de la ceinture connu	<b>Référence</b>
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiant	<b>Brut</b>
Répartition des impliqués "piétons + cyclistes" et "autres conducteurs" positifs aux stupéfiants selon le mode de déplacement	<b>Référence</b>
Part des accidents corporels avec présence de stupéfiant parmi l'ensemble des accidents corporels avec présence de stupéfiants connue	<b>Référence</b>

## Enjeu « conduites addictives » – Période 2012-2016

L'étude porte sur les accidents corporels dans lesquels au moins un conducteur a été contrôlé positif à l'alcool et/ou aux stupéfiants parmi l'ensemble des accidents où la donnée toxicologique (alcool et/ou stupéfiants) est connue.

En conséquence, l'étude alcool porte sur 84 % de l'ensemble des accidents corporels et sur 89 % des accidents mortels.

L'étude stupéfiants porte sur 24 % de l'ensemble des accidents corporels et sur 77 % des accidents mortels.

### I- Enjeu alcool

Les données alcool sont connues dans 84 % des accidents corporels et 89 % des accidents mortels.

35 % des usagers ont été tués dans un accident impliquant un conducteur avec une alcoolémie positive (données alcool connues).

En référence aux départements « méditerranéens » et à la France métropolitaine, ce taux est supérieur (de 3 à 5 points) dans le département du Gard.

Les accidents sous l'empire alcoolique positive se produisent majoritairement le week-end (24 % le samedi et 23 % le dimanche) et de nuit (à hauteur de 56 %).

De ce fait, l'alcool demeure un enjeu absolu de sécurité routière dans le département du Gard.

### II- Enjeu stupéfiants

Le résultat des tests de stupéfiants sur les conducteurs impliqués dans les accidents corporels est renseigné dans 24 % des cas.

Compte tenu de l'amélioration technique des dispositifs de recherche de stupéfiants, on peut espérer obtenir, pour les années futures, une meilleure connaissance de la présence de substances psychoactives chez les conducteurs impliqués dans les accidents corporels.

31 % des usagers ont été tués dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants (données stupéfiants connues).

En référence aux départements « méditerranéens » et à la France métropolitaine, ce taux est supérieur (de 3 à 9 points) dans le département du Gard.

Les accidents sous l'emprise de stupéfiants se produisent essentiellement en semaine et se répartissent également sur la journée.

La conduite addictive notamment sous l'emprise de stupéfiant est un enjeu absolu de sécurité routière dans le département du Gard.

#### IV - Les jeunes, divisés en 3 classes d'âge (14-17 ans, 18-24 ans et 25-29 ans)

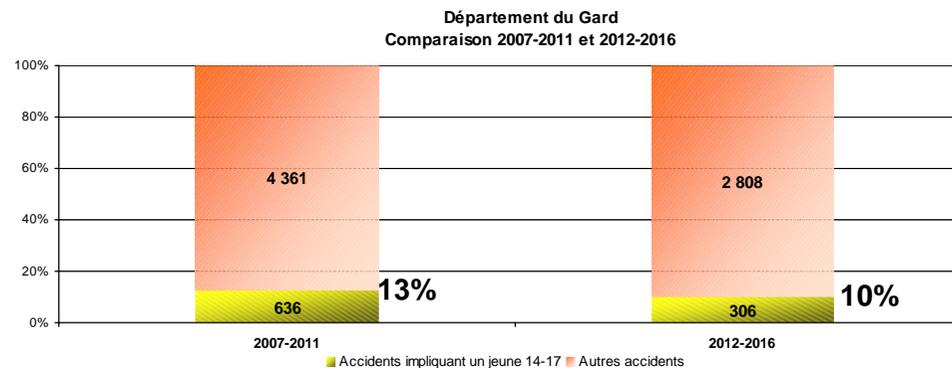
On étudiera successivement les trois classes d'âge : les adolescents âgés de 14 à 17 ans (IV-1), les jeunes âgés de 18 à 24 ans (IV-2) et enfin, les jeunes âgés de 25 à 29 ans (IV-3).

##### IV-1 Les adolescents âgés de 14 à 17 ans

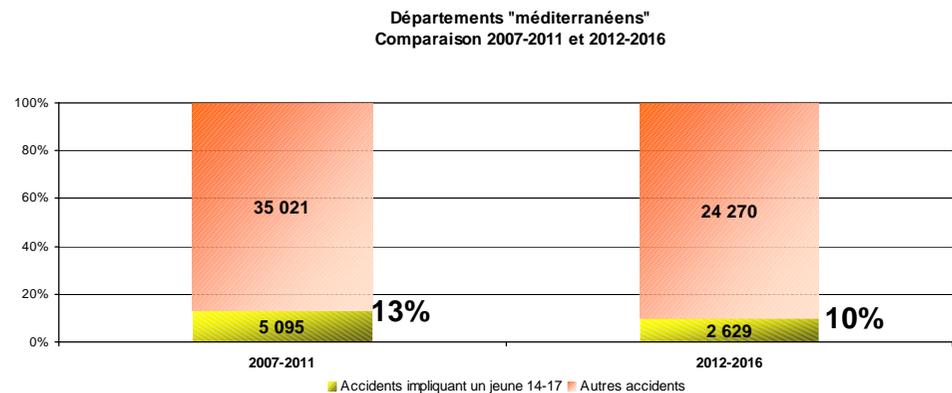
En France en 2016, les adolescents (14-17 ans) représentent 3,3% des personnes tuées et 6,5% des victimes d'accidents.

##### IV-1-1 L'importance de l'enjeu "adolescents âgés de 14 à 17 ans"

##### Part des accidents impliquant des jeunes de 14-17 ans par rapport aux accidents corporels du département du Gard



##### Part des accidents impliquant des jeunes de 14-17 ans par rapport aux accidents corporels de la famille des départements "méditerranéens"



L'accidentalité corporelle des 14-17 ans a diminué entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016 dans les mêmes proportions (-3 points) pour le département du Gard ainsi que pour sa famille de référence.

Tableau comparatif des accidents impliquant un 14-17 ans dans les départements du Gard, de la famille "méditerranéens" et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager 14-17 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager 14-17 ans
Accidents corporels	GARD	306	3 114	10%
	MEDITERRANEENS	2 629	26 899	10%
	FRANCE	25 853	289 565	9%

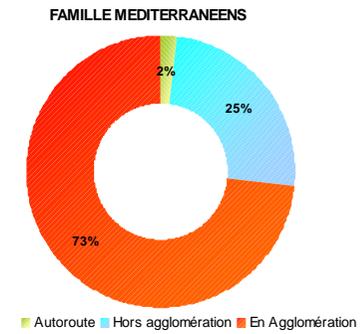
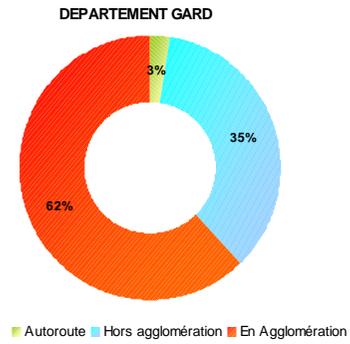
Période 2012-2016		Nombre de tués 14-17 ans	Nombre total de tués	% de tués 14-17 ans
Tués	GARD	9	294	3%
	MEDITERRANEENS	83	2 071	4%
	FRANCE	635	17 243	4%

Le pourcentage d'accidents corporels impliquant un adolescent âgé de 14 à 17 ans s'apparente aux résultats des départements de la famille "méditerranéens" et de la France métropolitaine.

## IV-1-2 Le panorama des accidents des adolescents âgés de 14 à 17 ans

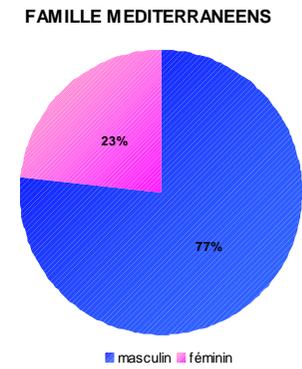
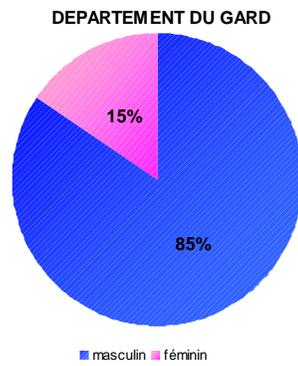
### a- l'analyse selon le milieu

#### Répartition des accidents 14-17 ans selon le milieu entre 2012 et 2016



### b- l'analyse selon le genre

#### Répartition des conducteurs et piétons de 14-17 ans impliqués dans un accident corporel selon le genre en



c- l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

Répartition du nombre d'usagers de 14-17 ans selon le mode de déplacement entre 2012 et 2016



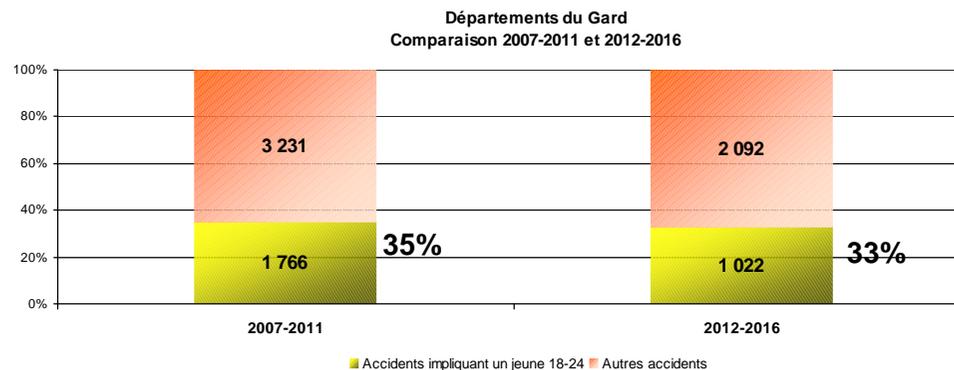
L'accidentalité corporelle des 14-17 ans se produit essentiellement en agglomération (62%) et concerne grandement les adolescents de sexe masculin (85%). Concernant le mode de déplacement, pour le Gard, les accidents "VL" sont les plus importants avec 39% puis, s'ensuivent ceux en cyclomoteur avec 33%. Ces derniers sont en-deçà des accidents cyclomoteurs des départements appartenant à la famille "méditerranéens".

## IV-2 Les jeunes âgés de 18 à 24 ans

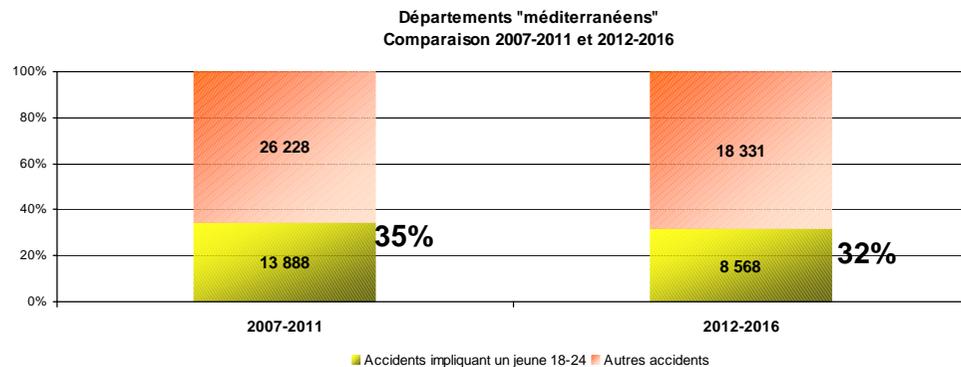
En France en 2016, les jeunes adultes (18-24 ans) représentent 17,3% des personnes tuées et 19% des victimes d'accidents.

### IV-2-1 L'importance de l'enjeu "jeunes âgés de 18 à 24 ans"

#### Part des accidents impliquant des jeunes de 18-24 ans par rapport aux accidents corporels du département du Gard



#### Part des accidents impliquant des jeunes de 18-24 ans par rapport aux accidents corporels de la famille des départements méditerranéens



L'accidentalité corporelle des 18-24 ans a diminué entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016 quasiment dans les mêmes proportions (-2 points) pour le département du Gard et (-3 points) pour sa famille de référence. Elle représente environ un tiers de l'accidentalité corporelle.

Tableau comparatif des accidents impliquant un 18-24 ans dans les départements du Gard, de la famille "méditerranéens" et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager 18-24 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager 18-24 ans
Accidents corporels	GARD	1 022	3 114	33%
	MEDITERRANEENS	8 568	26 889	32%
	FRANCE	92 334	289 565	32%

Période 2012-2016		Nombre de tués 18-24 ans	Nombre total de tués	% de tués 18-24 ans
Tués	GARD	53	294	18%
	MEDITERRANEENS	318	2 071	15%
	FRANCE	3 187	17 243	18%

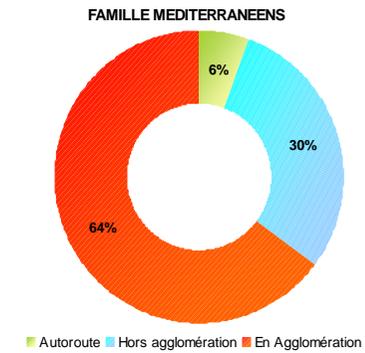
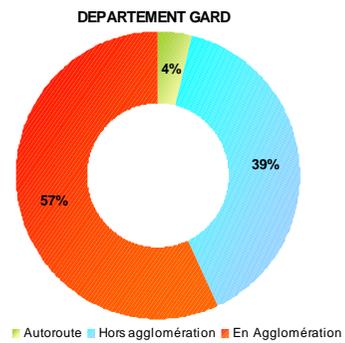
Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels impliquant un jeune âgé de 18 à 24 ans s'apparente aux résultats des départements de la famille "méditerranéens" et de la France métropolitaine.

Concernant la mortalité, le Gard présente des résultats supérieurs de 3 points par rapport aux départements de référence mais néanmoins similaires à ceux de la France métropolitaine.

## IV-2-2 Le panorama des accidents des jeunes âgés de 18 à 24 ans

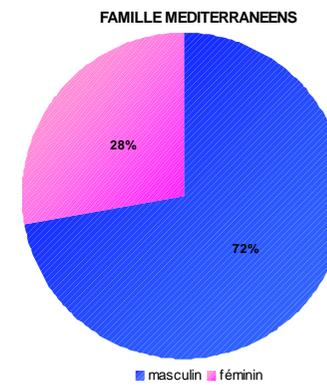
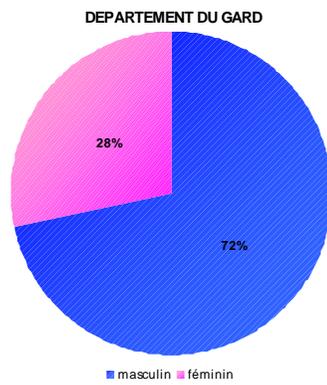
### a- l'analyse selon le milieu

#### Répartition des accidents 18-24 ans selon le milieu entre 2012 et 2016



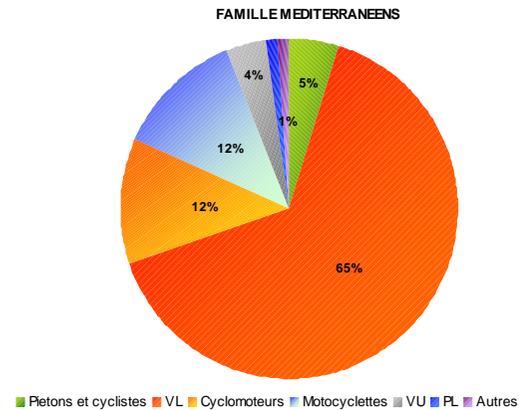
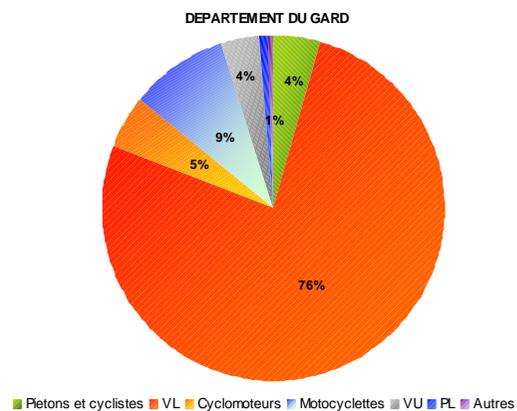
### b- l'analyse selon le genre

#### Répartition des conducteurs et piétons de 18-24 ans impliqués dans un accident corporel selon le genre entre 2012 et 2016



c- l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

Répartition du nombre d'usagers de 18-24 ans selon le mode de déplacement entre 2012 et 2016



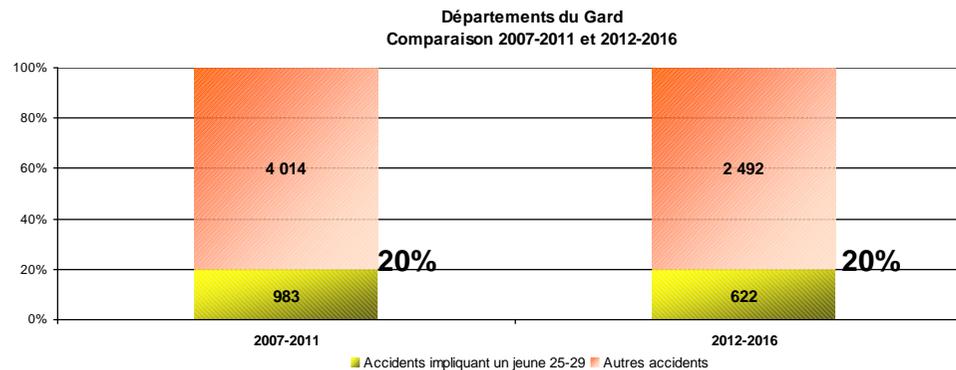
L'accidentalité des jeunes 18-24 ans se produit majoritairement en agglomération (57%) et concerne à 72% les jeunes hommes. Concernant le mode de déplacement, pour le Gard, la catégorie des VL représente plus des trois quarts des accidents (76%).

### IV-3 Les jeunes âgés de 25 à 29 ans

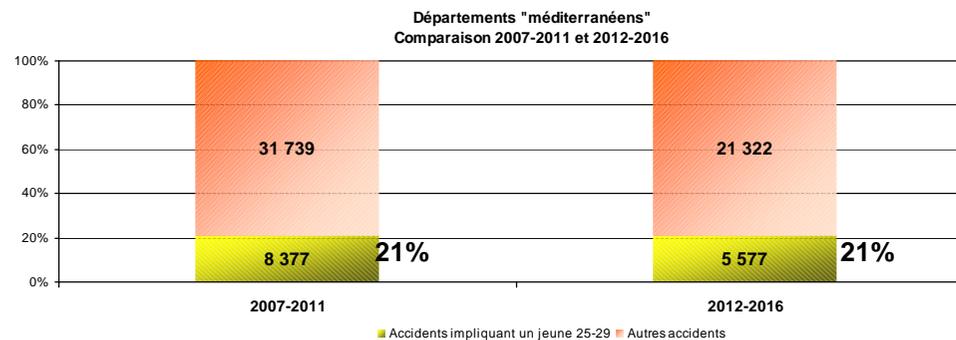
En France en 2016, les jeunes âgés de 25 à 29 ans représentent 8,9% des personnes tuées et 11,4% des victimes d'accidents.

#### IV-3-1 L'importance de l'enjeu "jeunes âgés de 25 à 29 ans"

##### Part des accidents 25-29 ans par rapport aux accidents corporels du département du Gard



##### Part des accidents 25-29 ans par rapport aux accidents corporels de la famille des départements "méditerranéens"



L'accidentalité corporelle des 25-29 ans demeure constante depuis 2007 aussi bien dans le Gard que dans les départements "méditerranéens" ; sa part s'élève à 20% des accidents.

Tableau comparatif des accidents impliquant un 25-29 ans dans les départements du Gard, de la famille "méditerranéens" et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager 25-29 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager 25-29 ans
Accidents corporels	GARD	621	3 114	20%
	MEDITERRANEENS	5 577	26 899	21%
	FRANCE	65 107	289 565	22%

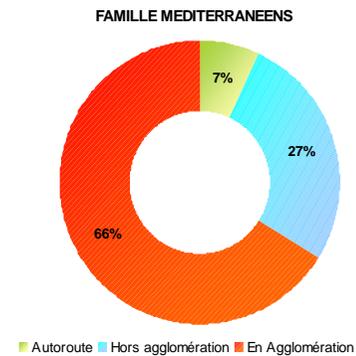
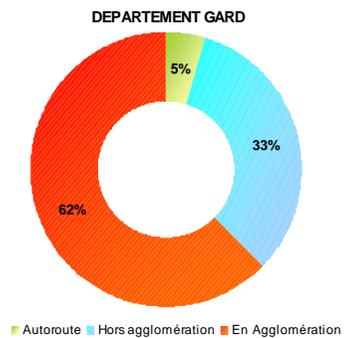
Période 2012-2016		Nombre de tués 25-29 ans	Nombre total de tués	% de tués 25-29 ans
Tués	GARD	25	294	9%
	MEDITERRANEENS	202	2 071	10%
	FRANCE	1 665	17 243	10%

Parmi les accidents corporels, les résultats relatifs à l'accidentalité des 25-29 ans, s'apparentent à ceux des départements "méditerranéens" et de la France métropolitaine. Idem, pour la mortalité routière.

