



DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION de la politique locale de sécurité routière 2018-2022

Lot-et-Garonne



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

*Préfecture (Coordination sécurité routière)
et DDT (Observatoire Départemental de la Sécurité routière)*

SOMMAIRE

1. Les enjeux du DGO.....	4
2. Connaissance de l'accidentalité départementale.....	6
3 . Bilan des actions du DGO 2013 - 2017.....	16
4. Les 5 enjeux 2018-2022 pour le Lot-et-Garonne.....	20
5. Les Orientations d'actions :.....	21
Enjeu Risque routier professionnel.....	21
Enjeu Addictions (l'alcool et les stupéfiants).....	24
Enjeu Jeunes.....	28
Enjeu Seniors.....	33
Enjeu Deux-roues motorisés.....	37
ANNEXES.....	40
Données générales d'accidentalité.....	40
Données relatives aux enjeux du DGO.....	41

PREAMBULE

La sécurité de nos concitoyens sur les routes, comme aux abords des routes, est une priorité pour l'État.

En 2017, 3 448 personnes ont perdu la vie sur les routes de France.

Dans notre département, les résultats obtenus en matière de lutte contre l'insécurité routière ces cinq dernières années sont globalement encourageants mais la vigilance reste de mise : tous les ans, en moyenne, le département déplore 170 à 200 accidents, quinze à quarante personnes perdent la vie sur nos routes et près de deux cent cinquante personnes blessées garderont des séquelles importantes. Ce sont autant de drames personnels et familiaux qui pourraient, la plupart du temps, être évités.

Un Document Général d'Orientation (DGO) fixe les axes prioritaires de la politique à mettre en œuvre pour faire reculer l'insécurité routière pour la période 2018-2022.

Dans ce contexte, le lancement d'un nouveau DGO constitue une opportunité de partager un diagnostic de l'accidentalité, de nous fixer des objectifs communs, sur une période suffisamment longue pour pouvoir entreprendre des actions de fond, tout en permettant des ajustements chaque année avec le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

Ce document stratégique nous permettra de repenser nos orientations, pour les quatre enjeux qui ont été définis sur le plan national : le risque routier professionnel, l'alcool et les stupéfiants, les jeunes, les seniors, et l'enjeu qui a été défini au plan local : les deux-roues motorisés.

La méthode d'élaboration collaborative de ce document nous a permis de réaliser collectivement un état des lieux détaillé de l'accidentalité et des mesures déjà entreprises pour la limiter. Elle nous a conduit à imaginer de nouvelles orientations adaptées aux spécificités du département.

Ce nouveau document s'inscrit dans le prolongement du précédent DGO assurant ainsi la continuité de l'action locale. Il se traduira chaque année par un plan d'actions impliquant l'ensemble des acteurs de la sécurité routière en Lot-et-Garonne, avec le soutien financier de l'État et du Département.

Une dynamique forte est engagée dans notre département. Elle doit se poursuivre et s'amplifier.

AGEN, le

Le Préfet,


Patricia WILLAERT

Le Président du
Conseil départemental


Pierre CAMANI

1. Les enjeux du DGO

1.1 - Généralités

Le bilan 2017 de la **France métropolitaine** s'établit ainsi :

- 58 613 accidents corporels,
- 3 448 tués à trente jours
- 73 384 blessés dont 27 732 blessés hospitalisés.

3 448 personnes ont été tuées dans un accident de la route en 2017, soit une baisse de 0,8% par rapport à l'année 2016. Les accidents corporels sont en hausse de 1,9%, le nombre de blessés hospitalisés augmente de 2,0%, et le nombre de blessés augmente également de 1,0% par rapport à 2016.

Le bilan 2017 en **Lot-et-Garonne** confirme une baisse significative des accidents : ils représentent les plus faibles chiffres des cinq dernières années, depuis 2011.

- 185 accidents corporels, en baisse de 19,21 % par rapport à l'année 2011,
- 29 tués , **en baisse de 25,64 %** par rapport à l'année 2011,
- 245 blessés, en baisse de 16,67 % par rapport à l'année 2011.

Il convient cependant de ne pas perdre de vue l'objectif affiché de **passer sous la barre des 2 000 morts sur les routes de France**, à l'horizon 2020.

1.2 – Présentation de la démarche

1.2.1. Les enjeux du Document général d'orientation

Pour la période 2018-2022, les enjeux au niveau national sont :

- le risque routier professionnel,
- les addictions (l'alcool et les stupéfiants),
- les jeunes, divisés en trois classes (14-17, 18-24 et 25-29 ans),
- les seniors, divisés en deux classes (65-74, 75 ans et plus).

Pour la même période, au regard de l'accidentalité, un enjeu identifié au niveau local est :

- les deux-roues motorisés

(NB : la vitesse n'a pas été identifiée comme un enjeu à part entière, nous l'incluons dans les orientations d'actions des autres enjeux).

1.2.2. Objectifs

Dans la continuité du précédent DGO 2013-2017, le Document général d'orientations a pour objectifs de :

- permettre à l'État, aux collectivités territoriales et aux assureurs du risque professionnel de mettre en commun leurs compétences en faveur d'une politique globale de sécurité routière ;
- fédérer l'ensemble des acteurs autour d'actions prioritaires définies par enjeu.

1.2.3. L'élaboration du DGO

Ce document est préparé par les services de l'État en Lot-et-Garonne (Préfecture et Observatoire départemental de Sécurité routière (ODSR)).

Il fait l'objet d'une concertation avec les acteurs locaux de la sécurité routière (procureur, forces de l'ordre, collectivités, associations, professionnels).

Il doit permettre la mobilisation de **l'ensemble des acteurs locaux** autour d'actions et de véritables projets départementaux pour tenter de contribuer à l'objectif de diminution de l'accidentalité.

1.2.4. Le contenu de ce document

Le DGO comprendra, tout d'abord, une étude approfondie de **l'accidentalité départementale** sur les cinq dernières années, à partir de laquelle sont identifiés les enjeux spécifiques du département en plus de ceux identifiés au niveau national.

Il établira, ensuite, pour les cinq ans à venir, les **orientations d'actions** pour chaque enjeu, qui ont été proposées par les acteurs de la sécurité routière lors des groupes de travail réunis dans le cadre des travaux d'élaboration de ce D.G.O.

2. Connaissance de l'accidentalité départementale

2.1. Principales caractéristiques du département

2.1.1 Présentation

2.1.1.1 - Géographie

Le département du Lot et Garonne est situé au cœur du Bassin Aquitain et est aujourd'hui une zone de contact entre le Périgord au nord, l'Armagnac au sud, le Quercy à l'est et la Guyenne à l'ouest.

Limitrophe des départements du Lot, du Tarn et Garonne, du Gers, des Landes, de la Gironde et de la Dordogne, il forme une plaine sillonnée par la Garonne, qui traverse le département sur 123 km et du Lot, sur 80 km. Le climat est aquitain, tempéré par les influences océaniques avec des hivers frais, un été précoce et chaud.

Département agricole, le Lot-et-Garonne a une superficie de 538 453 hectares, est découpé en 21 cantons et comptabilise 319 communes.

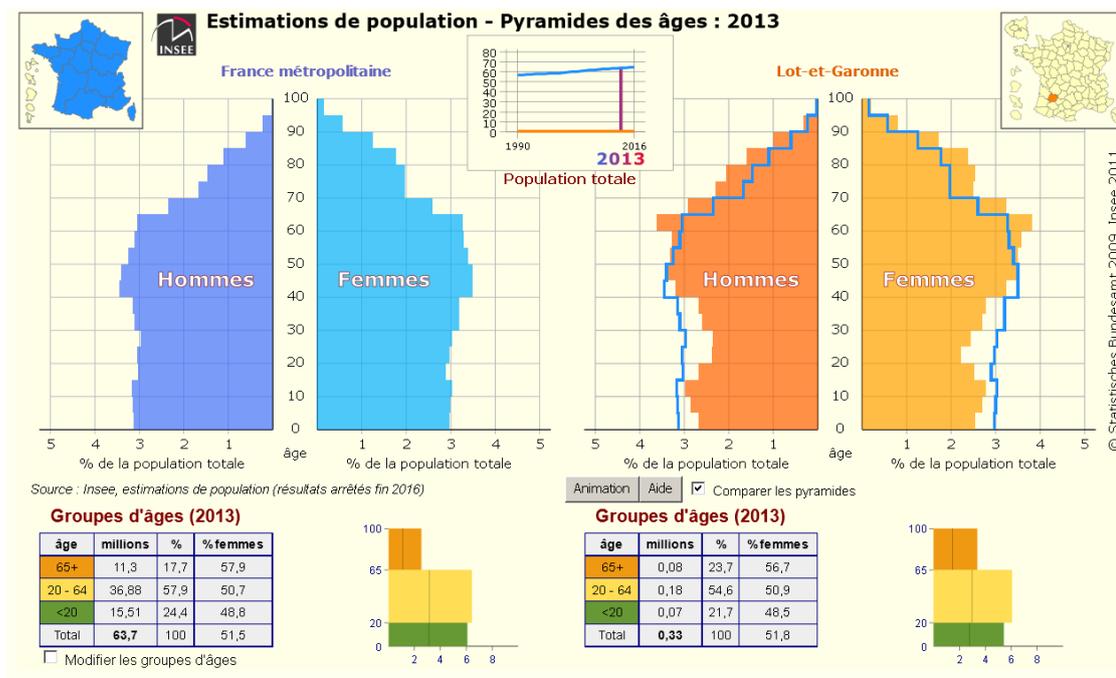
2.1.1.2 - Population

Le dernier recensement de 2013 fait état d'une population 333 180 habitants pour le Lot et Garonne qui se répartit par tranches d'âges comme suit (estimation 2016 pour la France) :

	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans	30-44 ans	45-59 ans	60-74 ans	75 ans et +
Lot-et-Garonne	54 078	15 265	21 000	16 285	56 956	68 563	61 336	42 795
% Lot-et-Garonne	15 %	5 %	6 %	5 %	17 %	21 %	18 %	13 %
% Nouvelle Aquitaine	15 %	5 %	8 %	5 %	18 %	27 %	10 %	11 %
% en France	17 %	5 %	8 %	6 %	19 %	26 %	10 %	9 %

Globalement, la population lot-et-garonnaise est plus âgée que les moyennes régionale et nationale. Les jeunes de 18 à 24 ans sont moins nombreux et les adultes, à partir de 45 ans jusqu'à 75 ans et plus, sont nettement plus nombreux.

Le graphe de l'INSEE ci-après fait apparaître ces différences :



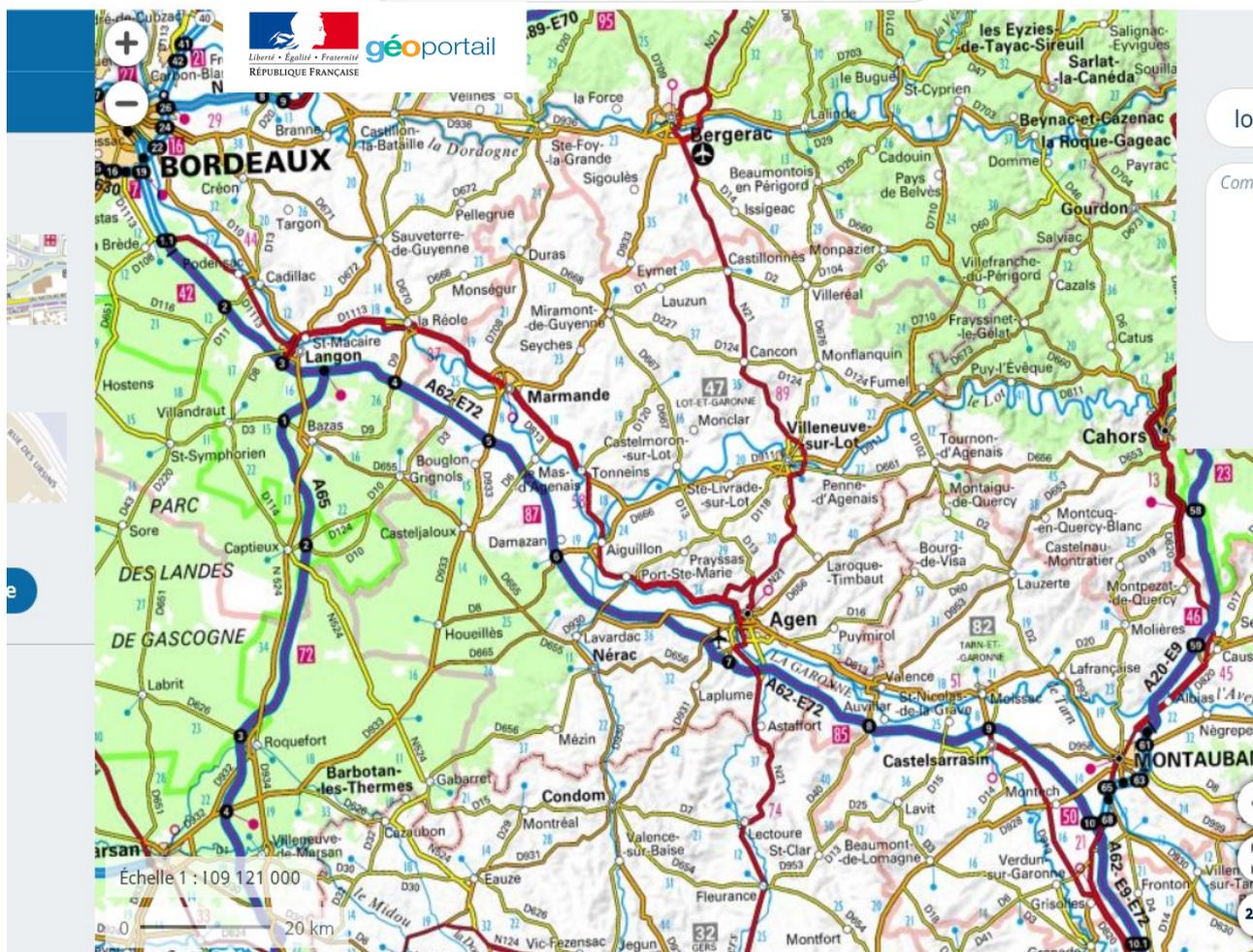
On ne note pas de différence notable entre la répartition hommes/femmes du Lot-et-Garonne et celle de la France : 48,20% d'hommes (France 48,50 %) et 51,80 % de femmes (France 51,50 %).

2.1.1.3 - Le réseau routier

La répartition du réseau routier du département de Lot-et-Garonne par type de route est la suivante :

	Autoroute	Route Nationale	Routes Départementales	Voies Communales
km	82	97	2960	7000
%	0,8%	0,9%	29,2 %	69,1%
% Région	0,8 %	0,7 %	36,8 %	61,7 %
% France	1,1 %	0,9 %	35,0 %	63,0 %

Le réseau routier du Lot-et-Garonne est moins dense que la moyenne nationale pour ce qui concerne les autoroutes et les routes départementales. En revanche, les voies communales sont plus importantes en pourcentage que la moyenne française : ceci est peut être dû à la forte ruralité du département.



