



Document général d'orientations (DGO) sur la sécurité routière 2018-2022



Cahors, le 23 janvier 2018

Jérôme Filippini
Préfet du Lot

Serge Rigal
Président du conseil départemental du Lot

Table des matières

Table des matières

Table des matières.....	3
Préface.....	5
Synthèse.....	7
Éléments introductifs.....	11
Qu'est-ce que le DGO ?.....	13
Démarche d'élaboration dans le Lot	13
Méthodologie.....	16
Première partie : l'accidentalité dans le Lot.....	21
Contexte : présentation du département.....	23
Analyse de l'accidentalité.....	27
Deuxième partie : les 6 enjeux et les actions par enjeu.....	39
Enjeu 1 : le risque routier professionnel.....	41
Enjeu 2 : la conduite après usage de substances psychoactives.....	45
Enjeu 3 : les jeunes, divisés en trois classes d'âges.....	49
Enjeu 4 : les seniors, divisés en deux classes d'âges.....	53
Enjeu 5 : la vitesse inadaptée.....	57
Enjeu 6 : les distracteurs.....	61
Éléments conclusifs.....	65
Suivi annuel et évaluation intermédiaire et finale.....	67
Table des matières détaillée.....	69
Contributeurs.....	73

Préface



Les politiques de lutte contre l'insécurité routière que nous mettons en œuvre depuis plusieurs dizaines d'années ont produit des résultats incontestables.

En 1972, année de la création du comité interministériel de la sécurité routière, plus de 18.000 personnes ont perdu la vie sur les routes de France. En 2016, ce nombre est descendu à moins de 3.500. Cependant, nous sommes encore loin de l'objectif rappelé lors du Comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018 : moins de 2.000 personnes tuées sur nos routes en 2020.

La baisse est donc conséquente, mais elle n'est pas le signe que nous pouvons relâcher nos efforts. Elle est au contraire le signe que nous devons redoubler d'énergie.

D'une part parce qu'en matière de sécurité routière chaque mort est un mort de trop. D'autre part parce qu'à tout moment la tendance peut s'inverser : dans le seul département du Lot, 23 personnes ont été tuées en 2016, contre 13 en 2015 et 9 en 2017, qui ont été des années particulièrement clémentes.

Seul notre engagement collectif et constant permettra d'améliorer encore nos résultats et d'espérer parvenir à ce qu'un jour plus personne ne perde la vie sur les routes de France.

C'est pourquoi le gouvernement a annoncé, à l'occasion du dernier comité interministériel de la sécurité routière, 18 grandes mesures concentrées sur les deux prochaines années, notamment l'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur les routes à double-sens sans séparateur central. Notre document général d'orientations (DGO) intègre ce plan national.

J'ai souhaité que ce document stratégique mobilise l'ensemble de nos partenaires, au premier rang desquels le conseil départemental. Tout au long de son élaboration, nous nous sommes efforcés d'analyser le plus finement possible les particularités de l'accidentalité dans le Lot, afin de poser le bon diagnostic et de programmer, au plus proche du terrain, les actions qui nous permettront, je l'espère, de **faire en sorte que plus personne ne perde la vie sur les routes lotoises.**

Jérôme Filippini
Prefet du Lot

Synthèse

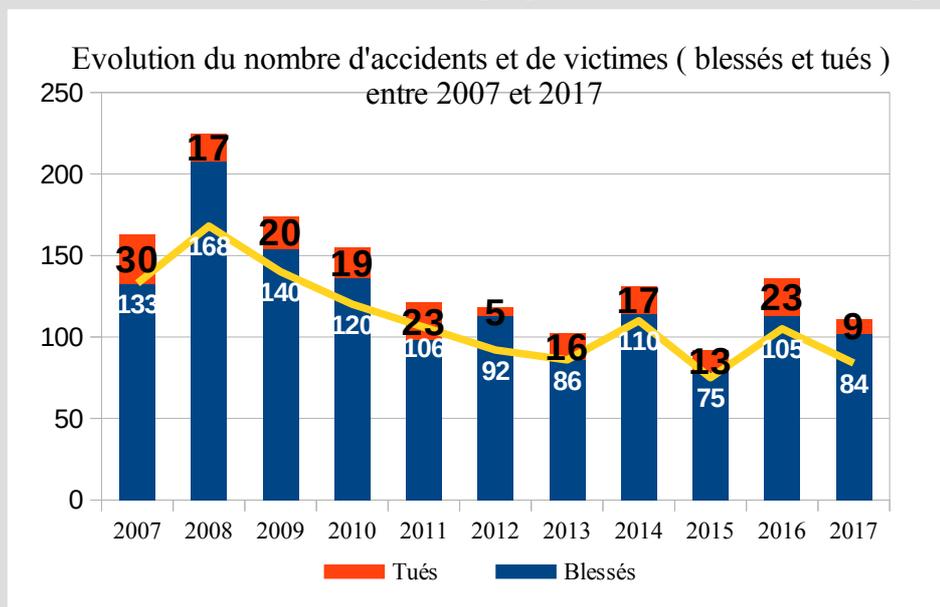
Le recours au véhicule individuel est très fréquent dans le Lot, ce qui génère un risque routier important

Le département du Lot présente des enjeux importants en matière de mobilité et de sécurité routière du fait de ses caractéristiques géographiques et démographiques. Du point de vue des politiques publiques de lutte contre l'insécurité routière, le Lot est classé parmi les départements ruraux peu denses. Plus de la moitié des Lotois vit en zone rurale ou périurbaine ; de plus, la desserte en transports en commun, en particulier interurbains, doit encore être développée.

Le recours au véhicule individuel est donc très important pour les déplacements du quotidien, générant un risque routier conséquent.

L'accidentalité recule depuis une dizaine d'années mais reste très concentrée dans le temps et dans l'espace

Depuis une dizaine d'années, l'accidentalité sur les routes lotoises recule. En tendance, ce recul concerne tous les types d'accidents, qu'ils soient matériels, corporels ou mortels. La diminution est particulièrement marquée pour les accidents en agglomération, ceux impliquant des piétons et des deux-roues motorisés et ceux impliquant un conducteur sous l'emprise de l'alcool.



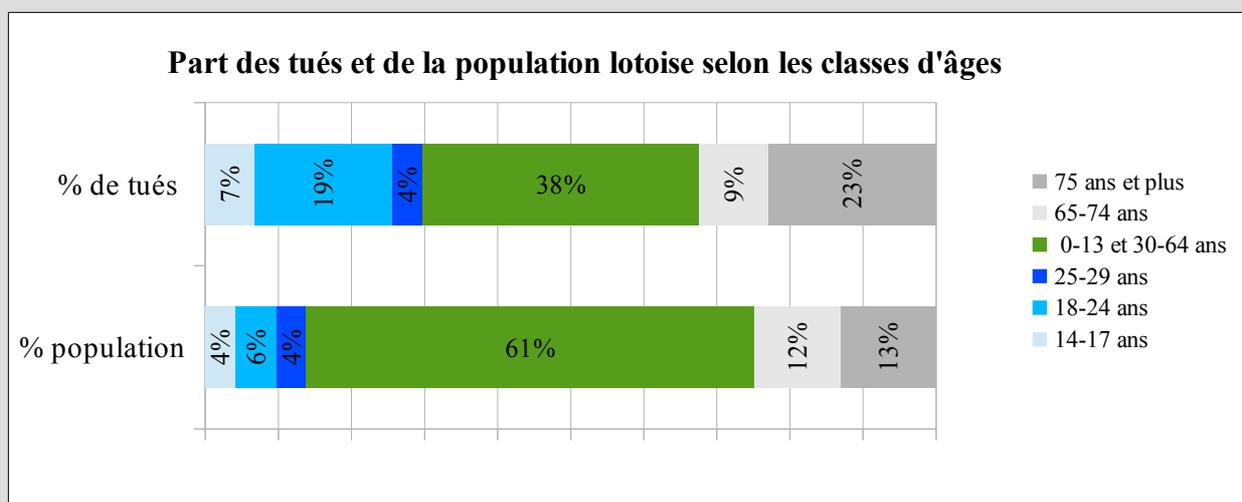
L'accidentalité est en fait concentrée dans le temps et dans l'espace. Les accidents surviennent principalement en fin de semaine et pendant les périodes de vacances scolaires. Ils sont concentrés sur les principaux bassins de vie (Cahors, Figeac, Gourdon/Souillac, Saint-Céré/Bretenoux/Biars-sur-Cère, Prayssac/Puy-l'Evêque) et ont lieu majoritairement sur les routes départementales.

Le recul de l'accidentalité est le fruit de l'investissement de tous les acteurs locaux de la sécurité routière depuis de nombreuses années.

Les jeunes et les seniors sont surreprésentés parmi les victimes d'accidents sur les routes lotoises

Les jeunes, en particulier les 18-24 ans, sont deux fois plus victimes d'accidents de la route que ce qu'ils représentent dans la population. Les jeunes de 14 à 29 ans représentent 30 % des personnes tuées sur la route, contre seulement 14 % de la population lotoise. Cet écart est encore plus accentué pour les 18-24 ans, qui sont 19 % des personnes tuées contre 6 % de la population.

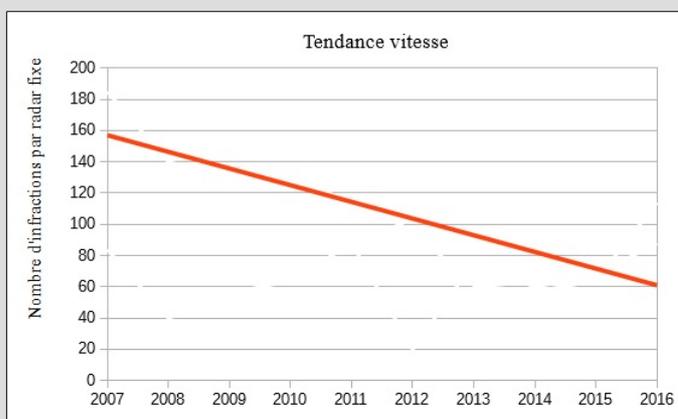
Les seniors, en particulier les plus de 75 ans, sont également surreprésentés parmi les victimes d'accidents de la route. Les seniors de plus de 65 ans représentent 32 % des personnes tuées contre seulement 25 % de la population lotoise. Les plus de 75 ans sont les plus exposés : 23 % des personnes tuées contre 13% de la population.



En raison de leur forte exposition, les jeunes et les seniors constituent des populations prioritaires pour les politiques de sécurité routière dans les années à venir.

Grâce aux politiques de prévention et de contrôle/sanction, le comportement des conducteurs lotois est de plus en plus responsable, mais les efforts doivent être poursuivis

En matière de vitesse, l'effort de pédagogie doit être maintenu pour inciter les conducteurs à adapter leur vitesse au profil de la route et aux conditions météorologiques. Les excès de vitesse relevés par les forces de l'ordre sont en constante diminution. Néanmoins, vitesse adaptée et vitesse maximale autorisée diffèrent, ce dont trop de conducteurs lotois n'ont pas encore suffisamment conscience.



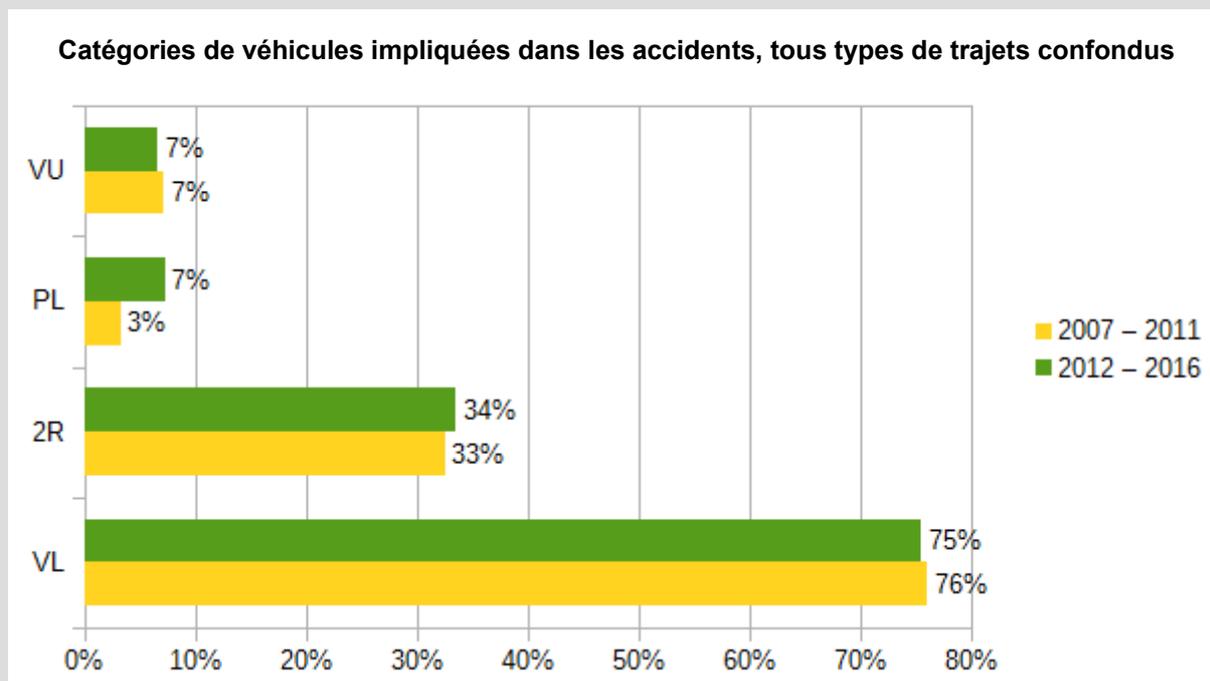
Les accidents impliquant un conducteur sous l'emprise de l'alcool sont en légère diminution. Sur les dix dernières années, la part des accidents mortels impliquant un conducteur alcoolisé est par exemple passé de 27 % à 25 %. En revanche, l'évolution des accidents impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants est plus difficile à apprécier, compte tenu des changements intervenus récemment dans les méthodes de dépistage.

L'usage du téléphone au volant ainsi que des outils d'aide à la conduite (GPS) sont en progression. La part des accidents causés par ces distracteurs est en diminution dans le département mais reste plus élevée que la moyenne nationale.

Les conducteurs lotois ont un comportement de plus en plus responsable. Cependant, ces améliorations doivent être consolidées. De plus, les distracteurs tendent à se multiplier. Les efforts de prévention et de contrôle/sanction doivent donc être maintenus.

Le risque routier professionnel constitue un nouvel enjeu de la politique de lutte contre l'insécurité routière

Les déplacements professionnels sont à l'origine de près d'un tiers des accidents, qu'il s'agisse de trajets entre le domicile et le lieu de travail ou de trajets pendant le temps de travail. La part d'accidents impliquant des poids-lourds, tous types de trajets confondus, professionnels ou personnels, a doublé .



Lecture du graphique : 7 % des accidents survenus entre 2012 et 2016 impliquent un poids lourd, contre 3 % entre 2007 et 2011 ; un même accident pouvant impliquer plusieurs catégories de véhicules, le total est supérieur à 100 %.

Du fait de sa proportion importante dans les accidents sur les routes lotoises, le risque routier professionnel constitue un enjeu prioritaire pour les prochaines années.

Synthèse des orientations d'action par enjeu

	Améliorer la connaissance	Informier, former, éduquer, sensibiliser	Contrôler et sanctionner
Enjeu n°1 Le risque routier professionnel	<ul style="list-style-type: none"> compléter les bases de données de l'ODSR diffuser plus largement ces données 	<ul style="list-style-type: none"> informer les employeurs sur leurs obligations et leur responsabilité inciter les employeurs à installer de bonnes pratiques dans leur entreprise former les salariés en entreprise, en particulier dans le BTP et les services à la personne toucher les gérants et les salariés des plus petites entreprises (exploitants agricoles, artisans, auto-entrepreneurs..) mener des actions à destination des jeunes professionnels (apprentis, élèves en lycée professionnel) 	<ul style="list-style-type: none"> développer le contrôle en entreprise (administratif, du véhicule, des charges,...) mener des campagnes de contrôles ciblés
Enjeu n°2 La conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)	<ul style="list-style-type: none"> créer de nouvelles grilles d'analyse améliorer la connaissance hors accidents 	<ul style="list-style-type: none"> sensibiliser les conducteurs en milieu professionnel sensibiliser les jeunes sensibiliser les conducteurs infractionnistes impliquer les organisateurs d'événements (comités des fêtes, clubs sportifs, cafetiers et distributeurs d'alcool) sensibiliser sur les effets des médicaments, notamment les seniors encourager les formules de substitution à l'utilisation des véhicules personnels dans les contextes potentiellement dangereux 	<ul style="list-style-type: none"> afficher et conduire une politique ferme de répression
Enjeu n°3 Les jeunes, (14-17, 18-24 et 25-29 ans)	<ul style="list-style-type: none"> compléter les analyses statistiques réalisées jusqu'à maintenant 	<ul style="list-style-type: none"> inciter à limiter l'usage du véhicule personnel après les fêtes mobiliser l'ensemble du réseau éducatif (14-17 ans) travailler sur un continuum éducatif (14-17 ans) encourager l'apprentissage de la conduite dès 15 ans (14-17 ans) inciter à une post-formation au permis de conduire (18-24 ans) sensibiliser dans toutes les structures possibles (18-24 ans) sensibiliser en milieu professionnel (25-29 ans) 	<ul style="list-style-type: none"> inciter les conducteurs infractionnistes à suivre des stages de prévention
Enjeu n°4 Les seniors, (65-74, 75 ans et plus)	<ul style="list-style-type: none"> diffuser les données de l'ODSR plus largement 	<ul style="list-style-type: none"> maintenir l'autonomie en toute sécurité grâce à des actions de prévention ciblées communiquer largement sur ces actions de prévention promouvoir les solutions de substitution à l'utilisation d'un véhicule individuel communiquer sur le partage de la route avec les seniors 	<ul style="list-style-type: none"> inciter les conducteurs seniors à effectuer une visite médicale (vue, audition...)
Enjeu n°5 La vitesse inadaptée	<ul style="list-style-type: none"> déterminer si la vitesse inadaptée est d'abord le fait de conducteurs en transit vérifier la pertinence de la signalisation 	<ul style="list-style-type: none"> mener des actions de prévention les plus larges possibles adapter le format des actions de prévention en fonction des publics 	<ul style="list-style-type: none"> mobiliser les forces de l'ordre sur des opérations ciblées maintenir l'efficacité, dans la durée, des radars fixes
Enjeu n°6 Les distracteurs	<ul style="list-style-type: none"> envisager une extension de la définition des distracteurs actualiser la connaissance des infrastructures 	<ul style="list-style-type: none"> dénoncer l'usage du téléphone au volant mener des actions de prévention les plus larges possibles adapter le format des actions de prévention en fonction des publics communiquer auprès des usagers du GPS 	<ul style="list-style-type: none"> mobiliser les forces de l'ordre sur des opérations ciblées intensifier les contrôles après un accident

Nota bene

D'autres enjeux, notamment les piétons, les cyclistes et les usagers des deux-roues motorisés, n'apparaissent pas en tant que tels dans l'intitulé des six enjeux prioritaires dans le Lot. Toutefois, ils font l'objet de diverses mesures réparties présentées dans les six enjeux prioritaires.

Éléments introductifs

Qu'est-ce que le DGO ?