### IV-3-2 Le panorama des accidents des jeunes âgés de 25 à 29 ans

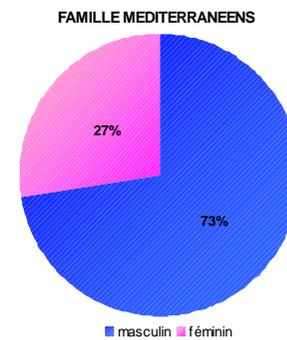
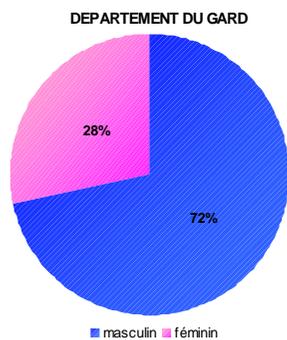
#### a- l'analyse selon le milieu

Répartition des accidents 25-29 ans selon le milieu entre 2012 et 2016



#### b- l'analyse selon le genre

Répartition des conducteurs et piétons de 25-29 ans impliqués dans un accident corporel selon le genre entre 2012 et 2016



c- l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

Répartition du nombre d'usagers de 25-29 ans selon le mode de déplacement entre 2012 et 2016



Dans le Gard, l'accidentalité des jeunes de 25-29 ans, se produit à 62% en agglomération et concerne à 72% les hommes. Les "VL" représentent la catégorie de véhicules la plus impliquée dans les accidents avec 72% ; viennent ensuite les motocyclettes avec une représentation moindre par rapport aux départements "méditerranéens" (11% dans le Gard contre 17% pour les départements de "référence").

IV-3 Les indicateurs de l'enjeu "jeunes" à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
<b>IV- Enjeu "jeunes"</b>	
Nombre de tués par classe d'âges (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)	<b>Brut</b>
Part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département	<b>Référence</b>
Nombre d'accidents impliquant un jeune par classe d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 24-29 ans)	<b>Brut</b>
Part des accidents par classe d'âge rapportée à l'accidentalité du département	<b>Référence</b>
Répartition des impliqués ("tous usagers", "piétons + cyclistes") dans les accidents corporels selon le mode de déplacement	<b>Référence</b>
Répartition des impliqués ("tous usagers", "piétons + cyclistes") dans les accidents corporels selon le milieu (en agglo / hors agglo hors autoroute / sur autoroute)	<b>Référence</b>
Répartition des impliqués ("piétons + cyclistes", "autres conducteurs") dans les accidents corporels par sexe	<b>Référence</b>

## Enjeu « jeunes » – Période 2012-2016

L'étude porte successivement sur trois classes d'âge : les adolescents âgés de 14 à 17 ans, les jeunes âgés de 18 à 24 ans et enfin, les jeunes âgés de 25 à 29 ans.

### I- Les adolescents de 14 à 17 ans

Dans le Gard, les adolescents de 14 à 17 ans représentent 3 % des personnes tuées.

Les jeunes de 14-17 ans sont impliqués dans 10 % de l'accidentalité corporelle gardoise ; ces résultats s'apparentent à ceux obtenus dans les départements « méditerranéens » et en France métropolitaine.

L'accidentalité corporelle pour cette classe d'âge entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016, a évolué à la baisse aussi bien pour le département du Gard que pour les départements méditerranéens (13 % enregistré pour la période 2007-2011 contre 10 % pour la période 2012-2016).

#### Particularités de cette accidentalité :

les accidents se produisent essentiellement en agglomération (à hauteur de 62%) et concerne particulièrement les adolescents de sexe masculin (85%).

Outre les VL, qui représentent la majorité de l'accidentalité des 14-17 ans avec 39 %, le cyclomoteur constitue le deuxième mode de déplacement générateur d'accidents corporels dans cette tranche d'âge avec 33 %.

Toutefois, par rapport aux départements « méditerranéens », la proportion d'accidents en cyclomoteur des 14-17 ans est plus faible dans le Gard (49 % dans les départements de référence).

### II- Les jeunes de 18 à 24 ans

L'accidentalité corporelle des 18-24 ans a diminué entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016 quasiment dans les mêmes proportions : (-2 points) pour le département du Gard et (-3 points) pour sa famille de référence et représente environ un tiers des accidents corporels.

Ces résultats sont semblables à ceux obtenus par les départements « méditerranéens » et la France métropolitaine.

Concernant la mortalité routière pour cette tranche d'âge, le Gard présente des résultats supérieurs de 3 points par rapport aux départements « méditerranéens » mais néanmoins similaires à ceux de la France métropolitaine.

(Gard : 18 % - Départements « méditerranéens » : 15 % - France métropolitaine : 18%)

#### Particularités de cette accidentalité :

L'accidentalité des 18-24 ans se produit majoritairement en agglomération (57%) et concerne à 72 % les jeunes hommes.

Dans le Gard, parmi les différents modes de déplacements, les VL représentent plus des trois quarts des accidents des 18-24 ans avec 76 % ; une proportion plus forte que celle constatée dans les départements « méditerranéens » (65%).

### **III- Les jeunes de 25 à 29 ans**

L'accidentalité corporelle des 25-29 ans demeure constante depuis 2007 aussi bien dans le Gard que dans les départements « méditerranéens » ; sa part s'élève à 20 % des accidents.

En terme d'accidentalité et de mortalité routières, le Gard affiche des résultats quasiment semblables à ceux obtenus dans les départements « méditerranéens » et en France métropolitaine :

Gard : 20 % d'accidents corporels - 9 % d'usagers tués

Départements « méditerranéens » et France métropolitaine : respectivement 21 % et 22 % d'accidents corporels - 10 % d'usagers tués

#### **Particularités de cette accidentalité :**

L'accidentalité des 25-29 ans se produit majoritairement en agglomération (62%) et concerne à 72 % les jeunes hommes.

Dans le Gard, parmi les différents modes de déplacements, les VL représentent 72 % des accidents des 25-29 ans ; une proportion plus forte que celle constatée dans les départements « méditerranéens » (62%).

La motocyclette constitue le deuxième mode de déplacement générateur d'accidents corporels dans cette tranche d'âge avec 11 %.

Toutefois, par rapport aux départements « méditerranéens », la proportion d'accidents en motocyclette des 25-29 ans est plus faible dans le Gard (17 % dans les départements de référence).

## V - Les séniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 ans et 75 ans et plus)

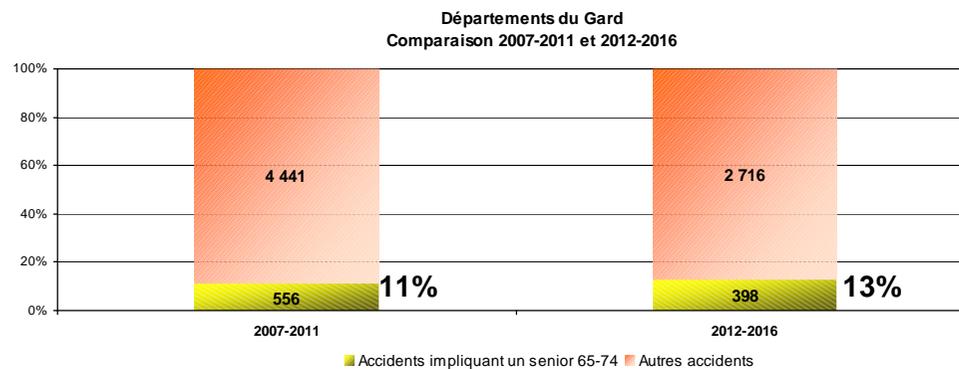
On étudiera successivement les deux classes d'âge : les séniors âgés de 65 à 74 ans (V-1), puis les séniors âgés de 75 ans et plus (V-2).

### V-1 Les séniors âgés de 65 à 74 ans

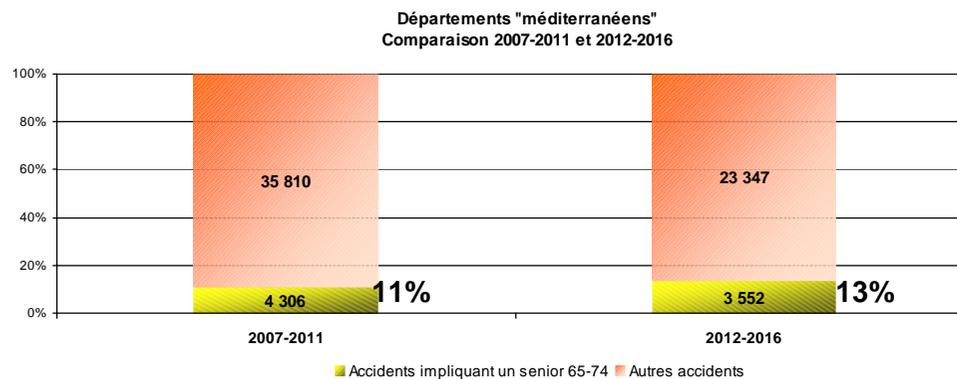
En France en 2016, les séniors âgés de 65 à 74 ans représentent 9,1% des personnes tuées et 5,4% des victimes d'accidents.

#### V-1-1 L'importance de l'enjeu "séniors âgés de 65 à 74 ans"

##### Part des accidents 65-74 ans par rapport aux accidents corporels du département du Gard



##### Part des accidents 65-74 ans par rapport aux accidents corporels des départements "méditerranéens"



La part des séniors âgés de 65 à 74 ans impliqués dans les accidents corporels, a augmenté de deux points entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016 pour le Gard et les départements "méditerranéens".

Tableau comparatif des accidents impliquant un 65-74 ans dans les départements du Gard, de la famille "Méditerranéens" et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager 65-74 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager 65-74 ans
Accidents corporels	GARD	398	3 114	13%
	MEDITERRANEENS	3 552	26 899	13%
	FRANCE	30 007	289 565	10%

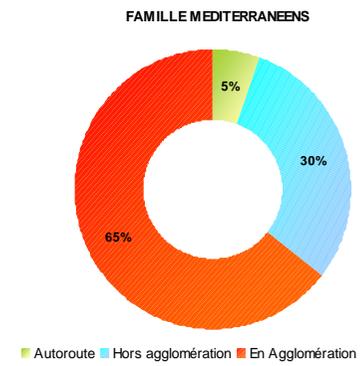
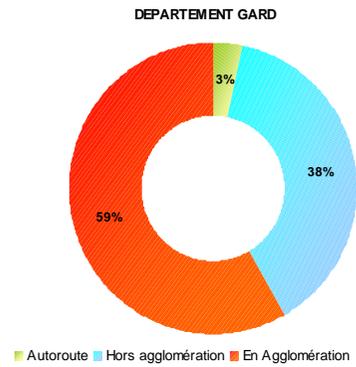
Période 2012-2016		Nombre de tués 65-74 ans	Nombre total de tués	% de tués 65-74 ans
Tués	GARD	23	294	8%
	MEDITERRANEENS	172	2 071	8%
	FRANCE	1 433	17 243	8%

L'accidentalité et la mortalité routières des 65-74 ans, présentent des résultats similaires à ceux enregistrés par les départements "méditerranéens". En revanche, le Gard et la famille des départements de référence, dépassent de 3 points les résultats de l'accidentalité corporelle de la France métropolitaine.

## V-1-2 Le panorama des accidents des seniors âgés de 65 à 74 ans

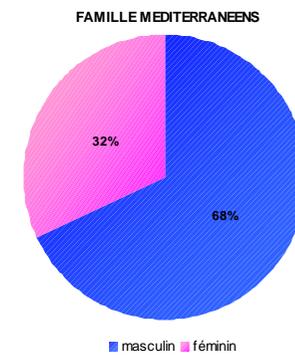
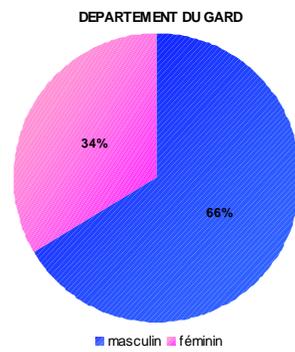
### a- l'analyse selon le milieu

#### Répartition des accidents 65-74 ans selon le milieu entre 2012 et 2016



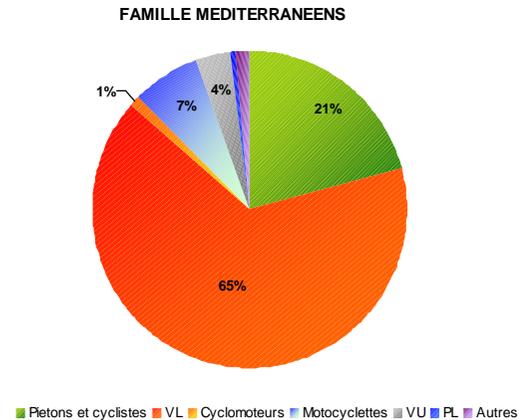
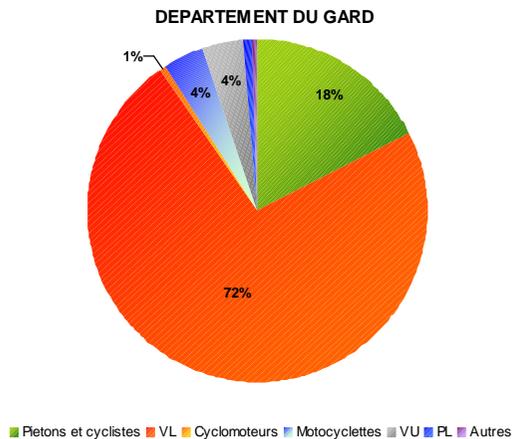
### b- l'analyse selon le genre

#### Répartition des conducteurs et piétons de 65-74 ans impliqués dans un accident corporel selon le genre entre 2012 et 2016



c- l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

Répartition du nombre d'usagers de 65-74 ans selon le mode de déplacement entre 2012 et 2016



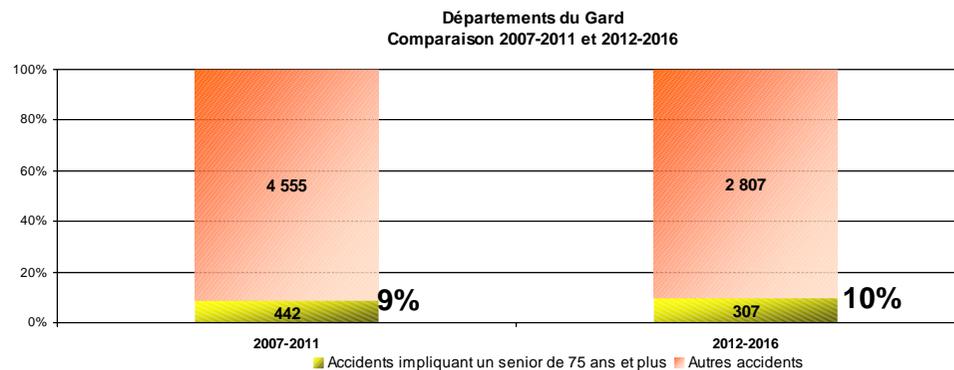
Dans le Gard, l'accidentalité corporelle des 65-74 ans, se produit majoritairement en agglomération (59%) et concerne essentiellement les hommes (66%). L'accidentalité "VL" prédomine avec 72% ; néanmoins, la catégorie des "Piétons et cyclistes", apparaît dans le paysage de l'accidentalité gardoise avec une part de 18%. Cette proportion de "piétons et cyclistes", marque une des spécificités de l'accidentalité des séniors.

## V-2 Les séniors âgés de 75 ans et plus

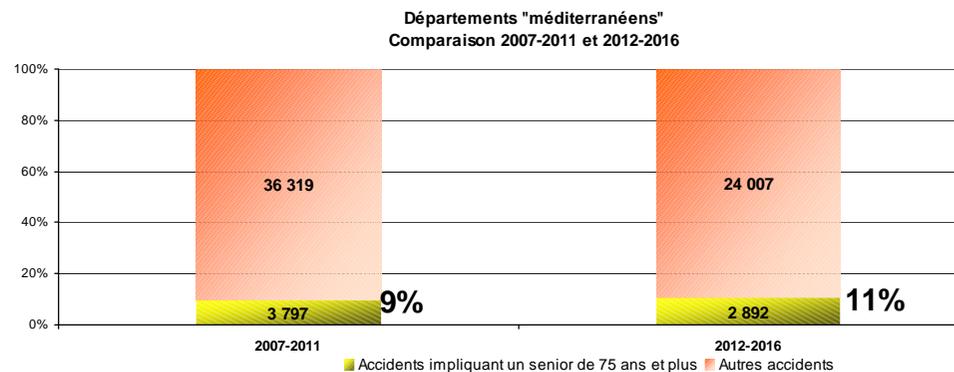
En France en 2016, les séniors âgés de 75 ans et plus représentent 15,7% des personnes tuées et 5,2% des victimes d'accidents.

### V-2-1 L'importance de l'enjeu "séniors âgés de 75 ans et plus"

#### Part des accidents 75 ans et plus par rapport aux accidents corporels du département du Gard



#### Part des accidents 75 ans et plus par rapport aux accidents corporels des départements "méditerranéens"



La part de l'accidentalité des séniors de 75 ans et plus a légèrement augmenté entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016 pour le Gard et les départements "méditerranéens" avec respectivement, un point et deux points supplémentaires.

Tableau comparatif des accidents impliquant un 75 ans et plus dans les départements du Gard, de la famille "Méditerranéens" et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager 75 ans et plus	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager 75 ans et plus
Accidents corporels	GARD	307	3 114	10%
	MEDITERRANEENS	2 892	26 899	11%
	FRANCE	25 802	289 565	9%

Période 2012-2016		Nombre de tués 75 ans et plus	Nombre total de tués	% de tués 75 ans et plus
Tués	GARD	28	294	10%
	MEDITERRANEENS	302	2 071	15%
	FRANCE	2 488	17 243	14%

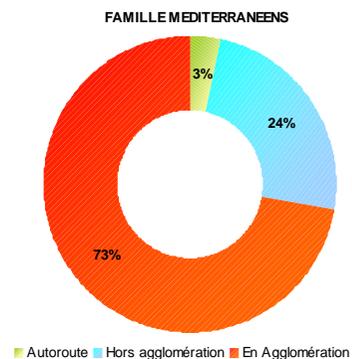
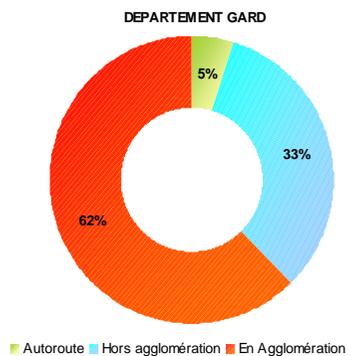
Concernant les séniors de 75 ans et plus, le Gard obtient quasiment les mêmes résultats en terme d'accidentalité corporelle que les départements appartenant à la famille des départements "méditerranéens" (1 point de moins) et que la France métropolitaine (1 point de plus).

En revanche, concernant la mortalité routière des 75 ans et plus, le Gard affiche de meilleurs résultats que les départements "méditerranéens" (5 points de moins) et que la France métropolitaine (4 points de moins).