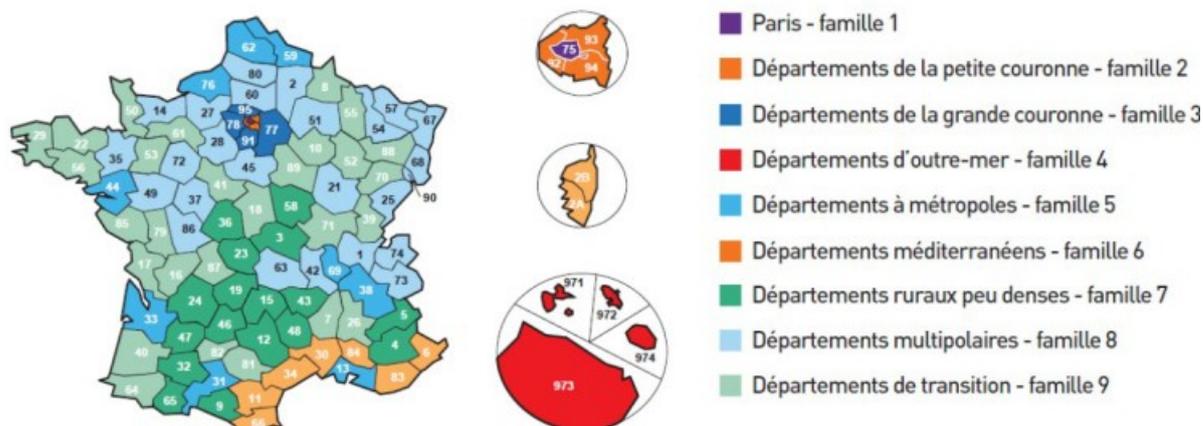
2.1.1.4 - Parc de véhicules en circulation

Le taux de motorisation (nombre de véhicules particuliers pour 100 habitants) pour l'année 2017 est pratiquement identique au taux national et légèrement en dessous de celui de la région Nouvelle Aquitaine (Source : SDES-RSVERO) :

	Lot et Garonne	Nouvelle Aquitaine	France Métropole
Voitures particulières	171 129	3 120 920	32 074 202
Taux de motorisation	51	53	50

Au 1er janvier 2017, le parc de véhicules des voitures particulières de moins de 15 ans du département de Lot et Garonne est de 171 129 soit 0,51 voiture par habitant. Ce taux reste stable et ne connaît pas de variation depuis 2007.

2.1.1.5 – Classification du département au regard de la sécurité routière



Le Lot et Garonne fait partie de la famille 7 : « départements ruraux peu denses », qui se distingue du reste des départements par un territoire à dominante rurale et agricole en lien avec une faible densité de population globalement plus âgée.

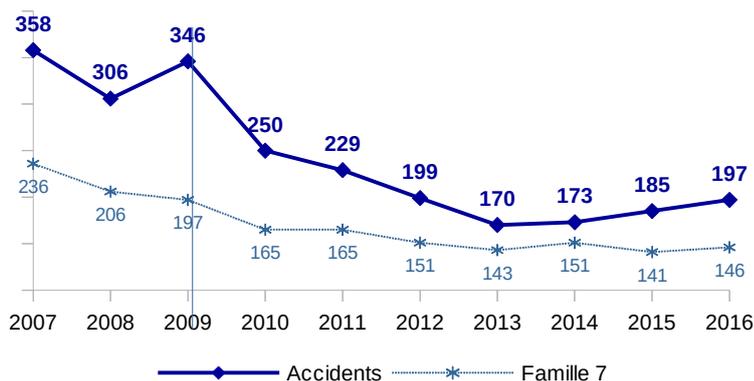
2.2 - L'accidentalité 2012-2016 en Lot-et-Garonne

Répartition des accidents et victimes selon les périodes

	Période 2007 à 2011	Période 2012 à 2016
Nombre d'accidents corporels	1489	924
dont mortels	174	122
Nombre de victimes	2230	1377
dont tués	187	127
dont total blessés	2043	1250
dont BH	1185	751

Evolution des accidents corporels et des tués

Evolution des accidents sur les deux périodes 2007-2011 et 2012-2016



- famille 7 : moyenne des départements ruraux peu denses

Evolution des tués sur les deux périodes 2007-2011 et 2012-2016



- famille 7 : moyenne des départements ruraux peu denses

Période 2007/2011 :

Après des années de baisses consécutives et une année 2009 en légère progression, le nombre d'accidents a continué de diminuer en 2011. A l'inverse, le nombre de tués est de nouveau reparti à la hausse en 2011 : le nombre total de tués pour l'année 2011, égal à 39, reste toutefois en dessous de l'année 2007 (43 tués).

Période 2012/2016 :

On enregistre une diminution du nombre d'accidents jusqu'en 2014, puis une légère hausse jusqu'en 2016 (197 accidents) pratiquement identique à l'année 2012 (199 accidents). Parallèlement, la mortalité est en forte baisse de 2012 à 2013 puis en augmentation avec un pic en 2015 (40 tués), et de nouveau en baisse pour l'année 2016 (25 tués).

Par comparaison avec sa famille de départements, le Lot-et-Garonne présente une accidentalité et une mortalité (sauf en 2013) plus fortes que celles de la famille 7.

Répartition des accidents et des tués selon le mode de déplacement et selon l'âge
en Lot-et-Garonne

Période 2007 - 2011	Accidents impliquant au moins 1...					Ensemble
	Piéton	Cycliste	Usager 2RM (moto/cyclo)	Automobiliste (VL/VU)	Autre usager	
Nbre d'accidents	158	89	495	1313	105	1489 (*)
%	10,6 %	6,0 %	33,2 %	88,2 %	7,1 %	100 % (*)
Nbre de tués	19	6	31	128	3	187
%	10,2 %	3,2 %	16,6 %	68,4 %	1,6 %	100 %

(*) 1 accident peut impliquer plusieurs usagers

Période 2012 - 2016	Accidents impliquant au moins 1...					Ensemble
	Piéton	Cycliste	Usager 2RM (moto/cyclo)	Automobiliste (VL/VU)	Autre usager	
Nbre d'accidents	113	70	268	825	91	924 (*)
%	12,2 %	7,6 %	29,0 %	89,3 %	9,8 %	100 % (*)
Nbre de tués	13	6	17	89	2	127
%	10,2 %	4,7 %	13,4 %	70,1 %	1,6 %	100 %

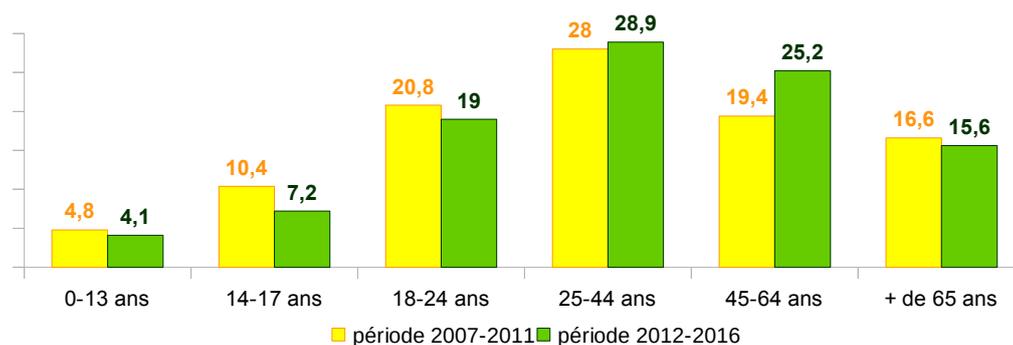
(*) 1 accident peut impliquer plusieurs usagers

Les victimes d'accidents sont à 89 % des usagers circulant en VL/VU, à 29 % des usagers circulant sur un deux-roues motorisé et à 12 % des piétons. Les autres modes de déplacement sont peu représentés dans l'accidentologie locale.

Les tués sont des usagers de VL/VU et en moindre proportion des usagers de deux-roues motorisés et des piétons

Par rapport à la période 2007-2011, on observe une légère augmentation des accidents de piétons et des cyclistes, une baisse des accidents des usagers de 2RM (29 % contre 33%) et une stabilité du nombre d'accidents de VL/VU.

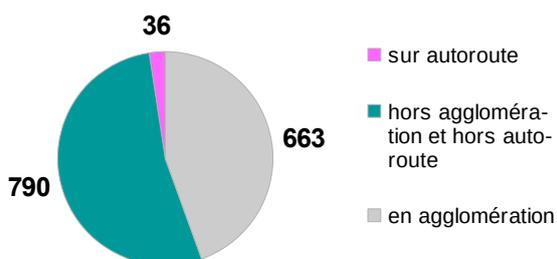
Répartition des victimes (tués + blessés) selon la classe d'âge (%) en Lot-et-Garonne



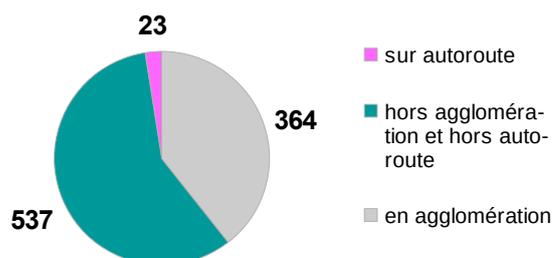
L'évolution du nombre de victimes par tranche d'âge reste quasiment stable par rapport à la période 2007-2011. Cependant, on observe une augmentation des victimes pour les personnes âgées entre 45 et 64 ans et une nette diminution pour les jeunes de 14-17 ans .

Répartition des accidents et des tués selon le milieu sur la période 2012-2016, en Lot-et-Garonne

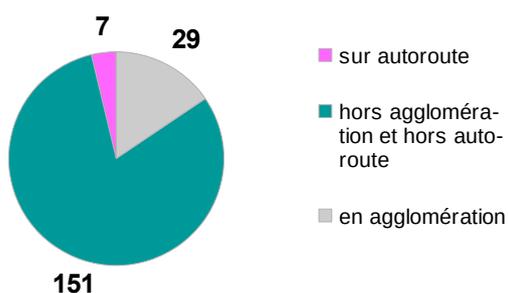
Répartition des ACCIDENTS selon le milieu 2007-2011



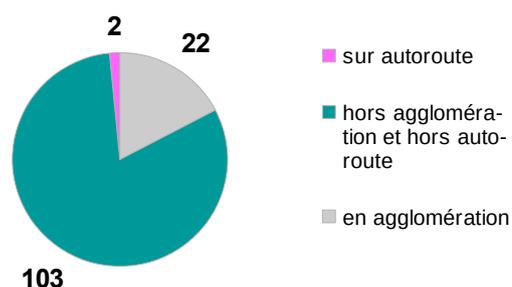
Répartition des ACCIDENTS selon le milieu 2012-2016



Répartition des TUES selon le milieu 2007-2011



Répartition des TUES selon le milieu 2012-2016



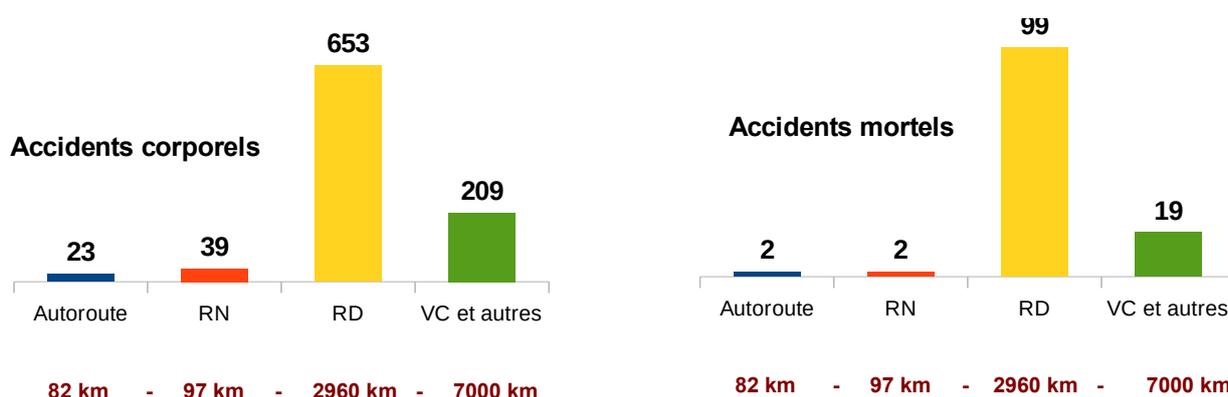
Sur la période 2012-2016, les accidents se produisent principalement hors agglomération et hors autoroute (58 %). On constate que les victimes tuées le sont majoritairement en zone agglomérée à hauteur de 81 %.

Comparaison avec la période 2007-2011 :

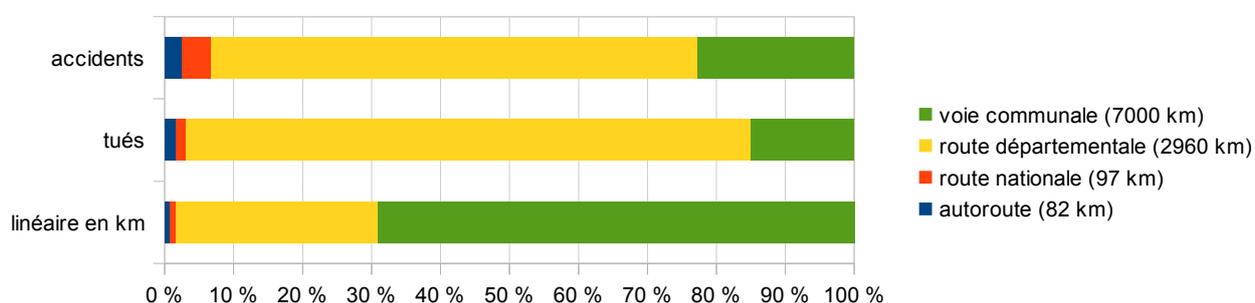
Le pourcentage des accidents selon le milieu baisse en agglomération (44 % contre 39%) mais la part des tués augmente : de 15 % on passe à 17 % de victimes tués en agglomération. A l'inverse, le nombre de victimes tuées sur autoroute diminue : 3,7 % en 2007/2011 et 1,6 % en 2012/2016.

Répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie sur la période 2012-2016 en Lot-et-Garonne

Localisation des accidents 2012-2016



Poids de l'accidentalité selon le réseau 2012-2016



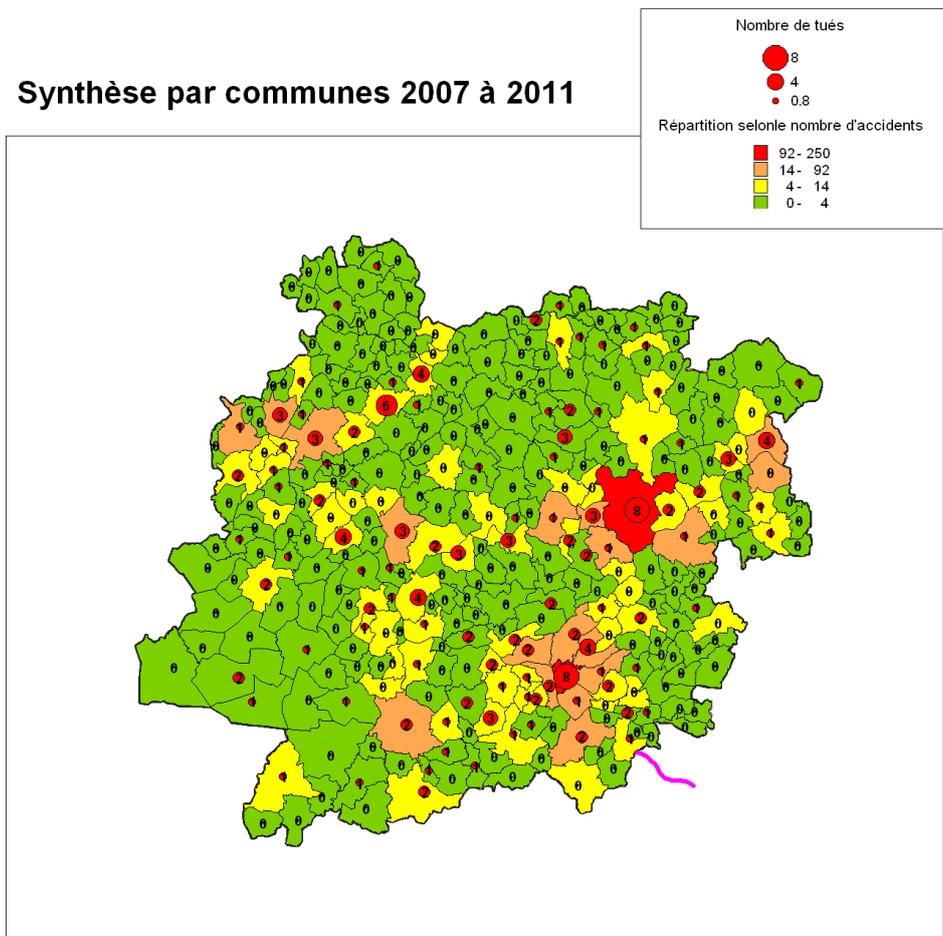
Sur la période 2012-2016, pour le département de Lot-et-Garonne, on enregistre le plus grand nombre d'accidents corporels sur le réseau départemental puis le réseau communal. Il en est de même pour les accidents mortels, plus nombreux sur le réseau départemental.

Or, le réseau communal représente le double de linéaire en comparaison avec les routes départementales et ne comptabilise qu'une faible part de l'accidentalité.

La densité d'accidents mortels (nombre d'accidents mortels / kilomètre de voie) est la suivante : le réseau départemental (3,4 %), le réseau autoroutier (2,4 %), le réseau national (2 %) et le réseau communal (0,27 %).

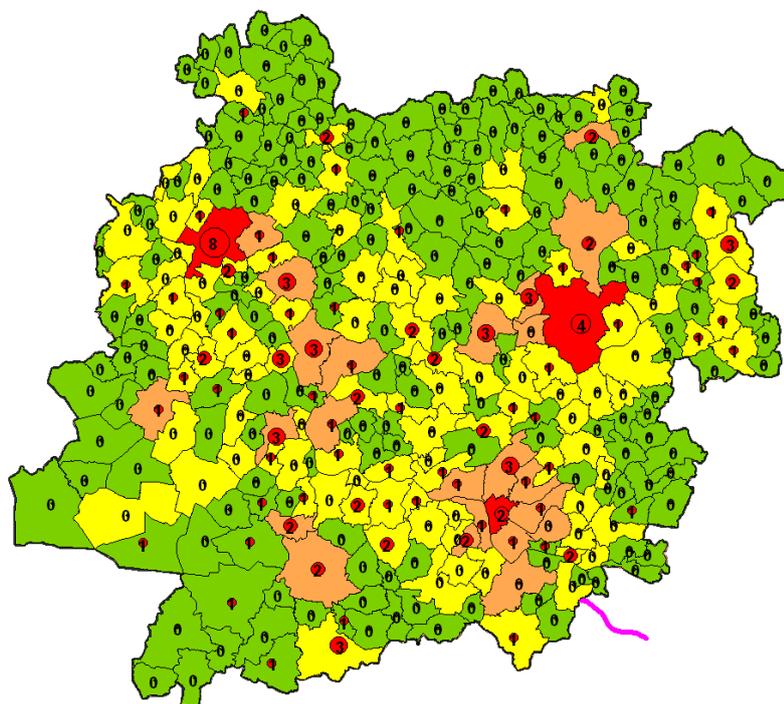
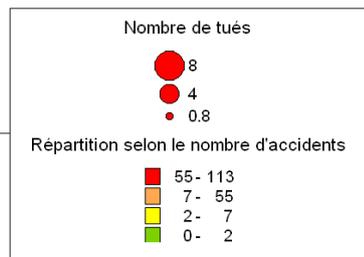
Répartition des accidents par commune

Synthèse par communes 2007 à 2011



Communes	Nombre d'accidents	tués	blessés hospitalisés	blessés légers
AGEN	250	8	92	230
VILLENEUVE-SUR-LOT	92	8	74	48
MARMANDE	47	3	33	19
LE PASSAGE	40	2	17	30
BOE	37	1	20	32
TONNEINS	36	3	38	7
FOULAYRONNES	24	2	26	15
BON-ENCONTRE	23	1	8	21
FUMEL	22	4	19	9
SAINTE-LIVRADE-SUR-LOT	22	1	20	9
NERAC	21	2	23	5
PUJOLS	19	1	21	14
MONTAYRAL	18	0	15	16
PONT-DU-CASSE	18	4	13	7
PENNE-D'AGENAIS	17	1	15	9
BIAS	16	3	14	6
LAYRAC	15	2	15	1
SAINTE-BAZEILLE	15	3	14	5
COLAYRAC-SAINT-CIRQ	14	2	7	10
MEILHAN-SUR-GARONNE	14	1	14	6

Synthèse par communes 2012 à 2016



Communes	Nombre d'accidents	tués	blessés hospitalisés	blessés légers
AGEN	113	2	65	75
VILLENEUVE-SUR-LOT	72	4	53	48
MARMANDE	55	8	46	32
LE PASSAGE	29	1	25	12
BOE	21	1	13	14
TONNEINS	20	3	18	9
COLAYRAC-SAINT-CIRQ	16	1	12	15
NERAC	14	2	15	5
BIAS	13	0	10	12
CASTELJALOUX	11	1	11	3
AIGUILLON	11	1	9	4
BON-ENCONTRE	11	1	9	7
ESTILLAC	11	2	8	2
SAINTE-LIVRADE-SUR-LOT	10	3	10	5
LAYRAC	9	0	10	2
FOULAYRONNES	9	3	5	6
VILLEREAL	9	2	8	2
MONFLANQUIN	8	2	1	11
CLAIRAC	8	1	7	3
PONT-DU-CASSE	8	1	5	3
GONTAUD-DE-NOGARET	8	3	6	3
VIRAZEIL	8	1	9	8
LEDAT	7	3	6	3
LAVARDAC	7	2	8	6
DAMAZAN	7	3	2	4
CASTELCULIER	7	0	6	2

3 . Bilan des actions du DGO 2013 - 2017

Dans le cadre du Document général d'orientation, et en cohérence avec ses orientations, un Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) est élaboré, chaque année. Ce sont ainsi 30 à 47 actions de prévention et de sécurité routière, labellisées annuellement, qui ont été menées dans le Lot-et-Garonne de 2013 à 2017.

Les intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) ont été présents dans bon nombre de ces actions qui mobilisent aussi bien des partenaires dans le milieu associatif, comme chez les institutionnels.

Ce travail de prévention vient en complément des actions préventives et répressives menées par les forces de l'ordre, auxquelles s'ajoute le contrôle sanction automatisé (CSA).

Enfin, un travail de communication locale très ciblée complète la communication nationale.

3. 1 - Le bilan des actions du DGO menées dans le cadre des PDASR

Dans le cadre du DGO, l'implication des principaux partenaires (associations, collectivités, IDSR) a été constante.

Ainsi, 30 à 47 actions de prévention labellisées chaque année, se divisant en de multiples opérations sur le terrain, ont pu être menées dans le cadre des PDASR, au profit notamment du public scolaire, des jeunes conducteurs, des motards, des seniors, des salariés d'entreprises, etc.

- **En faveur du tout public** : campagne de sécurité routière dans les cinémas du département ; villages de la sécurité routière à Marmande (2013) et à Villeneuve sur Lot (2014), des journées de la sécurité intérieure (devenues rencontres de la sécurité désormais) dans le département ; à l'occasion des départs en vacances sur l'aire Porte d'Aquitaine de l'A62 ; à l'occasion des festivités du Garorock, du Pruneau Show, de la Féria de Casteljaloux, etc.
- **En faveur des conducteurs de deux-roues motorisés** : sous la forme de 2 week-ends des motards par an jusqu'en 2015, lesquels ont évolué vers une seule journée de type rallye moto à partir de 2016 (journée de perfectionnement à la conduite encadrée par l'EDSR47) Elles se sont déroulés dans le département et ont permis de sensibiliser environ 80 motards par an jusqu'en 2015 et de passer à 150 motards en 2017.
- **En faveur du public scolaire** : les forums scolaires, initiés en 2009, ont été reconduits chaque année en partenariat avec la préfecture, les services départementaux de l'éducation nationale et le conseil départemental. Des ateliers sur les conduites addictives,

la réglementation, les accidents de la route, les secours et les gestes de premiers secours ont été délivrés aux lycéens et aux classes de 3ème. Depuis fin 2015 ce dispositif s'est orienté progressivement vers la sensibilisation des élèves de seconde.

- **En faveur des jeunes conducteurs** : le Pass bonne conduite (crédits hors PDASR), initié en 2009 a permis à des conducteurs novices lot-et-garonnais (jeunes de moins de 25 ans) s'inscrivant à une demi-journée de formation et ayant conduit durant 1 an à partir de cette formation sans commettre d'infraction, de recevoir un chèque de 150 € et d'être tiré au sort pour participer à un stage de conduite en situation dégradée. Après un décompte qui sera de 2 940 jeunes conducteurs récompensés à valeur décembre 2018, cette action est interrompue et en refonte depuis mai 2017.

- **En faveur des seniors** : une formation théorique et pratique de remise à niveau proposée par des associations et assureurs. Chaque année, ce sont une vingtaine de sessions qui ont pu se dérouler sur l'ensemble du département permettant à 500 seniors environ d'y participer. Au-delà des enjeux nationaux, les « seniors » constituaient l'enjeu départemental particulier du DGO 2013-2017. Il est à noter que durant cette période de 5 ans, l'action « CAR47 » portée par les PDASR successifs connaît aujourd'hui un intérêt croissant pour de nombreux départements avec un retentissement qui pourrait atteindre le niveau national.

- **En faveur des salariés d'entreprises** : les « trophées de la sécurité en entreprise » permettent de mettre à l'honneur et de récompenser des entreprises qui se sont impliquées dans des opérations internes de prévention routière en faveur de leurs salariés.

- **En faveur du réseau des acteurs de la sécurité routière** : Un comité de pilotage PDASR avec l'ensemble du réseau des acteurs de la sécurité routière a été initié en 2014 afin de dégager des axes d'amélioration en matière de prévention et/ou de communication au profit des jeunes et sur la thématique des conduites addictives. Cette action « La parole est à TOI ! » a été poursuivie en 2015. Elle a également permis de mobiliser et fédérer le réseau des acteurs.

- **En faveur des maires** : Une « journée des maires » sur l'apaisement des vitesses en agglomération, et une voirie pour tous les usagers, a été organisée en 2015 à Tonneins. Elle a été organisée par la DREAL, le CEREMA, la Préfecture et le Conseil départemental. Présidée par le Préfet, et regroupant une centaine d'élus du département, elle a permis de partager les connaissances et d'impulser la désignation d'élus référents sécurité routière dans chacune des communes du département.

Les services de Police et de Gendarmerie ainsi que le Service Départemental d'Incendie et de Secours œuvrent, de manière régulière et soutenue tout au long de l'année, en proposant des actions de sécurité routière, en faveur :

- des élèves des écoles primaires (piste éducation routière) ;

- des collégiens et lycéens ;
- des jeunes conducteurs et des seniors ;
- des agriculteurs ;
- des auteurs de délits routiers multi-récidivistes ;
- des cyclomotoristes et motocyclistes ;
- des élèves de l'École nationale d'administration pénitentiaire (ENAP) ;
- des étudiants de centre de formation des apprentis (CFA) et lycées agricoles ;
- des salariés d'entreprises.

3.2 - La stratégie locale de sécurité routière

L'implication des services de l'État dans la lutte contre l'insécurité routière est entière et quotidienne. La préfecture de Lot-et-Garonne associée avec le Département de Lot et Garonne et avec l'ensemble des acteurs a élaboré tout au long du DGO 2013-2017, une stratégie de sécurité routière. Leur engagement au quotidien se concrétise selon des objectifs déclinés ci-après :

Le maintien des liens avec les collectivités locales :

Des réunions de travail se tiennent régulièrement entre la Préfecture, les forces de l'ordre, la DDT et le conseil départemental afin d'analyser des secteurs accidentogènes, prioriser les actions à mener localement et élaborer un plan commun de communication.

Le réseau des élus correspondants sécurité routière a été de nouveau impulsé en 2015 afin d'en désigner les référents.

La poursuite efficace d'un plan de contrôles routiers :

Chaque année, un plan est validé par le Préfet (et le Procureur de la République jusqu'en 2014) afin d'appuyer le volet répressif parallèlement aux PDASR.

Des réunions programmées ont lieu régulièrement avec l'ensemble des partenaires (Police, Gendarmerie, UMZ, Parquet, Préfecture, SDIS, DDT) pour élaborer une stratégie permanente de lutte contre l'insécurité routière en fonction des zones accidentogènes.

L'institution de réunions « post-accident mortel » afin d'en analyser les causes :

Certains accidents mortels sont analysés en réunion « Post-accident mortel » lorsqu'il existe une incertitude sur les circonstances et les causes de l'accident et/ou lorsque des mesures correctives, notamment sur l'infrastructure, pourraient être mises en œuvre afin de prévenir la survenue d'autres accidents au même endroit.

Sont associés à ce dispositif, le Directeur de cabinet du Préfet, la Gendarmerie, la Police, le SDIS, la DDT, le Conseil Départemental et le Maire de la commune concernée.

Une analyse précise de l'accident est préparée par les services de la Préfecture avant le déplacement sur site, suivi d'une réunion décisionnelle pour sécuriser la zone et prendre toutes les mesures adaptées.

La promotion d'une charte de bonne conduite auprès des débitants de boissons :

Des exploitants de bars, restaurants et établissements de nuits du département, se sont engagés, aux côtés de la Préfecture, du Conseil Départemental, et du Parquet dans la lutte contre les conduites addictives en signant une charte de bonne conduite. Cette convention visait à concrétiser avec ces établissements, un partenariat actif dans la lutte contre l'alcool au volant.

En 2014, une sensibilisation aux conduites addictives a été proposée par la préfecture à l'ensemble des signataires.

4. Les 5 enjeux 2018-2022 pour le Lot-et-Garonne

Comme évoqué précédemment, quatre enjeux impératifs ont été définis au niveau national pour le DGO 2018–2022 :

- **le risque routier professionnel**
- **les addictions (l'alcool et les stupéfiants)**
- **les jeunes**
- **les seniors**

Ces enjeux pouvant être complétés par des enjeux plus spécifiques et adaptés au contexte local, et les études détaillées de l'accidentalité de notre département ayant mis en évidence les risques encourus par **les usagers des deux-roues motorisés**, ceux-ci feront donc l'objet d'un cinquième enjeu dans notre département.

