



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE LA LOZERE

Document Général d'Orientations de la Lozère

Sécurité Routière



2013 ■ 2017

| | |
|--|----|
| Préface : | 3 |
| Signatures des partenaires | |
| Chapitre I : | 4 |
| Présentation de la démarche DGO | |
| Chapitre II : | 7 |
| Les caractéristiques générales de l'accidentalité | |
| Chapitre III : | 17 |
| Les enjeux de la Lozère | |
| Chapitre IV : | 29 |
| Orientations d'actions | |
| Chapitre V : | 31 |
| Suite et évaluation du DGO | |
| Annexes : | 31 |

Préface

Signatures des partenaires

Le DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS formalise pour les cinq années à venir la mobilisation des partenaires institutionnels et des autres acteurs locaux du département de la Lozère autour d'orientations et de véritables projets départementaux afin de contribuer à la réduction des accidents de la route à l'horizon 2017.

Le préfet

Philippe VIGNES

Le Procureur de la République

Samuel FINIELZ

Le Président du Conseil Général de la Lozère

Jean-Paul POURQUIER

Le président de l'Association des Maires, des adjoints et des élus de la Lozère

Jacques BLANC

Le président de la Mutualité Sociale Agricole du Languedoc

Olivier GIBELIN

L'ingénieur-conseil à la Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail du Languedoc-Roussillon

Bernard BOUDON

I - Présentation de la démarche DGO

A – Le contexte

Le document général d'orientations (DGO) est instauré par la circulaire du délégué interministériel à la sécurité routière du 19 octobre 1993 au sein de chaque département comme outil de politique, de programmation et de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière. Il détermine pour cinq ans les enjeux et les orientations de la politique départementale de sécurité routière. Dans cette logique, et compte tenu que le DGO actuel arrive à son terme en fin d'année, l'objectif est de le réactualiser afin de fixer les priorités pour les cinq années à venir 2013-2017.

B – Les objectifs du DGO

Il doit permettre à l'État, au département, aux principales communes et groupements de communes, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre, ensemble ou de façon individuelle au cours des cinq prochaines années, pour faire reculer l'insécurité routière.

Si les principaux protagonistes sont les responsables des administrations de l'État et les élus des collectivités territoriales les plus importantes, le DGO doit également permettre de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

Ils seront associés à la validation des enjeux, à la définition des orientations d'actions et à leur mise en œuvre, dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière.

C – La démarche d'élaboration

Le DGO est avant tout une démarche impliquant tous les acteurs et outils de programmation. Pour que les principaux protagonistes adhèrent à la démarche proposée et participent de façon concertée à l'élaboration du DGO, à sa déclinaison annuelle dans le cadre des PDASR, et à son suivi, une large information préalable sur ses objectifs est organisée. Par ailleurs, il est créé un comité de pilotage animé par le chef de projet sécurité routière et constitué du Conseil Général de la Lozère, de l'Association des Maires, des adjoints et des élus de la Lozère, des représentants des administrations d'État et des représentants des assureurs du risque routier professionnel.

Les personnes qualifiées, organismes et associations œuvrant dans le domaine de la sécurité routière seront également informés de la démarche DGO, associés à certaines phases de son élaboration, à la conception des projets, à leur suivi et aux ajustements nécessaires.

D – Définitions des termes

Enjeu :

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

Cible :

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

Orientation d'actions :

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

PDASR :

Plan départemental d'actions de sécurité routière.

E – Présentation des acteurs

Comité de pilotage :

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

Le président du conseil général de la Lozère

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

Le directeur départemental des territoires

Le commandant du groupement de gendarmerie

Le Commissaire principal directeur départemental de la sécurité publique

La directrice académique des services de l'éducation nationale

Le président de la Mutualité Sociale Agricole du Languedoc

L'ingénieur-conseil à la Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail du Languedoc-Roussillon

Groupe technique :

Estelle ROUQUET, DDT48, chef du service sécurité risques énergie construction

Bernard LOUCHE, DDT48, coordinateur sécurité routière

Serge RICHARD, DDT48, responsable de l'observatoire départemental de la sécurité routière

Capitaine Denis GAULIER, commandant l'escadron départemental de sécurité routière

Patrick ROULLET-MATTON, direction départementale de la sécurité publique

Benoît VALARIER, inspection académique de la Lozère

Joël ROUX, conseil général, direction des routes, des transports et du bâtiment
service sécurité et information des usagers

Gérard MOLINES, MSA Languedoc-Roussillon conseiller en prévention des risques professionnels

Valérie BRINGER CORRAL, membre de la fédération des motards en colère de la Lozère

Jean-Pierre FELGEROLLES, coordinateur de la fédération des motards en colère de la Lozère

Virginie RANC, directrice de l'ANPAA Lozère

Georges GAUCH, directeur de la prévention routière comité Lozère

F – Calendrier des réunions / Objectifs et finalité

14 novembre 2012 : comité de pilotage / actualisation et validation des 4 enjeux

26 novembre 2012 : réunion du comité technique pour les 4 enjeux retenus / propositions d'orientations d'actions

13 décembre 2012 : comité de pilotage / validation des orientations d'actions

II - Les caractéristiques générales

A – Données départementales

1 - Présentation du profil du département

1.1 - Superficie du département et population

Le département de la Lozère a une superficie de 5167 km² pour une population de 77 381 habitants (estimation INSEE 2011). Avec une densité d'environ 15 hab. au km², cela en fait un des départements les moins peuplés de France (117 hab/km² en France métropolitaine).

La ville de Mende qui compte 13013 habitants est le chef-lieu du département ; quatre autres agglomérations ont de plus de 2000 habitants (Marvejols, Saint-Chély-d'Apcher, Langogne et La Canourgue).

1.2 - Structure de la population

| | <i>Moins de 20 ans</i> | <i>De 20 à 64 ans</i> | <i>65 ans et plus</i> |
|-----------------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Lozère | 21,5% | 57,2% | 21,2% |
| Languedoc-Roussillon | 23,6% | 57,3% | 19,1% |
| France | 25,0% | 58,6% | 16,3% |

1.3 - Réseaux routiers

Les réseaux routiers du département de la Lozère et du Languedoc-Roussillon se décomposent de la manière suivante (source INSEE) :

| | <i>Nombre de km par type de réseau</i> | | |
|-----------------------------|--|-----------|-----------|
| | <i>Autoroute</i> | <i>RN</i> | <i>RD</i> |
| Lozère | 65 km | 156 km | 2289 km |
| Languedoc-Roussillon | 546 km | 479 km | 18 632 km |

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

| | A75 La Garde | A75 St Germain du Teil | RN 88 Chanac | RN 88 Langogne | RN 106 Florac | RN 106 Florac sud |
|---|------------------------|-------------------------------------|------------------------|--------------------------|-------------------------|-----------------------------|
| Trafic en Lozère (moyenne annuelle véhicules/jour, dans les 2 sens) | 14 696 | 16 600 | 4 419 | 4 940 | 3 766 | 2 329 |

1.4 - Parc automobile de voitures de tourisme

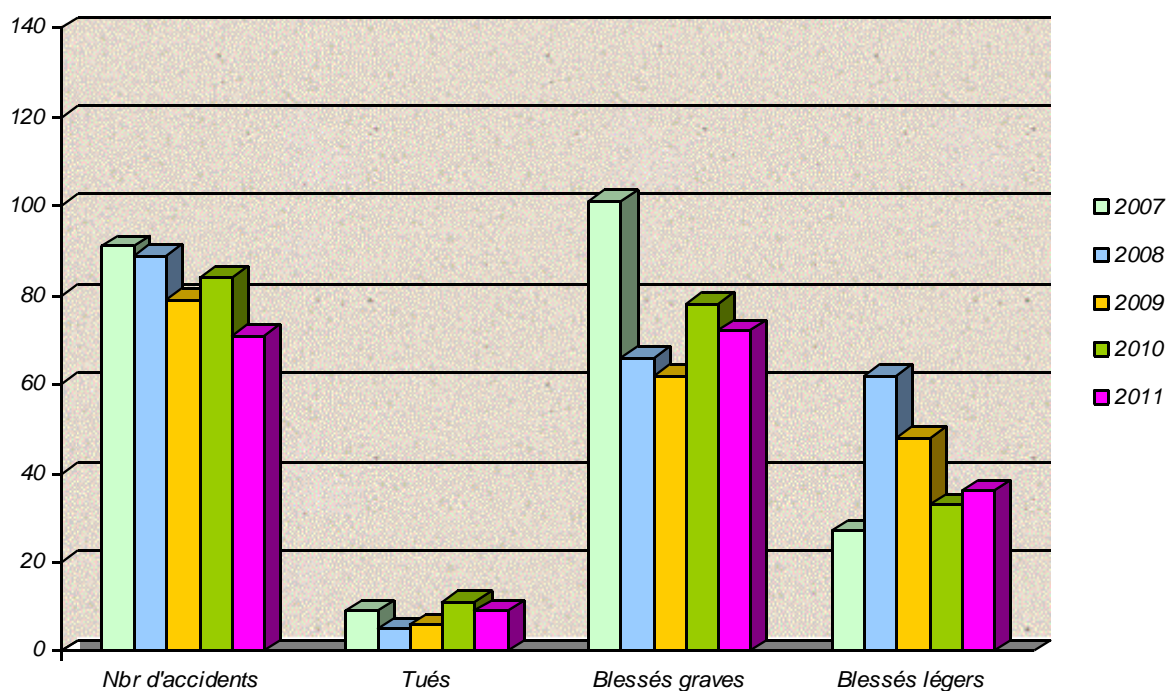
Le parc automobile de voitures de tourisme est de 41 172 en Lozère, soit 0,53 voitures par habitant. Ce chiffre est de 0,49 pour la France métropolitaine et de 0,53 pour le Languedoc-Roussillon (source INSEE).