## V-2-1 Le panorama des accidents des seniors âgés 75 ans et plus

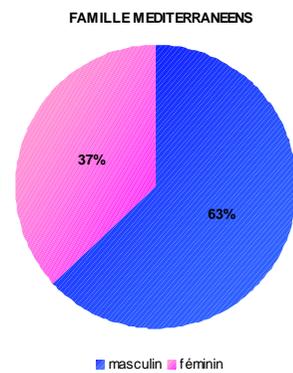
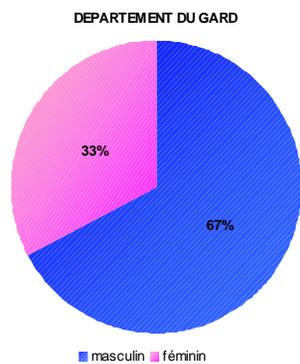
### a- l'analyse selon le milieu

Répartition des accidents 75 ans et plus selon le milieu entre 2012 et 2016



### b- l'analyse selon le genre

Répartition des conducteurs et piétons de 75 ans et plus impliqués dans un accident corporel selon le genre entre 2012 et 2016



c- l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

Répartition du nombre d'usagers de 75 ans et plus selon le mode de déplacement entre 2012 et 2016



Les caractéristiques de l'accidentalité des 75 ans et plus, s'apparentent à celles des séniors de 65 à 74 ans avec une légère nuance : **la proportion des "piétons et cyclistes" augmente et représente plus d'un quart (27%) de l'accidentalité corporelle.**

V-3 Les indicateurs de l'enjeu "seniors"

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
<b>V- Enjeu "seniors"</b>	
Nombre de tués par classes d'âges (65-74 ans, 75 ans et plus)	<b>Brut</b>
Part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département	<b>Référence</b>
Nombre d'accidents impliquant un senior par classe d'âge (65-74 ans, 75 ans et plus)	<b>Brut</b>
Part des accidents par classe d'âge rapportée à l'accidentalité du département	<b>Référence</b>
Répartition des impliqués ("tous usagers", "piétons + cyclistes") dans les accidents corporels selon le mode de déplacement	<b>Référence</b>
Répartition des impliqués (conducteurs + piétons) dans les accidents corporels selon le milieu (en agglo / hors agglo hors autoroute / sur autoroute)	<b>Référence</b>

## Enjeu « seniors » – Période 2012-2016

L'étude porte successivement sur deux classes d'âge : les seniors âgés de 65-74 ans et les seniors âgés de 75 ans et plus.

### I- Les seniors de 65 à 74 ans

La part d'accidents des seniors de 65 à 74 ans, a augmenté de deux points entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016 pour le Gard et les départements « méditerranéens » et représente 13 % de l'accidentalité corporelle.

#### Particularités de cette accidentalité :

l'accidentalité corporelle des 65-74 ans, se produit majoritairement en agglomération (59 %) et concerne essentiellement les hommes (66%).

Outre l'accidentalité VL qui prédomine avec 72 %, la catégorie des « piétons et cyclistes », apparaît dans le paysage de l'accidentalité des seniors de 65-74 ans avec une part de 18 %.

Cette proportion de « piétons et cyclistes » constitue une des spécificités de l'accidentalité des seniors.

### II- Les seniors de 75 ans et plus

La part de l'accidentalité des seniors de 75 ans et plus, a légèrement augmenté entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016 dans le Gard et les départements « méditerranéens » avec respectivement un point et deux points supplémentaires et représente 10 % de l'accidentalité routière gardoise.

Concernant la mortalité routière des 75 ans et plus, le Gard enregistre de meilleurs résultats que les départements de référence (5 points de moins) et que la France métropolitaine (4 points de moins).

#### Particularités de cette accidentalité :

les caractéristiques de l'accidentalité des 75 ans et plus, s'apparentent à celles des seniors de la tranche d'âge des 65-74 ans avec une légère nuance : la proportion des « piétons et cyclistes » augmente et représente plus d'un quart des accidents corporels (27%).

Cette part est toutefois inférieure à celle des départements « méditerranéens » avec une proportion de « piétons et cyclistes » de 75 et plus de 35 %.

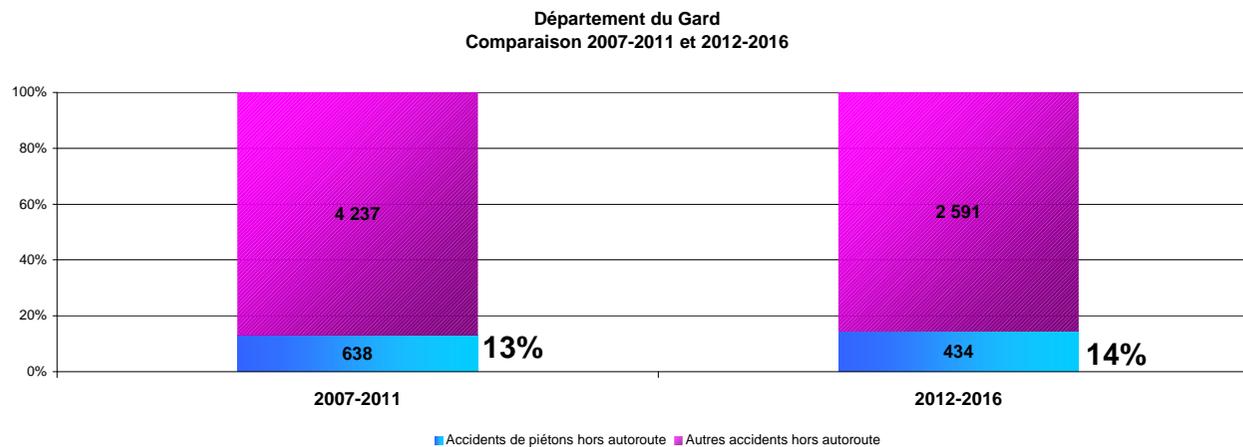
## VI- Le partage de la voirie (urbain / interurbain)

### VI-1 Les piétons

En France en 2016, hors milieu autoroutier, les piétons représentent 16,3% des personnes tuées et 16,4% des victimes des accidents corporels de la circulation.

#### VI-1-1- L'importance de l'enjeu "piéton"

Part des accidents de piétons survenus hors autoroute, par rapport aux accidents corporels du département du Gard



Part des accidents de piétons survenus hors autoroute, par rapport aux accidents corporels de la famille "méditerranéens"

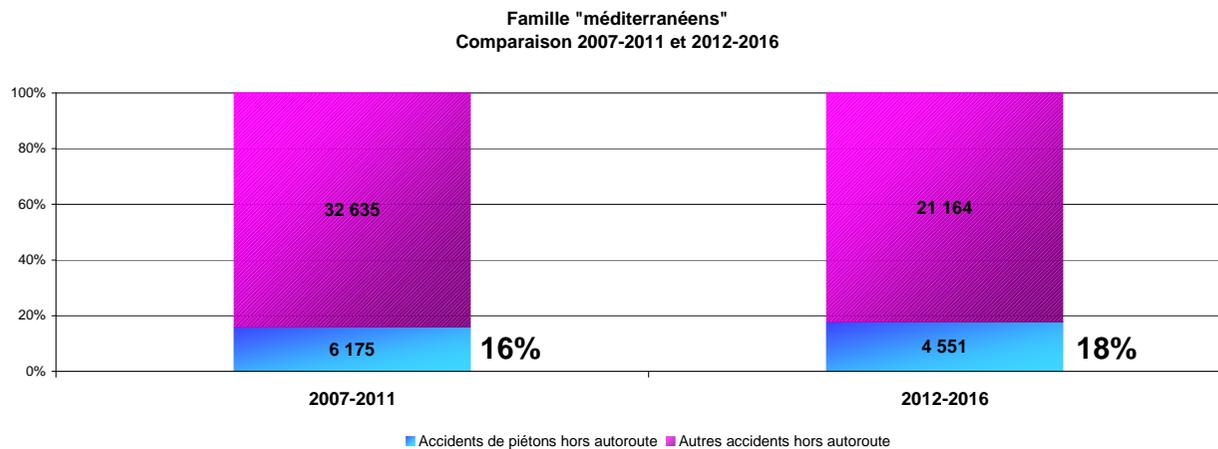


Tableau comparatif des accidents impliquant un piéton, hors autoroute, du département du Gard, de la famille "méditerranéens" et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un piéton hors autoroute	Nombre total d'accidents hors autoroute	% d'accidents avec un piéton
Accidents corporels	GARD	434	3025	14,3%
	MEDITERRANEENS	4 551	25 715	17,7%
	FRANCE	54 616	264 856	20,6%

Zone d'étude		Nombre de piétons tués hors autoroute	Nombre total de tués hors autoroute	% de tués piétons
Accidents corporels	GARD	21	276	7,6%
	MEDITERRANEENS	286	1 940	14,7%
	FRANCE	2 292	15 930	14,4%

Le département du Gard compte 14% d'accidents de piétons et présente de meilleurs résultats que les départements appartenant à la famille des départements "méditerranéens" (-3,4 points) et que la France (-6,3 points).

Concernant la mortalité, les résultats font apparaître une situation moins défavorable dans le Gard avec 7,6 % de piétons tués soit une proportion réduite quasiment de moitié par rapport aux départements de référence et à la France.

#### VI-1-2- Le panorama des accidents de piétons

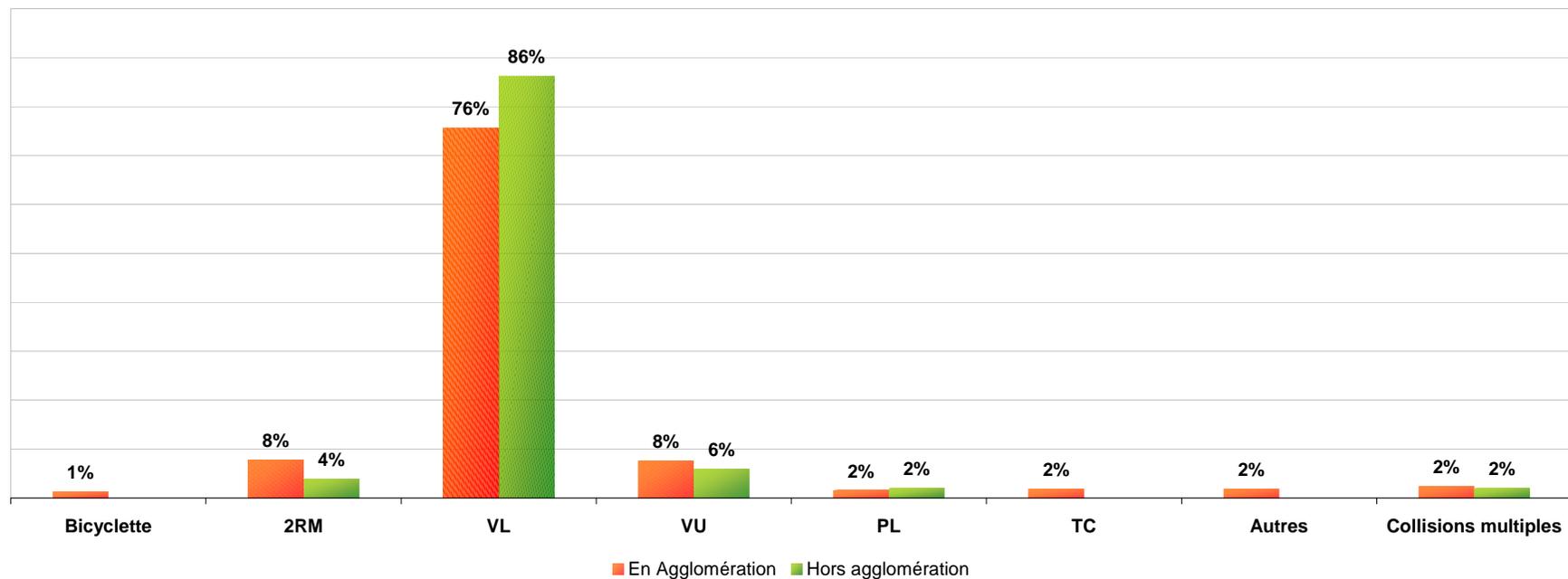
##### a- l'analyse selon le type de véhicule impliqué

##### Répartition des accidents de piéton selon le véhicule impliqué, dans le département du Gard entre 2012 et 2016

	Antagoniste	Nombre d'accidents de piétons	%
Accidents avec un seul véhicule	Bicyclette	5	1,2%
	Deux-roues motorisés	32	7,4%
	Véhicule léger	334	77,0%
	Véhicule utilitaire	32	7,4%
	Poids lourd	7	1,6%
	Transport en commun	7	1,6%
	Autres	7	1,6%
Accidents avec au moins deux véhicules	Collisions multiples	10	2,3%
<b>TOTAL</b>		<b>434</b>	<b>100%</b>

77% des accidents de piétons sont des chocs piéton / VL.

## Répartition des accidents corporels de piétons par milieu selon le type de collision Période 2012-2016



### b- l'analyse selon le milieu (urbain / interurbain)

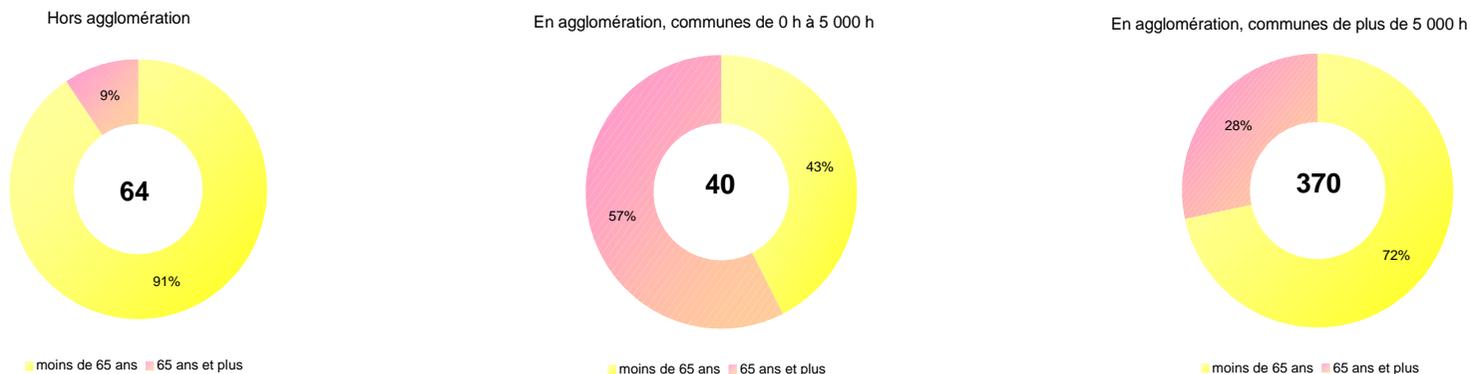
#### Répartition des accidents de piétons selon le milieu, hors autoroute, dans le département du Gard entre 2012 et 2016

Période 2012-2016	Nombre d'accidents de piétons	%
Hors agglomération et hors autoroute	51	11,8%
En agglomération, communes de 0 h à 5 000 h	38	8,8%
En agglomération, communes de plus de 5 000 h	345	79,5%
<b>TOTAL</b>	<b>434</b>	<b>100%</b>

Les accidents impliquant des piétons ont lieu essentiellement en agglomération, dans les communes de plus de 5 000 habitants.

Répartition des victimes piétons selon le milieu et l'âge, hors autoroute, dans le département du Gard entre 2012 et 2016

Période 2012-2016	Hors agglomération et hors autoroute	%	En agglomération, communes de 0 h. à 5 000 hab. inclus	%	En agglomération, communes de plus de 5 000 hab.	%
Nombre d'accidents de piétons de moins de 65 ans	58	91%	17	43%	265	72%
Nombre d'accidents de piétons de 65 ans et plus	6	9%	23	58%	105	28%
<b>TOTAL</b>	<b>64</b>	<b>100%</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>	<b>370</b>	<b>100%</b>



Il n'est pas possible de conclure pour les milieux ruraux et urbains peu denses en raison des petits effectifs de ces catégories. En zone urbaine dense (communes de plus de 5 000 habitants), les accidents de piétons seniors représentent plus du quart des accidents piétons, hors autoroute.

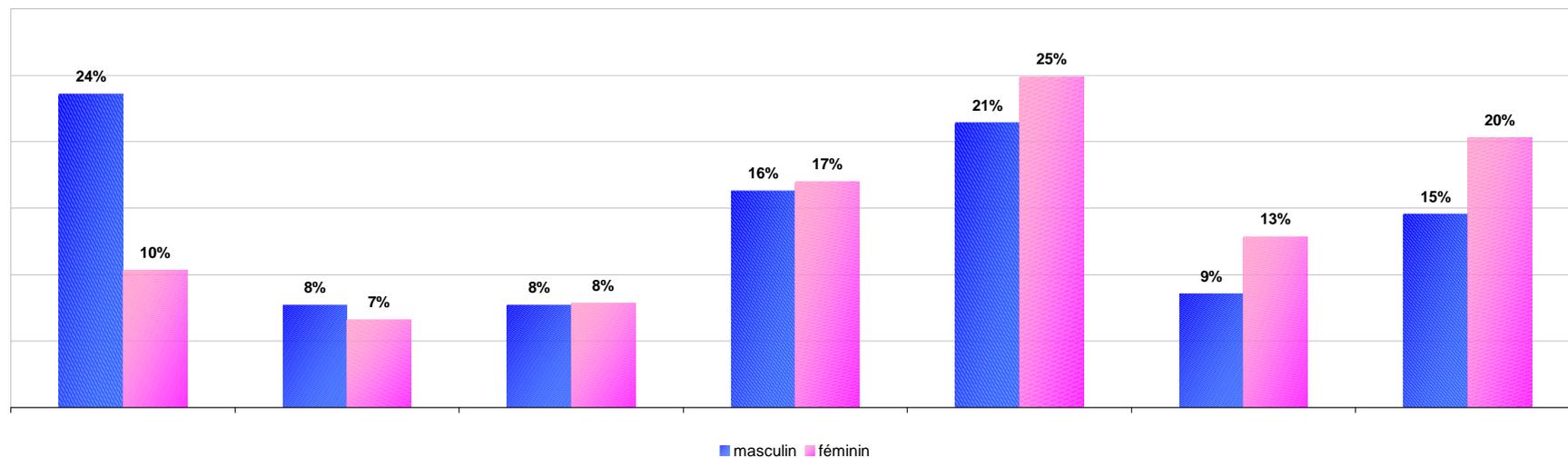
c- l'analyse selon l'âge et le sexe

Répartition des victimes piétons selon l'âge et le sexe, dans le département du Gard entre 2012 et 2016

Nombre des victimes piétons selon la classe d'âge et le sexe	0-14 ans	15-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 ans et plus	Total	%
Masculin	55	18	18	38	50	20	34	233	49%
Féminin	25	16	19	41	60	31	49	241	51%
<b>Ensemble</b>	<b>80</b>	<b>34</b>	<b>37</b>	<b>79</b>	<b>110</b>	<b>51</b>	<b>83</b>	<b>474</b>	<b>100%</b>

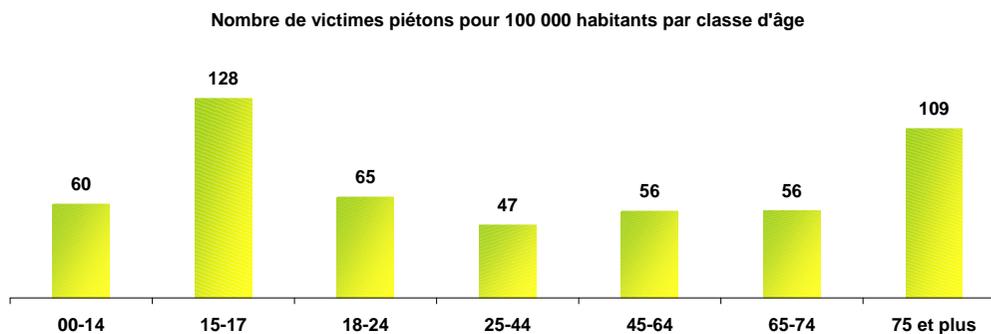
## Représentation graphique

### Répartition des victimes piétons selon la classe d'âge et le sexe



Il y a un peu plus de femmes impactées que d'hommes mais le déséquilibre général est léger (51% contre 49%). Toutefois, on observe de fortes différences selon la classe d'âge : les piétons de sexe masculin sont plus touchés que les féminins entre 0 et 14 ans et entre 15 et 17 ans. Pour la tranche 18-24 ans, les résultats sont identiques quelque soit le genre. Pour toutes les autres classes d'âge, ce sont les femmes qui sont le plus impactées.

### Nombre de victimes piétons rapporté à la population de la classe d'âge



La classe d'âge des 15-17 ans est sur-représentée. On note également un nombre de victimes piétons élevé pour les 75 ans et plus par rapport à la population par classe d'âge.