Afin de recueillir les informations de terrain, et définir les propositions d'actions, cinq groupes de travail ont été constitués pour chacun des enjeux du DGO. Le résultat de leurs travaux est synthétisé dans les constats/problématiques, ainsi que dans les orientations d'actions ci-après :

NB : Afin de déterminer les enjeux, l'accidentalité de Lot-et-Garonne est comparée aux indicateurs de référence de la famille de départements de même profil de sécurité routière (famille 7 « départements ruraux peu denses »).

5. Les Orientations d'actions :

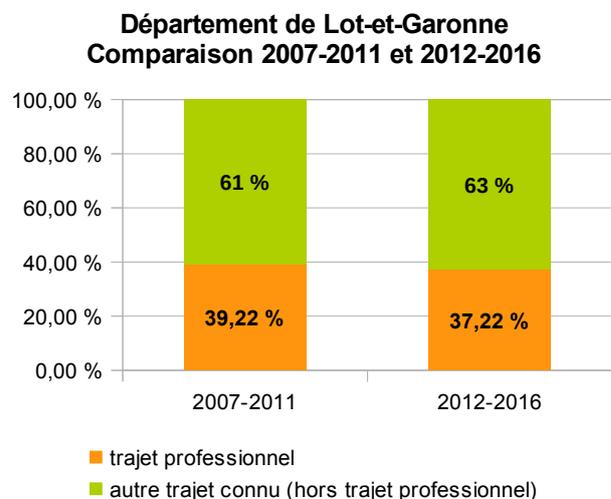
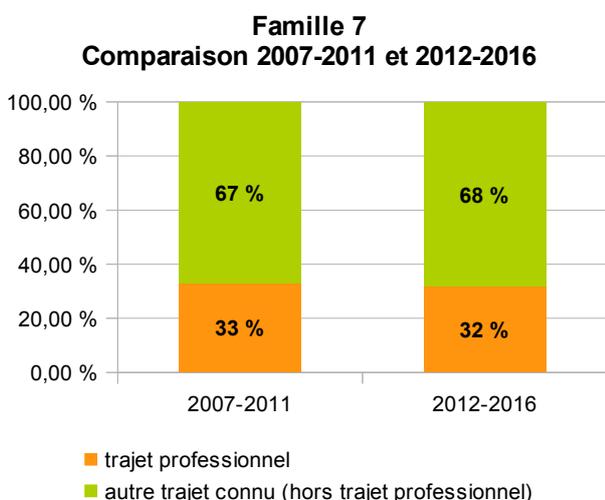
Enjeu Risque routier professionnel

Importance de l'enjeu risque professionnel dans le département de Lot-et-Garonne

Le tableau ci-dessous porte sur l'ensemble des trajets professionnels, qui comprennent les trajets dans le cadre d'une utilisation professionnelle et les trajets domicile-travail.

	Période 2007 à 2011	Période 2012 à 2016
Nombre d'accidents corporels	584	344
dont mortels	75	47
Nombre de victimes	829	501
dont tués	81	50
dont total blessés	748	451
dont BH	420	268
Lot-et-Garonne		

Part des accidents routiers professionnels par rapport à l'ensemble des accidents corporels avec au moins un conducteur dont l'information sur la nature du trajet est renseignée



Pour le Lot-et-Garonne, la part des accidents routiers professionnels a légèrement baissé entre les deux périodes. Cependant, elle reste supérieure à celle de sa famille de référence quelle que soit la période 2007-2011 ou 2012-2016.

Constats/ Problématiques

- Le champ d'action lié au risque routier professionnel est très vaste.
- La cible concerne principalement les personnes de 25 à 64 ans, cible que l'on a du mal à atteindre, alors qu'elle est la plus touchée dans les accidents de la route
- 25 % environ des accidents du département relèvent du risque routier professionnel. Sur la période 2012-2016, ces accidents ont provoqué 23 tués et 317 blessés dont 184 blessés hospitalisés.
- Il apparaît difficile d'impliquer les TPE. Pourtant des études portant sur le rapport entre la formation à la prévention et la performance, montrent qu'il y a un retour sur investissement.
- Certains sujets peuvent être porteurs : la perte de points et la perte du permis de conduire de ses salariés ; la forte responsabilité morale (et même pénale) de l'employeur sur le salarié ; la réflexion sur l'organisation de l'entreprise à travers l'optimisation des déplacements.
- Il est difficile de rassembler les entreprises, les petites exploitations, les artisans. Il convient de passer par les fédérations, ou de créer un réseau pour atteindre ces entreprises.
- Le réseau routier secondaire est le plus accidentogène.



Orientations d'actions

- Identifier les partenaires, les catégories de partenaires, et les réseaux. Elaborer une photographie du monde professionnel.
- Créer des réseaux de relais d'information.
- Développer une culture préventive de sécurité routière dans le milieu professionnel.
- Accompagner le développement de dispositifs tels que le télétravail, le covoiturage, l'aménagement d'horaires.
- Recenser les bonnes pratiques.
- Réfléchir à des incitations (reconnaissance, promotion, label) pour promouvoir des actions de sécurité routière dans les entreprises.
- Développer des actions de sensibilisation des élus, notamment en ce qui concerne les points noirs (risques d'accidents). Inciter les entreprises à dialoguer avec les collectivités pour régler les problèmes de points noirs.
- Rappeler le cadre réglementaire aux chefs d'entreprise, notamment en ce qui concerne leurs responsabilités.
- Créer/ mettre en commun un support à l'attention des différents partenaires
Par exemple :



7 engagements pour une route plus sûre

- 1 - Nous limitons aux cas d'urgence les conversations téléphoniques au volant
- 2 - Nous prescrivons la sobriété sur la route
- 3 - Nous exigeons le port de la ceinture de sécurité
- 4 - Nous n'acceptons pas le dépassement des vitesses autorisées
- 5 - Nous intégrons des moments de repos dans le calcul des temps de trajet
- 6 - Nous favorisons la formation à la sécurité routière de nos salariés
- 7 - Nous encourageons les conducteurs de deux-roues à mieux s'équiper

Enjeu Addictions (l'alcool et les stupéfiants)

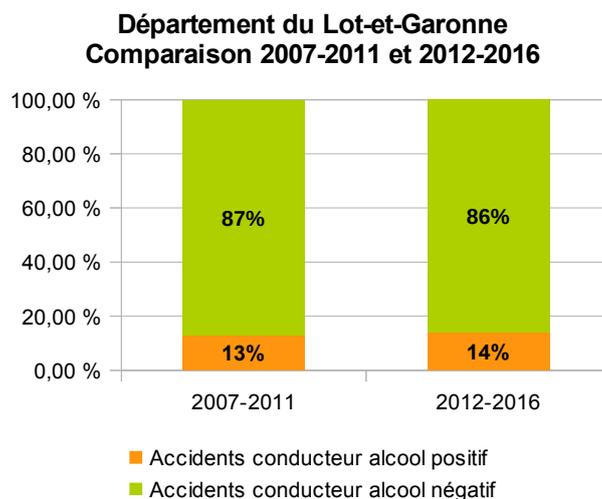
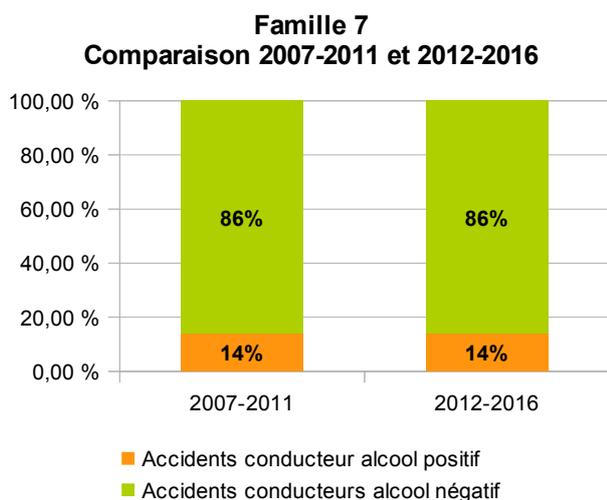
1) L'alcool

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

Importance de l'enjeu « Alcool » en Lot-et-Garonne

	Période 2007 à 2011	Période 2012 à 2016
Nombre d'accidents corporels	191	132
dont mortels	31	29
Nombre de victimes	299	199
dont tués	34	32
dont total blessés	265	167
dont BH	164	107
Lot-et-Garonne		

Part des accidents liés à l'alcool parmi les accidents corporels (taux connus)



Pour le Lot-et-Garonne, la part des accidents liés à l'alcool a légèrement augmenté entre les deux périodes. Elle reste identique à celle de sa famille de référence pour la période 2012-2016.

2) Les stupéfiants

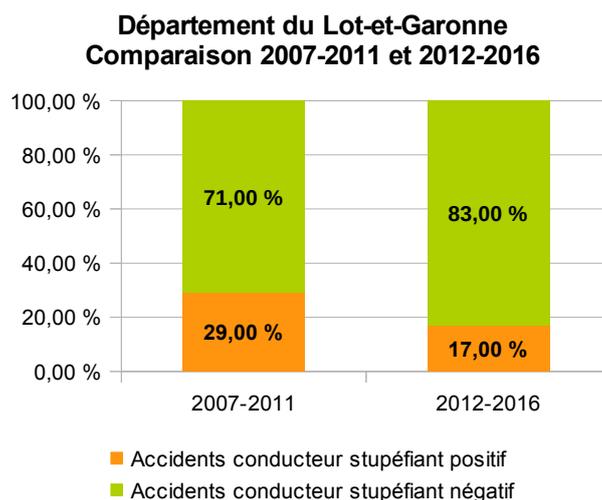
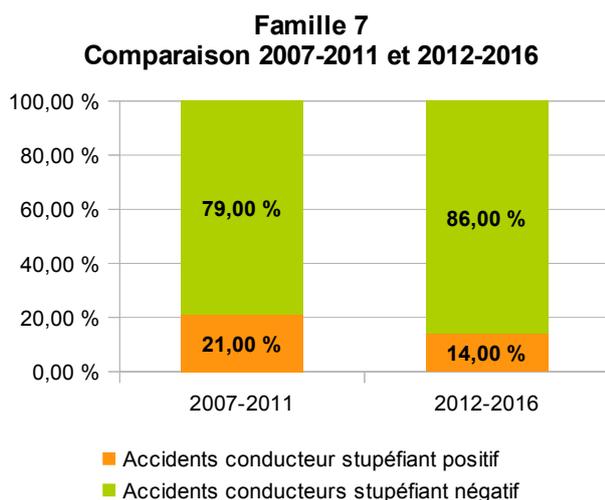
En France, en 2016, les accidents impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants représentent 22,3 % des personnes tuées et 12,9 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

Importance de l'enjeu « stupéfiants » en Lot-et-Garonne

	Période 2007 à 2011	Période 2012 à 2016
Nombre d'accidents corporels	61	80
dont mortels	20	14
Nombre de victimes	120	128
dont tués	22	16
dont total blessés	98	112
dont BH	65	74

Lot-et-Garonne

Part des accidents liés aux stupéfiants par rapport aux accidents corporels (stupéfiant connu)



Pour le Lot-et-Garonne, la part des accidents avec stupéfiants a diminué de 12 % entre les deux périodes, et pour la famille 7 on constate également une diminution de 7 %.

Constats / Problématique

- Les accidents de la route après consommation de substances psychoactives sont une part importante de l'accidentalité du département : 20 % des accidents sont dus aux conduites sous l'emprise de substances psycho-actives. La consommation d'alcool et/ou de stupéfiants a causé 52 accidents mortels de 2012 à 2017, ce qui représente 33 % des accidents mortels du département.
- La plupart des drogues sont incompatibles avec la conduite routière. Et la prise de conscience relative aux risques pris lors de la conduite sous l'emprise de stupéfiants et/ ou d'alcool est insuffisante.
- Le nombre de contrôles positifs à l'alcoolémie et aux stupéfiants est encore trop importants (même si ce chiffre présente une baisse en 2017).
- L'insuffisance d'informations sur le cannabis, entre autres, est très importante. Selon les substances, les drogues agissent plus ou moins violemment sur le cerveau. Par ailleurs, certaines drogues présentent des effets rebond, qui peuvent survenir à tout moment, et même plusieurs jours après consommation.
- Les habitudes de sorties ont changé : moins de discothèques, et de plus en plus de fêtes privées. Ce qui suppose un autre mode d'intervention et de prévention.
- Chez les plus jeunes (à partir de 12 ans environ), il existe des phénomènes de consommation d'alcool de type « *binge drinking* » lors de certains événements comme les repas de classe, ou les événements festifs.



Orientations d'actions

- Maintenir la démarche du conducteur désigné (SAM), et l'élargir à une tranche d'âge un peu plus âgée.
- Intégrer une sensibilisation à la prévention des substances psychoactives, ainsi qu'au dépistage d'alcoolémie dans le cahier des charges des événements festifs et des manifestations sportives, qui font l'objet d'une déclaration en préfecture.
- Promouvoir l'auto-contrôle d'alcoolémie dans les établissements et manifestations festives, mais aussi dans des manifestations privées.
- Mettre en place une charte entre l'État et les clubs et/ou fédérations de sport, mais aussi auprès des associations à vocation culturelle ou autres, prévoir un référent par entité, et réaliser des actions auprès de leurs licenciés.
- Organiser localement des campagnes sur le risque de conduite sous l'emprise de substances psychoactives.
- Relayer localement les campagnes nationales.
- Maintenir à un niveau élevé les contrôles (plan départemental de contrôles routiers)



Enjeu Jeunes

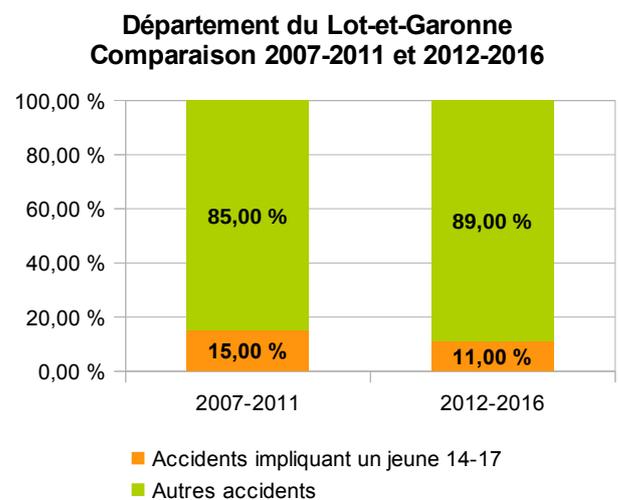
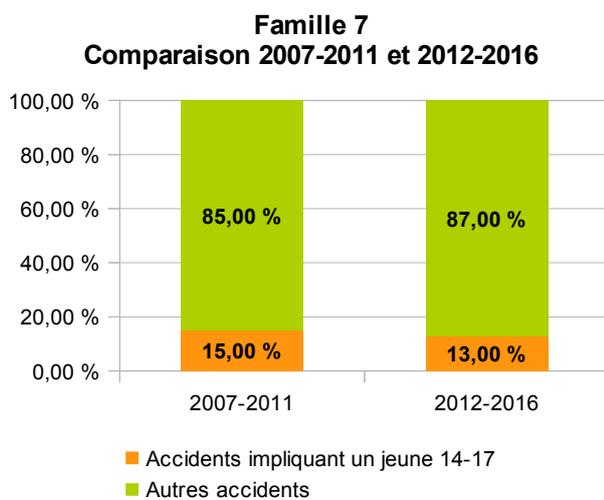
1) Les adolescents âgés de 14 à 17 ans

En France en 2016, les adolescents de 14-17 ans représentent 3,3 % des personnes tuées et 6,5 % des victimes.