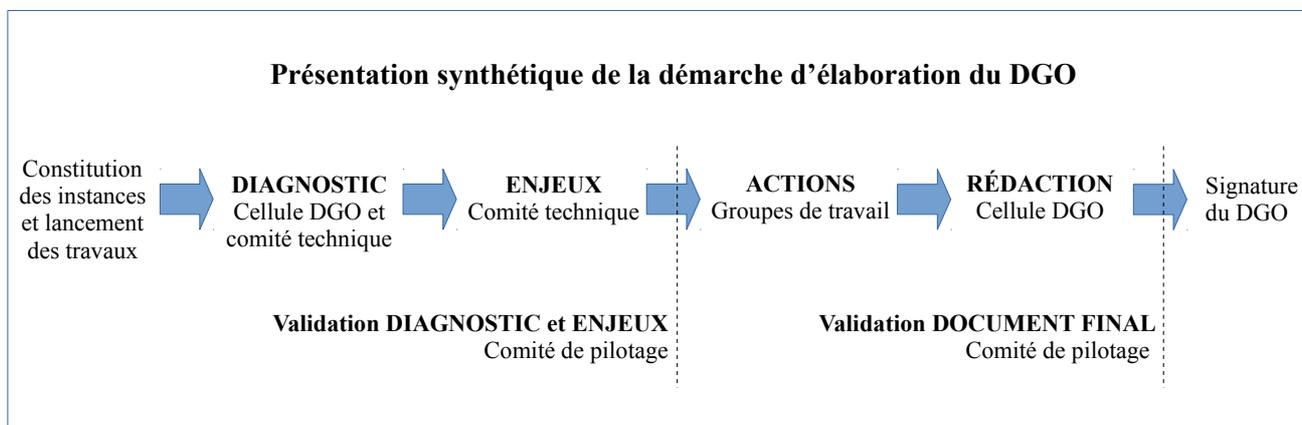
En 2012, le Premier ministre a défini comme objectif national de ramener à moins de 2 000 le nombre de personnes tuées sur les routes françaises en 2020. Cet objectif a depuis été réaffirmé par les gouvernements successifs. À ce jour, il demeure d'actualité.

Pour atteindre cet objectif, la mobilisation de l'ensemble des acteurs intervenant dans le champ de la sécurité routière est essentielle. Afin de susciter cette implication commune, le délégué interministériel à la sécurité routière a, par circulaire datée du 11 avril 2017, décidé de relancer le document général d'orientations (DGO) sur la sécurité routière 2018-2022.

Le DGO doit être élaboré par chaque département pour la période 2018-2022. Il constitue un instrument de programmation qui définit les orientations d'actions à mener, mais également un outil de mobilisation locale pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

Démarche d'élaboration dans le Lot

Dans le Lot, l'élaboration du DGO a mobilisé une quarantaine d'acteurs. Afin de fédérer l'ensemble des partenaires engagés dans la démarche, diverses instances ont été constituées et coordonnées par la cellule DGO : comité de pilotage, comité technique et groupes de travail thématiques.



L'élaboration a eu lieu de juillet à décembre 2017. Le document final a été signé le 23 janvier 2018 en présence de la presse.

Le comité de pilotage, garant de la cohérence de la démarche d'élaboration

Le comité de pilotage est garant de la cohérence de la démarche d'élaboration du DGO. Il a validé le diagnostic et les grands enjeux pressentis en comité technique ainsi que le document final. Il s'est réuni en deux occasions, sous la présidence des signataires (préfet, président du conseil départemental) : pour le lancement de l'élaboration du DGO et la validation des grands enjeux (le 5 octobre 2017) puis pour la validation du document final (le 9 janvier 2018).

Membres du comité de pilotage

État : préfecture, direction départementale des territoires, groupement de gendarmerie, direction départementale de la sécurité publique, direction des services départementaux de l'éducation nationale, unité départementale de la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi, délégation départementale de l'agence régionale de santé.

Collectivités territoriales : conseil départemental, association des maires.

Partenaires institutionnels : procureur de la République, chambre de commerce et d'industrie, chambre des métiers et de l'artisanat, chambre d'agriculture, CARSAT, CPAM, Vinci Autoroutes.

Assureurs : mutualité française, association départementale des assureurs, Groupama.

Associations d'usagers : association prévention routière, ligue contre la violence routière, union départementale des associations familiales, délégation régionale de la fédération nationale des transporteurs routiers, représentant des cyclotouristes.

Personnalités qualifiées : association protection civile, auto-école Occitanie, service de santé au travail du Lot dans le BTP.

Le comité technique, réunion des acteurs institutionnels experts de la sécurité routière

Le comité technique a réuni les acteurs institutionnels experts de la sécurité routière. Il a analysé les données générales de l'accidentalité afin de proposer, à partir du diagnostic, des grands enjeux qui ont ensuite été validés par le comité de pilotage. Il s'est réuni le 3 octobre 2017.

Membres du comité technique

préfecture (services du cabinet et sous-préfectures), direction départementale des territoires (unité sécurité routière-défense), groupement de gendarmerie (escadron départemental de sécurité routière), direction départementale de la sécurité publique (état-major), conseil départemental (direction des infrastructures)

Les groupes de travail, fournisseurs d'idées d'actions

Un groupe de travail a été constitué pour chacun des six enjeux retenus. Ces groupes de travail se sont réunis entre la mi-octobre et la mi-novembre 2017. Ils ont procédé à une analyse fine des données de l'accidentalité, à une évaluation des actions menées sur la période du précédent DGO (actions financées dans le cadre du PDASR et autres), puis ont proposé de nouvelles orientations et pistes d'actions pour le DGO. La direction départementale des territoires et les services de la préfecture ont participé à tous les groupes de travail.

La cellule DGO, cheville ouvrière

La cellule DGO a été composée par les services de la préfecture du Lot et de la direction départementale des territoires. Elle a été chargée de l'élaboration et du suivi du rétro-planning, de la constitution, de la programmation et de l'animation des différentes instances (comité de pilotage, comité technique et groupes de travail) ainsi que de la rédaction du document.

Composition des groupes de travail

Le risque routier professionnel		La conduite après usage de substances psychoactives	
Type de structure	Structure	Type de structure	Structure
État	UD DIRECCTE	État	direction départementale de la sécurité publique
Collectivités territoriales	conseil départemental*	État	groupement de gendarmerie
Partenaires institutionnels	CARSAT*	État	délégation dép de l'agence régionale de santé*
Partenaires institutionnels	chambre des métiers et de l'artisanat*	État	direction dép des services de l'éducation nationale
Assureurs	association des assureurs du Lot	Collectivités territoriales	conseil départemental
Assureurs	Groupama*	Partenaires institutionnels	CARSAT*
Associations d'usagers	association prévention routière*	Associations d'usagers	association prévention routière
Personnalités qualifiées	service de santé au travail du Lot dans le BTP	Personnalités qualifiées	association protection civile

Les jeunes, divisés en trois classes d'âges		Les seniors, divisés en deux classes d'âges	
Type de structure	Structure	Type de structure	Structure
État	direction dép des services de l'éducation nationale	État	délégation dép de l'agence régionale de santé*
État	délégation dép de l'agence régionale de santé*	Associations d'usagers	union départementale des familles
Collectivités territoriales	conseil départemental	Assureurs	Groupama
Associations d'usagers	association prévention routière	Assureurs	mutualité française Occitanie
Associations d'usagers	union départementale des familles	Personnalités qualifiées	auto-école Occitane
Personnalités qualifiées	auto-école Occitane		

La vitesse inadaptée		Les distracteurs	
Type de structure	Structure	Type de structure	Structure
État	direction départementale des territoires – ER	État	direction départementale de la sécurité publique
État	direction départementale de la sécurité publique	État	groupement de gendarmerie
État	groupement de gendarmerie	Collectivités territoriales	conseil départemental
Collectivités territoriales	conseil départemental	Personnalités qualifiées	auto-école Occitane
Personnalités qualifiées	auto-école Occitane		

* excusés

Méthodologie

Diagnostic sur l'accidentalité

Provenance et interprétation des données statistiques

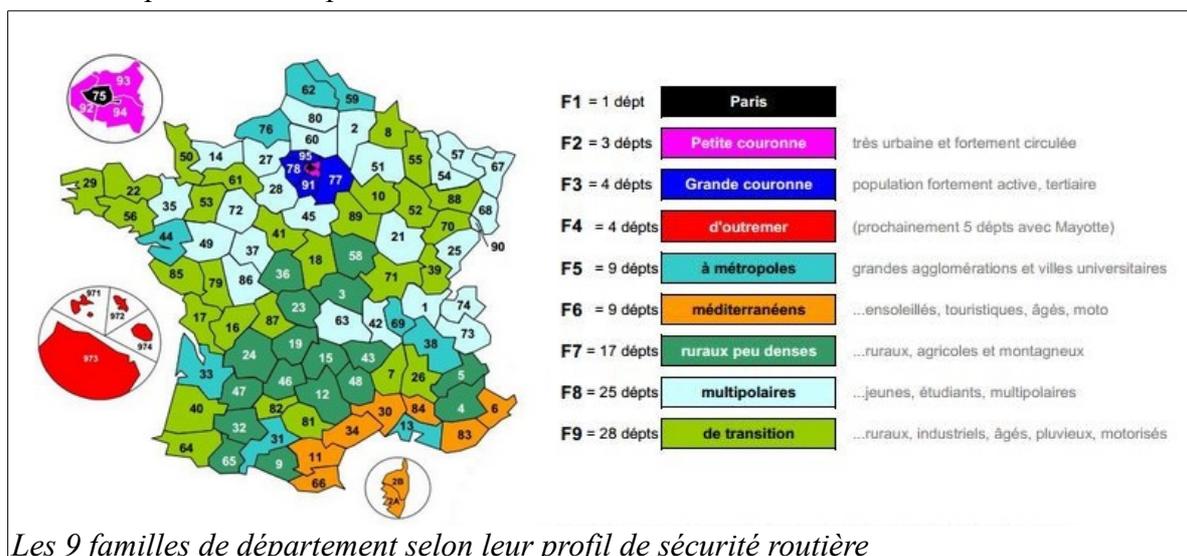
L'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) est placé sous l'autorité du délégué interministériel à la sécurité routière. Il assure la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques nationales se rapportant à la sécurité routière. Il s'appuie sur le travail des forces de l'ordre, des observatoires régionaux et départementaux de la sécurité routière qui participent au recueil et au contrôle des données, avec le soutien technique du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA). Dans le Lot, c'est la direction départementale des territoires qui porte l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR).

Les statistiques pour le Lot sont calculées à partir d'effectifs réduits, compte tenu de la population relativement faible du département et de la baisse générale de l'accidentalité. Leur interprétation requiert donc une grande prudence.

Cadre d'analyse spatio-temporel des données statistiques

Au niveau national, les départements ont été classés en 9 familles, selon leurs caractéristiques, pour établir une comparaison selon les indicateurs locaux de sécurité routière. Le Lot est classé dans la famille n°7 (départements ruraux peu denses) qui regroupe les territoires à dominante rurale et agricole en lien avec une faible densité de population ainsi que les départements les plus montagneux.

La famille n°7 compte 17 départements : l'Allier, les Alpes de Haute-Provence, les Hautes-Alpes, l'Ariège, l'Aveyron, le Cantal, la Corrèze, la Creuse, la Dordogne, le Gers, l'Indre, la Haute-Loire, le Lot, le Lot-et-Garonne, la Lozère, la Nièvre et les Hautes-Pyrénées. Les départements limitrophes du Lot en font partie à l'exception du Tarn-et-Garonne.



En synthèse, les statistiques sont fournies pour la période 2012-2016. L'évolution est donnée par rapport à la période 2007-2011.

Définition des enjeux

4 enjeux obligatoires et 2 enjeux facultatifs

La circulaire du 11 avril 2017 définit quatre enjeux obligatoires au niveau national, qui s'imposent aussi pour le Lot :

- le **risque routier professionnel**, en termes de déplacements domicile/travail, de missions professionnelles et de transport de marchandises ;
- la **conduite après usage de substances psychoactives** (alcool, stupéfiants), car ces facteurs de risques touchent tous les conducteurs ;
- les **jeunes**, divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans), car ils sont les conducteurs de demain et qu'ils peuvent être plus exposés ;
- les **seniors**, divisés en deux classes d'âges (65-74 et 75 ans et plus), compte-tenu du vieillissement de la population.

La circulaire prévoit de plus la possibilité d'y ajouter des enjeux facultatifs au niveau départemental. Dans le cadre du comité de pilotage du 5 octobre 2017 et sur la base de l'accidentalité observée dans le département, deux enjeux facultatifs ont été retenus, car ils constituent un facteur de risque pour l'ensemble de la population :

- la **vitesse inadaptée** ;
- les **distracteurs**.

Évolution des enjeux par rapport au précédent DGO

Les évolutions suivantes ont eu lieu concernant les enjeux:

- enjeux prioritaires maintenus : jeunes, seniors ;
- enjeux prioritaires modifiés : conduite après usage de substances psychoactives (alcool maintenu et stupéfiants ajoutés), vitesse inadaptée (incluant dorénavant les deux-roues motorisés) ;
- nouveaux enjeux prioritaires : risque routier professionnel, distracteurs.

Bilan et programmation des actions

Actions locales uniquement présentées dans le DGO

Seules les actions menées spécifiquement au niveau du département sont présentées et analysées. Les actions menées au niveau national, les campagnes de sensibilisation notamment, ne sont pas évoquées bien qu'elles aient bien sûr contribué à la baisse de l'accidentalité dans le département.

Articulation avec le précédent DGO

Le présent DGO s'inscrit dans la continuité du précédent qui couvrait la période 2013-2017. Les groupes de travail ont conduit une analyse des pistes d'actions et actions du précédent DGO afin de déterminer celles qu'il était pertinent de maintenir, de supprimer, de modifier ou d'ajouter.

Par conséquent, nombreuses sont les orientations d'actions proposées pour 2018-2022, aussi bien dans les tableaux que dans les synthèses, à avoir déjà été conduites sur la période précédente mais qu'il est proposé de faire monter en puissance.

Le DGO, un document d'orientation

Le DGO étant un document d'orientation destiné à ouvrir le champ des possibles et à servir de base à une évaluation future et non un plan d'action détaillé et contraignant, il n'est pas indiqué de dates ni de responsables pour les pistes proposées.

Définitions

Accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- implique au moins une victime ;
- survient sur une voie publique ou privée, ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

Victimes :

- les personnes tuées : personnes qui décèdent du fait de l'accident, sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ;
- les personnes blessées : victimes non tuées.

Blessés :

- hospitalisés : admis comme patients à l'hôpital plus de 24 heures ;
- légers : ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admis comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

Taux de gravité : correspond au nombre de tués pour 100 accidents.

Taux légal d'alcoolémie : < 0,5 g/l de sang et < 0,2 g/l pour les conducteurs novices et les conducteurs de transport en commun.

Bicyclette : vélo y compris vélo électrique.

Cyclomoteur : deux-roues motorisé de moins de 50 cm³ et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters.

Motocyclette : deux-roues motorisé de plus de 50 cm³, y compris les scooters.

Deux-roues motorisés (2RM) : cyclomoteur ou motocyclette, y compris à 3 roues, à 4 roues et les scooters.

Poids lourd (PL) : véhicule automobile destiné au transport de charges lourdes ou volumineuses de PTAC supérieur à 3,5 t.

Véhicule utilitaire (VU) : voiture utilitaire ou camionnette destinée au transport de marchandises de PTAC inférieur à 3,5 t.

Véhicule léger (VL) : véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins 4 roues et ne comportant pas, outre le chauffeur, plus de 8 places assises.

Sigles

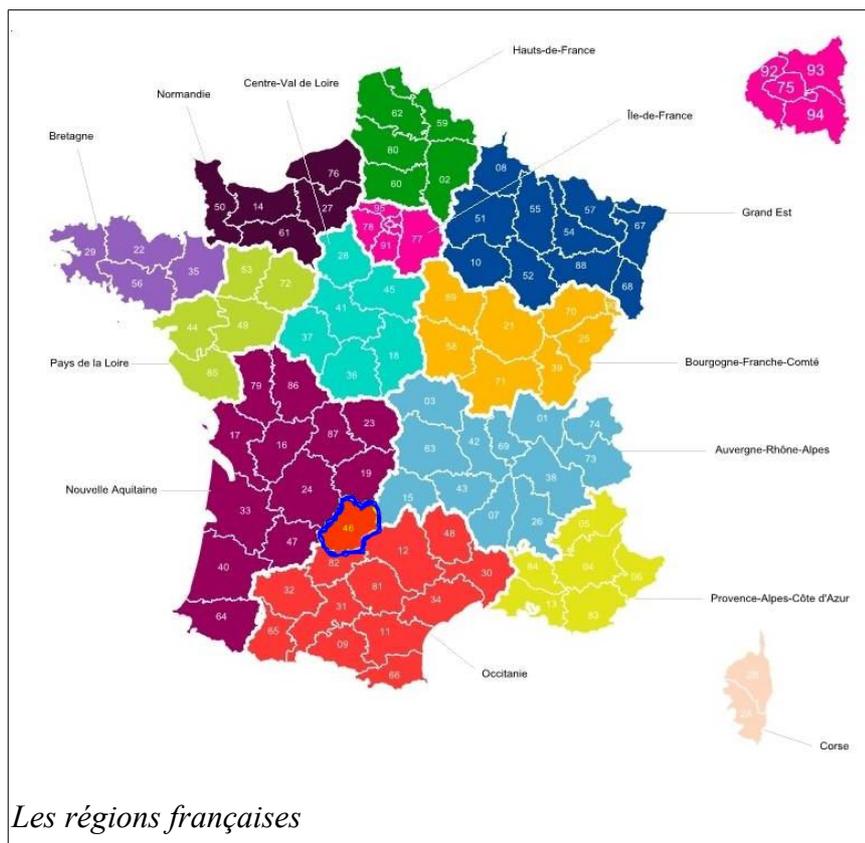
CARSAT : caisse d'assurance retraite et de la santé au travail
CESC : commission d'éducation à la santé et à la citoyenneté
COFIL : comité de pilotage
CT : comité technique
ETNG : équipement de terrain nouvelle génération
DDSEN : direction départementale des services de l'éducation nationale
DDSP : direction départementale de la sécurité publique
DDT : direction départementale des territoires
DGO : document général d'orientations
GDG : groupement départemental de gendarmerie
GPS : *global positioning system* (système de géolocalisation mondiale)
MSA : mutuelle sociale agricole
ODSR : observatoire départemental de la sécurité routière
ONISR : observatoire national interministériel de la sécurité routière
PDASR : plan départemental d'action sur la sécurité routière
UD DIRECCTE : unité départementale de la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi

Première partie : l'accidentalité dans le Lot

Contexte : présentation du département

1- Le Lot, un département rural peu dense

Un département dont la géographie et la démographie rendent l'utilisation de la voiture indispensable



Le Lot est situé aux confins de la région **Occitanie**. Il est limitrophe de la Nouvelle-Aquitaine et d'Auvergne-Rhône-Alpes.

Il présente une **grande diversité de paysages** : de montagne au nord-est avec les contre-forts du Massif Central, le Causse au centre du département, le Quercy Blanc au sud et deux vallées (Dordogne au nord et Lot au sud) qui coupent le département d'est en ouest.

Sa **démographie est vieillissante** : il est le deuxième département français après la Creuse en ce qui concerne la part des personnes de plus de 65 ans dans la population.

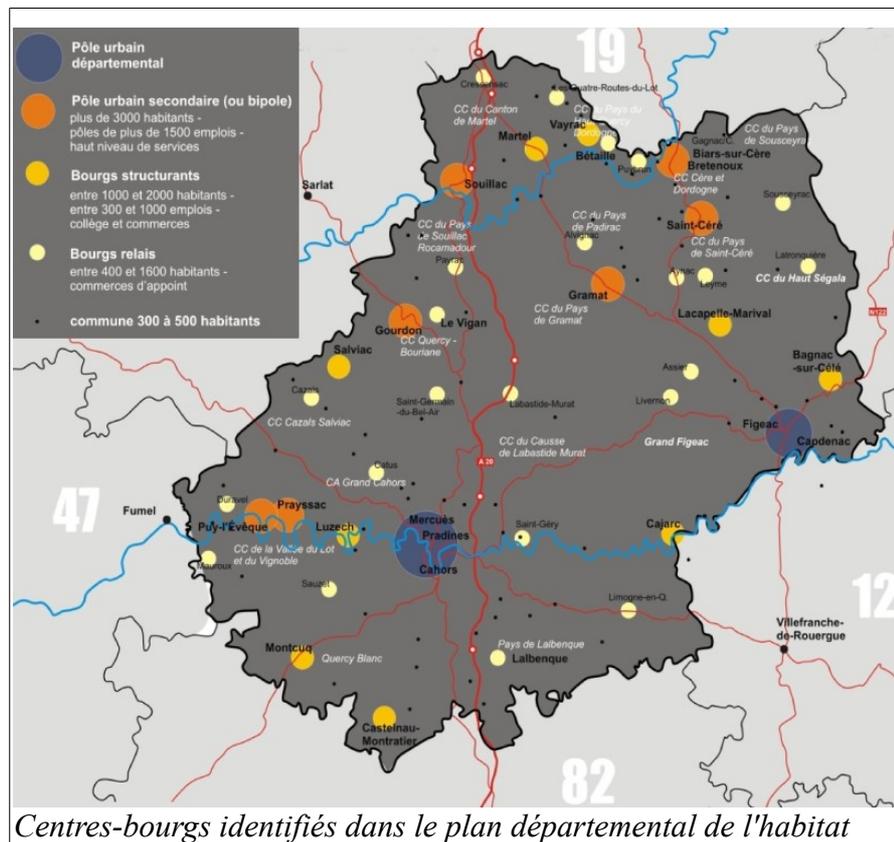
Les campagnes accueillent près de 70 % de la population. Les Lotois sont peu concentrés dans les centres urbains et vivent en majorité loin des équipements structurants (santé, éducation, culture, loisirs...). L'accroissement de la mobilité des actifs est une confirmation. La tendance à un découplage des lieux de résidence et des lieux d'emplois amorcée dans les années 1970 avec le début de la péri-urbanisation se poursuit aujourd'hui ; seuls 41 % des actifs ont un emploi dans leur commune de résidence.