B – L'accidentologie en Lozère

Présentation des données de l'accidentologie en Lozère de 2007 à 2011

1 - Synthèse de l'accidentologie

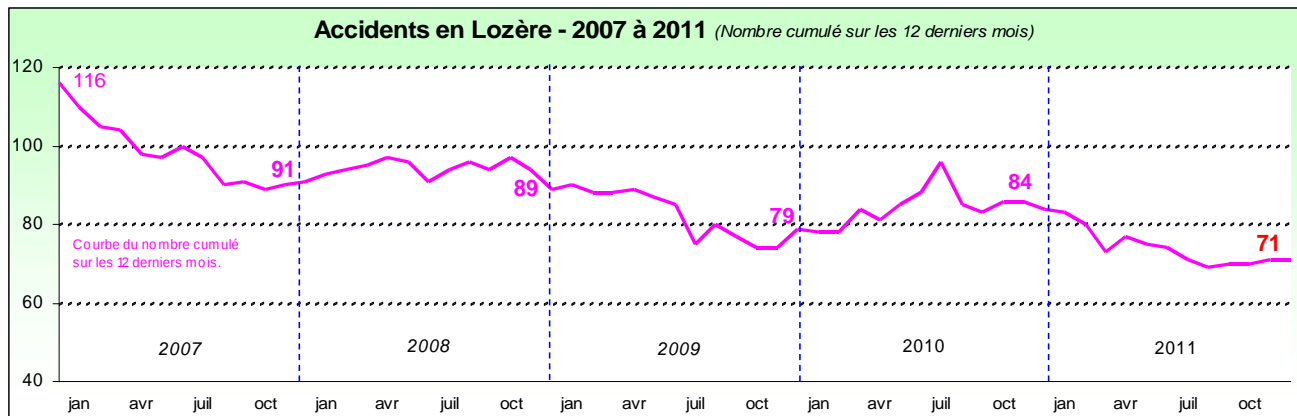
Les accidents corporels



Définitions en vigueur :

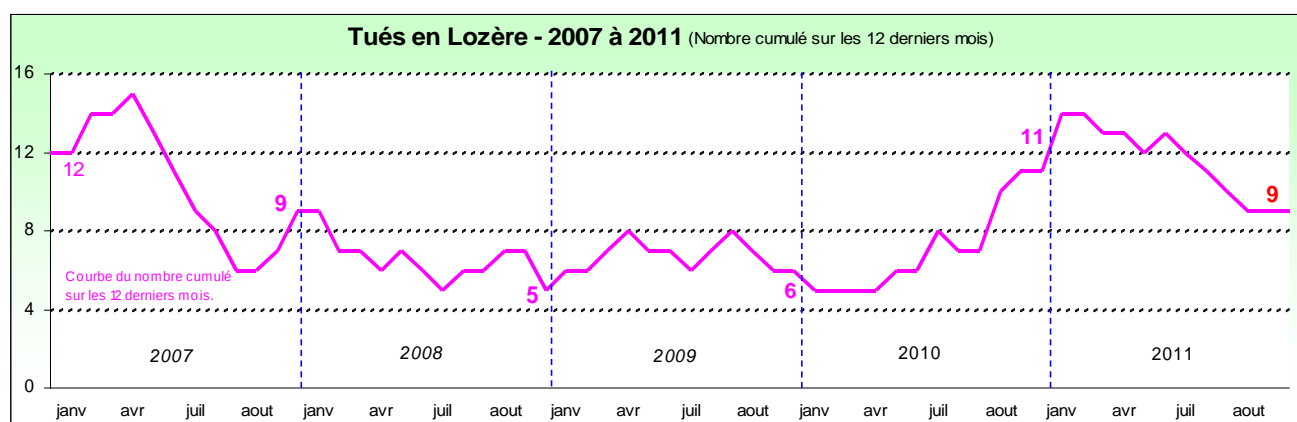
- Les personnes tuées : victimes décédées sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.
- Les blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures.
- Les blessés non hospitalisés : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

| Années | Accidents | Tués | BH | BNH |
|-----------------|------------|-----------|------------|------------|
| 2007 | 91 | 9 | 101 | 27 |
| 2008 | 89 | 5 | 66 | 62 |
| 2009 | 79 | 6 | 62 | 48 |
| 2010 | 84 | 11 | 78 | 33 |
| 2011 | 71 | 9 | 72 | 36 |
| Ensemble | 414 | 40 | 379 | 206 |



L'évolution des accidents corporels fait apparaître une baisse constante du nombre d'accidents depuis 2007, seule l'année 2010 enregistre une hausse.

L'année 2011 enregistre une forte baisse avec 13 accidents de moins qu'en 2010, soit une diminution de **-15,4%**.



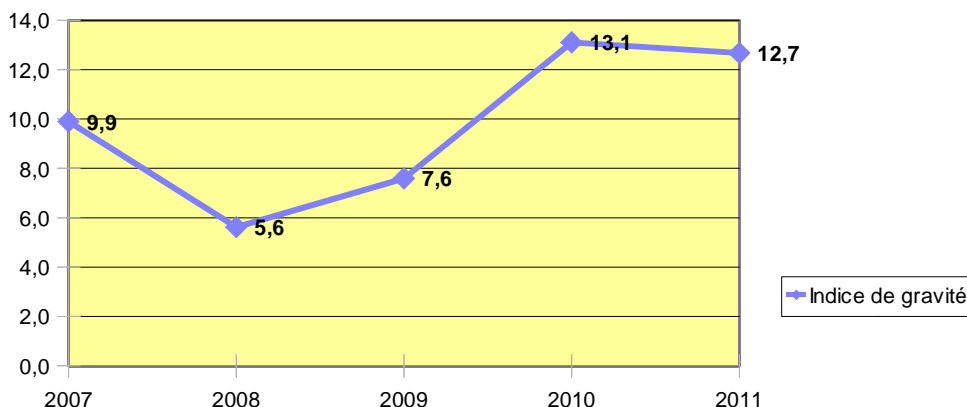
Depuis 2005 et jusqu'à 2007, le nombre de tués semblait atteindre un palier, autour de 8. Puis en 2008 et 2009, le nombre de tués a baissé avant d'enregistrer une forte hausse en 2010 où l'on a dénombré 11 tués.

Avec 9 tués, l'année 2011 est en baisse par rapport à l'année 2010 mais cette situation reste insatisfaisante et nécessitera probablement de cibler des efforts importants afin de retrouver une évolution favorable pour atteindre l'objectif d'un minimum de tués.

L'indice de gravité

L'indice de gravité des accidents est traduit par le nombre de tués pour 100 accidents. C'est en 2008 que le taux de gravité enregistré était le plus bas, mais depuis il a évolué à la hausse pour atteindre 13,1 en 2010.

Indice de gravité de 2007 à 2011

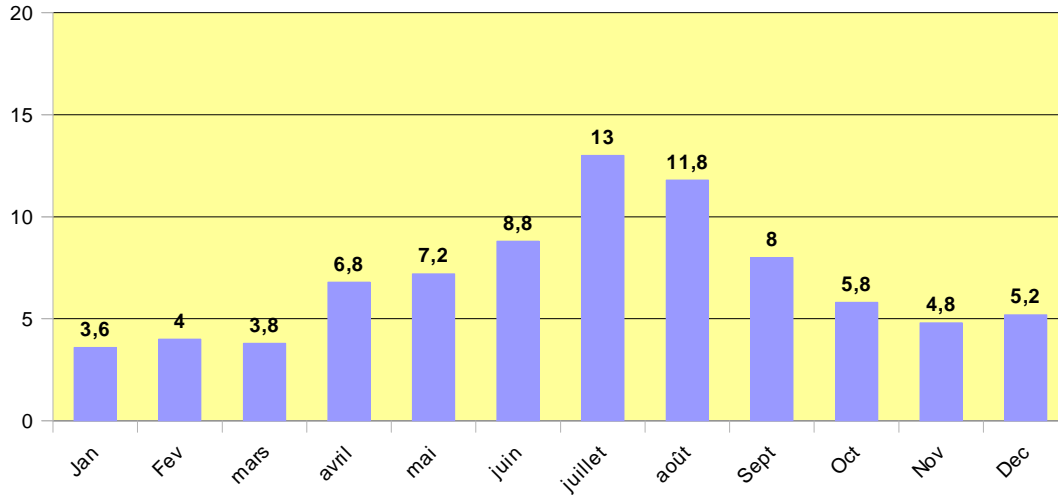


2 - Répartition mensuelle des accidents

50% des accidents se sont produits entre juin et septembre pour la période 2007 à 2011.

Sur l'année 2011, 45% des accidents se sont produits entre juin et septembre.

Nombre moyen d'accidents par mois sur la période 2007 à 2011

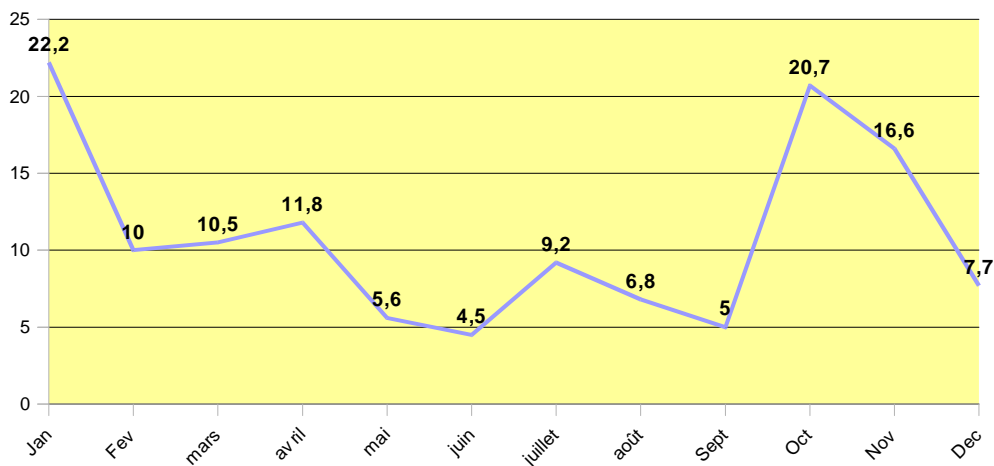


3 - Indice de gravité mensuel des accidents

L'indice de gravité des accidents est traduit par le nombre de tués pour 100 accidents.

L'observation sur la période 2007 à 2011 montre que l'indice de gravité des accidents est le plus élevé pour les mois de janvier, d'octobre et de novembre.

Indice de gravité mensuel des accidents sur la période 2007 à 2011



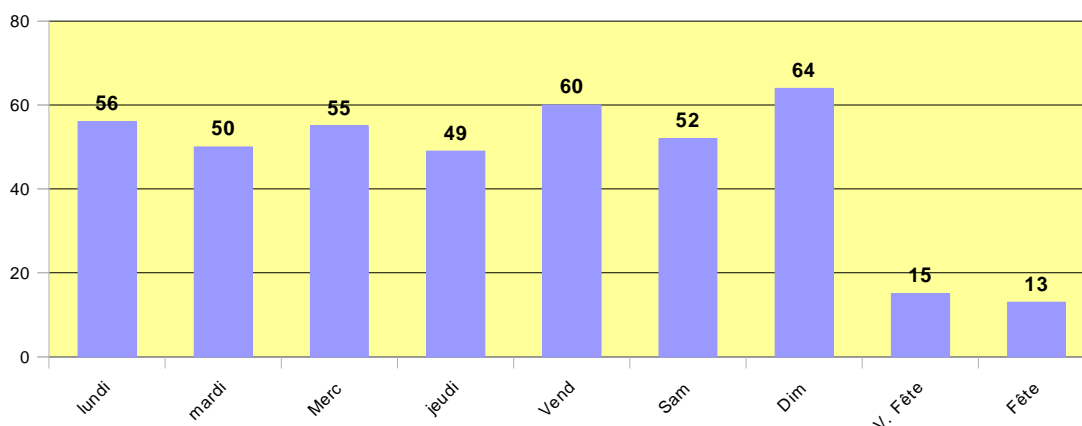
4 - Répartition des accidents dans la semaine

Le dimanche et le vendredi sont les jours les plus accidentogènes.

