



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE LA LOZERE

Document Général d'Orientations de la Lozère

Sécurité Routière



2008

2012



Préface :	3
Signatures des partenaires	
Chapitre I :	5
Présentation de la démarche DGO	
Chapitre II :	10
Les caractéristiques générales de l'accidentalité	
Chapitre III :	20
Les enjeux de la Lozère	
Chapitre IV :	53
Orientations d'actions	
Chapitre V :	55
Suite et évaluation du DGO	
Annexes :	56

Préface

Signatures des partenaires

Le DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS formalise pour les quatre 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 l'atteinte de l'objectif national fixé par le président de la République à l'horizon 2012.

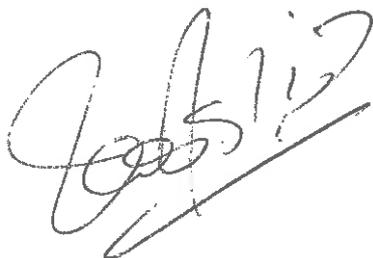
La préfète,

Françoise DEBAISIEUX



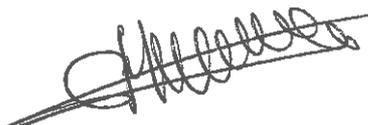
Le Procureur de la République

René PAGIS



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

Jacques BLANC



Le Président du Conseil Général de la Lozère

Jean-Paul POURQUIER



***Le secrétaire général de la fédération des caisses de
Mutualité Sociale Agricole du Languedoc-Roussillon***

François CHAUFFOUR



***Le directeur de la Caisse Régionale d'Assurance Maladie
du Languedoc-Roussillon***

LE DIRECTEUR



Jean-Claude REUZEAU

I - Présentation de la démarche DGO

A – Le contexte

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et fixé en accord avec le Premier Ministre, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3000 d'ici 2012, contre plus de 4500 en 2007.

Le comité Interministériel de Sécurité Routière, réuni sous la présidence du Premier ministre le 13 février 2008 a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents. Elles doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les deux roues motorisés et faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse.

Ainsi, des mesures doivent être prises pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, pour diviser par trois le nombre de jeunes tués, et pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues.

Dans ce contexte, chaque département définira en 2008, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations pour les années 2008 à 2012, les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

B – Les objectifs du DGO

Le Document Général d'Orientations (DGO) 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 Oeuvre, 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 oeuvre, dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière.

LE DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS constitue donc l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité 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 doit être organisée. Par ailleurs, il sera créé un comité de pilotage animé par le chef de projet sécurité routière et constitué des élus correspondants des collectivités territoriales et des représentants des assureurs du risque routier professionnel.

La démarche d'élaboration du DGO est par ailleurs marquée par deux phases décisionnelles essentielles : la phase "enjeux" et la phase "orientations d'actions" nécessitant toutes deux une validation officielle des principaux acteurs, à partir d'études réalisées par des groupes techniques.

Les personnes qualifiées, organismes et associations oeuvrant 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 :

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

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

Eric TANAYS, directeur départemental de l'équipement, remplacé par Michel GUERIN à compter du 12 novembre 2008

Lieutenant-colonel COSSAS commandant le groupement de gendarmerie

Philippe NADAL, directeur départemental de la sécurité publique, remplacé par Noël TORRES à compter du 10 novembre 2008

Patrice BOUZILLARD, directeur des routes, des transports et des bâtiments, conseil général

Fred RIQUET, mairie de Mende, conseiller municipal, chargé de la sécurité routière

François CHAUFFOUR, secrétaire général de la fédération des caisses de mutualité sociale agricole du Languedoc-Roussillon

Alexis GUILHOT, ingénieur-conseil à la caisse régionale d'assurance maladie du Languedoc-Roussillon

Monsieur Guy MALAVAL, maire de Langogne

Groupe technique :

Graziella QUERON, Préfecture de la Lozère, coordinatrice sécurité routière, pilote

Frédéric AUTRIC, DDE48, co-pilote, chef du Service des Politiques de Prévention et d'Aménagement

Bernard LOUCHE, DDE 48, chef de la cellule Prévention et Sécurité

Serge RICHARD, DDE48, responsable de l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière

Capitaine DEFFAISSE, commandant l'Escadron Départemental de Sécurité Routière

Jean-Michel SIMONET, Direction Départementale de la Sécurité Publique

Christophe BAUMELLE, conseil général, direction des routes, des transports et du bâtiment bureau sécurité et information Routière

Aurélien VAN de VOORDE, mairie de Mende, conseiller municipal, chargé des finances

Guy MALAVAL, Maire de Langogne

Jean-Pierre JACQUES, adjoint au maire de Marvejols

Guy GILLES, adjoint sport et jeunesse au maire de Saint Chély d'Apcher

Yves BENOIT, mairie de Florac, conseiller municipal

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

Guy DUMOULIN, contrôleur de sécurité, CRAM Languedoc-Roussillon

Groupe de travail « enjeu jeunes » :

Capitaine Alexandre DEFAISSE, Gendarmerie, Commandant EDSR
Gilles THOLLARD, Education Nationale, Principal du collège de Florac
Gérard MOLINES, MSA LR, conseiller en prévention risques professionnels
Annick BRUN, Mairie de Langogne, conseillère municipale
Jean pierre JACQUES, mairie de Marvejols, adjoint urbanisme sécurité
Frédéric AUTRIC, DDE 48, SPPA, chef de service
Bernard LOUCHE, DDE 48, SPPA / PS, chef de cellule
Serge RICHARD, DDE 48, SPPA / PS / ODSR
Gilles TREMOULET, DDE 48, SPPA / PS

Groupe de travail « enjeu alcool et stupéfiants » :

Capitaine Alexandre DEFAISSE, Gendarmerie, Commandant EDSR
B/C Nicolas PIGNY, DDSP 48, PFAD
S/B Jean Michel SIMONET, DDSP 48, enquêteur ECPA
Marie-Josée BEAUD, Mairie de Langogne, adjointe action sociale et solidarité
Guy GILLES, mairie de Saint Chély d'Apcher, adjoint sécurité
Virginie RANC, ANPAA, directrice
Rodolphe GIRE, ANPAA, animateur
Frédéric AUTRIC, DDE 48, SPPA, chef de service
Bernard LOUCHE, DDE 48, SPPA / PS, chef de cellule
Serge RICHARD, DDE 48, SPPA / PS / ODSR
Gilles TREMOULET, DDE 48, SPPA / PS

Groupe de travail « enjeu vitesse » :

Capitaine Alexandre DEFAISSE, Gendarmerie, Commandant EDSR
S/B Jean Michel SIMONET, DDSP 48, enquêteur ECPA
Christophe BAUMELLE, CG 48 / DRBT, responsable BSIR
Marie-Josée BEAUD, Mairie de Langogne, adjointe action sociale et solidarité
Annick BRUN, Mairie de Langogne, conseillère municipale
Guy GILLES, mairie de Saint Chély d'Apcher, adjoint sécurité
Bernard LOUCHE, DDE 48, SPPA / PS, chef de cellule
Serge RICHARD, DDE 48, SPPA / PS / ODSR

Gilles TREMOULET, DDE 48, SPPA / PS

Patrick PROUVOT, DDE 48, SPPA / PS

Groupe de travail « enjeu 2 roues motorisés » :

Capitaine Alexandre DEFAISSE, Gendarmerie, Commandant EDSR

S/B Jean Michel SIMONET, DDSP 48, enquêteur ECPA

Annick BRUN, Mairie de Langogne, conseillère municipale

Marie-Josée BEAUD, Mairie de Langogne, adjointe action sociale et solidarité

Georges GAUCH, prévention routière

Jean Claude BOUTON, FFMC

Gilles ALBENQUE, Auto école sans frontières Marvejols, moniteur moto

Jean Marc MAHMOUD, praticien hospitalier, C.H. de Mende, SAMU/SMUR

Bernard LOUCHE, DDE 48, SPPA / PS, chef de cellule

Serge RICHARD, DDE 48, SPPA / PS / ODSR

Gilles TREMOULET, DDE 48, SPPA / PS

Patrick PROUVOT, DDE 48, SPPA / PS

F – Calendrier des réunions / Objectifs et finalité

18 juin 2008 : réunion préparatoire Préfecture et DDE / organisation de la démarche DGO, établissement du calendrier et désignation des acteurs

19 septembre 2008 : groupe technique / caractérisations et propositions d'enjeux

1er octobre 2008 : comité de pilotage / validation des 4 enjeux

7 octobre 2008 : groupe de travail enjeu jeunes / compréhension de l'enjeu et propositions d'orientations d'actions

14 octobre 2008 : groupe de travail enjeu alcool et stupéfiants / compréhension de l'enjeu et propositions d'orientations d'actions

21 octobre 2008 : groupe de travail enjeu vitesse / compréhension de l'enjeu et propositions d'orientations d'actions

14 novembre 2008 : groupe de travail 2 roues motorisés / compréhension de l'enjeu et propositions d'orientations d'actions

25 novembre 2008 : synthèse des 4 groupes de travail / propositions d'orientations d'actions pour le COPIL

12 décembre 2008 : 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 74 542 habitants (estimation INSEE 2007). Avec une densité d'environ 14,4 hab. au km², cela en fait un des départements les moins peuplés de France (110 hab/km² en au plan national).

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

1.2 - Structure de la population

	- 18 ans	18 à 24 ans	25 à 64 ans	65 ans et plus
Lozère	18,9 %	7,6 %	51,6 %	22,0 %
Languedoc-Roussillon	20,2 %	8,8 %	50,9 %	20,1 %
France	21,8 %	9,1 %	52,4 %	16,7 %

1.3 - Réseaux routiers

Le réseau routier du département de la Lozère se décompose de la manière suivante :

	A 75	RN 88 et RN 106	RD
Avant le 1er janvier 2006	65 km	283 km	2150 km
Après le 1er janvier 2006	65 km	161 km	2272 km

Les débits moyens des réseaux routiers de la Lozère, du Languedoc-Roussillon et de la France :

	Autoroute	RN 88 et RN 106	RD
Débits en Lozère (vehicules/jour)	12432	3298	625
Débits en L-R (vehicules/jour)	39696	10578	1590
Débits en France (vehicules/jour)	32925	12009	1621

1.4 - Parc automobile de voitures de tourisme

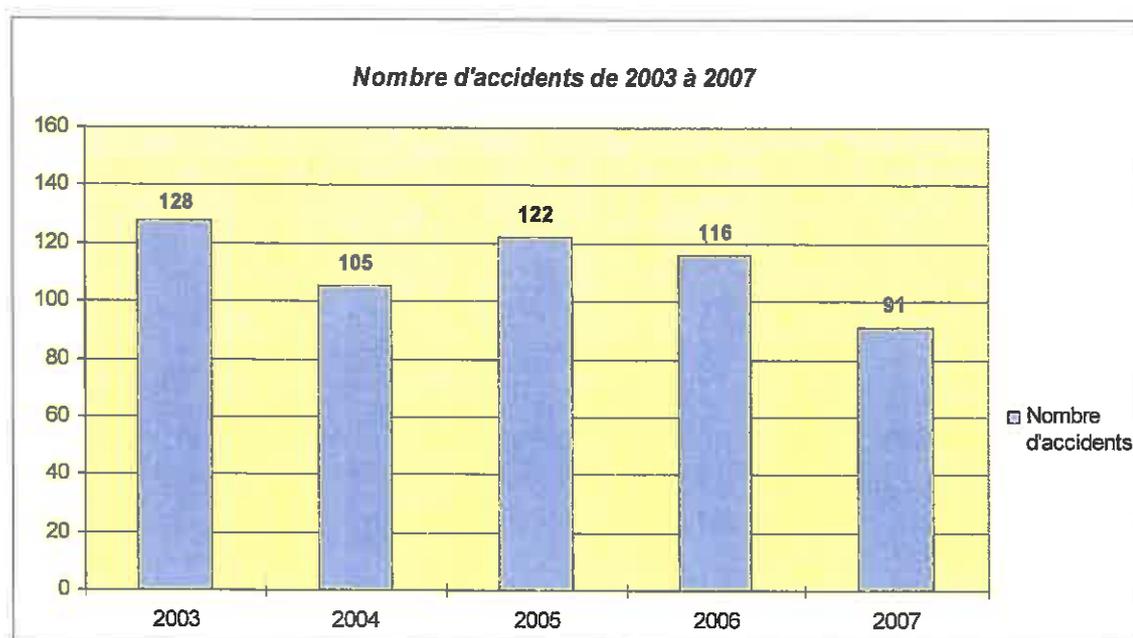
Le parc automobile de voitures de tourisme est de 40 341 en Lozère, soit 0,55 voiture par habitant. Ce chiffre est de 0,52 pour la France et de 0,57 pour le Languedoc-Roussillon.

B – L'accidentologie en Lozère

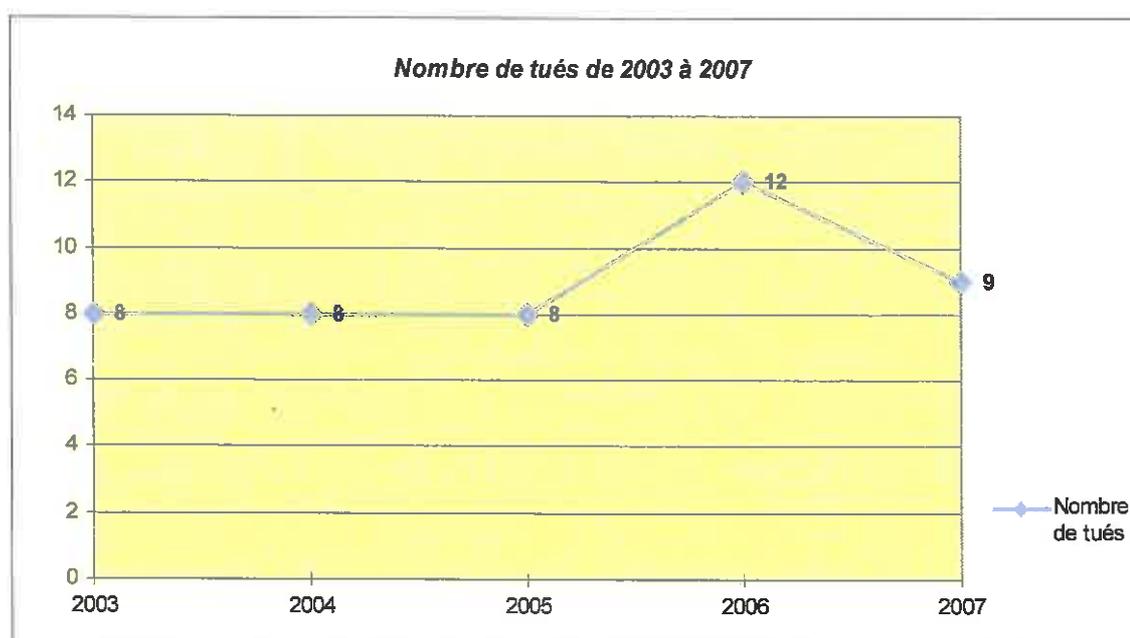
1 - Présentation des données de l'accidentologie en Lozère

1.1 - Les accidents corporels

L'évolution des accidents corporels fait apparaître une forte baisse du nombre d'accidents en 2007 par rapport à 2006 : - 25 accidents, soit une régression de 22%. Cette évolution s'inscrit dans une continuité globale depuis plusieurs années. La baisse est de 40% par rapport à 2003.

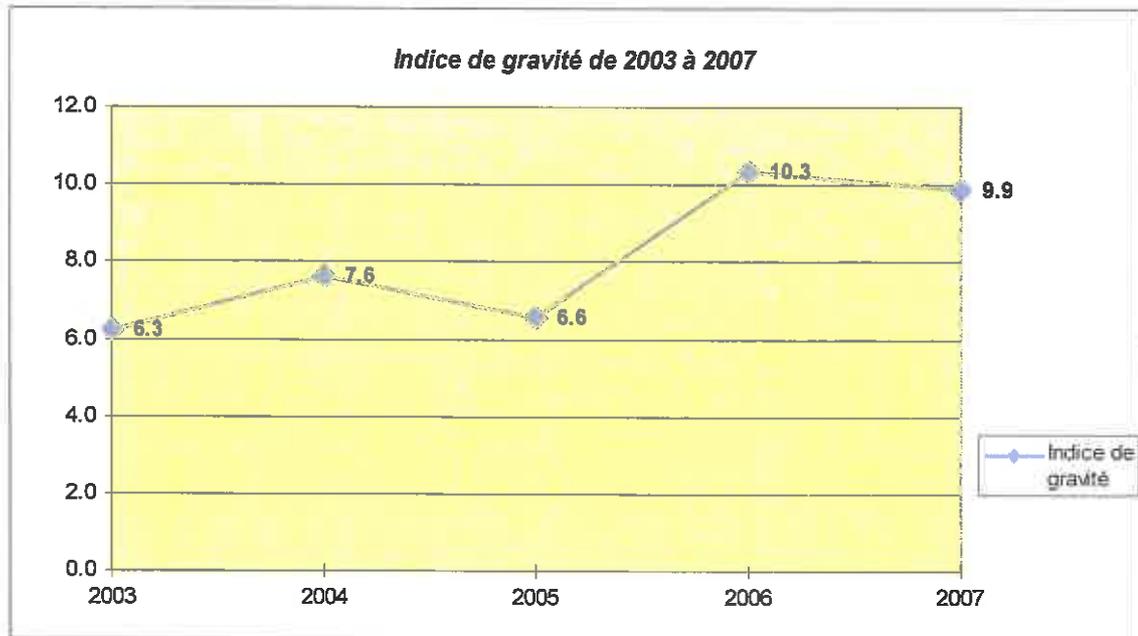


Entre 2003 et 2007, le nombre de tués semble atteindre un palier, de l'ordre d'une dizaine. Si ce volume est faible, cette situation reste insatisfaisante. Toutefois, son évolution favorable pour atteindre l'objectif d'absence de tués nécessitera probablement de cibler des efforts importants.



1.2 - Le taux de gravité

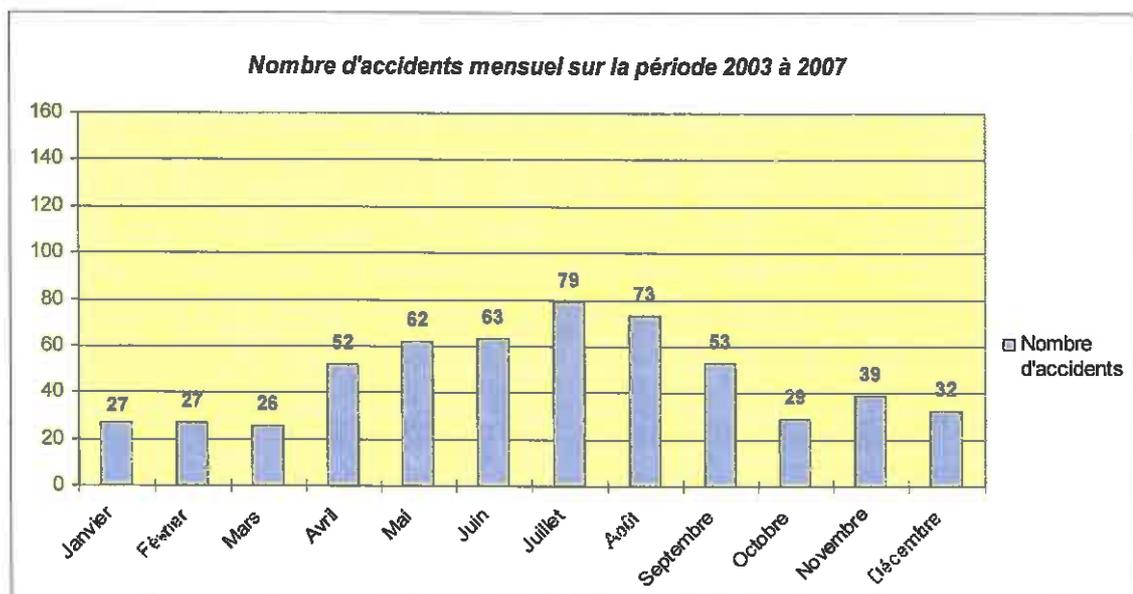
Le taux de gravité des accidents est traduit par le nombre de tués pour 100 accidents. En 2007, le niveau est équivalent à 2006, après une baisse sur la période de 2003 à 2005.



En regard du nombre de tués, il s'agirait plutôt d'une absence de réelle évolution du taux de gravité.

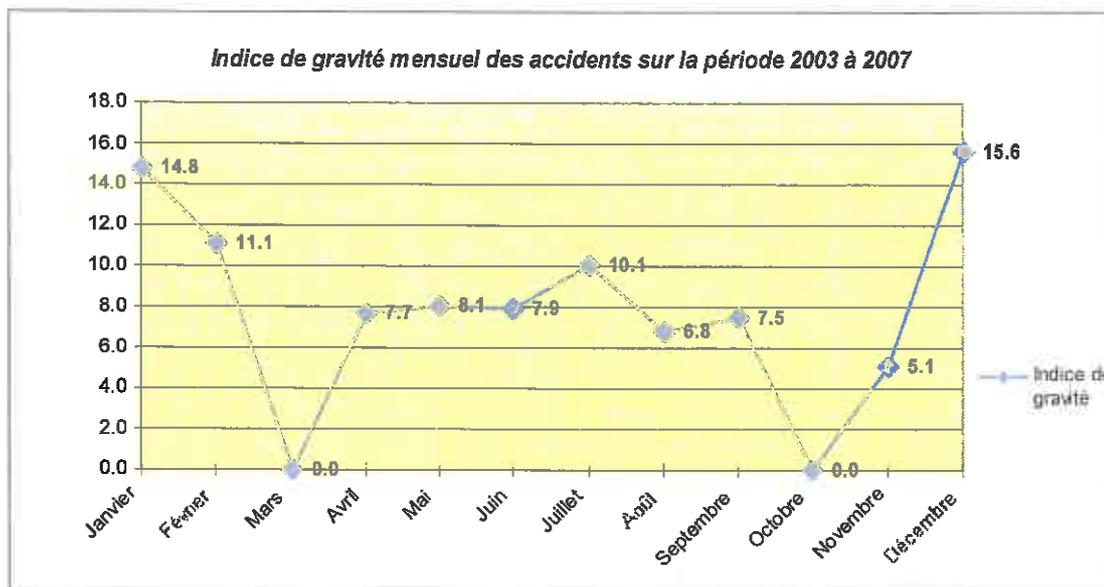
1.3 - Répartition des accidents dans l'année

On observe que 50% des accidents se produisent entre mai et août.

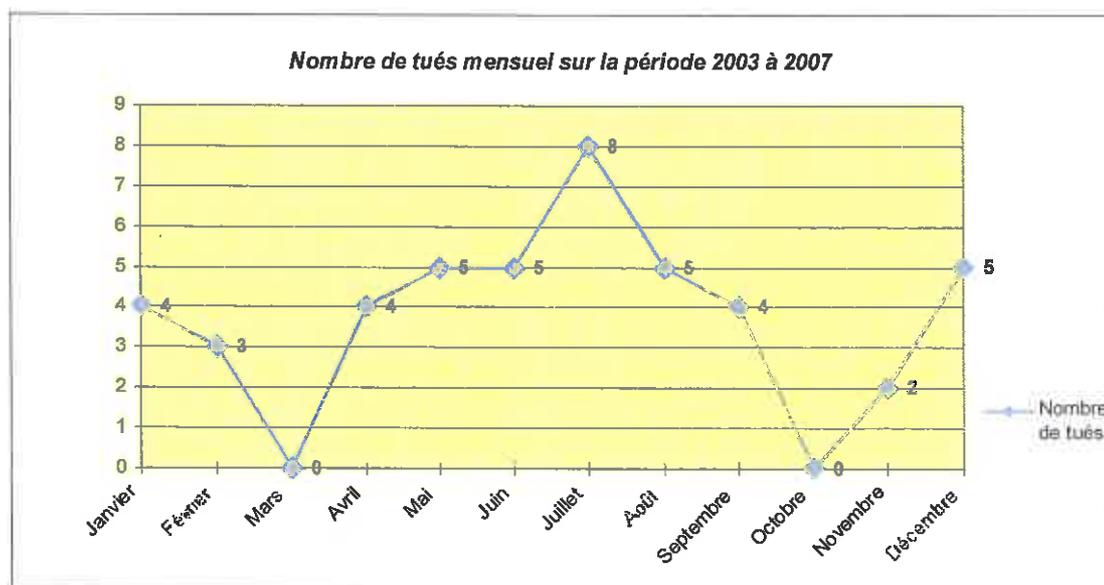


1.4 - Indice de gravité mensuel des accidents

L'observation sur la période 2003 à 2007 montre que l'indice de gravité des accidents est plus élevé pour les mois de janvier, février, juillet et décembre.