Le réseau de transport inter-urbain reste insuffisant. Seules les villes de Cahors/Pradines et Figeac sont desservies par un réseau de transport urbain.

2- Population et démographie

Le département a une superficie de 5 217 km² pour une population totale de 173 758 habitants soit 35 hab/km². (INSEE 2013)

Une majorité de déplacements quotidiens s'organise autour des pôles de services et d'activités



Le département est découpé en 3 arrondissements dont les chefs lieux sont Cahors (20 764 habitants), Figeac (10 580 habitants) et Gourdon (4 447 habitants).

Il compte également 4 pôles urbains secondaires (4 000 à 6 500 habitants) :

- Souillac
- Saint-Céré/Bretenoux/ Biars-sur-Cère
- Puy-l'Évêque/ Prayssac
- Gramat.

Le Lot est un département dont la population est vieillissante

Les jeunes sont largement sous-représentés :
 28 % (moyenne nationale 35 %) en 2013.

Les seniors sont sur-représentés :
 plus de 25 % (moyenne nationale 20 %) en 2013.

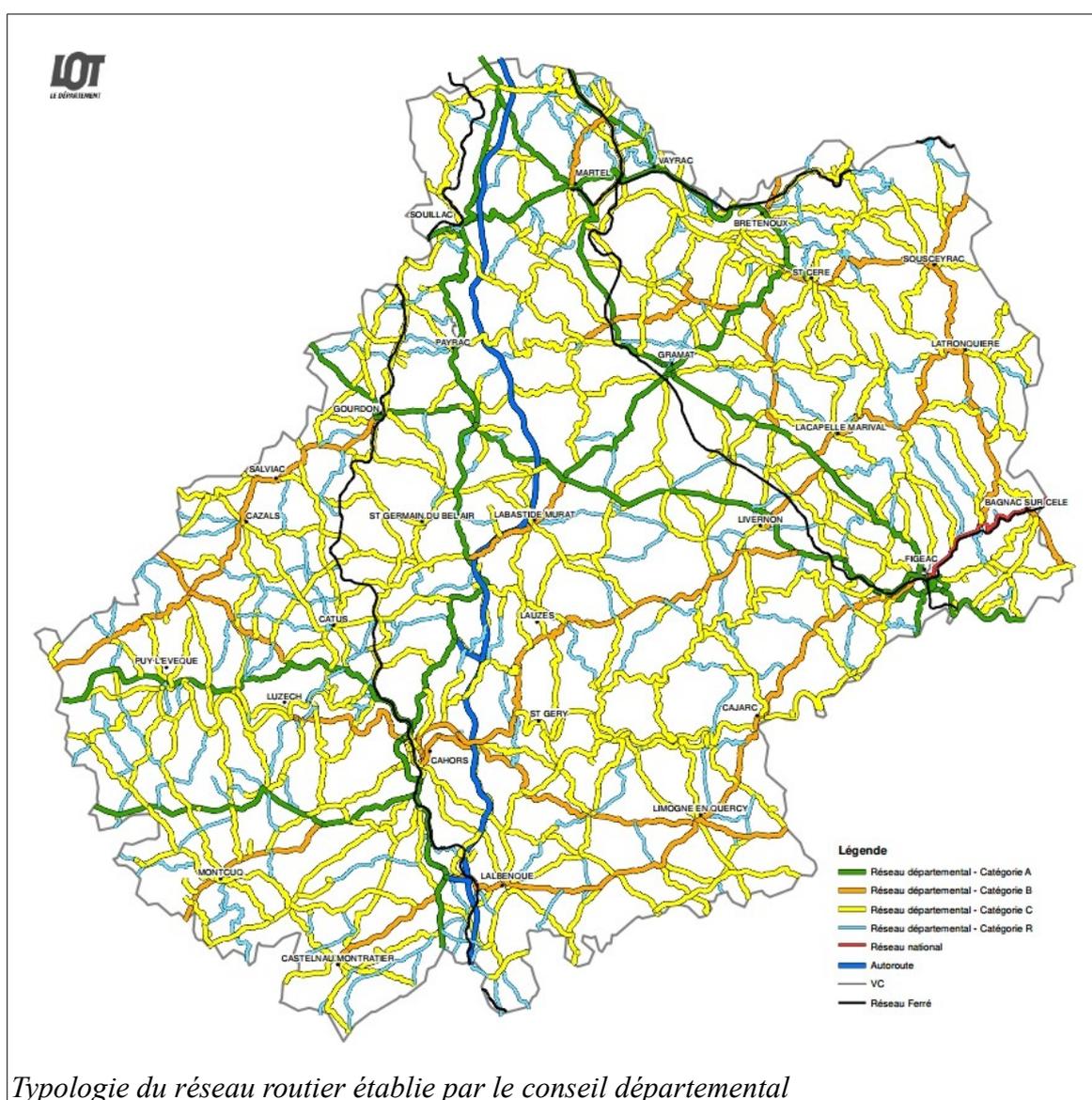
Population 2013	% Lot	% France
0 à 13 ans	14	17
14 à 17 ans	4	5
18 à 24 ans	5	8
25 à 29 ans	4	6
30 à 44 ans	16	19
45 à 64 ans	31	26
65 à 74 ans	12	10
75 ans et plus	14	9

3- Les réseaux routiers

Les déplacements routiers au quotidien sont incontournables car le maillage ferré est limité.

L'autoroute A20 (l'Occitane) relie Vierzon au nord à Montauban au sud. Elle traverse le département de la limite de la Corrèze à la limite du Tarn-et-Garonne soit 94 km - avec 4 échangeurs (Souillac - Montfaucon - Cahors Nord et Cahors Sud) et un ½ échangeur (Martel). Elle est gérée dans la totalité du département par la société VINCI Autoroutes.

La Route Nationale 122 qui relie Figeac à l'autoroute A75 via Aurillac n'a que 16 km de longueur dans le département. Elle est gérée par la DIR MC (Direction Interdépartementale des Routes du Massif Central).



Le réseau routier départemental constitue le réseau majeur et structurant en termes de fréquentation pour les déplacements quotidiens comme de transit, répondant aux flux internes et de desserte économique et touristique.

Ce réseau est géré par le conseil départemental à partir de 4 STR – Service Territorial Routier : (Cahors, Souillac, Saint-Céré et Lacapelle-Marival) et 26 centres d'exploitation.

Les 4 013 km de routes départementales sont classés en fonction du type de desserte et de trafic dans le domaine de l'exploitation et de l'entretien routier. Le classement est le suivant :

Catégorie	longueur	Vocation du réseau
Réseau A	462 km	Desserte entre pôles économiques
Réseau B	436 km	Maillage entre les principaux bassins de vie
Réseau C	2 188 km	Réseau de liaison entre réseaux principaux et communes ; réseau de liaison de proximité
Réseau R	927 km	Maillage d'intérêt local

L'ensemble de la voirie communale représente 8 842 km. Ce chevelu très dense est entretenu par les communes ou les intercommunalités.

Par ailleurs, le département est traversé dans le sens nord/sud par la voie ferrée Toulouse/Paris et comporte trois gares principales : Cahors, Gourdon et Souillac. Les lignes secondaires Brive/Figeac/Rodez, Brive/Aurillac et Figeac/Aurillac complètent la desserte du département avec les gares les plus importantes : Saint-Denis-près-Martel, Biars-sur-Cère, Rocamadour, Gramat, Assier et Figeac.

Analyse de l'accidentalité

Ainsi que développé dans la méthodologie, les évolutions sont calculées en comparant deux périodes (2007-2011 et 2012-2016). Les taux sont à analyser avec précaution car ils portent sur des échantillons très réduits, fréquemment inférieurs à 100.

Le nombre d'accidents corporels a diminué de 30 % entre les deux périodes :

- entre 2007 et 2011 : le nombre d'accidents a varié entre 106 et 168 accidents, soit une moyenne de 135 accidents ;
- entre 2012 et 2016, le nombre d'accidents a varié entre 75 et 110 accidents, pour une moyenne de 94 accidents.

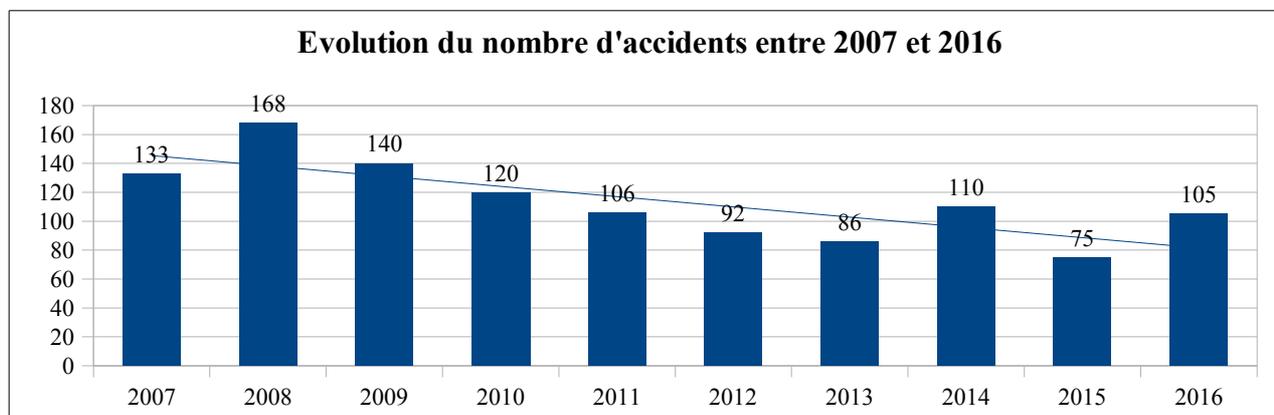
Le nombre de tués a diminué de 32 % entre les 2 périodes :

- entre 2007 et 2011 : le nombre de tués a varié entre 17 et 30, avec une moyenne de 22 tués ;
- entre 2012 et 2016 : le nombre de tués a varié entre 5 et 23, avec une moyenne de 15 tués.

Cette baisse est le fruit des actions menées depuis de nombreuses années par tous les acteurs de la sécurité routière du département, notamment dans le cadre du DGO précédent.

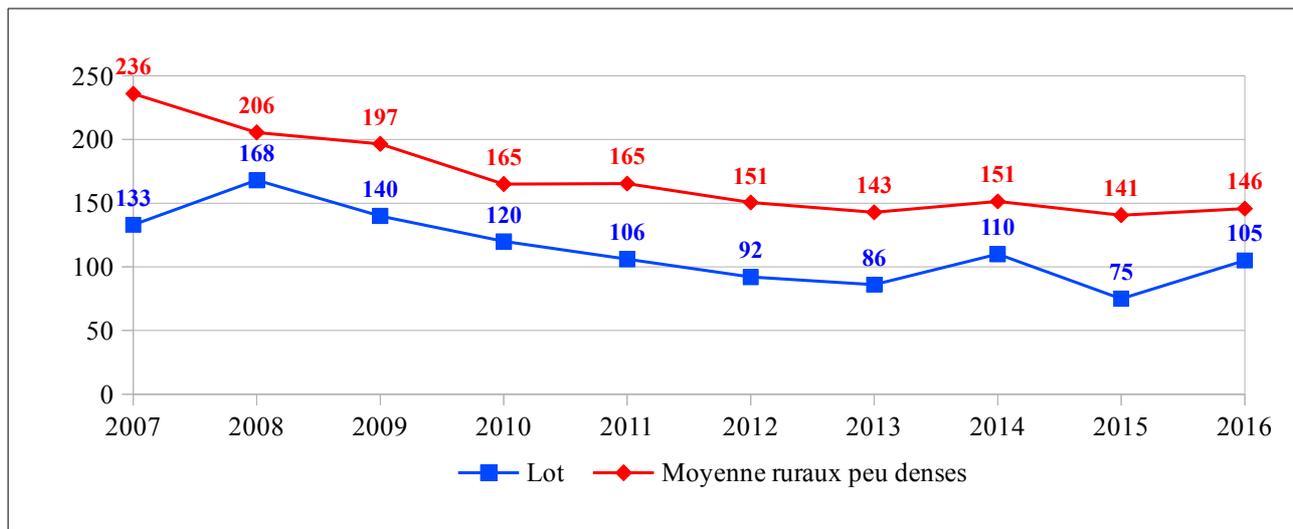
1 – Evolution du nombre d'accidents, de tués et de blessés

Les accidents



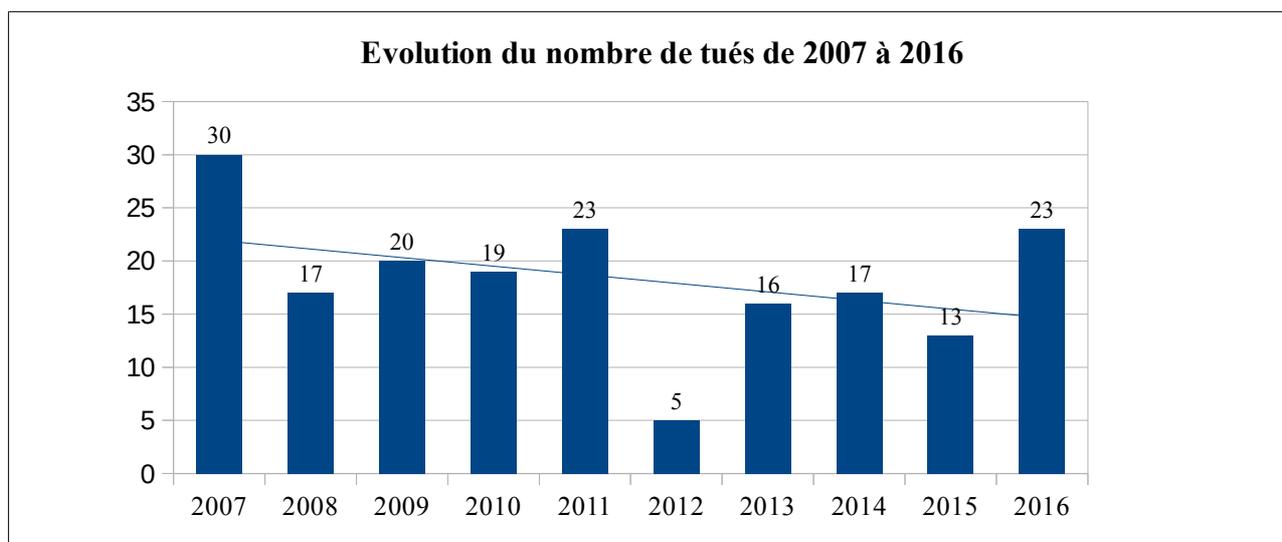
La courbe de tendance montre une forte diminution du nombre d'accidents, avec les pointes à 168 accidents pour la maximale et 75 accidents pour la minimale.

Depuis 2008, la diminution était régulière jusqu'à se situer sous la barre des 100 accidents, à l'exception des années 2014 (110 accidents) et 2016 (105 accidents).



Le nombre d'accidents dans le département est nettement inférieur à la moyenne des départements ruraux peu denses. Les années 2014 et 2016, avec plus de 100 accidents, restent malgré tout en dessous de cette moyenne.

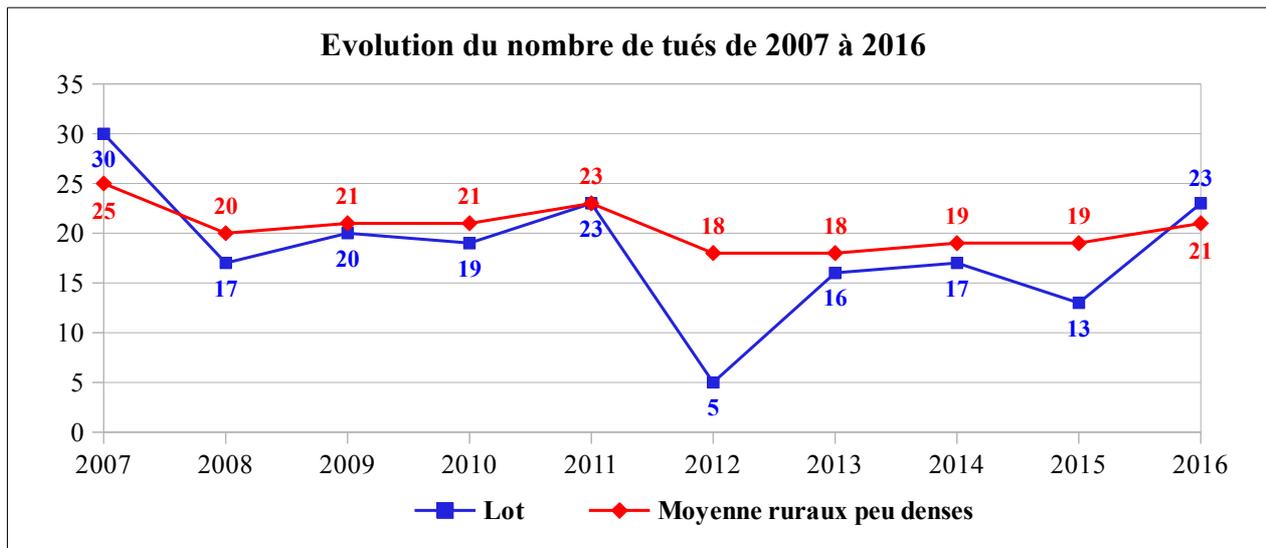
Les tués



Le nombre de tués varie de 5 à 23 sur les 5 dernières années. La tendance sur 10 ans est à la baisse à la réserve près de petits chiffres insuffisamment significatifs.

Les années 2012 et 2016 ont connu des extrêmes, alors que les autres années se stabilisent autour de 15 tués.

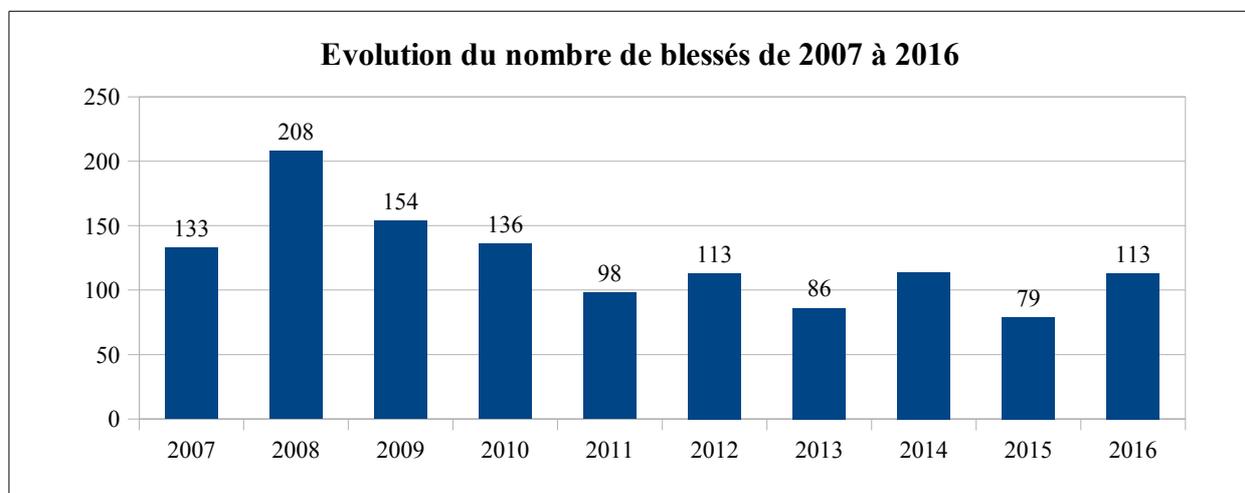
Le nombre de tués dans le département du Lot est inférieur à la moyenne des tués des départements ruraux peu denses durant la période 2007 à 2016, sauf pour les années 2007 et 2016.