Pour la période de 2007 à 2011, on observe que 43% des accidents surviennent les vendredi, samedi et dimanche, hors veilles de fêtes et fêtes. Ce chiffre est en légère baisse avec 42% pour l'année 2011.

Le nombre d'accidents relevés les jours veilles de fête et les jours de fête sont en diminution en 2011 avec 5 accidents contre 8 en 2010.

Répartition des accidents selon le jour de la semaine sur la période 2007 à 2011



5 - Causes à l'origine des accidents

La cause principale des accidents en Lozère reste celle liée à une **vitesse inadaptée avec perte de contrôle**, elle est à l'origine de 55% des accidents recensés en 2011 contre 35% en 2010. Cette hausse fait suite à une baisse depuis 2007.

Les **refus de priorité** sont en baisse en passant de 11,9% des accidents en 2010 à 8,5% en 2011.

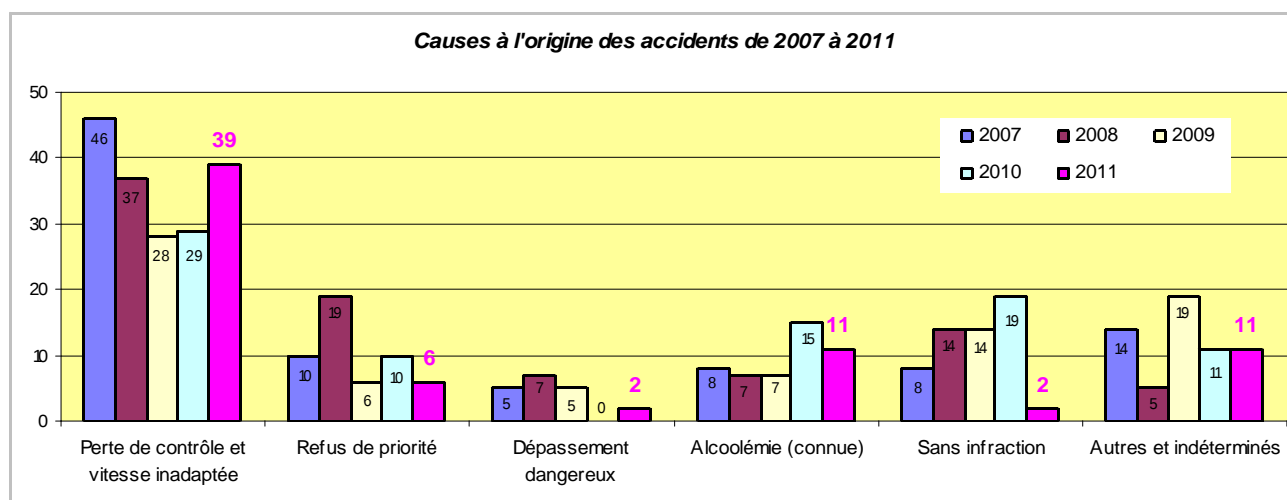
En 2011, il y a eu 2 accidents liés à un **dépassement dangereux**, alors qu'en 2010 il n'y en avait eu aucun.

Pour les accidents avec **alcoolémie**, en 2010 et 2011 on observe une hausse significative par rapport aux trois années précédentes. Néanmoins, par rapport à 2010 où l'on avait comptabilisé 15 accidents avec présence d'alcool (soit 17,9%), l'année 2011 enregistre une baisse avec 11 accidents (soit 15,5%). Toutefois, pour cette dernière année, l'alcool était présent dans 3 accidents mortels qui ont causé la mort de 4 personnes.

Le nombre d'accidents **sans infraction** est en très forte baisse en 2011 avec 2 accidents, soit 2,8%, contre 19 en 2010 soit 17,7%.

Enfin, le nombre d'accidents dû à des causes **autres et indéterminées** (indéterminé, circulation à gauche, incident mécanique...) est identique à l'année 2010 avec 11 accidents, soit 15,5%.

Causes à l'origine des accidents de 2007 à 2011



La vitesse au niveau national (ONISR - Bilan de l'année 2011) :

La prévalence de la vitesse lorsqu'elle est inadaptée aux circonstances de circulation (a fortiori en cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée) est difficile à mesurer en l'absence d'enregistreur de la vitesse avant choc intégré au véhicule.

Elle est le plus souvent estimée sur les lieux de l'accident par les forces de l'ordre.

En France métropolitaine, ces dernières font ressortir qu'en 2011 au moins **26 % des accidents mortels** ont pour cause identifiée la vitesse.

En 2012, le département de la Lozère a enregistré **50% d'accidents mortels** où la cause principale identifiée par les forces de l'ordre est la perte de contrôle à vitesse inadaptée.

L'alcool au niveau national (ONISR - Bilan de l'année 2011) :

En France, le taux d'implication de l'alcool dans la mortalité routière est une constante autour de 31 %.

En 2012, le département de la Lozère a enregistré **25% d'accidents mortels** où la cause principale identifiée par les forces de l'ordre est la présence d'alcool, en infraction ou en délit, sur au moins un des conducteurs impliqués.

Les circulation à gauche au niveau régional (ORSR - Bilan de l'année 2011) :

En Languedoc Roussillon, la part du nombre de tués dans les accidents mortels ayant pour cause principale une **circulation à gauche est de 21%** sur la période allant de 2008 à 2011.

En 2012, le département de la Lozère a enregistré **25% d'accidents mortels** où la cause principale identifiée par les forces de l'ordre est une circulation à gauche.

6 - Répartition des accidents par catégorie d'usagers impliqués

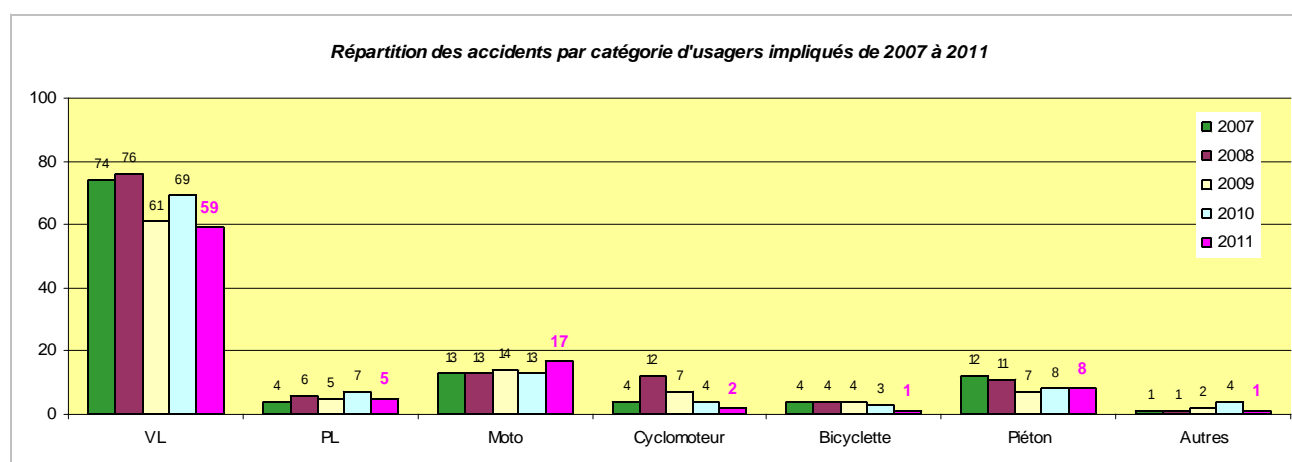
La majorité des accidents sur les 5 dernières années implique des **véhicules légers**. Sur cette catégorie d'utilisateur, on note une baisse des impliqués avec 59 accidents en 2011 contre 69 en 2010.

Dans une moindre mesure, les **pooids lourds** enregistrent également une diminution avec 5 accidents en 2011 contre 7 en 2010.

Par contre, pour les **motocyclistes**, on observe une hausse avec 17 accidents en 2011 contre 13 en 2010. Néanmoins, on ne déplore aucun tué en motocyclette.

Les **cyclomoteurs**, avec 2 accidents et les **bicyclettes** avec 1 accident enregistrent aussi une baisse en 2011.

Enfin, en 2011 on a relevé 8 accidents de **piéton** comme en 2010.



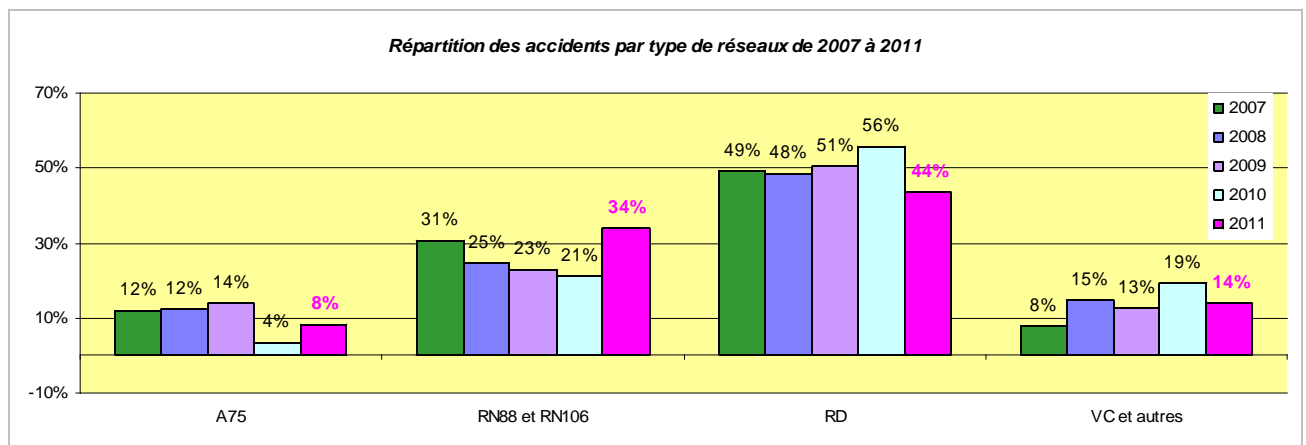
7 - Répartition par type de réseau

C'est sur les **routes départementales** qu'ont le plus souvent lieu les accidents (environ la moitié chaque année). On observe toutefois une baisse marquée du nombre d'accidents en 2011 avec 31 accidents contre 48 en 2010. Néanmoins, on déplore 25 tués sur la période 2007 à 2011.

Sur les **routes nationales** (N88 et N106), malgré une baisse continue de la part de ce réseau dans les accidents entre 2007 et 2010, on enregistre 24 accidents en 2011 soit 6 de plus qu'en 2010. Dix personnes ont perdu la vie sur ces réseaux entre 2007 et 2011.