Avec un total de 8 tués, c'est le mois de juillet qui est le plus meurtrier, ensuite se sont les mois de mai, juin, août et décembre avec 5 tués.

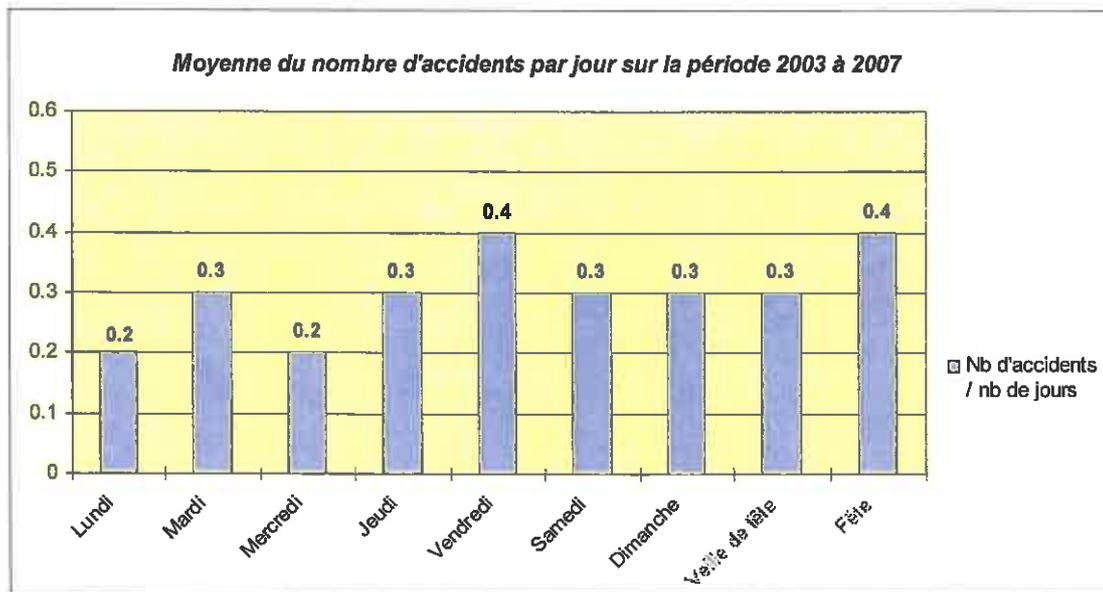


1.5 - Répartition des accidents dans la semaine

Le vendredi est le jour le plus accidenté.

Environ 50 % des accidents surviennent le vendredi, samedi et dimanche pour la période de 2003 à 2007. Ce constat est également observé sur la seule année 2007.

Les veilles de jours fériés et les jours fériés sont également marqués par un accroissement relatif des accidents.

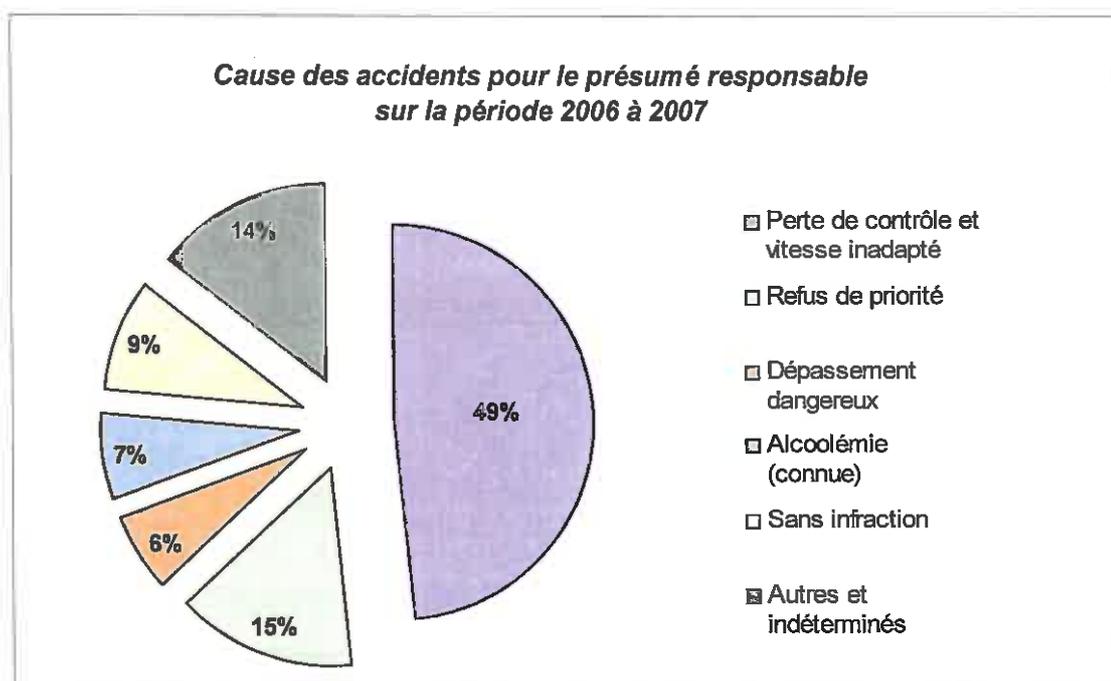


1.6 - Causes des accidents pour les présumés responsables en 2006 et 2007

La vitesse excessive ou inadaptée entraînant la perte de contrôle du véhicule est à l'origine de près de 50 % des accidents.

Le refus de priorité représente 15 % des accidents.

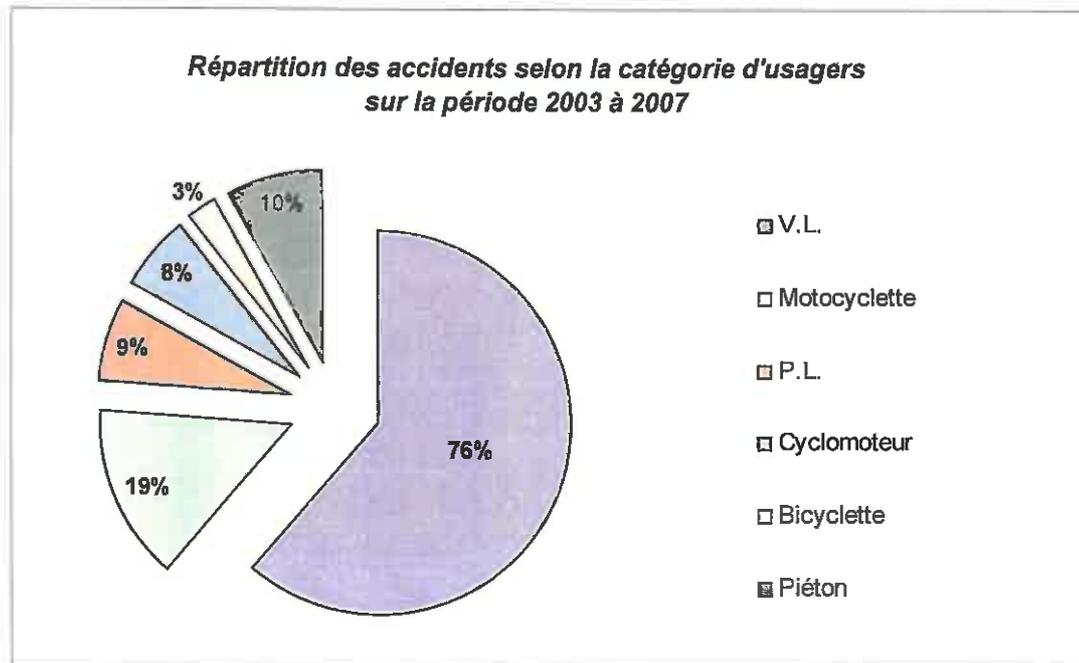
La présence d'alcool représente 7 % des accidents.



1.7 - Types d'usagers impliqués dans les accidents

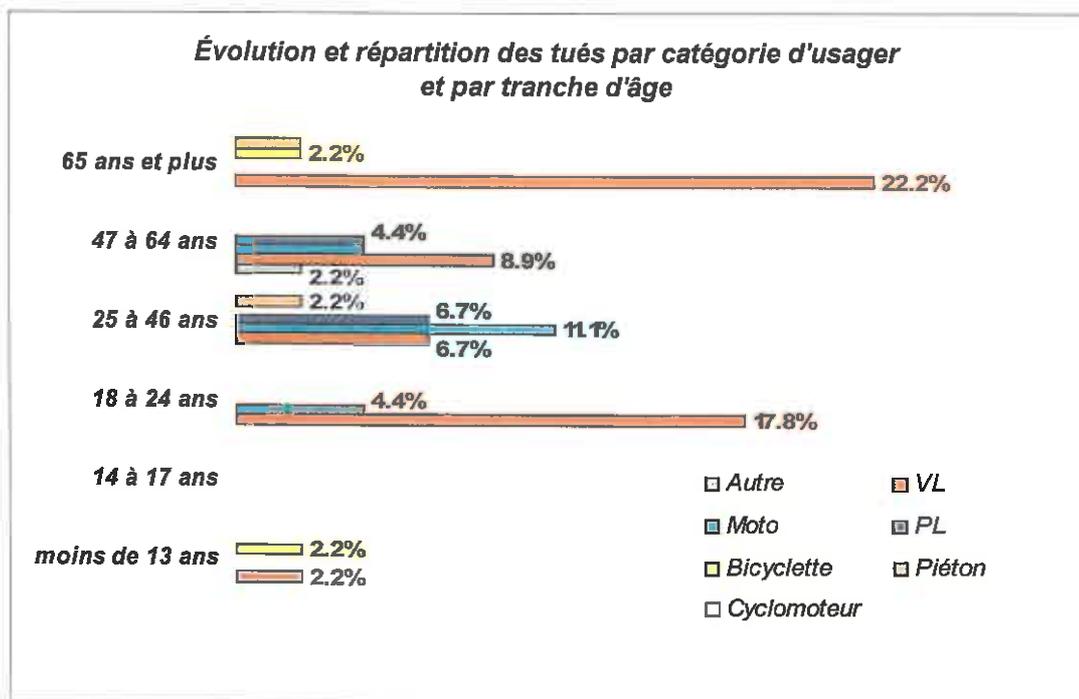
Les types d'usagers impliqués dans les accidents sont par ordre décroissant :

- les conducteurs de véhicule léger (76,3%)
- les conducteurs de motocyclette (18,7%)
- les piétons (10,1%)



1.8 - Évolution et répartition des tués par catégorie d'usager et tranche d'âge

Sur les 45 tués dénombrés sur la période 2003 à 2007, on en comptabilise 26 dans les VL et 9 en motocyclette.

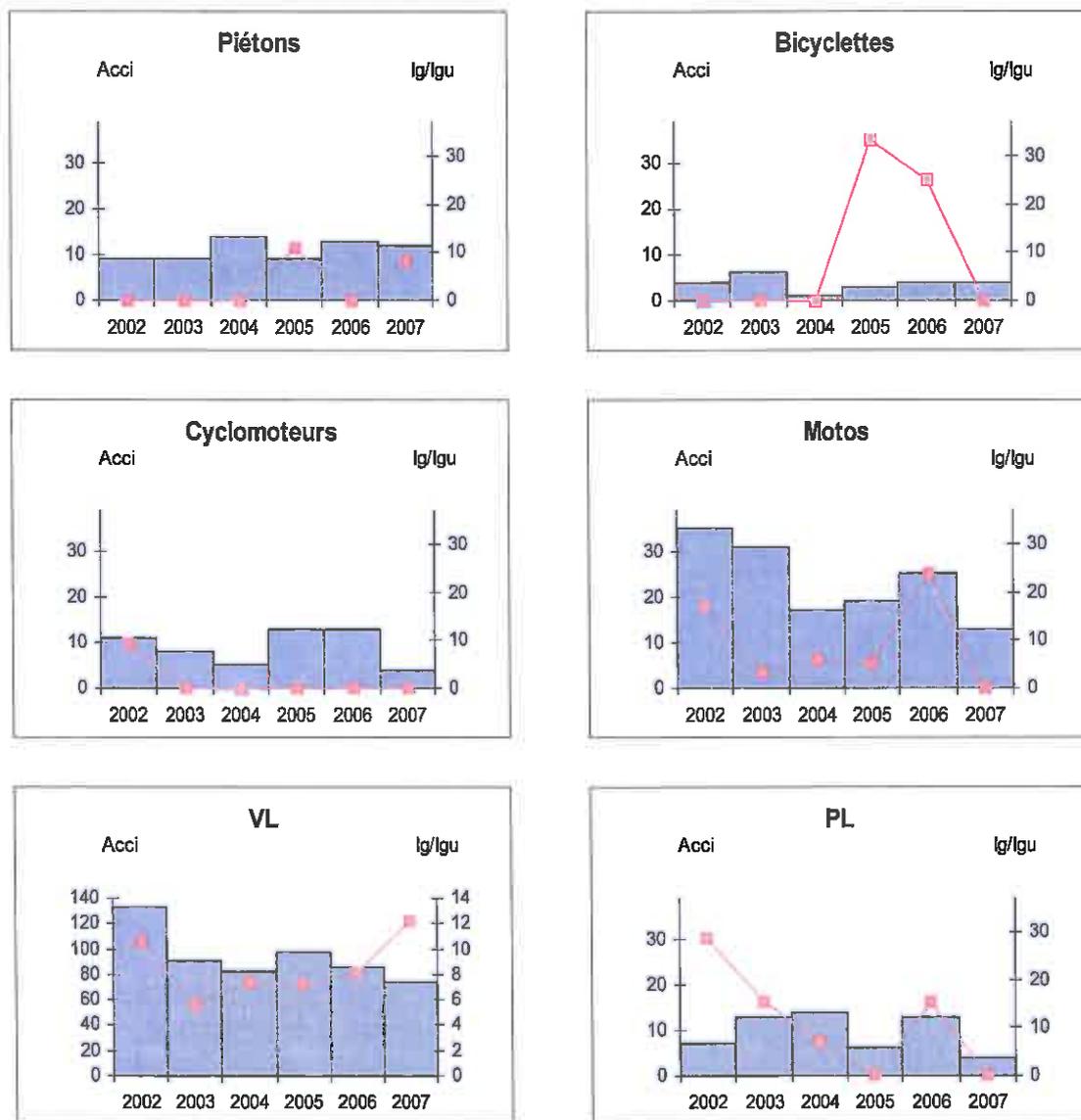


La répartition du nombre de tués par catégories d'usagers montre que c'est en "VL" que l'on dénombre le plus de tués et dans une moindre mesure, les motocyclettes.

1.9 - Évolution du nombre des accidents et de leur gravité, selon la catégorie d'usagers

Cette évolution est établie sur 6 années sur la période du 1er janvier 2002 au 31 décembre 2007.

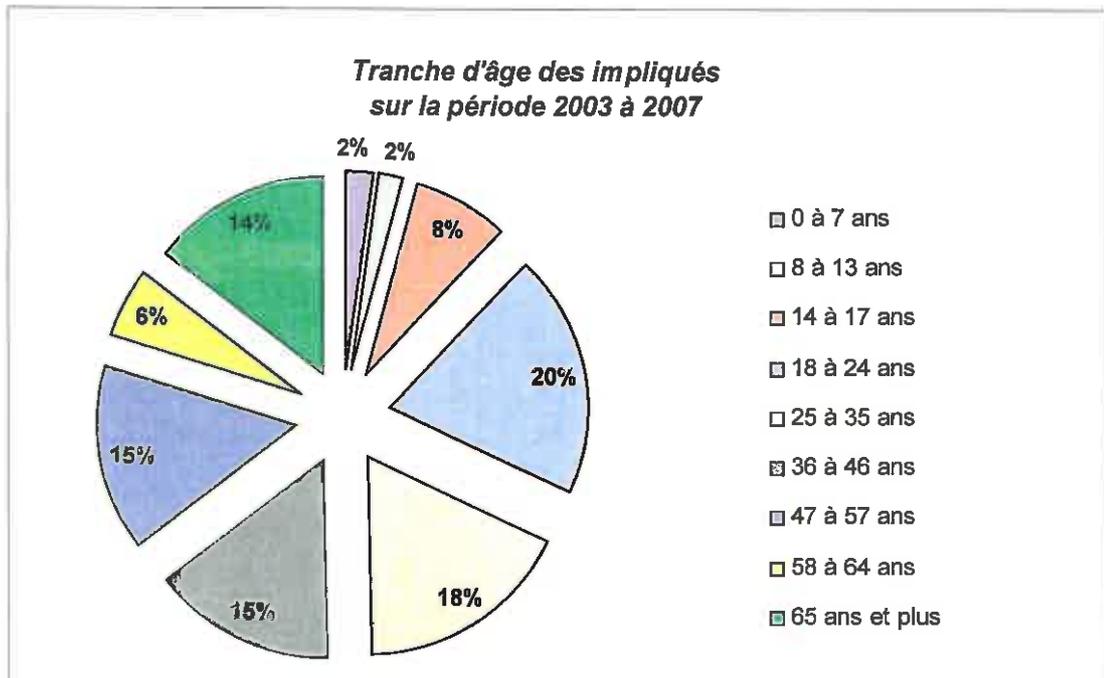
- Le nombre d'accidents est figuré au moyen du diagramme bleu
- La gravité est représentée par la courbe rouge.



On note essentiellement que la gravité des accidents concerne le plus souvent les Véhicules Légers et dans une moindre mesure les Poids Lourds et les motos.

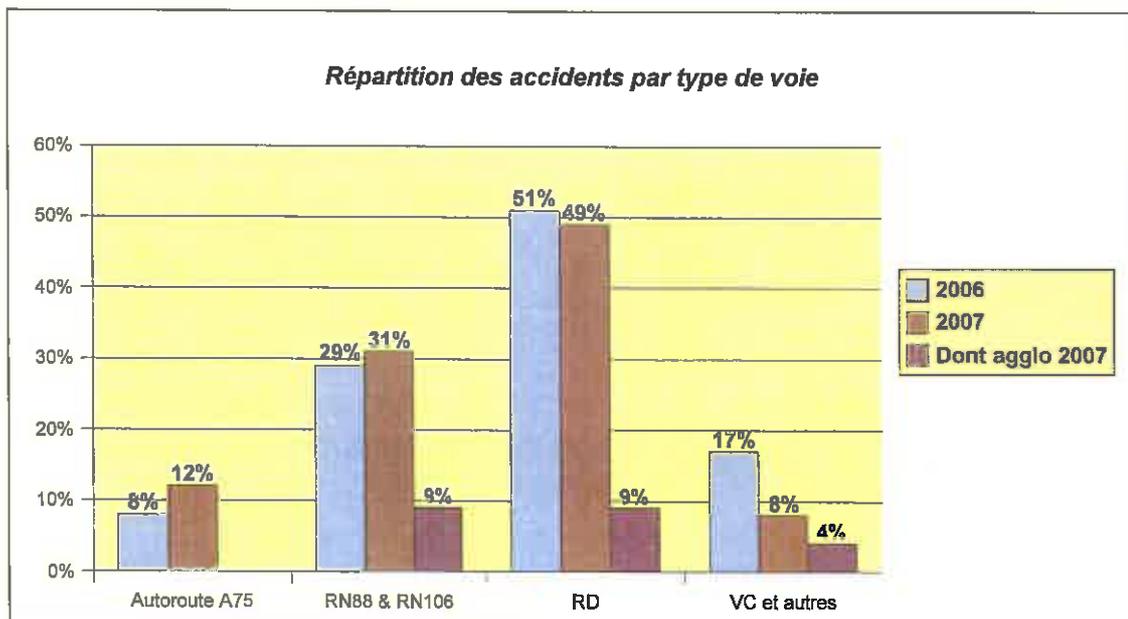
1.10 - Répartition des accidents par tranche d'âges

Les tranches d'âges les plus impliqués dans les accidents corporels sont les 18 à 24 ans et ensuite les 25 à 35 ans.



1.11 - Répartition des accidents par type de voie en 2006 et 2007

La répartition des accidents corporels en 2007 laisse apparaître une relative stabilité par rapport à 2006, sauf pour les accidents sur voies communales et autres.

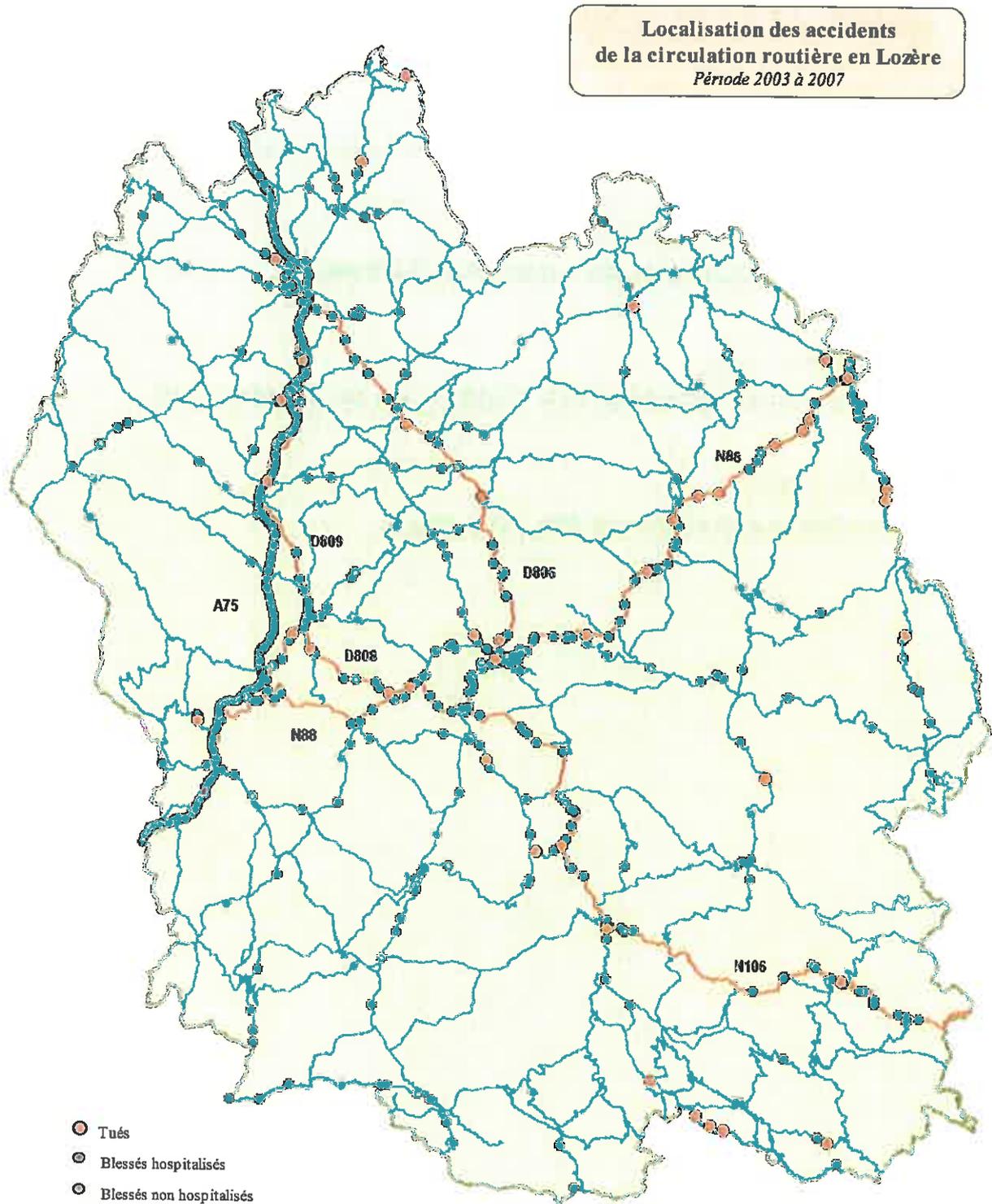


1.12 - Alcoolémie

Le nombre d'accidents avec au moins un conducteur présentant une alcoolémie illégale est de 42, cela représente 7,47% des accidents.