L'année 2016 a été une mauvaise année pour la sécurité routière dans le département car le nombre d'accidents et de tués a connu une augmentation importante tout comme au niveau national. Cette situation ne semble pas perdurer dans le Lot au vu des premiers résultats de l'année 2017.

Les blessés

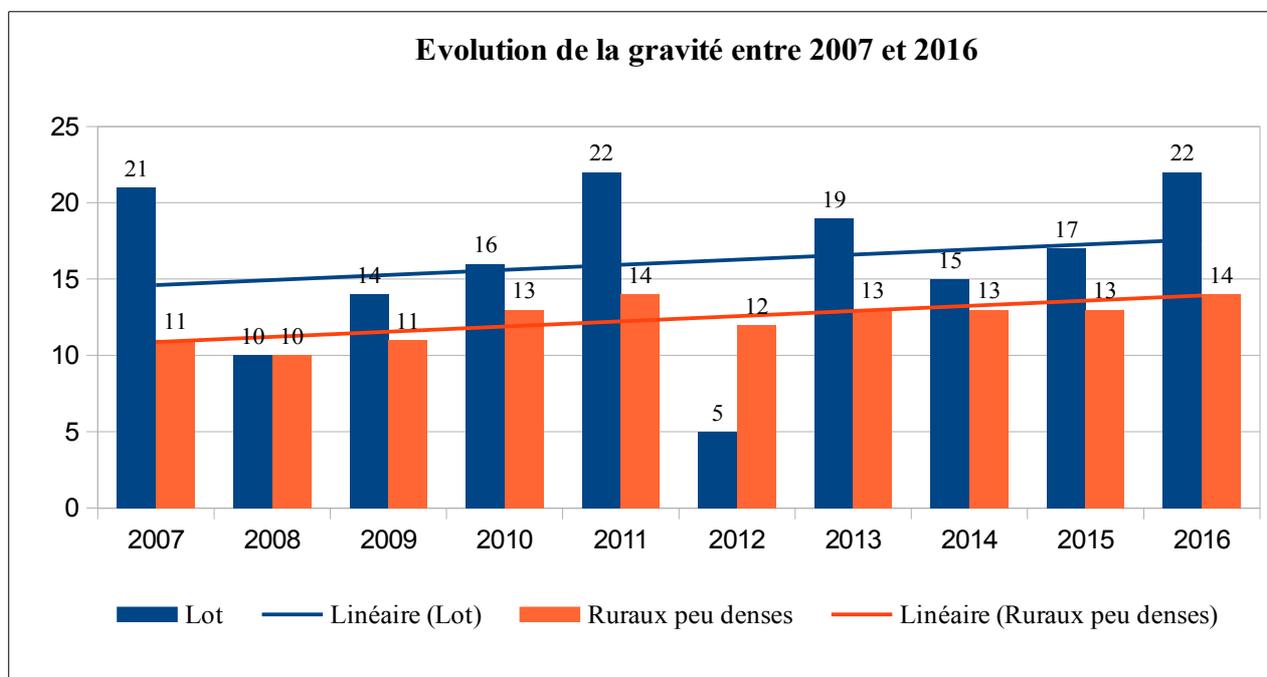
Entre les périodes 2007/2011 et 2012/2016, le nombre de blessés a diminué de 30 % passant de 729 à 505. Jusqu'en 2011, la baisse était constante et régulière. Depuis 2012, le nombre de blessés se stabilise autour de 100.



Comme pour les accidents et les tués, les années 2014 et 2016 ont connu une augmentation des blessés.

2 – Evolution du taux de gravité

Le département du Lot affiche un taux de gravité supérieur de 4 points à celui des départements ruraux peu denses. La tendance est à la hausse pour le Lot et les départements ruraux peu denses, avec une courbe de tendance similaire.



NB : Le taux de gravité correspond au nombre de tués pour 100 accidents.

La baisse du nombre de tués est moins importante que la baisse du nombre d'accidents sur la période 2007/2016, ce qui se traduit par **une tendance à la hausse de la gravité sur 10 ans**.

Le taux de gravité varie de 5 à 23 tués pour 100 accidents dans le Lot avec une moyenne de 16. Par comparaison avec les départements ruraux peu denses, la moyenne du taux de gravité varie de 10 à 14 tués pour 100 accidents avec une moyenne de 12.

3 – Localisation des accidents

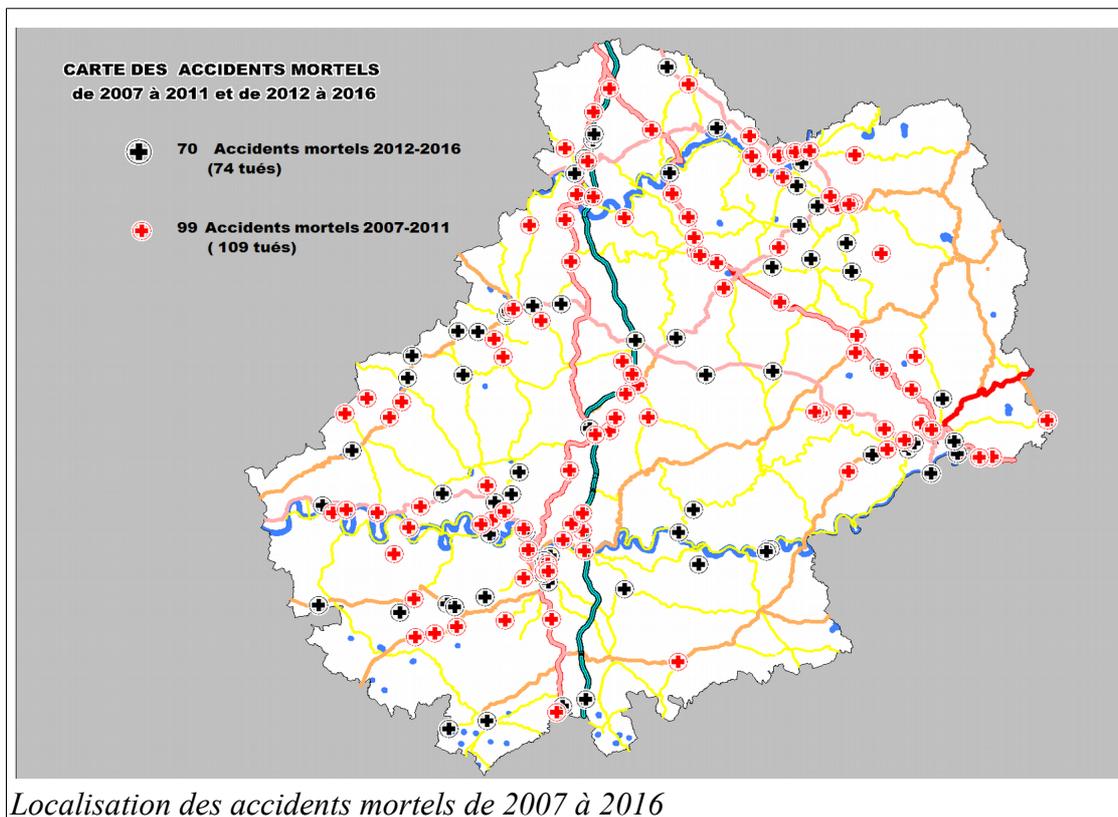
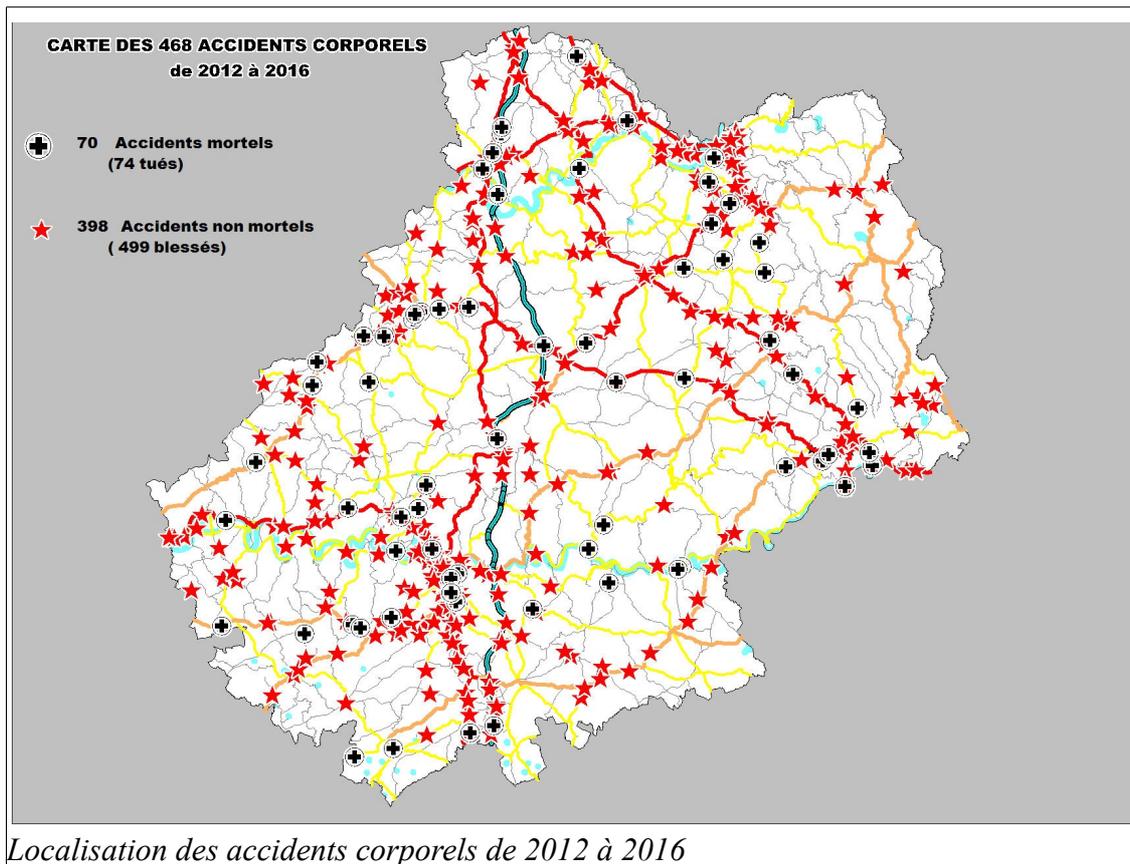
Données départementales

Les territoires les plus accidentogènes sont ceux les plus fréquentés quotidiennement pour se rendre au travail, pour accéder aux services et pour répondre aux besoins des activités économiques et industrielles.

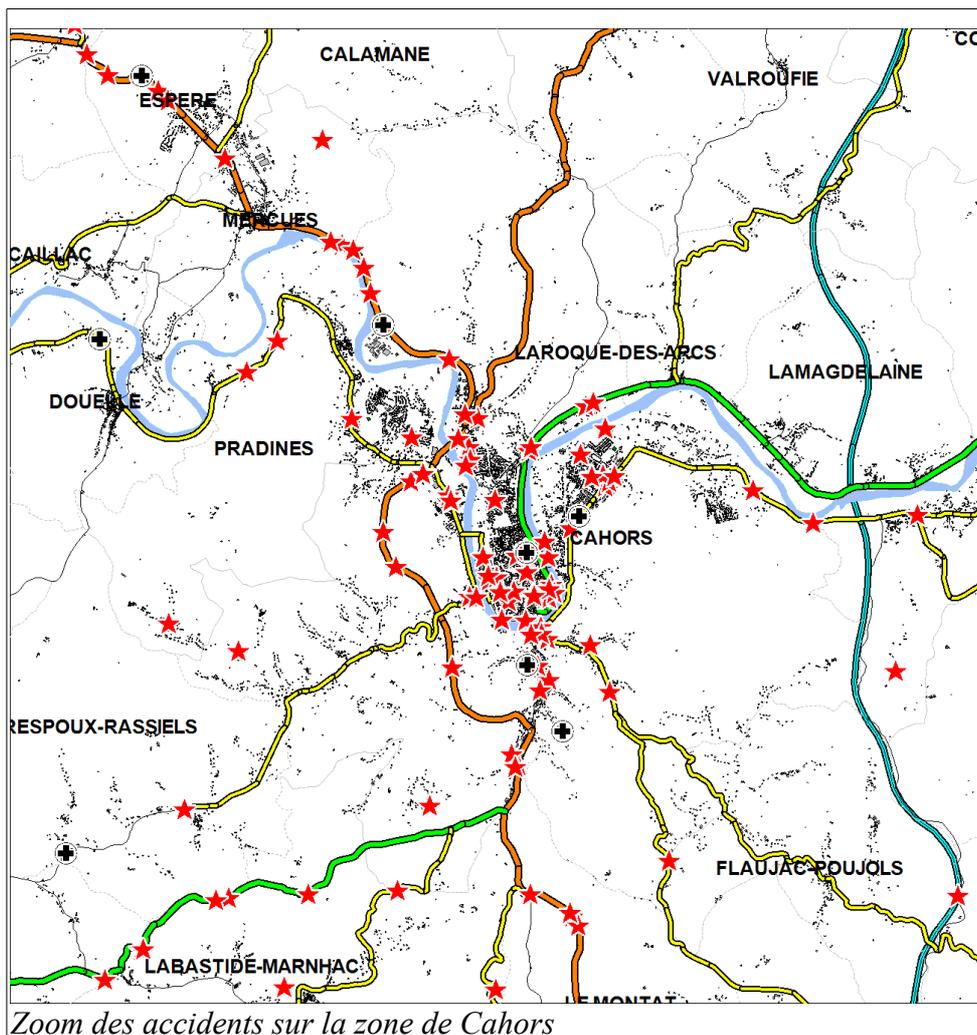
On constate en particulier une concentration des accidents :

- sur les principaux pôles urbains du département : Cahors, Figeac, Saint-Céré/Bretenoux/Biars-sur-Cère, Souillac et Gourdon et sur les liaisons entre pôles ;
- sur quelques voies principales de communication vers les départements limitrophes (Montauban/Toulouse, Brive, Rodez, Agen).

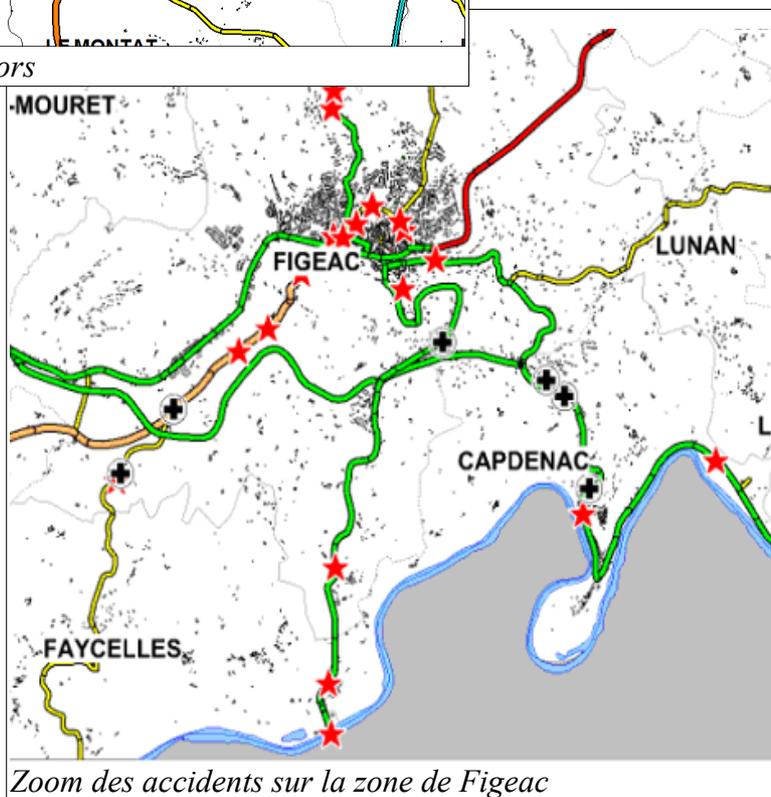
NB : la localisation des accidents n'a pas évolué significativement entre les 2 périodes.



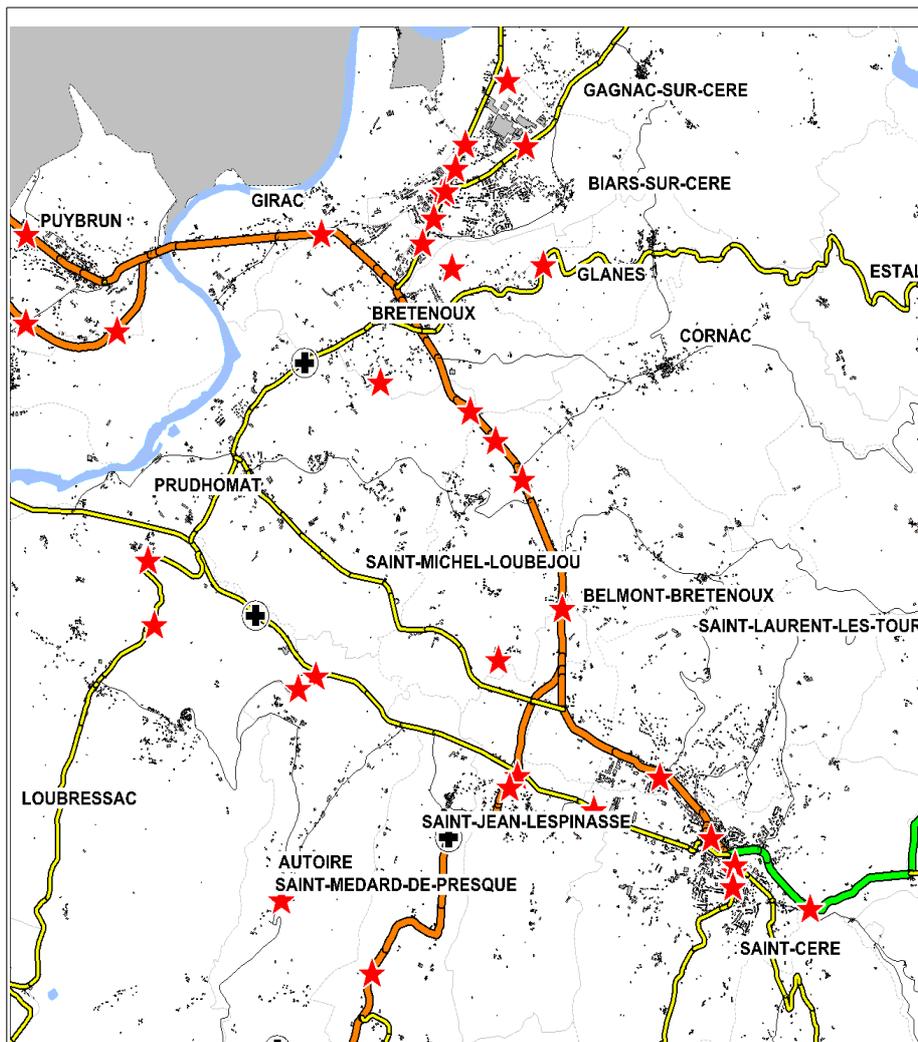
Zooms sur 4 territoires du département



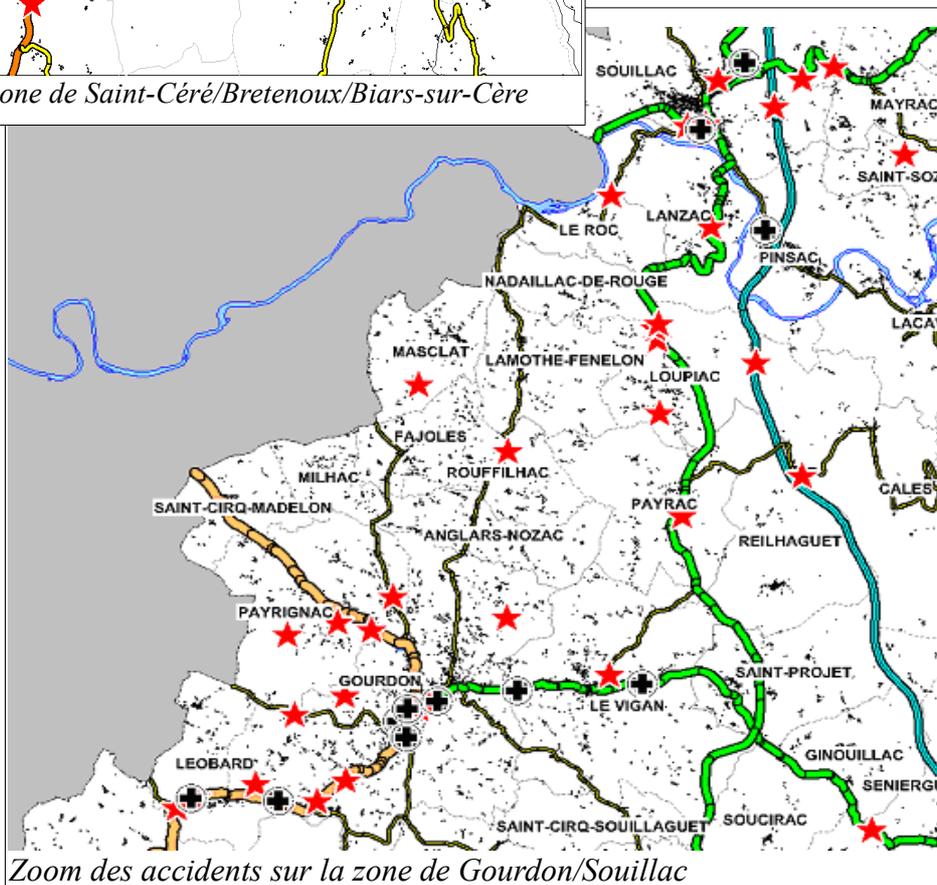
Zoom des accidents sur la zone de Cahors



Zoom des accidents sur la zone de Figeac



Zoom des accidents sur la zone de Saint-Céré/Bretenoux/Biars-sur-Cère



Zoom des accidents sur la zone de Gourdon/Souillac

4 – Répartition des accidents selon les réseaux

Répartition des accidents selon le réseau

Durant la période 2012/2016, la majorité des accidents a lieu sur les routes départementales. 90 % des tués le sont sur ces routes.

