



**PRÉFET
DE LA LOZÈRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Document Général d'Orientation de la Lozère



**MINISTÈRE
DE LA JUSTICE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**ACADÉMIE
DE MONTPELLIER**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction des services départementaux
de l'éducation nationale
de la Lozère

POLICE NATIONALE



Carsat Retraite
& Santé
au travail
— Languedoc-Roussillon —

2023 . 2027

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

PRÉFACE

Le Document Général d'Orientations est l'outil de programmation et de mobilisation locale de lutte contre l'insécurité routière.

Il formalise pour les cinq années à venir les orientations en matière de sécurité routière pour contribuer à la réduction des accidents de la route à l'horizon 2027.

Ce document est un document vivant qui pourra évoluer en fonction de la situation locale et des indicateurs d'accidentalité notamment.

Sommaire DGO

1. Le cadre général de la démarche

- 1.1. *Les objectifs du DGO* 4
- 1.2. *La démarche d'élaboration* 5

2. Le contexte local

- 2.1. *Présentation générale du département / diagnostic* 6
 - 2.1.1. Situation géographique 6
 - 2.1.2. Généralité sur l'accidentalité routière 10
 - 2.1.3. Mortalité routière, les victimes 15
 - 2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables 22
 - 2.1.4. Risque routier professionnel 26
 - 2.1.5. Réseau routier 27
- 2.2. *Principales caractéristiques des accidents hors agglomération* 30
 - 2.2.1. Typologie des accidents 32
 - 2.2.2. Modes doux 34
 - 2.2.3. 2RM 36
 - 2.2.4. Facteurs spécifiques 39
- 2.3. *Principales caractéristiques des accidents en agglomération* 40
 - 2.3.1. Contexte et typologie des accidents 40
 - 2.3.2. Modes doux 41
 - 2.3.3. 2RM 42
 - 2.3.4. Facteurs spécifiques 43
- 2.4. *Principales caractéristiques des accidents sur autoroute* 44

3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retour d'expérience

- 3.1. *Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu* 48
- 3.2. *Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu* 48

4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

- 4.1. *Les enjeux prioritaires* 49
 - 4.1.1. Les deux roues motorisées 49
 - 4.1.2. Les conduites à risques 51
 - 4.1.3. Le risque routier professionnel 54
 - 4.1.4. Les mobilités douces (ou nouveaux modes de mobilités) 56
- 4.2. *Les orientations* 57

5. Suivi et évaluation du DGO 2023-2027

- 5.1. *Suivi de l'accidentalité départementale* 58
- 5.2. *Suivi des actions mises en œuvre dans le cadre du PDASR* 58

1. Le cadre général de la démarche

1.1 Les objectifs du DGO

L'élaboration du Document Général d'Orientations (DGO) doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux au cours des cinq années suivantes, déclinés dans le cadre des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) et des Plans Départementaux de Contrôle Routier (PDCR).

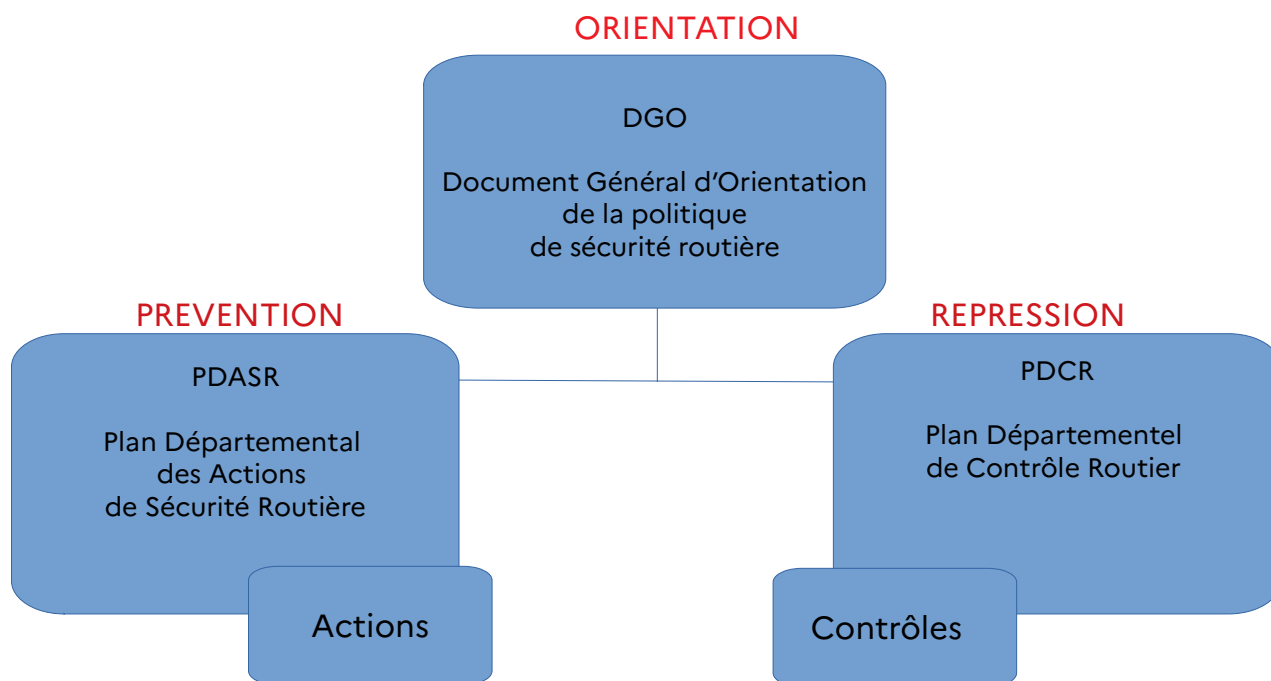
L'objectif est de disposer d'une vision globale et claire de la politique de sécurité routière sur le département pour les cinq ans à venir.

Le DGO du département de la Lozère identifiera:

- les principaux chiffres de l'accidentalité (accidents corporels)
- les axes d'actions de prévention en matière de sécurité routière,
- la priorisation et la planification de ces derniers,
- le suivi pour les 5 prochaines années.

Les PDASRs, établis annuellement, seront la déclinaison opérationnelle des axes prioritaire retenus dans le DGO

Le PDCR sera, pour sa part, le vecteur répressif de la politique de sécurité routière locale. Son objectif sera d'accentuer les contrôles sur la thématique retenue auparavant



1.2 La démarche d'élaboration

Le DGO est avant tout une démarche partenariale, un outil de programmation et de mobilisation. Il présente la politique de sécurité routière menée préalablement et ses résultats, les caractéristiques de l'insécurité routière du département, et décline les enjeux nationaux et locaux identifiés suite à l'analyse des chiffres de l'accidentalité.

L'élaboration du DGO constitue de fait un moment fort de l'action publique locale. Il s'appuie sur une réflexion partenariale sur les enjeux et les objectifs poursuivis avec l'ensemble des acteurs de la sphère « sécurité routière ».

Le Comité de pilotage de lancement pour l'élaboration du DGO s'est tenu le 16 septembre 2022, présidé par M. le Préfet et M. le procureur de la république .

Ce comité de pilotage a été suivi de comités techniques qui ont permis avec les acteurs mobilisés de positionner à l'échelon local, les orientations nationales, et de définir pour le département des axes prioritaire de travail pour les 5 années à venir.

Trois groupes se sont réunis :

- **Groupe 1** – *Prévention / Communication*
associations, assureurs , collectivités, secours, éducation, forces de l'ordre ...

- **Groupe 2** : *Contrôles / Sanctions*
police gendarmerie, procureur, préfecture ...

- **Groupe 3** : *Infrastructures*
collectivité, cd, région, transporteurs, ddt

La mise en place d'un comité de pilotage (annuel à minima), animé par le chef de projet sécurité routière et constitué des services de l'État, des élus, des représentants des assureurs des risques professionnels, se tiendra chaque année. Son rôle sera d'évaluer les actions mises en œuvre, de se positionner sur les axes principaux à retenir pour l'année à venir et éventuellement d'identifier de nouveaux enjeux.

Outre les partenaires institutionnels, des personnes qualifiées, organismes et associations œuvrant dans le domaine de la sécurité routière ont été également associés à la démarche et aux différents comités de pilotages.

2. Le contexte local

2.1. Présentation générale du département

L'ensemble des chiffres présentés sont issus des extractions de l'appli Traxy. Ils couvrent la période 2017-2021 (si une autre période est identifiée, l'indication en sera faite).

Les chiffres 2022, sont parfois indiqués. Ces chiffres ne sont pas encore consolidés à la date d'édition du DGO (proche des chiffres définitifs).

2.1.1. Situation géographique

Le département de la Lozère est un département rural de moyenne montagne, classé parmi les départements de montagne, avec une altitude moyenne habitée de 1 000 mètres.

Sa superficie est de 5 167 km² répartis en 4 régions naturelles :

- la Margeride au Nord (1 601 km²), granit et basalte,
- l'Aubrac au Nord-Ouest (911 km²), granit et basalte,
- les Cévennes et le mont Lozère au Sud-Est (1 497 km²), granit, calcaire et schiste,
- les Grands Causses, la Vallée du Lot et les Gorges du Tarn au Sud-Ouest (1 158 km²) calcaire.

Il est composé de 13 cantons, 10 communautés de communes, 152 communes et plus de 2 000 hameaux.

Avec une population d'un peu plus de 76 000 habitants, le département de la Lozère est le département le moins peuplé de France, environ 15 habitants au kilomètre carré (14,82 h/km²).

Plus précisément, la population du département et de la région se décomposent comme suit :

Par tranche d'âge	0 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 44 ans	45 à 64 ans	65 ans et plus	Population Totale	Densité Nb hab/km ²
Lozère	13 858	5 312	15 493	21 572	20 369	76 604	15
Répartition de la population par tranche d'âge en %	18,1%	6,9%	20,2%	28,2%	26,6%		
<i>Occitanie</i>	<i>1 190 341</i>	<i>483 037</i>	<i>1 368 234</i>	<i>1 568 802</i>	<i>1 402 875</i>	<i>6 013 289</i>	<i>83</i>

Les villes principales sont Mende (préfecture du département) qui compte environ 12 000 habitants ; Florac (sous préfecture) avec environ 2 000 habitants ; Langogne (3 000 habitants) ; Saint-Chély-d'Apcher (4 000 habitants) et Marvejols (5 000 habitants).

Le réseau routier lozérien est reparti comme suit :

- Autoroutes : 65 km
(flux moyen journalier de 14 000 véhicules/jours)
- Route nationale : 155 km
(flux moyen journalier RN88 : 4 500 et RN106 : 1 600)
- Routes départementales : 2 262 km
(flux allant jusqu'à + de 2 000 véhicules jour sur certaines routes)
- Voies communales : 5 043 km

Le département du fait de la faible population et de la dispersion des habitats ne dispose pas d'un réseau de transport en commun important.

Ce relatif isolement tend à « obliger » les habitants du département à disposer de véhicule personnel, et oblige les lozériens à être mobile, dans le cadre personnel ou professionnel.

La *famille* de département auquel est rattachée la Lozère selon les indicateurs locaux de sécurité routière (*ILSR*) est celle des *départements de montagnes*.

REMARQUE : Quelques éléments complémentaires à prendre en compte pour analyser les chiffres de l'accidentalité

- *Faible densité de population et dispersion de l'habitat : l'implantation des populations et de l'activité économique sur le territoire engendre une utilisation importante des véhicules personnels (professionnel ou personnel).*
- *Faible couverture du territoire par les réseaux de transport en commun.*
- *Petits chiffres : le département de la Lozère dispose de « petits chiffres » en termes d'accidentalité ce qui rend les analyses faites annuellement fragiles (statistiques). Un seul accident de plus par an peut tendre à modifier le profil de l'accidentalité.*
- *Peu de circulation : Le peu de circulation sur les différents axes favorise une vitesse moyenne plus élevée qu'en zone urbaine. La vitesse étant un facteur aggravant en matière d'accidentalité, ce paramètre est à prendre en compte.*

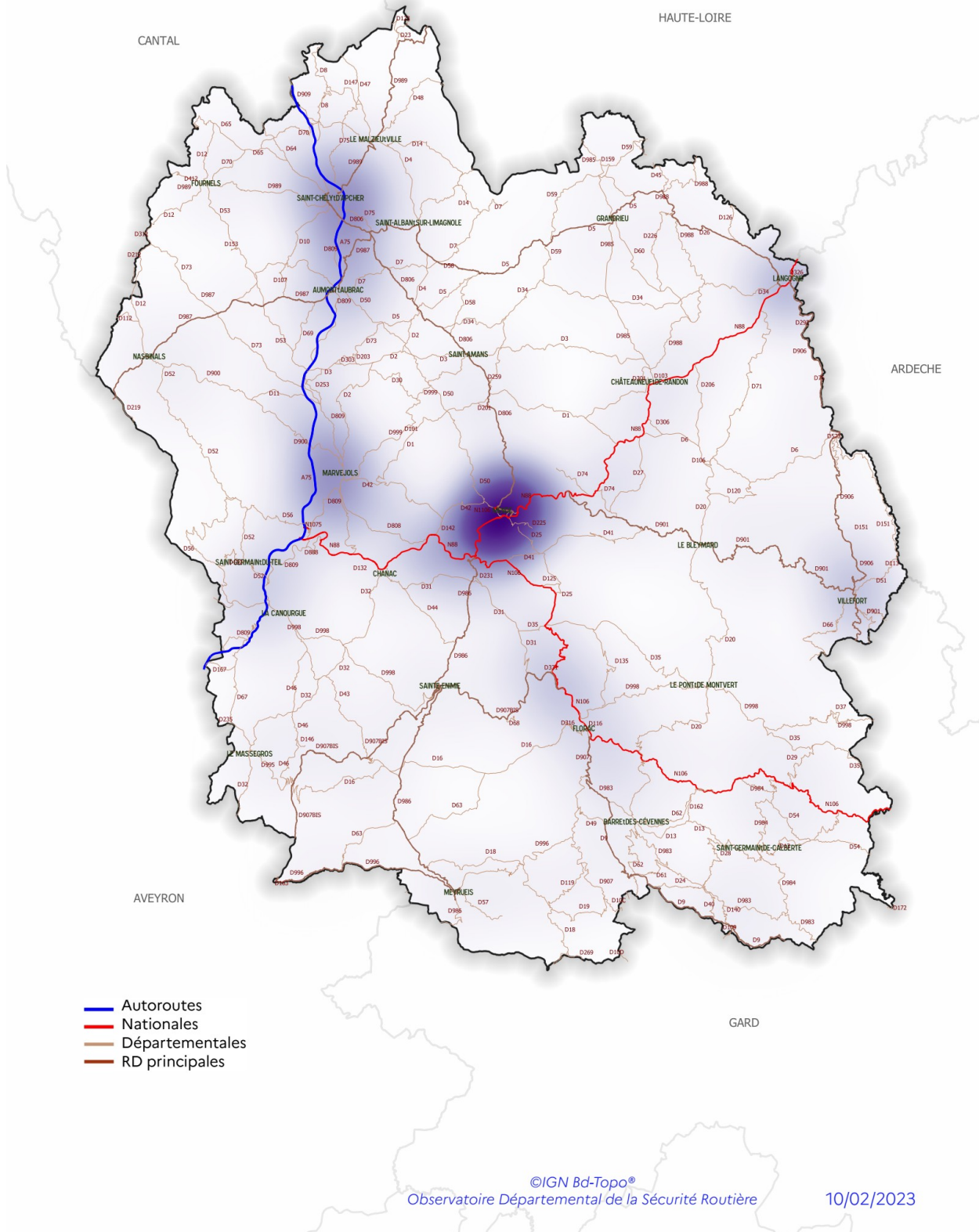
Carte de chaleur des zones les plus accidentogènes du département (données 2014-2022)



**PRÉFET
DE LA LOZÈRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Localisation des accidents
de la circulation routière en Lozère
(du 1er janv 2014 au 31 déc 2022)**



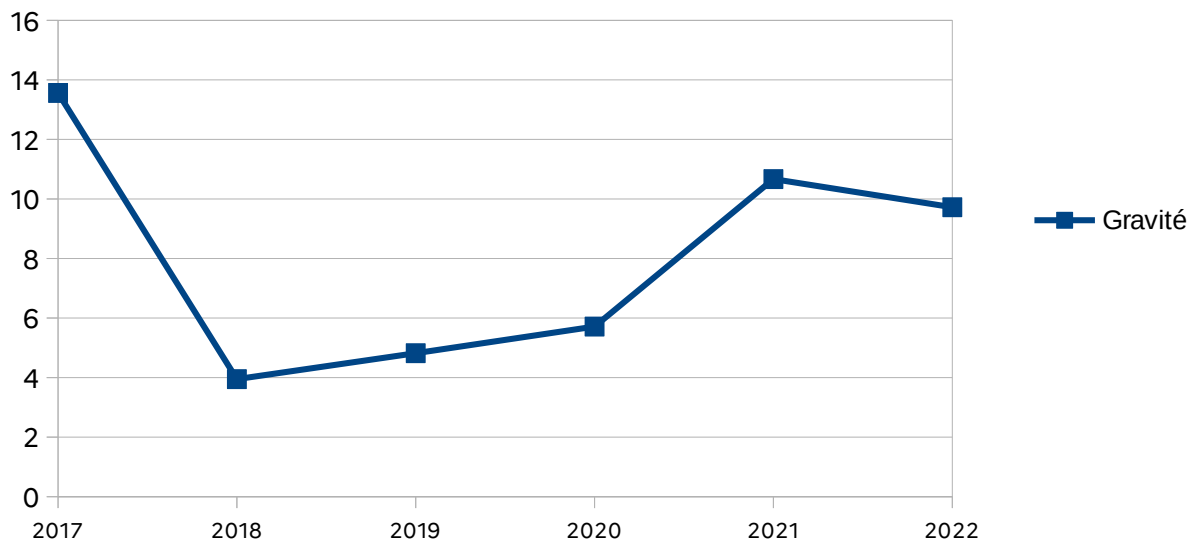
2.1.2. Généralité sur l'accidentalité routière

	Nombre d'accidents corporels	Nombre d'accidents corporels sans tiers	Blessés	Blessés hospitalisés + de 24h (BH)	Blessés non hospitalisés (BnH)	Tués
2017	59	35	69	54	15	8
2018	76	44	96	52	44	3
2019	84	46	116	55	61	4
2020	70	50	86	38	48	4
2021	75	43	91	54	37	8
TOTAL	364	218	458	253	205	27
2022	72	37	90	49	41	7

À compter de 2021, la proportion blessés légers/blessés grave s'est inversée comparativement à 2019 et 2020.

	N° Accidents	N° de Tués	Taux de gravité
2017	59	8	13,56 %
2018	76	3	3,95 %
2019	84	4	4,76 %
2020	70	4	5,71 %
2021	75	8	10,67 %
TOTAL	364	27	7,42 %
2022	72	7	9,72 %

Indice de gravité - 2017 à 2022



	Nb d'habitants	Nombre de départements	Nombre de morts 2017-2021	Nombre de morts moyen par an	Moyenne mort/million d'habitants
National (France Métropolitaine)	65 447 454	96	15 425	32	47
Département de montagne (ILSR – 1)	3 382 566	13	1 093	17	65
Lozère	76 604	1	27	5	70

La Lozère, malgré ses "petits chiffres" est, en moyenne et rapporté à la population, a 70 tués par millions d'habitants et par an, sur la période 2017-2022. Le département est classé au 20^{ème} rang des département de France métropolitaine.

Les statistiques classent également notre département au-dessus de la moyenne de notre famille indice locaux de sécurité routière (ILSR) de département (Départements de montagne).

Sur 364 accidents corporels survenus entre 2017 et 2021,

- 249 ont eut lieu hors agglomération, 84 en agglomération et 31 sur autoroute,
- 218 accidents se sont déroulés sans tiers.

	Autoroutes	RN	RD	VC	Autres	Ensemble
Accidents	31	57	222	41	13	364
Tués	4	4	16	1	2	27
Blessés	37	70	296	42	13	458

La majeure partie des accidents se produisent sur le réseau départemental.