1.13 - Répartition cartographique des accidents

La cartographie met en exergue une accidentologie se répartissant globalement sur les axes et itinéraires de plus grande circulation du département (A 75, RN 88 & 106, RD 806, 808 & 809). Dans une moindre mesure, on note également les RD 42, 906 & 986.



Identifier des zones spécifiques d'accumulation d'accidents spécifiques apparaît délicat. On pourrait toutefois distinguer des points d'accumulation relative autour de Mende (RN 88), Marvejols (RD 808 ; RD 809), Aumont-Aubrac (A75 ; RD 809) et Saint-Chély-d'Apcher (A75 ; RD 806), ainsi que dans la descente de Banassac sur l'A75 et dans la zone d'intersection entre A75, RN 88 et RD 809.

1.14 - Origine des impliqués

La part des locaux impliqués dans les accidents est de 55 % et pour les non locaux 34 %.

1.15 - Alcoolémie

Le nombre d'accidents avec au moins un conducteur présentant une alcoolémie illégale est de 42, cela représente 7,47 % des accidents.

1.16 - Les obstacles fixes

La part des accidents avec obstacle fixe représente 41 % du total des accidents.

1.17 - Les conditions atmosphériques

Les conditions atmosphériques sont normales dans 77,2 % des cas.

1.18 - État de la route

L'état de la route est normal dans 73,8 % des accidents et mouillée dans 16,4 %.

1.19 - Luminosité

Les accidents se produisent de jour dans 75,8 % des cas.

III – Les enjeux de la Lozère

A – L'alcool

1 - **Accidentalité avec alcoolémie** - Période 2003 à 2007

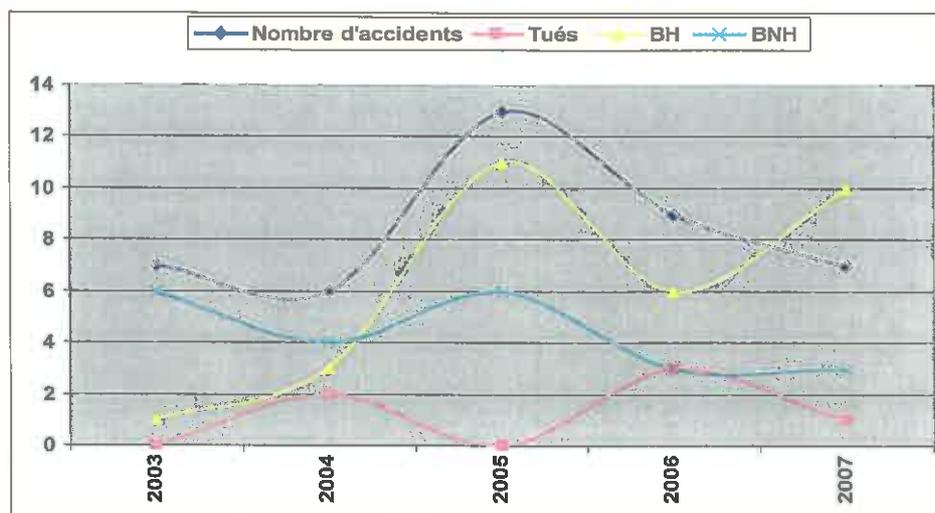
1.1 - Le bilan

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).

Période	Accidents	Tués	BH	BNH
2003 à 2007	42	6	31	22

1.2 - Évolution du nombre d'accidents et de victimes

Évolution du nombre d'accidents corporels et de victimes dans les accidents avec une alcoolémie illégale.



- L'année 2006 a été la plus meurtrière avec 3 tués dans les accidents avec au moins un conducteur présentant une alcoolémie relevant d'une infraction ou d'un délit.

Années	Accidents	Tués	BH	BNH
2003	7	0	1	6
2004	6	2	3	4
2005	13	0	11	6
2006	9	3	6	3
2007	7	1	10	3
Ensemble	42	6	31	22

2 - Étude détaillée des accidents avec alcoolémie - Période 2003 à 2007

2.1 - Pourcentage d'accident avec alcoolémie

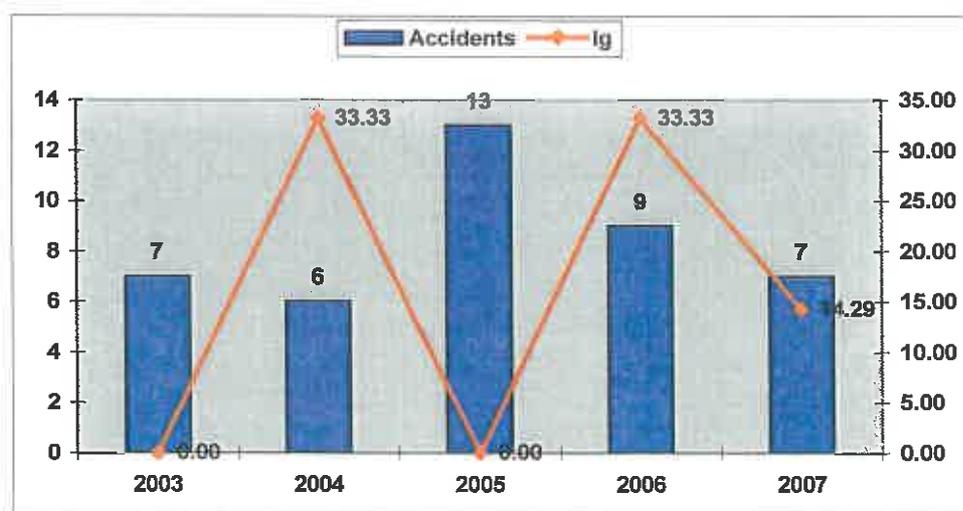
Le pourcentage d'accidents avec au moins un conducteur présentant une alcoolémie en infraction ou en délit par rapport au nombre total d'accidents est de 7,5% (France métropolitaine 11,1%).

Période	Accidents	Tués	BH	BNH
2003 à 2007	42 soit 7,5 %	6 soit 13,3 %	31 soit 8,6 %	22 soit 5,5 %

- L'alcool est présent dans 13,3% des accidents mortels (France métropolitaine 28,4%).
- Le pourcentage d'accidents avec au moins un présumé responsable présentant une alcoolémie en infraction ou délit est de 8,7 % en Lozère contre 10 % en France métropolitaine pour la période 2003 à 2007. Il est également le moins élevé de la région Languedoc-Roussillon.

2.2 - Évolution de la gravité des accidents avec alcoolémie

L'indice de gravité (IG) est très élevé pour les années 2004 et 2006 car le nombre de tués dans les accidents avec au moins un conducteur présentant une alcoolémie en infraction ou en délit est conséquent par rapport au nombre d'accidents.



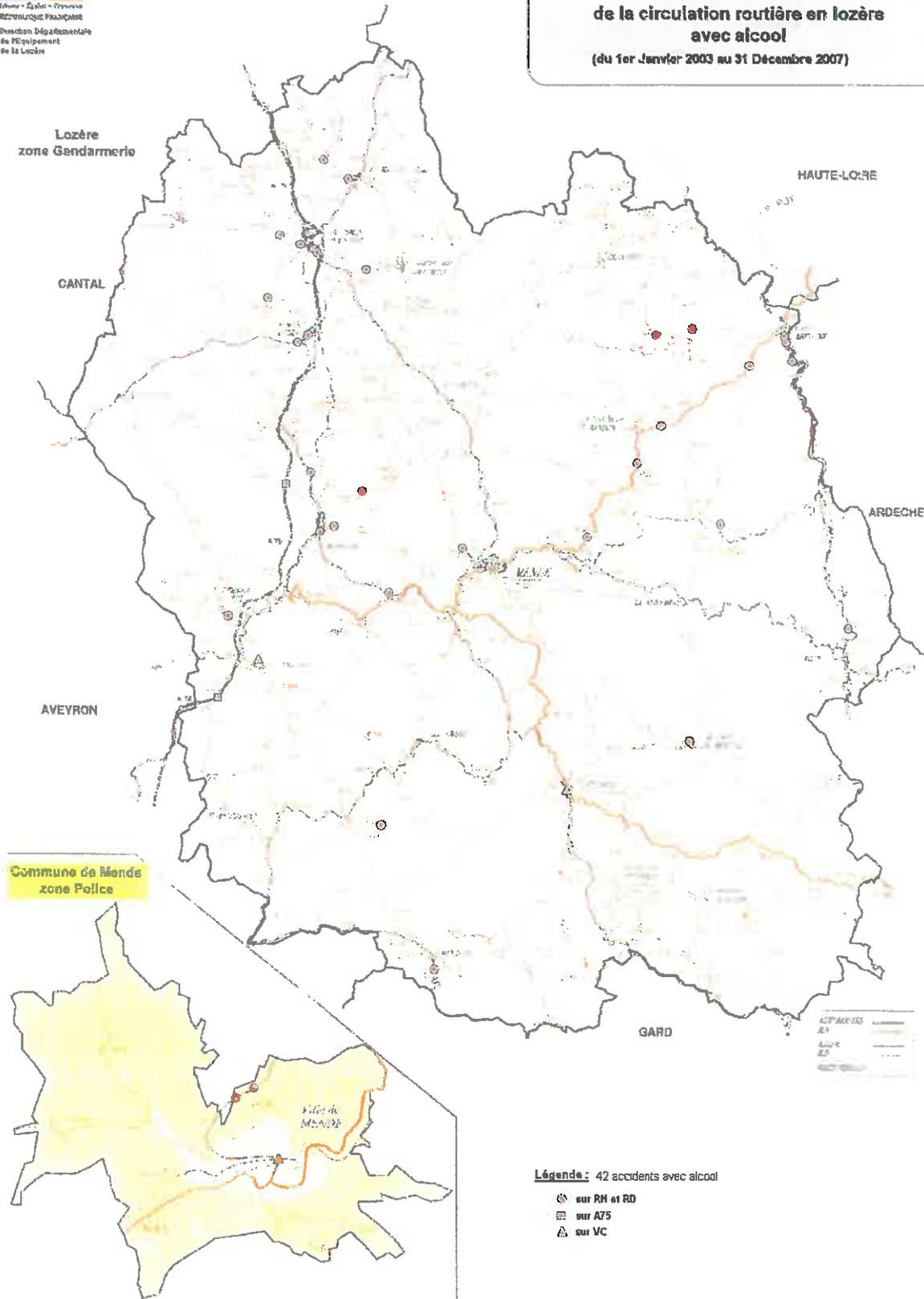
Ig : Indice de gravité par rapport aux tués = Nbre de tués / Nbre d'accidents x 100

- Pour la période de 2003 à 2007, l'indice de gravité des accidents avec au moins un conducteur présentant une alcoolémie illégale est de 14,3, pour l'ensemble des accidents il est de 8.

2.3 - Localisation des accidents avec alcoolémie



**Localisation des accidents
de la circulation routière en Lozère
avec alcool**
(du 1er Janvier 2003 au 31 Décembre 2007)



DDE48/SPPA/PS - Octobre 2008

2.4 - Accidents avec alcoolémie en agglomération et en rase campagne

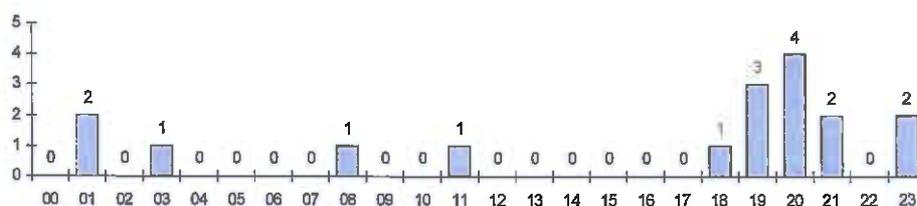
- On n'enregistre aucun tué en agglomération, d'où un indice de gravité nul.

Période	Nombre d'accidents	Pourcentage	Indice de gravité
Rase campagne	30	71,4	20
Agglo	12	28,6	0

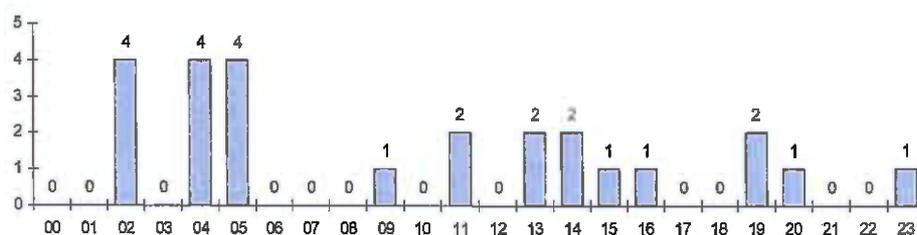
2.5 - Répartition des accidents avec alcoolémie dans le temps

Selon l'heure

- Selon l'heure pour les jours ouvrables



- Selon l'heure pour les Samedi / Dimanche / VF / Fête

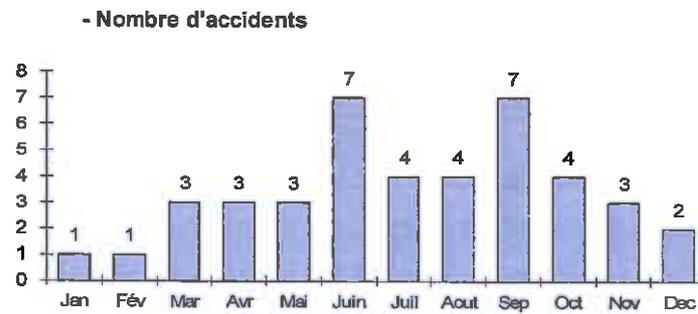


Selon le jour de la semaine

On observe que les accidents avec au moins un conducteur présentant une alcoolémie relevant d'une infraction ou d'un délit se produisent en fin de semaine et jour de fête.

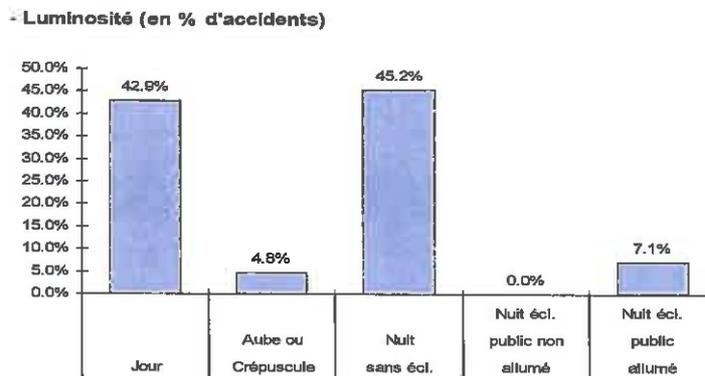
	Nombre d'accidents	Indice de gravité	Nombre de jours
Lundi	2	0	237
Mardi	1	0	251
Mercredi	1	0	245
Judi	6	50,0	246
Vendredi	7	0	251
Samedi	9	11,1	238
Dimanche	12	8,3	238
Veille jour férié	0	0	55
Jour férié	4	25,0	65

Selon le mois



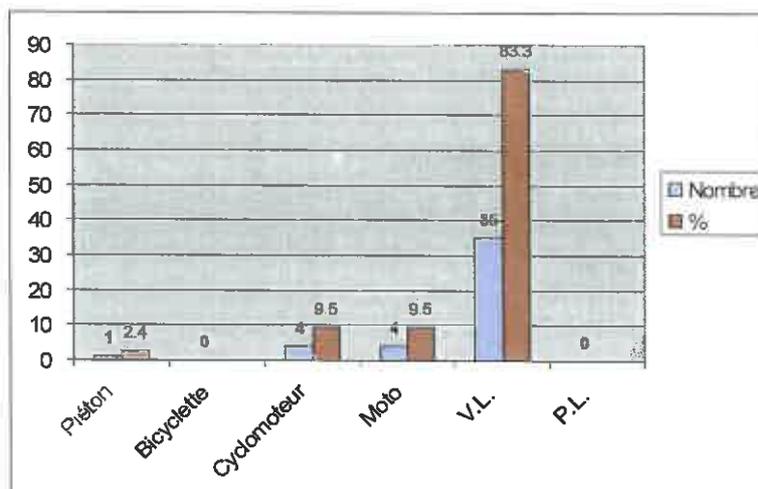
2.6 - Accidents avec alcoolémie de jour ou de nuit

Les accidents avec au moins un conducteur présentant une alcoolémie en infraction ou en délit se produisent dans 42,9% des cas de jour.



2.7 - Les 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 avec 83% et les deux roues motorisés près de 10% aussi bien pour les motos que pour les cyclomoteurs. L'indice de gravité est très élevé pour les motos avec 50. Celui des VL est de 11,4.

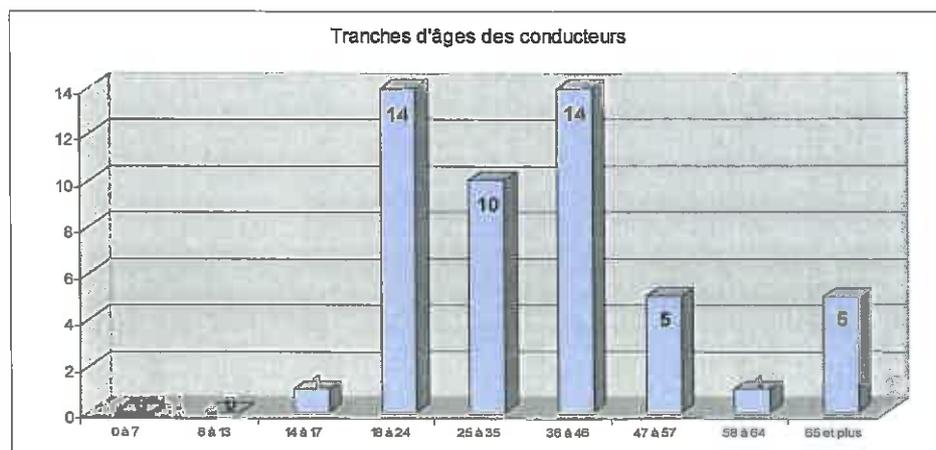


2.8 - Les tranches d'âges des accidents avec alcoolémie

Les tranches d'âges 18 à 24 ans et 36 à 46 ans comptent 2 tués chacune sur un total de 6 parmi les accidents avec au moins un conducteur présentant une alcoolémie en infraction ou en délit.

Tranches d'âges	Accidents	Tués	BH	BNH
0 à 7 ans	1	0	0	0
8 à 13 ans	2	0	1	0
14 à 17 ans	3	0	1	1
18 à 24 ans	16	2	8	6
25 à 35 ans	14	1	8	6
36 à 46 ans	15	2	6	3
47 à 57 ans	5	0	1	3
58 à 64 ans	2	0	1	1
65 ans et plus	7	1	5	2
Ensemble	42	6	31	22

- Sur les 42 accidents, avec au moins un conducteur présentant une alcoolémie en infraction ou en délit, on comptabilise 50 conducteurs. Le graphique ci-dessous donne le détail de leur tranche d'âge.



Responsabilité dans les accidents avec alcoolémie

- On comptabilise 32 accidents avec un présumé responsable présentant une alcoolémie en infraction ou en délit. Parmi ces usagers présumés responsables un tiers avaient le permis depuis moins d'un an.

2.9 - Données supplémentaires sur les accidents avec alcoolémie

Les accidents avec au moins un conducteur présentant une alcoolémie en infraction ou en délit, se produisent :

- à un seul véhicule dans 78,6% des cas et à deux véhicules dans 19% des cas,
- sur obstacle fixe dans 57% des cas,
- dans une courbe pour 57% des cas,
- il s'agit de locaux dans 69% des cas,
- pour des trajets "promenade et loisirs" dans 81% des cas et 2% pour un trajet "professionnel".

2.10 - Contrôles alcoolémie

Le pourcentage des contrôles alcoolémie indéterminés (prise de sang impossible, résultats non connus, refus de réaliser un test d'alcoolémie...) est de 9,6% en Lozère contre 20,2% en France métropolitaine et 19,8% pour le département de l'Hérault.

B – Les jeunes

Les jeunes de 15 à 17 ans

1 - Accidentalité avec jeunes de 15 à 17 ans - Période 2003 à 2007

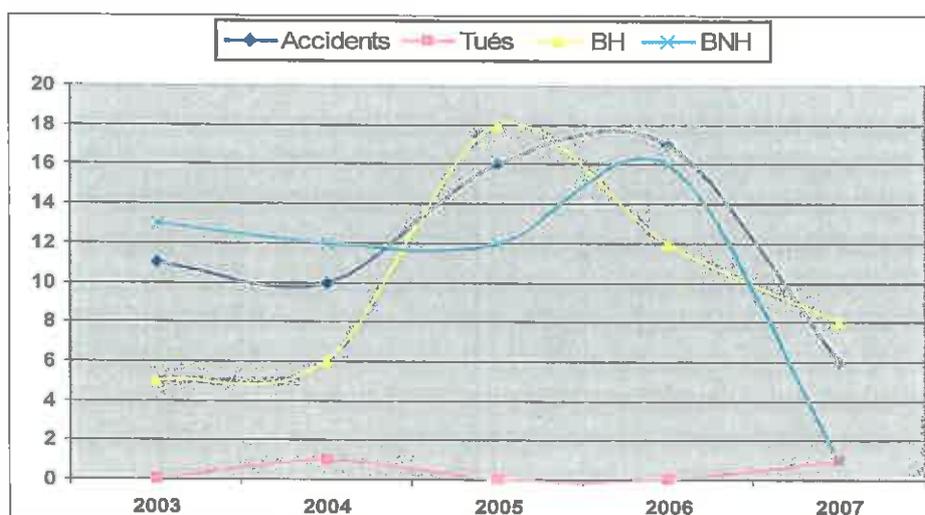
1.1 - Le bilan

Bilan des accidents corporels avec au moins un jeune adolescent de 15 à 17 ans impliqué.

Période	Accidents	Tués	BH	BNH
2003 à 2007	60	2	49	54

1.2 - Évolution du nombre du nombre d'accidents et de victimes

Évolution du nombre d'accidents corporels avec au moins un jeune adolescent de 15 à 17 ans impliqué et du nombre de victimes.



- On enregistre deux tués sur cinq ans et les années 2005 et 2006 comptabilisent le plus de blessés hospitalisés.

Années	Accidents	Tués	BH	BNH
2003	11	0	5	13
2004	10	1	6	12
2005	16	0	18	12
2006	17	0	12	16
2007	6	1	8	1
Ensemble	60	2	49	54

2 - Étude détaillée des accidents avec jeunes de 15 à 17 ans - Période 2003 à 2007

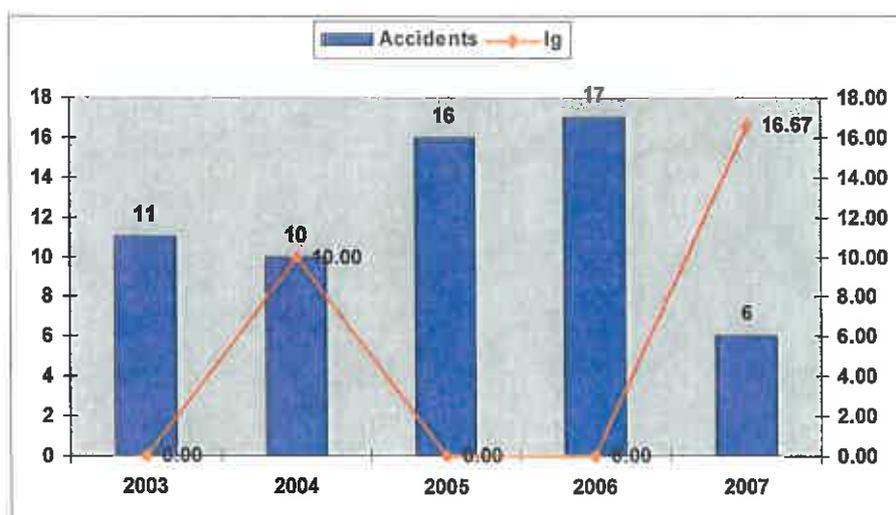
2.1 - Pourcentage d'accidents avec alcoolémie

Le pourcentage d'accidents corporels avec au moins un jeune adolescent de 15 à 17 ans par rapport au nombre total d'accidents est de 10,7% . Ce pourcentage est de 4,4% pour les accidents mortels.