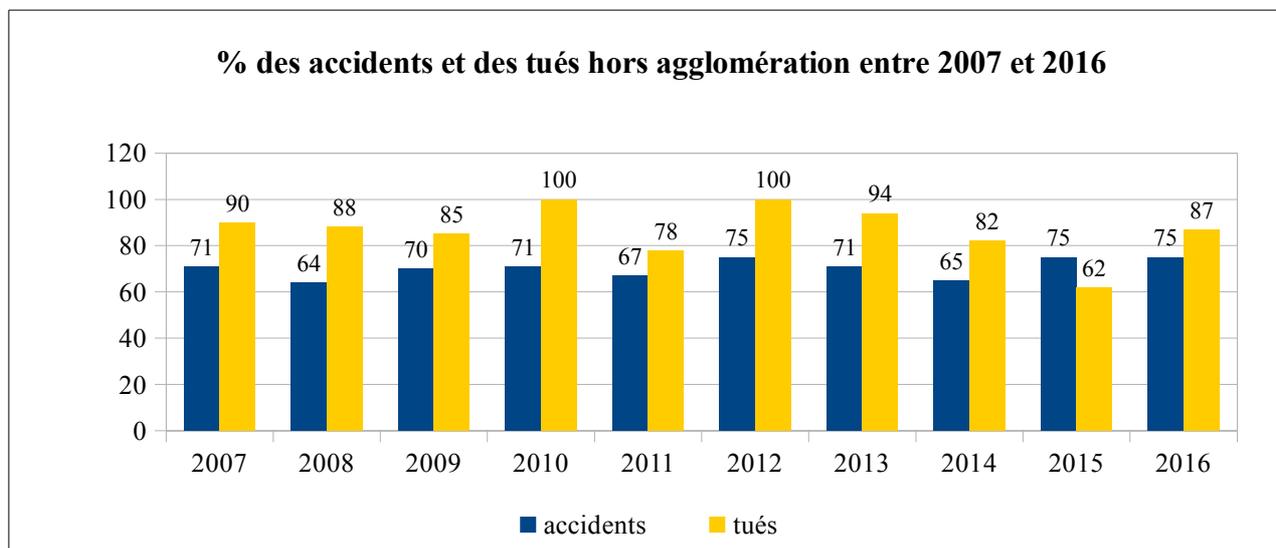
	Autoroute	RN	RD	VC
Accidents corporels	22	5	374	67
Accidents mortels	4	0	62	4
Linéaire (km)	94	16	4 013	8 842
Accidents pour 100km	23,4	31,3	9,2	0,8

Le ratio accidents / longueur réseaux n'est pas significatif car les longueurs de voirie, autoroute et route nationale sont faibles par rapport au réseau départemental.

Répartition des accidents en ou hors agglomération

La fréquentation accrue du réseau hors agglomération (voies départementales et communales) due à la plus grande mobilité des Lotois engendre plus d'accidents mortels.

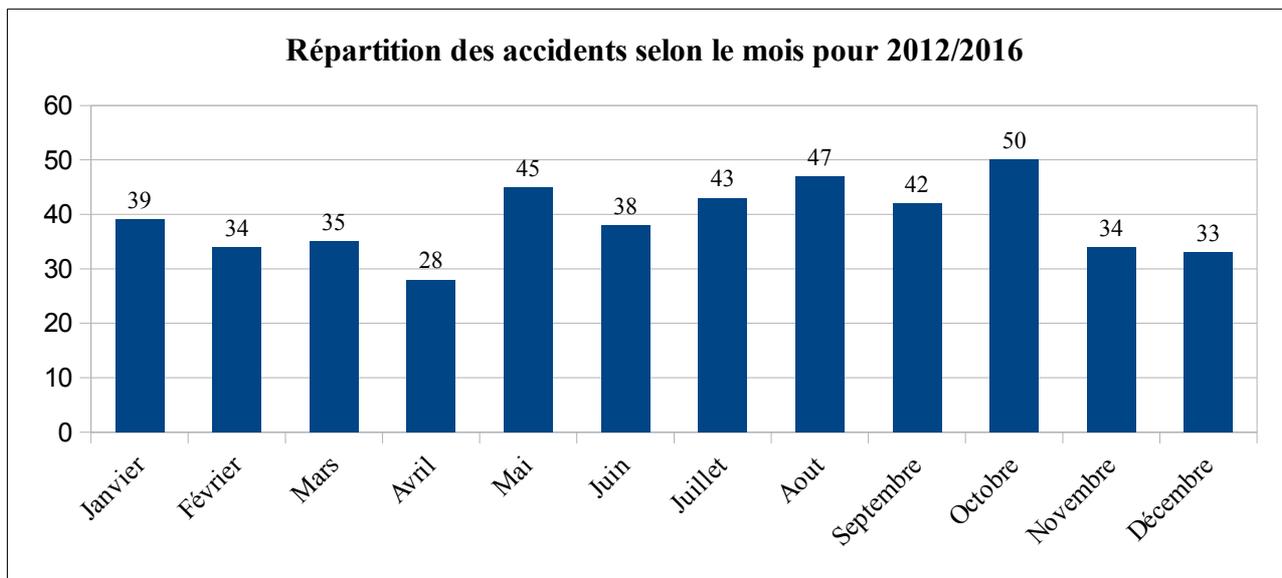
La part des accidents hors agglomération a augmenté et semble se stabiliser autour de 75 % sur les deux dernières années. La part des tués hors agglomération est de plus de 85 %.



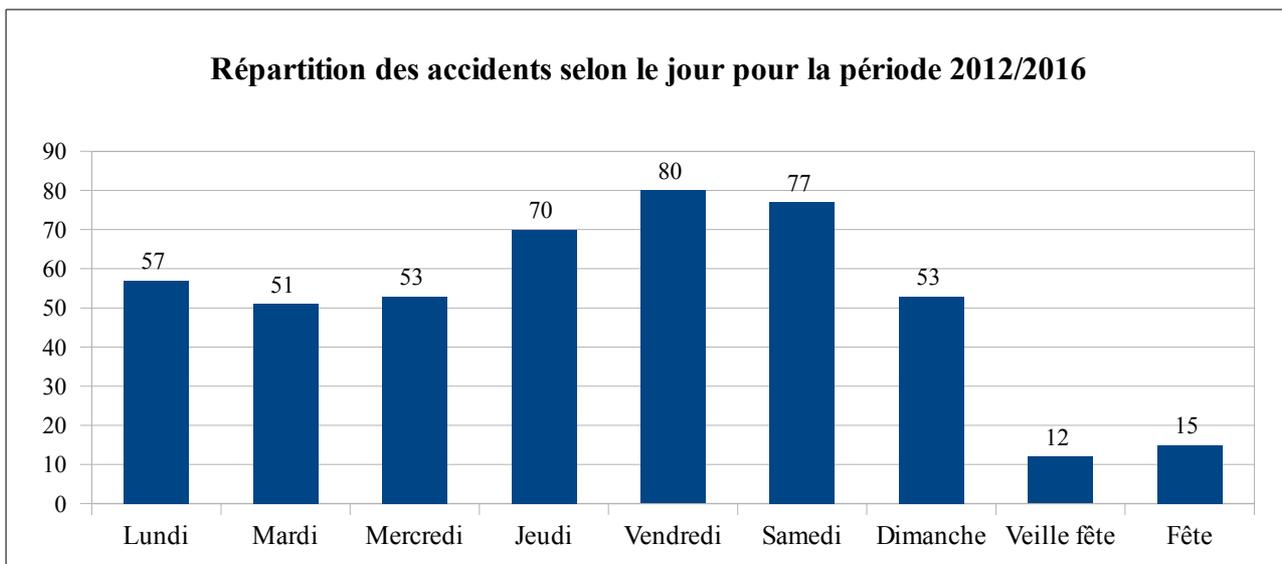
5 – Répartition des accidents selon le calendrier

L'accidentalité est plus forte en période de plus grande fréquentation : vacances scolaires, ponts, fin de semaine.

Les accidents surviennent toute l'année avec une augmentation sur les mois de janvier, mai, août et octobre correspondant aux déplacements liés aux vacances scolaires et aux ponts du mois de mai.



La répartition sur les jours de la semaine montre une augmentation de l'accidentalité les jeudis, vendredis et samedis, certainement le résultat des effets cumulés en fin de semaine de la fatigue, des déplacements domicile/travail et des déplacements liés à la vie sociale.



6 – Répartition des accidents selon les usagers

Les accidents impliquant des poids lourds sont plus mortels que ceux impliquant des véhicules légers. Par ailleurs, quel que soit le type de véhicule impliqué, poids lourd ou véhicule léger, les accidents tendent à devenir de plus en plus mortels.

Des piétons sont également victimes d'accidents de la route.

Usagers	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Nombre d'accidents impliquant un usager	Nombre de tués usagers	Part des tués dans les accidents	Nombre d'accidents impliquant un usager	Nombre de tués usagers	Part des tués dans les accidents
Piétons	75	15	20%	47	8	17%
Deux roues	238	19	8%	177	14	8%
Véhicules Légers	555	73	13%	384	64	17%
Poids Lourds	22	2	9%	34	8	24%

7 – Les radars – sanctions et pédagogiques

Emplacements et équipements

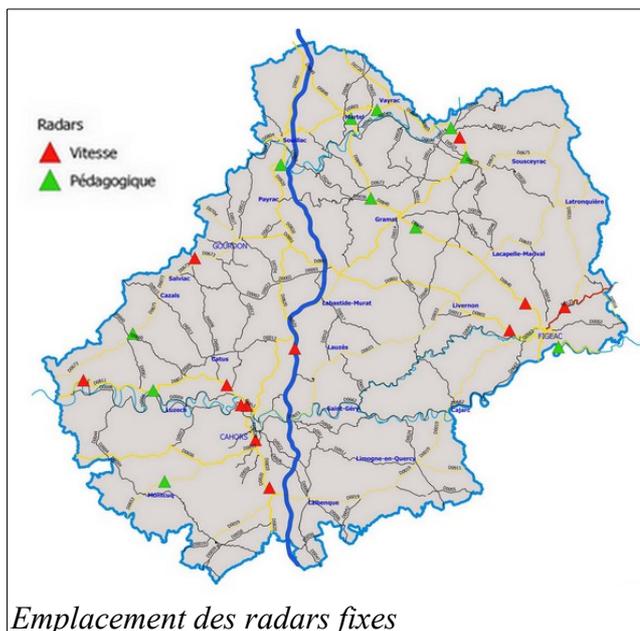
12 radars fixes (Contrôle Sanction Automatisé) :

- 1 radar discriminant (VL/PL) sur la RD 820, commune de Le Montat
- 1 radar un seul sens sur l'A20, commune de Nadillac
- 1 radar double sens sur la RN 122, commune de Viazac
- 9 radars double sens sur les :
 - RD 8, commune de Pradines
 - RD 811, communes de Cahors, Espère et Duravel
 - RD 820, commune de Cahors (voie express)
 - RD 802, commune de Camboulit
 - RD 803, commune de Saint-Michel-Loubéjou
 - RD 840, commune de Camburat
 - RD 673, commune de Léobard

11 radars pédagogiques :

- RD 653, commune de Saint-Daunès
- RD 811, commune de Prayssac
- RD 820, commune de Lanzaç
- RD 803, communes de Belmont/Bretenoux, Bretenoux et Vayrac
- RD 840, communes de Capdenac, Gramat, Rocamadour et Martel
- RD 673, commune de Frayssinet-le-Gélat

2 radars pédagogiques que le conseil départemental met à disposition des autres collectivités. Leur mise en place sur une durée limitée, souvent en agglomération, ne permet pas de les localiser.



5 radars embarqués, dont un équipement de terrain nouvelle génération (ETNG), couvrent la zone gendarmerie et sont à disposition de l'escadron départemental de sécurité routière.

1 radar embarqué à disposition de la direction départementale de la sécurité publique.

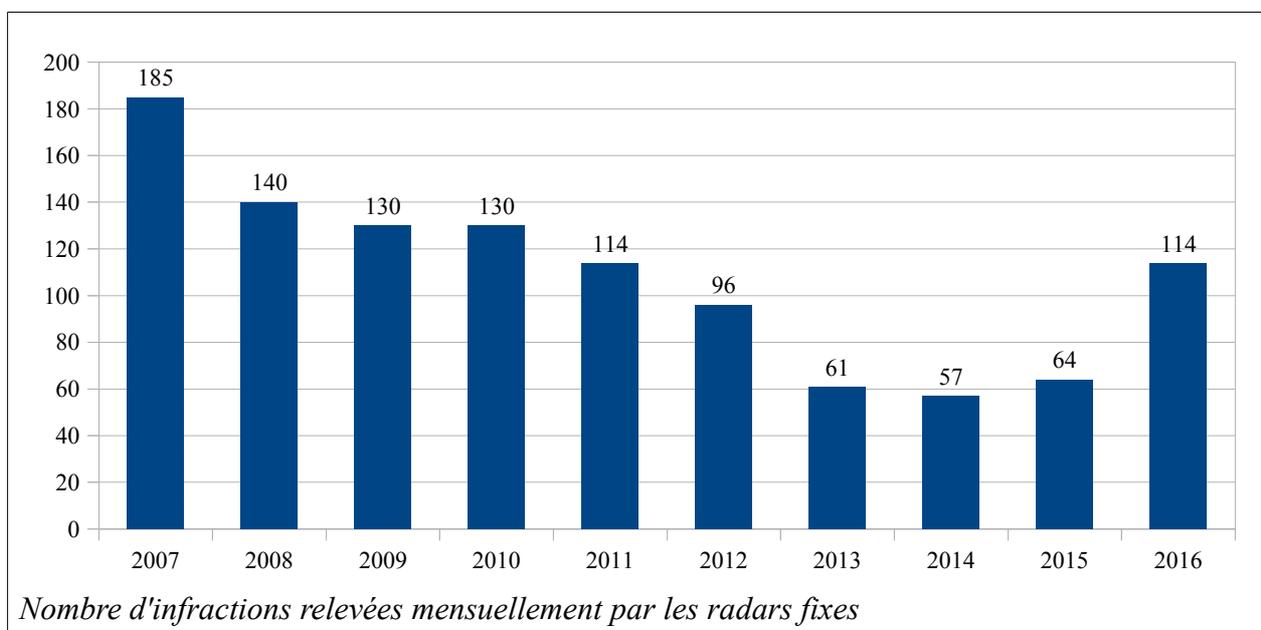
Le nombre d'infractions relevées par ces outils est difficilement exploitable car leurs conditions d'utilisation sont très variables.

Infractions

À partir de mars 2016, sur les 12 radars du département, 6 radars ont été mis à double sens, ce qui a entraîné un accroissement important du nombre d'infractions. Ces radars ont donc un effet pédagogique certain.

Le nombre d'infractions relevées par radar fixe a diminué nettement par palier sur 10 ans :

- 185 en 2007 (6 radars)
- 130 en 2010 (6 radars) et 2011 (12 radars)
- 96 en 2012
- 60 en moyenne en 2013, 2014, 2015.



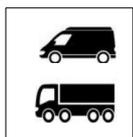
Deuxième partie : les 6 enjeux et les actions par enjeu

Enjeu 1 : le risque routier professionnel

Synthèse

Accidentalité

- Dans le Lot, les déplacements professionnels sont à l'origine de **31 % des accidents** et de **33 % des tués**.
- Ces chiffres sont **en diminution**, sous les moyennes nationale et des départements comparables.



- Les **missions** représentent **plus de la moitié des accidents professionnels** ; cette proportion est en forte hausse.
- Des conducteurs de **poids lourds** et de véhicules utilitaires sont impliqués dans plus de **70 % des cas**.

Exemples d'actions

Action réalisée en 2013-2017

Le 1^{er} FIRRST, du 20 au 24 mars 2017
action coordonnée par le service de santé au travail dans le BTP



Voiture-tonneaux © La Dépêche

Le 1^{er} Forum Interdépartemental du Risque Routier et Santé au Travail (FIRRST) s'est déroulé sur le site du service de santé au travail (commune de Fontanes). Il était ouvert à **480 entreprises** du BTP, représentant **3.800 salariés**. De très nombreux acteurs de la sécurité routière, institutionnels et associatifs, étaient présents, proposant des informations, des ateliers et des simulations : voiture-tonneaux, écoconduite, etc.

Le prochain FIRRST aura lieu en 2019.

Piste d'action pour 2018-2022

Compléter les bases de données de l'ODSR et les diffuser plus largement
action de l'ODSR



L'ODSR dispose de riches bases de données alimentées principalement par **les forces de l'ordre**. S'y trouvent donc uniquement répertoriés les accidents pour lesquels les forces de l'ordre sont intervenues.

Or, d'autres acteurs institutionnels disposent de données sur les accidents routiers professionnels : **la CARSAT** et **la MSA**, qui traitent les indemnités pour les accidents routiers du travail.

Il serait donc utile que l'ODSR se rapproche de ces structures afin de récupérer périodiquement ces données.

Par ailleurs, les associations et les assureurs seraient intéressés par une diffusion régulière de ces données.

Analyse de l'accidentalité et bilan des actions menées

Accidents routiers professionnels

Les accidents routiers professionnels se divisent en deux catégories : les accidents sur un trajet mission et les accidents sur un trajet domicile/travail.