Si en valeur absolue, les routes départementales sont les plus accidentogènes, c'est toutefois l'autoroute qui reste la voie de circulation sur laquelle les accidents sont les plus graves, avec près de 12 morts pour 100 accidents (contre 7 sur les RD et les RN, et 3,6 en agglomération)

A noter : L'accidentalité en agglomération est faible. Les accidents corporels en agglomération représentent 23 % de la totalité des accidents et seulement 11 % des accidents mortels.

a. Causes principales:

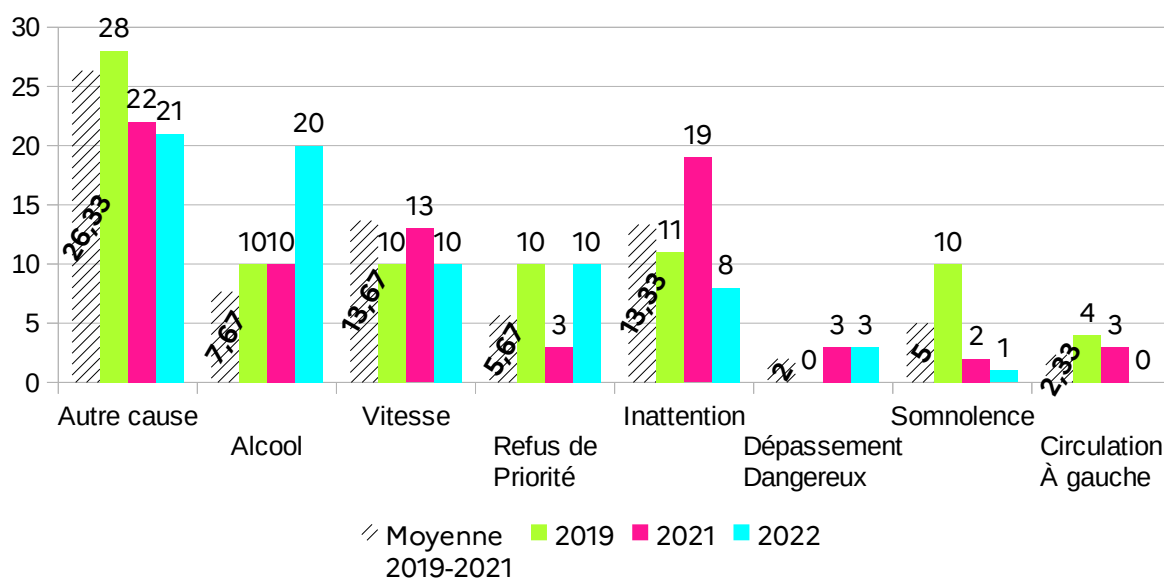
Entre 2019 et 2021, sur les 229 accidents corporels répertoriés, les principales causes sont :

- la vitesse (62 accidents) / 27 %
- l'inattention (47 accidents) / 20,25 %
- l'alcool et les stupéfiants (45 accidents) / 19 % (26 avec alcool - 11 avec stupéfiants - 8 avec alcool et stupéfiants)

Pour 2022, on enregistre pas moins de 20 accidents, sur les 72 survenus, en rapport avec alcool et/ou les stupéfiants.

Cette augmentation est en corrélation avec les informations de terrain remontées par les forces de l'ordre faisant état d'une recrudescence de la consommation de produits stupéfiants et d'alcool .

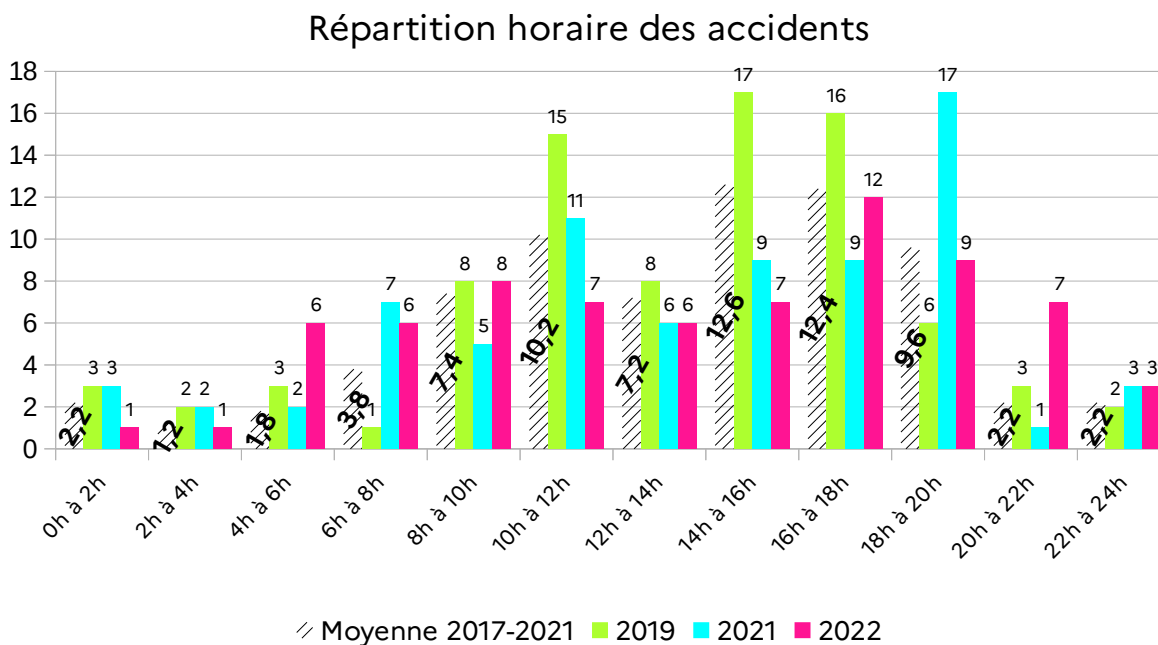
Causes présumées des accidents



b. Temporalité :

La quasi-totalité des accidents se déroule entre 8H à 20H. En fonction des années, les horaires d'accidents sont assez variables.

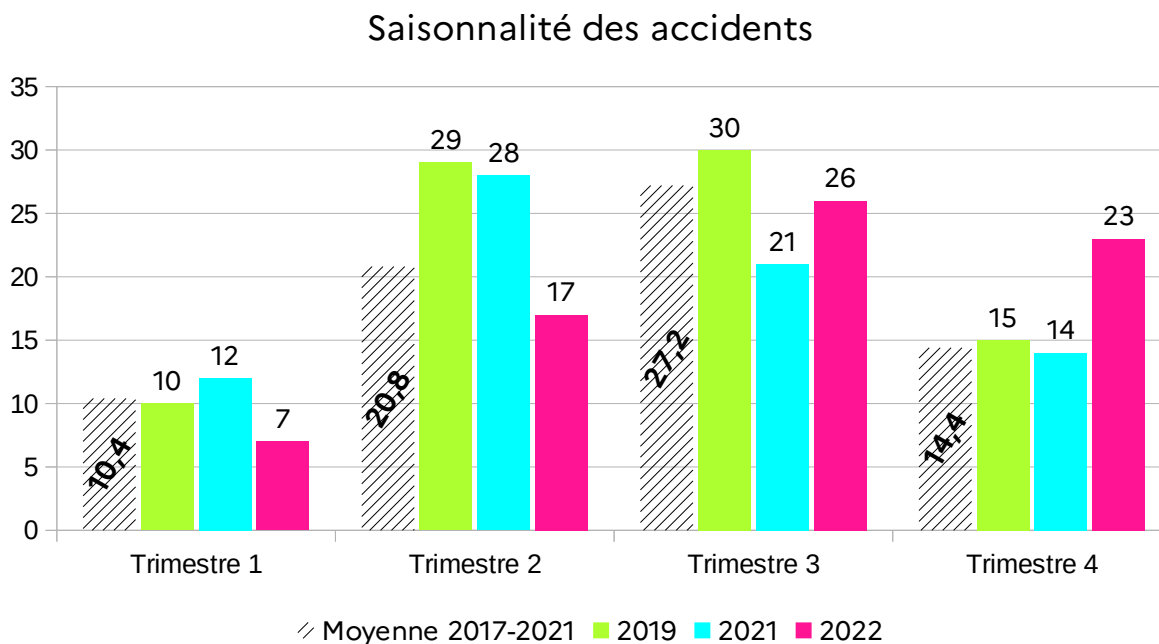
Les tranches allant de 14H-18H apparaissent comme les plus accidentogènes.



c. Saisonnalité :

Les mois de juillet, août et septembre, concentrent l'accidentalité avec 136 accidents et 11 morts entre 2017 et 2021.

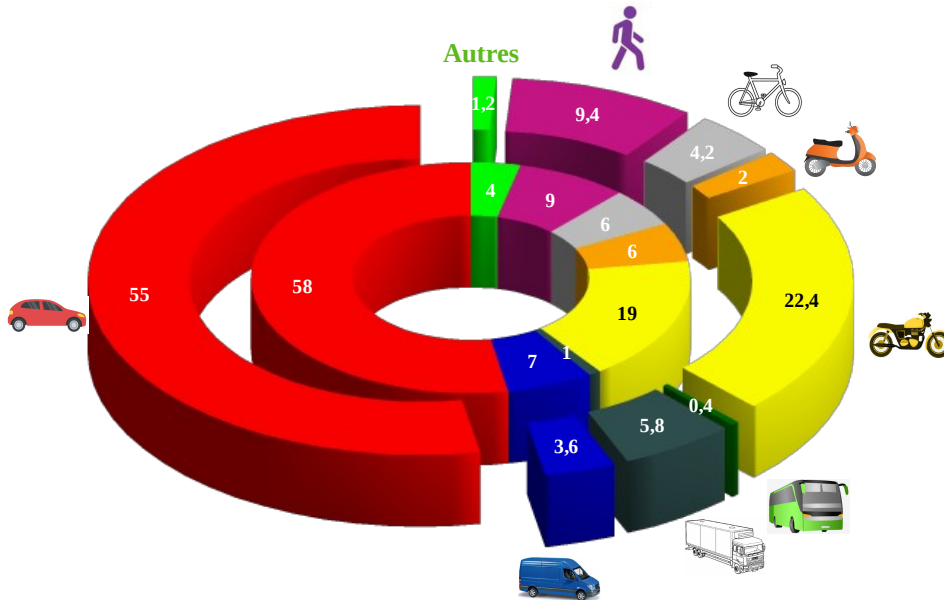
En 2022 sur 72 accidents, sur la même période (juillet à septembre) 26 accidents et 4 morts sont à déplorer.



d. Type de véhicules :

Les conducteurs de véhicules légers sont les plus impactés (et les plus responsables) suivi de près par les conducteurs de motocyclette (motocyclettes qui représentent pourtant une proportion faible du parc de véhicule).

Répartition de l'accidentalité par catégorie d'usagers de la route



e. Sexe et Age :

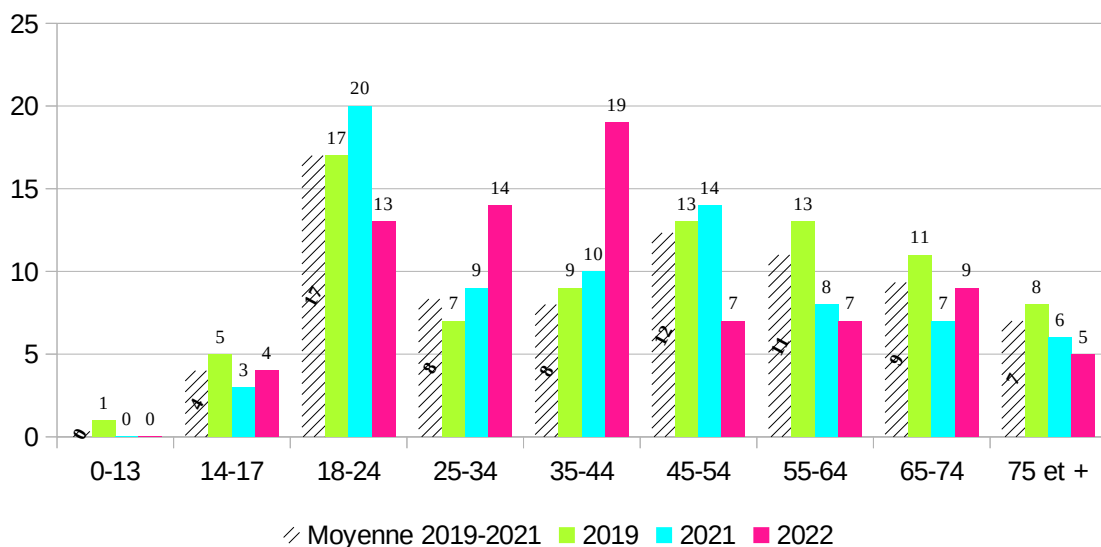
Les hommes sont surreprésentés dans les statistiques sur l'accidentalité. A près de 80 %, ils sont les auteurs présumés responsables des accidents de la route.

Entre 2017 et 2021, le plus lourd tribut est payé par la tranche des 18-24 ans qui représente seulement 6,93 % de la population et près de 26 % des accidents mortels. Ils sont aussi responsables de 22 % des accidents corporels (51 accidents entre 2017 et 2021).

En 2022, la tranche d'âge 35-44ans est la plus représentée en tant que présumés responsables d'accidents (19 soit près d'un quart des accidents).

Ils surpassent en nombre la tranche 18-24 ans (13) pour la première année depuis 5 ans .

Âge des usagers présumés responsables des accidents



f. Locaux / Extérieurs :

Les accidents ne sont pas le fait uniquement des personnes extérieures à la Lozère. 55 % des accidents corporels sont à imputer à des résidents lozériens (adresse d'habitation principale en Lozère).

Les lozériens ont également peu d'accident à l'extérieur du territoire. Ces derniers sont localisés quasi exclusivement dans les départements limitrophes .

Pendant les périodes estivales on constate l'augmentation du nombre d'accidents des « non lozériens ».

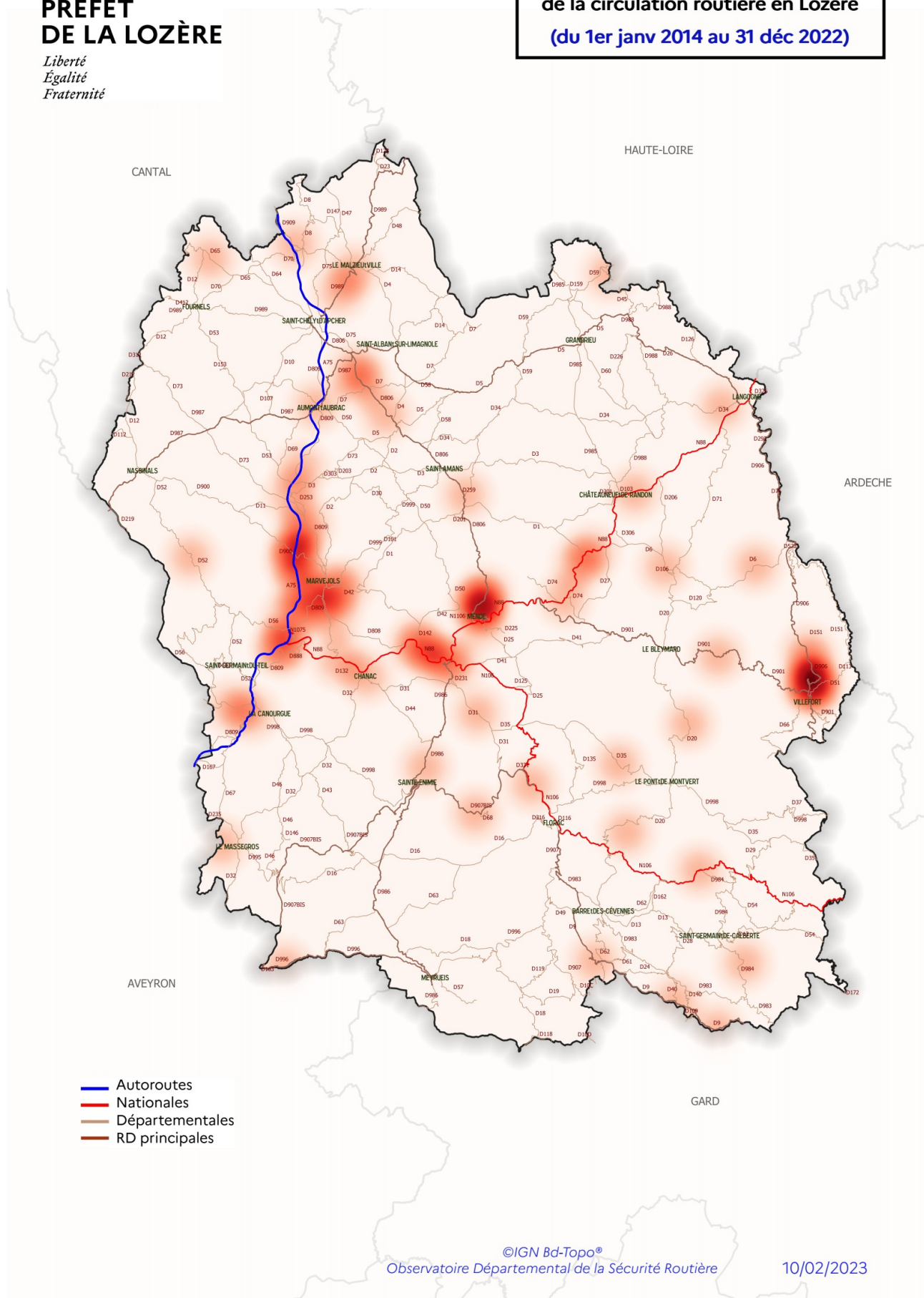
2.1.3. Mortalité routière, les victimes



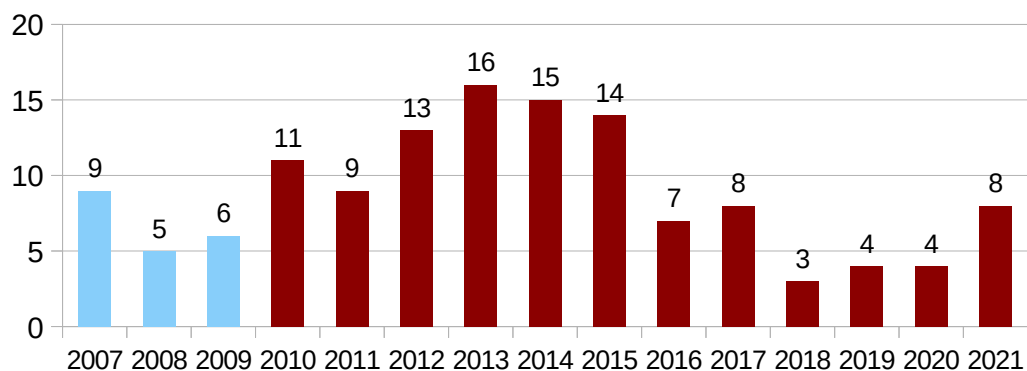
**PRÉFET
DE LA LOZÈRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Localisation des accidents mortels
de la circulation routière en Lozère
(du 1er janv 2014 au 31 déc 2022)**

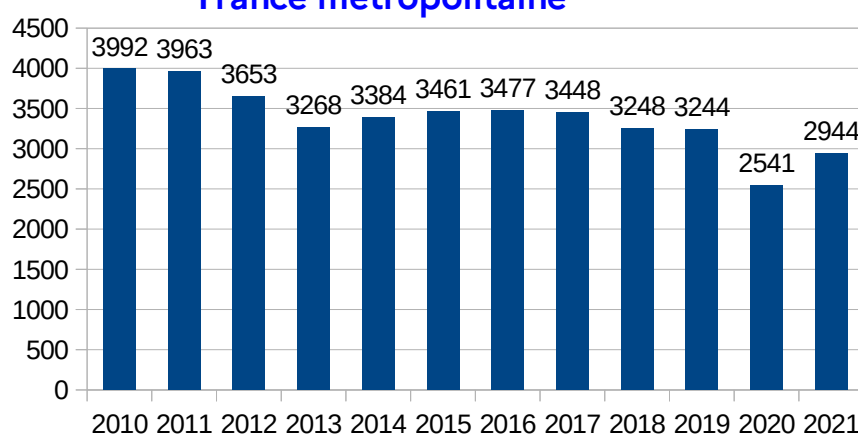


Nombre de personnes tuées 2007 - 2021

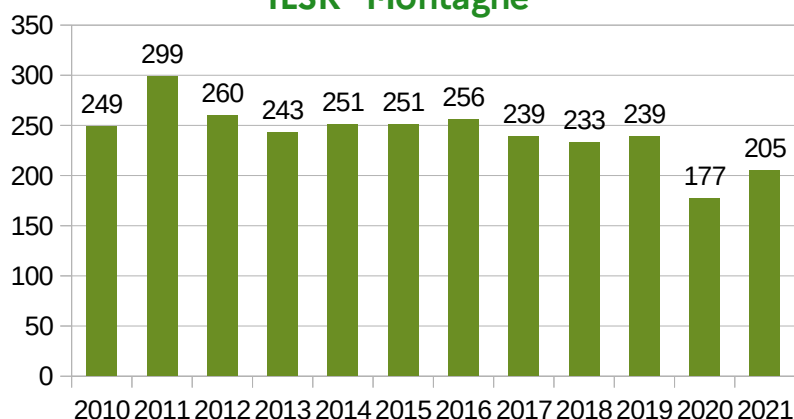


Remarques :
De 2007 à 2009 les données sont issues de statistiques suivies localement. A partir de 2010 il s'agit de données nationales.