Période	Accidents	Tués	BH	BNH
2003 à 2007	60 soit 10,7 %	2 soit 4,4 %	49 soit 13,6 %	54 soit 13,4 %

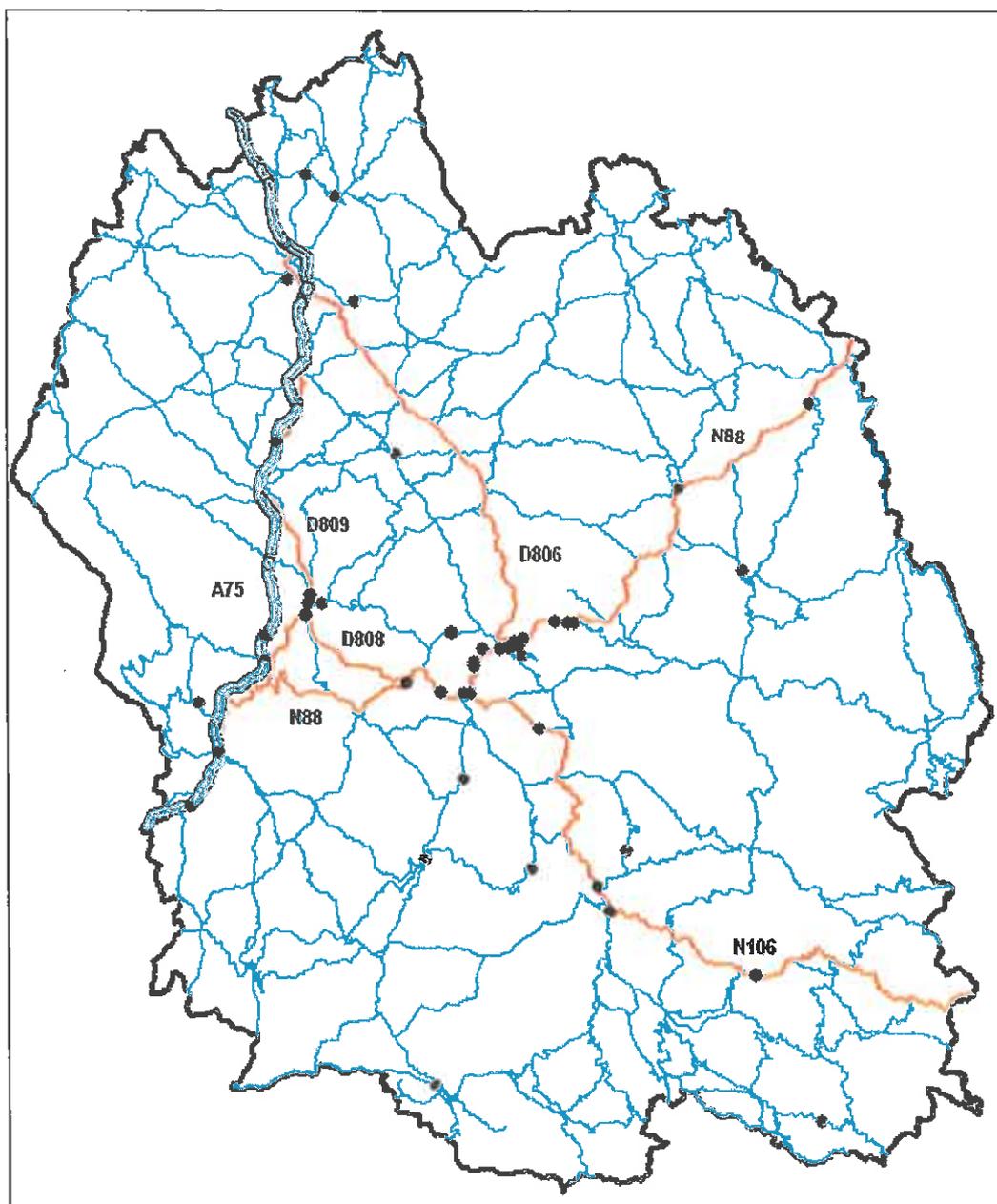
2.2 - Évolution de la gravité des accidents avec alcoolémie

L'indice de gravité (IG) est très élevé pour les années 2004 et 2007 car le nombre de tués dans les accidents avec au moins un jeune de 15 à 17 ans est conséquent par rapport au nombre d'accidents.



Ig : Indice de gravité par rapport aux tués = $\text{Nbre de tués} / \text{Nbre d'accidents} \times 100$

2.3 - Localisation des accidents avec alcoolemie



2.4 - Accidents avec jeunes de 15 à 17 ans en agglomération et en rase campagne

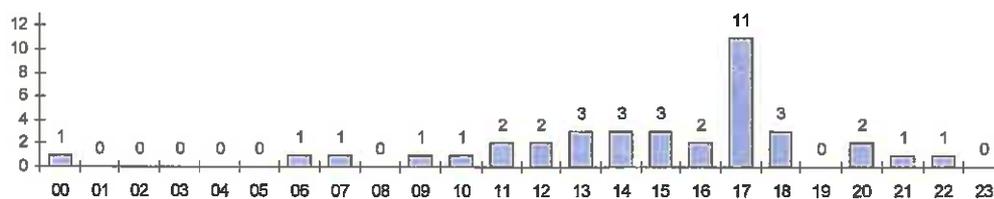
- On n'enregistre aucun tué en agglomération, d'où un indice de gravité nul.

Période	Nombre d'accidents	Pourcentage	Indice de gravité
Rase campagne	36	60	5,6
Agglo	24	40	0

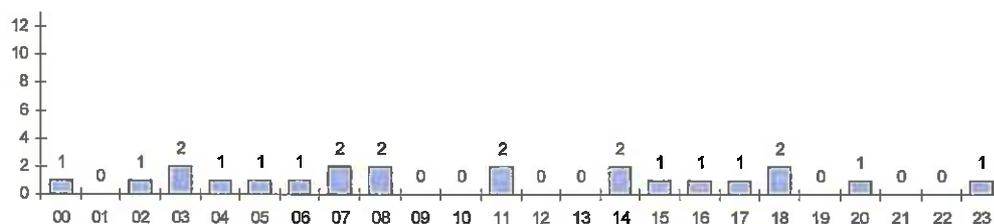
2 5 - Répartition des accidents avec jeunes de 15 à 17 ans dans le temps

Selon l'heure

- Selon l'heure pour les jours ouvrables



- Selon l'heure pour les Samedi / Dimanche / VF / Fête

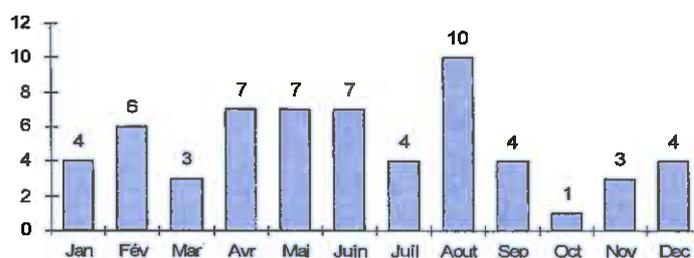


Selon le jour de la semaine

	Nombre d'accidents	Indice de gravité	Nombre de jours
Lundi	5	0	237
Mardi	6	0	251
Mercredi	11	0	245
Judi	10	0	246
Vendredi	6	0	251
Samedi	8	0	238
Dimanche	10	20,0	238
Veille de fête	2	0	55
Fête	2	0	65

Selon le mois

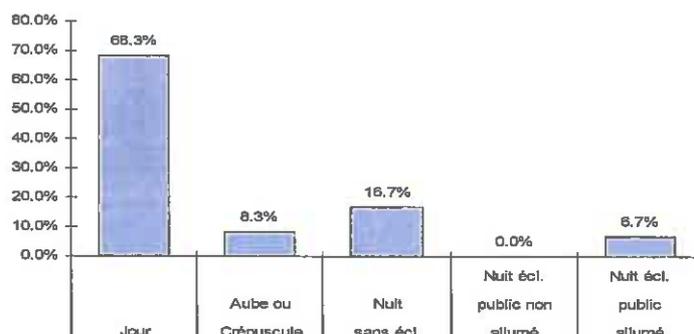
- Nombre d'accidents



2.6 - Accidents avec jeunes de 15 à 17 ans de jour ou de nuit

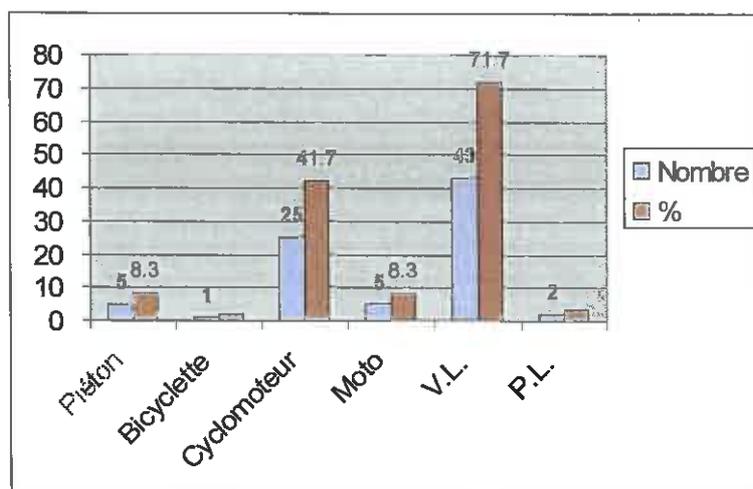
Les accidents avec au moins un jeune de 15 à 17 ans se produisent dans 68,3% des cas de jour.

- Luminosité (en % d'accidents)



2.7 - Les impliqués dans les accidents avec jeunes de 15 à 17 ans

Les accidents avec au moins un jeune de 15 à 17 ans impliqué concernent majoritairement les VL avec 71,7% et les cyclomoteurs avec 41,7%.



2.8 - Les jeunes conducteurs de 15 à 17 ans

Nombre d'accidents corporels avec au moins un conducteur jeune adolescent de 15 à 17 ans.

Période	Accidents	Tués	BH	BNH
2003 à 2007	29	0	18	18

Les accidents avec au moins un conducteur jeune adolescent de 15 à 17 ans se produisent :

- à un seul véhicule dans 51,7% des cas et à deux véhicules dans 44,8% des cas,
- sur obstacle fixe dans 34,5% des cas,
- en agglomération dans 51,7% des cas,
- dans une courbe pour 48,3% des cas.

Il s'agit de locaux dans 52,3% des cas.

Les accidents avec au moins un conducteur jeune adolescent de 15 à 17 ans concernent un deux roues à 68,2% et les VL à 31,8%.

Le nombre d'accidents avec au moins un conducteur présentant une alcoolémie illégale est de 1 sur les 29 recensés, soit 3,45%.

2.9 - Victimes graves jeunes de 15 à 24 ans par rapport à l'ensemble des victimes graves

Le rapport (victimes graves jeunes de 15 à 24 ans / population jeunes de 15 à 24 ans) sur (ensemble victimes graves / ensemble population) est de 2,41% pour la Lozère qui se situe au 64ème rang (France métropolitaine 2,38%).

Le nombre de victimes graves (tués + BH) jeunes de 15 à 24 ans est de 9,9 pour 1000 habitants jeunes. La moyenne en métropole étant de 5,2 ce qui place la Lozère au 4ème rang sur 96.

2.10 - Responsabilité des jeunes conducteurs de 15 à 17 ans dans les accidents

On observe 29 accidents impliquant au moins un jeune conducteur de 15 à 17 ans, cette tranche d'âges a été présumée responsable de 16 d'entre eux.

Les jeunes de 18 à 24 ans

1 - Accidentalité avec jeunes de 18 à 24 ans - Période 2003 à 2007

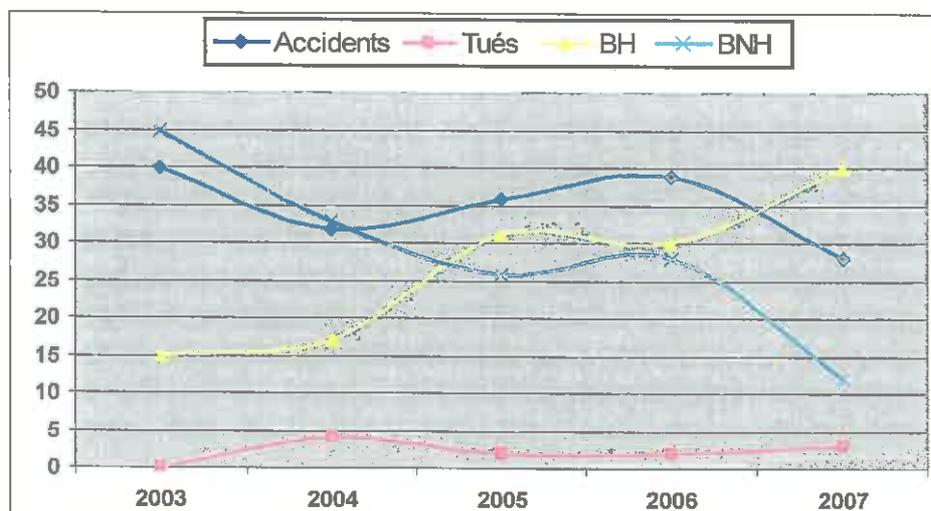
1.1 - Le bilan

Bilan des accidents corporels avec au moins un jeune adolescent de 18 à 24 ans impliqué.

Période	Accidents	Tués	BH	BNH
2003 à 2007	175	11	133	144

1.2 - Évolution du nombre d'accidents et de victimes

Évolution du nombre d'accidents corporels avec au moins un jeune adolescent de 15 à 17 ans impliqué et du nombre de victimes.



On enregistre onze tués sur cinq ans l'année 2004 ayant été la plus meurtrière.

Années	Accidents	Tués	BH	BNH
2003	40	0	15	45
2004	32	4	17	33
2005	36	2	31	26
2006	39	2	30	28
2007	28	3	40	12
Ensemble	175	11	133	144

2 - Étude détaillée des accidents avec jeunes de 18 à 24 ans - Période 2003 à 2007

2.1 - Pourcentage d'accidents avec jeunes de 18 à 24 ans

Le pourcentage d'accidents corporels avec au moins un jeune de 18 à 24 ans par rapport au nombre total d'accidents est de 31,1%. Ce pourcentage est de 24,4% pour les accidents mortels.

Période	Accidents	Tués	BH	BNH
2003 à 2007	175 soit 31,1 %	11 soit 24,4 %	133 soit 36,8 %	144 soit 35,8 %

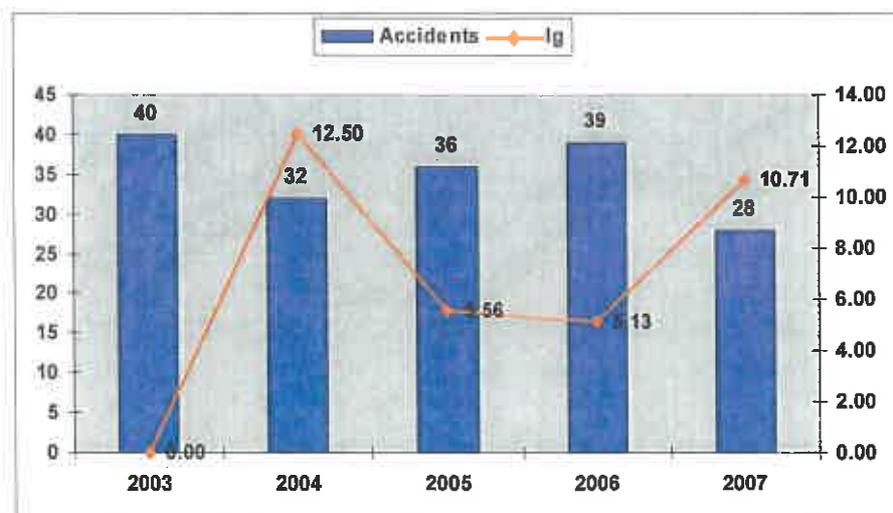
En métropole, par classe d'âge, le nombre de tués en 2006 ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 18-24 ans qui est, de très loin, la plus exposée avec un taux de risque 2,5 fois plus fort que la moyenne.

En France métropolitaine, la moyenne des tués sur cinq ans représente 22,2% de jeunes de 18 à 24 ans, pour la Lozère ce chiffre est de 27,6%.

De plus, la structure de la population de jeunes de 18 à 24 ans est de 9,1% en France métropolitaine alors qu'elle est de 7,6% en Lozère.

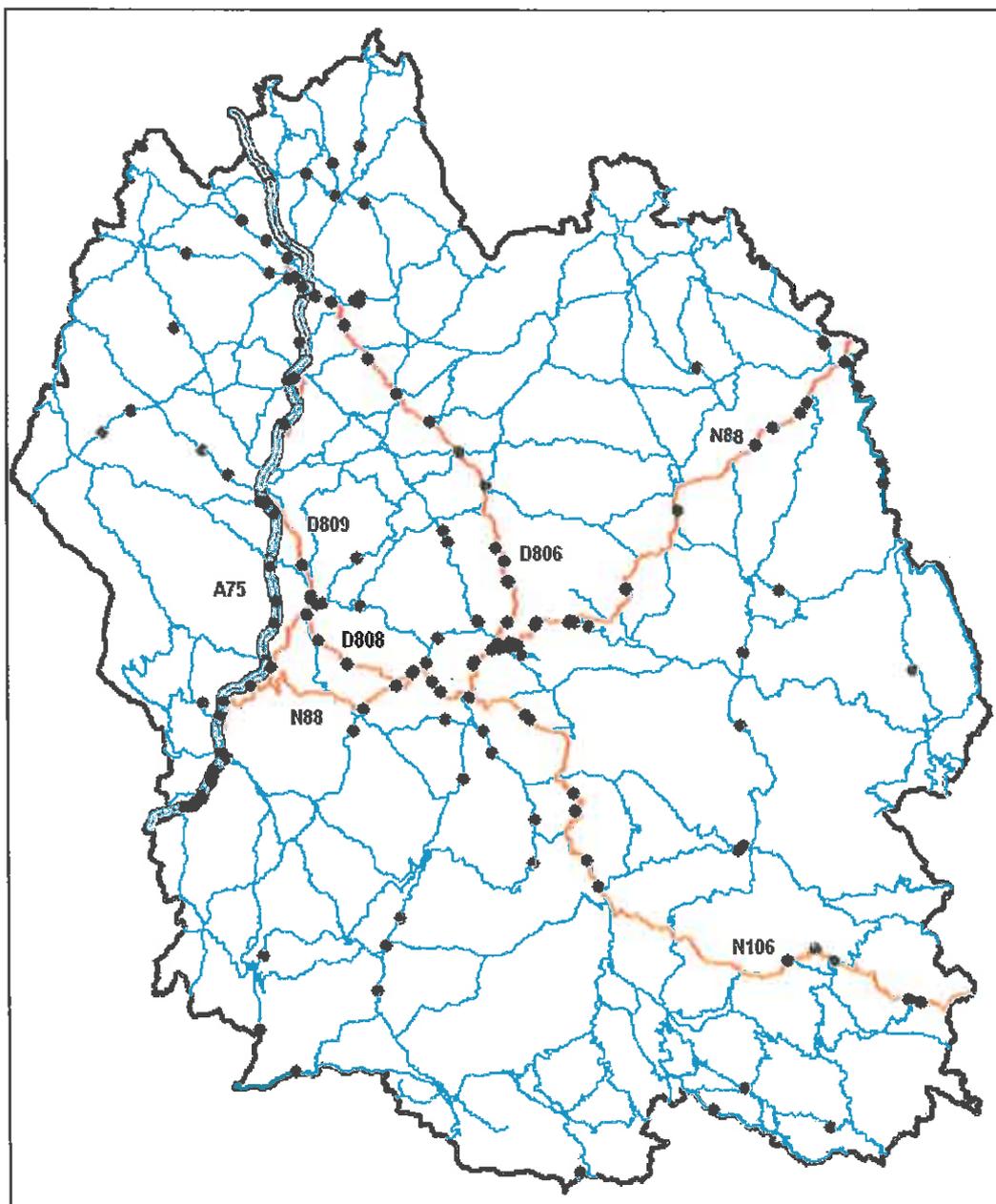
2.2 - Évolution de la gravité dans les accidents avec jeunes de 18 à 24 ans

L'indice de gravité (IG) est très élevé pour les années 2004 et 2007 car le nombre de tués dans les accidents avec au moins un jeune de 18 à 24 ans est conséquent par rapport au nombre d'accidents.



ig : Indice de gravité par rapport aux tués = Nbre de tués / Nbre d'accidents x 100

2.3 - Localisation des accidents avec jeunes de 18 à 24 ans



2.4 - Accidents avec jeunes de 18 à 24 ans en agglomération et en rase campagne

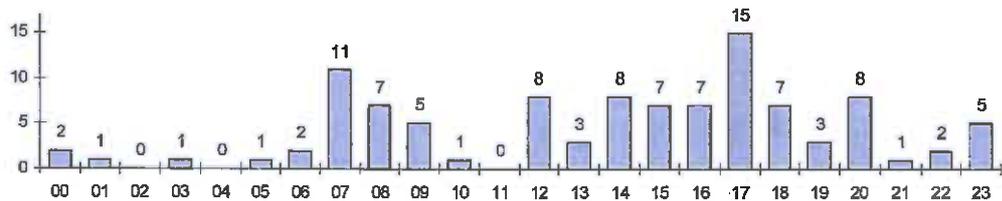
- On enregistre 10 tués en rase campagne et 1 seul en agglomération.