Importance de l'enjeu «adolescents âgés de 14 à 17 ans» en Lot-et-Garonne

	Période 2007 à 2011	Période 2012 à 2016
Nombre d'accidents corporels	222	105
dont mortels	4	4
Nombre de victimes	348	160
dont tués	5	4
dont total blessés	343	156
dont BH	184	82
Lot-et-Garonne		

Part des accidents impliquant des jeunes de 14-17 ans par rapport aux accidents corporels



Pour le Lot-et-Garonne, la part des accidents impliquant des jeunes de 14-17 ans a diminué de 4 % entre les deux périodes et pour la famille 7 on constate une diminution de 2 %.

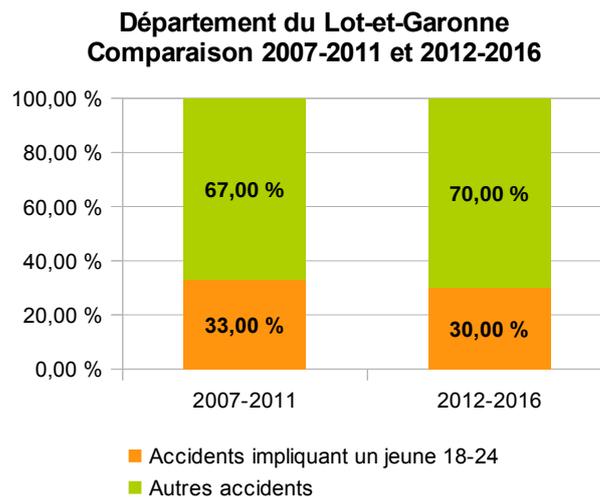
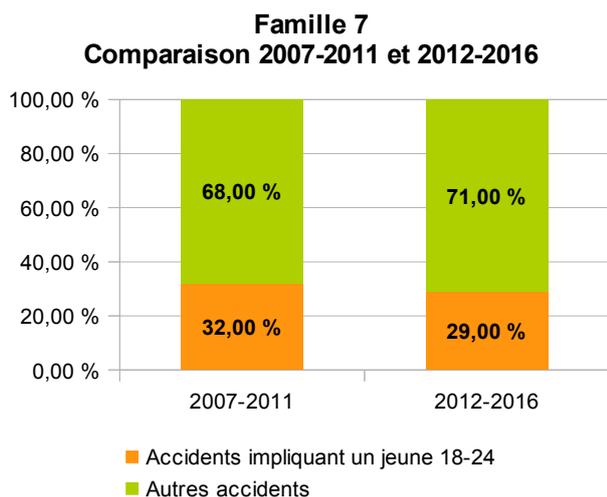
2) Les jeunes âgés de 18 à 24 ans

En France en 2016, les jeunes adultes (18-24 ans) représentent 17,3 % des personnes tuées et 19,0 % des victimes des accidents.

Importance de l'enjeu «jeunes âgés de 18 à 24 ans» en Lot-et-Garonne

	Période 2007 à 2011	Période 2012 à 2016
Nombre d'accidents corporels	495	280
dont mortels	56	36
Nombre de victimes	844	481
dont tués	59	37
dont total blessés	785	444
dont BH	378	241
Lot-et-Garonne		

Part des accidents impliquant des jeunes de 18-24 ans par rapport aux accidents corporels



Pour le Lot-et-Garonne, la part des accidents impliquant des jeunes de 18-24 ans a diminué de 3 % entre les deux périodes, et pour la famille 7 on constate également une diminution de 3 %.

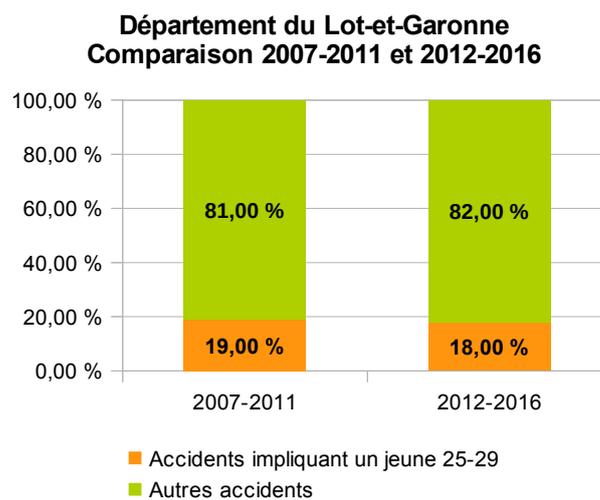
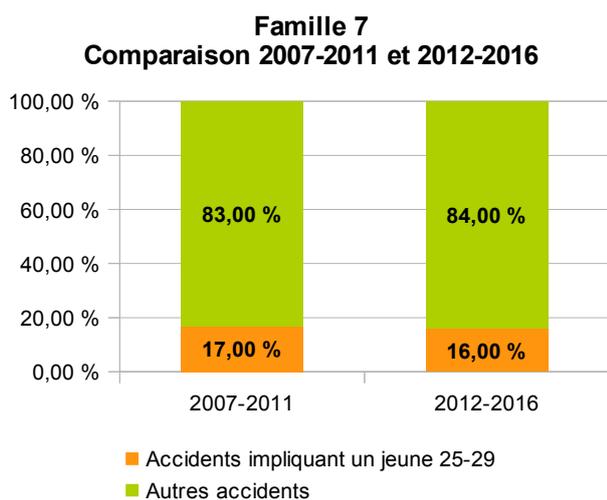
3) Les jeunes âgés de 25 à 29 ans

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

Importance de l'enjeu «jeunes âgés de 25 à 29 ans» en Lot-et-Garonne

	Période 2007 à 2011	Période 2012 à 2016
Nombre d'accidents corporels	278	163
dont mortels	33	17
Nombre de victimes	495	291
dont tués	34	18
dont total blessés	461	273
dont BH	257	142
Lot-et-Garonne		

Part des accidents impliquant des jeunes de 25-29 ans par rapport aux accidents corporels



Pour le Lot-et-Garonne, la part des accidents impliquant des jeunes de 25 à 29 ans a légèrement baissé entre les deux périodes. L'évolution est la même pour la famille 7.

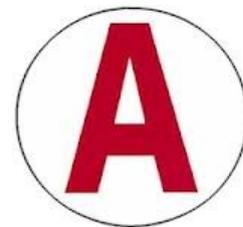
Constats/problématiques

- Les jeunes sont des usagers particulièrement vulnérables de la route. En 2017, ils ont été victimes d'un tiers des accidents mortels du département. Après une baisse sur les cinq années 2012-2016, ce chiffre connaît une hausse importante à partir de 2017.
- Les tranches d'âge sont différentes de celles du dernier DGO : il faut prendre en compte les « nouveaux » 25-29 ans.
- La tranche d'âge des 14-17 ans,
 - > certains jeunes (moyenne 15 ans) sont concernés (voire condamnés) pour des conduites sous l'emprise de stupéfiants et/ou d'alcool. Ces jeunes sont confrontés à la banalisation (ou au déni) du discours des adultes sur le cannabis notamment.
 - > Les « soirées cartables » ou « repas de classe » (soirées qui réunissent de nombreux jeunes chaque veille de vacances scolaires) sont des lieux de consommation excessive d'alcool chez les adolescents.
- La tranche d'âge des 18-24 ans,
 - > le cadre scolaire, ou universitaire peut être un cadre favorisant, mais pas suffisant. Associer les jeunes de cette tranche d'âge en tant qu'acteurs, en valorisant leurs compétences peut être un vecteur de réussite des démarches de prévention.
- La tranche d'âge des 25-29 ans,
 - > cette tranche d'âge est surreprésentée dans les milieux festifs.
 - > on observe de nouveaux modes de consommations sous forme de soirées privées.
 - > les problématiques sont liées à la mobilité sur le territoire : « comment on rentre chez soi » ou bien « comment on reste sur place ». Les jeunes des territoires ruraux sont dans la quasi obligation d'utiliser un VL pour se déplacer.
- SAM, celui qui ne boit pas, est rentré dans les mœurs, et ce dispositif convient d'être pérennisé. Il s'agira cependant de l'adapter pour le proposer aux 25-29 ans.
- Il y a très peu d'actions dans le milieu sportif actuellement, malgré quelques initiatives. Or, le leadership des capitaines (ou autre leader dans l'équipe) peut porter des messages de prévention.



Orientations d'actions

- Certaines actions devront considérer à la fois les jeunes, mais aussi leur entourage (parents, adultes)
- Travailler à faciliter les modes de retour des soirées festives ou établissements de nuit.
- Inciter les clubs sportifs et les associations jeunesse à s'emparer du dispositif SAM.
- Sensibiliser aux dangers des distracteurs : à la fois en tant que piéton, mais aussi en tant que jeune conducteur
- Rechercher des partenariats privés pour proposer une alternative au dispositif « pass bonne conduite » (éteint en 2017), sous forme de récompense aux jeunes conducteurs, sans infraction après l'obtention de leur permis.
- Responsabiliser les jeunes sur la nécessité de se tester soi-même (réflexe d'acheter un éthylotest et en avoir sur soi)
- Optimiser les nouvelles technologies pour développer des outils liés aux nouvelles mobilités. Ex : géolocalisation de covoiturage liée aux lieux de sorties.
- Inclure une thématique déplacement lors des visites des établissements recevant du public (ERP) afin que cette dimension soit prise en compte par les gérants d'un lieu.
- Poursuivre, développer, améliorer les actions proposées dans le cadre du continuum éducatif.



Enjeu Seniors

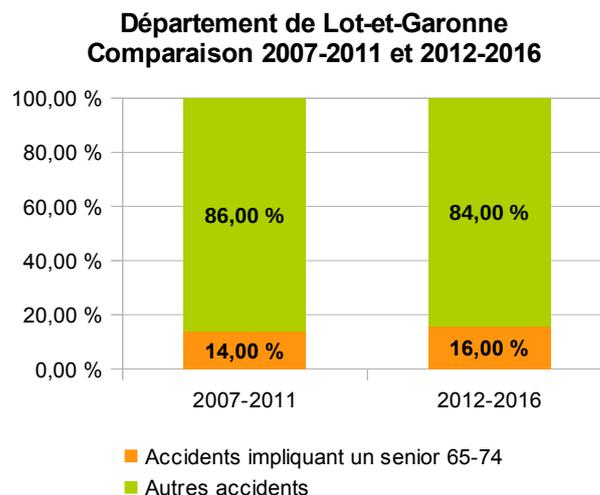
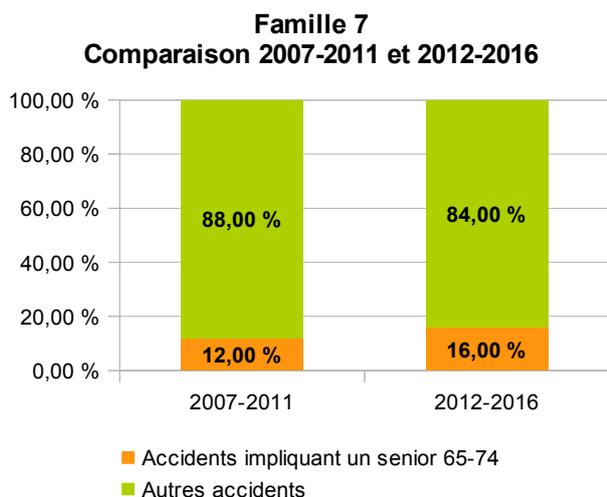
1) Les seniors âgés de 65 à 74 ans

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

Importance de l'enjeu «seniors âgés de 65 à 74 ans» en Lot-et-Garonne

	Période 2007 à 2011	Période 2012 à 2016
Nombre d'accidents corporels	204	146
dont mortels	31	22
Nombre de victimes	336	244
dont tués	36	24
dont total blessés	300	220
dont BH	177	125
Lot-et-Garonne		

Part des accidents impliquant un senior de 65-74 ans par rapport aux accidents corporels



Pour le Lot-et-Garonne, la part des accidents impliquant des seniors de 65-74 ans a augmenté de 2 % entre les deux périodes, alors que pour la famille 7 on constate une augmentation de 4 %.

2) Les seniors âgés de 75 ans et plus

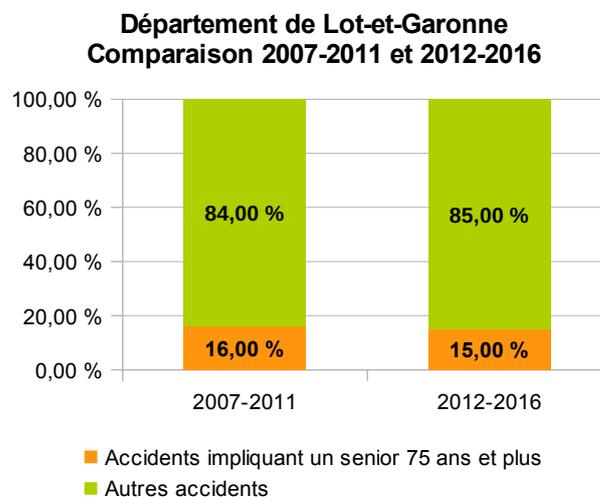
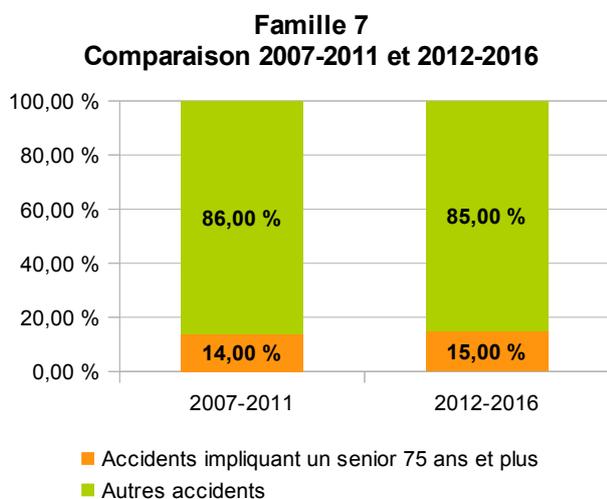
En France en 2016, les seniors âgés de 75 ans et plus représentent 15,7 % des personnes tuées et 5,2 % des victimes des accidents.

Importance de l'enjeu «seniors âgés de 75 ans et plus» en Lot-et-Garonne

	Période 2007 à 2011	Période 2012 à 2016
Nombre d'accidents corporels	242	137
dont mortels	48	22
Nombre de victimes	369	200
dont tués	55	22
dont total blessés	314	178
dont BH	191	111
Lot-et-Garonne		

Dans le Lot-et-Garonne, la part des accidents corporels a diminué de 43 % sur la période 2012 à 2016, par comparaison à la période 2007 à 2011. Le taux d'accidents mortels est également en nette diminution avec -54 % sur la période 2012 à 2016.

Part des accidents impliquant un senior de 75 ans et plus par rapport aux accidents corporels



Proportionnellement à l'évolution du nombre total d'accidents, pour le Lot-et-Garonne, la part des accidents impliquant des seniors de 75 ans et plus a diminué de 1 % entre les deux périodes, alors que pour la famille 7 on constate une augmentation de 1 %.