Nombre de personnes tuées 2010 - 2021 France métropolitaine



Nombre de personnes tuées 2010 - 2021 ILSR* Montagne



* ILSR= Indicateur Locaux de Sécurité routière.

Au cours des cinq dernières années (2017 - 2021),
- 27 tués sont à déplorer en Lozère
- 1 093 pour les ILSRs de Montagne,
- 15 425 au niveau national.

L'année 2022 est une nouvelle fois au-dessus de la moyenne (2017-2021) avec 7 accidents mortels.

a. Taux moyens des tués

La moyenne des tués par ans pour le département de la Lozère est de 5 .

Ce chiffre bien que faible représente, proportionnellement à la population, 70 tués par millions d'habitants par an.

Au niveau national, en France métropolitaine, la moyenne des tués par ans est de 32.

Ce qui représente 47 tués par millions d'habitants par an.

Comparativement aux départements de montagne, la moyenne par an est de 17 morts (65 tués par millions d'habitants par an).

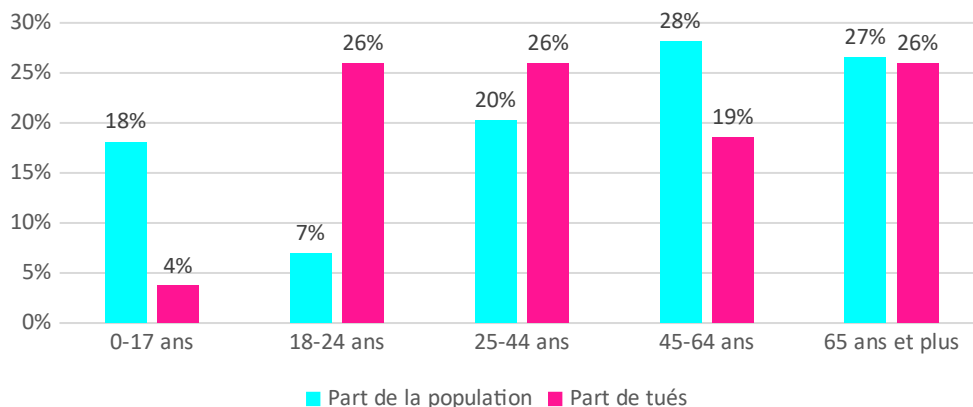
	Moyenne de tués par ans	Nb de tués / millions d'Hab
Lozère	5	70
Occitanie	28	60
ILSR Montagne	17	65
France métropolitaine	32	47

Comparativement à la France métropolitaine et aux départements appartenant à la catégorie montagne, la moyenne du nombre des tués par an en Lozère est nettement inférieure aux valeurs nationales (et à celle des départements de montagne).

En revanche, rapporté au nombre de tués par millions d'habitants la tendance est inverse.

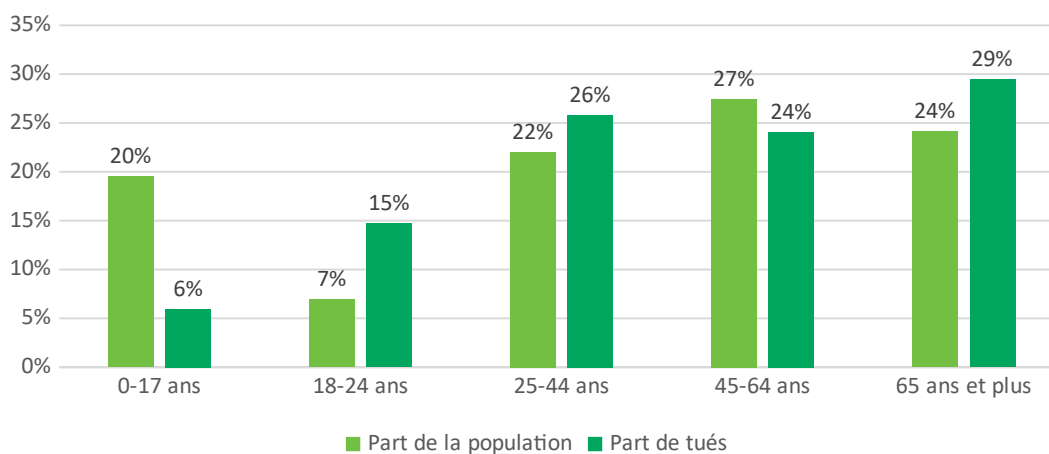
b. Répartition de la population et des tués par âge

Répartition de la population 2021 et des tués par âge 2017-2021
Département de la Lozère



Dans le département de la Lozère, les 18-24 ans, qui ne représentent qu'un peu moins de 7 % de la population du département sont autant impliqués dans les accidents mortels que les 25-44 ans qui représentent pour leur part 20 % de la population et les plus de 65 ans qui représentent eux 27 % de la population du département.

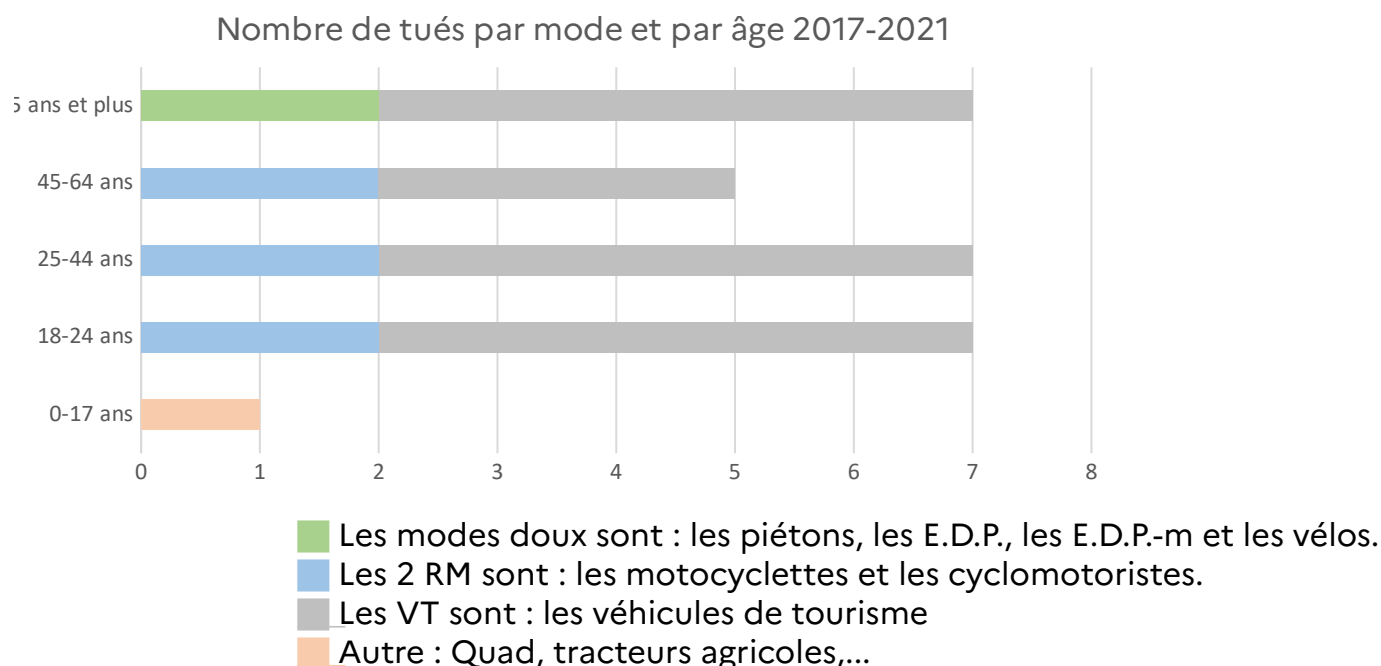
Répartition de la population 2021 et des tués par âge 2017-2021
ILSR de montagne



Les 18-24 ans ont donc près de 4 fois plus de risque d'être victimes d'accidents mortels que les autres tranches d'âge (proportionnellement à la part de population qu'ils représentent).

Le phénomène, bien que globalement identique au niveau des départements de la même famille (ILSR de Montagne), est encore marqué en Lozère.

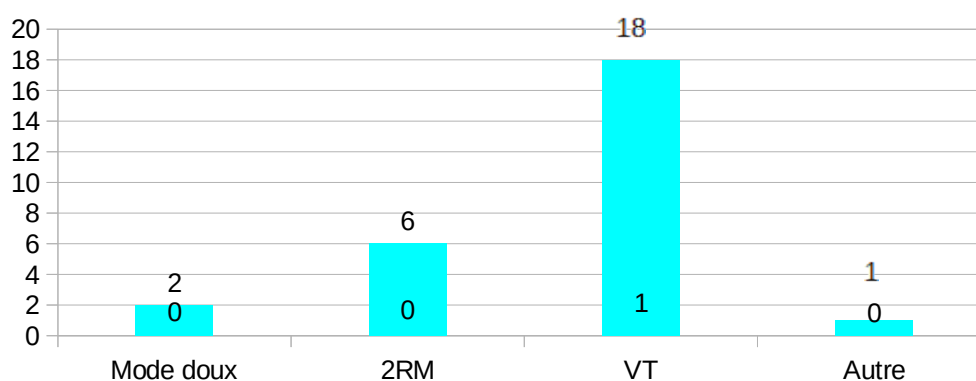
c. Nombre de tués par mode de déplacement et par âge 2017-2021



La majorité des personnes tuées sur les routes de Lozère, toutes tranches d'âges confondues, se déplacent en voiture (véhicule de tourisme). Viennent ensuite les 2 RM dont la mortalité est identique dans les 3 tranches d'âges concernées, 18-24 ans, 25-44 ans et 45-64 ans.

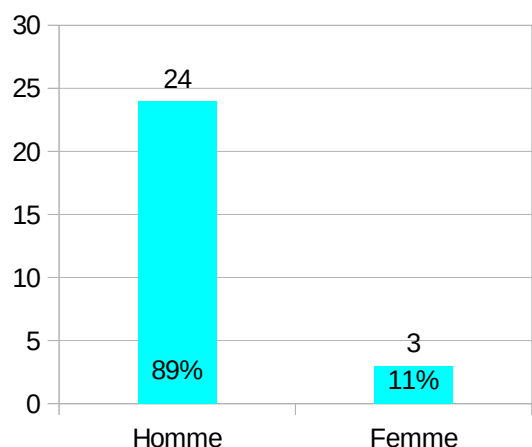
d. Nombre de tués par mode de déplacement (valeur et %) sur la période 2017-2021

Nombre de tués par regroupement de modes de déplacements 2017 - 2021
Département de la Lozère



Le mode doux représente 7 % des tués sur les routes de Lozère entre 2017 et 2021. Ces modes de déplacement (vélos, trottinette électriques, piétons ...) représentent près de 20 % de la mortalité que ce soit au niveau national, comme au niveau des ILSR de montage.

e. Nombre de tués par sexe (valeur et %) 2017-2021



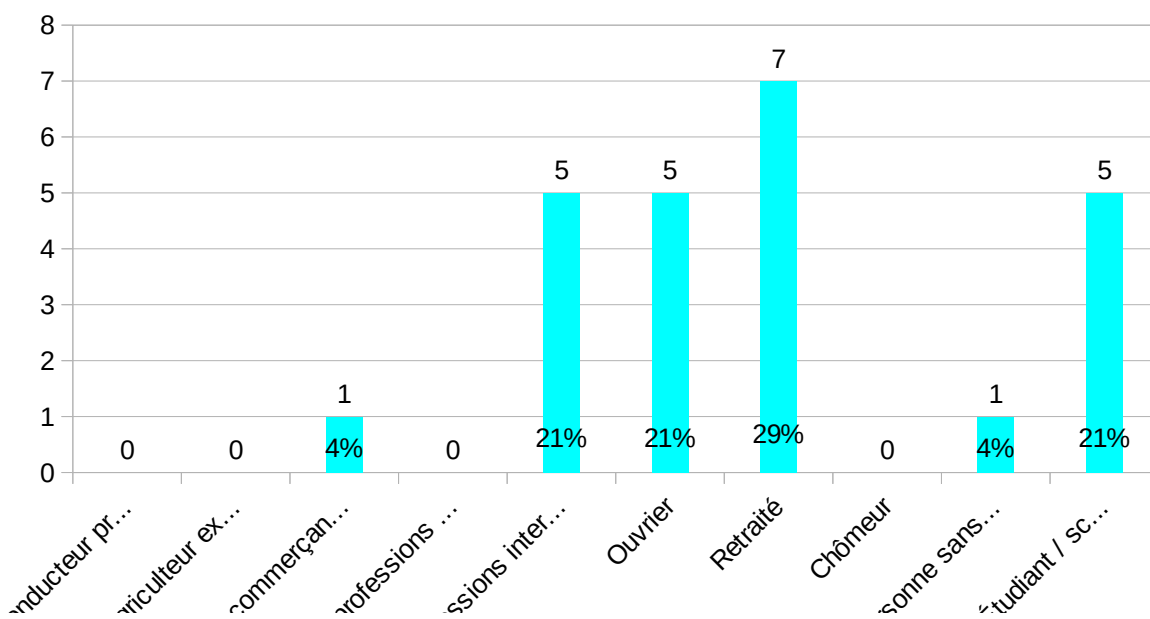
Les hommes représentent 89 % des tués dans les accidents de la circulation routière sur le département.

2022 ne fait pas exception à la règle.

Cette proportion tombe à 78 % en moyenne pour les ILSR de montagne et 77 % au niveau national

La tendance est à la hausse pour tout les départements en 2022

f. Nombre de tués selon la Catégorie Sociaux-Professionnelle 2017-2021



Sur les 27 accidents mortels que dénombre la Lozère entre 2017 et 2021, la catégorie sociaux-professionnelles est connue pour 24 d'entre eux (89%).

Parmi ces derniers, les retraités représentent 29 % des victimes.

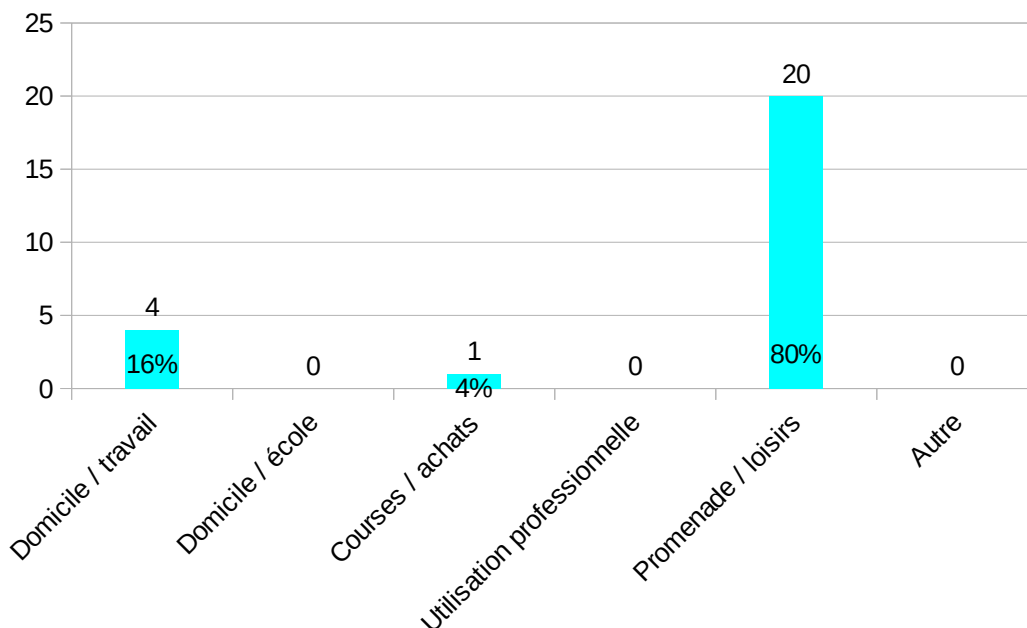
Cette population est la première catégorie de personnes touchées au niveau local (comme d'ailleurs au niveau national).

Les étudiants, les ouvriers et les professions intermédiaires et employés représentent chacun 21 % des victimes.

Enfin les ouvriers et les personnes sans emplois représentent chacun 4 % des victimes.

Les catégories socio-professionnelles les plus touchées sont identiques à celle des niveaux nationaux et régionaux. La classe des étudiants et scolaires ressort quant à elle au-dessus des moyennes nationales.

g. Nombre de tués selon le motif du trajet connu 2017-2021



Le motif du déplacement est connu dans 75 % des accidents mortels survenus entre 2017 et 2021.

Le motif promenade/loisirs, premier motif d'accident mortel, représente 74 % de ces accidents.

Les accidents de trajets domicile/travail représentent pour leur part 15 % et les accidents pour courses/achats 4 %.

h. Nombre de tués selon le département de résidence 2017-2021 (valeurs et %)

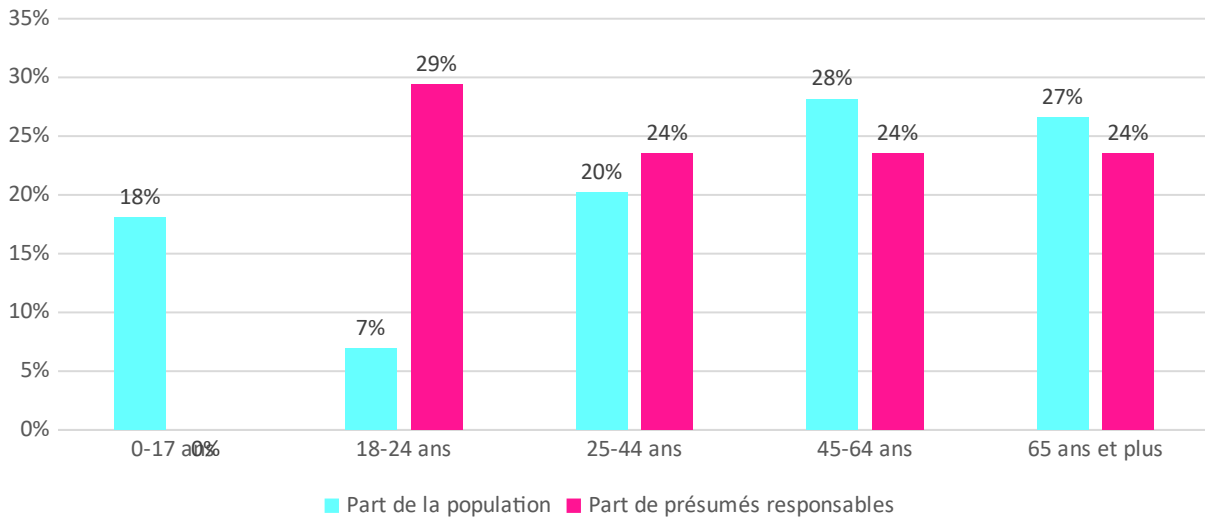


Pour 8 des 21 accidents mortels, les départements de résidence ne sont pas connus.

2.1.4. Mortalité routière, les présumés responsables

Le format du Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation routière (B.A.A.C.) ayant changé, dans ce chapitre, **seules les années 2019 à 2021** sont prises en compte. Les données officielles avant 2019 ne sont pas fiabilisées.