Période	Nombre d'accidents	Pourcentage	Indice de gravité
Rase campagne	138	78,9	7,2
Agglo	37	21,1	2,7

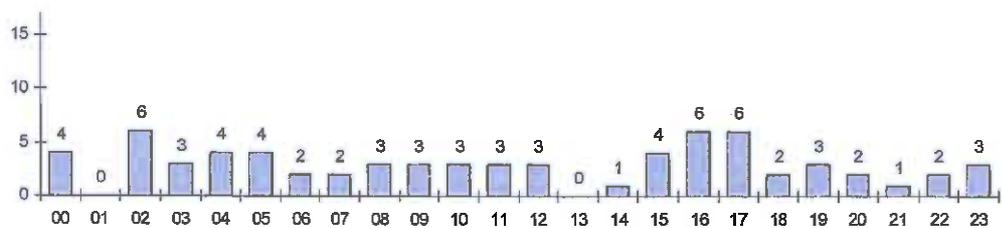
2.5 - Répartition des accidents avec jeunes de 18 à 24 ans dans le temps

Selon l'heure

- Selon l'heure pour les jours ouvrables



- Selon l'heure pour les Samedi / Dimanche / VF / Fête

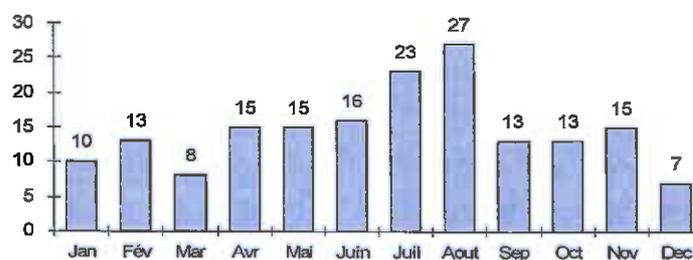


Selon le jour de la semaine

	Nombre d'accidents	Indice de gravité	Nombre de jours
Lundi	15	0	237
Mardi	20	0	251
Mercredi	22	9,1	245
Jeudi	24	8,3	246
Vendredi	24	0	251
Samedi	21	4,8	238
Dimanche	33	12,1	238
Veille de fête	7	0	55
Fête	9	22,2	65

Selon le mois

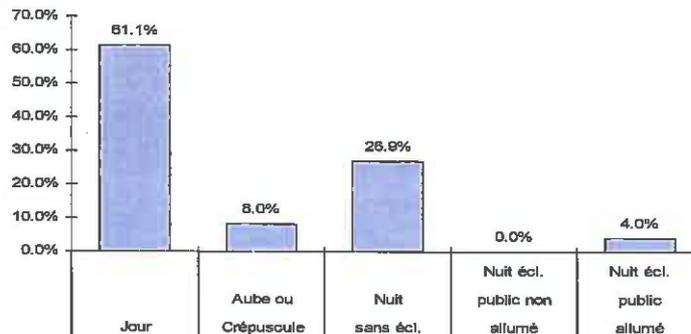
- Nombre d'accidents



2.6 - Accidents avec jeunes de 18 à 24 ans de jour ou de nuit

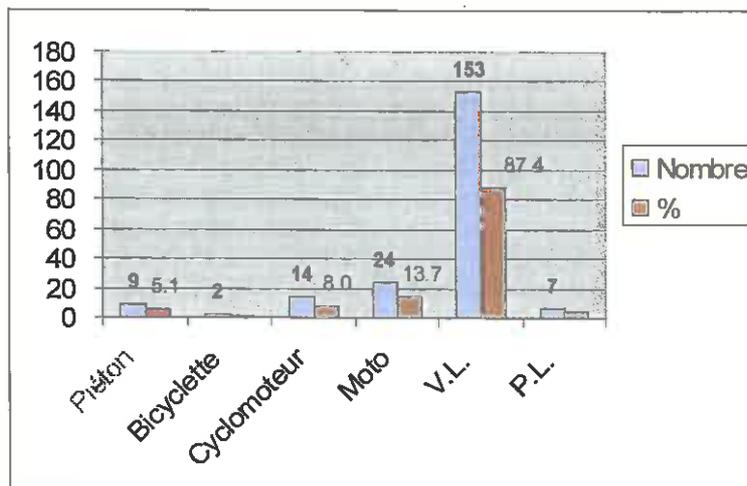
Les accidents avec au moins un jeune de 18 à 24 ans se produisent dans 61% des cas de jour.

- Luminosité (en % d'accidents)



2.7 - Les impliqués dans les accidents avec jeunes de 18 à 24 ans

Les accidents avec au moins un jeune de 18 à 24 ans impliqué concernent majoritairement les VL avec 87,4% et les motocyclettes avec 13,7%.



2.8 - Les jeunes conducteurs de 18 à 24 ans

Nombre d'accidents corporels avec au moins un conducteur jeune adolescent de 18 à 24 ans.

Période	Accidents	Tués	BH	BNH
2003 à 2007	152	9	113	122

Les accidents avec au moins un conducteur jeune adolescent de 18 à 24 ans se produisent :

- à un seul véhicule dans 55,3% des cas et à deux véhicules dans 38,8% des cas,
- sur obstacle fixe dans 44% des cas. Les tués sur obstacle représentent 55,6%,
- en agglomération dans 21,7% des cas,
- dans une courbe pour 60,5% des cas.

Il s'agit de locaux dans 62% des cas.

Les accidents avec au moins un conducteur jeune adolescent de 18 à 24 ans concernent un VL dans 81,3% des cas.

Le nombre d'accidents avec au moins un conducteur présentant une alcoolémie illégale est de 14 sur les 152 recensés, soit 9,21%.

2.9 - Pourcentage d'accidents graves avec un jeune conducteur de 18 à 24 ans

Le pourcentage d'accidents graves avec un jeune conducteur de 18 à 24 ans est de 24,6% en Lozère qui se situe au 95ème rang (France métropolitaine 31,8% et pour le département de l'Hérault 31,4%).

Le nombre de victimes graves (tués + BH) jeunes de 15 à 24 ans est de 9,9 pour 1000 habitants jeunes. La moyenne en métropole étant de 5,2 ce qui place la Lozère au 4ème rang sur 96.

2.10 - Responsabilité des jeunes conducteur de 18 à 24 ans dans les accidents

On observe 152 accidents impliquant au moins un jeune conducteur de 18 à 24 ans, cette tranche d'âges a été présumé responsable de 86 d'entre eux.

C – Les deux roues motorisés

Les cyclomoteurs

1 - Accidentalité avec cyclomoteurs - Période 2003 à 2007

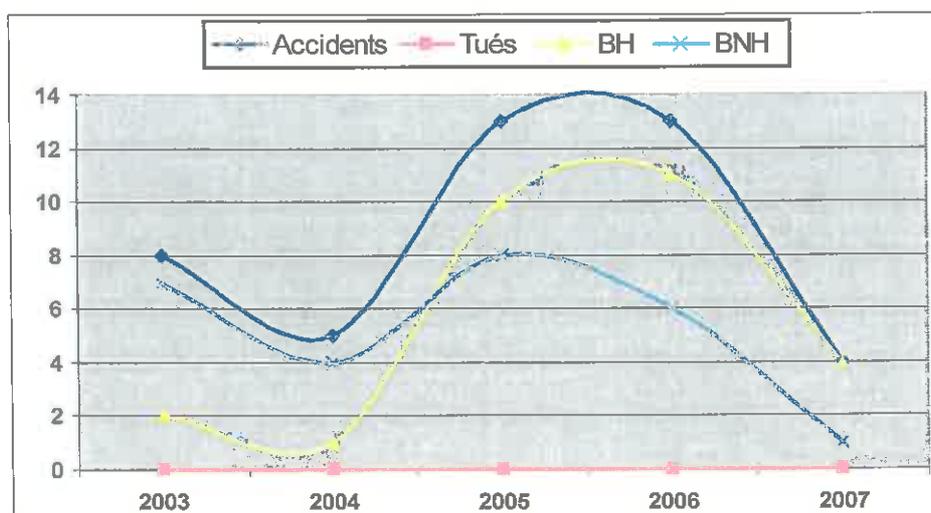
1.1 - Le bilan

Bilan des accidents corporels avec au moins un cyclomoteur impliqué.

Période	Accidents	Tués	BH	BNH
2003 à 2007	43	0	28	26

1.2 - Évolution du nombre d'accidents et de victimes

Évolution du nombre d'accidents corporels avec au moins cyclomoteur impliqué et du nombre de victimes.



- C'est au cours des années 2005 et 2006 que l'on enregistre le plus de blessés hospitalisés.

Années	Accidents	Tués	BH	BNH
2003	8	0	2	7
2004	5	0	1	4
2005	13	0	10	8
2006	13	0	11	6
2007	4	0	4	1
Ensemble	43	0	28	26

- Pour ce qui concerne le pourcentage d'accidents corporels avec au moins un cyclomoteur, la Lozère est le département le mieux classé avec 7,1%. La moyenne nationale étant de 17,6%.

2 - Étude détaillée des accidents avec cyclomoteurs - Période 2003 à 2007

2.1 - Pourcentage d'accidents avec cyclomoteurs

Le pourcentage d'accidents corporels avec au moins un cyclomoteur par rapport au nombre total d'accidents est de 7,7% .

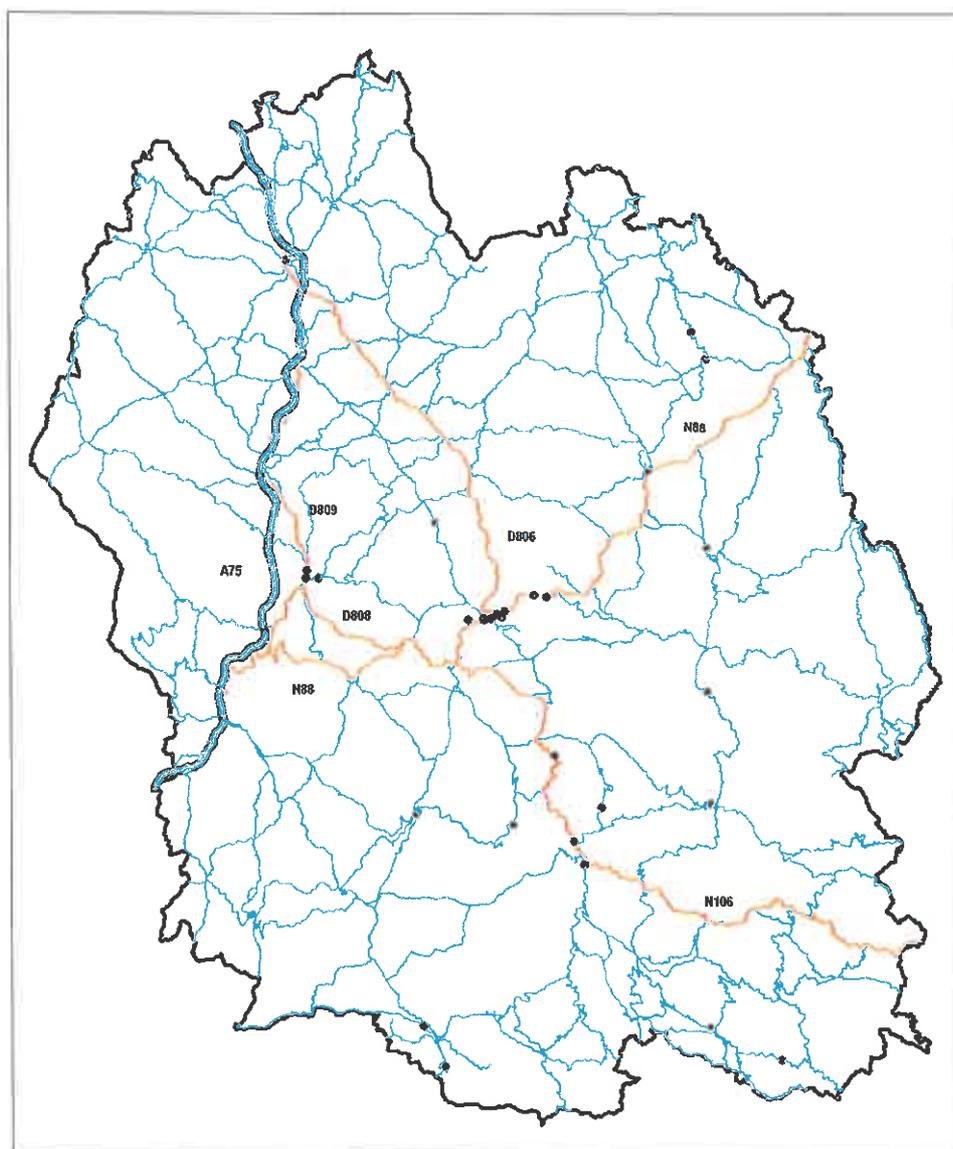
Période	Accidents	Tués	BH	BNH
2003 à 2007	43 <i>soit 7,7 %</i>	0 <i>soit 0 %</i>	28 <i>soit 7,8 %</i>	26 <i>soit 6,5 %</i>

2.2 - Indice de gravité dans les accidents avec cyclomoteurs

L'indice de gravité (IG) calculé à partir du nombre de tués est nul car les accidents avec au moins un cyclomoteur ne recensent aucun accident mortel.

Le département de la Lozère est le seul en France métropolitaine à ne comptabiliser aucun tué dans les accidents impliquant un cyclomoteur. La moyenne nationale étant de 7,6%.

2.3 - Localisation des accidents avec cyclomoteurs



2.4 - Accidents avec cyclomoteurs en agglomération et en rase campagne

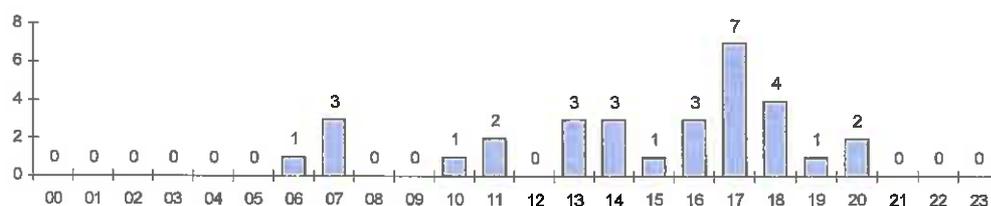
- On n'enregistre aucun tué en agglomération et en rase campagne, d'où un indice de gravité nul.

Période	Nombre d'accidents	Pourcentage	Indice de gravité
Rase campagne	17	39,5	0
Agglo	26	60,5	0

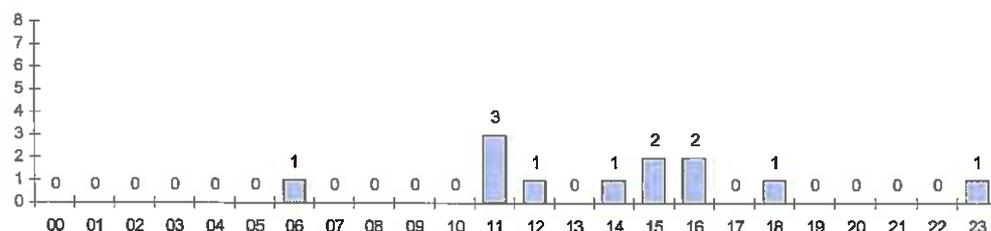
2.5 - Répartition des accidents avec cyclomoteurs dans le temps

Selon l'heure

- Selon l'heure pour les jours ouvrables



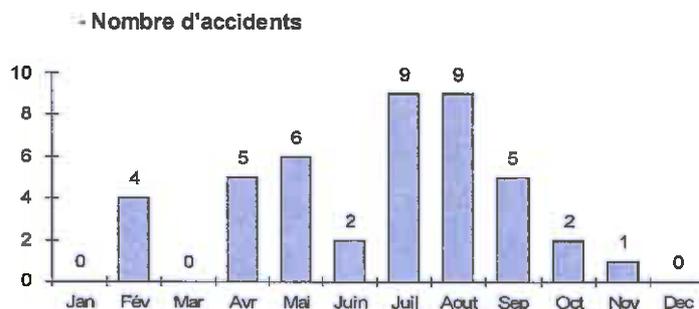
- Selon l'heure pour les Samedi / Dimanche / VF / Fête



Selon le jour de la semaine

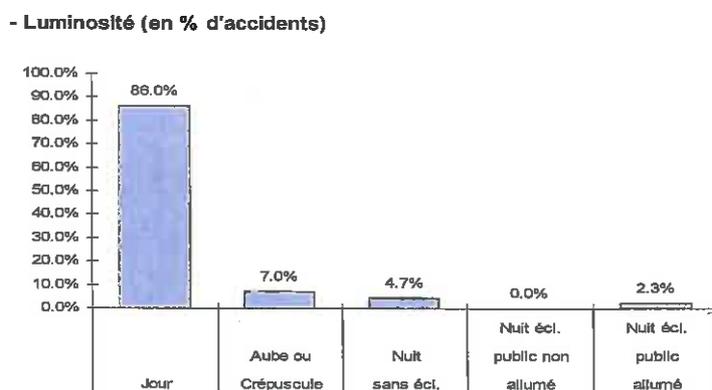
	Nombre d'accidents	Indice de gravité	Nombre de jours
Lundi	6	0	237
Mardi	6	0	251
Mercredi	8	0	245
Jeudi	4	0	246
Vendredi	7	0	251
Samedi	7	0	238
Dimanche	4	0	238
Veille de fête	0	0	55
Fête	1	0	65

Selon le mois



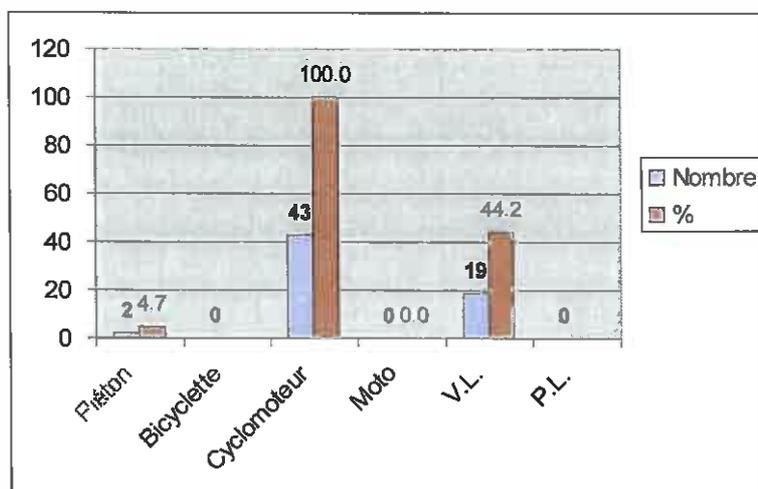
2.6 - Accidents avec cyclomoteurs de jour ou de nuit

Les accidents avec au moins un cyclomoteur se produisent dans 86% des cas de jour.



2.7 - Les impliqués dans les accidents avec cyclomoteurs

Les accidents avec au moins un cyclomoteur impliqué concernent les VL dans 44,2% des cas et les piétons dans 4,7% des cas.



2.8 - Les principales caractéristiques des accidents avec cyclomoteurs

Les accidents avec au moins un cyclomoteur se produisent :

- à un seul véhicule dans 51,2% des cas et à deux véhicules dans 44,2% des cas,
- sur obstacle fixe dans 37,2% des cas,
- en agglomération dans 60,5% des cas,
- dans une courbe pour 44,2% des cas,
- en intersection dans 23,3% des cas.

Il s'agit de locaux dans 45,5% des cas.

Les accidents avec au moins un cyclomoteur concernent un deux roues dans 68,2% des cas et les VL dans 31,8% des cas.

Il est à préciser que le casque est porté dans 91,1% des accidents.

2.9 - Les accidents cyclomoteurs avec présence d'alcool

Le nombre d'accidents avec au moins un conducteur présentant une alcoolémie illégale est de 4 sur les 43 recensés, soit 9,30%. Sur l'ensemble des accidents se pourcentage est de 7,5%.

2.10 - Les accidents où le cyclomoteur est présumé responsable

Sur les 43 accidents avec au moins un cyclomoteur, le cyclomotoriste est présumé responsable dans 25 d'entre-eux, soit dans 58% des cas.

La tranche d'âge 14-17 ans est présumée responsable de 17 de ces 25 accidents, soit dans 39,5% des 43 accidents avec au moins un cyclomoteur.

Les VL sont présumés responsables à 11 reprises sur les 43 accidents avec un cyclomoteur.

2.11 - Les accidents cyclomoteurs seul

Nombre d'accidents corporels avec un cyclomoteur seul :

Période	Accidents	Tués	BH	BNH
2003 à 2007	20	0	15	8

Ces accidents se produisent en courbe dans 50% des cas et en agglomération dans 40% des cas.

Le nombre d'accidents avec au moins un conducteur présentant une alcoolémie illégale est de 3 sur les 20 recensés, soit 15%.

La répartition des tranches d'âges fait apparaître une forte implication des 14 à 17 ans.

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	19	5	0	1	0	1	1

Les motocyclettes

1 - Accidentalité avec motocyclettes - Période 2003 à 2007

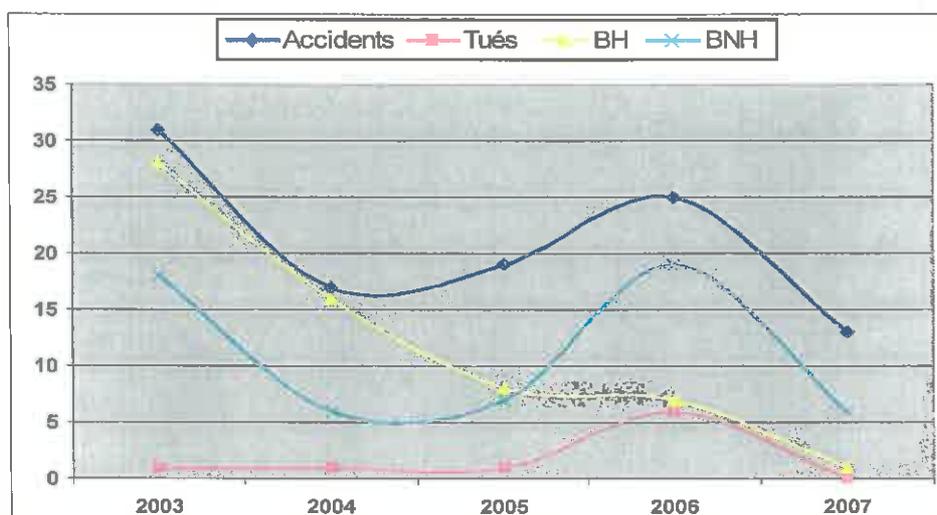
1.1 - Le bilan

Bilan des accidents corporels avec au moins une motocyclette impliquée.

Période	Accidents	Tués	BH	BNH
2003 à 2007	105	9	60	56

1.2 - Évolution du nombre d'accidents et de victimes

Évolution du nombre d'accidents corporels avec au moins une motocyclette impliquée et nombre de victimes.



- C'est au cours de l'année 2006 que l'on enregistre le plus de tués, soit 6 sur un total de 9 tués sur la période 2003 à 2007.

Années	Accidents	Tués	BH	BNH
2003	31	1	28	18
2004	17	1	16	6
2005	19	1	8	7
2006	25	6	7	19
2007	13	0	1	6
Ensemble	105	9	60	56

2 - Étude détaillée des accidents avec motocyclettes - Période 2003 à 2007

2.1 - Pourcentage d'accidents avec motocyclettes

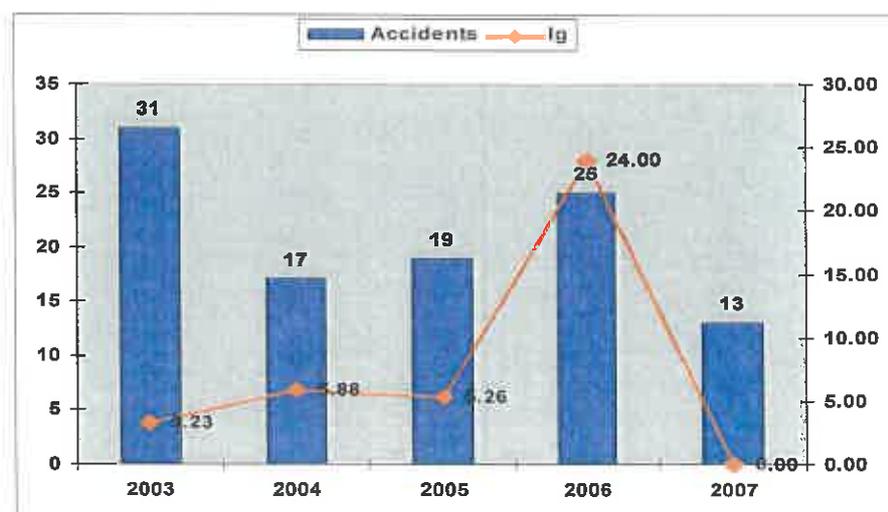
Le pourcentage d'accidents corporels avec au moins une motocyclette par rapport au nombre total d'accidents est de 18,7% . Ce pourcentage est de 20% pour les accidents mortels.

Période	Accidents	Tués	BH	BNH
2003 à 2007	105 soit 18,7 %	9 soit 20 %	60 soit 16,6 %	56 soit 13,9 %

En France, le risque par kilomètre parcouru pour les motocyclettes est vingt fois supérieur à celui des VL.