Constats/problématiques

- Bien que l'accidentalité des seniors ait baissé dans le département, les seniors restent des usagers de la route particulièrement vulnérables de la route.
- Les tranches d'âges sont différentes de celles du dernier DGO : deux tranches d'âge sont à prendre en compte désormais : 65-74 ans et 75 ans et plus.
- Il convient de distinguer les seniors vivant en milieu urbain, qui ont davantage de déplacements piétons et les seniors vivant en milieu rural, dont les déplacements se font essentiellement en voiture.



Orientations d'actions

- Développer trois aspects principaux dans les actions : l'hypovigilance ; la perte d'autonomie ; la mobilité réduite due au vieillissement.
- Inciter les seniors à se préparer, de façon à anticiper les difficultés à venir avec l'âge. Cette information peut être communiquée à partir de 65 ans.
- Afin d'être pertinentes, les interventions en matière de sécurité routière doivent être orientées vers la prise de conscience (ce qui est différent du savoir). Les seniors doivent prendre conscience de l'inadéquation entre leurs capacités réelles et ce qu'elles pensent pouvoir faire.
- Développer la préparation à la perte d'autonomie.
- Accompagner la perte d'autonomie.
- Proposer des révisions du code de la route, ainsi que des parcours de conduite en conditions réelles.
- Sensibiliser sur les problématiques de la consommation d'alcool, de stupéfiants et de médicaments (notamment ceux qui ont un effet sur la conduite).
- Améliorer la communication sur les actions Seniors qui sont menées dans le département.
- Développer le réseau des élus, déterminant dans le développement des actions vers le public des seniors.
- *Dans le cadre des infrastructures* : impliquer les gestionnaires de voirie pour aboutir à une simplification et à une clarification de la signalisation :
 - inciter les aménagements continus vers les zones d'activité pour sécuriser la piétonisation des personnes âgées ;
 - inciter les aménagements qui créeraient des ralentissements aux abords des maisons de retraite ;
 - inciter à l'aménagement des trottoirs praticables par tous ;
 - favoriser la visibilité des routes, notamment pour les seniors vivant en milieu rural.
- Prendre en compte la vulnérabilité des seniors : lorsqu'ils sont piétons (visibilité), ou lorsqu'ils sont usagers des transports collectifs (autocar notamment).

Enjeu Deux-roues motorisés

En France en 2016, les usagers de 2RM représentent 21,9 % des personnes tuées, et 27,3 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

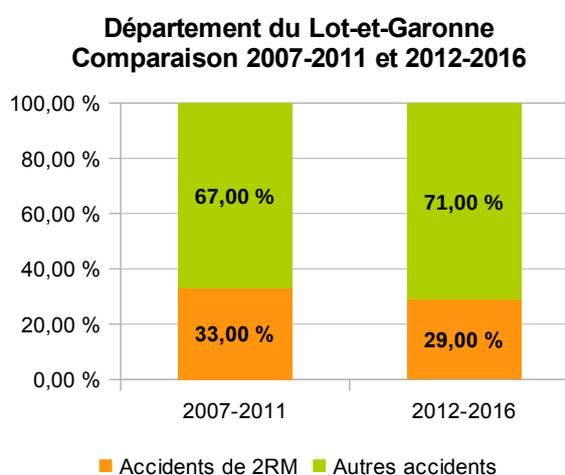
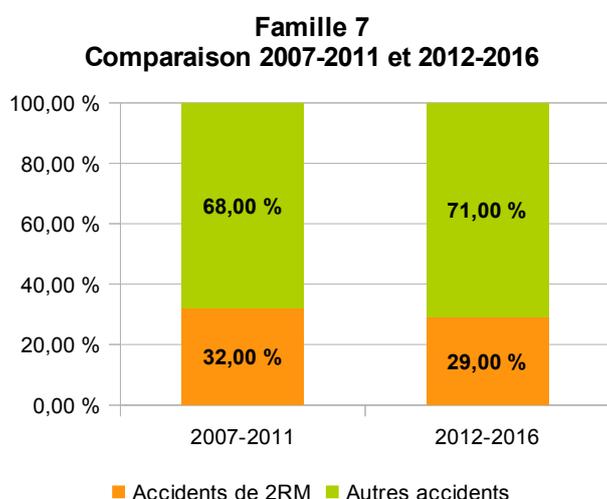
Importance de l'enjeu «deux-roues motorisés» en Lot-et-Garonne

	Période 2007 à 2011	Période 2012 à 2016
Nombre d'accidents corporels	491	265
dont mortels	31	17
Nombre de victimes	594	328
dont tués	31	17
dont total blessés	563	311
dont BH	342	210

Lot-et-Garonne

Entre 2012 et 2016, dans le Lot-et-Garonne, 924 accidents ont eu lieu, dans lesquels 127 usagers ont été tués. Parmi ces accidents, on a dénombré 265 accidents de deux-roues motorisés dans lesquels 17 personnes sont décédées ; sur ces 17 personnes tuées, toutes étaient des usagers de 2RM.

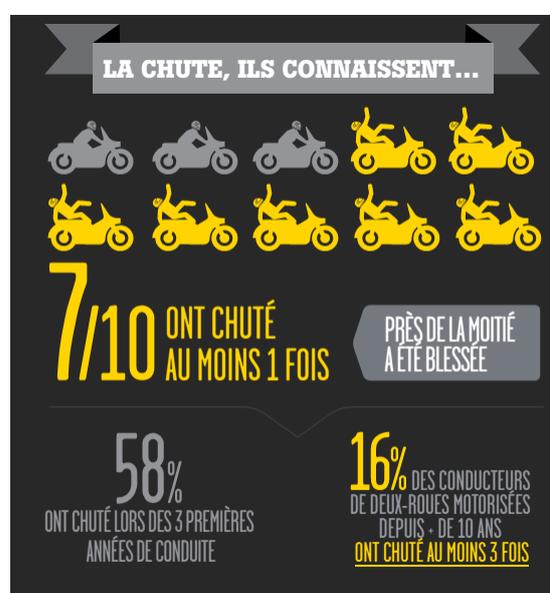
Part des accidents de deux-roues motorisés par rapport aux accidents corporels



Sur la période 2012-2016, la part des accidents de 2RM est identique pour le département du Lot-et-Garonne que pour sa famille de référence. L'évolution de cette part entre 2007-2011 et 2012-2016 est en légère baisse, à la fois pour le département et pour sa famille de référence (respectivement -3 % et -4 %).

Constats/problématiques

- Les usagers des deux-roues motorisés font partie des plus vulnérables sur la route : alors qu'ils ne représentent que 2 % du trafic, ils sont concernés par 30 % des accidents (2012-2017).
- La formation pratique (de 7 heures) du Brevet de Sécurité Routière (appelé permis AM depuis janvier 2013) n'est pas suffisante. Le BSR permet de conduire des cyclomoteurs de 50 cm³ maximum ou des quadricycles légers. En être titulaire permet d'attester le fait d'avoir fait la formation, mais ne correspond pas à une capacité à bien maîtriser son véhicule (notamment en ce qui concerne la puissance).
- La problématique des deux-roues motorisés n'est pas seulement technique, elle est également comportementale. Des éléments relatifs au partage de la route devraient être intégrés dans la formation des jeunes conducteurs (notions de visibilité, intersections, remontées de files, notamment).



Orientations d'actions

- Développer trois dimensions principales dans les actions : le comportement ; l'équipement/visibilité du deux-roues motorisés par les autres usagers ; l'état du véhicule.
- Intégrer une composante deux-roues motorisés sur ces trois axes (comportement, équipement/visibilité du deux-roues motorisés par les autres usagers, état du véhicule) avec des supports vidéo pédagogiques complémentaires, dans le cadre des forums de sécurité routière organisés dans les établissements scolaires.
- Continuer à organiser les actions « Journée des motards » et l'opération « Sensibilisation des jeunes conducteurs de deux-roues motorisés », en les complétant par des actions sur les trois axes évoqués précédemment.
- Actualiser et diffuser la charte de bonne conduite réalisée en 2016/2017 pour une action de sensibilisation vers les moto-écoles et vers les professionnels équipementiers et concessionnaires
- Recenser les associations de motards sur le 47 avec une rencontre avec le chargé de mission deux-roues motorisés. Proposer une réunion annuelle sur la problématique sécurité et éducation routière. Les inviter aux actions du PDASR.
- Sensibiliser les jeunes à travers les clubs sportifs associatifs dans le domaine des sports mécaniques, mais aussi plus généralement les autres sports
- Généraliser les enquêtes post-accident mortel pour les décès impliquant un deux-roues motorisé, et y inclure une composante relative à la lecture de l'infrastructure pour le deux-roues motorisé.
- Accompagner toute mesure relative à l'équipement des deux-roues motorisés : pression des pneus lors des rallyes ou journées moto, mesure incitative (type cadeau TVA) sur les équipements de sécurité pour les jeunes permis deux-roues motorisés.



ANNEXES

Données générales d'accidentalité

Définitions :

L'arrêté du 27 mars 2007 relatif aux conditions d'élaboration des statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation donne les définitions suivantes :

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

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

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

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

Parmi les victimes, on distingue :

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

Parmi les personnes blessées, il convient de différencier :

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

Valeurs de référence :

Afin de déterminer les enjeux, il convient de comparer l'accidentalité de Lot-et-Garonne aux indicateurs de référence de la famille de départements de même profil de sécurité routière (famille 7 « départements ruraux peu denses »)

Données relatives aux enjeux du DGO

Source : ODSR DDT de Lot-et-Garonne

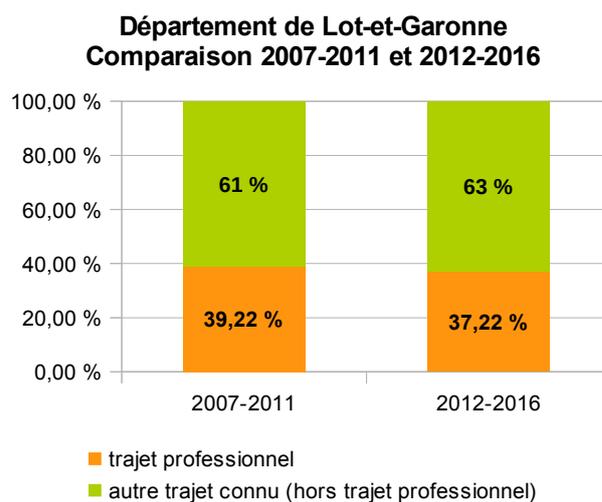
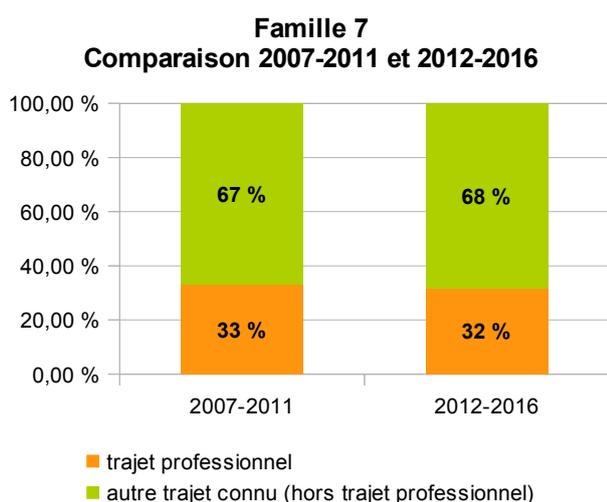
Le risque routier professionnel

Importance de l'enjeu risque professionnel

L'analyse ci-dessous porte sur l'ensemble des trajets professionnels, qui comprennent les trajets dans le cadre d'une utilisation professionnelle et les trajets domicile-travail.

	Période 2007 à 2011	Période 2012 à 2016
Nombre d'accidents corporels	584	344
dont mortels	75	47
Nombre de victimes	829	501
dont tués	81	50
dont total blessés	748	451
dont BH	420	268
Lot-et-Garonne		

Part des accidents routiers professionnels par rapport à l'ensemble des accidents corporels avec au moins un conducteur dont l'information sur la nature du trajet est renseignée



Pour le Lot-et-Garonne, la part des accidents routiers professionnels a légèrement baissé entre les deux périodes. Cependant, elle reste supérieure à celle de sa famille de référence quelle que soit la période 2007-2011 ou 2012-2016.

Tableau comparatif des accidents liés à un trajet professionnel entre 2012 et 2016

Nombre d'accidents	Nombre d'accidents liés à un trajet professionnel	Nombre total d'accidents trajets connus (y compris trajet professionnel)	Pourcentage d'accidents trajet professionnel / trajets connus
Lot-et-Garonne 2012-2016	344	879	39 %
Famille 7 2012-2016	3 943	11 614	34 %
France entière 2016	21 543	47 949	45 %

Parmi les accidents dont les trajets ont été renseignés, on constate que les indicateurs liés au risque professionnel dans le département de Lot-et-Garonne (39 %) sont supérieurs à ceux de sa famille 7 de référence (34 %).

La part élevée des accidents corporels lors de trajets professionnels représente un enjeu important de sécurité routière dans le département du Lot-et-Garonne.

Panorama des accidents liés au risque professionnel

1) Les accidents liés aux trajets dans le cadre d'une utilisation professionnelle

Parmi les risques routiers, les accidents liés aux trajets effectués en utilisation professionnelle sont moins nombreux que ceux liés aux trajets domicile-travail, mais sont plus meurtriers.

En France en 2016, les accidents impliquant un usager en trajet utilisation professionnelle représentent 23,2 % des personnes tuées et 20,9 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

Les chiffres de l'accidentalité de Lot-et-Garonne - période 2012-2016

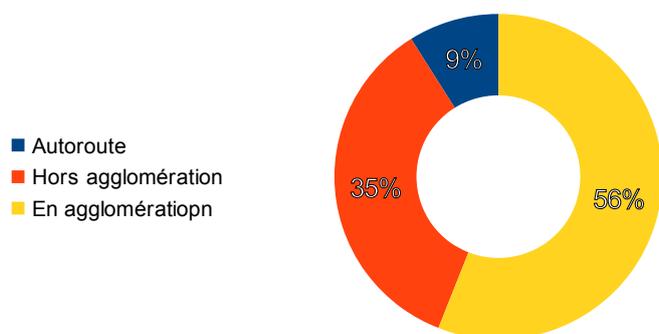
Trajet Utilisation Professionnelle	Période 2012 à 2016
Nombre d'accidents corporels	134
dont mortels	29
Nombre de victimes	193
dont tués	31
dont total blessés	162
dont BH	98

Sur la période 2012-2016, on enregistre 134 accidents impliquant un usager en utilisation professionnelle, soit 14,5 % de l'accidentalité globale du département (924 accidents au total). Ces accidents ont provoqué 31 tués et 162 blessés dont 98 blessés hospitalisés.

Nombre d'accidents	Nombre d'accidents liés à trajet d'utilisation professionnelle	Nombre total d'accidents trajets professionnels	Pourcentage
Lot-et-Garonne 2012-2016	134	344	38,9 %
Famille 7 2012-2016	1922	3 943	48,7 %
France entière 2016	10 089	21 543	46,8 %

Parmi les accidents dont les trajets ont été renseignés, on remarque que les indicateurs liés aux trajets d'utilisation professionnelle dans le département du Lot-et-Garonne sont inférieurs à ceux de sa famille 7 de référence.