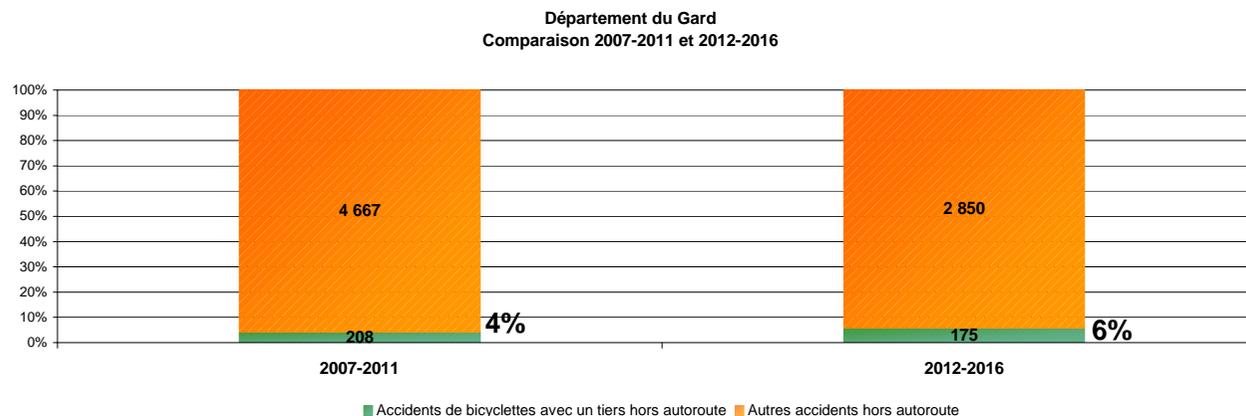
## VI-2 Les cyclistes

En France en 2016, hors milieu autoroutier, dans les accidents avec un véhicule tiers, les cyclistes représentent 4,4% des personnes tuées et 5,5% des victimes des accidents corporels de la circulation.

### VI-2-1- L'importance de l'enjeu "cycliste"

Les accidents entre les piétons et les cyclistes ayant été abordés au chapitre précédent, on s'intéressera le plus souvent dans cette partie aux seuls accidents de cyclistes avec un véhicule tiers. Les accidents sur autoroute ne sont pas pris en compte, car ils ne concernent pas l'enjeu "partage de la voirie".

#### Part des accidents de cyclistes dans un accident avec tiers, hors piétons, survenus hors autoroute, par rapport aux accidents corporels du département du Gard



#### Part des accidents de cyclistes dans un accident avec tiers, hors piétons, survenus hors autoroute, par rapport aux accidents corporels des départements "méditerranéens"

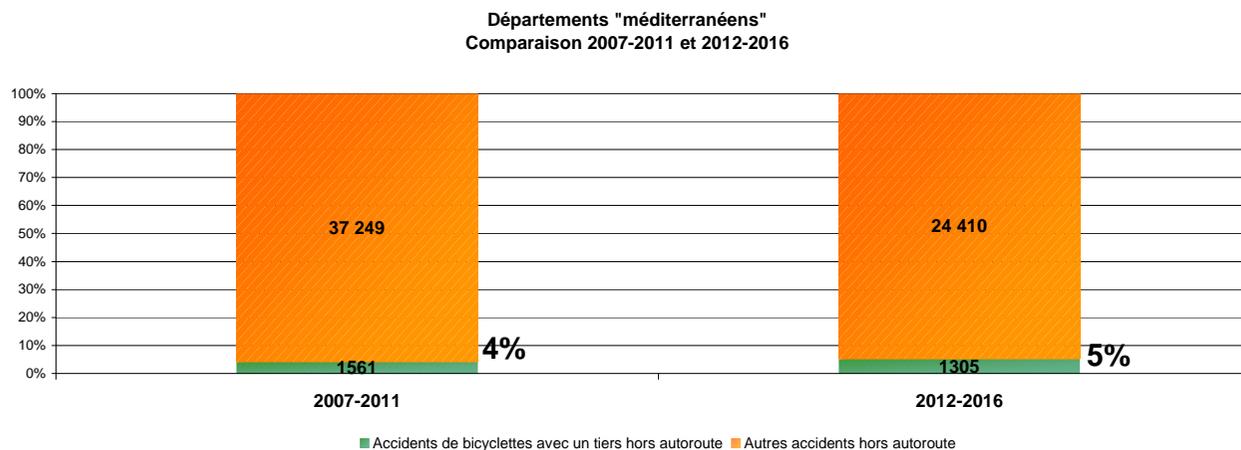


Tableau comparatif des accidents impliquant un cycliste dans un accident avec véhicule tiers, hors piétons, hors autoroute, du département du Gard et de la famille "méditerranéens" et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents entre un cycliste et un véhicule tiers, hors autoroute	Nombre total d'accidents, hors autoroute	% d'accidents avec un cycliste
Accidents corporels	GARD	175	3025	6%
	MEDITERRANEENS	1305	25715	5%
	FRANCE	18529	264856	7%

Zone d'étude		Nombre de cyclistes tués dans un acc. avec véhicule tiers, hors autoroute	Nombre total de tués, hors autoroute	% de tués cyclistes
Tués	GARD	11	276	4%
	MEDITERRANEENS	72	1940	4%
	FRANCE	666	15930	4%

D'après les indicateurs de suivi des enjeux, les bicyclettes ne sont pas un enjeu car les seuils ne sont pas atteints. (moins de 20% des accidents du département, moins de 15 personnes tués/an, écart inférieur à 5 points par rapport aux départements de référence et à la France métropolitaine.

## VI-2-2- Le panorama des accidents de cyclistes avec un tiers

### a- l'analyse selon le type de véhicule impliqué

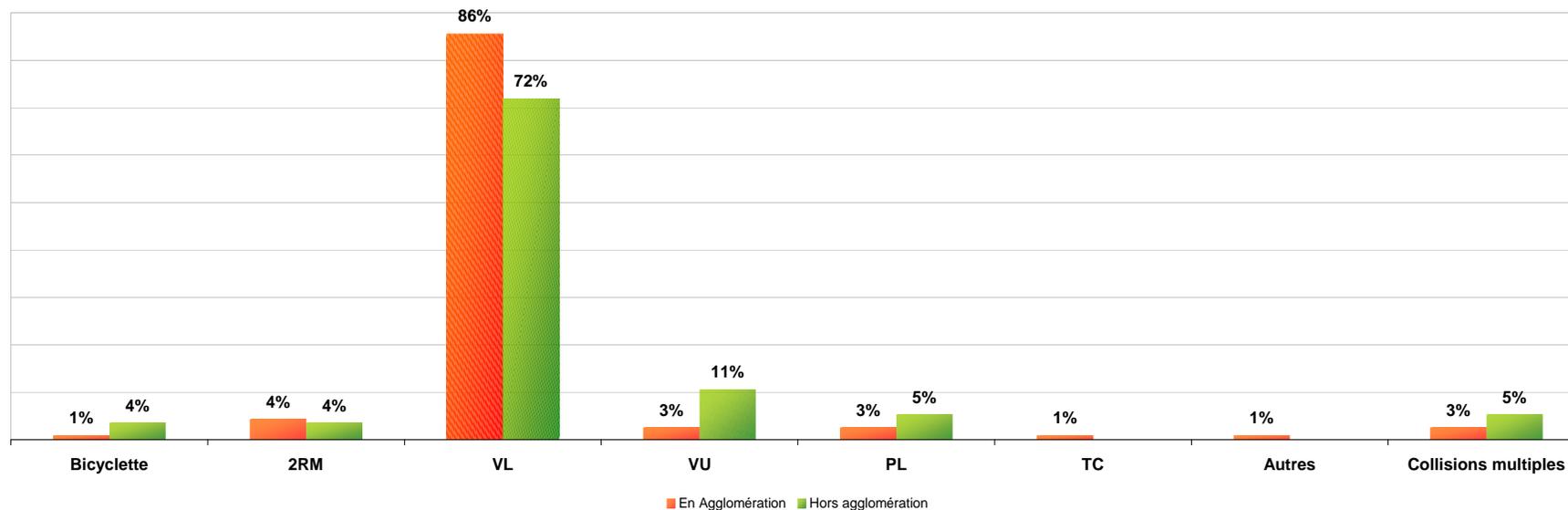
#### Répartition des accidents impliquant un cycliste, hors autoroute, selon l'antagoniste, dans le département du Gard entre 2012 et 2016

	Antagoniste	Nombre d'accidents de cyclistes avec tiers	%
Accidents de bicyclette avec un véhicule tiers ou avec un piéton seul	Piéton	0	0,0%
	Bicyclette	3	1,7%
	Deux-roues motorisés	7	4,0%
	Véhicule léger	142	81,1%
	Véhicule utilitaire	9	5,1%
	Poids lourd	6	3,4%
	Transport en commun	1	0,6%
	Autres	1	0,6%
Accidents de bicyclette avec au moins deux véhicules tiers	Collisions multiples	6	3,4%
<b>TOTAL</b>		<b>175</b>	<b>100%</b>

La part des accidents de cyclistes contre **véhicule léger**, représente **plus de 80%** des accidents avec un tiers.

Représentation graphique, en distinguant le milieu

Répartition des accidents corporels de cyclistes par milieu selon le type de collision  
Période 2012-2016



b- l'analyse selon le milieu

Répartition des accidents impliquant une bicyclette et au moins un véhicule tiers, hors piéton, selon le milieu, hors autoroute, dans le département du Gard entre 2012 et 2016

Période 2012-2016	Nombre d'accidents de cyclistes avec tiers	%
Hors agglomération et hors autoroute	57	32,6%
En agglomération, communes de 0 h à 5 000 h	12	6,9%
En agglomération, communes de plus de 5 000 h	106	60,6%
<b>TOTAL</b>	<b>175</b>	<b>100%</b>

Les accidents impliquant une bicyclette et un tiers surviennent très majoritairement en agglomération, dans les communes de plus de 5 000 habitants.

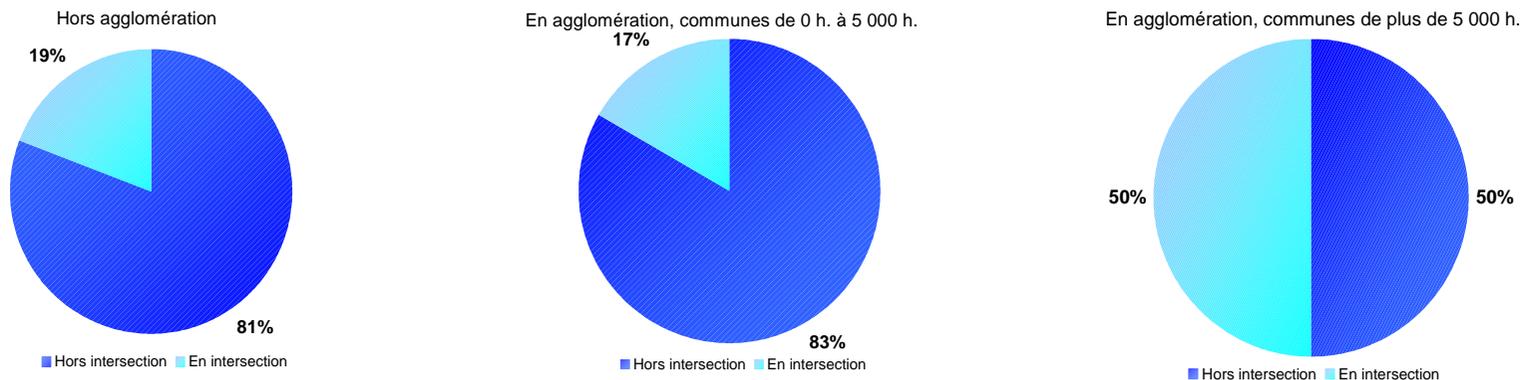
c- l'analyse selon l'intersection

Répartition des accidents impliquant une bicyclette et un tiers selon l'intersection, dans le département du Gard entre 2012 et 2016

Période 2012-2016	Nombre d'accidents de cyclistes avec tiers	%
En intersection	66	37,7%
Hors intersection	109	62,3%
<b>TOTAL</b>	<b>175</b>	<b>100%</b>

Les accidents de bicyclette se déroulent plus souvent hors intersection qu'en intersection.

Représentation graphique, en distinguant le milieu



La part des accidents en intersection est la plus importante en agglomération dans les communes de plus de 5 000 habitants.

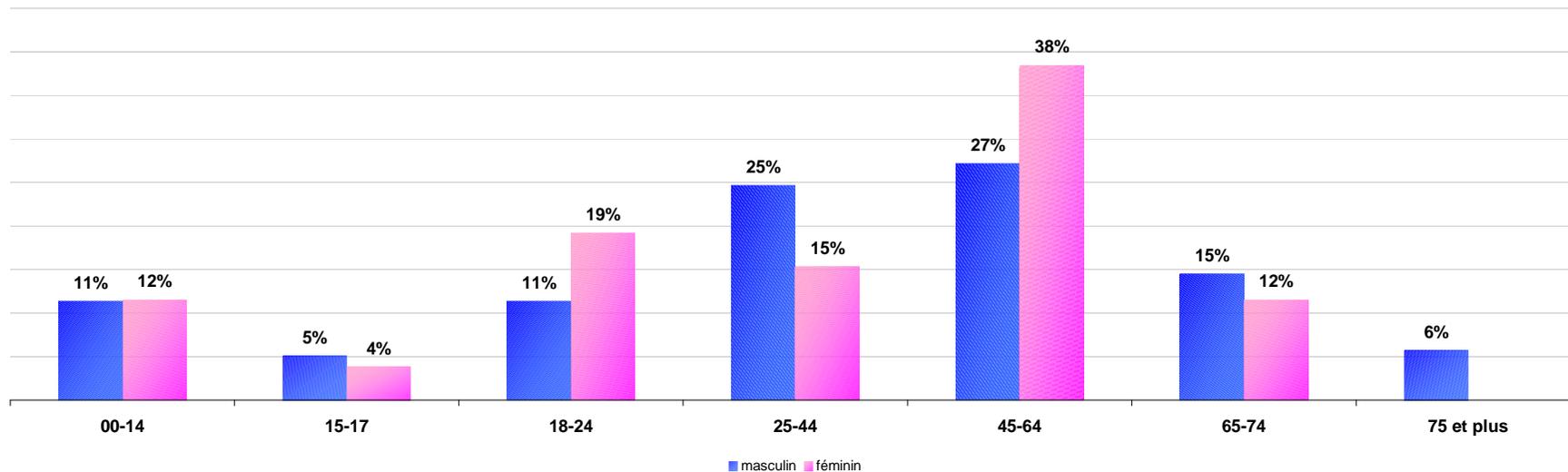
d- l'analyse selon l'âge et le sexe

Répartition des victimes cyclistes dans un accident corporel avec tiers selon l'âge et le sexe, dans le département du Gard entre 2012 et 2016

Nombre de victimes cyclistes dans les accidents corporels	0-14 ans	15-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 ans et plus	Total	%
Masculin	18	8	18	39	43	23	9	158	86%
Féminin	3	1	5	4	10	3	0	26	14%
<b>Ensemble</b>	<b>21</b>	<b>9</b>	<b>23</b>	<b>43</b>	<b>53</b>	<b>26</b>	<b>9</b>	<b>184</b>	<b>100%</b>

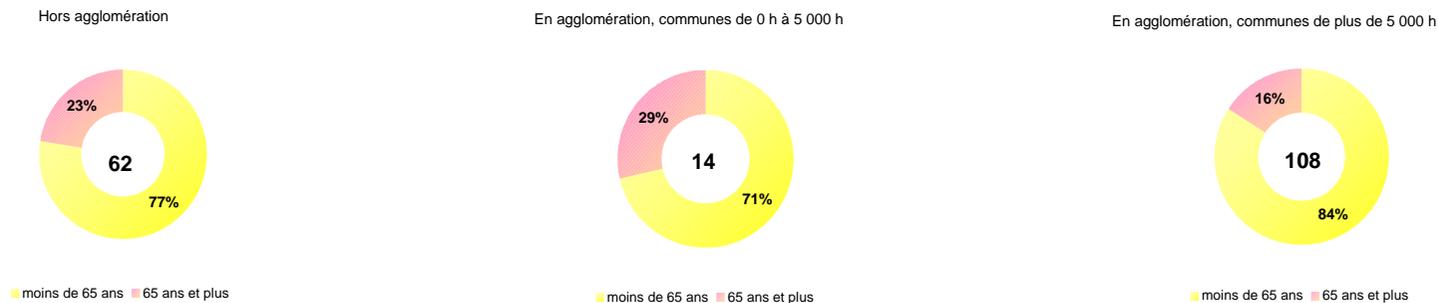
## Représentation graphique

Répartition des victimes cyclistes dans les accidents corporels avec tiers selon la classe d'âge et le sexe



En général, il y a davantage de cyclistes hommes que de cyclistes femmes victimes d'accidents corporels quelle que soit la classe d'âge considérée (86% d'hommes - 14% de femmes). La tranche des 45-64 ans est la classe d'âge la plus impactée par les accidents en bicyclette quel que soit le genre.

## Représentation graphique, selon le milieu, en distinguant les cyclistes seniors



La part des victimes cyclistes seniors semble plus forte en agglomération dans les communes de 0 h. à 5000 h., mais les effectifs très faibles ne permettent pas de conclure.

VI-3 Les indicateurs de l'enjeu "partage de la voirie" à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
<b>VI - Enjeu "partage de la voirie"</b>	
Nombre d'accidents de piétons hors autoroute, en général et selon le milieu	Brut
Nombre de piétons tués hors autoroute	Brut
Part des accidents de piétons hors autoroute parmi les accidents du département, en général et selon le milieu (en agglomération de moins de 5000 hab., en agglomération de 5000 hab. et plus ou hors agglomération)	Référence
Nombre d'accidents de cyclistes avec véhicule tiers hors autoroute, en général et selon le milieu	Brut
Nombre de cyclistes tués hors autoroute	Brut
Part des accidents de cyclistes avec véhicule tiers hors autoroute parmi les accidents du département, en général et selon le milieu (en agglomération de moins de 5000 hab., en agglomération de 5000 hab. et plus ou hors agglomération)	Référence
Linéaire de pistes cyclables (à fournir par les gestionnaires de réseaux)	Brut
Linéaire de bandes cyclables (à fournir par les gestionnaires de réseaux)	Brut
Mobilité : part du vélo dans les modes de déplacement de l'agglomération principale (si EMD disponible)	Brut

## Enjeu « partage de la voirie (urbain / interurbain » – Période 2012-2016

Le partage de la voirie concerne la cohabitation des modes actifs avec le reste de la circulation. On s'intéressera donc aux conflits concernant soit les piétons, y compris en rollers ou trottinette, soit les cyclistes, en dehors des autoroutes, milieu non concerné par le partage de la voirie avec les piétons et les cyclistes.

Pour les piétons, tout accident résulte d'un conflit. On regardera la proportion d'accidents impliquant un piéton au sein du département du Gard et au sein des départements « méditerranéens ».

Pour les cyclistes, on ne s'intéressera pas aux accidents sans tiers, car ils ne résultent pas d'un conflit. On regardera donc la proportion d'accidents de bicyclette contre un autre protagoniste, au sein du département du Gard et au sein des départements « méditerranéens ».

Dans les deux cas, le milieu urbain ou interurbain et la qualité de l'infrastructure jouent un rôle important. On s'intéressera en conséquence au milieu (en dehors des autoroutes) en distinguant pour le milieu urbain les communes de moins de 5000 habitants et les autres.

### I- Les piétons

Le département du Gard compte 14 % d'accidents de piétons et présente de meilleurs résultats que les départements appartenant à la famille des départements « méditerranéens » (-3,4 points) et que la France métropolitaine (-6,3 points).

Concernant la mortalité des piétons, le Gard obtient des résultats réduits quasiment de moitié par rapport aux départements de référence et à la France métropolitaine avec 7,6 % de piétons tués.

#### Particularités de cette accidentalité :

- 77 % des accidents sont des collisions entre piétons et VL.
- 88 % des accidents se produisent en agglomération
- les 15-17 ans sont sur-représentés par rapport à la densité de population par classe d'âge suivis des 75 ans et plus
- en zone urbaine dense (communes de plus de 5000 habitants), les accidents de piétons seniors représentent plus du quart des accidents piétons, hors autoroute
- les femmes sont un peu plus impactées par l'accidentalité piétonne que les hommes mais le déséquilibre général est léger (51 % contre 49%).

Toutefois, on observe de fortes différences selon la classe d'âge :

- les piétons de sexe masculin sont plus impactés que les féminins de 0 à 17 ans
- pour la tranche des 18-24 ans, le nombre de victimes est identique quel que soit le genre
- pour toutes les autres classes d'âge, ce sont les femmes qui sont le plus impactées

### II- Les cyclistes

La part des accidents impliquant un cycliste, a augmenté de 2 % entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016 et représente en 2016, 6 % de l'accidentalité corporelle routière gardoise.

Au regard des indicateurs de suivi, l'accidentalité des cyclistes ne constitue pas un enjeu : moins de 20 % des accidents du département, moins de 15 personnes tuées par an et un écart inférieur à 5 points par rapport aux départements de référence et à la France métropolitaine.