La part des accidents routiers professionnels sur le total des accidents dont le motif du déplacement est connu diminue de 3 points sur la période 2012/2016. Cette part est inférieure de 3 points à la moyenne des départements ruraux peu denses et de 15 points à la moyenne nationale.

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accidents "professionnel"	Total accidents motif du trajet connu	Part des accidents "professionnel"	Accidents "professionnel"	Total accidents motif du trajet connu	Part des accidents "professionnel"
Lot	217	630	34%	136	439	31%
Ruraux peu denses	5 433	304 988	36%	108 978	236 841	34%
France	137 805	19 990	45%	6 446	16 079	46%

Part des accidents corporels impliquant un conducteur se déplaçant à titre professionnel

La part des tués dans les accidents routiers professionnels baisse de 3 points sur la période 2012/2016. Cette part reste inférieure de 4 points à la moyenne des départements ruraux peu denses et de 7 points à la moyenne nationale.

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Tués dans un accident "professionnel"	Total tués dans un accident motif du trajet connu	Part des tués dans un accident "professionnel"	Tués dans un accident "professionnel"	Total tués dans un accident motif du trajet connu	Part des tués dans un accident "professionnel"
Lot	38	105	36%	24	72	33%
Ruraux peu denses	706	1 828	39%	585	1 575	37%
France	7 952	19 990	40%	6 446	16 079	40%

Part des tués dans les accidents corporels professionnels

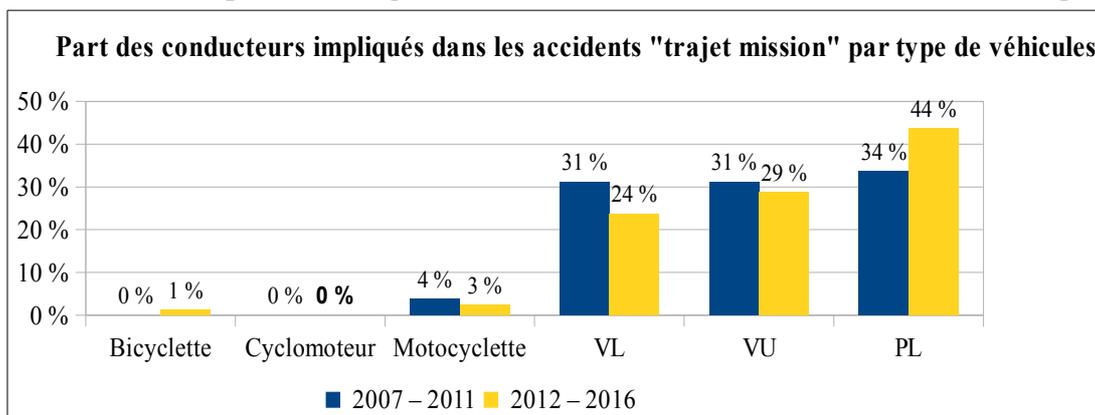
Trajets missions

Au sein des accidents professionnels, la part des accidents sur un trajet mission est en augmentation de 20 points pour la période 2012/2016. Cette part est supérieure de 8 points à la moyenne des départements ruraux peu denses et de 10 points à la moyenne nationale.

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accidents "mission"	Total accidents "professionnel"	Part des accidents "mission"	Accidents "mission"	Total accidents "professionnel"	Part des accidents "mission"
Lot	81	217	37%	77	136	57%
Ruraux peu denses	2 531	5 433	47%	1 922	3 943	49%
France	65 795	137 805	48%	51 356	108 978	47%

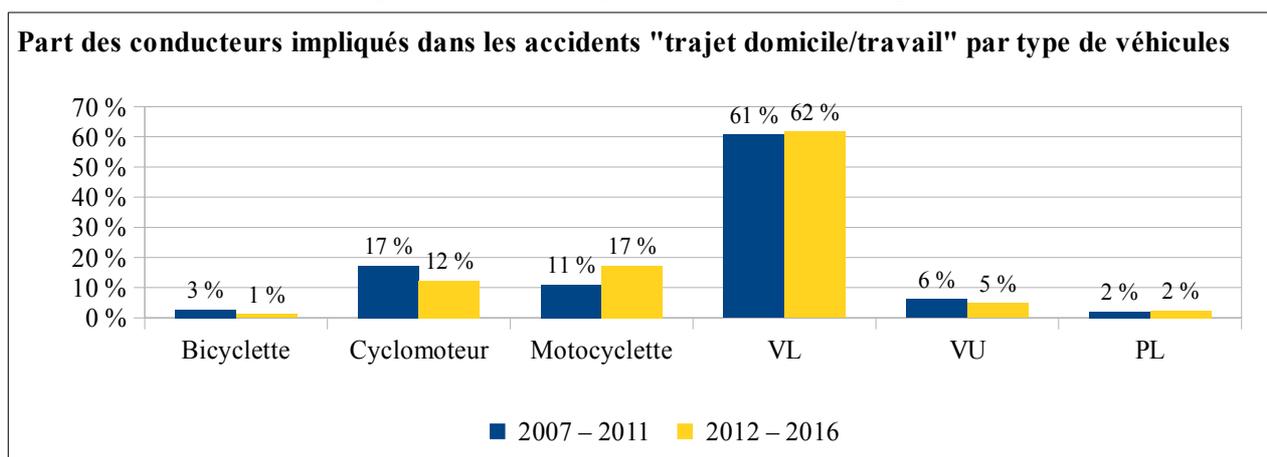
Part des accidents corporels impliquant un conducteur se déplaçant au titre d'une mission

Par ailleurs, la part des conducteurs de poids lourds impliqués dans les accidents mission est en augmentation de 10 points. Ils représentent avec les véhicules utilitaires 73 % des impliqués.



Trajets domicile/travail

Au sein des accidents professionnels, concernant les accidents sur un trajet domicile/travail, la part des conducteurs de véhicules légers et de deux-roues motorisés impliqués dans les accidents « domicile/travail » est en augmentation. Ils représentent 79 % des impliqués.



Bilan des actions menées sur le précédent DGO

Le risque routier professionnel n'était **pas considéré comme prioritaire** dans le cadre du précédent DGO.

Toutefois, les organismes de santé au travail et les associations spécialisées dans la lutte contre le risque routier **mènent de longue date des actions de sensibilisation** en milieu professionnel. C'est en particulier le cas du service de santé au travail dans le BTP et de l'association prévention routière. De plus, les mutuelles et les assurances mènent également des actions de sensibilisation et mettent en place des incitations, à destination des employeurs, à la prévention du risque routier.

Ces efforts expliquent **que les statistiques de l'accidentalité soient globalement en baisse**. Il est à noter également que la proportion d'accidents survenus au cours d'un trajet mission augmente par rapport à ceux survenus au cours d'un trajet domicile/travail.

Domaines, orientations et pistes d'action pour la période 2018-2022

DOMAINES D'ACTION	ORIENTATIONS D'ACTIONS	PISTES D'ACTIONS
Améliorer la connaissance	<ul style="list-style-type: none"> - compléter les bases de données de l'ODSR - diffuser plus largement ces données 	<ul style="list-style-type: none"> - organiser une remontée régulière vers l'ODSR des données sur les accidents professionnels détenues par la CARSAT et MSA - réaliser des diagnostics de l'accidentalité par entreprise ou par secteur - élargir la liste de diffusion des synthèses mensuelles réalisées par l'ODSR (CARSAT, MSA, assureurs...)
Informier, former, éduquer, sensibiliser	<ul style="list-style-type: none"> - informer les employeurs sur leurs obligations et leur responsabilité - inciter les employeurs à diffuser les bonnes pratiques dans leur entreprise - former les salariés en entreprise, en particulier dans le BTP, les services à la personne et la restauration - toucher les gérants et salariés des plus petites entreprises (exploitants agricoles, artisans, auto-entrepreneurs...) - mener des actions à destination des jeunes professionnels (apprentis, élèves en lycée professionnel) 	<ul style="list-style-type: none"> - informer, dans le cadre des assurances, sur les risques liés à l'utilisation professionnelle du véhicule personnel - inciter à l'identification des risques et à l'élaboration d'un plan d'actions - inciter à l'utilisation du numérique (visioconférence, audioconférence...) - inciter à éviter les contraintes horaires et les bouchons et à inclure les temps de pause - encourager l'instauration de règles d'usage du téléphone pendant les missions - développer des formations (effets de l'alcool et des stupéfiants, usage du téléphone et du GPS, etc.) - inciter à la limitation des déplacements et de l'usage du téléphone avec le kit mains libres ou le bluetooth - conventionner pour prévoir une information systématique des salariés sur le risque routier professionnel lors de la visite obligatoire de santé - organiser des actions de prévention dans le cadre d'évènements (par exemple salons et journée de la terre pour les exploitants agricoles) - mobiliser les syndicats professionnels - organiser des actions de prévention dans le cadre de leur formation (stages de perfectionnement à la conduite, formations thématiques, formation aux gestes de premiers secours...)
Contrôler et sanctionner	<ul style="list-style-type: none"> - développer le contrôle en entreprise - mener des campagnes de contrôles ciblés 	<ul style="list-style-type: none"> - contrôler les plages horaires en mission - inciter aux contrôles des équipements et du bon entretien des véhicules (arrimage, immobilisation, poids et séparation des charges de l'habitacle) - programmer des opérations ciblées lors des comités de pilotage sécurité routière (poids lourds, véhicules utilitaires)

Enjeu 2 : la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)

Synthèse

Accidentalité



- **25 % des accidents corporels et 15 % des accidents mortels** impliquent un conducteur sous l'emprise d'alcool.
- Ces chiffres sont **en légère baisse** et comparables à la moyenne des départements ruraux peu denses.
- Les catégories d'usagers les plus représentées sont les **hommes (89%)** et les personnes âgées **de 18 à 44 ans (73%)**.



- **12 % des accidents corporels et 16 % des accidents mortels** impliquent un conducteur sous l'emprise de stupéfiants.
- Ces chiffres sont **malaisés à comparer** à la période précédente car les méthodes de dépistage ont évolué.

Exemples d'actions

Action réalisée en 2013-2017

Promotion de l'opération

« Capitaine de soirée »

opération mise en œuvre par l'association prévention routière



- ➔ 1985 personnes touchées en 2016
- ➔ 2000 personnes touchées en 2017

Dans le cadre de cette opération, l'association **met gratuitement à disposition** des organisateurs de soirées étudiantes et des comités de fêtes du matériel de prévention (dépliants, éthylotests, etc.).

L'objectif de cette opération est de **créer de nouveaux réflexes** chez les jeunes et de promouvoir le partage de véhicules en toute sécurité.

Piste d'action pour 2018-2022

Renforcer la présence des forces de l'ordre dans les établissements scolaires

action à mettre en œuvre dans le cadre des journées de sensibilisation



Intervention dans une salle de classe

Les actions de prévention menées en milieu scolaire sont nombreuses dans le Lot. Elles sont le plus souvent menées par des **associations** de prévention des **addictions** ou du risque routier.

Lors du groupe de travail thématique, l'éducation nationale a exprimé le souhait que les forces de l'ordre puissent continuer de conduire ce type d'opération car l'impact de l'uniforme est très marquant sur les élèves.

Analyse de l'accidentalité et bilan des actions menées

Conduite sous l'emprise de l'alcool

La part d'accidents corporels impliquant un conducteur sous l'emprise de l'alcool reste stable. Cette part est inférieure de 3 points à la moyenne nationale.

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accident avec conducteur alcoolisé dépassement taux légal	Total accident avec conducteur alcoolisé sans dépassement taux légal	Part des accidents avec conducteur alcoolisé dépassement taux légal	Accident avec conducteur alcoolisé dépassement taux légal	Total accident avec conducteur alcoolisé sans dépassement taux légal	Part des accidents avec conducteur alcoolisé dépassement taux légal
Lot	89	605	15%	64	416	15%
Ruraux peu denses	2 103	14 535	14%	1 620	11 144	15%
France	30 664	285 638	11%	24 499	228 461	11%

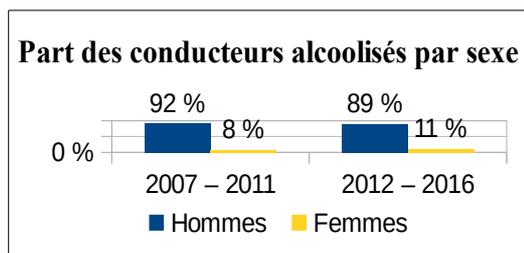
Part des accidents corporels impliquant un conducteur sous l'emprise de l'alcool

La part des tués dans les accidents impliquant un conducteur alcoolisé baisse de 2 points sur la période 2012/2016, épargnant 8 vies. Cette part reste inférieure de 3 points à la moyenne des départements ruraux peu denses et de 5 points à la moyenne nationale.

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Tués dans un accident avec conducteur alcoolisé dépassement taux légal	Total tués dans un accident avec conducteur alcoolisé sans dépassement taux légal	Part des tués dans un accident avec conducteur alcoolisé dépassement taux légal	Tués dans un accident avec conducteur alcoolisé dépassement taux légal	Total tués dans un accident avec conducteur alcoolisé sans dépassement taux légal	Part des tués dans un accident avec conducteur alcoolisé dépassement taux légal
Lot	24	89	27%	16	63	25%
Ruraux peu denses	372	1 487	25%	377	1 337	28%
France	4 909	16 432	30%	4 151	14 017	30%

Part des accidents mortels impliquant un conducteur sous l'emprise de l'alcool

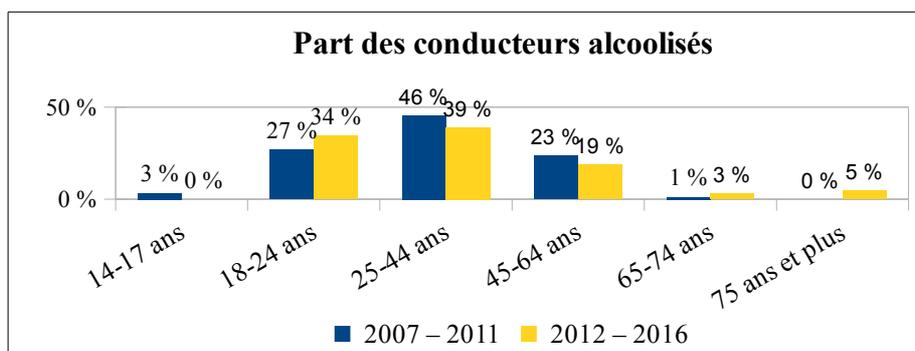
La répartition par sexe et par âge montre que les hommes et les 25-44 ans sont les plus touchés.



La part des conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents corporels selon le sexe est à dominante masculine. On note une augmentation de 3 points chez les femmes pour la période 2012/2016.

La part des conducteurs alcoolisés augmente pour les classes d'âge 18-24 ans et à partir de 65 ans sur la période 2012/2016.

Les classes d'âge 18-24 ans et 25-44 ans représentent 73 % des conducteurs alcoolisés.



Conduite sous l'emprise de stupéfiants

Le pourcentage d'accidents et de tués avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants augmente. Le dépistage des stupéfiants n'est réalisé systématiquement que depuis peu de temps, ce qui ne permet pas d'avoir un recul suffisant pour interpréter ces chiffres, qui pour le département du Lot sont nettement inférieurs à la moyenne nationale et à celle des départements ruraux peu denses.

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accidents avec conducteur drogué	Total accidents ayant fait l'objet d'un dépistage stupéfiants	Part des accidents avec conducteur drogué	Accidents avec conducteur drogué	Total accidents ayant fait l'objet d'un dépistage stupéfiants	Part des accidents avec conducteur drogué
Lot	14	94	15%	29	237	12%
Ruraux peu denses	453	2 126	21%	692	4 854	11%
France	7 424	30 451	24%	9 512	87 789	14%

Part des accidents corporels impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Tués dans un accident avec conducteur drogué	Total tués dans un accident ayant fait l'objet d'un dépistage stupéfiants	Part des tués dans un accident avec conducteur drogué	Tués dans un accident avec conducteur drogué	Total tués dans un accident ayant fait l'objet d'un dépistage stupéfiants	Part des tués dans un accident avec conducteur drogué
Lot	4	49	8%	7	45	16%
Ruraux peu denses	180	950	19%	205	1 066	19%
France	2 480	10 346	24%	2 448	10 959	22%

Part des accidents mortels impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants

Bilan des actions menées sur le précédent DGO

Concernant la conduite après usage de stupéfiants, l'évolution des données est difficile à apprécier compte tenu du fait que les méthodes de dépistage ont sensiblement évolué.

Concernant la conduite après usage d'alcool, l'analyse statistique révèle une baisse significative de l'accidentalité qui permet de confirmer l'efficacité des actions menées sur les dernières années, tant en matière de prévention que de contrôle/sanction. En matière de prévention, quelques faits saillants peuvent être soulignés.

- 1) Les **associations** lotoises, en particulier l'association protection civile, l'association prévention routière et l'association nationale de prévention des addictions mènent des actions de prévention de la conduite sous l'emprise de substances psychoactives.
- 2) Les **publics ciblés** sont divers : jeunes, seniors, festivaliers, sportifs, etc.
- 3) Le **cadre des actions** l'est également :
 - action consacrée uniquement aux substances psychoactives ou action de prévention plus large (incluant par exemple la vitesse, l'écoconduite, etc.) ;
 - structures fréquentées régulièrement par ces publics (établissements scolaires par exemple) ou événements (festivals ou journées thématiques par exemple).

Les opérations menées par les forces de l'ordre ont également eu un impact important sur le comportement des conducteurs et sur la baisse de l'accidentalité.

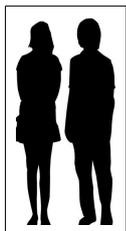
Domaines, orientations et pistes d'action pour la période 2018-2022

DOMAINES D'ACTION	ORIENTATIONS D'ACTIONS	PISTES D'ACTIONS
Améliorer la connaissance	<ul style="list-style-type: none"> - créer de nouvelles grilles d'analyse - améliorer la connaissance hors accidents 	<ul style="list-style-type: none"> - analyser les données de l'ODSR par tranche d'âge et par sexe - récupérer périodiquement, à l'ODSR, les données des forces de l'ordre sur les infractions
Informier, former, éduquer, sensibiliser	<ul style="list-style-type: none"> - sensibiliser les conducteurs en milieu professionnel - sensibiliser les jeunes - sensibiliser les conducteurs infractionnistes - impliquer les organisateurs d'évènements (comités des fêtes, clubs sportifs, cafetiers et distributeurs d'alcool) - sensibiliser sur les effets des médicaments, notamment les seniors - encourager les formules de substitution à l'utilisation des véhicules personnels dans les contextes potentiellement dangereux 	<ul style="list-style-type: none"> - mobiliser les entreprises, les associations et les administrations - mobiliser les établissements scolaires et les professionnels de santé dans le dépistage précoce des comportements à risque - conduire des actions de prévention en milieu scolaire, par les associations et les forces de l'ordre - soutenir les stages de citoyenneté et de sensibilisation à la sécurité routière - donner une réponse pédagogique et pénale ordonnée à titre principal ou à titre complémentaire - rechercher localement des relais pour les campagnes nationales sur l'usage de l'éthylotest anti-démarrage (EAD) - encourager les partenariats entre les associations de prévention et les organisateurs d'évènements - doter les organisateurs d'éthylotests pour mener les actions d'autocontrôle sous la responsabilité d'un référent désigné - intégrer les effets des médicaments dans les actions de prévention - mener des campagnes et développer des actions de communication
Contrôler et sanctionner	<ul style="list-style-type: none"> - afficher et conduire une politique ferme 	<ul style="list-style-type: none"> - programmer des opérations ciblées lors des comités de pilotage sécurité routière (soirées, évènements)

Enjeu 3 : les jeunes, divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans)

Synthèse

Accidentalité



- Les jeunes représentent **14 % de la population** et **30 % des tués** sur les routes lotoises.
- **La classe d'âge 18-24 ans est la plus touchée par l'insécurité routière** : 6 % de la population, 28 % des accidents corporels, 18 % des tués.
- **Plus le conducteur jeune avance en âge, plus il est responsable de l'accident** : les 14/17 ans ne sont pas responsables des accidents, les 18/24 ans sont responsables dans la moitié des cas et les 25/29 ans sont tous responsables.