La part des accidents sur l'**A75** est en moyenne en baisse sur les deux dernières années par rapport aux trois précédentes. En revanche, le nombre d'accidents augmente en 2011 par rapport à 2010 : on comptabilise 6 accidents contre 3 en 2010. On enregistre 3 tués sur ce réseau.

Le nombre d'accidents sur les **voies communales** est en baisse mais leur part dans les accidents reste à peu près constante (autour de 14%). On observe une baisse en 2011 avec 10 accidents contre 15 en 2010. On comptabilise 2 tués sur ce réseau.



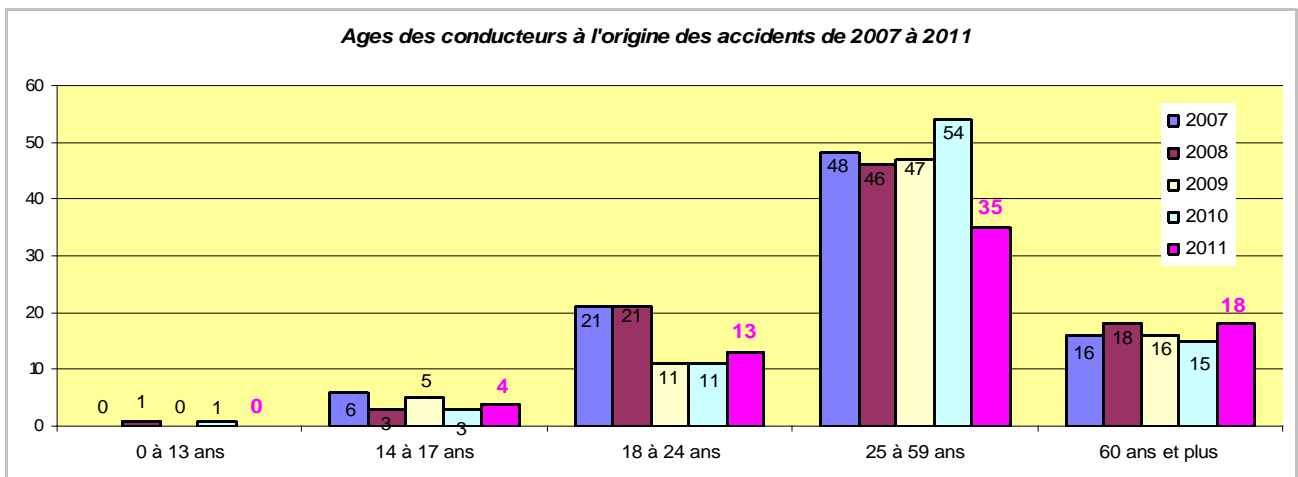
8 - Age des conducteurs à l'origine des accidents

La majorité des conducteurs à l'origine des accidents ont entre 25 et 59 ans. En 2011, les usagers de 25 à 59 ans, conducteurs à l'origine des accidents, restent les plus impliqués avec une part de 49%, mais ils enregistrent une forte baisse par rapport à 2010 où il y en avait 64%.

Viennent ensuite les plus de 60 ans avec une part de 25% en 2011. En 2010 il y en avait 18%.

Concernant les 18 à 24 ans, conducteurs à l'origine des accidents, on remarque une amélioration sur les trois dernières années par rapport aux années 2007 et 2008. Toutefois ils sont en augmentation en 2011 avec 13 accidents contre 11 en 2010. En outre, on déplore 1 accident mortel (1 jeune de 22 ans) avec de surcroît la présence d'alcool.

Enfin, les moins de 18 ans et les plus de 60 ans représentent une part constante depuis cinq ans.

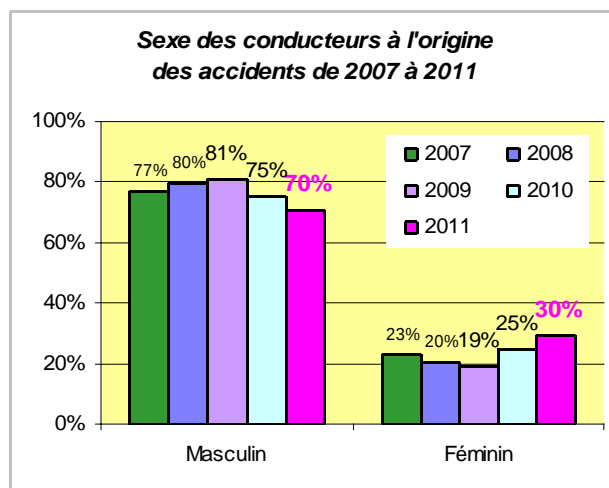
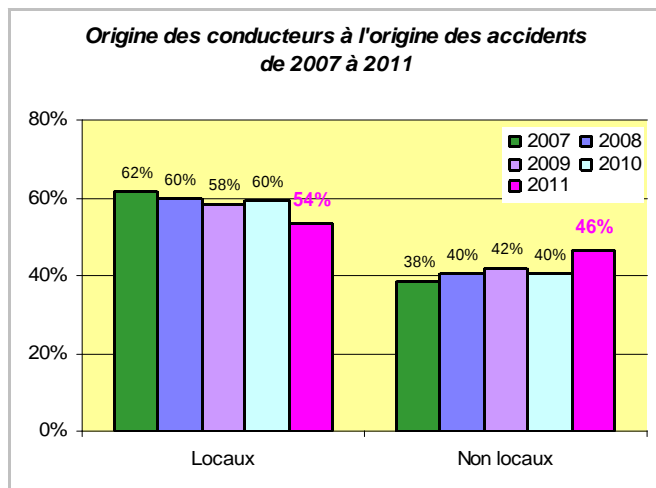


9 - Origine et sexe des conducteurs à l'origine des accidents

La typologie des conducteurs à l'origine des accidents évolue : la part des femmes et celle des non locaux augmente.

En 2011, la part des usagers conducteurs locaux à l'origine des accidents est en baisse avec 54%. L'implication des hommes avec 70% est en légère baisse.

Par ailleurs, sur les 9 tués enregistré en 2011 :
- 5 étaient des hommes
- et 7 étaient des locaux.



10 – Localisation des accidents corporels de la circulation routière

La cartographie met en exergue une accidentologie se répartissant globalement sur les axes et itinéraires de plus grande circulation du département (A75, N88, N106, D806, D809). Dans une moindre mesure, on note également les D906, D901, D9 et D907bis.

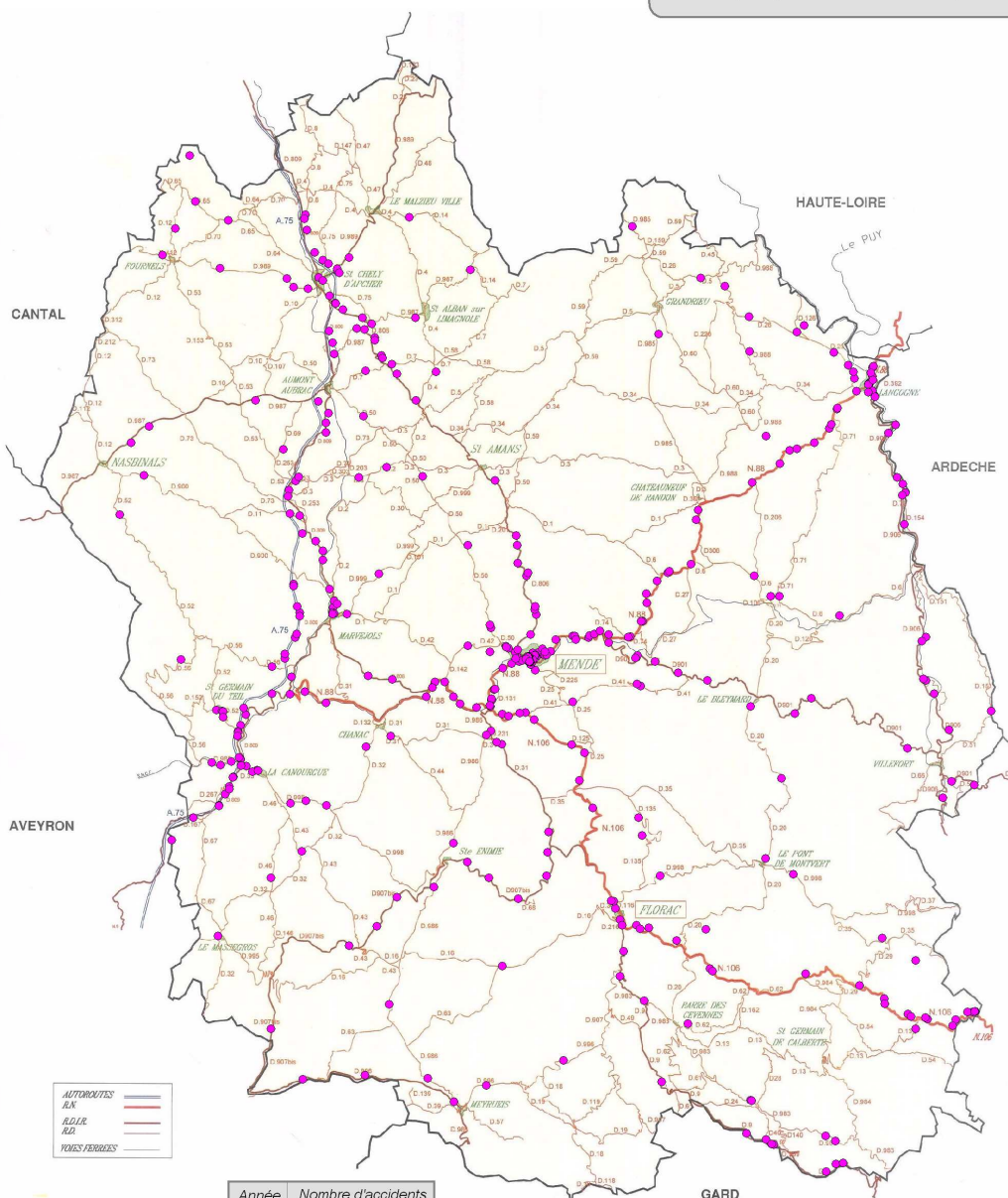
Identifier des secteurs spécifiques de concentration d'accidents corporels apparaît délicat. On pourrait toutefois distinguer des points avec une certaine densité autour de Mende (N88), Langogne (N88 et D906), Marvejols (D809), Florac (N106), La Canourgue (A75) et Saint-Chély-d'Apcher (A75, D806 et D989).



Direction Départementale
des Territoires
de la Lozère

Localisation des accidents de la circulation routière en Lozère

(du 1er janvier 2007 au 31 décembre 2011)



| Année | Nombre d'accidents |
|--------------|--------------------|
| 2007 | 91 |
| 2008 | 89 |
| 2009 | 79 |
| 2010 | 84 |
| 2011 | 71 |
| Total | 414 |

Les données de l'année 2011 n'étant pas consolidées,
peuvent par conséquent être amenées à évoluer.