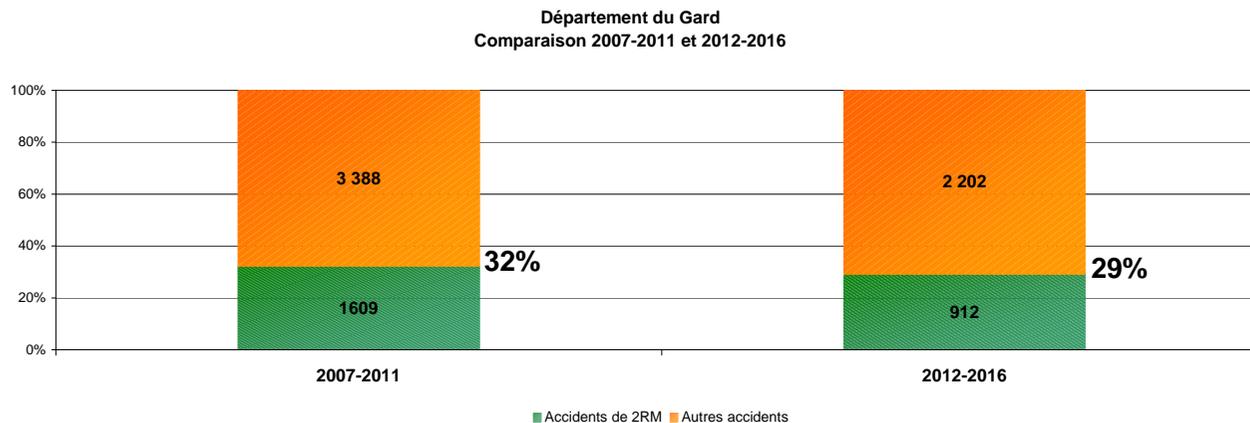
#### Particularités de cette accidentalité :

- 80 % des accidents sont des collisions bicyclette / VL
- 67 % des accidents surviennent en agglomération
- les accidents en bicyclette touchent plus particulièrement les hommes à hauteur de 86 %
- la tranche des 45-64 ans est la classe d'âge la plus impactée par cette accidentalité
- les accidents impliquant une bicyclette et un tiers surviennent très majoritairement en agglomération, dans les communes de plus de 5000 habitants.

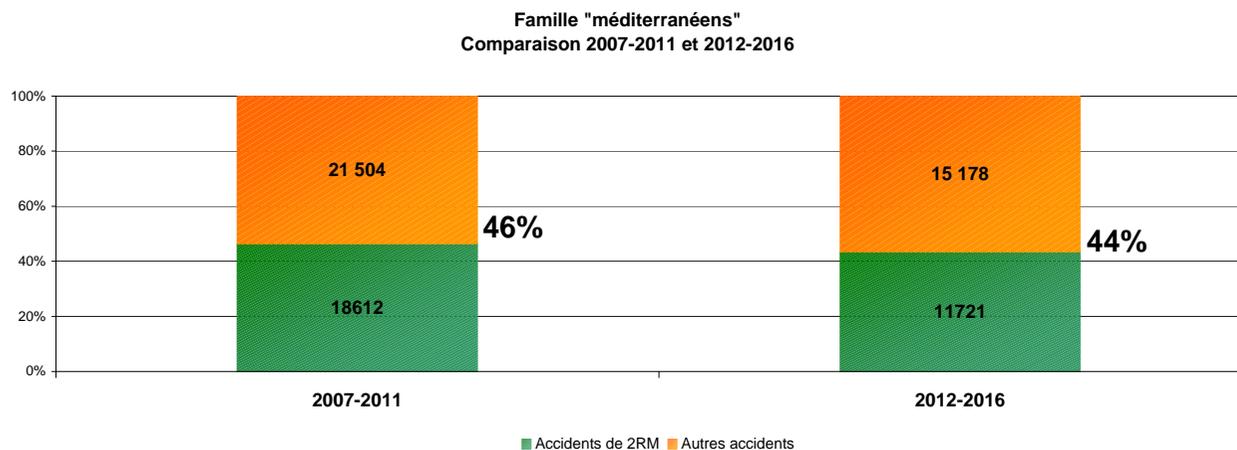
## VII- Les deux-roues motorisés

### VII-1- L'importance de l'enjeu "deux-roues motorisés"

#### Part des accidents de deux-roues motorisés par rapport à l'ensemble des accidents corporels du département du Gard



#### Part des accidents de deux-roues motorisés par rapport à l'ensemble des accidents corporels de la famille "méditerranéens"



Sur la période 2012-2016, la part des accidents de 2RM est moindre pour le département du Gard que pour sa famille de départements d'appartenance. L'évolution de cette part entre 2007-2011 et 2012-2016 est en légère baisse à la fois pour le département du Gard et pour sa famille de référence (respectivement - 3 points et - 2 points).

Tableau comparatif des accidents de 2RM du département du Gard, de la famille "méditerranéens" et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents de	Nombre total	% d'accidents
Accidents corporels	GARD	912	3114	29%
	MEDITERRANEENS	11721	26899	44%
	FRANCE	106245	289565	37%

Zone d'étude		Nombre de 2RM tués	Nombre total de tués	% de tués usagers de 2RM
Tués	GARD	64	294	22%
	MEDITERRANEENS	626	2071	30%
	FRANCE	3926	17243	23%

La part élevée des accidents de 2RM (>= 20% des accidents du département) en fait un enjeu absolu de sécurité routière dans le département du Gard. Toutefois, les 2RM ne représentent pas un enjeu relatif puisque les taux d'accidents de 2RM du département sont inférieurs à celui de sa famille de référence et de la France métropolitaine ; idem pour les taux de mortalité.

## VII-2 Le panorama des accidents de deux-roues motorisés

Le panorama est dressé selon la cylindrée des deux-roues motorisés. On étudiera séparément les engins légers jusqu'à 125 cm3 et les engins lourds de plus de 125 cm3.

### VII-2-1 Les deux-roues motorisés de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm3

#### a- les chiffres de l'accidentalité

Les accidents liés aux 2RM<=125 cm3 dans le département du Gard, la famille "méditerranéens" et en France métropolitaine entre 2012 et 2016

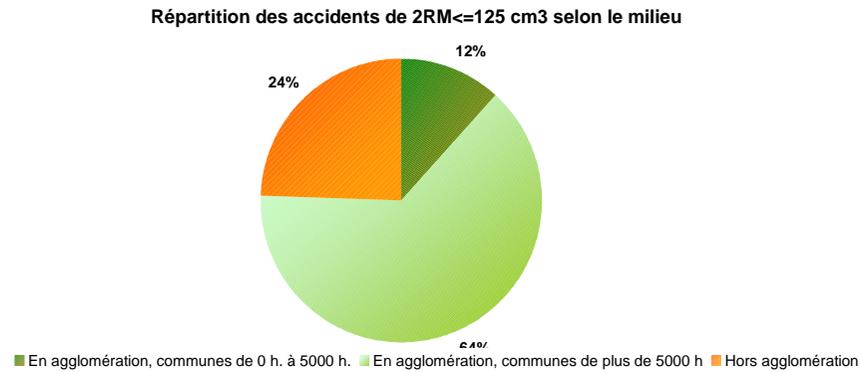
2RM<=125 cm3	Zone d'étude	Nombre d'accidents avec un 2RM<=125 cm3	Nombre total d'accidents de 2RM	%
Accidents corporels	GARD	442	912	48%
	MEDITERRANEENS	6669	11721	57%
	FRANCE	60719	106245	57%

2RM<=125 cm3	Zone d'étude	Nombre d'usagers de	Nombre total de	%
Tués	GARD	14	64	22%
	MEDITERRANEENS	196	626	31%
	FRANCE	1222	3926	31%

La part des 2RM de petite cylindrée dans le département du Gard, est inférieure à celle de sa famille de référence en terme d'accidentalité et de mortalité.

**b- selon le milieu**

**Répartition des accidents impliquant un 2RM<=125 cm3 selon le milieu, dans le département du Gard entre 2012 et 2016**

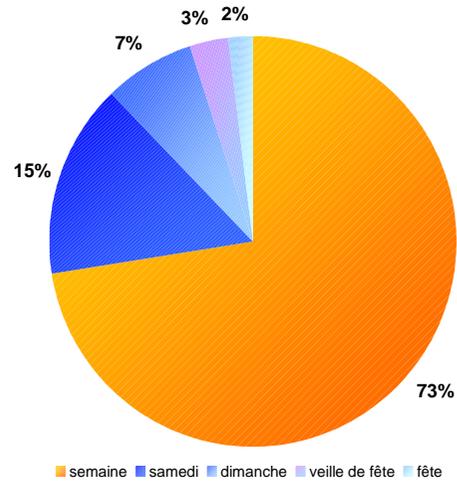


Cette accidentalité est essentiellement urbaine.

**c- selon le type de jour**

**Répartition des personnes tuées chez les usagers de 2RM<=125 cm3 selon l'âge, dans le département du Gard entre 2012 et 2016**

Répartition des accidents de 2RM<=125 cm3 selon le type de jour

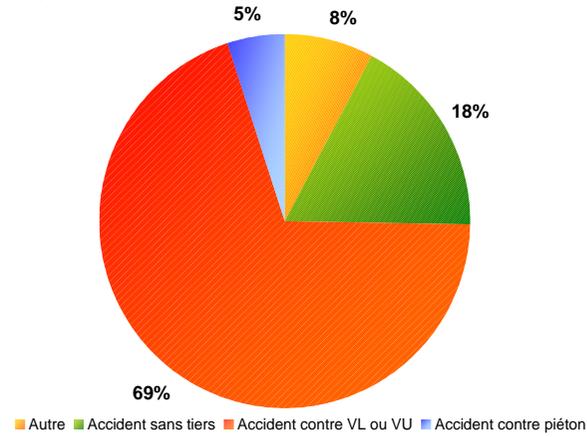


Les samedi, dimanche, veilles de fêtes et fêtes représentent plus de 28% des jours de l'année et 27% des accidents : ces jours ne sont donc pas sur-représentés dans l'accidentalité des 2 RM de moins de 125 cm3.

#### d- selon les conflits

##### Répartition des accidents impliquant un 2RM<=125 cm3 selon le conflit, dans le département du Gard entre 2012 et 2016

Répartition des accidents de 2RM<=125 cm3 selon les conflits

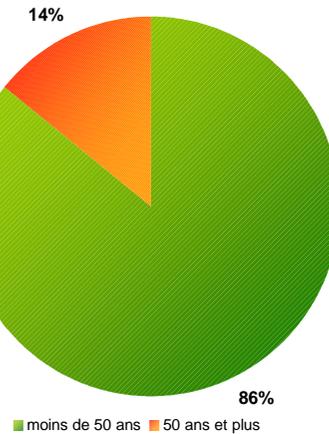


Il s'agit essentiellement de chocs contre VL/VU (69%) et d'accidents de 2RM légers seuls (18%).

#### e- selon l'âge

##### Répartition des personnes tuées chez les usagers de 2RM<=125 cm3 selon l'âge, dans le département du Gard entre 2012 et 2016

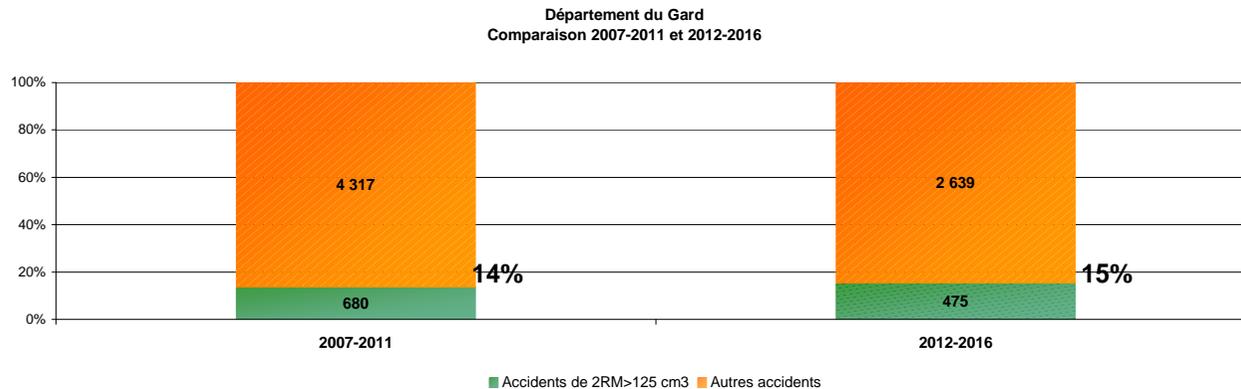
Répartition des usagers de 2RM<=125cm3 tués selon l'âge



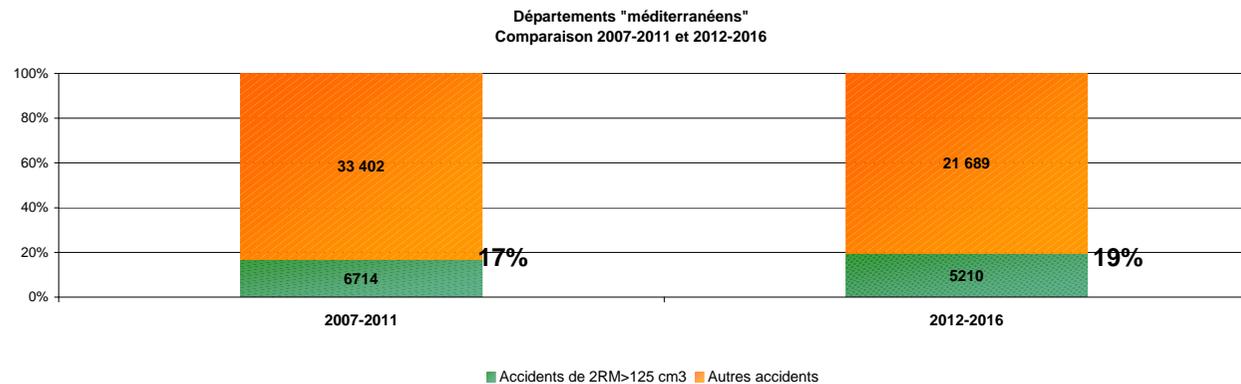
Les moins de 50 ans sont les plus touchés avec 86%. Il serait intéressant d'analyser plus finement les classes d'âge des moins de 50 ans néanmoins, les effectifs des usagers 2RM<=125 cm3 ne sont pas statistiquement suffisants (12 usagers tués en 5 ans).

## VII-2-2 Les deux-roues motorisés de cylindrée supérieure à 125 cm3

### Part des accidents de deux-roues motorisés >125 cm3 par rapport à l'ensemble des accidents corporels du département du Gard



### Part des accidents de deux-roues motorisés >125 cm3 par rapport à l'ensemble des accidents corporels de la famille "méditerranéens"



a- Les chiffres de l'accidentalité

Les accidents liés aux 2RM de plus de 125 cm<sup>3</sup> dans le département du Gard, la famille "méditerranéens" et en France métropolitaine entre 2012 et 2016

2RM>125 cm <sup>3</sup>	Zone d'étude	Nombre d'accidents avec un 2RM>125 cm <sup>3</sup>	Nombre total d'accidents de 2RM	%
Accidents corporels	GARD	475	912	52%
	MEDITERRANEENS	5210	11721	44%
	FRANCE	46614	106245	44%

2RM>125 cm <sup>3</sup>	Zone d'étude	Nombre d'usagers de 2RM>125 cm <sup>3</sup> tués	Nombre total de tués en 2RM	%
Tués	GARD	50	64	78%
	MEDITERRANEENS	430	626	69%
	FRANCE	2704	3926	69%

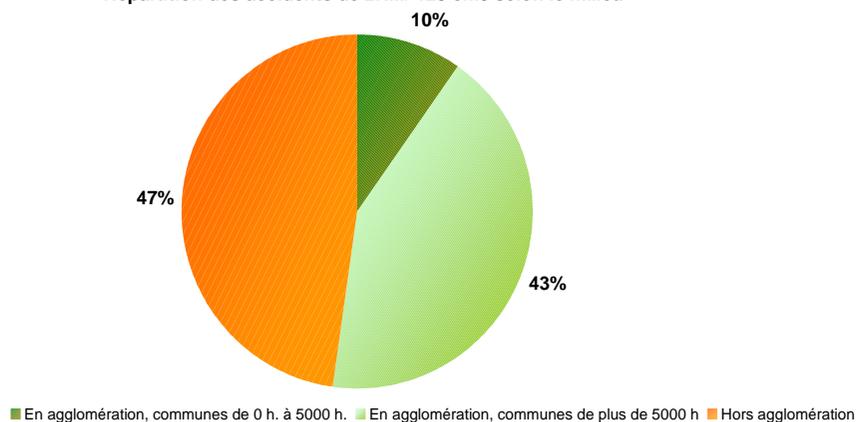
Dans le Gard, la part des accidents 2RM >125cm<sup>3</sup> par rapport à l'ensemble des accidents 2RM est supérieure à celle de sa famille de référence en terme d'accidentalité (+ 8 points) et en terme de mortalité (+9 points). L'écart positif > 5 points entre les résultats du département du Gard et ceux de la famille "méditerranéens" en terme d'accidentalité et de mortalité des 2RM de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>, en fait un **enjeu relatif** pour le département du Gard.

Néanmoins, la part d'accidents 2RM>125cm<sup>3</sup> par rapport à l'ensemble des accidents corporels, est moindre dans le Gard par rapport aux départements "méditerranéens".

b- selon le milieu

Répartition des accidents impliquant un 2RM de plus de 125 cm<sup>3</sup> selon le milieu, dans le département du Gard entre 2012 et 2016

Répartition des accidents de 2RM>125 cm<sup>3</sup> selon le milieu

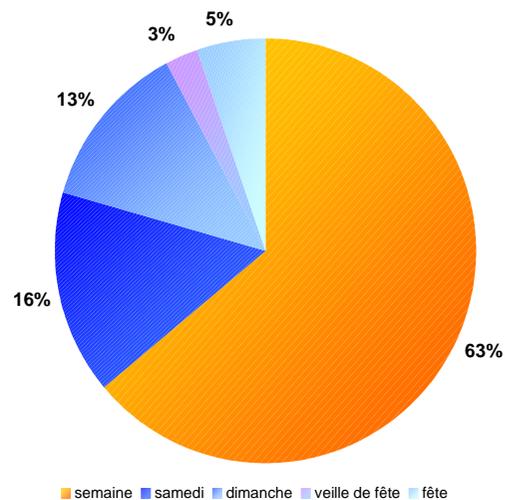


Les accidents se produisent majoritairement en agglomération. On note tout de même que la part de l'accidentalité des 2RM de plus de 125 cm<sup>3</sup> hors agglomération est quasiment deux fois plus importante que celle des moins de 125 cm<sup>3</sup>. Concernant l'accidentalité dans les agglomérations de petite taille, les résultats sont quasiment identiques quelle que soit la catégorie de 2RM.

### c- selon le type de jour

Répartition des accidents impliquant un 2RM de plus de 125 cm<sup>3</sup> selon le type de jour, dans le département du Gard entre 2012 et 2016

Répartition des accidents de 2RM ≤ 125 cm<sup>3</sup> selon le type de jour

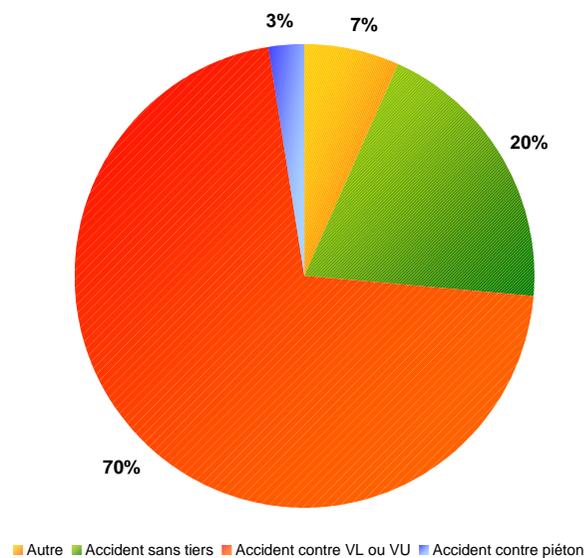


L'effet week-end (samedi, dimanche, veilles et jours de fêtes) est plus marqué pour les 2RM de plus de 125 cm<sup>3</sup> que pour les petites cylindrées.

### d- selon les conflits

Répartition des accidents impliquant un 2RM de plus de 125 cm<sup>3</sup> selon le conflit, dans le département du Gard entre 2012 et 2016

Répartition des accidents de 2RM > 125 cm<sup>3</sup> selon les conflits

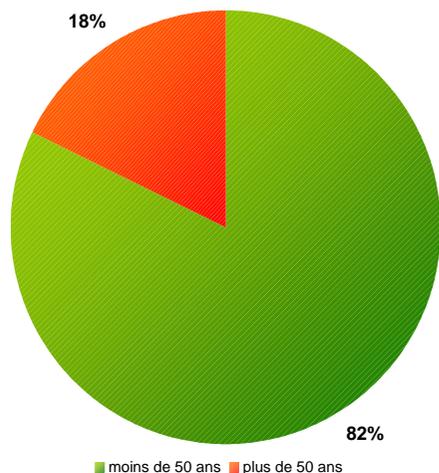


L'accidentalité des 2RM lourds présente des résultats quasiment similaires à ceux des 2RM légers en terme de conflit : il s'agit essentiellement de chocs contre VL/VU (70%) et d'accidents de 2RM lourds seuls (18%).