Exemples d'actions

Action réalisée en 2013-2017

Opération Cyclo Moto Lot

action organisée par la ligue de l'enseignement, avec le concours de la préfecture, de l'éducation nationale et du conseil départemental



Cyclo Moto Lot © conseil départemental

- 90 % des élèves lotois de 5^e touchés par an
- Plus de 12.000 élèves sensibilisés depuis la création de l'opération

Au cours d'un **stage de deux jours**, les élèves de 5^e sont sensibilisés au risque routier. Ils acquièrent des savoirs et des bons comportements et apprennent à maîtriser un deux roues motorisé dans le respect du code de la route. Le programme mêle ateliers d'apprentissage et mises en pratique. Cette action de prévention est bien sûr appelée à se poursuivre .

Piste d'action pour 2018-2022

Améliorer la coordination pluriannuelle des actions menées en milieu scolaire

action à mener dans le cadre du comité départemental d'éducation à la santé et à la citoyenneté (CDESC)

L'efficacité des actions de prévention repose sur la mise en place d'un véritable **continuum éducatif**, c'est-à-dire sur des actions de prévention répétées auprès de chaque élève tous les un ou deux ans.

Afin de garantir ce continuum éducatif pour chaque élève lotois tout au long de sa scolarité, le **CDESC**, qui relève de la direction des services départementaux de l'éducation nationale, pourrait constituer l'occasion de faire le point sur les actions menées afin de dégager une vision d'ensemble au niveau du département :

- actions menées par tranche d'âge, par les différents partenaires et dans les différents établissements, sur l'année passée ;
- actions qui seront programmées pour les années à venir.

Analyse de l'accidentalité et bilan des actions menées

Analyse de l'accidentalité

La part des jeunes dans la population lotoise est inférieure à la moyenne nationale.

	Part de la population		
	14/17 ans	18/24 ans	25/29 ans
Lot	4 %	6 %	4%
France	6 %	7 %	6%

Part des jeunes par classes d'âge dans la population lotoise

Concernant les accidents corporels, la classe d'âge 18/24 ans est sur-représentée avec 28 % d'impliqués dans les accidents corporels par rapport à sa population (6%).

	Part des accidents		
	14/17 ans	18/24 ans	25/29 ans
Lot	12 %	28 %	15%
Ruraux peu denses	12 %	28 %	16%
France	9 %	32 %	22%

Part des accidents corporels impliquant un jeune de 14 à 29 ans

Concernant les accidents mortels, la part des jeunes est en diminution dans les départements ruraux peu denses et dans le reste de la France, mais en augmentation dans le département pour les classes d'âge 14/17 ans et 25/29 ans.

	Part des tués par classes d'âge/totalité des tués 2007/2011			Part des tués par classes d'âge/totalité des tués 2012/2016		
	14/17 ans	18/24 ans	25/29 ans	14/17 ans	18/24 ans	25/29 ans
Lot	3 %	22 %	3%	7 %	19 %	4%
Ruraux peu denses	4 %	20 %	9%	3 %	16 %	7%
France	5 %	21 %	10%	4 %	18 %	10%

Part des jeunes tués dans les accidents corporels

Les classes d'âges 14/17 ans et 18/24 ans ont des taux de tués plus élevés que la moyenne des départements ruraux peu denses et que la moyenne nationale.

	Part des tués		
	14/17 ans	18/24 ans	25/29 ans
Lot	7 %	19 %	4%
Ruraux peu denses	3 %	16 %	7%
France	4 %	18 %	10%

Part des tués dans les accidents corporels impliquant un jeune de 14 à 29 ans

Bilan des actions menées sur le précédent DGO

L'enjeu relatif aux jeunes était **déjà considéré comme prioritaire** dans le cadre du précédent DGO.

Les jeunes constituent la **cible de publics la plus touchée par des actions de prévention**, que ce soit en milieu scolaire ou dans d'autres contextes (sportifs, associatifs...). Ces actions sont mises en œuvre par les forces de l'ordre et par les associations, en particulier la protection civile, la prévention routière, la ligue de l'enseignement et le comité départemental de rugby. En milieu scolaire, les actions sont conçues pour être menées dans un **continuum éducatif**, c'est-à-dire pour que chaque élève fasse l'objet d'actions répétées tout au long de sa scolarité, avec la plus grande régularité possible.

L'accidentalité des jeunes dans le département du Lot se situe légèrement sous la moyenne nationale et sous celle des départements comparables, ce qui tend à démontrer **l'efficacité de la mobilisation de l'ensemble des acteurs**.

Domaines, orientations et pistes d'action pour la période 2018-2022

DOMAINES D'ACTION	ORIENTATIONS D'ACTIONS	PISTES D'ACTIONS
Améliorer la connaissance	- compléter les analyses statistiques	- y inclure systématiquement la notion de responsabilité et la comparaison avec les données nationales
Informé, former, éduquer, sensibiliser	- inciter à limiter l'usage du véhicule après les fêtes	- conduire des actions de sensibilisation en milieu festif - inciter au développement de solutions alternatives de transport après les fêtes
1) 14-17 ans	- mobiliser l'ensemble du réseau éducatif	- conduire des actions de prévention dans toutes les structures scolaires (de la maternelle au lycée) et périscolaires (centres de loisirs, clubs sportifs...) - insister sur les règles de prudence en tant que piéton et cycliste
	- travailler sur un <i>continuum</i> éducatif	- au sein de la commission d'éducation à la santé et citoyenne animée par la DSDEN, coordonner et programmer les actions de manière que chaque élève soit sensibilisé tous les un à deux ans
2) 18-24 ans	- encourager l'apprentissage de la conduite dès 15 ans	- promouvoir l'apprentissage anticipé de la conduite dans les établissements scolaires
	- multiplier les actions de sensibilisation suite à l'obtention du permis de conduire	- sensibiliser à la charte numérique qui sera créée fin 2018 notamment pendant l'apprentissage au sein des auto-écoles - dans les un à six mois suivant l'obtention du permis, inciter, grâce à des systèmes de bonus proposés par les assurances, à suivre un bilan de conduite incluant un rappel sur le risque alcool et stupéfiant
3) 25-29 ans	- sensibiliser dans toutes les structures possibles	- conduire des actions de prévention dans les structures universitaires, les clubs sportifs, les associations, les antennes de la mission locale... - lister à la DSDEN les établissements lotois concernés par la circulaire de rentrée du ministère de l'enseignement, de la recherche et de l'innovation dans laquelle la problématique de la sécurité routière sera inscrite afin d'assurer un suivi
	- sensibiliser en milieu professionnel	- voir enjeu n°1
Contrôler et sanctionner	- sensibiliser les conducteurs infractionnistes	- inciter les conducteurs infractionnistes à suivre des stages de prévention

Nota-bene

Les actions visant à informer, former, éduquer, sensibiliser sont présentées selon l'âge auquel elles peuvent être menées. Les actions ciblées sur les 14-17 ans sont les plus nombreuses car d'une part elles peuvent être menées plus facilement auprès de publics captifs et d'autre part elles sont déterminantes pour faire diminuer l'accidentalité aux âges plus avancés, en particulier 18-24 ans.

Enjeu 4 : les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 et 75 ans et plus)

Synthèse

Accidentalité



- Le département du Lot présente **le taux national le plus élevé en matière d'accidents** impliquant des seniors : ceux-ci représentent 25 % de la population et 36 % des accidents de la route impliquent un senior.
- Ces statistiques sont en **forte augmentation et au-dessus des moyennes nationales** et des départements comparables.

Exemples d'actions

Action réalisée en 2013-2017

Opération « Il n'y a pas d'âge pour bien conduire »

action mise en œuvre par Groupama et l'auto-école Occitane, avec la participation de l'association protection civile et de la mutualité française, avec le soutien financier de la préfecture



Journée de prévention © Groupama

Depuis douze ans, cette opération est menée au rythme d'**une journée par mois**. Elle mêle formation théorique et pratique. Elle a pour objet de faire prendre conscience aux seniors qu'ils sont une population très exposée et d'actualiser leurs connaissances.

Piste d'action pour 2018-2022

Promotion des services de transport à la demande comme alternative à l'utilisation d'un véhicule personnel

action à mettre en œuvre par différents partenaires (collectivités, associations, assureurs, auto-écoles)



Transport à la demande © conseil départemental

Le Lot compte **plusieurs services de transports à la demande** gérés par différentes collectivités .

Plusieurs actions permettraient de développer le recours à ces services : analyse de l'utilisation actuelle et des freins éventuels, promotion dans le cadre des journées de prévention, communication dans les médias, auprès des structures associatives et auprès des communes et intercommunalités.

Analyse de l'accidentalité et bilan des actions menées

Analyse de l'accidentalité

L'accidentalité élevée chez les seniors fait de cette classe d'âge un enjeu d'autant plus important que les seniors représentent 25 % de la population lotoise, contre 19 % pour la France.

	Part de la population par classes d'âge/totalité de la population 2012/2016	
	65/74 ans	75 ans et plus
Lot	12 %	13 %
France	10 %	9 %

Part des seniors dans la population

La part des accidents corporels impliquant des 65/74 ans a augmenté dans le Lot, à l'instar des statistiques pour la France et la moyenne des départements ruraux peu denses.

Durant la période 2007/2011, la part des accidents corporels impliquant un senior était proche de la moyenne des départements ruraux peu denses, mais supérieure à la moyenne française. Pour la période 2012/2016 :

- la part des accidents impliquant la classe d'âge 65/74 ans a enregistré une forte augmentation, de plus de 50 %. La tendance est la même pour les départements ruraux peu denses et pour la France ;
- la part des accidents impliquant un senior de 75 ans et plus est restée stable.

	Part des accidents par classes d'âge/totalité des accidents 2007/2011		Part des accidents par classes d'âge/totalité des accidents 2012/2016	
	65/74 ans	75 ans et plus	65/74 ans	75 ans et plus
Lot	11 %	16 %	18 %	17 %
Ruraux peu denses	12 %	14 %	16 %	15 %
France	6 %	8 %	10 %	9 %

Part des accidents corporels impliquant un senior

La part des seniors tués dans les accidents est stable entre les deux périodes pour la classe d'âge 65/74 ans, mais augmente pour la classe d'âge de 75 ans et plus.

Cette détérioration est aussi constatée dans les départements ruraux peu denses et la France, mais avec des évolutions moindres.

	Part des tués par classes d'âge/totalité des tués 2007/2011		Part des tués par classes d'âge/totalité des tués 2012/2016	
	65/74 ans	75 ans et plus	65/74 ans	75 ans et plus
Lot	9 %	17 %	9 %	23 %
Ruraux peu denses	9 %	16 %	12 %	19 %
France	7 %	12 %	8 %	14 %

Part des seniors tués dans les accidents mortels

Bilan des actions menées sur le précédent DGO

L'enjeu relatif aux seniors était **déjà considéré comme prioritaire** dans le cadre du précédent DGO.

Cet enjeu revêt une importance particulière dans le Lot, **second département le plus âgé de France**. Les actions menées par les auto-écoles (en particulier l'auto-école Occitane), les assurances (en particulier Groupama) et les associations (en particulier prévention routière et protection civile) ont permis de **sensibiliser un nombre important de personnes âgées** sur leur forte exposition au risque routier et de réactualiser leurs connaissances, notamment au regard des nouvelles règles de conduite.

Cette mobilisation constante a permis de faire diminuer l'accidentalité en valeur absolue, mais pas en valeur relative, les seniors étant impliqués dans une part croissante des accidents. Il en ressort que, outre les actions de sensibilisation menées actuellement, **des actions de promotion de solutions alternatives à l'utilisation d'un véhicule personnel** pourraient utilement être développées.

Domaines, orientations et pistes d'actions pour la période 2018-2022

DOMAINES D'ACTION	ORIENTATIONS D'ACTIONS	PISTES D'ACTIONS
Améliorer la connaissance	- diffuser les données de l'ODSR plus largement	- diffuser les données de l'ODSR auprès des partenaires demandeurs, en particulier les mutuelles, assurances et auto-écoles
Informier, former, éduquer, sensibiliser	<p>- maintenir l'autonomie en toute sécurité grâce à des actions de prévention ciblées</p> <p>- communiquer largement sur ces actions de prévention</p> <p>- promouvoir les solutions de substitution à l'utilisation d'un véhicule individuel</p> <p>- communiquer sur le partage de la route avec les seniors</p>	<p>- mener des journées de prévention permettant de faire prendre conscience aux seniors qu'ils constituent une population particulièrement exposée, y compris en tant que piétons, de revoir leurs connaissances et d'apprendre les nouvelles règles de conduite</p> <p>- dans le cas des seniors souffrant du syndrome d'apnées du sommeil (SAS), s'appuyer sur des associations spécialisées pour déployer des actions de dépistage, de sensibilisation et d'information.</p> <p>- promouvoir l'acquisition de véhicules équipés de boîtes de vitesse automatique</p> <p>- promouvoir ces actions en particulier auprès des communes et des structures associatives (clubs des aînés ruraux par exemple)</p> <p>- promouvoir ces actions grâce à différents canaux (partenaires, presse, radio, projections gratuites...)</p> <p>- communiquer sur les transports en commun et les services de transport à la demande auprès des seniors et de leur entourage</p> <p>- communiquer auprès des médecins afin qu'ils sensibilisent leurs patients âgés (notamment au travers de la conférence des financeurs de la prévention de la perte d'autonomie - CFPPA)</p> <p>- mener une étude sur l'usage et les freins au recours à des services de transport à la demande</p> <p>- organiser, dans le cadre associatif, des parrainages entre jeunes seniors et seniors plus âgés qui pourraient ponctuellement être conduits par les premiers</p> <p>- sensibiliser les autres usagers via des messages par différents canaux, presse et affichage dans les cabinets médicaux notamment</p>
Contrôler, sanctionner	- sensibiliser les conducteurs infractionnistes	- inciter les conducteurs seniors à effectuer une visite médicale (vue, audition...)

Nota-bene

Les travaux menés dans le cadre de l'élaboration du DGO ont mis en évidence le fait qu'il n'était pas pertinent, pour le Lot, de segmenter les actions en deux classes d'âges. Toutefois, il peut être relevé que la promotion de solutions de substitution à l'utilisation d'un véhicule individuel est particulièrement pertinente pour les plus de 75 ans.

Enjeu 5 : la vitesse inadaptée

Synthèse

Accidentalité



- La **vitesse inadaptée diffère de l'excès de vitesse** ; compte tenu des données disponibles auprès de forces de l'ordre l'analyse statistique est malaisée pour évaluer la part d'accidents causés par une vitesse inadaptée.
- Toutefois, le **nombre d'excès de vitesse rapporté au nombre d'habitants reste trop élevé** dans le département.
- En rapportant ce taux à la longueur du réseau, le Lot se situe **dans la moyenne des départements ruraux peu denses**.

Exemples d'actions

Action réalisée en 2013-2017

Actions de sensibilisation de « M. Moto »

actions menées par le référent deux-roues motorisés à la DDT



Action de sensibilisation de M. Moto

M. Moto a participé au village « sécurité routière » organisé tous les ans, par Vinci Autoroutes, sur l'aire des Jardins du Causse du Lot sur l'A20 lors des départs en vacances d'été.

Ces interventions se poursuivent, notamment lors du rallye du Quercy, du rallye FFMFC, au centre social de Figeac, au collège de Gramat.

Piste d'action pour 2018-2022

Amplifier l'opération de diffusion de messages de sensibilisation grâce à des panneaux d'information sur le bord des routes

action menée par le conseil départemental avec l'appui de la préfecture



Le conseil départemental possède quatre jeux de deux panneaux, installés à quelques dizaines de mètres de distance et portant des messages de sensibilisation sur la vitesse inadaptée :

- « accidents fréquents / et si je levais le pied ? »,
- « le temps varie / l'adhérence aussi ».

Afin de renforcer leur l'impact, ces jeux de panneaux sont installés dans des zones particulièrement accidentogènes et déplacés régulièrement.



Pour amplifier cette opération, des jeux supplémentaires de deux panneaux seront commandés et de nouveaux messages créés.

Analyse de l'accidentalité et bilan des actions menées

Distinction entre vitesse inadaptée et excès de vitesse

L'analyse statistique de l'accidentalité causée par une vitesse inadaptée est difficile à mettre en œuvre. En effet, après un accident, les forces de l'ordre ne relèvent que les excès de vitesse. Or, certains accidents peuvent être causés par une vitesse inadaptée au contexte constaté (voirie, conditions météorologiques) mais ne présentant pas de caractère infractionniste. Dans ce cas, les forces de l'ordre relèvent comme cause probable de l'accident un « défaut de maîtrise du véhicule », terme générique pouvant désigner ou non une vitesse inadaptée, d'où la difficulté à analyser finement la cause de l'accident.

Analyse des infractions en matière de vitesse

Le nombre d'excès de vitesse rapporté au nombre d'habitants reste trop élevé dans le département. Cette statistique s'explique par différents facteurs (population, effectifs des forces de l'ordre disponibles pour les contrôles routiers...).

Cette statistique doit de plus être relativisée au vu de la longueur du réseau routier. En effet, le nombre d'infractions par rapport à la longueur de réseau routier départemental est de 0,46 / km de voirie. Ce chiffre est supérieur à la moyenne des départements ruraux peu denses. En revanche, il reste nettement inférieur à la moyenne nationale.

	2016			
	Nombres d'infractions départementales	Longueur des réseaux en Km	Pour 1 km de voirie Nombre d'infractions départementales	Pour un million d'habitants Nombre d'infractions départementales
Lot	5 698	12 405	0,46	33042
Ruraux peu denses	4 247	9 700	0,44	19713
France	761 100	642 254	1,19	11781

Nombre d'infractions à la vitesse par million d'habitants et par km de voirie

Les infractions relevées par les radars fixes sont en constante diminution jusqu'en 2012, pour se stabiliser de 2013 à 2015. En 2016, la mise en service de 6 radars double sens a provoqué un effet de surprise et a augmenté le nombre d'infractions relevées.

La part des infractions à la vitesse, relevées à la fois par les radars sanctions et par les forces de l'ordre, montre que le département du Lot se situe légèrement au-dessus de la moyenne des départements ruraux peu denses et de la moyenne de la France. Cet enjeu reste une forte priorité.

	2016		
	Total infractions "Vitesse" départementales Contrôle Sanction Automatisé et hors CSA	Total des 4 principales infractions départementales	Total infractions "Vitesse" départementales Contrôle Sanction Automatisé et hors CSA / Total des 4 principales infractions départementales
Lot	31 156	32 380	96%
Ruraux peu denses	49 157	52 215	94%
France	160 767	172 269	93%

Part des infractions à la vitesse par rapport aux principales infractions

Bilan des actions menées sur le précédent DGO

La vitesse inadaptée constituait, sous une autre formulation, un enjeu du précédent DGO (« vitesse inadaptée au réseau et circulation à gauche »).

Des actions de prévention ciblées sur cet enjeu spécifique ont été mises en œuvre dans le cadre du précédent DGO, soit pour des publics ciblés (journées de prévention au début de la période estivale pour les conducteurs occasionnels de deux-roues motorisés par exemple) soit via des supports d'informations spécifiques (panneaux d'informations « et si je levais le pied ? » installés sur les routes départementales et déplacés régulièrement par exemple).

Néanmoins, la plupart des actions de prévention visant la vitesse s'inscrivent dans le cadre d'actions de prévention larges au cours desquelles sont évoquées de multiples causes possibles d'accidents (conduite après usage de substances psychoactives, distracteurs, etc.).

Les opérations menées par les forces de l'ordre ont également eu un impact important sur le comportement des conducteurs et sur la baisse de l'accidentalité.