11– Bilan 2012 provisoire des accidents corporels de la circulation routière

| Années | Accidents | Tués | BH | BNH |
|----------------------------------|------------|-----------|------------|------------|
| 2011 | 71 | 9 | 72 | 36 |
| 2012 (non consolidées) | 60 | 13 | 62 | 21 |
| Evolution | -11 | 4 | -10 | -15 |

(Les données de l'année 2012 n'étant pas consolidées, peuvent par conséquent être amenées à évoluer.)

III – Les enjeux de la Lozère

A – La vitesse

Préambule

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

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

Cependant, une analyse empirique des éléments de l'accidentologie, tels la survenance des accidents dans un tracé de route en courbe (54% de la totalité des accidents corporels en Lozère et 64% pour les accidents mortels), ou des accidents à un seul véhicule (60% des accidents en Lozère), autorise dans tous les cas à considérer **la vitesse comme étant souvent à l'origine de l'accident et donc comme facteur accidentogène.**

Ce facteur vitesse peut être une vitesse inadaptée, sans dépasser nécessairement les limites autorisées, mais trop élevée au regard de l'infrastructure routière.

Étude des accidents avec perte de contrôle à vitesse inadaptée – Evolution de 2005 à 2007 vers 2009 à 2011.

1 - Le bilan des accidents avec perte de contrôle à vitesse inadaptée

Malgré une baisse significative du nombre d'accidents avec perte de contrôle à vitesse inadaptée, la proportion de ce type d'accident reste sensiblement la même ces 3 dernières années par rapport à la période 2005 à 2007. L'observation est relativement identique concernant les blessés hospitalisés.

Par contre, le nombre de tués est en baisse ainsi que le nombre de blessés non hospitalisés.

| Période | Accidents | Tués | BH | BNH |
|-------------|----------------|---------------|---------------|---------------|
| 2005 à 2007 | 141 soit 42,8% | 10 soit 34,5% | 124 soit 43% | 62 soit 38% |
| 2009 à 2011 | 96 soit 41% | 7 soit 27% | 95 soit 44,8% | 38 soit 32,5% |
| Évolution | -45 | -3 | -29 | -24 |

2 - Détail par année du nombre d'accidents avec perte de contrôle à vitesse inadaptée

Malgré une baisse conséquente du nombre d'accidents en 2011 (- 13 par rapport à 2010), le nombre de tués a fortement augmenté tout comme le nombre de blessés hospitalisés.

| Années | Accidents | Tués | BH | BNH |
|-----------------|-----------|----------|-----------|-----------|
| 2009 | 28 | 1 | 23 | 14 |
| 2010 | 29 | 2 | 32 | 10 |
| 2011 | 39 | 4 | 40 | 14 |
| Ensemble | 96 | 7 | 95 | 38 |

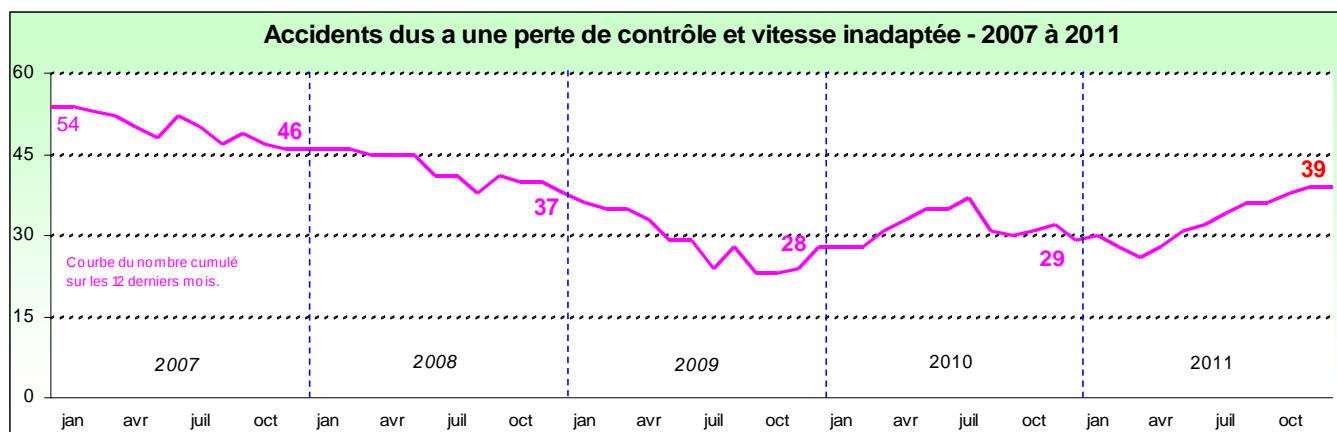
3 – Age des conducteurs présumés responsables des accidents avec perte de contrôle à vitesse inadaptée

Proportionnellement, on remarque que la tranche d'âge 18 à 24 ans est légèrement plus impliquée dans les accidents avec perte de contrôle à vitesse inadaptée. Pour les autres tranches d'âges allant de 25 à 57 et pour les plus de 65 ans, on observe une relative équivalence.

| 0 à 13 ans | 14 à 17 ans | 18 à 24 ans | 25 à 35 ans | 36 à 46 ans | 47 à 57 ans | 58 à 64 ans | plus de 65 ans |
|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------|
| 0 | 2 | 16 | 14 | 18 | 17 | 8 | 14 |

4 - Évolution du nombre d'accidents avec perte de contrôle à vitesse inadaptée.

Après une baisse observée jusqu'en 2009 et une stabilité en 2010, on remarque que le nombre d'accidents, ayant pour cause principale la perte de contrôle à vitesse inadaptée, est en hausse significative malgré la diminution du nombre total d'accidents enregistrée en 2011.



Tendance de l'année 2012 concernant le nombre d'accidents avec perte de contrôle à vitesse inadaptée. (données 2012 non consolidées)

La cause principale des accidents en Lozère reste celle liée à une vitesse inadaptée avec perte de contrôle, elle est à l'origine de 56,7 % des accidents recensés.

En 2012 on comptabilise 34 accidents contre 39 en 2011.

Actualisation de l'enjeu VITESSE en Lozère.

Au vu de l'accidentalité relevé sur la période 2009 à 2011, on observe une baisse de tous les indicateurs concernant les accidents avec perte de contrôle et vitesse inadaptée.

Pour autant, la proportion de ce type d'accident reste sensiblement la même (41%) ces 3 dernières années par rapport à la période 2005 à 2007.

Par contre, si les années 2009 et 2010 avaient enregistré une forte baisse de la proportion annuelle d'accidents (35%) dus à la vitesse, l'année 2011 est en très nette hausse avec 55% des accidents avec perte de contrôle et vitesse inadaptée.

Par ailleurs, c'est la tranche d'âge 18 à 24 ans qui est proportionnellement plus impliquée dans les accidents avec perte de contrôle et vitesse inadaptée.

On constate une augmentation conséquente du nombre d'accidents en 2011 ayant pour cause la perte de contrôle et vitesse inadaptée. De plus, ce constat est aggravé par une hausse du nombre de tués. Enfin, c'est la tranche d'âge des 18 à 24 ans qui est proportionnellement plus impliquée.

Ces éléments confirment donc la nécessité de continuer à considérer la vitesse comme un enjeu départemental de sécurité routière.

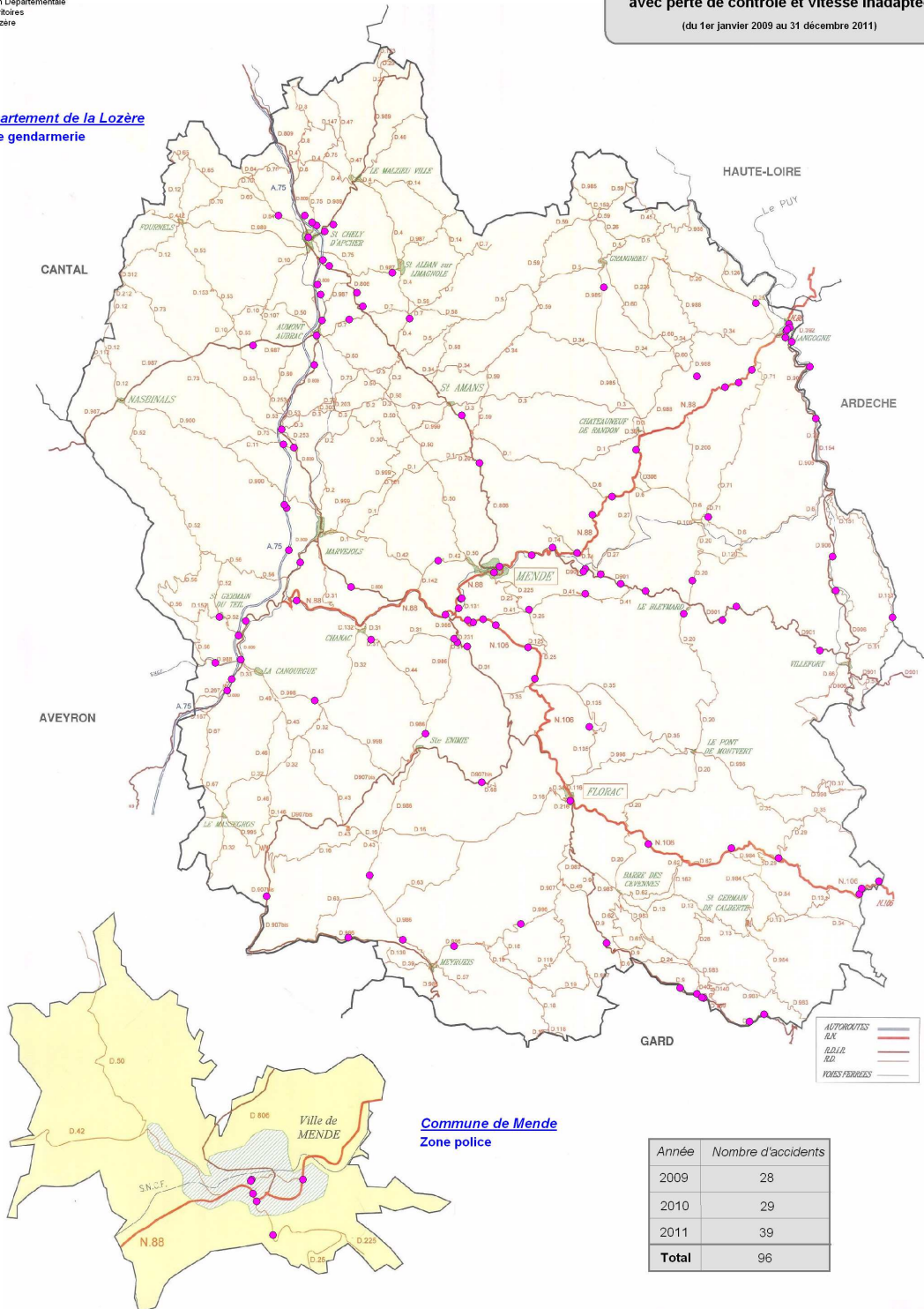
Annexe : Localisation des accidents de la circulation routière avec perte de contrôle à vitesse inadaptée, période 2007-2011.