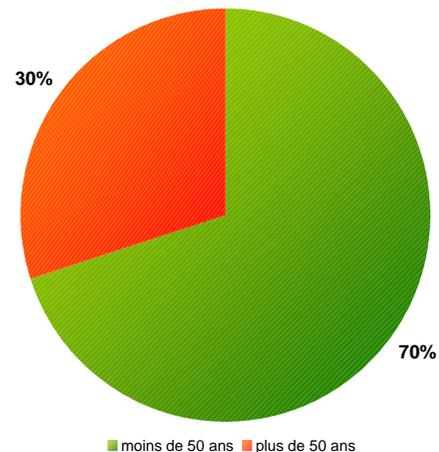
e- selon l'âge

Répartition des personnes tuées chez les usagers de 2RM de plus de 125 cm<sup>3</sup> selon l'âge, dans le département du Gard entre 2012 et 2016

Répartition des usagers 2RM>125 cm<sup>3</sup> tués selon l'âge  
Période 2007-2011



Répartition des usagers 2RM>125 cm<sup>3</sup> tués selon l'âge  
Période 2012-2016



On constate une augmentation de la part des usagers de plus de 50 ans dans la mortalité des 2 RM lourds entre la période 2007-2011 et 2012-2016 : en effet, la part est passée de 18% à 30 %. Ce phénomène est d'autant plus remarquable que le nombre d'usagers tués en 2RM de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup> est resté constant sur les deux périodes : sur la période 2007-2011 on dénombrait 51 usagers tués contre 50 sur la période 2012-2016.

VII-3 Les indicateurs de l'enjeu "deux-roues motorisés" à suivre au cours des années 2018-2012

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
<b>VII - Enjeu "deux-roues motorisés"</b>	
Nombre d'accidents corporels de 2RM du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm <sup>3</sup> , 125cm <sup>3</sup> et plus)	Brut
Part des accidents corporels impliquant un 2RM parmi l'ensemble des accidents corporels du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm <sup>3</sup> , 125cm <sup>3</sup> et plus)	Référence
Nombre d'usagers de 2RM tués du département par classe d'âge (tous usagers, 0-49 ans, 50 ans et plus)	Brut
Part des tués en 2RM parmi les tués du département par classe d'âge	Référence
Nombre d'usagers de 2RM tués du département (tout type, cyclos et moins de 125cm <sup>3</sup> , 125 cm <sup>3</sup> et plus)	Brut
Part des tués en 2RM parmi les tués du département parmi l'ensemble des accidents corporels du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm <sup>3</sup> , 125 cm <sup>3</sup> et plus)	Référence

## Enjeu « deux-roues motorisés » – Période 2012-2016

Pour cet enjeu, en raison d'effectifs peu importants de deux-roues motorisés dans l'accidentalité, les types d'engins et les âges seront regroupés chacun en deux catégories seulement.

En ce qui concerne les véhicules, la classification usuelle distingue les cyclomoteurs des motocyclettes (seuil de la cylindrée à 50 cm<sup>3</sup>). Ici, le seuil retenu pour la cylindrée est différent et fixé à 125 cm<sup>3</sup>. En conséquence, seules deux catégories seront étudiées, sans distinguer les cyclomoteurs, les motocyclettes et les scooters :

- les 2RM de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm<sup>3</sup> (engins légers)
- les 2RM de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup> (engins lourds)

Pour les âges, on s'intéressera uniquement à deux classes d'âge :

- les usagers de moins de 50 ans
- les usagers de plus de 50 ans

L'évolution de l'accidentalité des deux-roues motorisés entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016, est en légère baisse dans le Gard : 32 % d'accidents entre 2007 et 2011 – 29 % entre 2012 et 2016. En outre, le Gard affiche de meilleurs résultats que les départements « méditerranéens » avec une différence de 15 points : 29 % pour le Gard contre 44 % pour les départements de référence.

Le panorama des accidents de deux-roues motorisés est dressé selon la cylindrée. On étudiera séparément les engins légers jusqu'à 125 cm<sup>3</sup> et les engins lourds de plus de 125 cm<sup>3</sup>.

### I- Les deux-roues motorisés de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm<sup>3</sup>

La part de l'accidentalité et de la mortalité des 2RM de petite cylindrée dans le Gard, est inférieure à celle de sa famille de référence.

#### Particularités de cette accidentalité :

- l'accidentalité se produit essentiellement en milieu urbain (76%)
- 69 % des accidents sont des collisions entre 2RM légers et VL
- les moins de 50 ans sont les plus touchés avec 86 % d'usagers tués

### II- les deux-roues motorisés de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>

L'accidentalité des 2RM de grosse cylindrée dans le Gard, est supérieure à celle de sa famille de départements de référence en terme d'accidentalité (+ 8 points) et de mortalité (+ 9 points).

Les deux-roues motorisés > 125 cm<sup>3</sup> constituent un enjeu relatif pour le département du Gard.

#### Particularités de cette accidentalité :

Les accidents se produisent majoritairement en agglomération. Toutefois, on note que la part de l'accidentalité des 2RM > 125 cm<sup>3</sup> hors agglomération, est quasiment deux fois supérieure à celle des 2RM légers.

Concernant l'accidentalité dans les agglomérations de petite taille, les résultats sont quasiment identiques, quelle que soit la catégorie de 2RM.

En terme de conflit, les 2RM > 125 cm<sup>3</sup> présente des similitudes avec les 2RM légers : il s'agit essentiellement de chocs contre VL/VU (70%) ; on comptabilise 18 % d'accidents de 2RM lourds seuls.

On constate une augmentation de la part des usagers de plus de 50 ans dans la mortalité des 2RM > 125 cm<sup>3</sup> entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016 : en effet, la part est passée de 18 % à 30 %.

Ce phénomène est d'autant plus remarquable que le nombre d'usagers tués en 2RM de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup> est resté constant entre les deux périodes : sur la période 2007-2011 on dénombrait 51 usagers tués contre 50 sur la période 2012-2016.

## VIII- La vitesse

### VIII-1 Les accidents mortels dus à la vitesse

Source : fichiers des auteurs présumés d'accidents mortels (APAM)

Il s'agit ici d'étudier le nombre d'accidents mortels dus à la vitesse pour le département, sur la période 2011-2016, à partir des données du fichier APAM, selon les axes suivants : la proportion de ces accidents dans l'accidentalité du département du Gard, la comparaison avec la famille de référence, l'analyse de l'évolution sur la période étudiée.

#### a- calcul de l'indicateur

On utilise le nombre d'accidents mortels ayant comme cause d'accident la vitesse dans le fichier APAM.

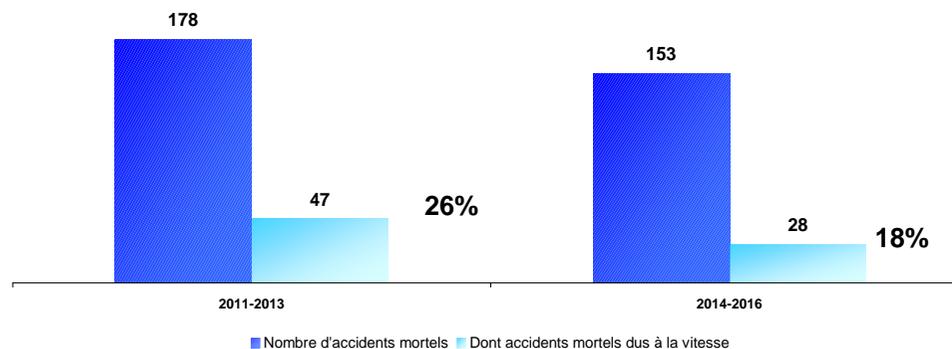
Année	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents mortels dus à la vitesse	Proportion d'accidents mortels dus à la vitesse
2011	65	12	18%
2012	61	21	34%
2013	52	14	27%
2014	39	3	8%
2015	60	13	22%
2016	54	12	22%

NB : La nomenclature du fichier des APAM a évolué en août 2014 : avant cette date, il n'y avait que 5 catégories de causes d'accident (vitesse, alcool, stupéfiants, priorité, refus de priorité et causes indéterminées). Depuis, il y a 16 catégories de causes, dont vitesse inadaptée ou excessive.

#### b- comparaison

Pour les années 2015 et 2016, la vitesse excessive ou inadaptée est retenue comme cause principale dans 22% des accidents mortels pour le département du Gard. Concernant la famille de référence, "les départements méditerranéens", la proportion d'accidents mortels dus à la vitesse est plus élevée et atteint 31%.

#### c- évolution dans le temps de la part d'accidents mortels due à la vitesse dans l'accidentalité du département

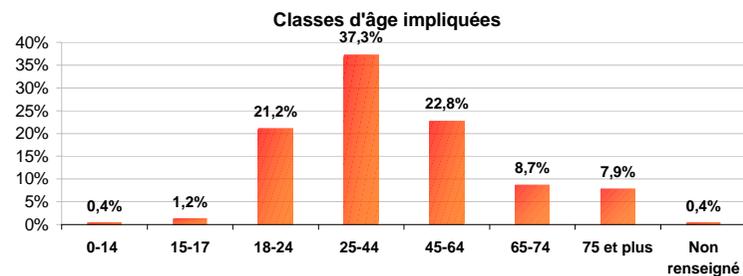


La proportion d'accidents mortels dus à la vitesse a légèrement diminué entre les deux périodes. Néanmoins, ces résultats sont à mettre en balance avec l'augmentation du nombre de catégories de causes à compter du mois d'août 2014 et appellent donc une certaine prudence dans leurs interprétations.

#### d- analyses complémentaires

##### Répartition des auteurs présumés d'accidents mortels par tranche d'âge dans le Gard - Période 2012-2016

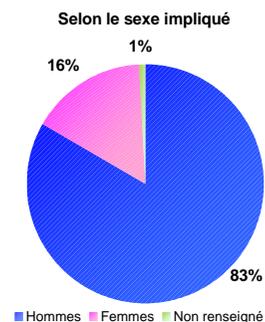
	Nombre	Proportion
0-14	1	0,4%
15-17	3	1,2%
18-24	51	21,2%
25-44	90	37,3%
45-64	55	22,8%
65-74	21	8,7%
75 et plus	19	7,9%
Non renseigné	1	0,4%
<b>Total</b>	<b>241</b>	<b>100%</b>



On note la prédominance de la classe d'âge des 25-44 ans chez les auteurs présumés d'accidents mortels dans le Gard ; viennent ensuite les 45-64 ans et les 18-24 ans. Toutefois, la classe des 18-24 ans, compte tenu d'une amplitude moindre en terme d'années par rapport aux autres classes d'âge, paraît sur-représentée dans les accidents mortels.

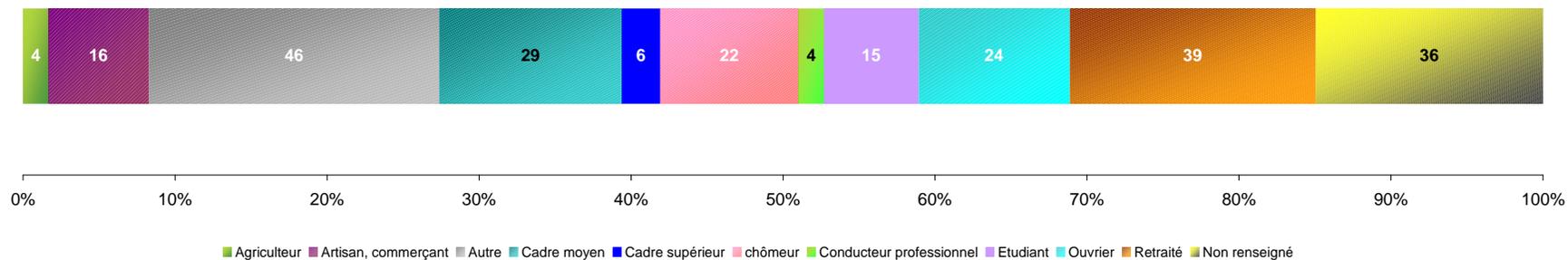
##### Répartition des auteurs présumés d'accidents mortels par sexe dans le Gard - Période 2012-2016

	Nombre	Proportion
Hommes	201	83%
Femmes	38	16%
Non renseigné	2	1%
<b>Total</b>	<b>241</b>	<b>100%</b>

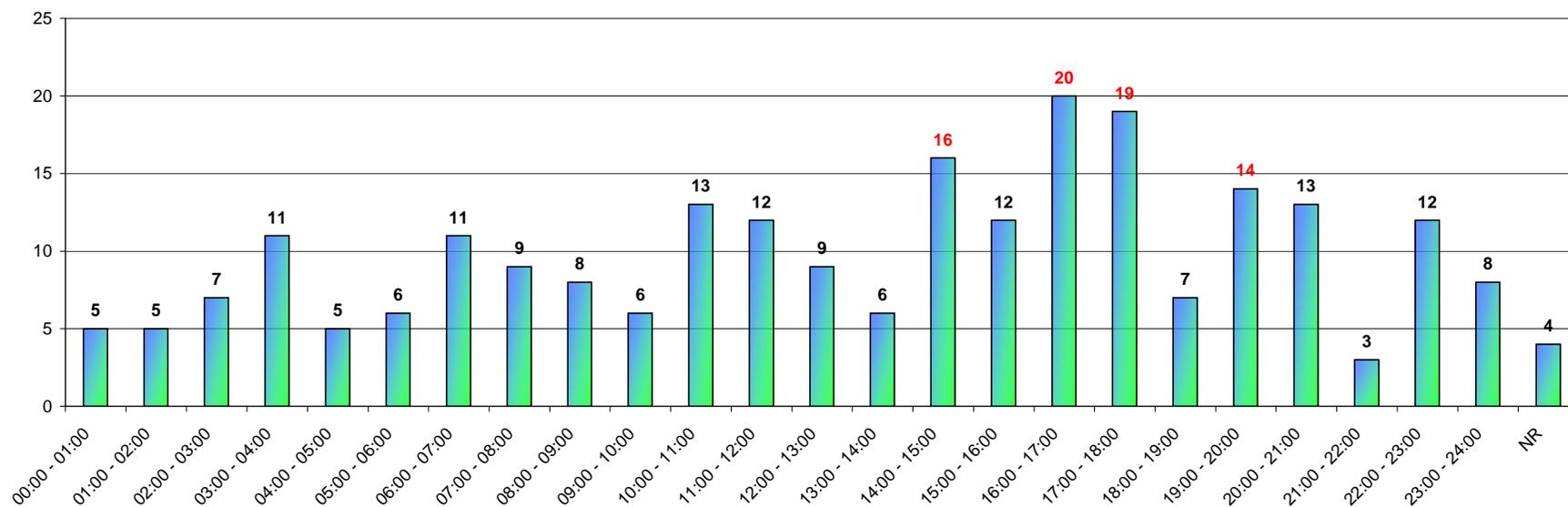


Les auteurs présumés responsables sont à 83% des hommes.

Répartition des auteurs présumés d'accidents mortels selon la catégorie socio-professionnelle dans le Gard - Période 2012-2016

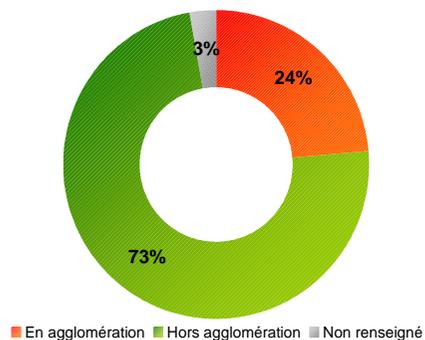


Répartition des auteurs présumés d'accidents mortels selon le créneau horaire dans le Gard - Période 2012-2016

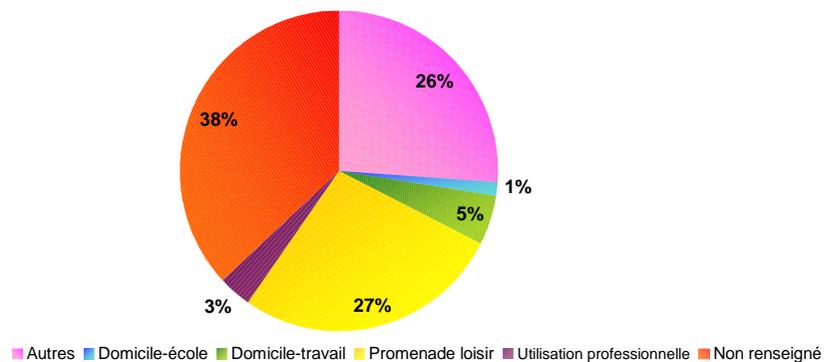


Les accidents mortels se produisent essentiellement entre 16:00 et 18:00.

Répartition des auteurs présumés d'accidents mortels selon la localisation Gard - Période 2012-2016

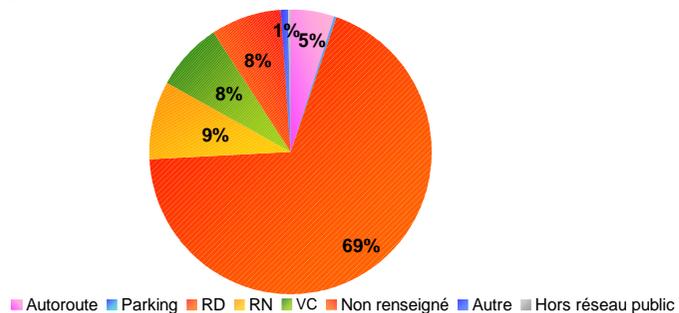


Répartition des auteurs présumés d'accidents mortels selon le type de trajet Gard - Période 2012-2016



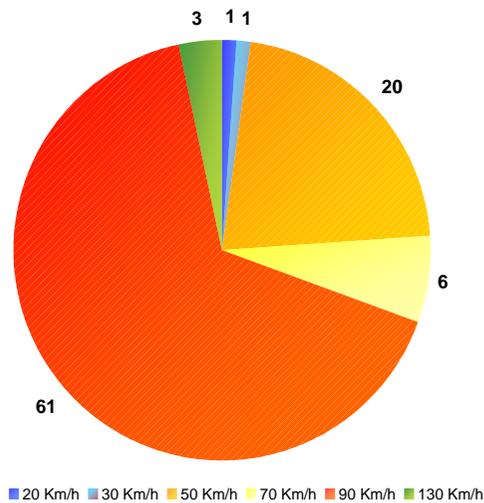
On constate que la majorité des trajets manque de précisions, en effet, dans 64% des accidents mortels, le type de trajet n'est pas spécifié. Concernant les trajets connus, la proportion du trajet de type "promenade loisir" prédomine avec 27%.

Répartition des auteurs présumés d'accidents mortels selon le type de voie Gard - Période 2012-2016

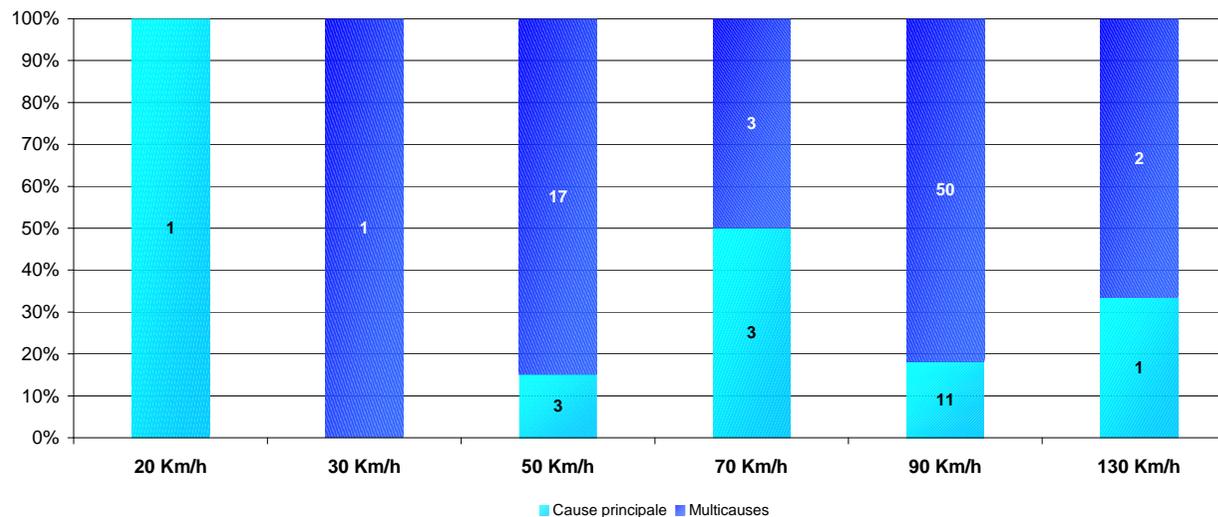


Les accidents mortels se produisent à 69% sur le réseau routier départemental.