2.2 - Évolution du nombre de victimes dans les accidents avec motocyclettes

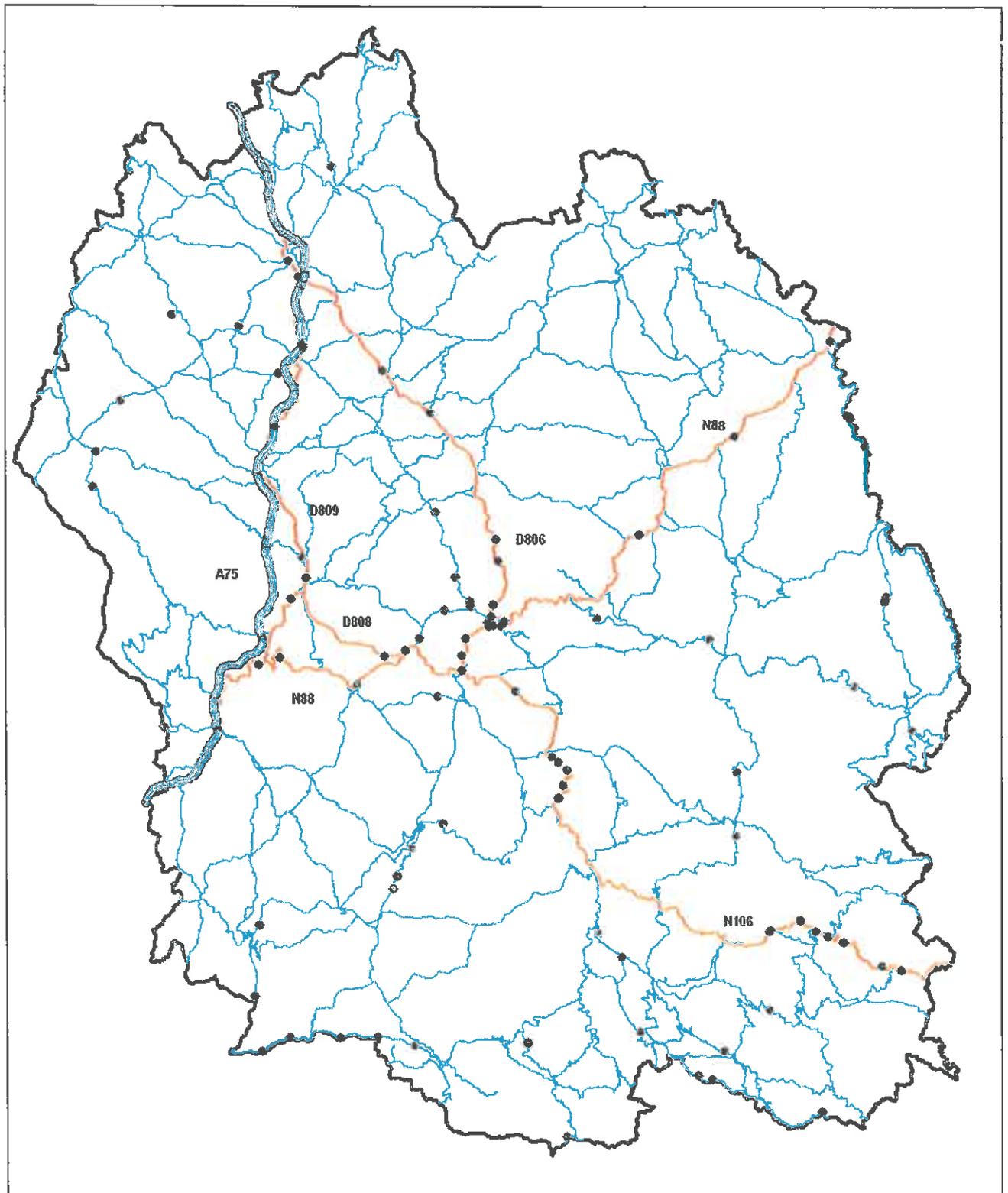
L'indice de gravité (IG) est très élevé en 2006 car les accidents avec au moins une motocyclette ont provoqué la mort de six motards.



Le département de la Lozère compte 9 accidents mortels avec au moins une motocyclette impliquées, ce qui la classe au 20ème rang national. La moyenne nationale étant de 17,9% et celle du département de l'Hérault de 19%.

Pour ce qui concerne le pourcentage d'accidents corporels avec au moins un motocyclette, la Lozère est également classée au 20ème rang avec 19,2%. La moyenne nationale étant de 20,3% et celle du département de l'Hérault de 22%.

2.3 - Localisation des accidents avec motocyclettes



2.4 - Accidents avec motocyclettes en agglomération et en rase campagne

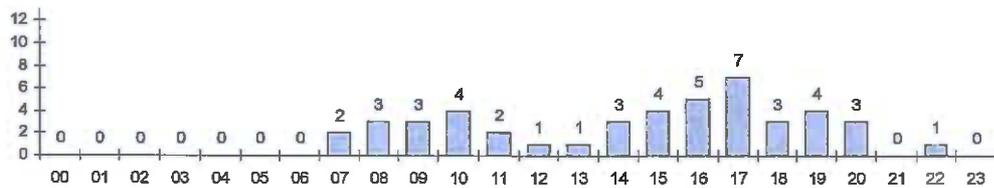
- On enregistre 8 tués hors agglomération, d'où un indice de gravité élevé et 1 tué en rase campagne.

Période	Nombre d'accidents	Pourcentage	Indice de gravité
Rase campagne	85	81	9,4
Agglo	20	19	5

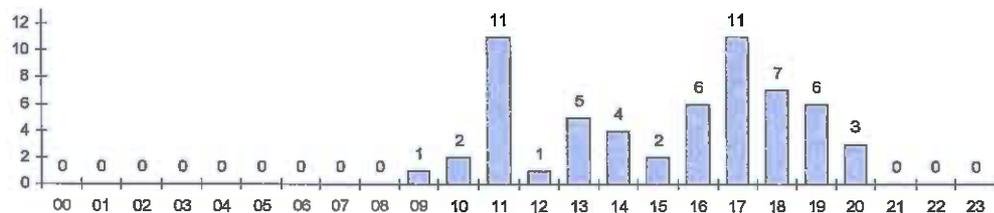
2.5 - Répartition des accidents avec motocyclettes dans le temps

Selon l'heure

- Selon l'heure pour les jours ouvrables



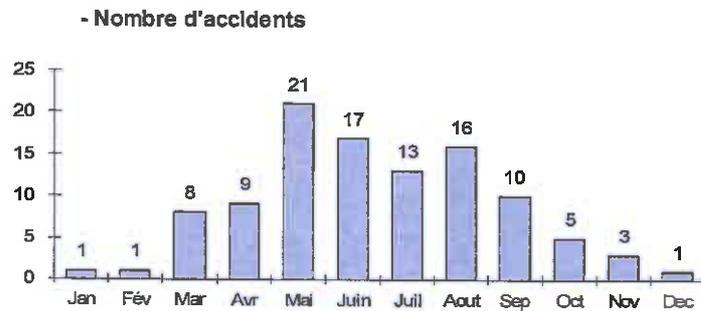
- Selon l'heure pour les Samedi / Dimanche / VF / Fête



Selon le jour de la semaine

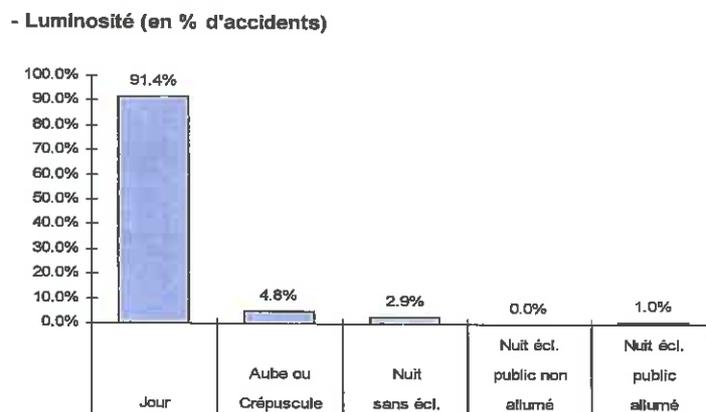
	Nombre d'accidents	Indice de gravité	Nombre de jours
Lundi	7	14,3	237
Mardi	7	0	251
Mercredi	6	16,7	245
Jeudi	9	22,2	246
Vendredi	17	11,8	251
Samedi	22	0	238
Dimanche	21	4,8	238
Veille jour férié	7	14,3	55
Jour férié	9	11,1	65

Selon le mois



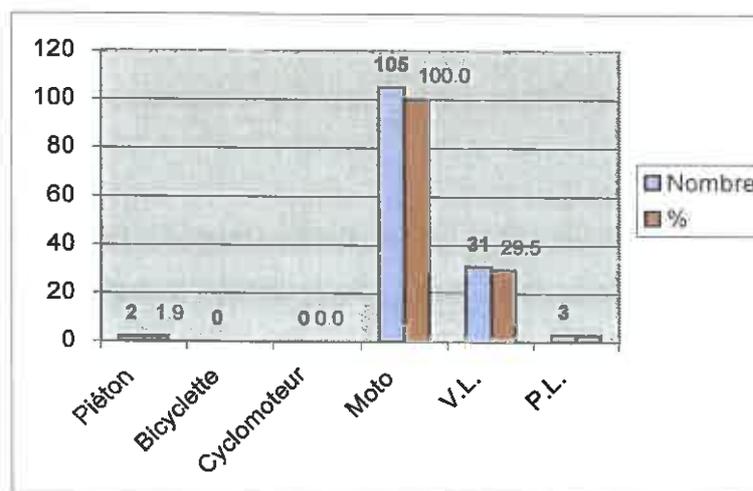
2.6 - Accidents avec motocyclettes de jour ou de nuit

Les accidents avec au moins une motocyclette se produisent dans 91,4% des cas de jour.



2.7 - Les impliqués dans les accidents avec motocyclettes

Les accidents avec au moins une motocyclette impliqués concernent les VL dans 29,5% des cas.



2.8 - Les principales caractéristiques des accidents avec motocyclettes

Les accidents avec au moins une motocyclette se produisent :

- à un seul véhicule dans 61% des cas et à deux véhicules dans 38,1% des cas,
- sur obstacle fixe dans 70,5% des cas. On enregistre 6 tués sur obstacle, soit 66,7% des tués en motocyclette.
- en agglomération dans 81% des cas,
- dans une courbe pour 70,5% des cas,
- en intersection dans 7,6% des cas.

Il s'agit de locaux dans 46,3% des cas.

Les accidents avec au moins un motocyclette concernent les VL dans 21,1% des cas.

2.9 - Les accidents motocyclettes avec présence d'alcool

Le nombre d'accidents avec au moins un conducteur présentant une alcoolémie illégale est de 4 sur les 105 recensés, soit 3,81%. Sur l'ensemble des accidents se pourcentage est de 7,5%.

2.10 - Les accidents où le motocycliste est présumé responsable

Sur les 105 accidents avec au moins une motocyclette, le motocycliste est présumé responsable dans 51 d'entre eux, soit dans 48,6% des cas.

La tranche d'âge 18-24 ans est présumée responsable de 8 de ces 51 accidents, soit dans 7,6% des 105 accidents avec au moins une motocyclette.

La tranche d'âge 25-45 ans est présumée responsable de 28 de ces 51 accidents, soit dans 26,6% des 105 accidents avec au moins une motocyclette.

Les VL sont présumés responsables à 11 reprises sur les 105 accidents avec une motocyclette, soit dans 10,5%.

2.11 - Les accidents motocyclettes seules

Nombre d'accidents corporels avec une motocyclette seule.

Période	Accidents	Tués	BH	BNH
2003 à 2007	63	6	30	32

Ces accidents se produisent en courbe dans 81% des cas et en rase campagne dans 92% des cas.

Le nombre d'accidents avec au moins un conducteur présentant une alcoolémie illégale est de 2 sur les 63 recensés, soit 3,2%.

La répartition des tranches d'ages fait apparaître une forte implication des 25 à 46 ans.

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
1	3	13	21	23	9	1	1

D – La vitesse

1 - 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.

Au niveau national, entre 2002 et 2006, les vitesses moyennes en journée des automobilistes français a chuté de 7,3 km/h, passant de 89,5 à 82,2 km/h.

La mise en place progressive du dispositif de contrôle automatique des vitesses à partir de la fin de l'année 2003 a sensiblement changé la perception que les conducteurs français ont de la vitesse.

Pour déterminer si la vitesse peut être mis 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, telle la survenance des accidents dans un tracé de route en courbe - 55% pour la totalité des accidents corporels (72% pour les accidents mortels), à un seul véhicule, 62% dans tous les cas - autorise à considérer **la vitesse comme étant 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 du département.

2 - Étude des accidents avec vitesse - Période 2005 à 2007 en zone gendarmerie

Les infractions qui sont à l'origine des accidents corporels et relevées par les forces de l'ordre, laissent apparaître une forte proportion de cause lié à la perte de contrôle ou vitesse excessive avec près de 50%.

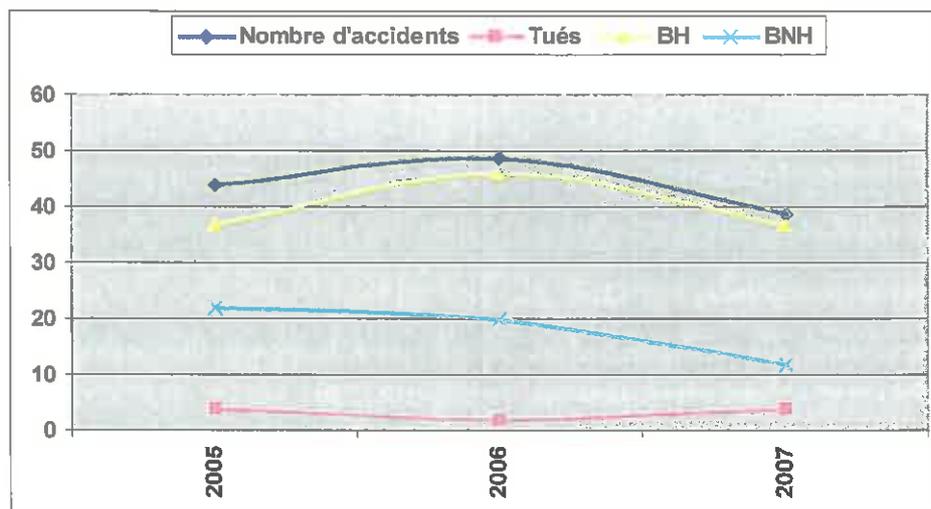
2.1 - Le bilan

Bilan des accidents corporels avec un conducteur présumé responsable d'une perte de contrôle, d'une vitesse excessive ou inadaptée.

Période	Accidents	Tués	BH	BNH
2005 à 2007	132	10	120	54

2.2 - Évolution du nombre d'accidents et de victimes

Évolution du nombre d'accidents corporels avec un conducteur présumé responsable d'une perte de contrôle, d'une vitesse excessive ou inadaptée et du nombre de victimes.

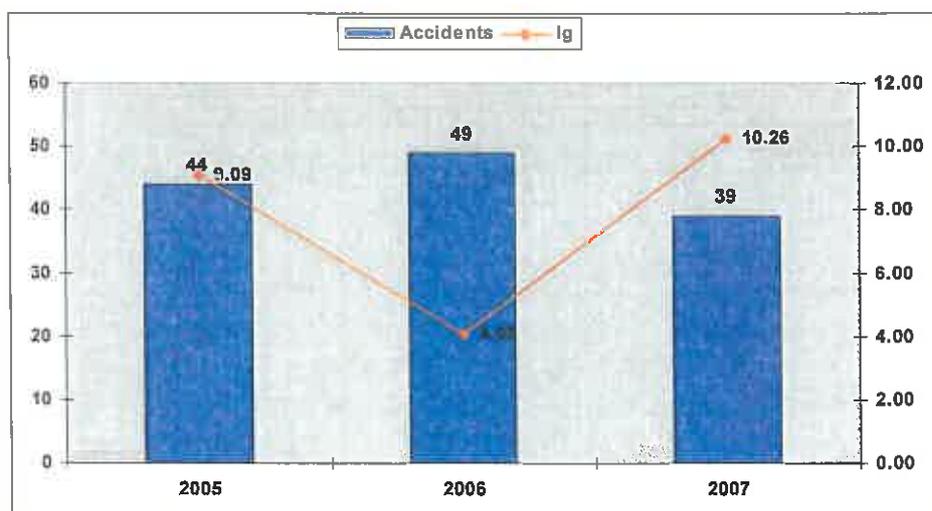


- La perte de contrôle et la vitesse inadaptée ou excessive sont à l'origine de près de 50% des accidents corporels.
- On enregistre 10 tués sur un total de 27 en trois ans, soit 37%. Les blessés hospitalisés représentent 46,6%.

Années	Accidents	Tués	BH	BNH
2005	44	4	37	22
2006	49	2	46	20
2007	39	4	37	12
Ensemble	132	10	120	54

2.3 - Évolution de la gravité des accidents avec vitesse

L'indice de gravité (IG) pour les années 2005 et 2007 est supérieur à celui enregistré entre 2003 et 2007 (8,0) sur tous les accident recensés durant cette période .



Ig : Indice de gravité par rapport aux tués = Nbre de tués / Nbre d'accidents x 100

2.4 - Les principales caractéristiques des accidents avec vitesse

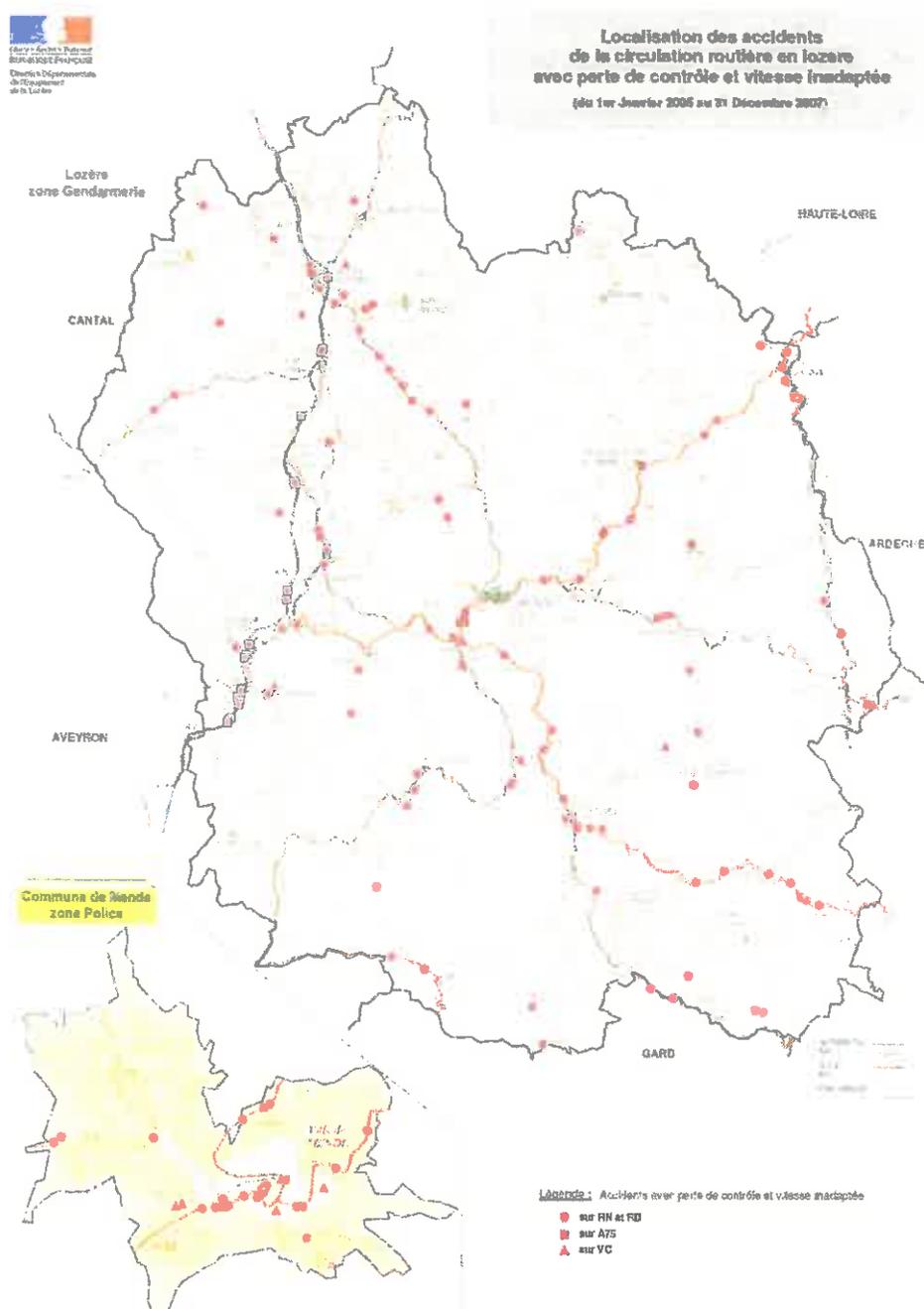
Les accidents se produisent avec un conducteur présumé responsable originaire du département de la Lozère dans 49,2% des cas.

Les hommes sont concernés dans 79,5% des cas.

La répartition des tranches d'âges fait apparaître une forte implication des 18 à 24 ans, soit 30%, suivi de la tranche 25 à 46 ans.

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
1	12	40	22	23	16	10	8

2.5 - Localisation des accidents avec vitesse



IV – Orientations d'actions

L'étude de l'accidentologie a permis de fixer quatre enjeux en Lozère jusqu'en 2012. Ces enjeux se déclinent en orientations d'actions comme suit :

Enjeu jeunes :

- ✓ Impliquer les parents d'élèves et les conducteurs adultes accompagnant.
- ✓ 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.
- ✓ Communiquer sur les risques liés à la spécificité du département de la Lozère.

Enjeu alcool et stupéfiants :

- ✓ Mobiliser les services de l'État, les collectivités territoriales, les entreprises et les professionnels de la santé sur le risque alcool et stupéfiants.
- ✓ Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné.
- ✓ Mettre en oeuvre 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.
- ✓ Promouvoir l'auto contrôle d'alcoolémie.

Enjeu vitesse :

- ✓ Mettre en oeuvre 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 deux roues motorisés :

- ✓ 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 oeuvre le volet deux-roues du plan de contrôle.

Communes aux 4 enjeux :

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

V – Suite et évaluation du DGO

La suivi et l'évaluation du DGO :

Les objectifs nationaux affichés et les objectifs locaux 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 et un groupe technique.

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 indicateurs pour chaque enjeu permettront de suivre les déclinaisons locales des orientations d'actions du DGO et d'effectuer si nécessaire quelques ajustements. Citons par exemple :

- suivi des objectifs chiffrés définis dans le DGO,
- part des orientations d'actions ayant fait l'objet d'au moins une action au titre du PDASR,
- nombre d'actions du PDASR mises en oeuvre découlant effectivement des orientations d'actions du DGO,
- nombre d'actions du PDASR mises en oeuvre ne découlant pas des orientations d'actions du DGO

Les 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 2012, les orientations d'actions définies dans le DGO constitueront le fondement (ou socle) des projets d'actions élaborées au titre du PDASR. Le principe des groupes de travail mis en place à l'occasion de l'élaboration du présent DGO sera pérennisé.

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 (élaboration de cahiers des charges propres à chaque enjeu),
- la sélection des projets d'actions proposés par les "porteurs de projet",
- l'évaluation des actions réalisées.

Annexes

1. Relevé de décisions de la réunion préparatoire Préfecture et DDE / organisation de la démarche DGO, établissement du calendrier et désignation des acteurs / 18 juin 2008
2. Compte rendu du groupe technique / caractérisations et propositions d'enjeux / 19 septembre 2008
3. Compte rendu du comité de pilotage / validation des 4 enjeux / 1er octobre 2008
4. Compte rendu du groupe de travail enjeu jeunes / compréhension de l'enjeu et propositions d'orientations d'actions / 7 octobre 2008
5. Compte rendu du groupe de travail enjeu alcool et stupéfiants / compréhension de l'enjeu et propositions d'orientations d'actions / 14 octobre 2008
6. Compte rendu du groupe de travail enjeu vitesse / compréhension de l'enjeu et propositions d'orientations d'actions / 21 octobre 2008
7. Compte rendu du groupe de travail 2 roues motorisés / compréhension de l'enjeu et propositions d'orientations d'actions / 14 novembre 2008
8. Compte rendu du synthèse des 4 groupes de travail / propositions d'orientations d'actions pour le COPIL / 25 novembre 2008
9. Compte rendu du comité de pilotage / validation des orientations d'actions / 12 décembre 2008



PRÉFECTURE DE LA LOZÈRE

Cabinet

Mende, le 1^{er} juillet 2008

**Relevé de décisions
de la réunion préparatoire du
document général d'orientations (D.G.O.) 2008-2012
le mercredi 18 juin 2008**

Une réunion préparatoire au document général d'orientations s'est déroulée le mercredi 18 juin 2008 en préfecture sous la présidence de Mme Annie MARCHANT, directrice des services du cabinet, chef de projet sécurité routière.