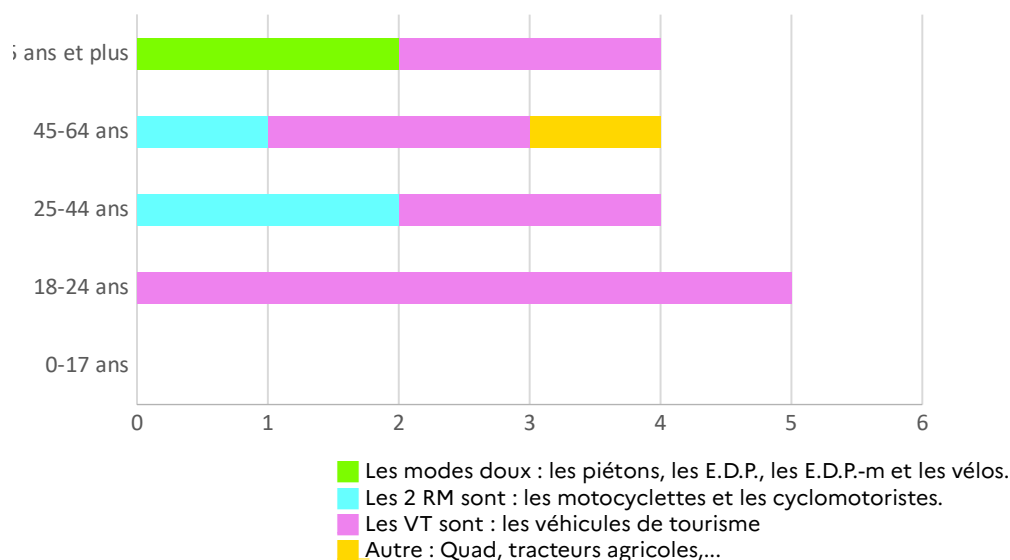
a. Répartition de la population 2021 et des présumés responsables par âge 2019-2021



Comme pour les victimes d'accidents mortels de la route, les 18-24 ans sont les présumés responsables d'accidents les plus représentés avec 29 % des tués dans les accidents de la circulation routière.

A noter : Sur les 27 accidents mortels, 17 des auteurs présumés de ces accidents sont décédés (soit dans près de 2/3 des accidents mortels).

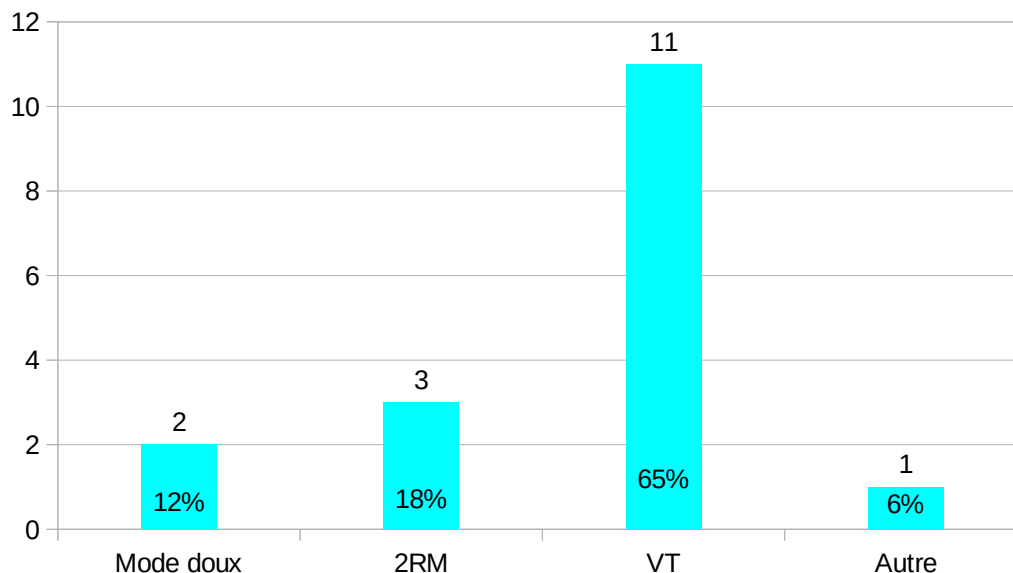
b. Nombre de présumés responsables d'accidents mortels selon la tranche d'âge (2019-2021)



De nouveau, les jeunes de 18-24 ans sont sur-représentés.

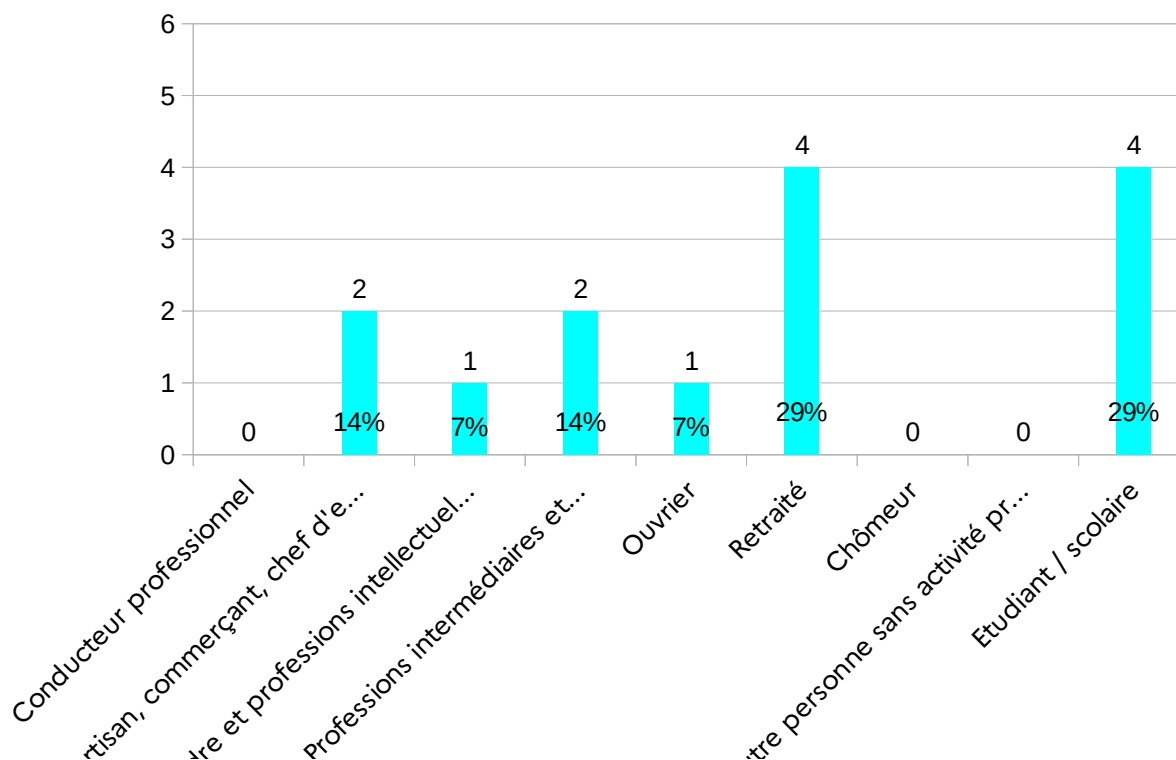
Les accidents mortels sont exclusivement liés à l'utilisation des véhicules de tourisme.

c. Mode de déplacement du présumé responsable 2019-2021



Dans la majorité des cas (65%), les présumés responsables se déplacent en véhicule de tourisme, suivi des deux-roues motorisés (18%) et des modes doux (12 %).

d. Nombre de présumés responsables tués selon la Catégorie Sociaux-Professionnelle 2019 - 2021



Les étudiants et scolaires, tout comme les retraités, sont les catégories socio-professionnelles les plus souvent présumés responsables qui décèdent lors d'un accident.

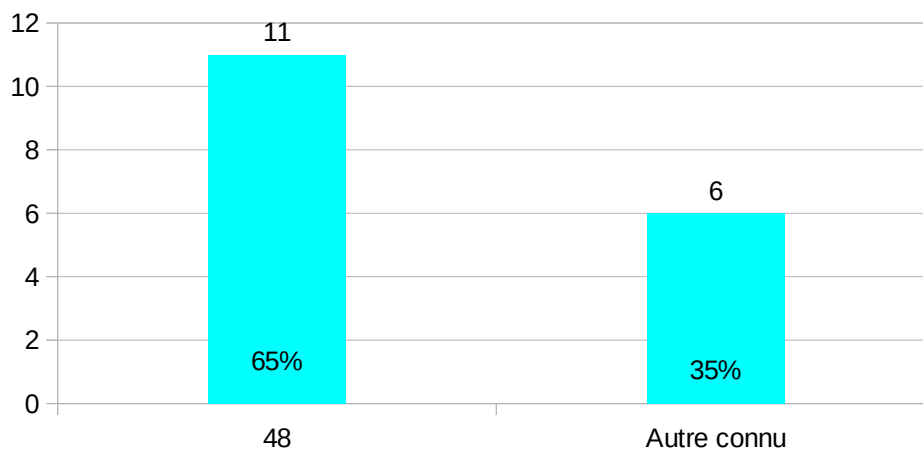
e. Nombre de présumés responsables tués selon le motif du trajet 2019-2021

Dans 6 % des cas le motif du trajet n'est pas connu.

Les motifs principaux des déplacements lors des accidents mortels sont le trajet promenade/loisir (81 %) et les trajets domiciles/travail (13%).

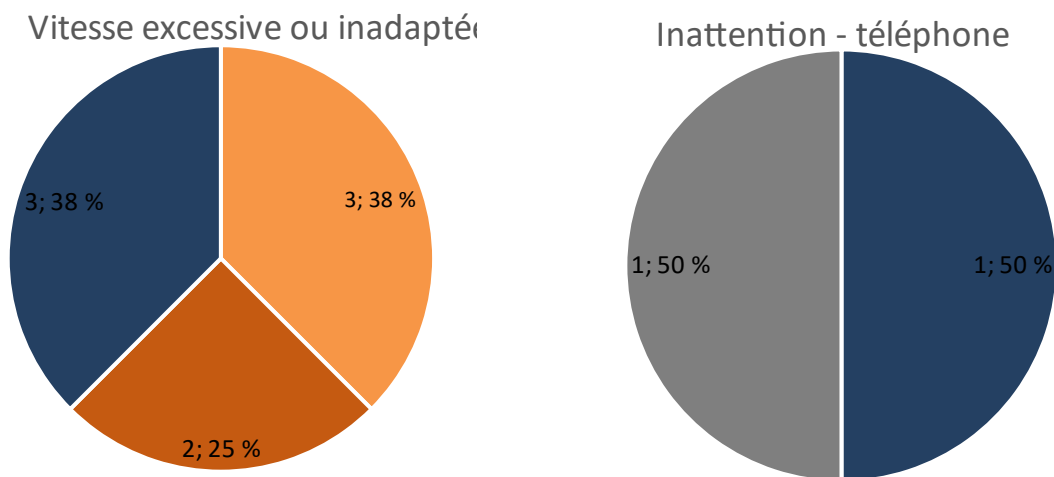
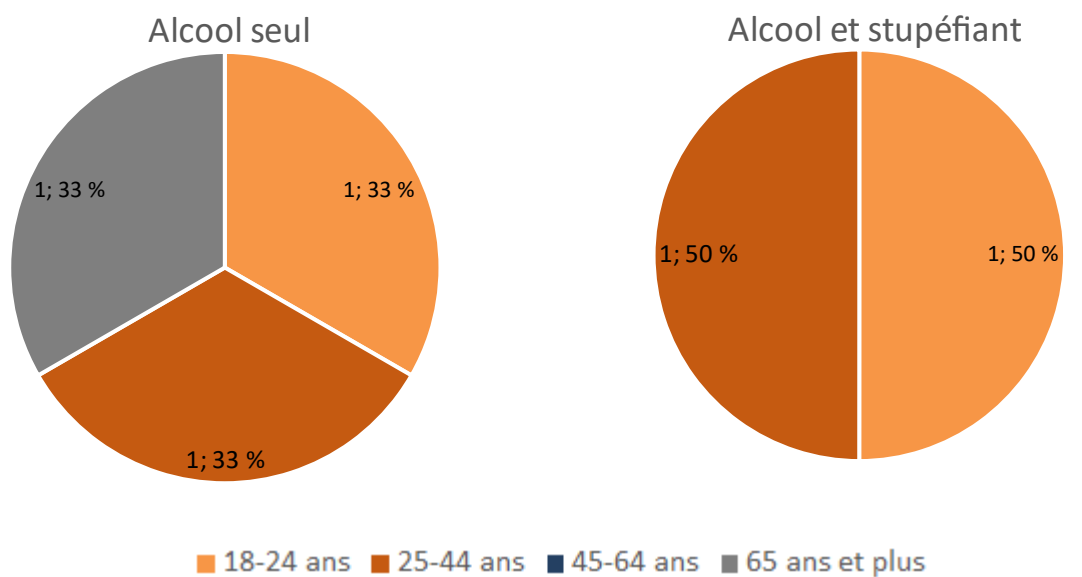
La problématique des déplacements domicile/travail et travail/domicile sera traité sous l'axe du risque routier professionnel.

f. Département de résidence du présumé responsable 2019 - 2021



Les deux tiers des accidents mortels sont provoqués par des Lozériens.

g. Répartition des facteurs principaux pour les présumés responsables 2019-2021



	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	8
Alcool sans la présence de facteur stupéfiant	5
Stupéfiant sans la présence de facteur alcool	2
Inattention + téléphone	1

Remarque : Ne sont comptabilisés que les présumés responsables d'accidents mortels ayant plus de 18 ans.

2.1.5. Risque routier professionnel

a. Nombre de tués dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou trajet professionnel et part sur l'ensemble des tués (2017 – 2021)

Pour la Lozère, 10 accidents mortels impliquent un usager effectuant un trajet lié à son travail ce qui représente 37 % des accidents mortels.

Les proportions au niveau national, ou à l'échelon des ILSRs de montagne sont pratiquement identiques aux chiffres lozériens.

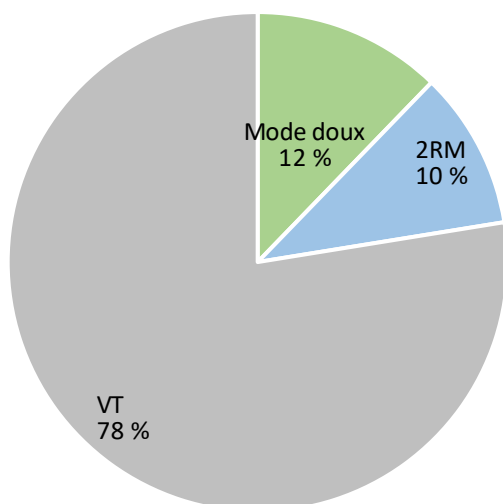
b. Nombre de tués ayant pour motif un trajet domicile – travail ou un trajet professionnel sur l'ensemble des tués (2017 – 2021)

Pour la Lozère, 4 accidents mortels ont pour motif un trajet professionnel, soit 15 % des accidents liés au travail.

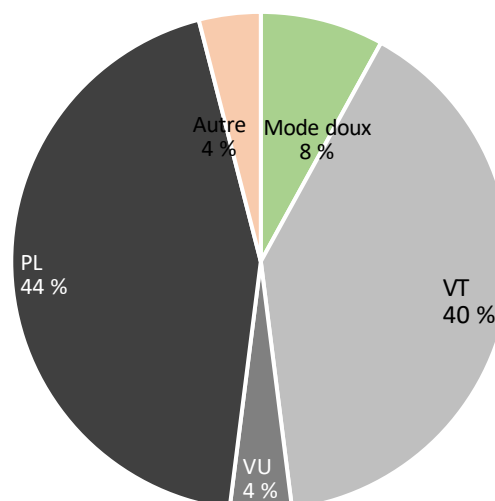
Les proportions au niveau national, ou à l'échelon des ILSRs de montagne sont sensiblement identiques aux chiffres lozériens.

c. Répartition des victimes (tués + blessés) en domicile – travail selon leur mode de déplacement (2017 – 2021)

Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode de déplacement



Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021



2.1.6. Réseau routier

a. Cartes de flux et d'accidentalité

Milieu	Accidents	Tués	Bléssés	Bléssé Hospitalisé	Bléssé Leger	Accident Mortel	Accident Grave non Mortel
Hors-Agg	249	20	325	172	153	20	143
En-Agg	84	3	96	59	37	3	56
Autoroutes	31	4	37	22	15	4	19
Total	364	27	458	253	205	27	218

Pour mémoire :

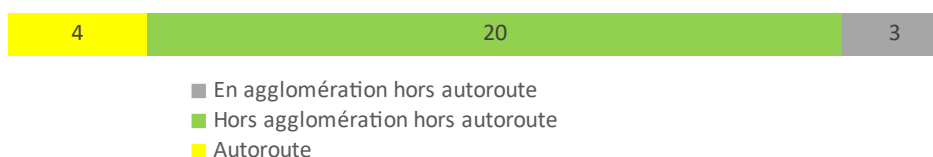
- Autoroutes - 65 km - flux moyen journalier de 14 000 véhicules/jours
- Route nationale - 155 km - flux moyen journalier RN88 : 4 500 et RN106 : 1 600
- Routes départementales - 2 262 km - flux allant jusqu'à + de 2 000 véhicules jours sur certaines routes
- Voies communales - 5043 km

Annexe 1 - Carte des flux routiers départementaux.

Annexe 2 - Carte des flux routiers d'autoroutes et nationales.

b. Nombre de tués sur autoroute / hors agglo / en agglo (2017 – 2021)

Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



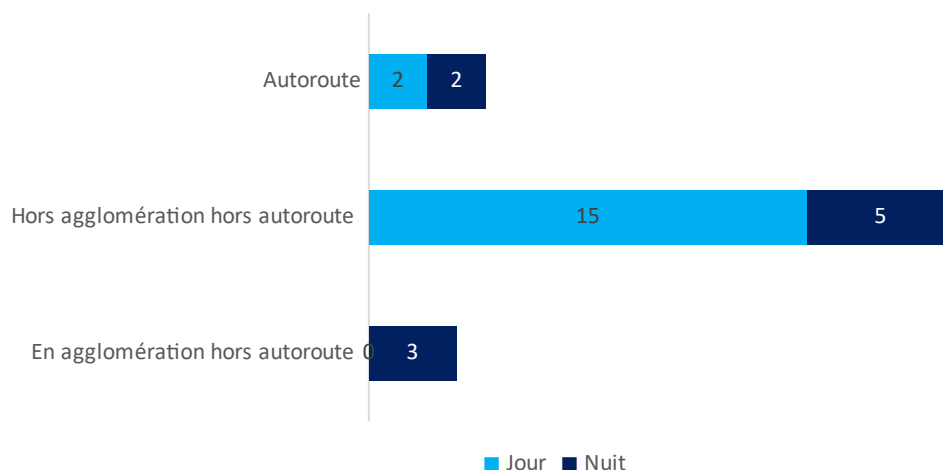
La majorité des accidents mortels de la circulation routière se produisent hors agglomération, sur routes départementales.

Si en valeur absolue, les routes départementales sont les plus accidentogènes. C'est toutefois l'autoroute qui reste la voie de circulation où les accidents sont les plus graves, avec près de 12 morts pour 100 accidents, contre 7 sur les RD et les RN, et 3,6 en agglomération.

C'est bien entendu les axes de circulation où les limitations de vitesse sont les plus élevées pour lesquels la gravité des accidents est importante.

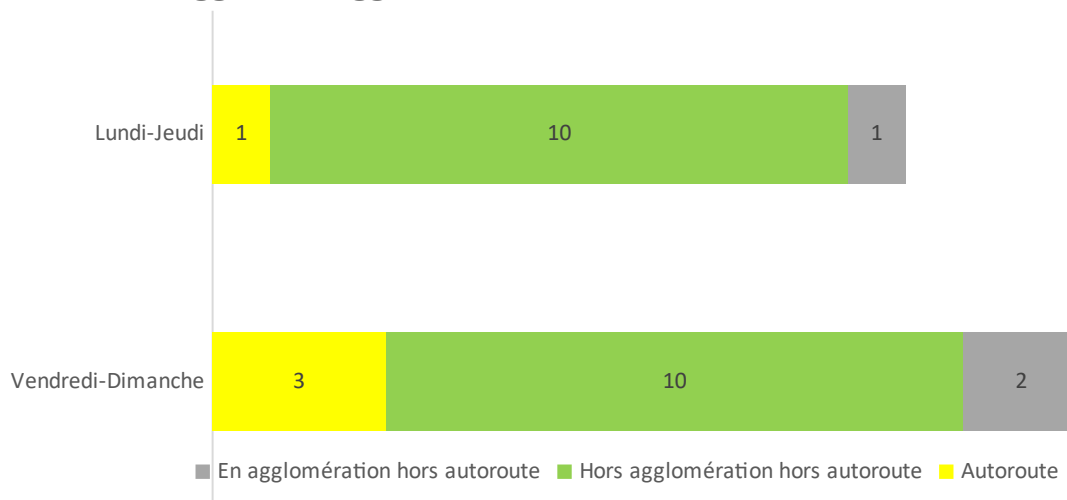
La vitesse est un facteur aggravant en cas de survenance d'un accident.

c. Répartition des accidents mortels jour / nuit selon les réseaux routiers (2017 – 2021)



Sur autoroute, le nombre d'accidents se déroulant de jour ou de nuit sont identiques. En revanche la totalité des accidents mortels survenus en agglomération se déroulent de nuit.