Répartition des auteurs présumés d'accidents mortels selon la vitesse limite autorisée connue Gard - Période du 01/09/2014 au 31/12/2016

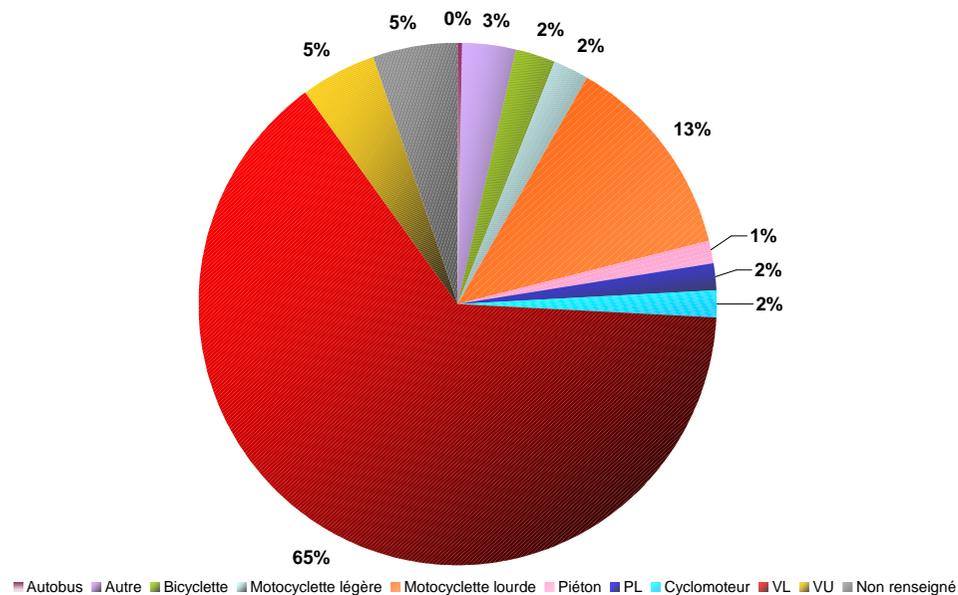


Proportion des APAM associés à la cause "vitesse excessive ou inadaptée" selon la vitesse maximale autorisée



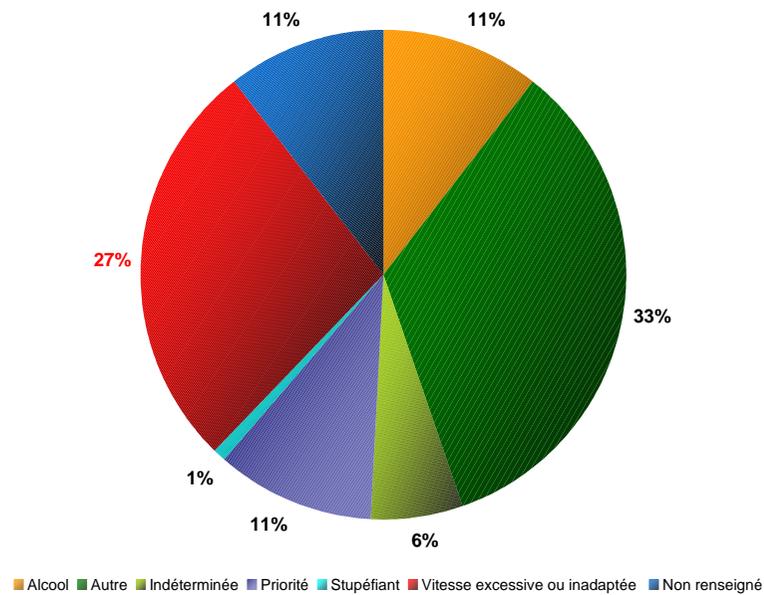
On peut noter que les accidents mortels se produisent majoritairement sur le réseau routier dont la vitesse maximale autorisée s'élève à 90 Km/h. Attention : ces résultats sont issus de données partiellement tronquées (aucune donnée relative à la vitesse maximale autorisée pour la période du 01/01/2012 au 31/08/2014) et donc portent sur des petits chiffres.

Répartition des auteurs présumés d'accidents mortels selon le type de véhicule Gard - Période 2012-2016

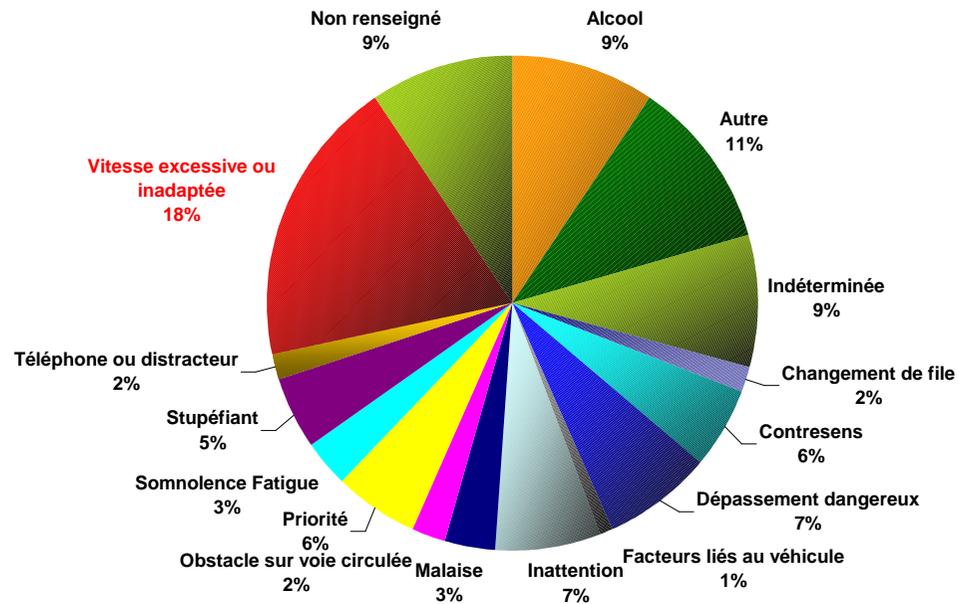


Répartition des auteurs présumés d'accidents mortels en fonction de la cause principale Gard (Cause 1 des APAM)

Période du 01/01/2012 au 31/08/2014 (5 catégories de causes dans les APAM)



Période du 01/09/2014 au 31/12/2016 (16 catégories de causes dans les APAM)



La vitesse excessive ou inadaptée ressort comme cause majeure dans les accidents mortels.

#### VIII-2- Les infractions liées à la vitesse

Tableau des infractions vitesse sur l'année 2016 du département du Gard et de la famille "méditerranéens"

	Nombre d'infractions Vitesse du département (CA et Hors CA)	Nb total des 4 principales infractions	Part des infractions "Vitesse"
GARD	189 911	207 185	91,7%
MEDITERRANEENS	2 218 142	2 368 790	93,6%

## Infractions Vitesse par nature d'infraction, VLA et type de route - cumul par ET

Version 1.0

Edité le : 12/11/17 2:51 PM

Période : Du 01/01/2016 au 31/12/2016

Département d'infraction : 30 - Gard

Type d'équipement : Vitesse Fixe; Vitesse Moyenne; Vitesse Discriminant; Vitesse Chantier

Zone :

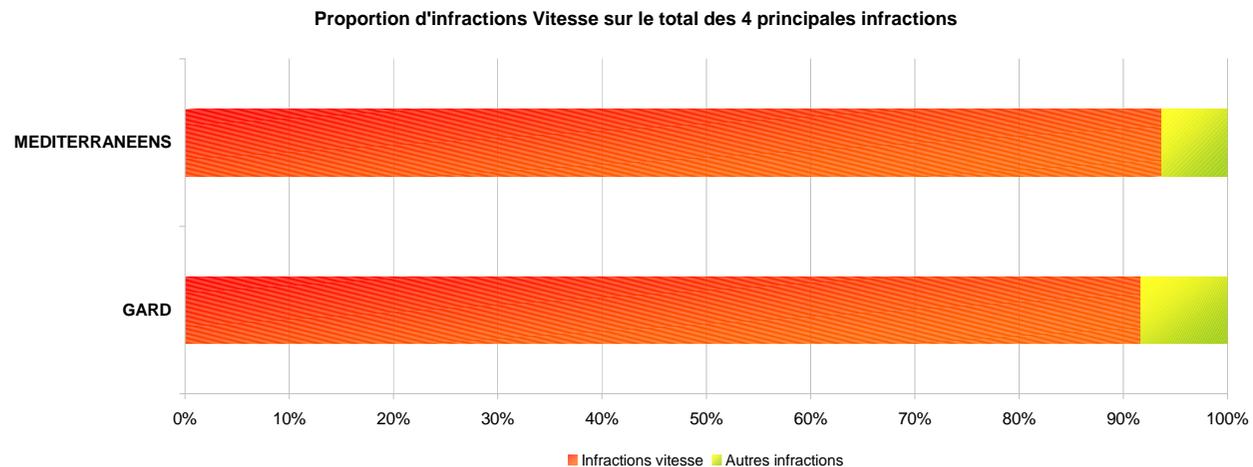
N° équipement : 00278; 00279; 00655; 00665; 00666; 00667; 04294; 04295; 04740; 04741; 06010; 06011; 06554; 06767; 08515; 08516; 08517; 08546; 08547; 08558; 08559; 08560; 08561; 08828; 08829; 08831; 08900; 11003; 11004; 11005; 11006; 11007; 12047; 12048; 20012;

N°ET	Commune infraction	Nb DIF	DIF ventilés par nature d'infraction					DIF ventilés par VLA					DIF ventilés par type de route							
			< 20 km/h	>=20 et <30 km/h	>=30 et <40 km/h	>=40 et <50 km/h	>=50 km/h	<=30 km/h	>30 et <=50 km/h	>50 et <=70 km/h	>70 et <=90 km/h	>90 et <=110 km/h	>110 km/h	AU	AG	RE	RN	RD	CC / OA / RS / VS	Autres routes
40215	BAGNOLS SUR CEZE	1793	1773	16	4	0	0	0	0	1793	0	0	0	0	0	0	0	1793	0	0
40215	BROUZET LES ALES	483	461	19	2	1	0	0	0	0	483	0	0	0	0	0	0	483	0	0
40215	SABRAN	11	10	1	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	11	0	0
40215	SEYNES	545	521	19	4	0	1	0	0	0	545	0	0	0	0	0	0	545	0	0
40215	ST LAURENT LA VERNEDE	495	470	20	4	1	0	0	0	0	495	0	0	0	0	0	0	495	0	0
40216	AIGUES MORTES	6188	5828	271	65	18	6	0	0	0	6188	0	0	0	0	0	0	6188	0	0
40216	ST ALEXANDRE	1061	984	52	16	5	4	0	0	0	1061	0	0	0	0	0	1061	0	0	
40228	AIMARGUES	2302	2121	127	25	16	13	0	0	0	2302	0	0	0	0	0	0	2302	0	0
40228	ST LAURENT D AIGOUZE	2670	2497	121	35	11	6	0	0	0	2670	0	0	0	0	0	0	2670	0	0
40230	ST LAURENT LA VERNEDE	298	286	9	2	0	1	0	0	0	298	0	0	0	0	0	0	298	0	0
40232	BAGNOLS SUR CEZE	1046	1026	14	5	1	0	0	0	1046	0	0	0	0	0	0	0	1046	0	0
40232	MONS	221	208	11	2	0	0	0	0	0	221	0	0	0	0	0	0	221	0	0
40232	SABRAN	143	133	7	2	1	0	0	0	0	143	0	0	0	0	0	0	143	0	0
40232	SERVAS	47	40	6	1	0	0	0	0	0	47	0	0	0	0	0	0	47	0	0
40232	SEYNES	956	904	43	6	2	1	0	0	0	956	0	0	0	0	0	0	956	0	0
40245	AIMARGUES	5728	5316	305	75	19	13	0	0	0	5728	0	0	0	0	0	0	5728	0	0
40245	ST ALEXANDRE	936	876	39	12	6	3	0	0	0	936	0	0	0	0	0	936	0	0	
40245	ST LAURENT D AIGOUZE	1666	1533	97	18	11	7	0	0	0	1666	0	0	0	0	0	0	1666	0	0
40249	BAGNOLS SUR CEZE	188	184	3	1	0	0	0	0	188	0	0	0	0	0	0	0	188	0	0
40249	MONS	222	203	11	4	4	0	0	0	0	222	0	0	0	0	0	0	222	0	0
40249	SERVAS	31	29	2	0	0	0	0	0	0	31	0	0	0	0	0	0	31	0	0
40249	SEYNES	154	148	4	2	0	0	0	0	0	154	0	0	0	0	0	0	154	0	0
40249	ST JUST ET VACQUIERES	595	556	30	6	2	1	0	0	0	595	0	0	0	0	0	0	595	0	0

N°ET	Commune infraction	Nb DIF	DIF ventilés par nature d'infraction					DIF ventilés par VLA						DIF ventilés par type de route						
			< 20 km/h	>=20 et <30 km/h	>=30 et <40 km/h	>=40 et <50 km/h	>=50 km/h	<=30 km/h	>30 et <=50 km/h	>50 et <=70 km/h	>70 et <=90 km/h	>90 et <=110 km/h	>110 km/h	AU	AG	RE	RN	RD	CC / OA / RS / VS	Autres routes
40249	ST LAURENT LA VERNEDE	358	346	7	2	2	1	0	0	0	358	0	0	0	0	0	0	358	0	0
40274	AIGUES MORTES	1551	1452	70	16	7	6	0	0	0	1551	0	0	0	0	202	0	1349	0	0
40281	AIMARGUES	2032	1917	93	13	5	4	0	0	0	2032	0	0	0	0	0	0	2032	0	0
40281	ST LAURENT D AIGOUZE	437	394	27	8	5	3	0	0	0	437	0	0	0	0	0	0	437	0	0
40294	BAGNOLS SUR CEZE	6660	6458	141	39	8	14	0	3196	3464	0	0	0	0	4999	0	1661	0	0	0
<b>Total ETC</b>		<b>38817</b>	<b>36674</b>	<b>1565</b>	<b>369</b>	<b>125</b>	<b>84</b>	<b>0</b>	<b>3196</b>	<b>6491</b>	<b>29130</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4999</b>	<b>202</b>	<b>3658</b>	<b>29958</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
12047	BELLEGARDE	19500	18904	506	67	20	3	0	0	0	9105	1933	8462	19500	0	0	0	0	0	0
12048	FOURNES	30633	29724	739	133	29	8	0	0	0	14687	1462	14484	30633	0	0	0	0	0	0
<b>Total ETD</b>		<b>50133</b>	<b>48628</b>	<b>1245</b>	<b>200</b>	<b>49</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>23792</b>	<b>3395</b>	<b>22946</b>	<b>50133</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
00278	SAZE	1299	1141	88	40	19	11	0	0	0	1299	0	0	0	0	0	1299	0	0	0
00279	LES ANGLÉS	18731	18121	442	111	37	20	0	0	0	18731	0	0	0	0	18731	0	0	0	0
00655	REDESSAN	297	261	19	5	10	2	0	0	0	297	0	0	0	0	0	0	297	0	0
00665	AUBORD	6876	6307	318	110	66	75	0	0	0	6876	0	0	0	0	0	0	6876	0	0
00666	LES SALLES DU GARDON	964	771	105	48	23	17	0	0	0	964	0	0	0	0	0	964	0	0	0
00667	SABRAN	11249	10577	470	118	57	27	0	0	0	11249	0	0	0	0	0	0	11249	0	0
04294	UCHAUD	2104	1963	71	34	24	12	0	0	0	2104	0	0	0	0	0	2104	0	0	0
04295	BERNIS	5817	5627	142	25	14	9	0	0	5817	0	0	0	0	0	0	5817	0	0	0
04740	VEZENOBRES	4282	3982	192	64	22	22	0	0	0	0	4282	0	0	0	0	4282	0	0	0
04741	SAUZET	6077	5668	279	82	29	19	0	0	0	0	6077	0	0	0	0	6077	0	0	0
06010	MILHAUD	8506	7993	352	109	34	18	0	0	0	0	0	8506	8506	0	0	0	0	0	0
06011	MILHAUD	14129	13245	639	165	47	33	0	0	0	0	0	14129	14129	0	0	0	0	0	0
06554	PUJAUT	7051	6416	351	140	76	68	0	0	0	7051	0	0	0	0	0	0	7051	0	0
06767	FOURQUES	4238	4012	158	47	14	7	0	0	0	4238	0	0	0	0	0	0	4238	0	0
08515	BEZOUCE	3883	3334	273	117	68	91	0	0	0	3883	0	0	0	0	0	0	3883	0	0
08516	ST DEZERY	1337	1224	67	25	15	6	0	0	0	1337	0	0	0	0	0	0	1337	0	0
08517	ST GENIES DE COMOLAS	744	698	31	5	7	3	0	0	0	744	0	0	0	0	0	0	744	0	0
08546	NIMES	450	414	18	4	3	11	0	0	0	450	0	0	0	0	0	0	450	0	0
08547	MARGUERITTES	566	528	29	5	3	1	0	0	0	566	0	0	0	0	0	0	566	0	0
08547	MILHAUD	197	185	8	3	1	0	0	0	0	197	0	0	0	0	0	0	197	0	0
08558	ST JULIEN DE LA NEF	688	643	38	3	3	1	0	0	0	688	0	0	0	0	0	0	688	0	0

N°ET	Commune infraction	Nb DIF	DIF ventilés par nature d'infraction					DIF ventilés par VLA						DIF ventilés par type de route						
			< 20 km/h	>=20 et <30 km/h	>=30 et <40 km/h	>=40 et <50 km/h	>=50 km/h	<=30 km/h	>30 et <=50 km/h	>50 et <=70 km/h	>70 et <=90 km/h	>90 et <=110 km/h	>110 km/h	AU	AG	RE	RN	RD	CC / OA / RS / VS	Autres routes
08559	ST GILLES	6473	5855	407	114	58	39	0	0	0	6473	0	0	0	0	0	0	6473	0	0
08560	RIBAUTE LES TAVERNES	2567	2253	168	58	48	40	0	0	0	2567	0	0	0	0	0	0	2567	0	0
08561	SEYNES	10101	9549	404	98	33	17	0	0	0	10101	0	0	0	0	0	0	10101	0	0
08828	NIMES	10000	9287	445	140	68	60	0	0	0	10000	0	0	0	0	0	0	10000	0	0
08829	VILLENEUVE LES AVIGNON	2523	2469	36	12	4	2	0	0	0	2523	0	0	0	0	0	0	2523	0	0
08831	ORTHOUX SERIGNAC QUILHAN	4614	4411	143	39	16	5	0	0	0	4614	0	0	0	0	0	0	4614	0	0
08900	CASTILLON DU GARD	909	754	73	35	24	23	0	0	0	909	0	0	0	0	0	0	909	0	0
11003	ROUSSON	6511	6056	340	72	24	19	0	0	0	6511	0	0	0	0	0	0	6511	0	0
11004	NIMES	2577	2442	89	26	9	11	0	0	0	2577	0	0	0	0	0	0	2577	0	0
11005	NIMES	3056	2891	100	33	20	12	0	0	0	3056	0	0	0	0	0	0	3056	0	0
11006	LA CADIERE ET CAMBO	2719	2489	154	50	12	14	0	0	0	2719	0	0	0	0	0	0	2719	0	0
11007	LA CADIERE ET CAMBO	2613	2437	112	38	13	13	0	0	0	2613	0	0	0	0	0	0	2613	0	0
<b>Total ETF</b>		<b>154148</b>	<b>144003</b>	<b>6561</b>	<b>1975</b>	<b>901</b>	<b>708</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5817</b>	<b>115337</b>	<b>10359</b>	<b>22635</b>	<b>22635</b>	<b>0</b>	<b>18731</b>	<b>20543</b>	<b>92239</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
20012	ROUSSON	1023	969	41	10	2	1	0	0	1023	0	0	0	0	0	0	0	1023	0	0
20013	ST PRIVAT DES VIEUX	822	802	15	3	2	0	0	0	822	0	0	0	0	0	0	0	822	0	0
20014	BEUCAIRE	2703	2590	86	19	6	2	0	0	0	2703	0	0	0	0	0	0	2703	0	0
20172	LAUDUN L ARDOISE	605	589	11	4	1	0	0	0	0	605	0	0	0	0	0	0	605	0	0
<b>Total ETVM</b>		<b>5153</b>	<b>4950</b>	<b>153</b>	<b>36</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1845</b>	<b>3308</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5153</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total général</b>		<b>248251</b>	<b>234255</b>	<b>9524</b>	<b>2580</b>	<b>1086</b>	<b>806</b>	<b>0</b>	<b>3196</b>	<b>14153</b>	<b>171567</b>	<b>13754</b>	<b>45581</b>	<b>72768</b>	<b>4999</b>	<b>18933</b>	<b>24201</b>	<b>127350</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Représentation graphique



La proportion d'infractions vitesse relevées pour le département du Gard est légèrement inférieure à celle de sa famille de référence.