📖 Etaient présents :

M. Frédéric AUTRIC	chef de service des politiques de prévention et d'aménagement - direction départementale de l'équipement (DDE)
M. Serge RICHARD	cellule prévention et sécurité, service des politiques de prévention et d'aménagement direction départementale de l'équipement (DDE)
Mme Graziella QUERON	Coordinatrice sécurité routière, préfecture de la Lozère
Mme Valérie MAZOT	Adjointe à la coordinatrice sécurité routière, préfecture de la Lozère

Ordre du jour :

- 1 – Organisation du DGO,
- 2 – Composition du comité de pilotage (COPIL),
- 3 – Composition du groupe technique.

◆ Organisation du DGO

Constat :

Sur le plan national, 4 enjeux ont été définis :

- enjeu alcool,
- enjeu vitesse,
- enjeu jeunes,
- enjeu deux-roues motorisées

Ils fixent l'objectif général des actions qui en découlent.

Le planning a été modifié suivant les caractéristiques du département et redéfini comme suit :

18 juin 2008 : réunion préparatoire pour lancement du DGO.

début juillet

Préfecture :

- prise de contact téléphonique par Mme Annie MARCHANT avec le comité de pilotage (COPIL) pour présentation du DGO,
- puis envoi d'un courrier au COPIL pour confirmation du lancement du DGO, en leur demandant de désigner un technicien.

ODSR :

Lancement de l'étude de caractérisation des enjeux par l'ODSR (phase 1).

15 septembre 2008 :

Pré-validation des enjeux avec le groupe technique.

1^{er} octobre 2008 :

Présentation et validation des enjeux par le COPIL.

du 1^{er} octobre au 15 octobre 2008 :

Analyse par l'ODSR de la compréhension des enjeux (phase 2).

du 15 octobre au 30 novembre 2008 :

Compréhension des enjeux par le groupe technique (élargi le cas échéant à d'autres partenaires) puis élaboration des orientations des actions (phase 3).

1^{er} décembre :

Validation des orientations d'actions par le COPIL.

Décembre :

Rédaction du DGO.

Fin décembre 2008 :

Signature du DGO.

◆ **Composition du comité de pilotage (COPIL) :**

Mme Annie MARCHANT	chef de projet, préfecture de la Lozère
M. Jean-Paul POURQUIER	président du conseil général de la Lozère
M. Eric TANAYS	directeur départemental de l'équipement
M. Gilles COSSAS	commandant du groupement de gendarmerie de la Lozère
M. Philippe NADAL	commissaire principal, directeur départemental de la sécurité public
M. Jacques BLANC	président de l'association des maires de France (AMF)
M. François CHAUFFOUR	directeur de la mutualité sociale agricole de la Lozère
M. REUZEAU	directeur de la caisse régionale d'assurance maladie (CRAM)

◆ **Composition du groupe technique :**

Co-pilotage du groupe technique :

M. Frédéric AUTRIC – ODSR,

Mme Graziella QUERON, coordinatrice sécurité routière – préfecture de la Lozère.

Membres du groupe à définir :

- techniciens à l'ODSR,
- représentant du conseil général de la Lozère,
- représentant de la direction départementale de la sécurité publique,
- représentant de la gendarmerie de la Lozère,
- représentants des mairies de :
 - Mende,
 - Florac,
 - Saint-Chély d'Apcher,
 - Marvejols,
 - Langogne,
- technicien de la caisse régionale d'assurance maladie,
- technicien de la mutualité sociale agricole.

Pour la préfète et par délégation,
la directrice des services du cabinet,
chef de projet sécurité routière,

signé

Annie MARCHANT



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

*Direction départementale de l'Équipement
de la Lozère*

Service des Politiques de Prévention et d'Aménagement

Prévention et sécurité

COMITE TECHNIQUE DGO 2008-2012

**Compte rendu de la réunion du 19
septembre 2008**

Participants :

Graziella QUERON, Préfecture de la Lozère, coordinatrice sécurité routière

Capitaine Alexandre DEFAISSE, Gendarmerie, Commandant EDSR

Jean Michel SIMONET, Police Nationale, enquêteur ECPA

Guy DUMOULIN, CRAM IR, chargé de mission risque routier

Gérard MOLINES, MSA, conseiller en prévention risques professionnels

Christophe BAUMELLE, CG 48 / DRBT, responsable BSIR

Bernard PALPACUER, Mairie de Langogne, urbanisme et développement économique

Jean pierre JACQUES, mairie de Marvojols, adjoint urbanisme sécurité

Yves BENOIT, mairie de Florac, délégué sécurité routière

Guy GILLES, mairie de St Chély d'Apcher, adjoint sécurité

Frédéric AUTRIC, DDE 48, SPPA, chef de service

Bernard LOUCHE, DDE 48, SPPA / PS, chef de cellule

Serge RICHARD, DDE 48, SPPA / PS

Gilles TREMOULET, DDE 48, SPPA / PS

Excusés :

Aurélien VAN de VOORDE, mairie de Mende, conseiller municipal

Présentation de la démarche DGO 2008-2012 (F. Autric et G. Quéron)

1 Circulaire du 15 avril 2008.

- **Contexte politique** : objectif de moins de 300 tués pour 2012

- **Le Document Général d'Orientation 2008 – 2012 :**

démarche partenariale sous l'autorité du préfet

outil de programmation (orientation d'actions) et de mobilisation

- **4 enjeux communs** à tous les départements : Alcool, vitesse, jeunes deux-roues motorisés
- éventuellement **1 ou 2 enjeux spécifiques au département**
- **Plan Départemental d'Actions Sécurité Routière :**

à recentrer dès 2009 dans la logique du DGO

éviter les dispersions (logique de projet)

2 Partenaires mobilisés :

Comité de pilotage constitué des acteurs publics signataires du DGO

- **Collectivités territoriales** : Conseil Général, principales communes
- Représentants locaux d'**assureurs sociaux du risque professionnel** : CRAM, MSA

Concertation – consultation sur l'ensemble de la démarche dans le cadre d'un groupe de pilotage

Autres acteurs (associations, porteurs de projets, services de l'Etat)

Information aux étapes clés de la démarche ou dans le cadre de structures existantes (ex.: Pôle de compétence Etat)

sollicitations ponctuelles pour participation à groupes de travail par enjeu (compréhension des enjeux et définition des orientation d'actions)

3...Les étapes et le calendrier de la démarche :

Lancement du DGO (mobilisation) : juin 2008

Phase 1 : **Caractérisations des enjeux :** juillet à septembre 2008

Validation des enjeux : 1er octobre 2008

Phase 2 : **Compréhension des enjeux :** octobre 2008

Phase 3 : **Définitions des orientations d'actions :** novembre 2008

Validation des orientations d'actions : 1er décembre 2008

Rédaction du DGO : décembre 2008

Signature du DGO : fin décembre 2008 ou début janvier 2009

Application et suivi du DGO : à compter de janvier 2009

Présentation de l'accidentologie dans le département de la Lozère (F. Autric, B. Louche

Au sein de la DDE48 la cellule Prévention et sécurité a pour mission d'être l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière. Les éléments relatifs aux accidents corporels, recueillis apurés des services de Police et de Gendarmerie, permettent un suivi de l'accidentologie dans le département.

En ce qui concernent les données générales d'accidentologie du département, il apparaît que la Lozère s'inscrit dans la tendance nationale orientée à la baisse du nombre des accidents corporels et des victimes. Seul le chiffre des tués ne reflète pas cette tendance en raison d'un faible nombre dans cette catégorie de victimes.

Depuis le 1er janvier 2005 de nouvelles définitions relatives aux victimes sont applicables :

Tués : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.(6 jours avant 2005)

Blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital pour une durée de plus de 24 heures (6 jours avant 2005 pour les blessés graves)

Blessés non hospitalisés : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admis comme patients à l'hôpital plus de 24 heures (6 jours avant 2005 pour les blessés légers)

La présentation s'est ensuite poursuivie par l'examen des données chiffrées pour les 4 enjeux nationaux à savoir : l'alcool, les 2 roues motorisés, les jeunes et la vitesse.

D'autres thèmes ont fait l'objet d'un examen afin de rechercher un ou plusieurs enjeux spécifiques au département de la Lozère à savoir : les seniors, les piétons, les trajets locaux (travail, scolaires, achats), les déplacements professionnels, les refus de priorité.



Si aucun de ces thèmes ne semble ressortir comme un enjeu à intégrer dans la démarche DGO les membres du comité technique n'excluent pas la possibilité de mener des actions transversales vers ces thèmes.

Propositions et poursuite de la démarche

Les membres du comité technique proposent au comité de pilotage de retenir les 4 enjeux nationaux pour sa réunion du mercredi 1er octobre 2008.

Afin de poursuivre la démarche du DGO dans le respect du calendrier prévisionnel les membres du comité technique décident de fixer les dates des réunions des groupes de travail pour chacun des 4 enjeux :

Mardi 7 octobre à 14h00 pour l'enjeu **Jeunes**

Mardi 14 octobre à 14h00 pour l'enjeu **Alcool (et stupéfiants)**

Mardi 21 octobre à 14h00 pour l'enjeu **Vitesse**

Vendredi 14 novembre à 14h00 pour l'enjeu **2 roues motorisés**

La DDE sera chargée de convoquer les différents acteurs impliqués pour chacun des enjeux.





Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Préfecture de la Lozère

DGO 2008 2012 ANNEXE 3

**REUNION DU COMITE DE PILOTAGE
DU DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS SECURITE ROUTIERE
LE 1^{ER} OCTOBRE 2008**

Participants

Préfecture	Mme MARCHANT, directrice des services du cabinet Mme Graziella QUERON
DDE	M. TANAYS M. AUTRIC M. LOUCHE
DDSP Gendarmerie Association des maires de France Conseil général	M. TORRES M. le lieutenant-colonel COSSAS M. MALAVAL, maire de LANGOGNE M. BOUZILLARD directeur des routes et des infrastructures

Objet :

Dans la démarche d'élaboration du DGO 2009-2012, sont constitués un comité de pilotage présidé par le chef de projet sécurité routière et un groupe technique animé par la coordonnatrice sécurité routière et la DDE (observatoire départemental).

Le comité de pilotage dont le rôle est de fixer les enjeux sécurité routière pour les quatre années à venir, pour le département, au regard des propositions du groupe technique, s'est réuni pour la première fois ce mercredi 1^{er} octobre.

La démarche et la méthodologie ainsi que le calendrier ont été présentés à partir d'un power point remis en réunion, et commenté par la DDE et la préfecture.

Décisions

Il a été proposé de retenir les quatre enjeux fixés au niveau national et de ne pas en ajouter d'autres : les jeunes, l'alcool et les stupéfiants, la vitesse, les deux roues motorisés.

La question des déplacements domicile-travail-achats-école et déplacements professionnels sera intégré dans l'un des enjeux précédents (sans doute vitesse).

Il revient maintenant au groupe technique de traiter un à un ces quatre enjeux et de faire part de ses propositions qui seront présentées au comité de pilotage lors de la prochaine réunion le 1^{er} décembre.

Les groupes de travail se réuniront les 7 octobre (enjeu jeunes), 14 octobre (enjeu alcool et stupéfiants, 21 octobre (vitesse), 14 novembre –enjeu deux roues motorisées).

La directrice des services du cabinet
chef de projet sécurité routière

Annie MARCHANT



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Direction départementale de l'Équipement
de la Lozère

Service des Politiques de Prévention et d'Aménagement

Prévention et sécurité

Document Général d'Orientation
2008-2012

Compte rendu de la réunion du
groupe de travail " enjeu jeunes " du
7 octobre 2008

Participants :

Capitaine Alexandre DEFAISSE, Gendarmerie, Commandant EDSR

Gilles THOLLARD, Education Nationale, Principal du collège de Florac

Gérard MOLINES, MSA, conseiller en prévention risques professionnels

Annick BRUN, Mairie de Langogne, conseillère municipale

Jean pierre JACQUES, mairie de Marvejols, adjoint urbanisme sécurité

Frédéric AUTRIC, DDE 48, SPPA, chef de service

Bernard LOUCHE, DDE 48, SPPA / PS, chef de cellule

Serge RICHARD, DDE 48, SPPA / PS / ODSR

Gilles TREMOULET, DDE 48, SPPA / PS

Rappel de la démarche DGO (F Autric)

Une présentation de la démarche DGO est faire pour les nouvelles personnes associés au groupe de travail.

Le Comité de Pilotage qui s'est réuni le 1er octobre a validé les 4 enjeux nationaux comme étant les enjeux de département de la Lozère pour le DGO 2008/2012 à savoir :

1. les jeunes
2. l'alcool et les stupéfiants
3. la vitesse
4. les 2 roues motorisés

But du groupe de travail

Le travail du groupe comporte 2 parties :

1. la compréhension et l'approfondissement de l'enjeu à partir des données relatives à l'accidentologie fournies par l'Observatoire Départemental de la sécurité routière (ODSR)
2. l'établissement de propositions d'orientation d'actions par domaine (réseau, information, formation, éducation, contrôle et sanctions)

Présentation des données relatives à l'accidentologie liée à l'enjeu (B. Louche)

Les données d'accidentologie concernant les jeunes sont présentés en 2 parties :

→ tranche d'âges de 15 à 17 ans :

Les accidents corporels sur cette tranche d'âges concernent majoritairement les conducteurs de cyclomoteurs (cylindrée inférieure à 50 cm³) dont la conduite exige l'obtention du Brevet de Sécurité Routière (BSR) accessible dès 14 ans pour les titulaires de l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière 1er niveau (ASSR 1)

Les jeunes de 15 à 17 ans sont soit auteur (1 seul véhicule en cause) soit victime (2 véhicules en cause)

→ tranche d'âges de 18 à 24 ans :

Les accidents corporels sur cette tranche d'âges concernent majoritairement les conducteurs de véhicules légers dont la conduite exige l'obtention du permis B à 18 ans pour les titulaires de l'Attestation Scolaire de sécurité Routière 2ème niveau (ASSR 2)

Dans le département de la Lozère l'Apprentissage Accompagné de la Conduite (AAC) est largement répandue (subvention de 100 euros attribuée par le Conseil Général pour chaque candidat à l'AAC)



La gendarmerie communique les chiffres concernant les accidents corporels dans sa zone de compétence impliquant des jeunes de 15 à 24 ans depuis le début de l'année 2008, à savoir 16 accidents (sur un total de 57). La cause principale de ces accidents est la perte de contrôle du véhicule, due vraisemblablement au manque d'expérience du conducteur.

Propositions d'orientation d'actions

Le tableau joint au présent compte-rendu présente les différentes propositions d'orientations d'actions émanant des membres du groupe de travail;

La DDE est chargée de la mise en forme de ces propositions pour une présentation au comité de pilotage du 1er décembre 2008.

Prochaines réunions de groupe de travail

Mardi 14 octobre à 14h00 pour l'enjeu **Alcool et stupéfiants**

Mardi 21 octobre à 14h00 pour l'enjeu **Vitesse**

Vendredi 14 novembre à 14h00 pour l'enjeu **2 roues motorisés**



DGO 2009-2012

Groupe de travail Enjeu jeunes

mardi 7 octobre 2008

Constats ou problèmes identifiés (gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)	Orientations d'actions proposées					Observations pour la mise en oeuvre - stratégie, planification (priorités) et synergies - recommandations - freins et leviers locaux CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme
	réseau	information	formation	éducation (transformation durable des comportements)	contrôle et sanctions	
Jeunes 15-17 ans	Piste d'éducation routière à mutualiser	<ul style="list-style-type: none"> a) Éditer des dépliants sur les techniques de conduites, b) Intervention de personnes handicapées pour relayer l'information, 	<ul style="list-style-type: none"> a) Accentuation de la formation technique (pratique et théorique) connaître les bases de la conduite b) Formations pratiques avec des moniteurs motos écoles (pour freinage d'urgence, évitement...) 	<ul style="list-style-type: none"> a) Achat de matériel pédagogique, exemple simulateur deux roues b) Informer sensibiliser les parents réactualiser les connaissances des parents c) Associer les jeunes et les parents aux mêmes actions 	Débridage des engins,	Adapter au bon jour de la semaine, exemple pendant la semaine pour toucher au mieux les scolaires ou le public ciblé, entre les repas
Jeunes 18-24 ans		<ul style="list-style-type: none"> a) Avec l'aide ou par l'intermédiaire des autos écoles, b) Intervention de personnes handicapées pour relayer l'information, c) Information des conséquences péculunaires et pénales de l'accident 	<ul style="list-style-type: none"> a) Formation technique et information des jeunes conducteurs b) Formations pratiques avec des moniteurs autos écoles (jeux de pneus pour freinage d'urgence, évitement...) c) Simulateur voiture 	À travers l'enseignement supérieur convention avec des associations de prévention routière	Sanction par rapport au portable	

Tableau annexé au CR de la réunion du groupe de travail du 7 octobre 2008



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Direction départementale de l'Équipement
de la Lozère

Service des Politiques de Prévention et d'Aménagement

Prévention et sécurité

Document Général d'Orientation
2008-2012

Compte rendu de la réunion du
groupe de travail " enjeu alcool et
stupéfiants " du 14 octobre 2008

Participants :

Capitaine Alexandre DEFAISSE, Gendarmerie, Commandant EDSR

B/C Nicolas PIGNY, DDSP 48, PFAD

S/B Jean Michel SIMONET, DDSP 48, enquêteur ECPA

Marie-Josée BEAUD, Mairie de Langogne, adjointe action sociale et solidarité

Guy GILLES, mairie de Saint Chély d'Apcher, adjoint sécurité

Virginie RANC, ANPAA, directrice

Rodolphe GIRE, ANPAA, animateur

Frédéric AUTRIC, DDE 48, SPPA, chef de service

Bernard LOUCHE, DDE 48, SPPA / PS, chef de cellule

Serge RICHARD, DDE 48, SPPA / PS / ODSR

Gilles TREMOULET, DDE 48, SPPA / PS

Rappel de la démarche DGO (F Autric)

Une présentation de la démarche DGO est faire pour les nouvelles personnes associés au groupe de travail.

Le Comité de Pilotage qui s'est réuni le 1er octobre a validé les 4 enjeux nationaux comme étant les enjeux de département de la Lozère pour le DGO 2008/2012 à savoir :

1. les jeunes
2. l'alcool et les stupéfiants
3. la vitesse
4. les 2 roues motorisés

But du groupe de travail

Le travail du groupe comporte 2 parties :

1. la compréhension et l'approfondissement de l'enjeu à partir des données relatives à l'accidentologie fournies par l'Observatoire Départemental de la sécurité routière (ODSR)
2. l'établissement de propositions d'orientation d'actions par domaine (réseau, information, formation, éducation, contrôle et sanctions)

Présentation des données relatives à l'accidentologie liée à l'enjeu (B. Louche)

Les tranches d'âges concernés par les accidents dus à la consommation d'alcool sont à part quasiment égale : 18 à 24 ans, 24 à 35 ans et 35 à 46 ans.

Les accidents dus à la consommation d'alcool concernent principalement des locaux (Lozérien). Ils ont lieu majoritairement la nuit avec un seul véhicule en cause. Ils sont plus grave que les accidents sans consommation d'alcool.

Il existe 2 sortes d'alcoolisation (donc 2 cibles distinctes) :

- l'alcoolisation festive et occasionnelle qui concerne plus particulièrement les jeunes
- l'alcoolisation chronique qui concerne plus les adultes

Remarque formulée par l'ANPAA : Les opérations de type "Capitaine de soirée", "SAM " ou mise à disposition de bus par les discothèques peuvent entraîner des dérives (consommation excessive) pour les non conducteurs. Une modification du message en terme d'alcool est à envisager.

En ce qui concerne le contrôle de la consommation de produits stupéfiants la Police Nationale a reçu récemment les nouveaux tests salivaires permettant un premier dépistage rapide

(quelques minutes), si ce dernier s'avère positif la personne est dirigée vers l'hôpital pour des tests complémentaires.

Propositions d'orientation d'actions

Le tableau joint au présent compte-rendu présente les différentes propositions d'orientations d'actions émanant des membres du groupe de travail;

La DDE est chargée de la mise en forme de ces propositions pour une présentation au comité de pilotage du 1er décembre 2008.

Prochaines réunions de groupe de travail

Mardi 21 octobre à 14h00 pour l'enjeu **Vitesse**

Vendredi 14 novembre à 14h00 pour l'enjeu **2 roues motorisés**



DGO 2009-2012

Groupe de travail Enjeu alcool et stupéfiant

mardi 14 octobre 2008

Constats ou problèmes identifiés (gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)	Orientations d'actions proposées					Observations pour la mise en oeuvre - stratégie, planification (priorités) et synergies - recommandations - freins et leviers locaux CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme
	Infrastructure	Information	formation	éducation (transformation durable des comportements)	contrôle et sanctions	
<p>Tout public</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliorer les transports en commun, - valoriser le capitaine de soirée (expliciter la mission, favoriser ce rôle) - reconduite des jeunes après les soirées à leur domicile 	<ul style="list-style-type: none"> - Continuer la prévention et l'information sur l'alcool notamment en milieu scolaire pendant les heures de cours - rencontre avec les handicapés, - information sur les conséquences pénales et pécuniaires - informer les commerces sur l'interdiction de vente d'alcool aux jeunes et renforcer la communication à l'entrée des magasins - travail en commun forces de l'ordre associations, collectivités, (volet prévention et répression) 	<ul style="list-style-type: none"> - formation des jeunes et de leurs familles (pendant la formation au permis de conduire) - travailler sur la réduction du risque 	<ul style="list-style-type: none"> - Actions de sensibilisation développées par les mairies à destination des jeunes (Saint Chély d'Apeher) aider d'autres partenaires (pompiers, forces de l'ordre), favoriser l'implication des collectivités - suivi médical des jeunes - mobilisation des entreprises 	<ul style="list-style-type: none"> - aggraver les sanctions dès la première infraction pour les consommateurs et fournisseurs d'alcool - doter les forces de l'ordre de kit pour dépister les stupéfiants et impliquer le corps médical 	<ul style="list-style-type: none"> - mener les actions jusqu'au bout - prendre peu d'actions mais les mener ensemble - responsabiliser l'individu le rendre autonome, - impliquer l'ensemble de la chaîne, les différents opérateurs (distributeur, revendeur, consommateur, la DDAS, la justice, les forces de l'ordre, la préfecture, les associations, l'éducation nationale ect... 	

Tableau annexé au CR de la réunion du groupe de travail du 14 octobre 2008



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Direction départementale de l'Équipement
de la Lozère

Service des Politiques de Prévention et d'Aménagement

Prévention et sécurité

Document Général d'Orientation
2008-2012

Compte rendu de la réunion du
groupe de travail " enjeu vitesse " du
21 octobre 2008

Participants :

Capitaine Alexandre DEFAISSE, Gendarmerie, Commandant EDSR

S/B Jean Michel SIMONET, DDSP 48, enquêteur ECPA

Christophe BAUMELLE, CG 48 / DRBT, responsable BSIR

Marie-Josée BEAUD, Mairie de Langogne, adjointe action sociale et solidarité

Annick BRUN, Mairie de Langogne, conseillère municipale

Guy GILLES, mairie de Saint Chély d'Apcher, adjoint sécurité

Bernard LOUCHE, DDE 48, SPPA / PS, chef de cellule

Serge RICHARD, DDE 48, SPPA / PS / ODSR

Gilles TREMOULET, DDE 48, SPPA / PS

Patrick PROUVOT, DDE 48, SPPA / PS

But du groupe de travail

Le travail du groupe comporte 2 parties :

1. la compréhension et l'approfondissement de l'enjeu à partir des données relatives à l'accidentologie fournies par l'Observatoire Départemental de la sécurité routière (ODSR)
2. l'établissement de propositions d'orientation d'actions par domaine (réseau, information, formation, éducation, contrôle et sanctions)

Présentation des données relatives à l'accidentologie et aux mesures de vitesse liées à l'enjeu (B. Louche)

La vitesse excessive ou inadaptée entraînant la perte de contrôle du véhicule est à l'origine de la moitié des accidents corporels.