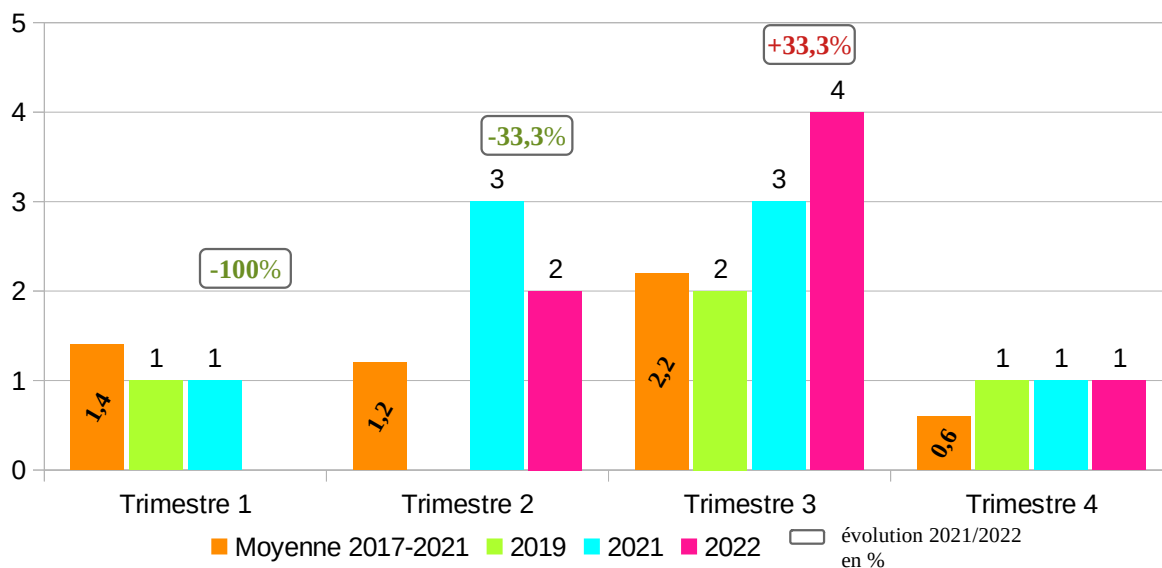
d. Nombre de tués pour la période lundi-jeudi/vendredi-dimanche selon le réseau, autoroute / hors agglo / en agglo (2017 – 2021)



En comparant plus finement ces données, ce sont 11 des 27 morts qui ont eut lieu les samedis ou dimanches (40%)

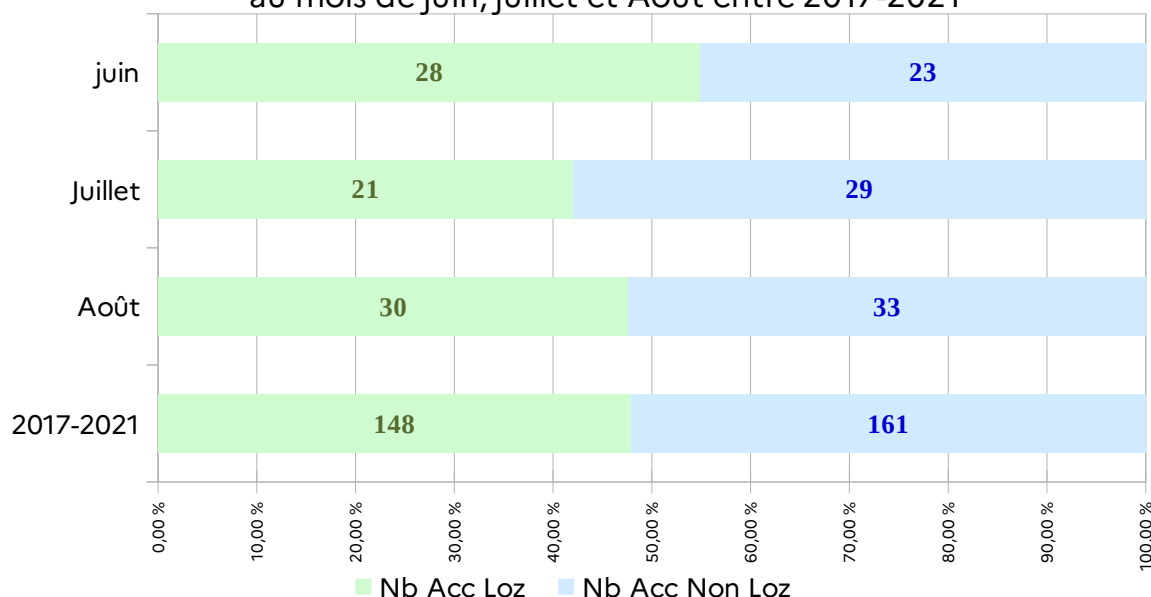
En termes d'accidents corporels, les samedi et le dimanche représente un peu moins d'un tiers des accidents (30%)

e. Saisonnalité des accidents



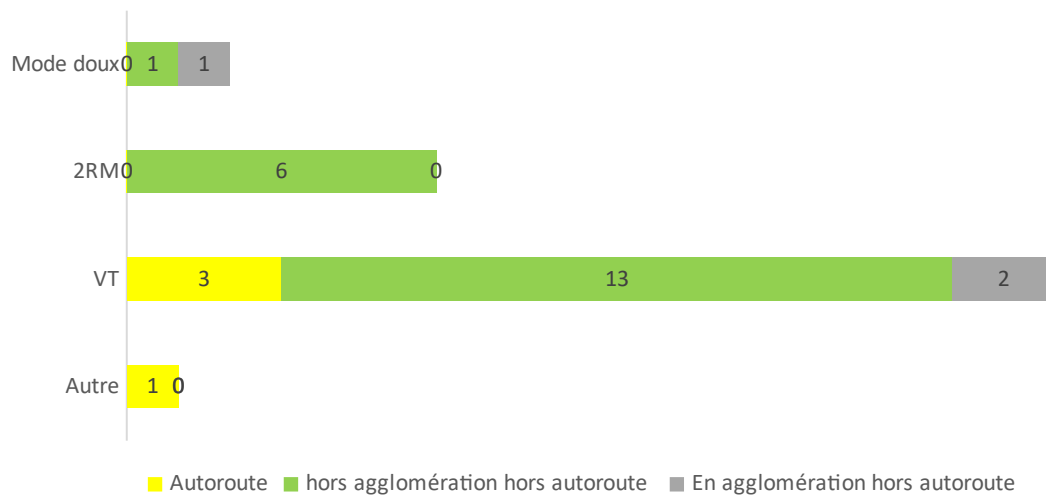
La grande majorité des accidents mortels, se produisent sur la période estivale (9 sur 27). C'est aussi le cas sur l'ensemble des accidents corporels. Sur 364 accidents, 136 ont eut lieu entre juin et septembre, sur la période 2017-2021.

Pourcentage des lozériens et non lozériens présumés responsables au mois de juin, juillet et Août entre 2017-2021



Il est à noter que si les lozériens sont présumés responsable dans plus de 60 % des accidents de la route, la tendance est inversée les mois d'été.

f. Nombre de tués modes de déplacement doux (piétons + vélos + EDPm), 2RM (cyclomoteurs, motocyclettes), véhicules de tourisme (2017 – 2021)



En proportion du parc de véhicule, les 2RMs (2 % du trafic) sont très fortement représentés lors des accidents mortels. (22 % des accidents mortels sur la période, tous hors agglomération)

Récapitulatif de l'accidentalité hors agglomération

Milieu	A	T	B	BH	BL	Indemnes	AM	AGNM
Hors-Agg	249	20	325	172	153	112	20	143

Les accidents hors agglomération composent la plus grande partie de l'accidentalité en Lozère.

70 % des accidents ont lieu hors agglomération.

2.2.1. Typologie des accidents

a. Qui tue + blesse qui hors agglomération

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	5	1	79	122	2	8	18	2	237
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Moto	0	0	1	6	1	0	0	0	0	8
VL	2	3	1	17	44	3	0	0	0	70
VU	0	0	1	2	8	0	0	0	0	11
PL	0	1	0	0	5	0	1	0	2	9
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	0	0	0	1	2	0	0	0	0	3
MULTICOLLISION	0	0	0	1	5	0	0	0	0	6
TOTAL	2	9	4	107	187	5	9	18	4	345
<i>Part de victimes</i>	1%	3%	1%	31%	54%	1%	3%	5%	1%	100,00%

Les accidents sans tiers sont en nombre important comparativement au nombre d'accident totaux.

Lors de la présence de plusieurs protagonistes dans l'accident, les principaux chocs se déroulent entre véhicules de tourisme, en premier lieu, suivi par les chocs entre les véhicules de tourisme et les motos.

Les victimes en VT (véhicule de tourisme) représentent plus de la moitié des victimes hors agglomération (54%) suivi de près par les deux roues motorisées (31%).

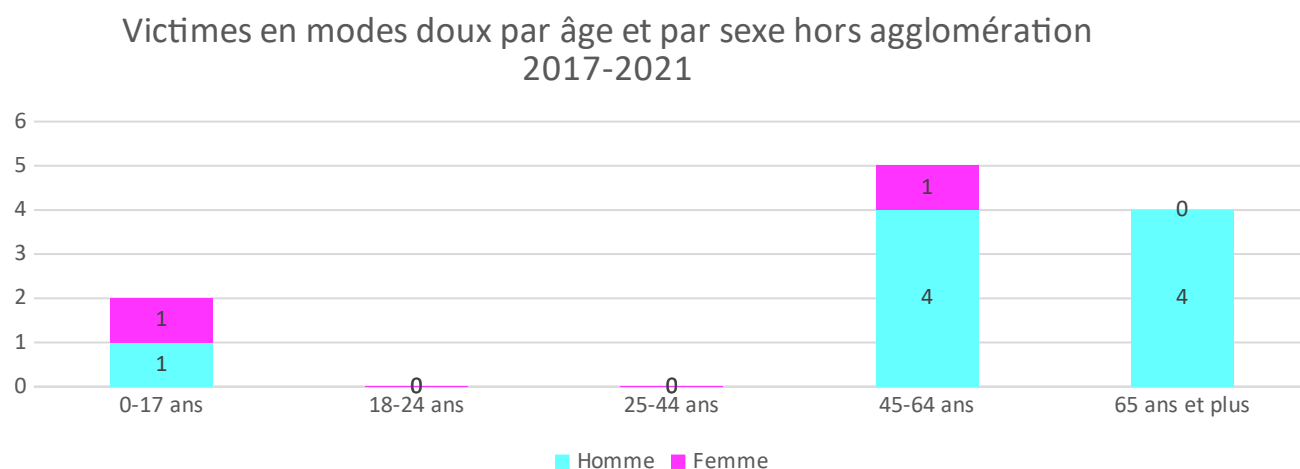
b. Carte des accidents mortels

**Localisation des accidents mortels
de la circulation routière en Lozère**
(du 1er janv 2017 au 31 déc 2022)



2.2.2. Modes doux

a. Piétons, cyclistes victimes selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017 – 2021)



L'évolution du nombre de victimes se déplaçant en mode doux entre 2017 – 2021 hors agglomération est observable sur notre département

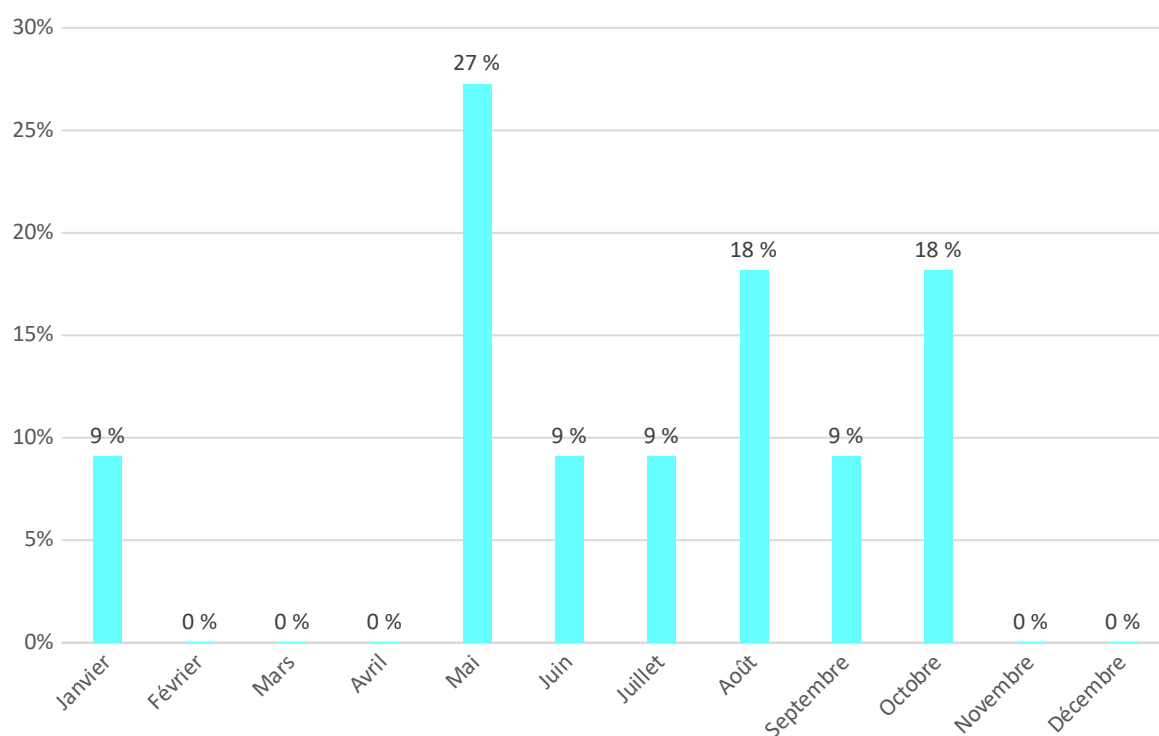
Toutefois, les modes doux, hors agglomérations sont très peu représentés sur le nombre d'accident total.

Sur les 249 accidents hors agglomération seul 11 concernent les modes doux de déplacement (5 %)

Sur ces 11 accidents, 9 sont des accidents impliquant un vélo (dont 1 accident mortel).

Année	Victimes
2017	1
2018	2
2019	1
2020	3
2021	4
TOTAL	11
2022	1

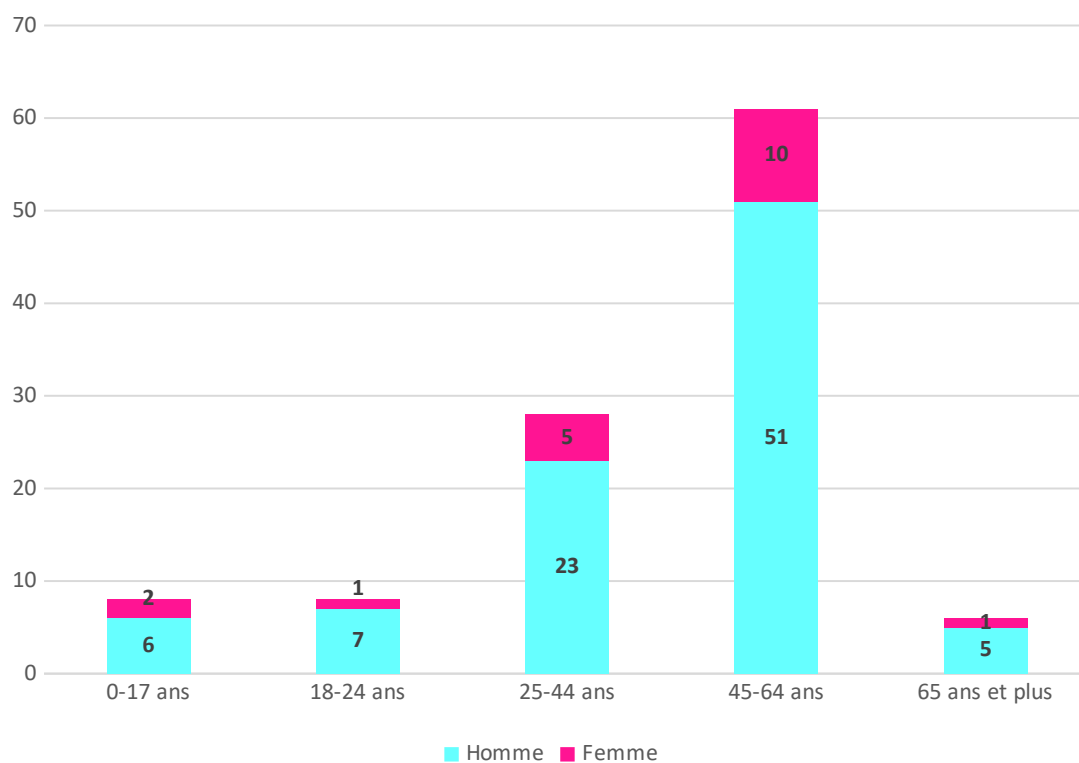
b. Répartition en % des victimes piétons, cyclistes selon le mois dans l'année hors agglomération (2017 – 2021)



La période estivale allant de mai à septembre regroupe la quasi-totalité des accidents liés au mode de déplacement doux hors agglomération.

2.2.3. 2RM

a. Nombre de victimes selon l'âge et le sexe se déplaçant en cyclomoteur ou motocyclette hors agglomération (2017 – 2021)



Le nombre d'accident en 2RMs est important.

Il est également important d'observer la gravité de ces derniers.

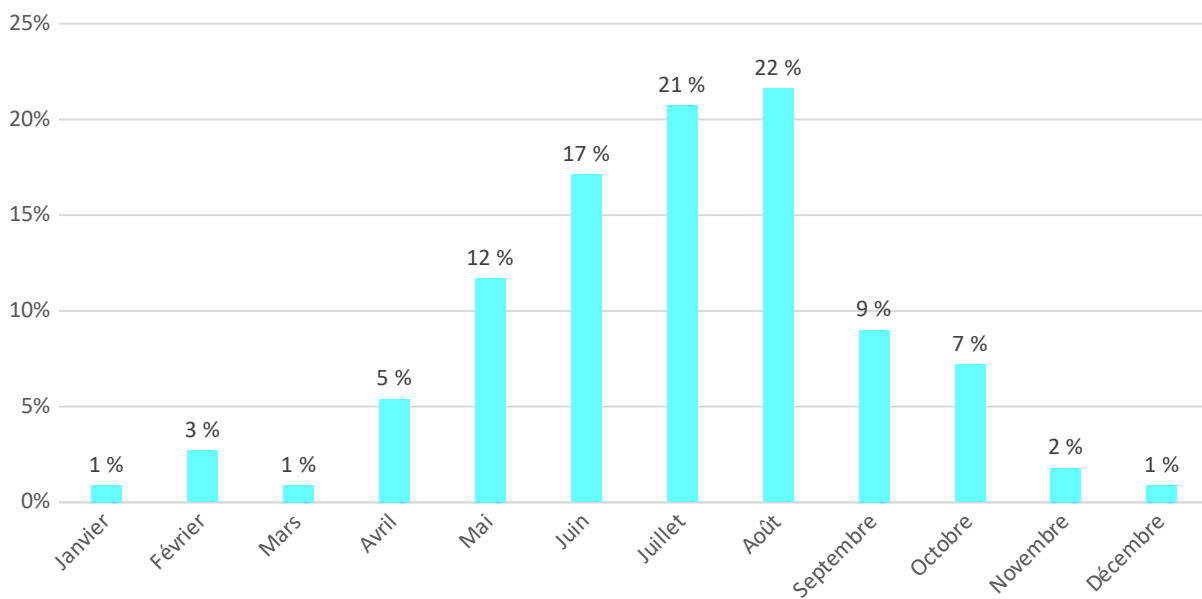
Entre 2017 et 2021, hors agglomérations 67 accidents sont identifiés comme accidents grave non mortel (les 2/3 des accidents).

De plus, les 6 accidents mortels en 2RM se sont déroulés hors agglomération (période 2017-2021).

A noter : 2 nouveaux accidents mortels viennent s'ajouter à ce constat en 2022.