Selon le milieu - période 2012-2016



Les accidents surviennent à 56 % en agglomération, 35 % hors agglomération, et seulement 9 % sur autoroute.

Selon le mode de déplacement - période 2012-2016

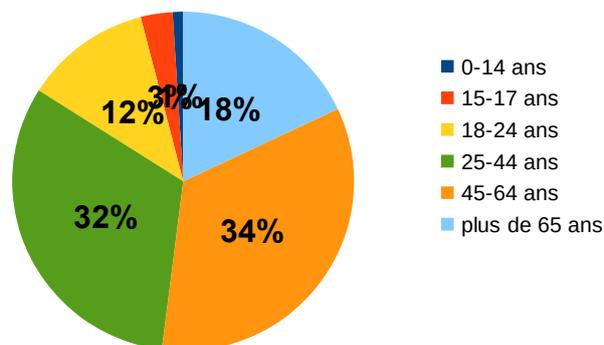
Utilisation professionnelle Mode de déplacement	Nombre de véhicules concernés	Nombre d'accidents concernés	Part des accidents par moyen de locomotion	Nombre d'accidents mortels	Nombre total de victimes dans les accidents concernés		
					Tués	BH	BL
piéton	15	15	11 %	4	4	7	4
vélo	12	12	9 %	2	2	9	1
cyclomoteur	7	7	5 %	0	0	6	2
scooter <= 50 cm3	4	4	3 %	0	0	1	3
motocyclette >50 et <=125 cm3	3	3	2 %	1	1	1	1
motocyclette > 125 cm3	7	7	5 %	0	0	4	6
scooter > 125 cm3	2	2	1 %	0	0	2	1
voiturette / quad à moteur carrossé	1	1	1 %	0	0	1	0
VL	118	93	69 %	19	20	67	56
VU seul (1,5 < PTAC =< 3,5t)	42	40	30 %	10	12	34	14
PL seul (PTAC > 7,5t)	24	22	16 %	9	10	13	11
PL + remorque(s)	12	12	9 %	6	6	5	3
tracteur routier/semi-remorque	20	20	15 %	3	3	21	5
engin spécial	3	3	2 %	0	0	2	1
tracteur agricole	4	4	3 %	1	1	3	0
autobus	1	1	1 %	0	0	1	0
autocar	4	4	3 %	1	1	3	0
train	2	2	1 %	2	2	0	0
Ensemble	266	134		29	31	98	64

Nota : 1 accident corporel peut concerner plusieurs véhicules en utilisation professionnelle.

Les accidents corporels impliquant un conducteur en trajet « utilisation professionnelle » sont principalement des accidents impliquant un véhicule de tourisme pour 69 % mais aussi un poids lourd (40 %) et un véhicule utilitaire (30%).

Selon l'âge du conducteur ou du piéton - période 2012-2016

Utilisation professionnelle selon l'âge	Conducteur	Piéton	Total accidents
0-14	2	1	3
15-17	7	0	7
18-24	29	1	30
25-44	73	3	76
45-64	81	1	82
65 et plus	34	9	43



Répartition par classe d'âge des conducteurs et des piétons en trajet Utilisation Professionnelle

Les conducteurs dans la tranche d'âge 24/44 ans et 45/64 ans représentent 2/3 des usagers impliqués dans un accident lié à un trajet pour une utilisation professionnelle.

Les jeunes conducteurs et les seniors de plus de 65 ans *actifs* sont impliqués dans un tiers des accidents.

2) Les accidents liés aux trajets domicile-travail

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

Les chiffres de l'accidentalité du Lot-et-Garonne - période 2012-2016

Trajet Domicile-Travail	Période 2012 à 2016
Nombre d'accidents corporels	230
dont mortels	21
Nombre de victimes	340
dont tués	23
dont total blessés	317
dont BH	184

Sur la période 2012-2016, on enregistre 230 accidents impliquant un usager de la route sur un trajet domicile-travail, soit 24,9 % de l'accidentalité globale du département (924 accidents au total). Ces accidents ont provoqué 23 tués et 317 blessés dont 184 blessés hospitalisés.

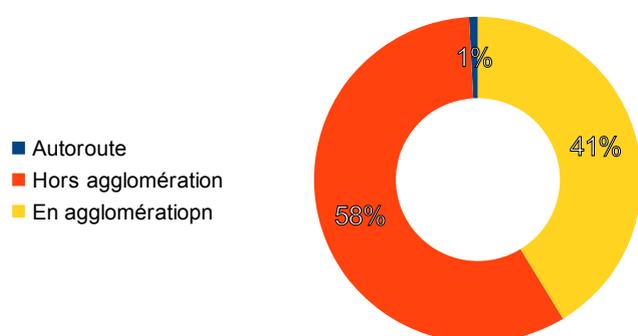
Usagers	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents (*)	Nombre d'accidents mortels	Nombre de tués
Conducteur	421	206	16	18
Passagers (**)	69	33	1	1
Piéton	25	22	4	4
Total	340	230	21	23
Risque professionnel	501	344	47	50
% trajet domicile-travail	68 %	67 %	45 %	46 %

(*) le nombre total d'accidents corporels n'est pas égal à la somme des accidents par type de victimes.

(**) Le nombre de passagers concernés est souvent sous-estimé car le type de trajet n'est pas systématiquement renseigné.

Pour la période 2012-2016, les accidents relatifs aux trajets domicile-travail sont les plus nombreux au regard du risque routier professionnel (utilisation professionnelle et domicile-travail) en Lot-et-Garonne.

Selon le milieu - période 2012-2016



Les accidents surviennent :
à 58 % hors agglomération
41 % hors agglomération
et seulement 1 % sur autoroute.

Selon le jour de la semaine - période 2012-2016

Jour	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes		
			Tués	BH	BL
lundi	40	4	5	30	23
mardi	36	6	6	24	21
mercredi	43	4	5	35	27
jeudi	35	0	0	30	22
vendredi	50	4	4	44	30
samedi	17	1	1	15	7
dimanche	9	2	2	6	3
Ensemble	230	21	23	184	133

Les accidents impliquant au moins un usager avec un trajet domicile-travail ont lieu pendant la semaine avec un léger pic le vendredi. On constate que la moitié des accidents mortels se produisent en début de semaine (67%).

Les accidents surviennent pendant les heures de pointes soit entre 7h00 et 8h00 (60 accidents), entre 12h00 et 14h00 (33 accidents) et le soir entre 17h00 et 19h00 (51 accidents).

Selon le mode de déplacement - période 2012-2016

Domicile – Travail Mode de déplacement	Nombre de véhicules concernés	Nombre d'accidents concernés	Part des accidents par moyen de Locomotion	Nombre d'accidents mortels	Nombre total de victimes dans les accidents concernés		
					Tués	BH	BL
piéton	22	22	10 %	4	4	15	6
vélo	16	16	7 %	0	0	14	2
cyclomoteur	13	13	6 %	0	0	10	4
scooter <= 50 cm3	16	16	7 %	0	0	12	8
quad léger <=50 cm3	1	1	0 %	0	0	0	1
scooter >50 et <=125 cm3	3	3	1 %	0	0	2	1
motocyclette >50 et <=125 cm3	5	5	2 %	0	0	4	3
motocyclette > 125 cm3	38	38	17 %	3	3	33	11
quad lourd > 50 cm3	2	2	1 %	0	0	2	0
VL	280	205	89 %	19	21	165	115
VU seul (1,5 < PTAC =< 3,5t)	26	24	10 %	1	2	20	26
PL seul (PTAC > 7,5t)	12	11	5 %	3	4	6	13
PL + remorque(s)	2	2	1 %	2	2	0	0
tracteur routier/semi-remorque	3	3	1 %	0	0	4	2
tracteur agricole	2	2	1 %	0	0	2	1
autobus	1	1	0 %	0	0	1	0
autre	1	1	0 %	0	0	1	0
Ensemble	421	230		21	23	184	133

Nota : 1 accident corporel peut concerner plusieurs véhicules en trajet domicile-travail.

Sur la période 2012-2016, les accidents corporels impliquant un conducteur en trajet domicile-travail sont des accidents impliquant un véhicule de tourisme (89 %) qui ont provoqué 21 tués et 280 blessés.

Les addictions (alcool, stupéfiants)

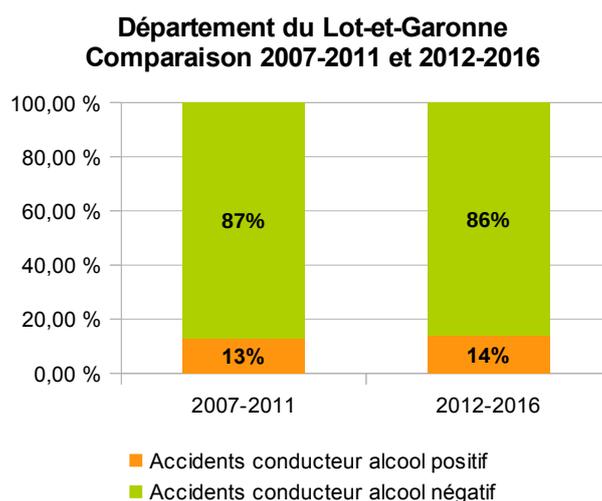
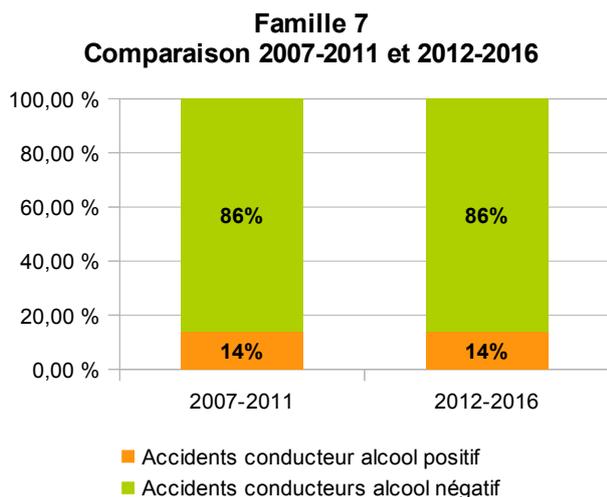
1) L'alcool

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

Importance de l'enjeu « Alcool »

	Période 2007 à 2011	Période 2012 à 2016
Nombre d'accidents corporels	191	132
dont mortels	31	29
Nombre de victimes	299	199
dont tués	34	32
dont total blessés	265	167
dont BH	164	107

Part des accidents liés à l'alcool parmi les accidents corporels (taux connus)



Pour le Lot-et-Garonne, la part des accidents liés à l'alcool a légèrement augmenté entre les deux périodes. Elle reste identique à celle de sa famille de référence pour la période 2012-2016.

Tableau comparatif des accidents liés à l'alcool entre 2012 et 2016

Nombre d'accidents	Nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre total d'accidents tous conducteur au taux connu	Pourcentage alcool / taux connus
Lot-et-Garonne 2012-2016	132	938	14 %
Famille 7 2012-2016	1 309	9 111	14 %
France entière 2016	5 204	45 917	11 %

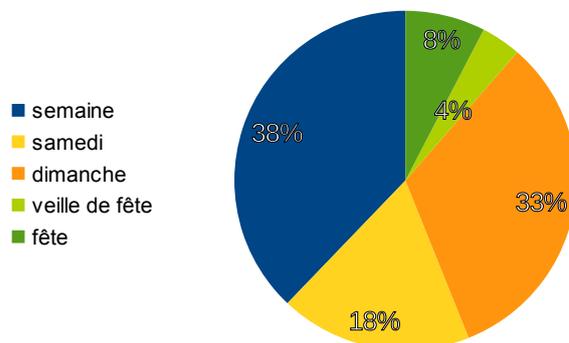
Parmi les accidents où le taux d'alcool des conducteurs est connu, on observe que le pourcentage en Lot-et-Garonne est identique à celui de la famille 7 des départements «ruraux peu denses».

Nombre de tués	Nombre de tués accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre de tués accidents tous conducteur au taux connu	Pourcentage alcool / taux connus
Lot-et-Garonne 2012-2016	32	133	24 %
Famille 7 2012-2016	377	1337	28 %
France entière 2016	873	2959	30 %

Dans les accidents mortels où le taux d'alcool des conducteurs est connu, 24 % des usagers sont tués dans un accident impliquant un conducteur en alcoolémie positive. Bien que ce taux soit inférieur à celui de sa famille 7 de référence, il est suffisamment important pour conclure que l'alcool demeure un enjeu absolu de sécurité routière dans le département du Lot-et-Garonne.

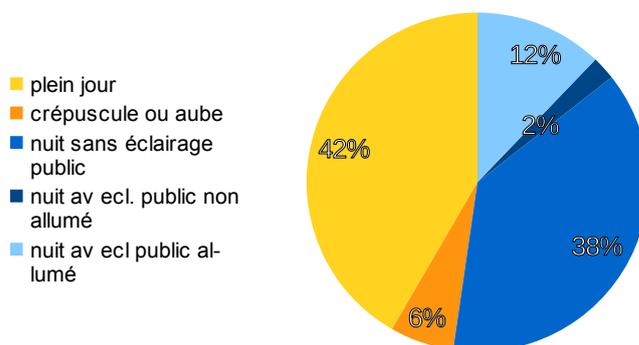
Panorama des accidents liés à l'alcool

Selon la catégorie de jour - période 2012-2016



51 % des accidents impliquant au moins un conducteur en alcoolémie positive se produisent pendant le week-end (samedi et dimanche), et à 38 % pendant la semaine.

Selon la luminosité - période 2012-2016

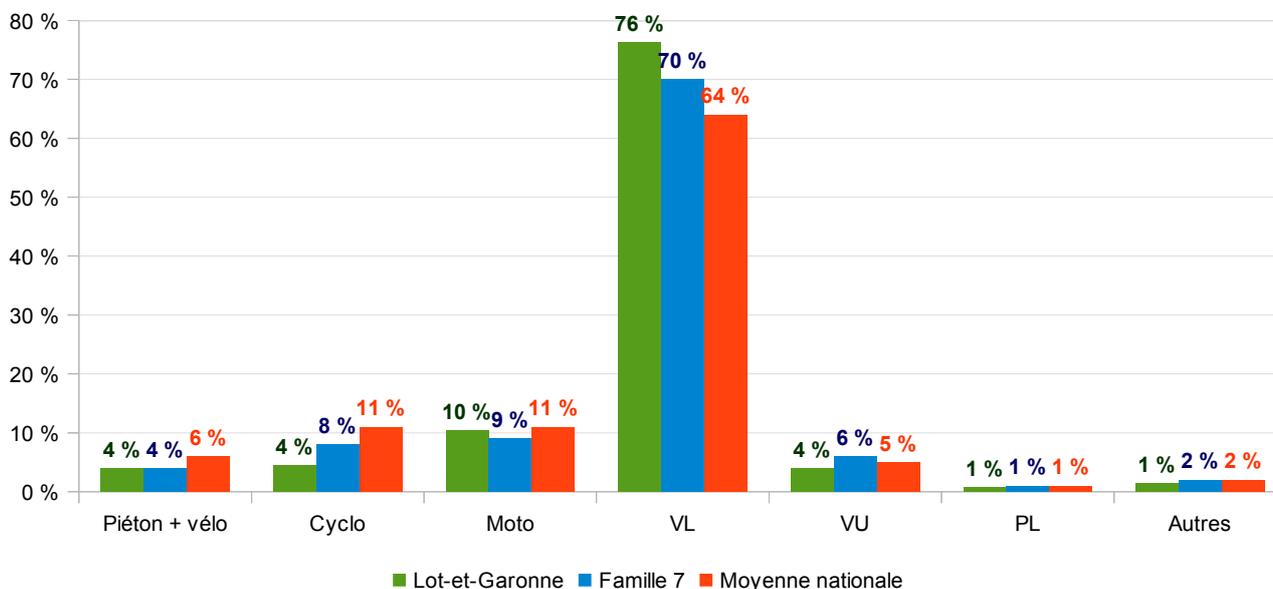


52 % des accidents avec un conducteur en alcoolémie illégale se produisent en soirée ou la nuit (sur les 132 accidents, 69 se sont produits la nuit) .