Le dépassement des vitesses autorisées se mesure au travers des équipements suivants :

- Stations SIREDO (Système Informatisé de REcueil des DONnées) permettant la mesure du trafic (comptage et classification) et les mesures de vitesse pour certaines d'entre elles. Ces stations sont implantées sur l'A75, sur le réseau RN et sur le réseau RD. Le conseil Général a lancé un diagnostic des stations sur son réseau.
- Radars automatiques du réseau Contrôles Sanctions Automatisés (CSA) implantés sur l'ensemble du réseau national et départemental.(7 radars en Lozère)

Propositions d'orientation d'actions

Le tableau joint au présent compte-rendu présente les différentes propositions d'orientations d'actions émanant des membres du groupe de travail;

La DDE est chargée de la mise en forme de ces propositions pour une présentation au comité de pilotage du 1er décembre 2008.

Prochaine réunion de groupe de travail

Vendredi 14 novembre à 14h00 pour l'enjeu **2 roues motorisés**

Une réunion de synthèse pour les 4 enjeux est prévue le 25 novembre à 14h00 (DDE salle du 4ème étage)

Cette réunion a pour objet de valider les propositions d'orientations définitives qui seront présentées lors de la réunion du comité de Pilotage du 1er décembre 2008.

*Groupe de travail Enjeu vitesse
mardi 21 octobre 2008*

Orientations d'actions proposées						
constats ou problèmes identifiés (gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)	réseau	information	formation	éducation (transformation durable des comportements)	contrôle et sanctions	Observations pour la mise en oeuvre - stratégie, planification (priorités) et synergies - recommandations - freins et leviers locaux CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme
	<p>Mise en couleur en rive de la chaussée des dangers tout au long d'un itinéraire</p> <p>revoir la communication faite aux usagers de la route pour leur indiquer les dangers ou points singuliers</p> <p>mise à niveau et cohérence de la signalisation sur les itinéraires ex : la signalisation de courbes particulières</p> <p>multiplier les dispositifs de ralentissement (ex : aménagement de giratoires</p> <p>faire une action sur les panneaux publicitaires en bord de voirie ex : au droit de carrefour de giratoire</p> <p>Aménager et entretenir la route</p>	<p>Améliorer l'information de l'usager par rapport au réseau de montagne, notamment l'été</p> <p>ex : indication de la vitesse</p>	<p>Formation à la conduite apaisée ou éco-conduite</p> <p>former le conducteur à l'utilisation du frein moteur et des freins, surtout en zone de montagne</p> <p>offrir des stages de conduite ou des circuits pour permettre de « se défouler »</p> <p>mise à disposition de simulateur</p> <p>démonstration d'un accident de façon concrète par des cascadeurs</p>	<p>Contrôle technique sur les deux roues comme sur les véhicules</p> <p>formation au respect des distances de sécurité</p> <p>responsabiliser le conducteur</p> <p>informer sur les conséquences juridiques du débridage des véhicules</p>	<p>Mise en place de caméra répressive sur des points particuliers du réseau</p> <p>mise en place de panneaux ou de radars factices</p> <p>augmenter le nombre de radars mobiles et de véhicules banalisés</p>	



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Direction départementale de l'Équipement
de la Lozère

Service des Politiques de Prévention et d'Aménagement

Prévention et sécurité

Document Général d'Orientation
2008-2012

Compte rendu de la réunion du
groupe de travail " enjeu 2 roues
motorisés " du 14 novembre 2008

Participants :

Capitaine Alexandre DEFAISSE, Gendarmerie, Commandant EDSR

S/B Jean Michel SIMONET, DDSP 48, enquêteur ECPA

Annick BRUN, Mairie de Langogne, conseillère municipale

Marie-Josée BEAUD, Mairie de Langogne, adjointe action sociale et solidarité

Georges GAUCH, prévention routière

Jean Claude BOUTON, FFMC

Gilles ALBENQUE, Auto école sans frontières Marvejols, moniteur moto

Jean Marc MAHMOUD, praticien hospitalier, C.H. de Mende, SAMU/SMUR

Bernard LOUCHE, DDE 48, SPPA / PS, chef de cellule

Serge RICHARD, DDE 48, SPPA / PS / ODSR

Gilles TREMOULET, DDE 48, SPPA / PS

Patrick PROUVOT, DDE 48, SPPA / PS

Rappel de la démarche DGO

Une présentation de la démarche DGO est faite pour les nouvelles personnes associées au groupe de travail.

Le Comité de Pilotage qui s'est réuni le 1er octobre a validé les 4 enjeux nationaux comme étant les enjeux de département de la Lozère pour le DGO 2008/2012 à savoir :

1. les jeunes
2. l'alcool et les stupéfiants
3. la vitesse
4. les 2 roues motorisés

But du groupe de travail

Le travail du groupe comporte 2 parties :

1. la compréhension et l'approfondissement de l'enjeu à partir des données relatives à l'accidentologie fournies par l'Observatoire Départemental de la sécurité routière (ODSR)
2. l'établissement de propositions d'orientation d'actions par domaine (réseau, information, formation, éducation, contrôle et sanctions)

Présentation des données relatives à l'accidentologie liée à l'enjeu

Les données d'accidentologie concernant les 2 roues motorisés sont présentés en 2 parties :

→ les cyclomoteurs (cylindrée inférieure à 50 cm³) :

Les accidents corporels impliquant un cyclomoteur dont la conduite exige l'obtention du Brevet de Sécurité Routière (BSR) concernent majoritairement la tranche d'âges 14-17 ans.

Pour la période 2003 à 2007 :

- on ne dénombre aucun tué
- 1 accident sur 2 implique un cyclomoteur seul (perte de contrôle)
- le cyclomotoriste est responsable dans 58 % des cas
- les accidents se produisent en agglomération dans 60 % des cas

Le nombre de BSR délivré est en augmentation

→ Les motocyclettes (cylindrée supérieure à 50 cm3) :

Les accidents corporels impliquant une motocyclette concernent majoritairement les tranches d'âges 25 à 35 ans et 36 à 45 ans.

Pour la période 2003 à 2007 :

- on dénombre 9 tués dont 6 pour la seule année 2006
- 1 accident sur 2 implique une motocyclette seule (perte de contrôle)
- le motocycliste est responsable dans 48,6 % des cas
- 92 % des accidents se produisent en rase campagne
- 81 % des accidents se produisent en courbe

Le comportement ainsi que le manque d'expérience et de technicité (lié à l'utilisation occasionnelle de la motocyclette) semble être des facteurs important dans les accidents impliquant une motocyclette.

Le permis A1 permettant la conduite d'une motocyclette de 125 cm3 concerne un quart des formations au permis moto.

Propositions d'orientation d'actions

Le tableau joint au présent compte-rendu présente les différentes propositions d'orientations d'actions émanant des membres du groupe de travail;

La DDE est chargée de la mise en forme de ces propositions pour une présentation au comité de pilotage du 1er décembre 2008.

Une réunion de synthèse pour les 4 enjeux est prévue le 25 novembre à 14h00 (DDE salle du 4ème étage)

Cette réunion a pour objet de valider les propositions d'orientations définitives qui seront présentées lors de la réunion du comité de Pilotage du 1er décembre 2008.



DGO 2009-2012

Enjeu deux roues motorisées

vendredi 14 novembre 2008

Constats ou problèmes identifiés (gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)	Orientations d'actions proposées					Observations pour la mise en oeuvre - stratégie, planification (priorités) et synergies - recommandations - freins et leviers locaux CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme
	réseau	information	formation	éducation (transformation durable des comportements)	contrôle et sanctions	
Cyclo et moto, Dangers de la route, réactualiser la signalisation sur la hiérarchie des virages	Informez les parents et les jeunes sur les risques des deux roues, mieux cibler la distribution de plaquette à destination des motards, offrir des stages de mise à niveau sur la technique moto avec des autos écoles	Formation avec un simulateur, Evaluer les connaissances du conducteur, faire une mise à niveau et un rappel des règles	Sensibiliser les motards sur les équipements individuels à porter			

Tableau annexé au CR de la réunion du groupe de travail du 14 novembre 2008



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

*Direction départementale de l'Équipement
de la Lozère*

Service des Politiques de Prévention et d'Aménagement

Prévention et sécurité

**Document Général d'Orientation
2008-2012**

**Compte rendu de la réunion de
synthèse des groupes de travail du
25 novembre 2008**

Participants :

Capitaine Alexandre DEFAISSE, Gendarmerie, Commandant EDSR

Christophe BAUMELLE, CG 48 / DRBT, responsable BSIR

Guy GILLES, mairie de Saint Chély d'Apcher, adjoint sécurité

Yves BENOIT, mairie de Florac, conseiller municipal

Virginie RANC, ANPAA48, directrice

Rodolphe GIRE, ANPAA48, animateur

Gérard MOLINES, MSA, conseiller en prévention risques professionnels

Bernard LOUCHE, DDE 48, SPPA / PS, chef de cellule

Gilles TREMOULET, DDE 48, SPPA / PS

Présentation du travail de synthèse préparé par la DDE :

La base du travail de synthèse est constituée :

- des propositions issues des 4 groupes de travail
- des exemples de propositions d'orientations présentées dans la fiche relative à la mise en oeuvre et à l'organisation du DGO (guide méthodologique août 2008)

Dans un premier temps il a été regardé si les différentes propositions des groupes rejoignaient ou se rapprochaient des exemples d'orientations nationales (voir tableau récapitulatif des propositions d'orientations joint au présent compte-rendu)

Ce travail a permis d'identifier :

- des propositions d'orientations des groupes de travail conformes aux exemples d'orientations nationales
- des nouvelles propositions d'orientations issues des groupes de travail
- des exemples de propositions d'orientations non évoquées au cours des groupes de travail mais qu'il conviendrait de retenir pour le DGO de la Lozère
- des exemples de propositions d'orientations non évoqués au cours des groupes de travail mais qu'il ne convient pas de retenir pour le DGO de la Lozère
- des propositions d'orientations communes à plusieurs enjeux, voir à tous

Décision des membres des groupes de travail :

Après discussion les membres des groupes de travail valident l'ensemble des propositions d'orientations issues des 4 groupes de travail ainsi que les propositions d'orientations proposées par la DDE (voir tableau des propositions d'orientations validées pièce jointe au présent compte-rendu)

L'ensemble de ces propositions d'orientations sont soumises pour validation au Comité de Pilotage du DGO (voir liste propositions d'orientations COPIL pièce jointe au présent compte-rendu)

A titre d'information la prochaine réunion du Comité de pilotage initialement prévue le 1er décembre est reportée au vendredi 12 décembre à 14h00.

Pièces jointes au présent CR :

- tableau récapitulatif des propositions d'orientations
- tableau des propositions d'orientations validée
- liste des propositions d'orientations pour le COPIL

TABLEAU RECAPITULATIF DES PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS

PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS (groupes de travail)					
ENJEU	réseau	information	formation	éducation (transformation durable des comportements)	contrôle et sanctions
JEUNES	Filet d'éducation routière à mutualiser	Échier des dépliantés sur les techniques de conduites Intervention de personnes handicapées pour relayer l'information	Accumulation de la formation technique (pratique et théorique) pour connaître les bases de la conduite Formations pratiques avec des moniteurs locaux écoles (pour freinage d'urgence, évitement...) Formations techniques et information des jeunes conducteurs Pratiques avec des moniteurs autos écoles (jeux de freins pour freinage d'urgence, évitement...) Simulateur voiture	Actualiser les connaissances des parents Sensibiliser les parents reactualiser les connaissances des parents Associer les jeunes et les parents aux mêmes actions	Débrayage des engins
	Jeunes 15-17 ans		Avec l'aide ou par l'intermédiaire des autos écoles Intervention de personnes handicapées pour relayer l'information Information des conséquences pénales et pénales de l'accident	À travers l'enseignement supérieur convention avec des associations de prévention routière	Sanction par rapport au portable
	Jeunes 18-24 ans				
ALCOOL	Améliorer les transports en commun Valoriser le capitaine de soirée (expliciter la mission, favoriser ce rôle) Reconduire des jeunes après les soirées à leur domicile	Continuer la prévention et l'information sur l'alcool notamment en milieu scolaire pendant les heures de cours Rencontre avec les handcupés Information sur les conséquences pénales et pénales Informer les commerces sur l'interdiction de vente d'alcool aux jeunes et renforcer la communication à l'entrée des magasins	Formation des jeunes et de leurs familles (pendant la formation au permis de conduire) Travaux sur la reconnaissance d'un état	Aider à créer des associations locales	Aggraver les sanctions dès la première infraction pour les consommateurs et fournisseurs d'alcool Doit pour dépister les stagiaires

EXEMPLES DE PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS (Fiche mise en oeuvre et organisation du DGO)

<p>Mieux comprendre les accidents corporels</p> <p>Promouvoir l'Apprentissage Accompagné de la Conduite</p> <p>parents d'élèves et les conducteurs seniors accompagnants</p> <p>Impiquer les Sensibiliser, Mobiliser et former les services de l'état, les collectivités territoriales, le milieu éducatif et le milieu associatif</p> <p>entrepris en direction des salariés à risque</p> <p>Mobiliser les entreprises sur le risque routier des jeunes salariés</p>	<p>Promouvoir le port de la ceinture de sécurité à l'arrière</p> <p>Impliquer le public féminin comme vecteur de prévention</p> <p>Mobiliser les services de l'état, les collectivités territoriales, le milieu éducatif et le milieu associatif</p> <p>entrepris en direction des salariés à risque</p>
<p>Mieux comprendre les accidents corporels</p> <p>Mobiliser les entreprises, les collectivités territoriales et les professionnels de la santé sur le risque alcool</p> <p>valoriser le principe du conducteur sobre désigné</p> <p>d'alcoolémie</p> <p>Mettre en oeuvre le volet alcool et stupéfiants du plan de contrôle</p> <p>Informar, sensibiliser, mobiliser et contrôler les débiteurs d'alcool</p> <p>les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants et festifs</p> <p>Sensibiliser et former le monde éducatif et les parents d'élèves au risque alcool</p> <p>Informar sur les conséquences corporelles, pénales et pénales des accidents de la route</p>	<p>Aggraver les sanctions dès la première infraction pour les consommateurs et fournisseurs d'alcool</p> <p>Doit pour dépister les stagiaires</p>

<p>Mise en couleur en rive de la hausse des dangers tout au long d'un itinéraire</p> <p>Revoir la communication faite aux usagers de la route pour leur indiquer les dangers ou points singuliers</p> <p>Mise à niveau et cohérence de la signalisation sur les itinéraires ex particuliers</p> <p>Multiplier les dispositifs de ralentissement (ex ralentisseurs, aménagement de giratoires)</p> <p>Faire une action sur les panneaux publicitaires en bord de voirie ex au droit de carrefour de giratoire</p> <p>Aménager et entretenir la route</p>	<p>Améliorer l'information de l'usager par rapport au réseau de montagne, notamment l'été ex indication de la vitesse</p>	<p>Formation à la conduite mûsse ou éco-conduire</p> <p>Former le conducteur à l'utilisation du frein moteur et des freins, surtout en zone de montagne</p> <p>Offrir des ateliers de sensibilisation aux conducteurs</p> <p>Mise à disposition de démonstrations d'un accident de frein autorisée par des cascadeurs</p>	<p>Responsabiliser le conducteur</p> <p>Informé sur les conséquences juridiques du débrayage des véhicules</p>	<p>Mise en place de caméra répressive sur des points particuliers du réseau</p> <p>Mise en place de panneaux ou de radars factices</p> <p>Augmenter le nombre de radars mobiles et de véhicules banalisés</p>	<p>Mettre en oeuvre le volet vitesse du plan de contrôle</p> <p>Promouvoir la conduite apaisée comme une valeur de développement durable et de qualité de vie</p> <p>Impliquer les transporteurs et sensibiliser les chauffeurs PL au respect des vitesses et des distances de sécurité</p> <p>Sensibiliser les parents à l'égard de certains services au risques encourus en milieu urbain</p> <p>Pérenniser la connaissance et le suivi des vitesses pratiquées</p> <p>Impliquer les médias</p> <p>Localiser les vecteurs d'information et de communication</p> <p>Impliquer l'ensemble des gestionnaires en vue de la pertinence et de la cohérence de la signalisation</p> <p>Informé sur les conséquences corporelles, péuniaires et pénales des accidents de la route</p>
<p>Dangers de la route</p> <p>Ractualiser la signalisation sur la hiérarchie des virages</p>	<p>Informé les parents et les tenues sur les risques des deux roues</p> <p>Mieux cibler la distribution de plaquette à destination des motorisés</p> <p>Offrir des stages de mise à niveau sur la technique moto avec des autres écoles</p>	<p>Évaluation pour mettre à jour les connaissances, faire un rappel des règles</p>	<p>Sensibiliser les motorisés sur les équipements individuels à porter</p>	<p>Impliquer les motos-écoles et les concessionnaires en tant que relais de sensibilisation</p> <p>Mieux comprendre les accidents corporels</p> <p>Sensibiliser les aménageurs et les gestionnaires aux risques des deux-roues motorisés</p> <p>Impliquer les établissements scolaires dans la prévention des risques liés à l'usage des deux-roues motorisés</p> <p>Mettre en oeuvre le volet deux-roues motorisés du plan de contrôle</p> <p>Communiquer sur les risques liés à la spécificité du département de la Lozère</p> <p>Sensibiliser les parents d'élèves aux risques des deux-roues motorisés</p> <p>Informé sur les conséquences corporelles, péuniaires et pénales des accidents de la route</p>	

VITESSE

2 ROUES MOTORISEES

PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS VALIDEES PAR LES MEMBRES DES GROUPE DE TRAVAIL

enjeu	Propositions d'orientations issues des 4 groupes de travail	Propositions d'orientations DDE
JEUNES	<p>Impliquer les parents d'élèves et les conducteurs seniors accompagnant</p> <p>Sensibiliser, Mobiliser et former les services de l'état, les collectivités territoriales, le milieu éducatif et le milieu associatif</p> <p>Promouvoir les valeurs de comportement dans la conduite</p> <p>Informé sur les conséquences corporelles, pécuniaires et pénales des accidents de la route</p> <p>Mobiliser les entreprises, les collectivités territoriales et les professionnels de la santé sur le "saur, alcool"</p> <p>Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné</p> <p>Mettre en oeuvre le volet alcool et stupéfiants du plan de contrôle</p> <p>Informé, sensibiliser, mobiliser et contrôler les débiteurs d'alcool</p> <p>Impliquer les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants et festifs</p> <p>Sensibiliser et former le monde éducatif et les parents d'élèves au risque alcool</p> <p>Informé sur les conséquences corporelles, pécuniaires et pénales des accidents de la route</p> <p>Mettre en oeuvre le volet vitesse du plan de contrôle</p> <p>Promouvoir la conduite apaisée comme une valeur de développement durable et de qualité de vie</p> <p>Impliquer l'ensemble des gestionnaires en vue de la pertinence et de la cohérence de la signalisation</p> <p>Informé sur les conséquences corporelles, pécuniaires et pénales des accidents de la route</p> <p>Impliquer les motos-écoles et les concessionnaires en tant que relais de sensibilisation</p> <p>Sensibiliser les aménageurs et les gestionnaires aux risques des deux-roues motorisés</p> <p>Communiquer sur les risques liés à la spécificité du département de la Lozère</p> <p>Sensibiliser les parents d'élèves aux risques des deux-roues motorisés</p> <p>Informé sur les conséquences corporelles, pécuniaires et pénales des accidents de la route</p>	<p>Mieux comprendre les accidents corporels</p> <p>Promouvoir l'Apprentissage Accompagné de la Conduite</p> <p>Mobiliser les entreprises sur le risque routier des jeunes salariés</p> <p>Inciter et soutenir les actions de sécurité routière portées par les jeunes</p> <p>Communiquer sur les risques liés à la spécificité du département de la Lozère</p> <p>Mieux comprendre les accidents corporels</p> <p>Promouvoir l'auto contrôle d'alcoolémie</p>
ALCOOL et STUPEFIANTS		
VITESSE		<p>Pérenniser la connaissance et le suivi des vitesses pratiquées</p> <p>Impliquer les médias locaux comme vecteur d'information et de communication</p>
2 ROUES MOTORISEES		<p>Mieux comprendre les accidents corporels</p> <p>Impliquer les établissements scolaires dans la prévention des risques liés à l'usage des deux-roues motorisés</p> <p>Mettre en oeuvre le volet deux-roues motorisés du plan de contrôle</p>

proposition d'orientation commune à plusieurs enjeux

DGO 2008 / 2012 / Propositions d'orientations pour le COPIL

Communes aux 4 enjeux :

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

Enjeu jeunes :

- Impliquer les parents d'élèves et les conducteurs adultes accompagnant
- 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
- Communiquer sur les risques liés à la spécificité du département de la Lozère

Enjeu alcool et stupéfiants :

- Mobiliser les entreprises, les collectivités territoriales et les professionnels de la santé sur le risque alcool
- Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné
- mettre en oeuvre 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
- Promouvoir l'auto contrôle d'alcoolémie

Enjeu vitesse :

- Mettre en oeuvre 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 en vue de la pertinence et la cohérence de la signalisation routière
- Pérenniser la connaissance et le suivi des vitesses pratiquées

Enjeu 2 roues motorisés :

- Impliquer les moto-écoles et les concessionnaires en tant que relais de sensibilisation
- Sensibiliser les aménageurs et les gestionnaires 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 oeuvre le volet deux-roues du plan de contrôle



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Direction départementale de l'Équipement
de la Lozère

Service des Politiques de Prévention et d'Aménagement

Prévention et sécurité

Document Général d'Orientation
2008-2012

Compte-rendu de la réunion du
comité de pilotage du 12 décembre
2008

Participants :

Annie MARCHANT, Directrice des services du cabinet de la Préfecture de la la Lozère,
Chef de projet sécurité routière

Lieutenant-colonel COSSAS, commandant du groupement de Gendarmerie

Noël TORRES, Directeur Départemental de la Sécurité Publique

Michel GUERIN, Directeur Départemental de l'Équipement

Christophe BAUMELLE, représentant le Président du Conseil Général

Bernard PALPACUER, représentant le maire de Langogne

Gérard MOLINES, représentant le secrétaire général de la fédération des caisses de
Mutualité Sociale Agricole du Languedoc-Roussillon

Valérie MAZOT, Préfecture, coordinatrice adjointe sécurité routière

Frédéric AUTRIC, DDE 48, chef du Service des Politiques de Prévention et
d'Aménagement

Bernard LOUCHE, DDE 48, SPPA / chef de la cellule Prévention Sécurité

Gilles TREMOULET, DDE 48, SPPA / cellule Prévention Sécurité

Excusé :

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

Introduction (Annie Marchant)

M. Michel GUERIN, Directeur Départemental de l'Equipement succède à M. Eric TANAYS au sein du comité de pilotage.

La mission de coordination sécurité routière est confiée à la Direction Départementale de l'Equipement à compter du 1er janvier 2009.

- Bernard LOUCHE est nommé coordinateur sécurité routière en remplacement de Graziella QUERON.
- Gilles TREMOULET est nommé coordinateur-adjoint sécurité routière en remplacement de Valérie MAZOT qui est affectée au bureau de la communication interministérielle.

Présentation du diaporama (Bernard LOUCHE)

- Rappel du contexte politique et de la démarche DGO
- Calendrier des réunions d'élaboration du DGO
- Rappel de la définition de l'orientation d'actions
- Composition et production des groupes de travail par enjeux
- Présentation des propositions d'orientations par enjeux

Suite à la discussion entre les membres du COPIL quelques modifications et rajouts sont demandés dans le libellé de certaines propositions d'orientations.

Décision du comité de pilotage

Le comité de pilotage décide de valider les orientations d'actions pour les quatre années à venir.

Rédaction et modalités de signature du DGO

La DDE est chargée de la rédaction du DGO pour la fin de L'année.

Une action de communication sera mise en place par la Préfecture à l'occasion de la signature du DGO par les partenaires.

Pour la préfète, par délégation
La chef de projet sécurité routière

Annie MARCHANT