Année	Victimes	Accident	AGNM
2017	28	23	16
2018	25	22	10
2019	19	18	13
2020	20	19	12
2021	19	19	16
TOTAL	111	101	67
2022	20	15	11

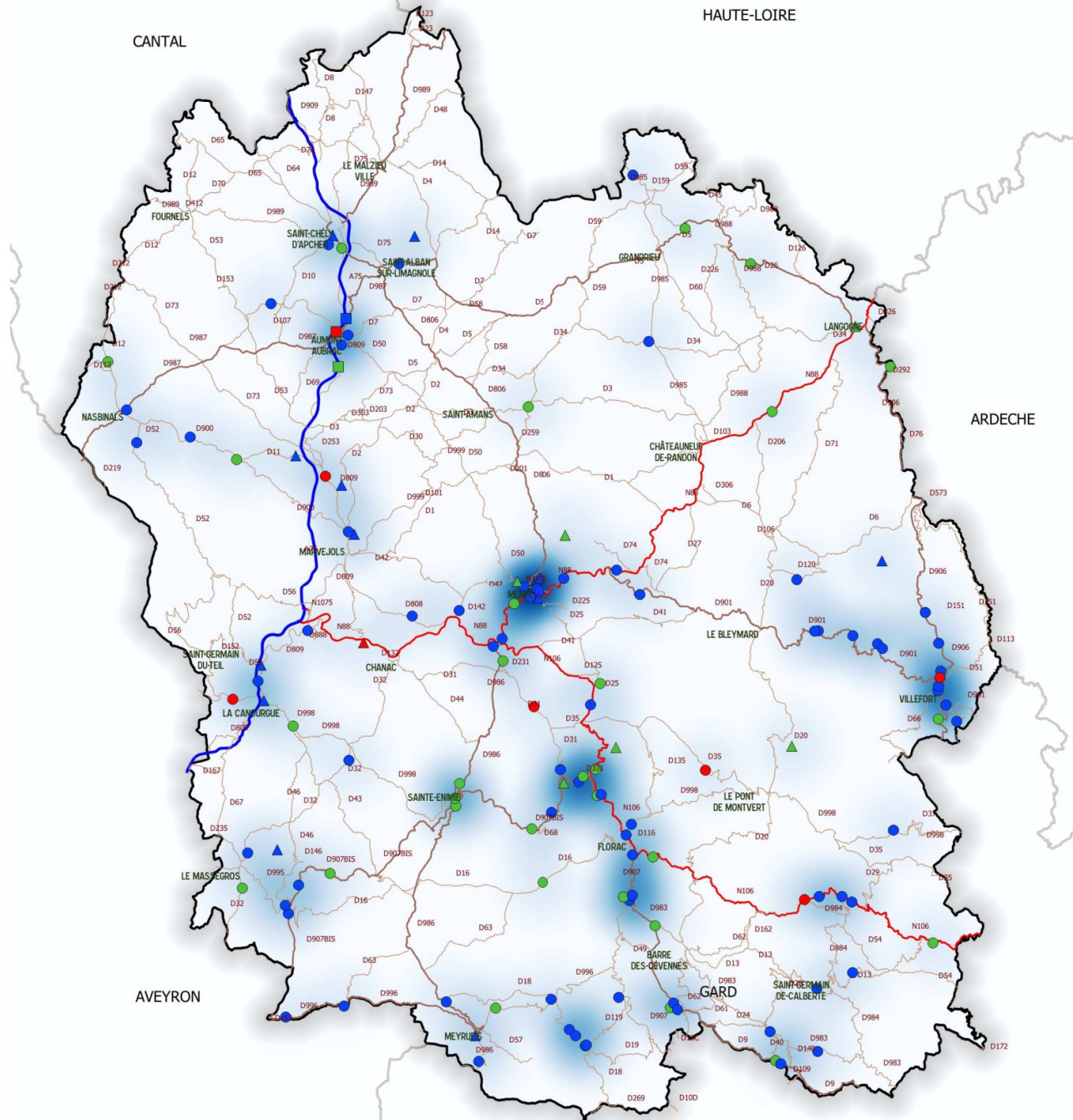
b. Répartition en % des victimes circulant en cyclomoteur ou motocyclette selon le mois dans l'année hors agglomération



Ce sont bien entendu, les mois d'été, les plus accientogènes en 2 RMs, hors agglomeration

c. Carte des deux-roues motorisés circulant hors agglomération, impliqués dans les accidents corporel ou mortel de la circulation routière (2017 – 2021)

Accidentalité 2RM
du 01/01/2017 à aujourd'hui



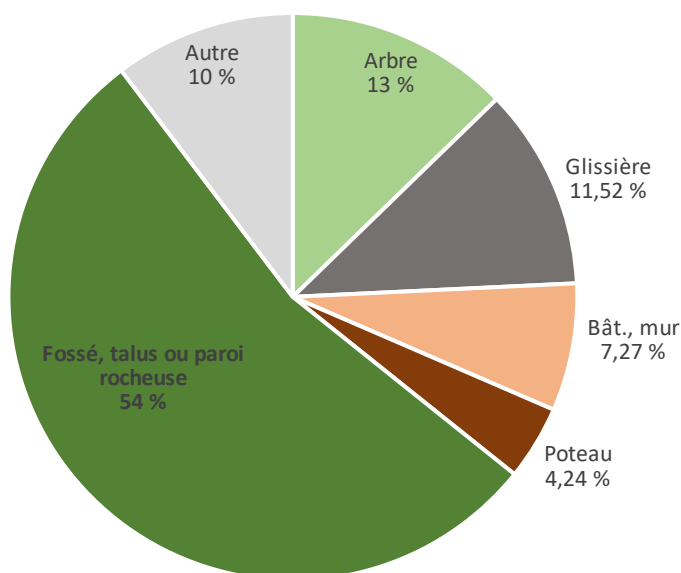
2.2.4. Facteurs spécifiques

a. Répartition des accidents en / hors intersection (2017 – 2021)

Part des victimes hors intersection : **90 %**

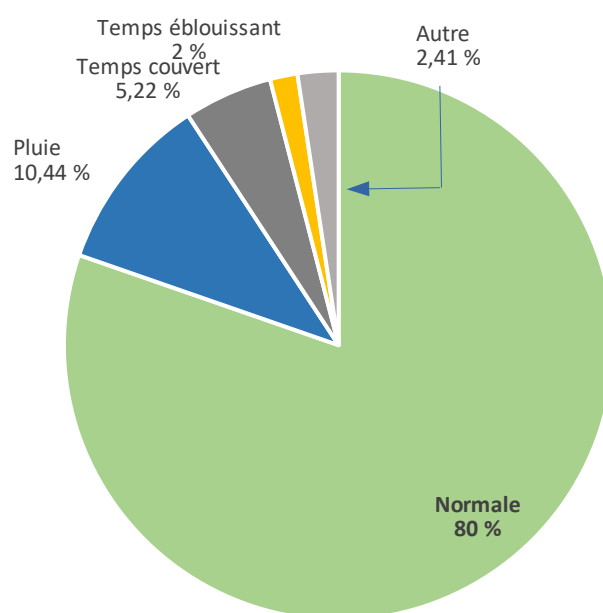
Part des victimes en ligne droite : **40 %**

Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule hors agglomération 2017-2021



b. Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération (2017 – 2021)

Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques hors agglomération 2017-2021



80 % des accidents se produisent dans des conditions atmosphériques normales.

2.3 Principales caractéristiques des accidents en agglomération

Récapitulatif de l'accidentalité hors agglomération

Milieu	A	T	B	BH	BL	Indemnes	AM	AGNM
En-Agg	84	3	96	59	37	71	3	56

Les accidents hors agglomération compose une faible partie de l'accidentalité en Lozère. 23 % des accidents ont lieu en agglomération.

Le taux de gravité en agglomération est deux fois plus faible qu'hors agglomération (3,6 en agglomération contre 8 hors agglomération)

2.3.1. Contexte et typologie des accidents

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	2	3	5	15	0	0	0	0	25

COLLISION AVEC										
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Cyclo	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VL	38	6	1	8	6	0	0	0	0	59
VU	3	0	0	0	1	0	0	0	0	4
PL	1	3	0	0	1	0	0	0	0	5
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MULTICOLLISION	2	0	2	0	0	0	0	0	0	4
TOTAL	44	12	6	13	23	0	1	0	0	99
Part de victimes	44%	12%	6%	13%	23%	0%	1%	0%	0%	100,00%

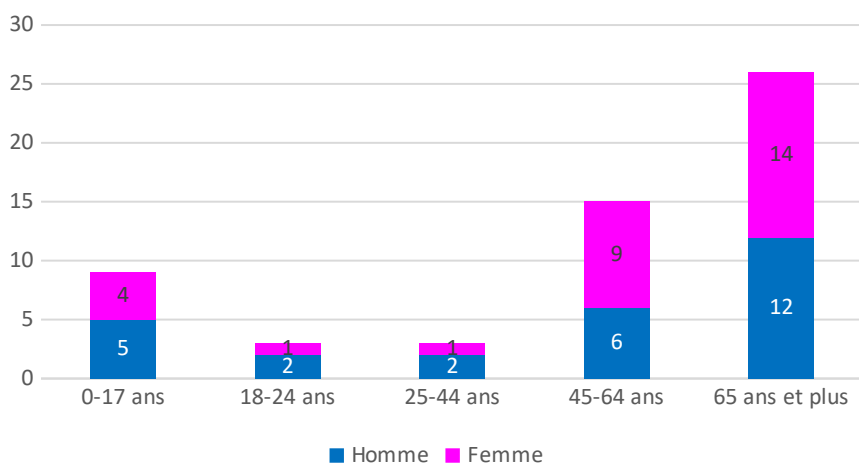
Les accidents avec tiers sont en agglomération proportionnellement au nombre d'accident plus nombreux qu'hors agglomération.

Le plus grand nombre d'accident entre divers usagers de la route sont les accidents entre VT (véhicules de tourisme) et piétons. Ces derniers représentent 44 % des victimes en agglomération.

Lors de la présence de plusieurs protagonistes dans l'accident, les chocs les plus nombreux sont entre les véhicules de tourisme et les piétons. Ces derniers représentent 44 % des accidentés en agglomération.

2.3.2. Modes doux

Victimes en modes doux par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



Année	Victimes
2017	8
2018	9
2019	14
2020	13
2021	12
TOTAL	56
2022	13

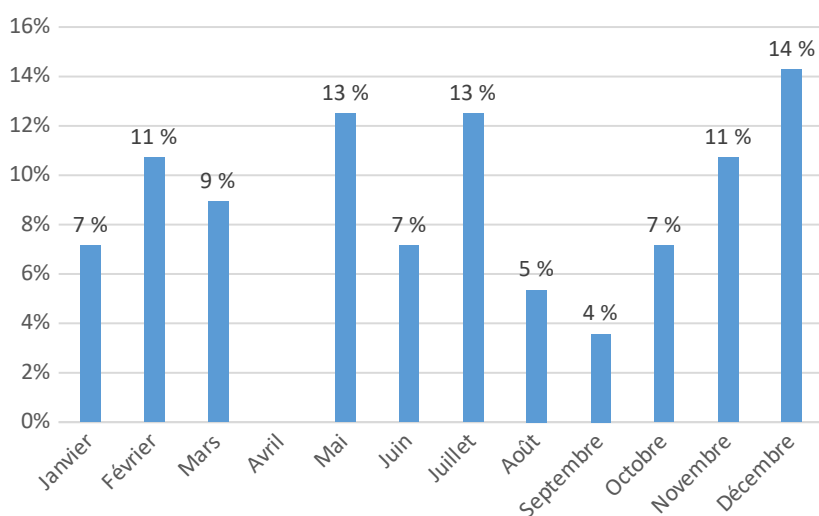
En agglomération, les modes de déplacement doux représentent une partie non négligeable des accidents.

Les piétons sont les plus concernés, ils représentent 44 des 56 victimes.

Les EDPm quant à eux n'apparaissent pas.

C'est aussi le cas en 2022, malgré le nombre croissant d'EDPm en circulation.

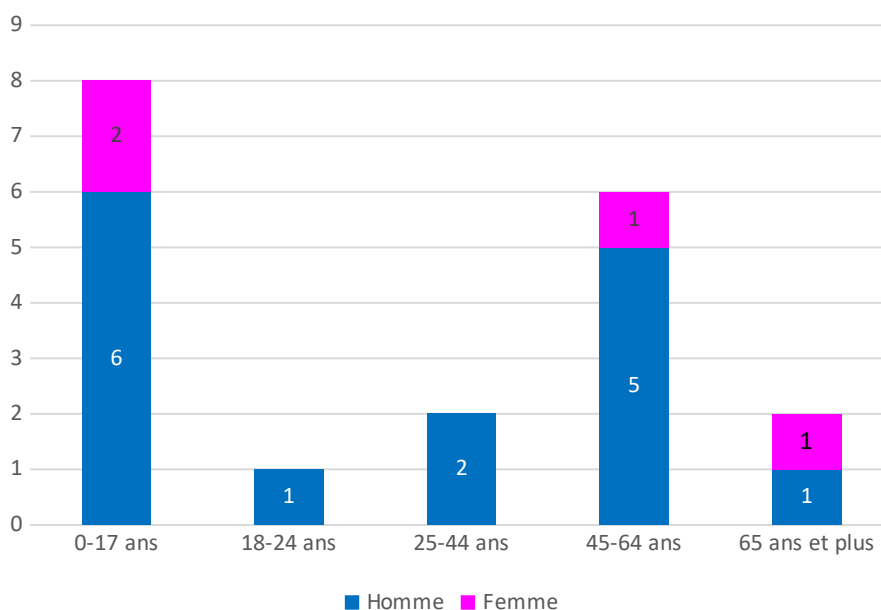
a. Répartition en % des victimes piétons, cyclistes selon le mois dans l'année en agglomération (2017 – 2021)



A l'inverse de la situation hors agglomération, l'accidentalité liée au mode de déplacement doux s'étale sur l'année entière.

2.3.3. 2RM

a. Nombre de victimes selon l'âge et le sexe se déplaçant en cyclomoteur ou motocyclette en agglomération (2017 – 2021)



Année	Victimes	Accidents	AGNM
2017	1	1	1
2018	2	2	1
2019	5	5	4
2020	4	4	2
2021	7	5	5
TOTAL	19	17	13
2022	5	5	2

L'accidentalité concernant le 2RM est très faible en agglomération comparativement à l'accidentalité des ces usagers hors agglomération.

Aucun mort n'est à déplorer (depuis 2017).

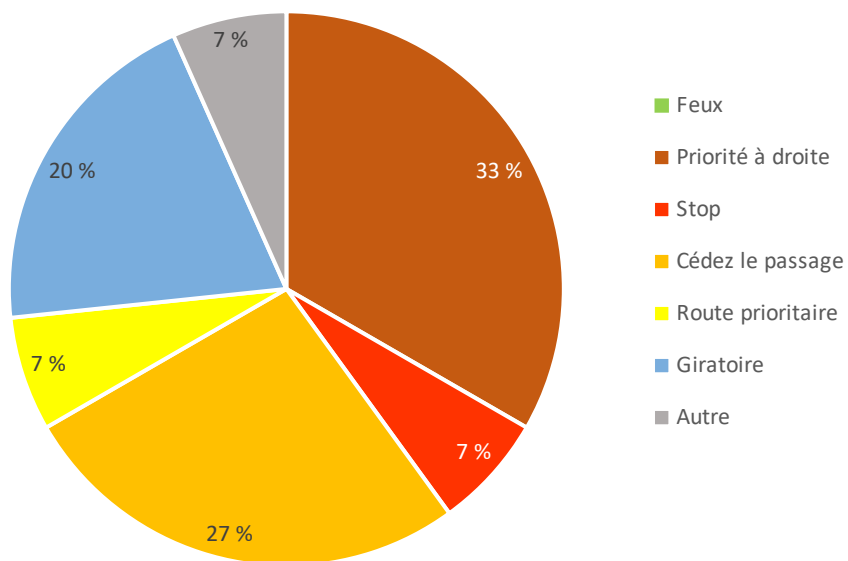
Les accidents sont plus fréquents en agglomération en juillet et août (respectivement 4 et 6 accidents), toutefois, on constate comme pour les modes de déplacement doux une répartition des autres accidents sur l'année.

La majeure partie des accidents concerne des cyclomoteurs ou moto légère (10 sur les 17 accidents).

2.3.4. Facteurs spécifiques

En agglomération, 35 % des accidents corporels ont lieu en intersection.

Répartition des victimes en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu 2017-2021



2.4 Principales caractéristiques des accidents sur autoroutes

Bien que moins nombreux les accidents sur autoroutes, ils sont aussi les plus graves.

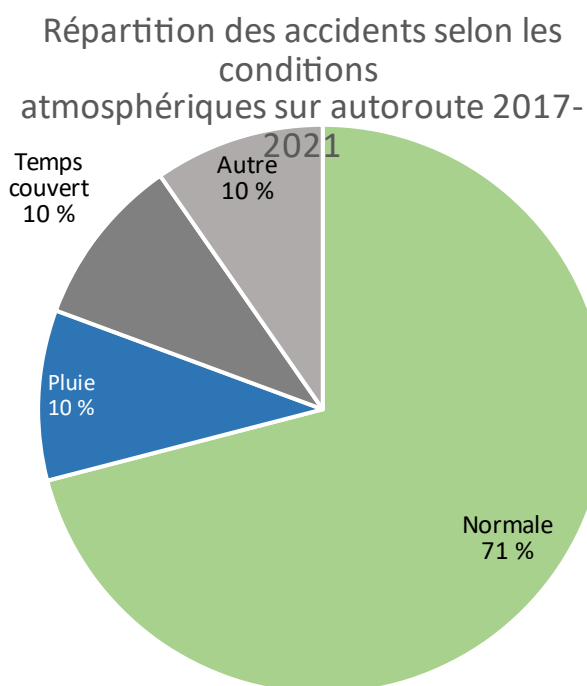
Qui tue + blesse qui sur autoroute 2017-2021

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	0	1	20	1	1	0	0	23
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VL	1	0	0	1	5	0	0	0	0	7
VU	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PL	0	0	0	0	7	2	1	0	0	10
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MULTICOLLISION	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
TOTAL	1	0	0	2	33	3	2	0	0	41
Part de victimes	2%	0%	0%	5%	80%	7%	5%	0%	0%	100,00%

On dénombre 31 accidents ayant entraîné 37 blessés, et 4 décès, soit un taux de gravité de 12,9.

Cette gravité s'explique par la structure routière. Les vitesses pratiquées sur autoroutes sont plus élevées, et la vitesse est un facteur d'aggravation des accidents.

Les conditions météorologiques, compte tenu notamment de la hauteur moyenne de l'autoroute en Lozère, ne sont pas en causes.



3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience

Dans le DGO 2018-2022, 6 enjeux avaient été identifiés, cinq enjeux nationaux et deux enjeux locaux prioritaires.

Les cinq enjeux nationaux :

- la vitesse,
- les addictions,
- les deux roues motorisés,
- les jeunes,
- le partage de l'espace public.

Les deux enjeux prioritaires identifiés sur le département:

- les deux roues motorisés,
- la vitesse inadaptée.

L'ensemble de ces enjeux a été pris en compte sur ces dernières années. Toutefois, il est à noter que ces thématiques ont tendance à « se croiser ».

L'enjeu jeune, est obligatoirement couplé avec une autre thématique (les substances addictives par exemple) ...

Autre élément d'importance la crise covid centrée sur 2020 a joué un rôle de modération sur les accidents.

Cette crise a également porté un coup d'arrêt aux actions menées dans le domaine de la sécurité routière basée pour beaucoup sur le développement d'un réseau de partenaire et d'associations .

Les années 2021 et notamment 2022, ont été nécessaires pour re-tisser un réseau de partenaire, l'étendre et le dynamiser.

Les actions mises en œuvre le sont d'une année sur l'autre, et la pandémie de 2020 a provoqué un arrêt assez brutal des volontés de mise en œuvre d'actions innovantes .