### b- réalisation du bilan

#### Equipement de terrain fixe (ETF)

VMA	Nb de radars fixes	20km/h<=VMA<40km/h	VMA >=40km/h
70	1	2,9%	0,4%
90	28	5,6%	1,2%
110	2	6,0%	0,9%
130	2	5,6%	0,6%

#### Equipement de terrain vitesse moyenne (ETVM)

VMA	Nb de radars fixes	20km/h<=VMA<40km/h	VMA >=40km/h
70	2	3,7%	0,3%
90	2	3,6%	0,3%

Sur l'ensemble des 28 points de mesure situés sur des routes de VMA 90 Km/h, les grands excès de vitesse (dépassement de la VMA de plus de 40 Km/h) représentent 1% du trafic.

### VIII-3 Les indicateurs de l'enjeu "vitesse" à suivre au cours des années 2018-2012

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
<b>VIII - Enjeu "vitesse"</b>	
Part d'accidents mortels dus à la vitesse parmi l'ensemble des accidents mortels (données utilisées = APAM)	Référence
Part des infractions de vitesse parmi l'ensemble des infractions	Référence

## Enjeu « vitesse » – Période 2012-2016

Cet enjeu ne peut pas être étudié à partir du fichier national des accidents (BAAC). Il doit faire l'objet d'exploitations spécifiques du fichier des auteurs présumés d'accidents mortels (APAM), du fichier des infractions constatées par les forces de l'ordre et du fichier des infractions de l'infocentre ICARE (CA=contrôle automatisé).

Le fichier des APAM et les données infractions vitesse sont deux axes indispensables pour apprécier l'enjeu vitesse dans le département. Cependant, en l'absence d'observation locale des vitesses, ils sont insuffisants.

NB : la nomenclature du fichier des APAM a évolué en août 2014 : avant cette date, il n'y avait que 5 catégories de causes d'accident (vitesse, alcool, stupéfiants, priorité, refus de priorité et causes indéterminées). Depuis, il y a 16 catégories de causes, dont vitesse inadaptée ou excessive.

Il s'agit d'étudier le nombre d'accidents mortels dus à la vitesse sur la période 2011-2016, à partir des données du fichier APAM, selon les axes suivants : la proportion de ces accidents dans l'accidentalité du département du Gard, la comparaison avec la famille de référence et l'analyse de l'évolution sur la période étudiée.

Pour les années 2015 et 2016, la vitesse excessive ou inadaptée est retenue comme cause principale dans 22 % des accidents mortels dans le département du Gard.

Concernant la famille de départements de référence, la proportion d'accidents mortels dus à la vitesse est plus élevée et atteint 31 %.

La proportion d'accidents mortels liés à la vitesse a légèrement diminué entre les périodes 2011-2013 et 2014-2016. Néanmoins, ces résultats sont à mettre en balance avec l'augmentation du nombre de catégories de causes à compter du mois d'août 2014 et appellent donc une certaine prudence dans leurs interprétations.

On peut noter que les accidents mortels se produisent majoritairement sur le réseau routier dont la vitesse maximale autorisée s'élève à 90 km/h.

Compte tenu de l'absence de données relatives à la vitesse maximale autorisée pour la période du 01/01/2012 au 31/08/2014, ces résultats doivent être nuancés car ils sont partiellement tronqués et portent sur des petits chiffres.

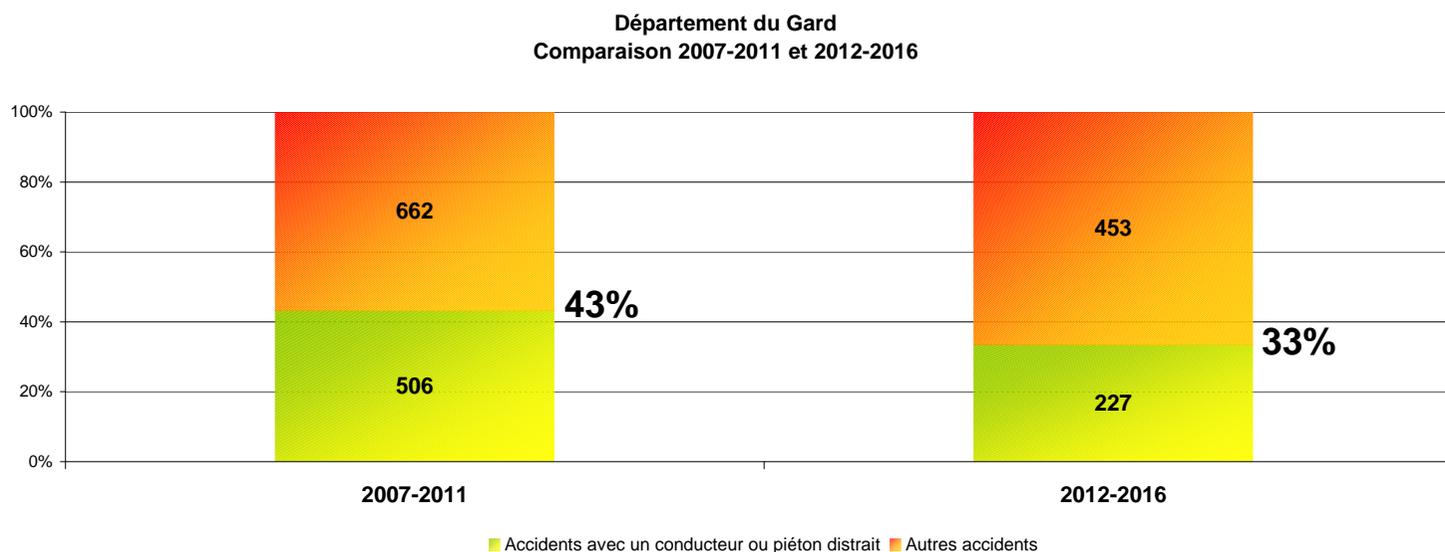
La proportion d'infractions vitesse relevées pour le département du Gard est légèrement inférieure à celle de sa famille de référence.

Sur l'ensemble des 28 points de mesure situés sur des routes de VMA 90 km/h, les grands excès de vitesse (dépassement de la VMA de plus de 40 km/h) représentent 1 % du trafic.

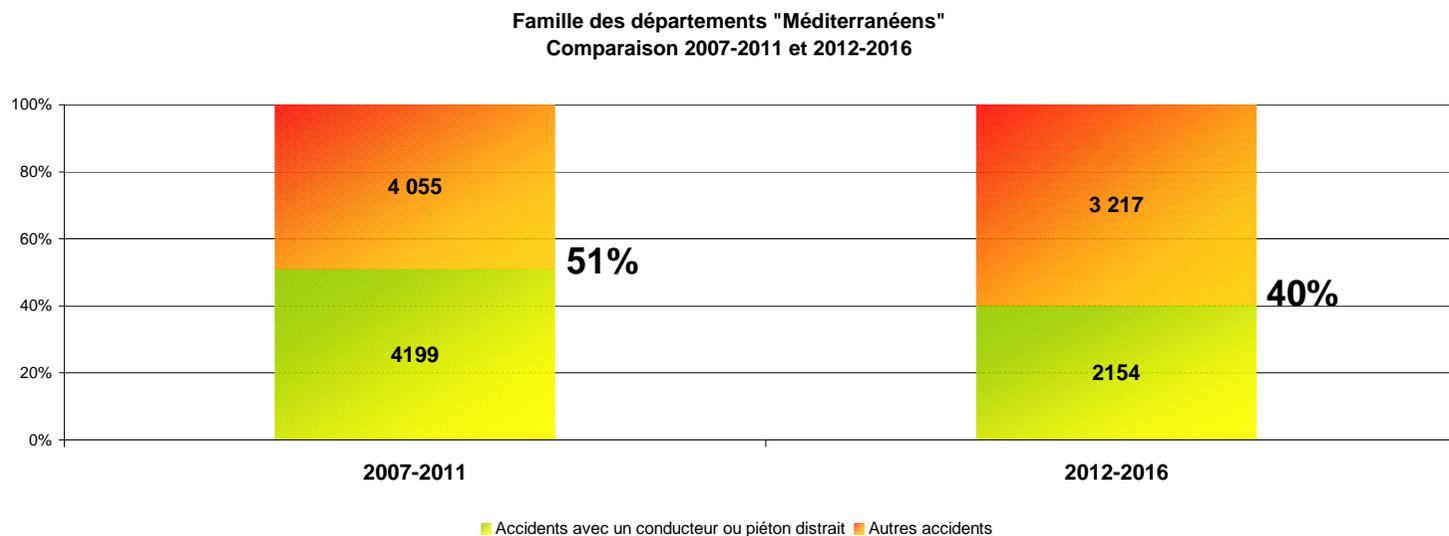
## IX-Les distracteurs

### IX-1- L'importance de l'enjeu "distracteurs"

#### Part des accidents avec un conducteur ou un piéton distrait dans les accidents corporels du département du Gard



#### Part des accidents avec un conducteur ou un piéton distrait dans les accidents corporels de la famille "Méditerranéens"



La part d'accidents impliquant un conducteur ou un piéton distrait parmi l'ensemble des accidents (distracteurs connus) du Gard, est inférieure à celle de sa famille de référence, avec une tendance à la baisse entre les deux périodes (2007-2011 et 2012-2016).

Tableau comparatif des accidents impliquant un conducteur ou un piéton distrait des départements du Gard, "méditerranéens" et de la France entre 2012 et 2016

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec conducteur ou piéton distrait	Nombre total d'accidents distracteurs connus	% d'accidents avec conducteur ou piéton distrait
Accidents corporels	GARD	227	680	33%
	MEDITERRANEENS	2 154	5 371	40%
	FRANCE	26 087	58 927	44%

Zone d'étude		Nombre de tués avec conducteur ou piéton distrait	Nombre total de tués distracteurs connus	% de tués avec conducteur ou piéton distrait
Tués	GARD	25	102	25%
	MEDITERRANEENS	161	672	24%
	FRANCE	1 417	5 592	25%

L'enjeu "distracteur" est un enjeu absolu dans la mesure où il représente plus de 20% des accidents dans le département du Gard ; néanmoins, il obtient de meilleurs résultats en terme d'accidentalité (33%) par rapport aux départements "méditerranéens" (40%) et à la France (44%).

Dans le Gard, la part des tués avec conducteur ou piéton distrait, est équivalente à celles de la famille des départements "méditerranéens" et de la France soit environ 25%.

## IX-2 Le panorama des accidents liés à l'attention perturbée

### a- Les chiffres de l'accidentalité

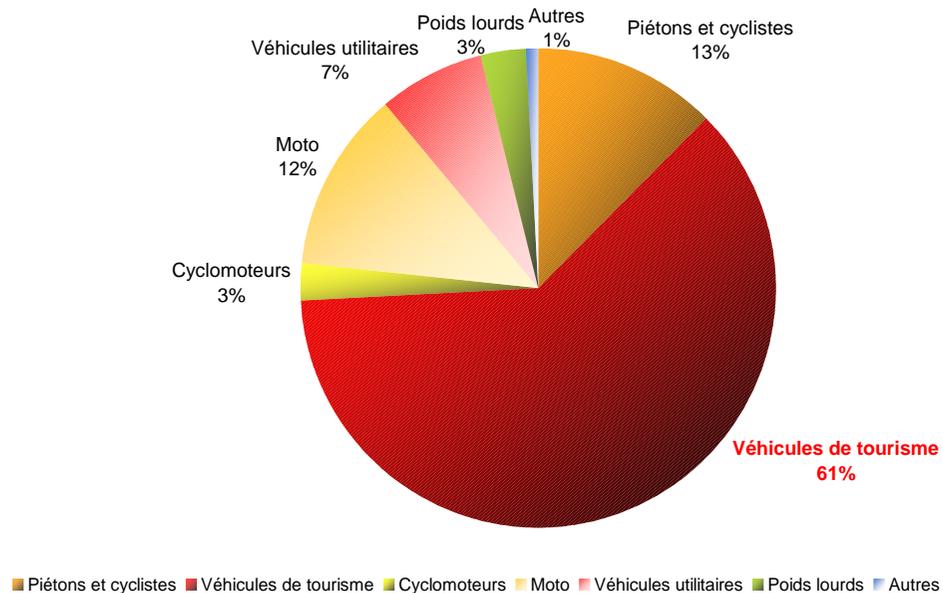
#### Les accidents impliquant un conducteur ou un piéton distrait dans le département du Gard entre 2012 et 2016

Année	Nombre d'accidents corporels	Nombre d'accidents mortels	Nombre de tués
2012	45	5	5
2013	48	3	3
2014	34	4	4
2015	42	9	10
2016	58	2	3
<b>Ensemble</b>	<b>227</b>	<b>23</b>	<b>25</b>

**b- L'analyse selon le mode de déplacement**

**Diagramme des accidents selon le mode de déplacement de l'usager distrait dans le département du Gard**

**Répartition des accidents selon le mode de déplacement des usagers distraits entre 2012 et 2016**



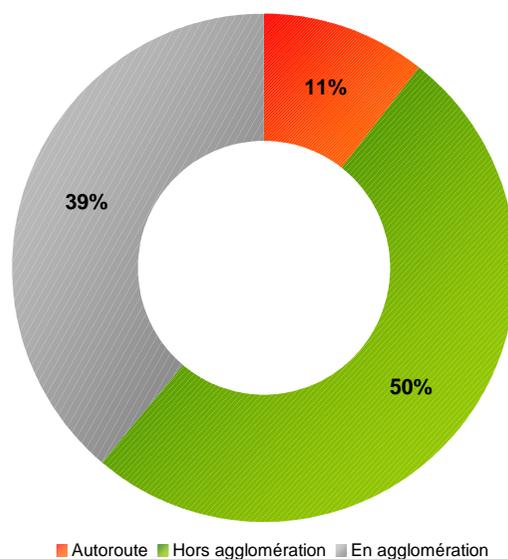
Les deux tiers des usagers distraits sont des conducteurs de véhicule de tourisme, plus du quart sont des usagers vulnérables.

**c- L'analyse selon le milieu**

**Tableau et diagramme de la répartition des accidents impliquant un usager distrait selon le milieu dans le département du Gard entre 2012 et 2016**

Milieu	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de tués
Autoroute	24	3	3
Hors agglomération	115	15	17
En agglomération	88	5	5
<b>Ensemble</b>	<b>227</b>	<b>23</b>	<b>25</b>

### Proportion des accidents liés à une attention perturbée selon le milieu



50% des accidents du département du Gard impliquant un conducteur ou un piéton à l'attention perturbée, ont lieu sur les routes hors agglomération entre 2012 et 2016.

#### d- L'analyse selon le sexe et la classe d'âge

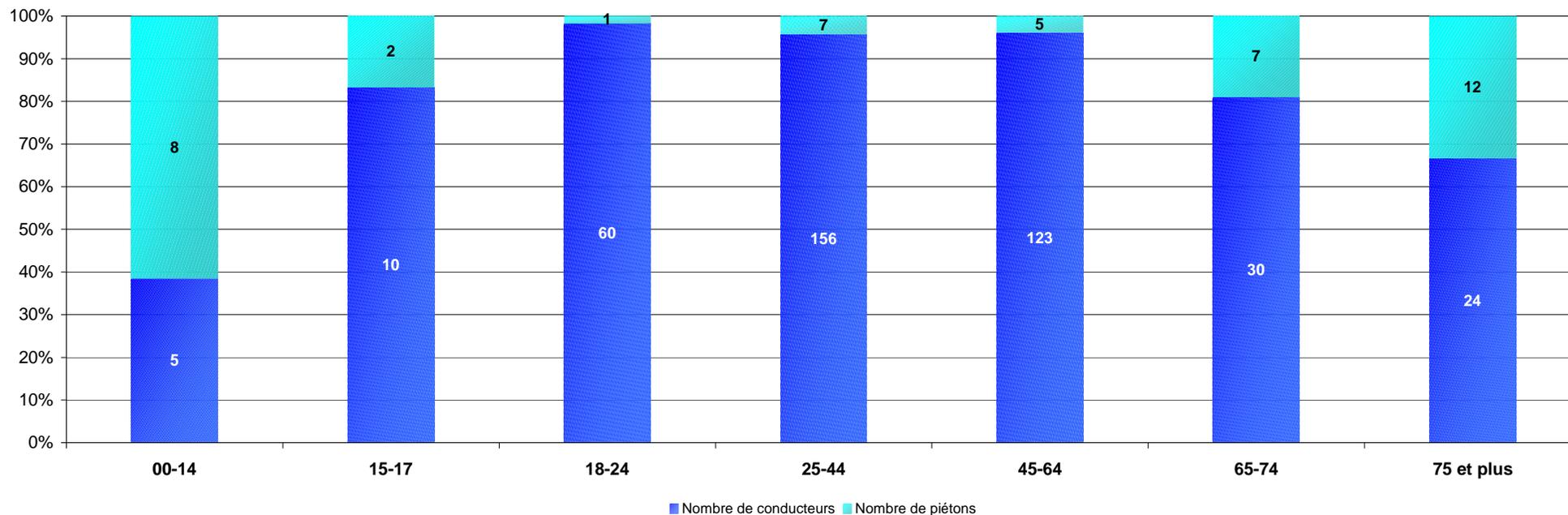
Tableau des accidents selon le sexe de l'utilisateur distrait dans le département du Gard entre 2012 et 2016

Sexe	Nombre d'utilisateurs	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de tués	Répartition des utilisateurs H/F
Masculin	391	204	19	21	68%
Féminin	186	133	16	18	32%
<b>Ensemble</b>	<b>577</b>	<b>337</b>	<b>35</b>	<b>39</b>	

Le tableau ci-dessus montre que parmi les utilisateurs distraits impliqués dans les accidents du département du Gard entre 2012 et 2016, un peu plus des deux tiers sont des hommes.

Nombre d'usagers à l'attention perturbée impliqués dans les accidents corporels du département du Gard entre 2012 et 2016 selon la catégorie et la classe d'âge de l'usager

Nombre d'usagers à l'attention perturbée selon leur catégorie et leur classe d'âge



Les usagers piétons les plus concernés sont les jeunes de 0 à 14 ans et les séniors à partir de 65 ans avec une accentuation pour les 75 ans et plus.

IX-3 Les indicateurs de l'enjeu "distracteurs" à suivre au cours des années 2018-2012

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
<b>IX - Enjeu "distracteur"</b>	
Nombre de tués dans un accident avec au moins un impliqué (conducteur + piéton) avec "attention perturbée"	Brut
Répartition des impliqués avec "attention perturbée" (conducteur + piéton) dans les accidents corporels selon le mode de déplacement	Référence
Nombre des accidents impliquant un conducteur ou un piéton avec "attention perturbée"	Brut
Part des accidents corporels avec au moins un impliqué avec "attention perturbée" (conducteur + piéton) parmi l'ensemble des accidents corporels du département	Référence

## Enjeu « les distracteurs » – Période 2012-2016

La conduite nécessite une prise d'information permanente du conducteur et une forte concentration pour pouvoir réagir au plus vite et prendre les bonnes décisions. Pourtant, l'attention du conducteur est ponctuellement détournée vers d'autres tâches, réduisant sa capacité de détection des événements de la circulation et de réaction aux incidents.

Pour cette étude, on utilisera la cause « téléphone et distracteurs technologiques » mentionnée dans les APAM (auteurs présumés des accidents mortels).

L'enjeu « distracteurs » est un enjeu absolu dans la mesure où il représente plus de 20 % des accidents dans le département du Gard ; néanmoins, il obtient de meilleurs résultats en terme d'accidentalité (33%) par rapport aux départements « méditerranéens » (40%) et à la France métropolitaine (44%).

Dans le Gard, la part des tués avec conducteur ou piéton distrait s'élève à 25 %, une part équivalente à celles des départements de référence et de la France métropolitaine.

Les deux tiers des usagers distraits sont des conducteurs de véhicule de tourisme, plus du quart sont des usagers vulnérables.

50 % des accidents du département du Gard impliquant un conducteur ou un piéton à l'attention perturbée, ont lieu sur les routes hors agglomération entre 2012 et 2016.

Les usagers piétons les plus concernés par les distracteurs, sont les jeunes de 0 à 14 ans et les seniors à partir de 65 ans avec une accentuation pour les 75 ans et plus.