Domaines, orientations et pistes d'action pour la période 2018-2022

DOMAINES D'ACTION	ORIENTATIONS D' ACTIONS	PISTES D' ACTIONS
Améliorer la connaissance	<ul style="list-style-type: none"> - déterminer si la vitesse inadaptée est d'abord le fait de conducteurs en transit 	<ul style="list-style-type: none"> - analyser les données existantes sur les infractions et sur les accidents par saison afin d'essayer de distinguer les conducteurs en transit dans le département (période de vacances) des conducteurs lotois - le cas échéant, utiliser cette connaissance pour mieux cibler les actions de prévention
Améliorer les infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> - tirer les conséquences de l'abaissement à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée sur les routes à double-sens sans séparateur central - améliorer la compréhension de la vitesse par une meilleure signalisation 	<ul style="list-style-type: none"> - identifier l'ensemble des tronçons concernés par cette évolution - étudier l'impact de cette mesure sur la limitation de vitesse en entrée d'agglomération et notamment le maintien d'une limitation à 70 km/h - repérer les zones les plus accidentogènes et étudier les causes des accidents afin d'adapter au mieux la signalisation horizontale et verticale
Informier, former, éduquer, sensibiliser	<ul style="list-style-type: none"> - mener des actions de prévention les plus larges possibles - informer en toute transparence sur l'implantation des radars fixes - adapter le format des actions de prévention en fonction des publics 	<ul style="list-style-type: none"> - inclure systématiquement la vitesse dans toutes les actions de prévention - insister sur la différence entre vitesse maximale autorisée et vitesse adaptée (en fonction de la voirie et des conditions météorologiques) - poursuivre l'installation et la rotation des panneaux « et si je levais le pied ? », « le temps varie » - publier sur le site internet des services de l'État dans le Lot une carte présentant l'implantation des radars, l'accidentalité et les recettes générées - conduire des actions de prévention ciblées en direction des conducteurs occasionnels de deux-roues (au début de la période estivale notamment) - diversifier les actions en fonction des publics (par exemple, simulateurs efficaces pour les seniors mais préférer les exercices sur piste pour les jeunes)
Contrôler, sanctionner	<ul style="list-style-type: none"> - mobiliser les forces de l'ordre sur des opérations ciblées - maintenir l'efficacité, dans la durée, des radars fixes 	<ul style="list-style-type: none"> - renforcer les contrôles routiers, notamment en mobilisant des réservistes - effectuer régulièrement des opérations ciblées sur les excès de vitesse - accompagner la politique nationale de lutte contre les excès de vitesse par les radars

Enjeu 6 : les distracteurs

Synthèse

Accidentalité



- **définition à périmètre variable** : téléphone portable et GPS dans le sens le plus étroit, tout objet ou événement distrayant l'attention du conducteur dans le sens le plus large (musique, discussion, panneaux publicitaires...).



- **statistiques à interpréter avec prudence** car la présence d'un distracteur est souvent supposée mais impossible à démontrer et les pratiques d'enquête des forces de l'ordre évoluent.
- **14 % des accidents** dans le Lot provoqués par des distracteurs, en particulier par l'usage du téléphone portable au volant.
- **taux en baisse** mais supérieur aux moyennes nationales et des départements ruraux peu denses.

Exemples d'actions

Action réalisée en 2013-2017

Diffusion de messages de sensibilisation grâce à des panneaux d'information sur le bord des routes

action menée par le conseil départemental avec l'appui de la préfecture



Ces jeux de panneaux sont installés à quelques dizaines de mètres de distance.



Afin de renforcer leur l'impact, ils sont installés dans des zones très accidentogènes et déplacés régulièrement.

Piste d'action pour 2018-2022

Développer les actions de sensibilisation ciblées sur le téléphone portable

action à mettre en œuvre notamment par le secteur associatif



Ce distracteur doit faire l'objet, dans les prochaines années, de mesures spécifiques de contrôle/sanction au niveau national.

Aujourd'hui, la plupart des actions de sensibilisation menées dans le département, incluent des informations sur les risques de tous ordres relatifs à l'usage du téléphone portable au volant.

Toutefois, les actions locales spécifiquement axées sur ce distracteur doivent être davantage encouragées, notamment dans le cadre du PDASR défini annuellement par la préfecture.

Analyse de l'accidentalité et bilan des actions menées

Une définition des distracteurs à périmètre variable

Un distracteur est un événement, un objet ou une tâche qui détourne l'attention du conducteur, réduisant sa capacité de détection des événements de la circulation et de réaction aux incidents. Il existe plusieurs types de distracteurs : visuel, manuel, cognitif ou auditif. Les distracteurs peuvent provenir de sources internes ou externes au véhicule.

Dans leur définition la plus étroite, les distracteurs se limitent au téléphone portable et au GPS. Toutefois, le champ des distracteurs peut également être envisagé de manière beaucoup plus large, en y incluant par exemple, pour les distracteurs externes, les discussions ou la musique à l'intérieur du véhicule, ou encore, pour les distracteurs internes, les panneaux publicitaires ou les véhicules accidentés arrêtés sur le bord de la route. Dans le cadre du DGO, les orientations d'actions envisagées visent avant tout les distracteurs dans leur définition la plus étroite.

Analyse de l'accidentalité et de la fréquence des distracteurs

La part des accidents provoqués par un distracteur est en diminution mais reste significativement plus élevée que dans le reste de la France et des départements ruraux peu denses. En effet, 14 % des accidents sont identifiés comme effectivement causés par les distracteurs dans le Lot, contre 9 % au niveau national. En revanche, il peut être souligné que ce taux est en diminution dans le département, alors qu'il est stable au niveau national et au niveau des départements ruraux peu denses.

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accidents avec "attention perturbée"	Total accidents	Part des accidents avec "attention perturbée"/Total accidents	Accidents avec "attention perturbée"	Total accidents	Part des accidents avec "attention perturbée"/Total accidents
Lot	111	687	16%	72	468	15%
Ruraux peu denses	132	969	14%	106	732	14%
France	32 876	360 386	9%	26 087	289 565	9%

Part des accidents dont l'attention des conducteurs est perturbée par des distracteurs

Ces statistiques sont à interpréter avec précaution pour plusieurs raisons : elles concernent les distracteurs dans leur définition la plus étroite, la présence d'un distracteur est le plus souvent difficile à démontrer et les pratiques des forces de l'ordre évoluent. C'est par exemple le cas concernant les recherches de téléphonie après un accident : systématiques sur les deux périodes pour les accidents mortels, non systématiques mais de plus en plus courantes pour les accidents corporels.

Par ailleurs, l'étude détaillée des accidents corporels dans le Lot montre que l'usage du GPS comme aide à l'orientation constitue dans certains cas avérés la source de l'accident (manipulation, cartographie erronée). De plus, les forces de l'ordre constatent un usage de plus en plus fréquent du téléphone mobile en conduisant.

Bilan des actions menées sur le précédent DGO

Les distracteurs constituent un **enjeu nouveau** par rapport au DGO précédent.

Des actions visant les distracteurs en particulier peuvent être relevées, par exemple l'installation de jeux de panneaux sur le bord des routes départementales ou encore la campagne de sensibilisation sur le téléphone au volant menée par la ligue contre la violence routière.

Plus globalement, les distracteurs sont évoqués lors de la plupart des journées de prévention pour des publics ciblés (jeunes, seniors, professionnels...), qu'ils soient abordés sous l'angle théorique ou pratique, grâce à des simulateurs par exemple.

Domaines, orientations et pistes d'action pour la période 2018-2022

DOMAINES D'ACTION	ORIENTATIONS D' ACTIONS	PISTES D' ACTIONS
Améliorer la connaissance	- envisager une extension de la définition des distracteurs	- mener une réflexion sur études statistiques qui pourraient être envisagées sur d'autres distracteurs, en premier lieu internes (discussions, musique...)
Améliorer les infrastructures	- garantir la fiabilité des GPS	- repérer les zones les plus accidentogènes et étudier les causes des accidents en particulier du point de vue de l'exactitude des GPS - informer rapidement les entreprises offrant des services de cartographie et de GPS des évolutions du réseau routier
Informier, former, éduquer, sensibiliser	- sensibiliser aux risques liés à l'usage du téléphone au volant - mener des actions de prévention les plus larges possibles - adapter le format des actions de prévention en fonction des publics	- encourager toute action visant à dissuader l'usage du téléphone portable au volant - inclure systématiquement les distracteurs dans toutes les actions de prévention - insister sur la multiplicité des distracteurs (les plus connus mais de manière générale tout ce qui peut distraire l'attention) - informer sur les aspects réglementaires (sanctions) mais également sur les conséquences concrètes sur la conduite - poursuivre l'installation et la rotation des panneaux « t'es où ? » - diversifier les actions en fonction des publics (par exemple, simulateurs efficaces pour les seniors mais préférer les exercices sur piste pour les jeunes) - communiquer largement sur les dangers du GPS
Contrôler, sanctionner	- mobiliser les forces de l'ordre sur des opérations ciblées - intensifier les contrôles après un accident	- renforcer les contrôles routiers, notamment en mobilisant des réservistes - effectuer régulièrement des opérations ciblées sur les excès de vitesse - mener une recherche de téléphonie après chaque accident, mortel mais également corporel

Nota-bene

Le choix a été fait ici de retenir une définition relativement étroite des distracteurs (téléphones mobiles et GPS), à l'exception de quelques pistes d'actions visant spécifiquement à réfléchir à une extension des distracteurs (discussions, musique, etc.).

Éléments conclusifs

Suivi annuel et évaluation intermédiaire et finale

Articulation explicite entre le DGO et le PDASR

Le service des sécurités de la préfecture élabore chaque année un plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR). Établi à partir des orientations pluriannuelles définies dans le DGO, le PDASR arrête d'une part les actions à mener sur une année par l'ensemble des acteurs de la sécurité routière dans le département et d'autre part priorise les crédits d'intervention disponibles pour soutenir des actions de prévention de sécurité routière.

Les PDASR produits pour les années 2018 à 2022 seront présentés selon les enjeux et domaines d'action définis dans le DGO. Cette présentation permettra une meilleure évaluation des actions menées. Elle constitue une nouveauté par rapport à la période précédente, au cours de laquelle le lien entre DGO et PDASR n'était pas explicite.

De plus, un **tableau de bord du PDASR** sera tenu.

Analyse annuelle de l'accidentalité présentée en comité technique

Chaque année, une analyse de l'accidentalité sera présentée en comité technique DGO. Elle sera produite par l'ODSR sur la base des données nationales et comprendra une analyse globale et par enjeux. Outre les six enjeux explicitement ciblés sur la période 2018-2022, une veille active sera maintenue sur les autres usagers de la route que sont les piétons, les cyclistes et les deux-roues motorisés.

En fonction des résultats de cette analyse, les orientations d'actions et actions du PDASR pourront être retravaillées au cas par cas avec les partenaires concernés.

Évaluation intermédiaire et finale des actions menées présentée en comité de pilotage

Une évaluation des actions menées sera présentée en comité de pilotage DGO au cours de la troisième (2020) et de la dernière (2022) année du DGO.

Cette évaluation se fondera d'une part sur une analyse de l'accidentalité produite par l'ODSR sur la base des données nationales et comprendra une analyse globale et par enjeux.

Elle se fondera d'autre part sur un inventaire des actions menées, afin de vérifier quelles actions inscrites au DGO ont été mises en œuvre et si elles l'ont été de façon pertinente ainsi que celles qui n'ont pas pu être mises en place et pour quelles raisons.

Table des matières détaillée

Table des matières

Table des matières.....	3
Préface.....	5
Synthèse.....	7
Le recours au véhicule individuel est très important dans le Lot, ce qui génère un risque routier important.....	7
L'accidentalité recule depuis une dizaine d'années mais reste très concentrée dans le temps et dans l'espace.....	7
Les jeunes et les seniors sont surreprésentés parmi les victimes d'accidents sur les routes lotoises.....	8
Grâce aux politiques de prévention et de contrôle/sanction, le comportement des conducteurs lotois est de plus en plus responsable, mais les efforts doivent être poursuivis.....	8
Le risque routier professionnel constitue un nouvel enjeu de la politique de lutte contre l'insécurité routière.....	9
Éléments introductifs.....	11
Qu'est-ce que le DGO ?.....	13
Démarche d'élaboration dans le Lot	13
Le comité de pilotage, garant de la cohérence de la démarche d'élaboration.....	13
Le comité technique, réunion des acteurs institutionnels experts de la sécurité routière.....	14
Les groupes de travail, fournisseurs d'idées d'actions.....	14
La cellule DGO, cheville ouvrière.....	14
Méthodologie.....	16
Diagnostic sur l'accidentalité.....	16
<i>Provenance et interprétation des données statistiques.....</i>	<i>16</i>
<i>Cadre d'analyse spatio-temporel des données statistiques.....</i>	<i>16</i>
Définition des enjeux.....	17
<i>4 enjeux obligatoires et 2 enjeux facultatifs.....</i>	<i>17</i>
<i>Évolution des enjeux par rapport au précédent DGO.....</i>	<i>17</i>
Bilan et programmation des actions.....	17
<i>Actions locales uniquement présentées dans le DGO.....</i>	<i>17</i>
<i>Articulation avec le précédent DGO.....</i>	<i>17</i>
<i>Le DGO, un document d'orientation.....</i>	<i>18</i>
Définitions.....	18
Sigles.....	19
Première partie : l'accidentalité dans le Lot.....	21
Contexte : présentation du département.....	23
1- Le Lot, un département rural peu dense.....	23
<i>Un département dont la géographie et la démographie rendent l'utilisation de la voiture indispensable.....</i>	<i>23</i>
2- Population et démographie.....	24
<i>Une majorité de déplacements quotidiens s'organise autour des pôles de services et d'activités.....</i>	<i>24</i>
<i>Le Lot est un département dont la population est vieillissante.....</i>	<i>24</i>

3- Les réseaux routiers.....	25
<i>Les déplacements routiers au quotidien sont incontournables car le maillage ferré est limité.....</i>	25
Analyse de l'accidentalité.....	27
1 – Evolution du nombre d'accidents, de tués et de blessés.....	27
<i>Les accidents.....</i>	27
<i>Les tués.....</i>	28
<i>Les blessés.....</i>	29
2 – Evolution du taux de gravité.....	30
3 – Localisation des accidents.....	30
<i>Données départementales.....</i>	30
<i>Zooms sur 4 territoires du département.....</i>	32
4 – Répartition des accidents selon les réseaux.....	34
<i>Répartition des accidents selon le réseau.....</i>	34
<i>Répartition des accidents en ou hors agglomération.....</i>	34
5 – Répartition des accidents selon le calendrier.....	35
6 – Répartition des accidents selon les usagers.....	36
7 – Les radars – sanctions et pédagogiques.....	36
<i>Emplacements et équipements.....</i>	36
<i>Infractions.....</i>	37
Deuxième partie : les 6 enjeux et les actions par enjeu.....	39
Enjeu 1 : le risque routier professionnel.....	41
Synthèse.....	41
<i>Accidentalité.....</i>	41
<i>Exemples d'actions.....</i>	41
Analyse de l'accidentalité et bilan des actions menées.....	42
<i>Accidents routiers professionnels.....</i>	42
<i>Trajets missions.....</i>	42
<i>Trajets domicile/travail.....</i>	43
<i>Bilan des actions menées sur le précédent DGO.....</i>	43
Domaines, orientations et pistes d'action pour la période 2018-2022.....	44
Enjeu 2 : la conduite après usage de substances psychoactives.....	45
Synthèse.....	45
<i>Accidentalité.....</i>	45
<i>Exemples d'actions.....</i>	45
Analyse de l'accidentalité et bilan des actions menées.....	46
<i>Conduite sous l'emprise de l'alcool.....</i>	46
<i>Conduite sous l'emprise de stupéfiants.....</i>	47
<i>Bilan des actions menées sur le précédent DGO.....</i>	47
Domaines, orientations et pistes d'action pour la période 2018-2022.....	48
Enjeu 3 : les jeunes, divisés en trois classes d'âges.....	49
Synthèse.....	49
<i>Accidentalité.....</i>	49
<i>Exemples d'actions.....</i>	49
Analyse de l'accidentalité et bilan des actions menées.....	50
<i>Analyse de l'accidentalité.....</i>	50
<i>Bilan des actions menées sur le précédent DGO.....</i>	51
Domaines, orientations et pistes d'action pour la période 2018-2022.....	52
Enjeu 4 : les seniors, divisés en deux classes d'âges.....	53
Synthèse.....	53
<i>Accidentalité.....</i>	53

<i>Exemples d'actions</i>	53
Analyse de l'accidentalité et bilan des actions menées.....	54
<i>Analyse de l'accidentalité</i>	54
<i>Bilan des actions menées sur le précédent DGO</i>	55
Domaines, orientations et pistes d'actions pour la période 2018-2022.....	56
Enjeu 5 : la vitesse inadaptée.....	57
Synthèse.....	57
<i>Accidentalité</i>	57
<i>Exemples d'actions</i>	57
Analyse de l'accidentalité et bilan des actions menées.....	58
<i>Distinction entre vitesse inadaptée et excès de vitesse</i>	58
<i>Analyse des infractions en matière de vitesse</i>	58
<i>Bilan des actions menées sur le précédent DGO</i>	59
Domaines, orientations et pistes d'action pour la période 2018-2022.....	60
Enjeu 6 : les distracteurs.....	61
Synthèse.....	61
<i>Accidentalité</i>	61
<i>Exemples d'actions</i>	61
Analyse de l'accidentalité et bilan des actions menées.....	62
<i>Une définition des distracteurs à périmètre variable</i>	62
<i>Analyse de l'accidentalité et de la fréquence des distracteurs</i>	62
<i>Bilan des actions menées sur le précédent DGO</i>	63
Domaines, orientations et pistes d'action pour la période 2018-2022.....	64
Éléments conclusifs	65
Suivi annuel et évaluation intermédiaire et finale.....	67
Articulation explicite entre le DGO et le PDASR.....	67
Analyse annuelle de l'accidentalité présentée en comité technique.....	67
Évaluation intermédiaire et finale des actions menées présentée en comité de pilotage.....	67
Table des matières détaillée.....	69
Contributeurs.....	73

Contributeurs

Marie-Joëlle Ayrat, union départementale des associations familiales
Cathy Bernatets, CARSAT Midi-Pyrénées
Marie-Thérèse Beyney, préfecture, services du cabinet du préfet
Jacques Boué, DDT, unité sécurité routière – défense
Marie-José Cance-Portos, union départementale des associations familiales
Jean-Michel Cavaille, DDT, unité sécurité routière – défense « M. Moto »
Nadine Chaib, préfecture, sous-préfète de Figeac
Patrick Delmas, Groupama assurance
Thierry Dousset, préfecture, sous-préfet de Gourdon
L^{cl} Dany Drouet, GDG, commandement
Eric Dubarry, préfecture, sous-préfecture de Figeac
Jean-Marc Dufrois, UD DIRECCTE, direction
Cécile Dumaine-Escande, DDT, direction
Raymond Dyszkiewicz, association prévention routière, comité départemental
C^{ne} Christian Jacques, GDG, escadron départemental de sécurité routière
Marc Gineste, DSDEN, collège Olivier de Magny
Dimitri Guillon, CARSAT Midi-Pyrénées
Philippe Grammont, DDT, direction
Michel Graulières, auto-école Occitane
Jean-Michel Inesta, association prévention routière, comité départemental
M^{ir} Jean-Michel Issaly, DDSP, unité d'intervention, d'aide et d'assistance de proximité
Véronique Jacob, DDSP, direction
Jean-Paul Lacouture, préfecture, services du cabinet du préfet
Pierre Lagache, ligue contre la violence routière
Christian Liauzun, conseil départemental, pôle gestion et exploitation des infrastructures
Jérôme Loubradou, conseil départemental, direction de l'éducation et de la vie locale
Stéphane Massardier, assureurs du Lot
Ana Mouton, association protection civile, comité départemental
Fabienne Mutel, DDT, unité sécurité routière – défense
Elodie Nerin, DDT, inspection des permis de conduire
M^{ir} Dominique Ollivier, DDSP, état-major
Dr. Sylvie Paguessorhaye, conseil départemental, médecine du travail
Xavier Papillon, DSDEN, direction
Alain Plages, DSDEN, inspection
Philippe Plat, service de santé au travail dans le BTP
Bruno Redolat, UD DIRECCTE, mission travail et dialogue social
Dominique Ros, conseil départemental, pôle gestion et exploitation des infrastructures
Yann Le Roy, préfecture, services du cabinet du préfet
Mariane Saïe, préfecture, stagiaire de l'école nationale d'administration
Boris Sanmartin, mutualité française Occitanie

Merci de leur participation