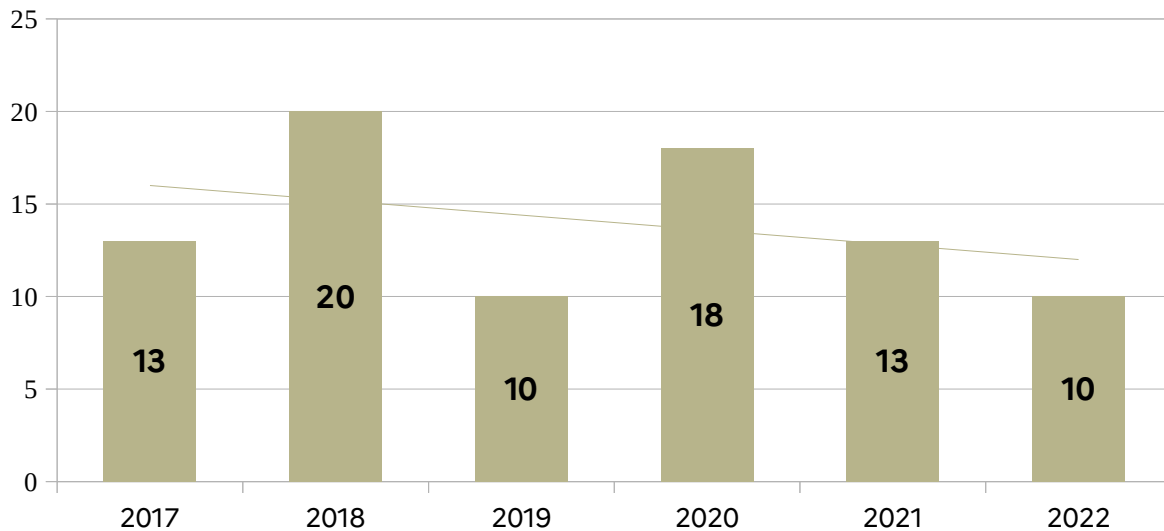
Une partie des actions de l'unité de sécurité routière est de redynamiser ce réseau, et de permettre à chaque bonne volonté de mettre en place un projet visant à faire prendre conscience du risque et à terme à diminuer l'accidentalité localement.

Les chapitres précédents ont déjà mis en lumière certains éléments. Les sujets qui étaient la priorité lors du dernier DGO nous concernent encore à l'heure actuelle.

L'évolution des statistiques, sur les cinq dernières années auront tendance à mettre en avant l'efficacité des actions menées sur les axes qui ont été retenus lors de l'exercice du précédent DGO.

- *Vitesse*

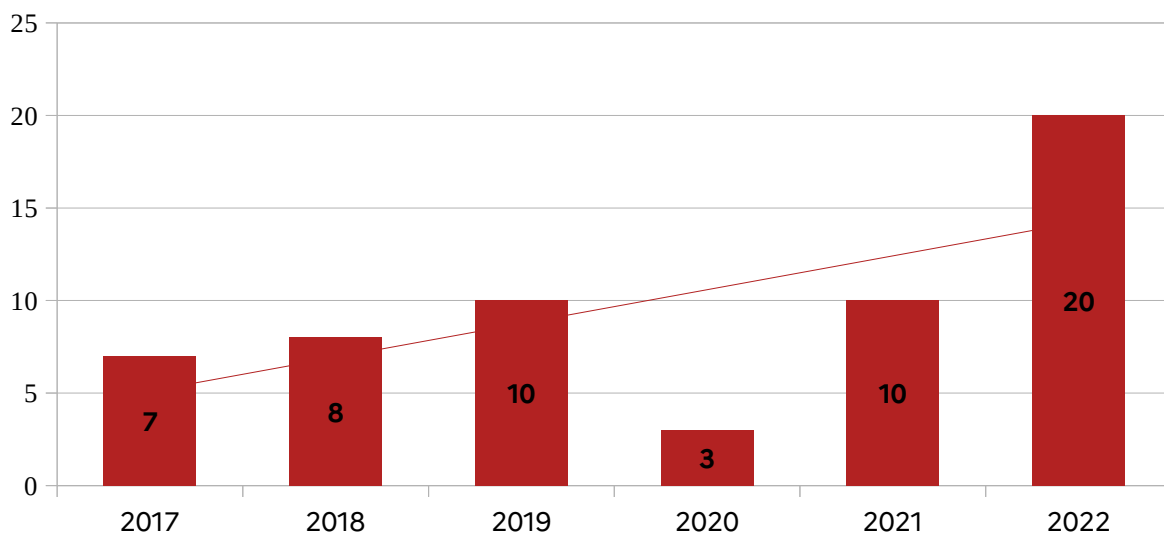
Accidents dont la cause principale présumée est la vitesse



La vitesse au volant tend à être moins impactante en matière d'accidentalité. Il faut toutefois garder à l'esprit l'augmentation des contrôles mise en œuvre par les forces de l'ordre.

- *Addictions*

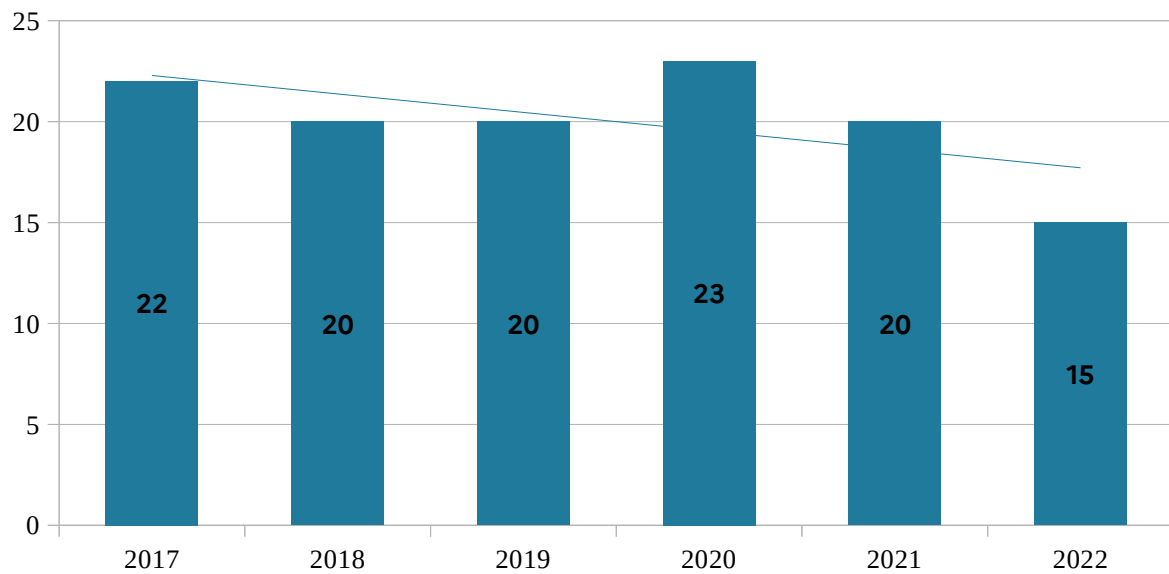
Accidents dont la cause principale est alcool et/ou stupéfiants



En matière d'addiction au volant les chiffres, corroborés par les observations des forces de l'ordre sur le terrain, sont en nette augmentation sur la période.

- 2RM

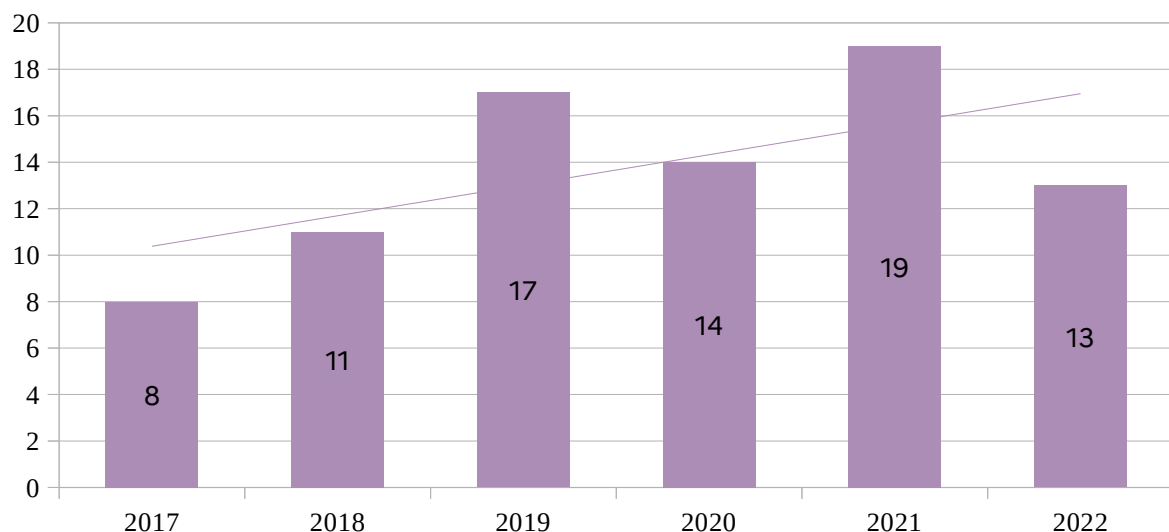
Accident dont le présumé responsable conduit un 2 RM



Les conducteurs de 2RM, sont moins souvent responsables lors des accidents. Toutefois cette tendance est à compenser par le fait que depuis plusieurs années, le nombre de victime d'accidents impliquant des 2RM est stable (25 blessés par an). Le nombre de mort en 2RM est toujours important (de l'ordre de 30 % des accidents mortels)

- Jeunes

Accident dont l'âge du présumé responsable est de 18 et 24 ans



Les jeunes, malgré une baisse en 2022 du nombre d'accidents en tant que présumés responsables, restent toujours très touchés par les accidents de la route. La tendance nationale semble être identique.

3.1 Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Nombre d'actions réalisées par enjeux

	Vitesse excessive et inadaptée	Les 2RM	Addictions Alcool / Stup.	Jeune (18/24 ans)	Partage de l'espace public	Seniors	Déplacements professionnels	Autres actions	Total
2018	4	13	4	8	2	3	3	3	40
2019	2	9	5	7	2	2	7	2	36
2020		2	4	6	2	2	5		21
2021	2	2	5	5	3	1	1		19
2022	3	7	5	12	3	3	6	2	41
TOTAL	11	33	23	38	12	11	22	7	157

Quelques actions phares :

2018 - Piste CRS – 450 élèves accueillis – **Jeunes et 2RM**

2019 - Premier colloque sur le risque routier professionnel, signature de 17 structures publiques et privées de la Lozère de la " charte des engagements pour une route plus sûre " - **Déplacements professionnels**

2021 – Escape Game de la sécurité routière – **Jeunes et Addictions**

2022 – Alternative à la sanction – **Vitesse excessive et partage de l'espace public**

3.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

Crédits affectés à chaque enjeu par année

Enjeux	Vitesse excessive et inadaptée	Les 2RM	Addictions Alcool / Stup.	Jeune (18/24 ans)	Partage de l'espace public	Seniors	Déplacements professionnels	Autres actions	Total
2018	2 850,00	12 176,89	4 047,40	12 366,00	2 611,89	1 404,80	13 284,40	3 536,41	52 277,79
2019	1 927,50	7 495,41	11 481,28	11 763,84	1 750,00	1 000,00	15 750,83	8 458,80	59 627,66
2020		1 745,66	13 724,00	7 813,13	1 800,00	4 408,00	6 576,17	11 171,55	47 238,51
2021	23 267,46	3 080,80	6 445,20	5 026,00	6 340,44	2 240,00	1 860,00		48 259,90
2022	1 103,00	8 404,00	16 952,00	11 926,00	4 100,00	3 000,00	6 116,00	1 626,00	53 227,00
TOTAL	29 147,96	32 902,76	52 649,88	48 894,97	16 602,33	12 052,80	43 587,40	24 792,76	260 630,86

4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

4.1 - Priorisation des enjeux sur le territoire

Quatre enjeux nationaux ont été identifiés au niveau national. Ils sont pris en compte dans le DGO du département de la Lozère. Ce sont :

- les deux roues motorisées ;
- les conduites à risques (alcool, stupéfiants, distracteurs , ...) ;
- le risque routier professionnel ;
- les nouveaux modes de mobilités dites mobilités douces (piéton, vélo, EDPM,)

Une attention toute particulière sera portée sur la tranche d'âge 18-25 ans dans chacune de ces catégories. En effet cette tranche d'âge est la plus représentée en matière d'accidentalité.

Cet état de fait est vrai non seulement sur le département, mais aussi sur l'ensemble du territoire.

4.1.1 - Les deux roues motorisées

Les deux roues motorisées représentent une portion non négligeable des accidents et des accidents mortels sur le département.

Année	A	T	B	BH	BL	Indemnes	Total victimes
2017	24	3	26	21	5	1	29
2018	24	1	27	14	13	1	28
2019	23	0	24	18	6	1	24
2020	23	0	24	14	10	2	24
2021	24	2	25	18	7	1	27
Total	118	6	126	85	41	6	132
2022	20	2	25	17	8	11	27

Pour la période 2017 - 2021

Les 2RM représentent :

- 38 % des accidents corporels (118 sur 364)
- 35 % des accidents grave non mortels
- 22 % des accidents mortels (6 sur 27)

La majorité des accidents de 2RM se situe au printemps et en été (mai à septembre)
78 % des accidents (92 accidents sur les 118 accidents entre 2017 et 2021)

Les deux roues motorisées, comparativement à la proportion d'usagers de la route qu'ils représentent, sont les plus vulnérables.

La grande majorité des accidents de 2 RMs se déroulent au printemps et en été (de mai à septembre).

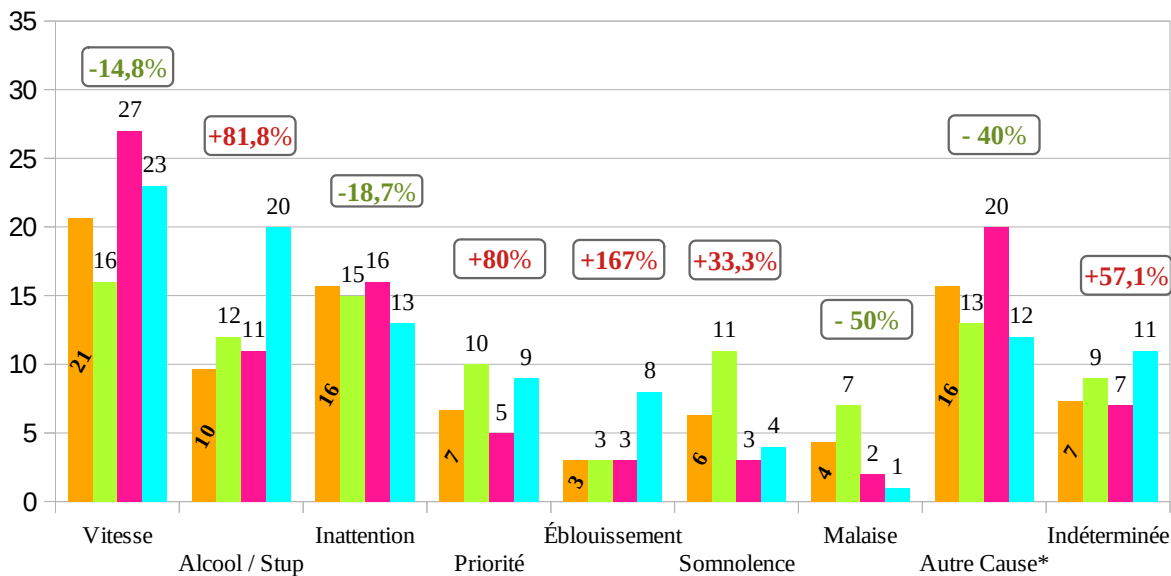
Cette période regroupe 78 % des accidents corporels, et 83 % des accidents graves et 83 % des morts.

Suite au groupe de travail, plusieurs pistes d'actions ont été identifiées :

A21- Développer l'information sur les portions des routes accidentogènes
A22- Sensibiliser la cible lors des manifestations à leur attention
A23 – Développer la communication sur les périodes cible (printemps – été)
A24- Sensibiliser les jeunes en intégrant des phases de sensibilisation au BSR
A25 – Développer les sensibilisations à destination des motards (courbes et trajectoires)

4.1.2. - les conduites à risques

Causes présumées des accidents



Les conduites à risques sont depuis plusieurs années les causes principales d'accidents de la route.

Les accidents résultant d'excès de vitesse, de consommation d'alcool et stupéfiants représentent plus d'un tiers des accidents de la route.

La proportion des accidents liés aux conduites addictives est de plus en plus importante. La problématique de la conduite sous l'emprise d'alcool et/ou de stupéfiants est identifiée lors des contrôles sur le terrain, avec une proportion accrue de conduite sous stupéfiants.

Entre 2019 et 2022,

Ce sont 53 accidents qui sont en relation avec l'alcool ou les stupéfiants, sur ces 53 accidents, 27 concernent la tranche d'âge 14-25 ans (dont 26 d'entre eux en tant que présumés responsables).

Ce sont 84 accidents en lien avec la vitesse, sur ces 84 accidents, la tranche d'âge la plus représentée est celle des 18-25 ans avec 26 accidents présumés responsables.

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

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

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

Tableau de suivi de contrôle alcoolémie (2018-2022)

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

En matière d'alcoolémie au volant, le ratio entre le nombre de contrôle positif et le nombre est de l'ordre de 0,8 %

La suspension de permis est ensuite observée pour 55 % des contrevenants (+0,8g/l)

Tableau de suivi de contrôle stupéfiant

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

En matière de consommation de stupéfiant au volant, le ratio entre le nombre de contrôle positif et le nombre de contrôle est de l'ordre de 16 %

Les axes retenus dans le cadre du DGO sont les suivants :

A11 - Sensibiliser les jeunes aux risques des conduites addictives
A12 - Soumettre les aides aux permis à des phases obligatoires de sensibilisation
A13 – Développer la connaissance des outils de contrôles
A14 - Mettre en place des contrôles anonymes à vertus pédagogiques
A15 - Sensibiliser la médecine de ville aux problématiques d'addiction et de conduite
A16 - Sensibiliser les restaurateurs et cafetiers
A17 – Développer les partenariats avec les associations comme vecteurs d'information

4.1.3 – le risque routier professionnel

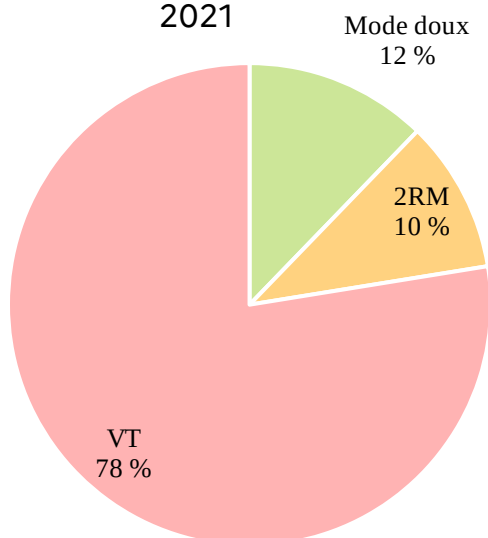
Concernant le risque routier professionnel, 74 accidents sont liés à l'utilisation à des fins professionnels des moyens de déplacement. (49 pour des déplacements entre le domicile et le travail, 25 pour une utilisation professionnelle)

Il y a deux fois plus d'accidents liés aux déplacements entre le domicile et le travail de la personne que d'accident de travail lors d'une utilisation professionnelle du véhicule.

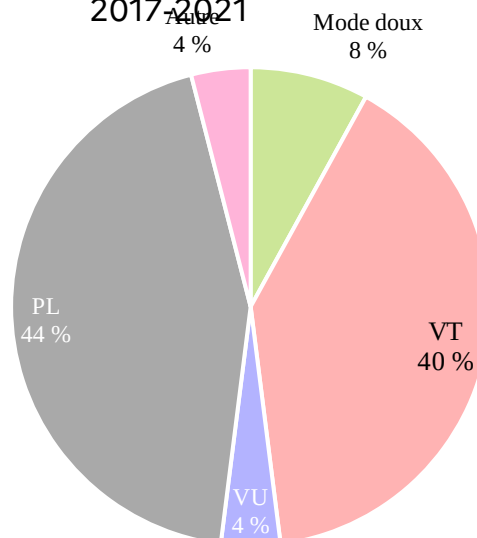
Il y eut 10 tués dans des accidents impliquant un motif domicile-travail ou un trajet professionnel sur les 27 survenus entre 2017 et 2021, soit 37 % des décès.

	Domicile / travail	Utilisation professionnelle	Somme :	Domicile / travail	Utilisation professionnelle
Mode doux	6	2	8	12 %	8 %
2RM	5		5	10 %	0 %
VT	38	10	48	78 %	40 %
Autre	0	13	13	0 %	52 %
Somme :	49	25	74	100 %	100 %

Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode 2017-2021



Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021



Enfin, ce sont les véhicules de tourisme qui sont les plus impactés.

La catégorie des 45/54 ans est en très forte augmentation sur 2022. Cette frange de la population qui n'est pas captive comme peut l'être celle des 0-17ans, doit notamment être sensibilisée dans le cadre et par le biais du travail.