Au vu de la cartographie, les accidents restent concentrés sur les axes de grande circulation. Parmi les secteurs de relative concentration identifiés ci-dessus, se dégageraient plus particulièrement la descente de Banassac (A75), les alentours de Mende, Langogne et Balsièges (N88 et N106), la partie Nord de la D806 vers Saint-Chély-d'Apcher, la partie Sud de la N106 entre Florac et la limite départementale avec le Gard et la D9 au sud du Pompidou.



Département de la Lozère
Zone gendarmerie

Localisation des accidents
de la circulation routière en Lozère
avec perte de contrôle et vitesse inadaptée
(du 1er janvier 2009 au 31 décembre 2011)



DDT48 - SREC/SGC - ODSR
1er septembre 2012

Observatoire départemental de la sécurité routière

B – L'alcool

Accidentalité avec alcoolémie – Evolution de 2003 à 2007 vers 2007 à 2011

1 - Le bilan des accidents corporels avec une alcoolémie en infraction (entre 0,5 et 0,8 gr/litre de sang) ou en délit (supérieur à 0,8 gr/litre de sang)

On observe une augmentation de la plupart des indicateurs concernant les accidents corporels avec une alcoolémie en infraction (entre 0,5 et 0,8 gr/litre de sang) ou en délit (supérieur à 0,8 gr/litre de sang).

Le nombre d'accidents avec au moins un conducteur présentant une alcoolémie en infraction ou en délit est en légère augmentation. Par contre, le nombre de tués a presque doublé et le nombre de blessés hospitalisés est en hausse.

Les accidents avec présence d'alcool illégale ont généré 27,5% des tués en Lozère. En France métropolitaine, le taux d'implication dans la mortalité routière est de 31% en 2011.

| Période | Accidents | Tués | BH | BNH |
|-------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| 2003 à 2007 | 45 soit 8% | 6 soit 13,3% | 37 soit 10,3% | 22 soit 5,5% |
| 2007 à 2011 | 48 soit 11,6% | 11 soit 27,5% | 47 soit 12,4% | 15 soit 7,3% |
| Évolution | + 3 | + 5 | + 10 | + 7 |

2 - Détail par année du nombre d'accidents et de victimes dans les accidents avec une alcoolémie illégale

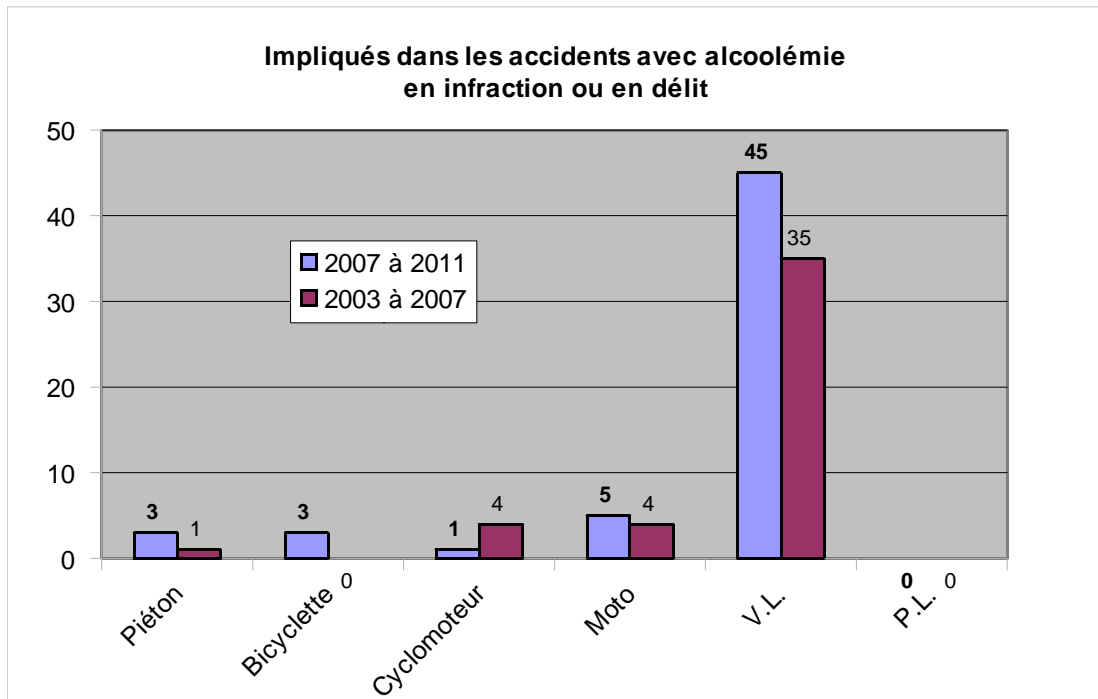
Les années 2010 et 2011, où l'augmentation du nombre d'accidents avec présence d'une alcoolémie illégale est significative, ont été les plus meurtrières avec 4 tués chacune.

De plus, sur ces deux mêmes années, on enregistre 4 tués de la tranche d'âge 18 à 24 ans alors qu'il n'y en avait pas entre 2007 et 2009 et qu'on en comptabilisait seulement 2 sur la période 2003-2007.

| Années | Accidents | Tués | BH | BNH |
|----------|-----------|------|----|-----|
| 2007 | 8 | 1 | 11 | 3 |
| 2008 | 7 | 1 | 7 | 4 |
| 2009 | 7 | 1 | 4 | 4 |
| 2010 | 15 | 4 | 15 | 4 |
| 2011 | 11 | 4 | 10 | 0 |
| Ensemble | 48 | 11 | 47 | 15 |

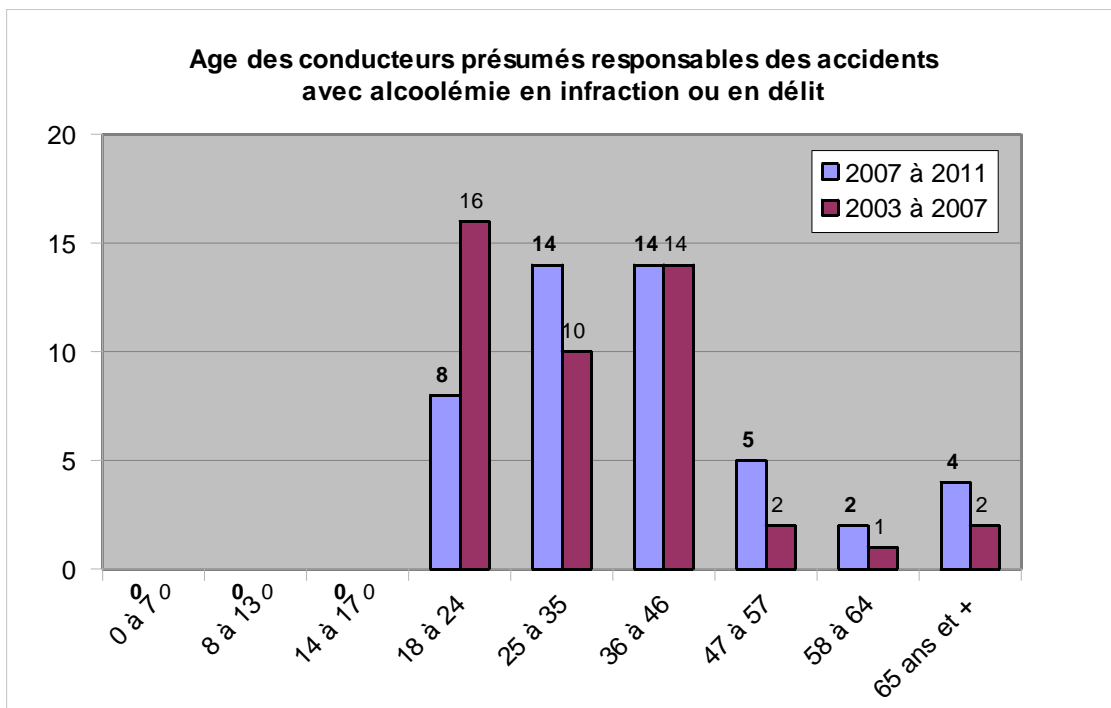
3 - Les catégories de véhicules impliqués dans les accidents avec alcoolémie

Les accidents avec au moins un conducteur présentant une alcoolémie en infraction ou en délit concernent majoritairement les VL ; de plus cette catégorie d'usager enregistre une hausse.



4 - Les tranches d'âge des conducteurs présumés responsables des accidents avec alcoolémie en infraction ou en délit

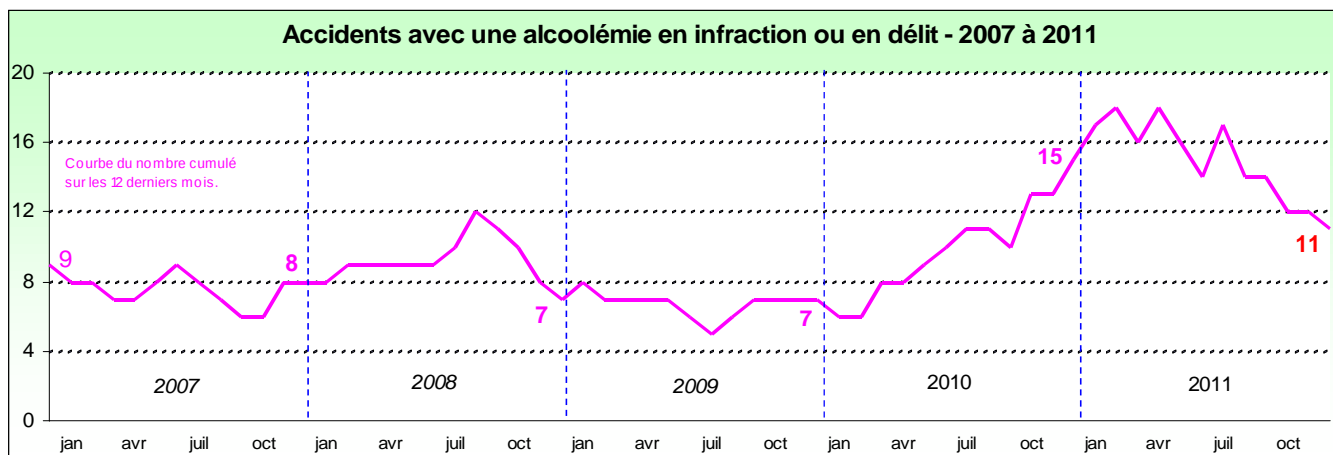
Les conducteurs présumés responsables des accidents avec présence d'alcool ayant entre 18 et 24 ans sont en nette régression. Cependant, dans ces accidents, on enregistre 4 tués âgés de 18 à 24 ans sur la période 2007 à 2011, alors que l'on en comptabilisait 2 de 2003 à 2007.