Au regard de ces éléments, les principaux axes de travail retenus et à mettre en œuvre seront :

A31 - Participer aux colloques et interventions sur les risques professionnels
--

A32 - Sensibiliser les chambres consulaires et fédérations ou syndicats professionnels
--

A33 – Développer les solutions de covoiturage ou de transport en commun

4.1.4. - les mobilités douces (ou nouveaux modes de mobilités)

C'est en agglomération que les modes de déplacements doux sont les plus concernés par les accidents.

Ils représentent 56 victimes (les piétons notamment) en agglomération et seulement 11 hors agglomérations (majoritairement des cyclistes)

Les EDPM ne sont pas ni à l'origine, ni victimes dans les accidents sur le département. Le nombre croissant, comme l'utilisation de ces engins, doit toutefois être pris en compte à court terme afin d'éviter la prolifération des accidents liés à ce type de moyen de déplacement.

La sensibilisation des cyclistes se doit également d'être prise en compte, que ce soit en matière de loisirs, ou pour une utilisation liée à l'activité professionnelle (trajet).

En effet les mobilités douces tendent à se développer, comme l'espace qui leur est réservé.

Les axes identifiés par les partenaires lors des réunions de travail sont :

A41 - Sensibilisation aux EDPMs des jeunes adultes
A42 – Développer la connaissance des vendeurs /loueurs des risques liés aux mobilités douces
A43 – Mettre à disposition l'information sur les risques et obligation à disposition de l'utilisateur

4.2 Les orientations d'actions

L'ensemble des axes de travail identifiés lors des groupes ont été classifiés en 4 grandes familles d'objectifs stratégiques que sont :

- A - Développer la prévention et la connaissance des usagers en matière de sécurité routière***
- B - Favoriser les mesures d'alternative***
- C - Développer les contrôles/ les sanctions sur les cibles identifiées***
- D - Mettre en avant les zones accidentogènes afin de prioriser les travaux de structures***

Les réflexions issues des groupes de travail sont synthétisées dans le tableau récapitulatif des axes d'orientation de la sécurité routière en Lozère 2023 - 2027 - (Annexe 3 du présent document)

5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

le DGO 2023-2027 sera la feuille de route qui guidera les actions de sécurité routière au niveau départemental.

5.1 Mise en œuvre dans le cadre du PDASR

Les actions en rapport avec les axes mis en avant dans le DGO seront accompagnées et subventionnées dans des proportions plus importantes que des actions ne répondant pas à cet outil.

Les PDASRs futurs identifieront chaque action par rapport aux axes identifiés dans le DGO.

5.2 Suivi de l'accidentalité départementale

Un suivi mensuel sera effectué, comme c'est le cas aujourd'hui.

De nouveaux indicateurs identifiants clairement les axes de la politique de sécurité routière seront établis.

Ces derniers serviront d'indicateur, comme l'accidentalité, à la mise en œuvre de notre politique de sécurité routière. Cette dernière pourra par ailleurs être revue, ou tout au moins réorienté au regard des résultats de nos indicateurs.

NB : Les petits chiffres en matière d'accidentalité routière sur notre département devront toutefois être pris avec précaution.

Un seul accident peut générer des écarts importants.

5.3 Modalités de suivi du DGO

Le DGO sera annuellement suivi par la réunion d'un comité de pilotage qui fera le point sur la période écoulée (bilan annuel) et de réorienter les objectifs du DGO au regard de l'évolution des indicateurs, ou des modes de déplacements. Ces réunions se teindront autant que de besoin et à minima une fois par an.

Les signataires du DGO seront invités de droit.

Des experts ou intervenants pourront être ponctuellement sollicités pour participer à cette instance pour apporter leur expertise sur les sujets abordés.

Les indicateurs seront à cette occasion présentés au comité de pilotage et pourront le cas échéant être revu pour être en adéquation avec les objectifs recherchés.

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION 2023-2027

Le Préfet de la Lozère

Signé

La Présidente du Conseil
Départemental de la Lozère

Le Procureur de la République

Signé

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

Signé

La Directrice Départementale
de la Sécurité Publique

Signé

Le Commandant du Groupement de
Gendarmerie Départementale de la Lozère

Signé

Le Directeur Académique des Services de
l'Éducation Nationale

Signé

La Directrice de la Caisse d'Assurance
Retraite et de la Santé Au Travail
Languedoc Roussillon

Signé

Signé

Fait à Mende, le 20 mars 2023

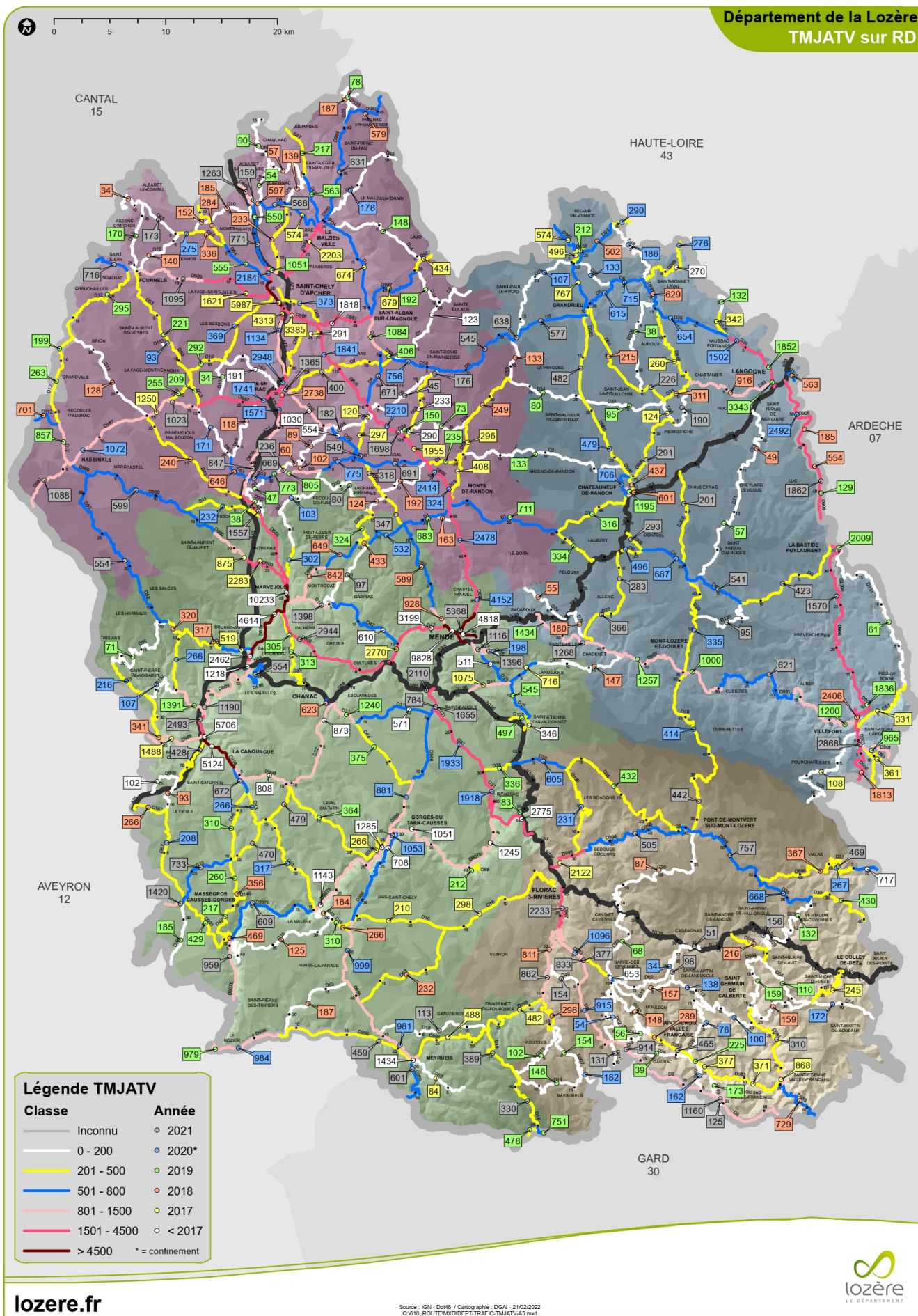
ANNEXES

Annexe 1 - CARTE DES FLUX ROUTIERS DÉPARTEMENTAUX

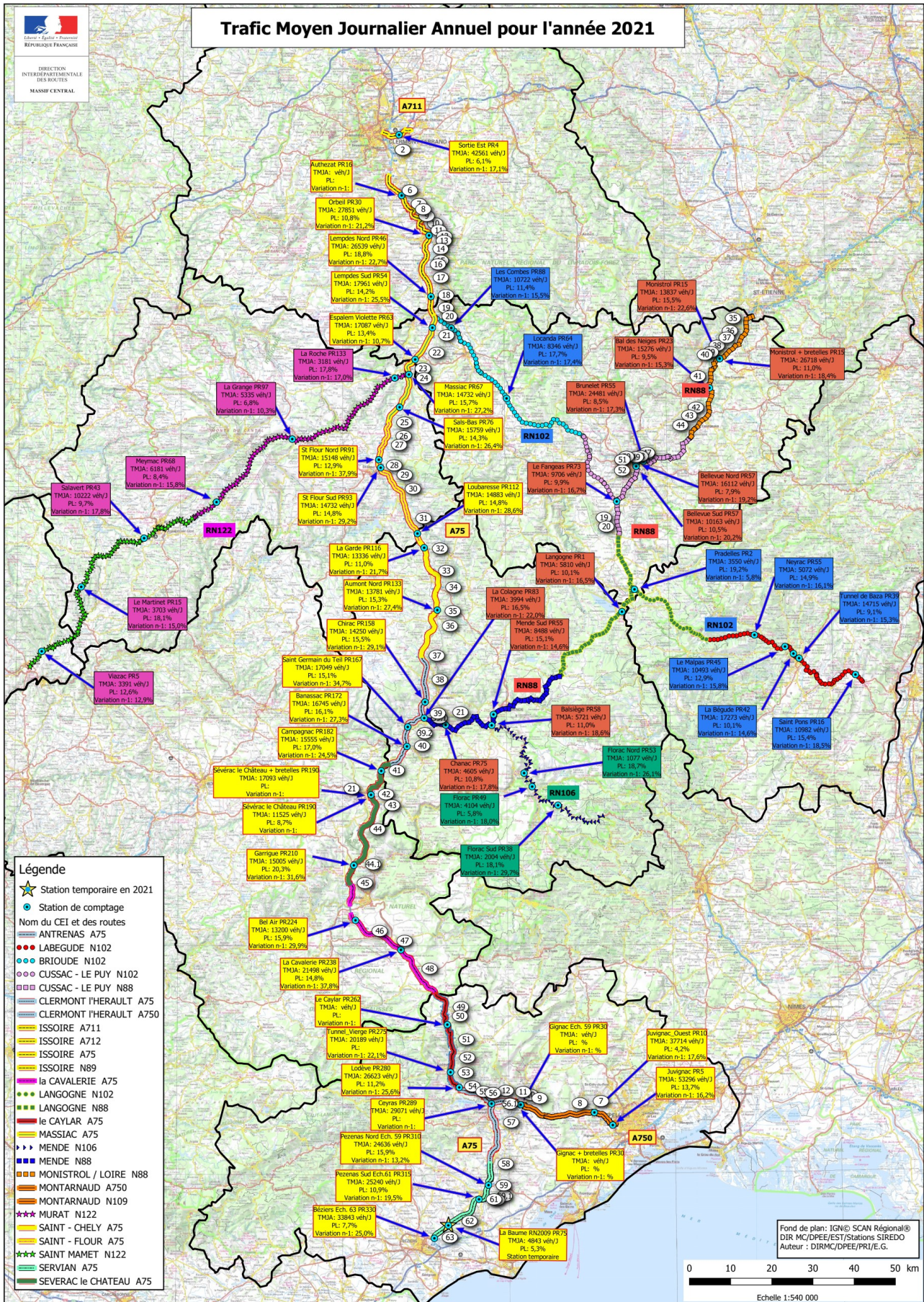
Annexe 2 - CARTE DES FLUX ROUTIERS AUTOROUTES ET NATIONALES

Annexe 3 - TABLEAU RÉCAPITULATIF DES AXES D'ORIENTATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN LOZÈRE 2023 -2027

ANNEXE 1 - CARTE DES FLUX ROUTIERS DÉPARTEMENTAUX



ANNEXE 2 - CARTE DES FLUX ROUTIERS AUTOROUTES ET NATIONALES



ANNEXE 3 - TABLEAU RÉCAPITULATIF DES AXES D'ORIENTATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN LOZÈRE 2023 -2027

POLITIQUE SECURITE ROUTIERE : DEPARTEMENT DE LA LOZERE		DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION 2023 2027		
Porteur de projet : Préfecture de la Lozère				
Ambition Politique	Objectifs stratégiques	Objectifs opérationnels	Actions	Indicateurs
Réduction de l'insecurite routiere en Lozère	A- Développer la prévention et la connaissance des usagers en matière de sécurité routière	A1- Sensibiliser la population aux risques des conduites addictives	A11- Sensibiliser les jeunes aux risques des conduites addictives	Nb de jeunes formés
			A12- Soumettre les aides aux permis à des phases obligatoires de sensibilisation	Nb de personnes passé par les dispositif d'aide aux permis
			A13- Développer la connaissance des outils de contrôles	
			A14- Mettre en place des contrôles anonymes à vertus pédagogiques	Nb de cession de formation « alternative aux poursuites »
			A15- Sensibiliser la médecine de ville aux problématiques d'addiction et de conduite	Nb de reunion d'information Nb de medecins sensibilisés
			A16- Sensibiliser les restaurateurs et cafetiers	Nb d'établissements sensibilisés
			A17- Développer les partenariats avec les associations comme vecteurs d'information	Nb d'intervention auprès des associations
		A2- Sensibiliser les utilisateurs de deux roues motorisés de leur vulnérabilité	A21- Développer l'information sur les portions des routes accidentogènes	Nb campagne de communication mise en œuvre
			A22- Sensibiliser la cible lors des manifestations à leur attention	Nb d'intervention lors des manifestations
			A23 – Développer la communication sur les périodes cible (printemps – été)	Nb campagne de communication mise en œuvre
			A24- Sensibiliser les jeunes en intégrant des phases de sensibilistaion au BSR	
			A25 – Développer les sensibilisations à destination des motards (courbes et trajectoires)	Nb de motards participants aux journées « motos »
		A3- Prévenir le risques d'accident en lien avec le travail	A31- Participer aux colloques et interventions sur les risques professionnels	
			A32 – Sensibiliser les chambres consulaires et fédérations ou syndicats professionnels	Nb de sensibilisation faite en entreprise
			A33- Développer les solutions de covoiturage ou de transport en commun	
		A4- Informer les usagers des risques inhérents aux mobilités douces sur les voix de circulation	A41- Sensibilisation aux EDPMs des jeunes adultes	
			A42- Développer la connaissance des vendeurs / loueurs des risques liés aux mobilité douce	
	A43- Mettre à disposition l'information sur les risques et obligation à disposition de l'usager			
	B- Favoriser les mesures d'alternative	B1- Rendre la sanction « pédagogique »	B11- Développer les mesures d'alternative sur des infractions identifiées	Nb de cession de formation « alternative aux poursuites »
	C- Développer les contrôles/ les sanctions sur les cibles identifiées	C1- Réprimer les conduites addictives	C11- Renforcer les contrôles Alccol /stupéfiants	Nb de controles alcools/stupéfiants
			C12- Développer la durée des stages obligatoires prononcés par le tribunal	
		C2- Contrôler de manière renforcée les utilisateurs de 2RM	C21- Développer les contrôles en début de saison	Nb d'operation de contrôles dédiés 2RM
	C3- Contrôler et sanctionner de manière accrue les utilisateurs en infraction	C31- Systématiser les sanctions liées au EDPM	Nb de contrôle EDPM Nb de verbalisation EDPM	
	D- Mettre en avant les zones accidentogènes afin de prioriser les travaux de structures	D1- Inclure lors des études des strutures existantes les nouveaux mode de déplacements		
D2- Prioriser les travaux sur les portions accidentogènes				
D3- Sécuriser et adapter les lieux de transition transport personnel/transport collectif				

GLOSSAIRE

DGO : le Document Général d'Orientation est le document qui définit, au niveau de chaque département, les orientations de la politique locale de sécurité routière pour une période de quatre ans. C'est un outil de programmation mais également de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière

PDASR : Le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) est un document annuel qui rassemble les différentes actions programmées d'éducation, de prévention, de formation, de contrôle et de communication en matière de sécurité routière.

C'est la déclinaison en actions annuelles du DGO

RN : Route Nationale

RD : Route Départementale

VC : Voie Communale

VT : le Véhicule de Tourisme est véhicule à moteur conçu ou aménagé principalement pour transporter des personnes et qui compte au maximum neuf places assises, y compris celle du conducteur.

En règle générale, nous considérons les automobiles, les familiales, les fourgonnettes et certaines camionnettes comme des voitures de tourisme.

VU : Véhicule Utilitaire de plus de 1,5T. Cette catégorie exclut de fait environ 25% du parc dont l'accidentalité est en réalité répertoriée au sein de la catégorie « véhicules légers ». Ces 25 % sont des véhicules appartenant à une entreprise, conçu et aménagé pour transporter la prévention du risque routier professionnel, des marchandises, avec simplement deux places à l'avant, et ceci pour un usage essentiellement professionnel.

VUL : Le terme « véhicule utilitaire léger » est le terme courant actuellement utilisé pour désigner un véhicule appartenant à une entreprise, conçu et aménagé pour transporter des marchandises, avec simplement deux places à l'avant, et ceci pour un usage essentiellement professionnel.

VL : Un véhicule léger est un véhicule dont le PTAC (Poids Total Autorisé en Charge) est inférieur ou égal à 3,5 tonnes.

PL : Un poids lourd est un véhicule pesant plus de 3,5 tonnes. Il est destiné au transport de marchandises ou de personnes.

Il est communément dénommé camion pour ce qui concerne le transport des marchandises.

2RM : Les Deux Roues Motorisés, sous cette appellation sont regroupés, les motocyclettes (lourdes ou légère) et les cyclomoteurs.

Mode Doux Les « modes doux » ou « modes actifs » sont des modes de déplacement alternatifs aux modes de déplacement motorisés : marche à pied, vélo, trottinette, rollers, skateboard, gyropode

EDPm Engin de Déplacement Personnel motorisés. Ce sont les trottinettes électriques, monoroues, gyropodes, hoverboards . Attention, comme les autres usagers, doivent appliquer les règles du code de la route qui garantissent leur sécurité et celle des autres

A : Accident corporel - en matière de sécurité routière ne sont évoqués que les accidents corporels. Dès lors qu'il est fait état d'un accident, il faudra entendre accident corporel.

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière est un accident qui :

- Provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager tué ou blessé (ayant nécessité des soins médicaux) ;
- Survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;
- Implique au moins un véhicule.

T : Tués

B : Blessés : Une personne est considérée comme blessée dans les statistiques de la sécurité routière lorsque cette personne, impliquée dans un accident qui survient sur une voie ouverte à la circulation publique et qui implique au moins un véhicule routier, fait l'objet de soins médicaux ou d'une hospitalisation. Parmi les blessés de la circulation on distingue :

- Les blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures ;
- Les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

La présence d'un blessé léger dans un accident suffit à le qualifier d'accident corporel.

BnH : Blessé non hospitalisé. Une personne est considérée comme blessée légèrement dans les statistiques de la sécurité routière lorsque cette personne fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures, suite à un accident corporel de la circulation, c'est à dire un accident qui survient sur une voie ouverte à la circulation publique, qui implique au moins un véhicule et fait au moins une victime.

BL : Équivalent au BnH

BH : Blessé Hospitalisé : Une personne est considérée comme blessée hospitalisée dans les statistiques de la sécurité routière lorsque cette personne est hospitalisée plus de 24 heures suite à un accident qui survient sur une voie ouverte à la circulation publique et qui implique au moins un véhicule routier.

Usagers : La définition du terme usager recouvre un conducteur, un passager ou un piéton circulant sur la voie publique ou privée ouverte à la circulation, victime d'un accident impliquant au moins un véhicule.

Parmi les usagers on distingue :

- Les personnes indemnes : impliquées, non décédées et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;*
- Les victimes : impliquées, non indemnes.*

Victimes : La définition de victime recouvre les personnes blessées ainsi que toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.

AM : Accident Mortel . Un accident dont au nombre des victimes on compte à minima un mort

AGNM : Accident Grave Non Mortel Un accident dont au nombre des victimes on compte à minima un blessé hospitalisé plus de 24 h