Par ailleurs, pour les autres tranches, on observe des augmentations sauf pour la tranche des 36 à 46 ans qui est stable.

5 - Évolution du nombre d'accidents avec une alcoolémie en infraction ou en délit.

Depuis 2007, le nombre d'accident avec une alcoolémie se stabilisait autour de 7. Puis en 2010 on observait une forte hausse avec 15 accidents. Pour 2011, on enregistre une baisse avec 11 accidents par contre on déplore 4 tués dans ces accidents comme en 2010.



Tendance de l'année 2012 concernant le nombre d'accidents avec une alcoolémie en infraction ou en délit. (données 2012 non consolidées)

Les accidents avec présence d'alcool enregistrent une diminution en 2012.

On comptabilise 7 accidents en 2012 contre 11 en 2011.

Actualisation de l'enjeu ALCOOL en Lozère.

Au vu de l'accidentalité relevé sur la période 2007 à 2011, on note une légère augmentation du nombre d'accidents avec présence d'alcool en infraction ou en délit par rapport à la période 2003 à 2007.

Plus inquiétant, le nombre de tués a presque doublé durant les cinq dernières années et la mortalité des jeunes âgés de 18 à 24 ans est en hausse.

Ces éléments confirment donc la nécessité de continuer à considérer l'alcoolémie comme un enjeu départemental de sécurité routière.

C– Les jeunes de 18 à 24 ans

Accidentalité avec jeunes de 18 à 24 ans - Evolution de 2003 à 2007 vers 2007 à 2011.

1 - Le bilan des accidents où au moins un jeune âgé de 18 à 24 ans est impliqué (conducteur, passager ou piéton).

La tranche d'âge des 18 à 24 ans a été moins impliquée dans les accidents durant les cinq dernières années par rapport à la période 2003 à 2007. On remarque aussi une baisse du nombre de blessés en général.

Par ailleurs, on notera que la proportion de tués reste la même par rapport au nombre total de tués.

| Période | Accidents | Tués (de 18 à 24 ans) | BH (de 18 à 24 ans) | BNH (de 18 à 24 ans) |
|-------------|----------------|--------------------------|------------------------|-------------------------|
| 2003 à 2007 | 175 soit 31,1% | 10 soit 22,2% | 74 soit 20,6% | 85 soit 21,1% |
| 2007 à 2011 | 114 soit 27,5% | 9 soit 22,5% | 62 soit 16,4% | 33 soit 16% |
| Évolution | - 61 | - 1 | - 18 | - 73 |

2 - Détail par année du nombre d'accidents et de victimes où au moins un jeune âgé de 18 à 24 ans est impliqué (conducteur, passager ou piéton).

Les nombres d'accidents et de blessés en général ont diminué significativement depuis 2009. Par contre, pour les deux seules années 2010 et 2011, 5 morts sont à déplorer.

| Années | Accidents | Tués (de 18 à 24 ans) | BH (de 18 à 24 ans) | BNH (de 18 à 24 ans) |
|----------|-----------|--------------------------|------------------------|-------------------------|
| 2007 | 28 | 3 | 24 | 7 |
| 2008 | 32 | 1 | 13 | 8 |
| 2009 | 19 | 0 | 10 | 7 |
| 2010 | 17 | 3 | 7 | 5 |
| 2011 | 18 | 2 | 8 | 6 |
| Ensemble | 114 | 9 | 62 | 33 |

3 - Les accidents impliquant au moins un jeune conducteur âgé de 18 à 24 ans et présentant une alcoolémie positive.

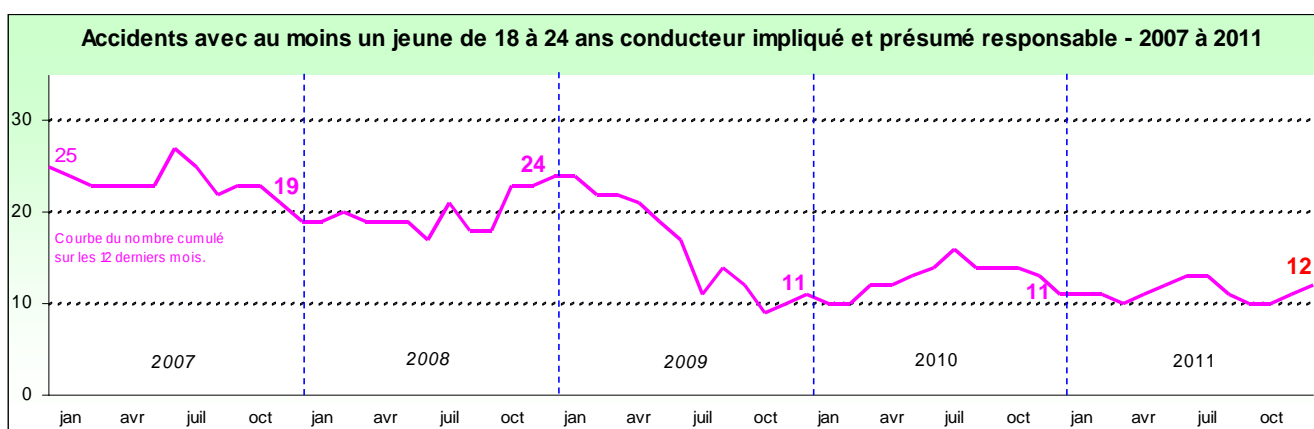
Sur la période de 2007 à 2011, les accidents impliquant au moins un jeune conducteur âgé de 18 à 24 ans et présentant une alcoolémie positive sont en baisse. Cependant, le nombre de tués est en augmentation avec 2 tués de plus sur les cinq dernières années par rapport à la période précédente.

| Période | Accidents | Tués | BH | BNH |
|-------------|-----------|------|-----|-----|
| 2003 à 2007 | 15 | 1 | 11 | 10 |
| 2007 à 2011 | 8 | 3 | 10 | 3 |
| Évolution | - 7 | +2 | - 1 | - 7 |

4 - Évolution du nombre d'accidents avec au moins un jeune de 18 à 24 ans conducteur impliqué et présumé responsable.

Depuis 2009, on observe une relative stabilité du nombre d'accidents où les conducteurs de 18 à 24 ans impliqués sont présumés responsables. Cependant, sur les 77 accidents recensés sur les cinq dernières années, on déplore 6 tués dont 3 dus à une alcoolémie positive.

| Période | Accidents | Tués | BH | BNH |
|-------------|-----------|------|----|-----|
| 2003 à 2007 | 89 | 7 | 69 | 54 |
| 2007 à 2011 | 77 | 6 | 74 | 38 |
| Évolution | -12 | -1 | +5 | -16 |



Tendance de l'année 2012 concernant le nombre d'accidents où au moins un jeune de 18 à 24 ans conducteur impliqué et présumé responsable. (données 2012 non consolidées)

Le nombre d'accidents où au moins un jeune de 18 à 24 ans conducteur impliqué et présumé responsable enregistre une diminution en 2012.

On comptabilise 7 accidents en 2012 contre 12 en 2011.

Actualisation de l'enjeu JEUNE de 18 à 24 ans en Lozère.

Au vu de l'accidentalité relevé sur la période 2007 à 2011, on observe une baisse significative du nombre d'accidents avec au moins un jeune de 18 à 24 ans impliqué par rapport à la période 2003 à 2007. Les blessés sont en conséquence nettement moins nombreux.

Par ailleurs, on notera que la proportion de tués reste la même par rapport au nombre total de tués.

En outre, pour les accidents où les jeunes, âgés de 18 à 24 ans sont conducteurs et présumés responsables, on déplore 6 tués dont 3 dus à une alcoolémie positive.

Bien que le nombre d'accidents impliquant un jeune de 18 à 24 ans ait enregistré une forte baisse en 2009 et soit stable depuis, on comptabilise 5 tués pour les seules années 2010 et 2011, sur les 9 enregistrés au cours des cinq dernières années. De plus, pour les accidents

où c'est un jeune conducteur de 18 à 24 ans qui est présumé responsable, on déplore 6 tués, dont 3 sont dus à l'alcool.

Ces derniers éléments confirment donc la nécessité de continuer à considérer les jeunes âgés de 18 à 24 ans comme un enjeu départemental de sécurité routière.

Nota : Le nombre relativement peu élevé d'accidents impliquant au moins un **jeune âgé de 15 à 17 ans** ne permet pas de considérer cette catégorie d'usager comme un enjeu départemental de sécurité routière.

D – Les deux roues motorisés

Accidentalité avec motocyclettes (> 50cm³) – Evolution de 2003 à 2007 vers 2007 à 2011.

1 - Le bilan des accidents où au moins une motocyclette est impliquée

Les motocyclettes ont été moins impliquées dans les accidents durant les cinq dernières années par rapport à la période 2003 à 2007. On notera principalement la baisse significative du nombre d'accidents, de tués et de blessés non hospitalisés.

Par contre, on constate une hausse du nombre de blessés hospitalisés.

| Période | Accidents | Tués | BH | BNH |
|------------------|----------------|--------------|---------------|---------------|
| 2003 à 2007 | 105 soit 18,7% | 9 soit 20% | 56 soit 15,5% | 60 soit 14,9% |
| 2007 à 2011 | 72 soit 17,4% | 5 soit 12,5% | 69 soit 18,2% | 24 soit 11,6% |
| Évolution | -33 | -4 | +13 | -36 |

2 - Détail par année du nombre d'accidents où au moins une motocyclette est impliquée

Le nombre d'accidents est relativement stable, autour de 14, sauf pour l'année 2011 pour laquelle on enregistre 17 accidents. Sur la période 2003 à 2007, on avait relevé une moyenne de 21 accidents par an.

| Années | Accidents | Tués | BH | BNH |
|-----------------|-----------|----------|-----------|-----------|
| 2007 | 13 | 0 | 15 | 1 |
| 2008 | 15 | 3 | 10 | 7 |
| 2009 | 14 | 0 | 14 | 6 |
| 2010 | 13 | 2 | 12 | 2 |
| 2011 | 17 | 0 | 18 | 8 |
| Ensemble | 72 | 5 | 69 | 24 |

3 - Les accidents avec une motocyclette seule impliquée (vitesse inadaptée)

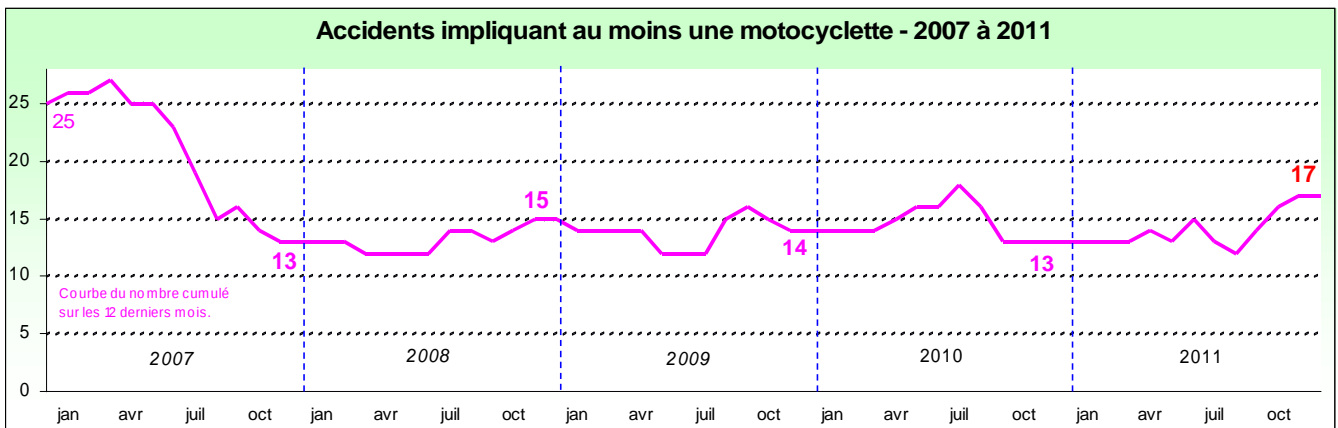
Le nombre d'accidents avec une motocyclette seule impliquée est en net recul par rapport à la période 2003 à 2007. De plus, le nombre de tués a fortement baissé.

Au cours de la période 2007 à 2011, sur les 38 accidents enregistrés avec une motocyclette seule impliquée, 29 sont dus à une perte de contrôle et vitesse inadaptée, soit 76%.

| Période | Accidents | Tués | BH | BNH |
|------------------|------------|-----------|-----------|------------|
| 2003 à 2007 | 63 | 6 | 30 | 32 |
| 2007 à 2011 | 38 | 2 | 33 | 7 |
| Évolution | -25 | -4 | +3 | -25 |

4 - Évolution du nombre d'accidents où au moins une motocyclette est impliquée

De 2007 à 2010, on observe une relative stabilité, autour de 14, du nombre d'accidents où au moins une motocyclette est impliquée. Par contre, en 2011 on enregistre une hausse avec 17 accidents.



Tendance de l'année 2012 concernant le nombre d'accidents où au moins une motocyclette est impliquée. (données 2012 non consolidées)

Le nombre d'accidents où au moins une motocyclette est impliquée enregistre une nette diminution en 2012.

On comptabilise 10 accidents en 2012 contre 17 en 2011.

Actualisation de l'enjeu MOTOCYCLETTE en Lozère.

Au vu de l'accidentalité relevé sur la période 2007 à 2011, on observe une baisse du nombre d'accidents où au moins une motocyclette est impliquée par rapport à la période 2003 à 2007. Le nombre de tués a été presque divisé par deux et les blessés non hospitalisés sont en baisse. Seuls les blessés hospitalisés enregistrent une hausse.

Cependant, la proportion du nombre d'accidents en motocyclette, par rapport au nombre total d'accidents, n'est qu'en légère baisse en passant de 18,7% sur la période 2003 à 2007, à 17,4% de 2007 à 2011.

Par ailleurs, on peut remarquer que la répartition des tués sur les cinq dernières années n'est pas homogène, avec certaines années encourageantes et d'autres dramatiques.

Les chiffres laissent entrevoir une amélioration, néanmoins la proportion du nombre d'accidents en motocyclette, par rapport au nombre total d'accidents reste sensiblement la même. De plus, les accidents avec une motocyclette seule impliquée ont très souvent pour cause une perte de contrôle ou vitesse inadaptée. Enfin, les routes Lozériennes sont toujours aussi fréquentées par les deux roues motorisées, notamment à la belle saison.

Ces éléments confirment donc la nécessité de continuer à considérer les motocyclettes comme un enjeu départemental de sécurité routière.

Enfin, dans les accidents avec une motocyclette seule impliquée, 3 fois sur 4 la cause de l'accident est la perte de contrôle et vitesse inadaptée.

Nota : Le nombre relativement peu élevé d'accidents impliquant au moins un **cyclomoteur** ne permet pas de considérer cette catégorie d'utilisateur comme un enjeu départemental de sécurité routière.

IV – Orientations d'actions

L'étude de l'accidentologie a permis de fixer quatre enjeux en Lozère jusqu'en 2017. Ces enjeux sont de deux sortes : enjeux risques, et enjeux populations cibles. Ils se déclinent en orientations d'actions comme suit :

Enjeux « risques »

Enjeu vitesse et comportement :

- ✓ Communiquer sur les dangers liés à la vitesse excessive et vitesse inadaptée en particulier aux conditions météorologiques à destination des jeunes (lycées et enseignement supérieur), des usagers de la route, des motards
- ✓ Impliquer les autos écoles sur les aspects techniques de la conduite pour des conditions météo difficiles dans le cadre de l'apprentissage du permis de conduire
- ✓ Mettre en œuvre le volet vitesse du plan de contrôle.
- ✓ Promouvoir la conduite apaisée comme une valeur de développement durable et de qualité de vie.
- ✓ Impliquer l'ensemble des gestionnaires de routes en vue de la pertinence et la cohérence de la signalisation routière.
- ✓ Pérenniser la connaissance et le suivi des vitesses pratiquées.

Enjeu alcool et stupéfiants :

- ✓ Sensibiliser des référents d'établissement en milieu universitaire et enseignement supérieur, en relation avec les associations d'étudiants
- ✓ Favoriser et développer des programmes de sensibilisation et d'approche des risques auprès des collégiens et lycéens, des jeunes en conduite accompagnée, des seniors, du milieu professionnel
- ✓ Mobiliser les entreprises, les collectivités territoriales, les services de l'État sur le risque alcool et stupéfiants pour leur salariés (risque routier) et aux droits et devoirs de l'employeur
- ✓ Mobiliser les professionnels de santé pour mener des actions de sensibilisation et d'information
- ✓ Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné
- ✓ Mettre en œuvre le volet alcool et stupéfiants du plan de contrôle.
- ✓ Informer, sensibiliser, mobiliser et contrôler les débiteurs d'alcool.
- ✓ Impliquer les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants et festifs.
- ✓ Sensibiliser et former le monde éducatif et les parents d'élèves au risque alcool et stupéfiants.
- ✓ Favoriser l'auto contrôle d'alcoolémie

Enjeux « populations cibles »

Enjeu jeunes :

- ✓ Informer et sensibiliser les lycéens, privilégier les classes de premières
- ✓ Impliquer les parents d'élèves et les conducteurs adultes accompagnant.
- ✓ Communiquer sur les risques liés à la spécificité du département de la Lozère.
- ✓ Sensibiliser, mobiliser et former les services de l'État, les collectivités territoriales, le milieu éducatif et le milieu associatif.
- ✓ Promouvoir les valeurs de comportement dans la conduite.
- ✓ Promouvoir l'Apprentissage Accompagné de la Conduite ainsi que le perfectionnement à la conduite.
- ✓ Mobiliser les entreprises sur le risque routier des jeunes salariés.
- ✓ Inciter et soutenir les actions de sécurité routières portées par des jeunes.

Enjeu deux roues motorisés :

- ✓ Favoriser les actions de prévention au printemps et à l'été
- ✓ Pérenniser les points accueil motards dans le département
- ✓ Poursuivre les formations techniques et pratiques des deux roues motorisés avec les forces de l'ordre
- ✓ Impliquer les moto-écoles et les concessionnaires en tant que relais de sensibilisation.
- ✓ Sensibiliser les aménageurs d'infrastructures et les gestionnaires de routes aux risques des deux-roues motorisés.
- ✓ Communiquer sur les risques liés à la spécificité du département de la Lozère.
- ✓ Sensibiliser les parents d'élèves aux risques des deux-roues motorisés.
- ✓ Impliquer les établissements scolaires dans la prévention des risques liés aux deux roues- motorisés.
- ✓ Mettre en œuvre le volet deux-roues du plan de contrôle.

Communes aux 4 enjeux :

- ✓ Informer sur les conséquences corporelles, pécuniaires et pénales des accidents de la route.
- ✓ Impliquer les médias locaux comme vecteur d'information et de communication.

Risques routiers professionnels :

- ✓ Définir un cadre de partenariat entre politique locale de sécurité routière (préfecture) et les acteurs du plan risque santé travail, MSA, CARSAT, DIRECCTE (en assurer son suivi et son évaluation)
- ✓ Sensibiliser les transporteurs aux risques routiers PL sur le réseau routier lozèrien
- ✓ Développer des actions auprès des employeurs et de leurs salariés
- ✓ favoriser des actions en lien avec les organisations professionnelles

Hors enjeux :

- ✓ Poursuivre la sensibilisation et l'éducation des jeunes scolaires à la sécurité routière

V – Suite et évaluation du DGO

Le suivi et l'évaluation du DGO :

Les objectifs locaux retenus à l'issue de la démarche doivent servir de fil conducteur pour favoriser la sécurité routière. Ils supposent de mobiliser des partenariats actifs tout au long du DGO.

Au-delà de l'élaboration du DGO, il convient de poursuivre cette démarche partenariale basée sur un comité de pilotage.

Ainsi, il est proposé que chaque année une réunion du comité de pilotage se tienne juste avant le lancement du PDASR de l'année suivante. Cette réunion aura pour objectif de faire le point de l'accidentalité depuis la mise en place du DGO et le bilan des actions pour chaque enjeu et chaque orientation d'actions.

Des ajustements éventuels pourront, sous réserve de justifications, porter sur la suppression ou l'ajout d'orientations d'actions.

La déclinaison du DGO en PDASR :

Chaque année et jusqu'en 2017, les orientations d'actions définies dans le DGO constitueront le fondement (ou socle) des projets d'actions élaborées au titre du PDASR.

Ainsi, il sera possible de créer un groupe mixte émanant des groupes de travail du DGO, contribuant à l'élaboration et au suivi du PDASR en relation directe avec le chef de projet et la coordination sécurité routière. La contribution de ce groupe pourrait s'effectuer aux étapes suivantes :

- le lancement de l'appel à projets (rappeler aux partenaires les enjeux),
- la sélection des projets d'actions proposés par les "porteurs de projet",
- l'évaluation des actions réalisées.

Annexes

1. Compte rendu du comité de pilotage / validation des 4 enjeux / 14 novembre 2012
2. Compte rendu du comité technique pour les 4 enjeux / propositions d'orientations d'actions / 26 novembre 2012
3. Compte rendu du comité de pilotage / validation des orientations d'actions / 12 décembre 2008