Selon le mode de déplacement - période 2012-2016

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

Répartition des conducteurs et piétons alcoolisés selon le mode de déplacement sur la période 2012-2016



Parmi les accidents impliquant au moins un conducteur ou un piéton en alcoolémie illégale, on remarque que les indicateurs liés au mode de déplacement « piéton + vélo », « cyclomoteur » et « véhicules utilitaires (VU) » dans le département du Lot-et-Garonne sont inférieurs ou égal à ceux de sa famille 7 de référence tout en restant inférieurs à la moyenne nationale.

A contrario, le mode de déplacement en « moto » est légèrement supérieur à la famille 7 mais inférieur au niveau national, et la part des « VL » du Lot-et-Garonne dépasse les taux de la famille 7 et de la moyenne nationale.

A noter : les conducteurs présentant une alcoolémie au-dessus du taux légal sont essentiellement des conducteurs de voiture et un conducteur sur sept est un conducteur de deux roues-motorisé.

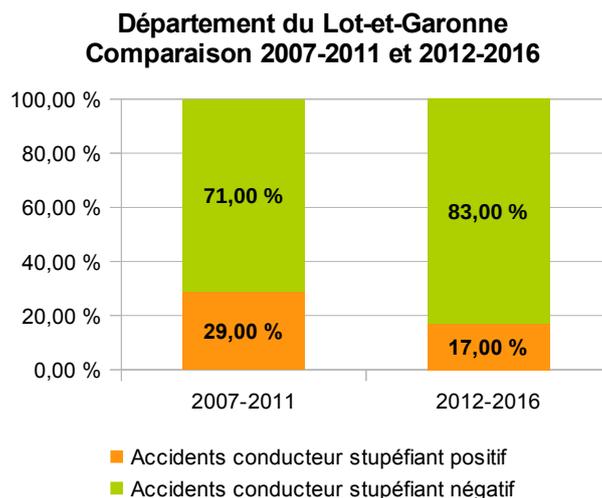
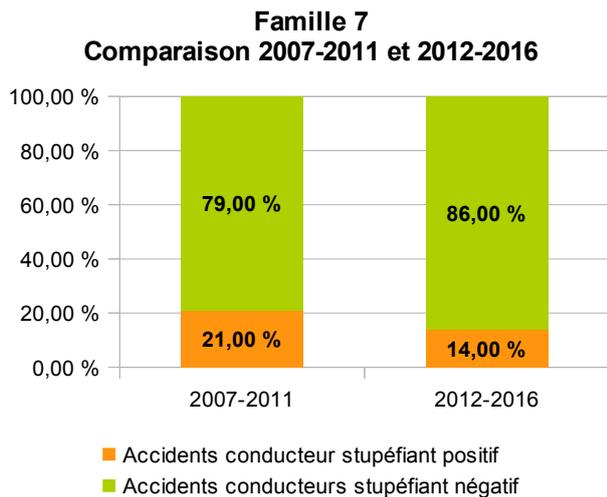
2) Les stupéfiants

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

Importance de l'enjeu « stupéfiants »

	Période 2007 à 2011	Période 2012 à 2016
Nombre d'accidents corporels	61	80
dont mortels	20	14
Nombre de victimes	120	128
dont tués	22	16
dont total blessés	98	112
dont BH	65	74

Part des accidents liés aux stupéfiants par rapport aux accidents corporels (stupéfiant connu)



Pour le Lot-et-Garonne, la part des accidents avec stupéfiants a diminué de 12 % entre les deux périodes, et pour la famille 7 on constate également une diminution de 7 %.

Tableau comparatif des accidents liés aux stupéfiants entre 2012 et 2016

Nombre d'accidents	Nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre total d'accidents tous conducteur au taux connu	Pourcentage stupéfiant / taux connu
Lot-et-Garonne 2012-2016	80	482	17 %
Famille 7 2012-2016	692	4 854	14 %
France entière 2016	2 136	19 630	10,9 %

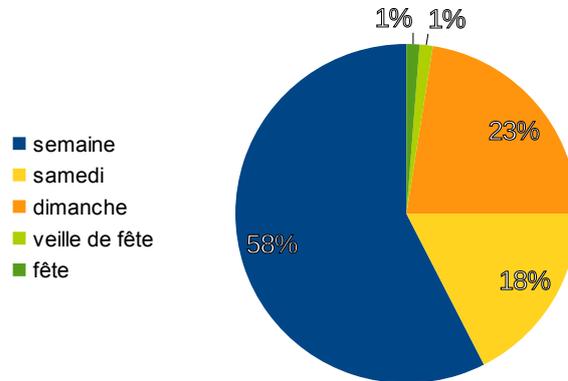
Parmi les accidents où le taux de stupéfiants des conducteurs est connu, on remarque que le pourcentage en Lot-et-Garonne est supérieur à celui de sa famille 7 de référence « des départements ruraux peu denses ».

Nombre de tués	Nombre de tués, accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre de tués accidents tous conducteur stupéfiant connu	Pourcentage stupéfiant / stupéfiant connu
Lot-et-Garonne 2012-2016	16	92	17 %
Famille 7 2012-2016	205	1 066	19 %
France entière 2016	526	2 359	22,3 %

Dans les accidents mortels où le taux de stupéfiant des conducteurs est connu, 17 % des usagers sont tués dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de produit stupéfiant. Bien que ce taux soit inférieur à celui de sa famille 7 de référence, il est suffisamment important pour conclure que les stupéfiants demeurent un enjeu absolu de sécurité routière dans le département de Lot-et-Garonne.

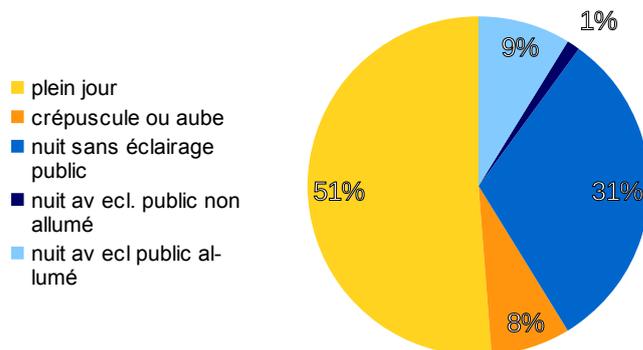
Panorama des accidents liés aux stupéfiants

Selon la catégorie de jour - période 2012-2016



58 % des accidents impliquant au moins un conducteur sous l’emprise d’un stupéfiant se produisent pendant la semaine et à 41 % pendant le week-end.

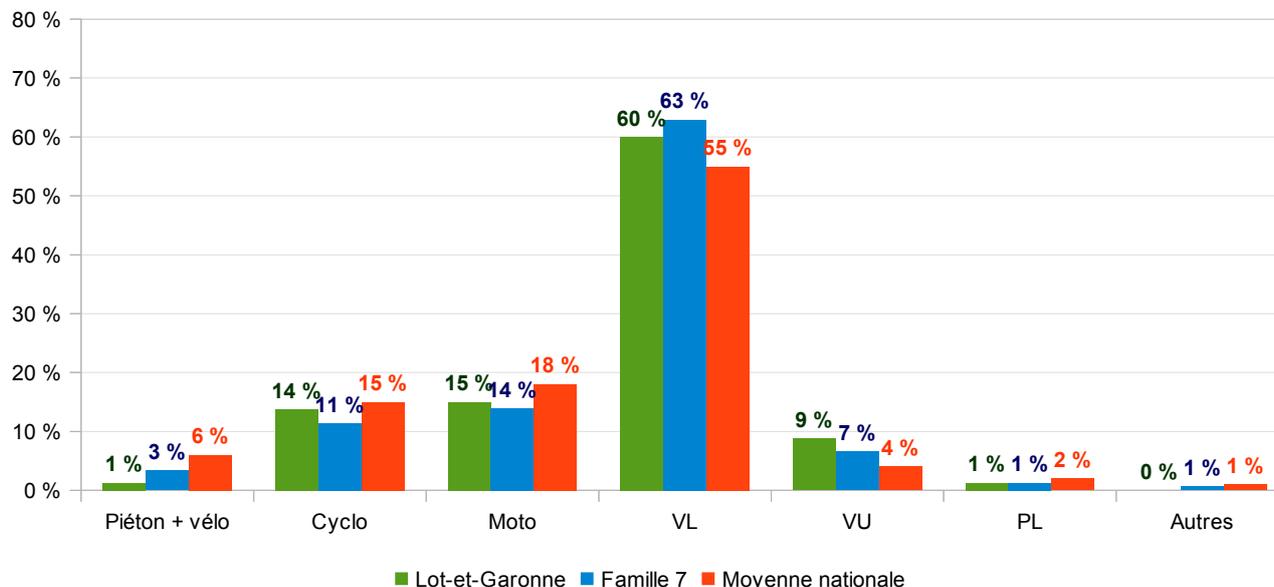
Selon la luminosité - période 2012-2016



49 % des accidents avec un conducteur impliquant au moins un conducteur sous l’emprise d’un stupéfiant se produisent en fin d’après-midi ou en soirée (sur les 80 accidents, 39 se sont produits la nuit) .

Selon le mode de déplacement - période 2012-2016

Dans cette analyse, les piétons sous l'emprise de stupéfiants impliqués dans les accidents corporels sont pris en compte.



Parmi les accidents impliquant au moins un conducteur ou un piéton sous l'emprise de stupéfiants, on remarque que les indicateurs liés au mode de déplacement « piéton + vélo », « VL » et « autres » dans le département du Lot-et-Garonne sont inférieurs ou égaux à sa famille 7 de référence.

A contrario, le mode de déplacement en « cyclo » et « moto » est légèrement supérieur à la famille 7 mais inférieur à celui de la France et la part des « VU » du Lot-et-Garonne dépasse les taux de la famille 7 et de la moyenne nationale.

A noter : les conducteurs révélant un dépistage positif aux stupéfiants sont essentiellement des conducteurs de voiture, et plus d'un conducteur sur quatre est un conducteur de deux roues-motorisé.

Les jeunes, selon 3 classes d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)

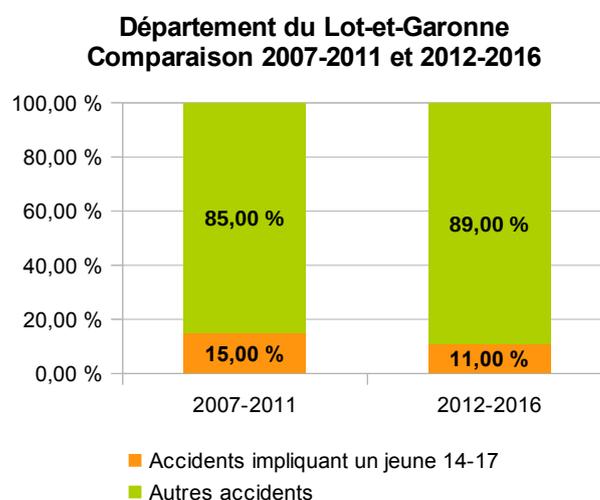
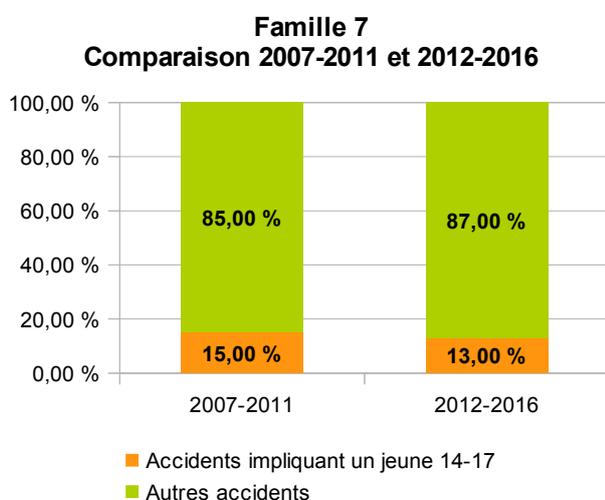
1) Les adolescents âgés de 14 à 17 ans

En France en 2016, les adolescents de 14-17 ans représentent 3,3 % des personnes tuées et 6,5 % des victimes.

Importance de l'enjeu «adolescents âgés de 14 à 17 ans»

	Période 2007 à 2011	Période 2012 à 2016
Nombre d'accidents corporels	222	105
dont mortels	4	4
Nombre de victimes	348	160
dont tués	5	4
dont total blessés	343	156
dont BH	184	82

Part des accidents impliquant des jeunes de 14-17 ans par rapport aux accidents corporels



Pour le Lot-et-Garonne, la part des accidents impliquant des jeunes de 14-17 ans a diminué de 4 % entre les deux périodes et pour la famille 7 on constate une diminution de 2 %.

Tableau comparatif des accidents impliquant un jeune de 14-17 ans entre 2012 et 2016

Nombre d'accidents	Nombre d'accidents avec un usager de 14-17 ans	Nombre total d'accidents	Pourcentage d'accidents avec un usager de 14-17 ans
Lot-et-Garonne 2012-2016	105	924	11 %
Famille 7 2012-2016	1 548	12 428	13 %
France entière 2016	5 187	59 432	8,7 %

Parmi les accidents avec un usager de 14-17 ans, on remarque que le pourcentage en Lot-et-Garonne est inférieur à celui de la famille 7 des départements «ruraux peu denses».

Nombre de tués	Nombre de personnes tuées de 14-17 ans	Nombre total de personnes tuées	Pourcentage de personnes tuées de 14-17 ans
Lot-et-Garonne 2012-2016	3	127	2,3 %
Famille 7 2012-2016	47	1 540	3,1 %
France entière 2016	122	3 655	3,3 %

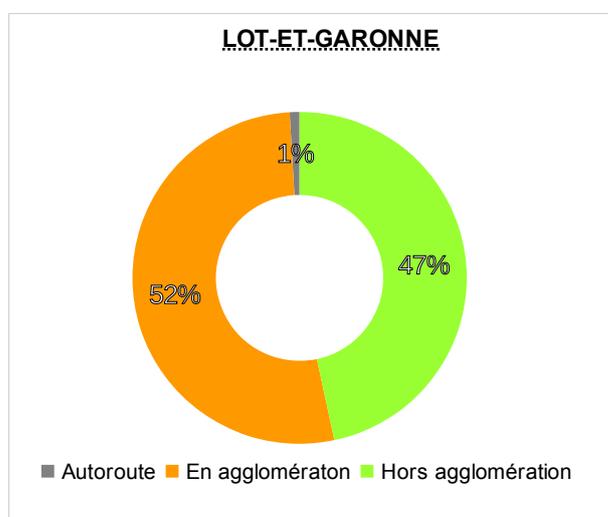
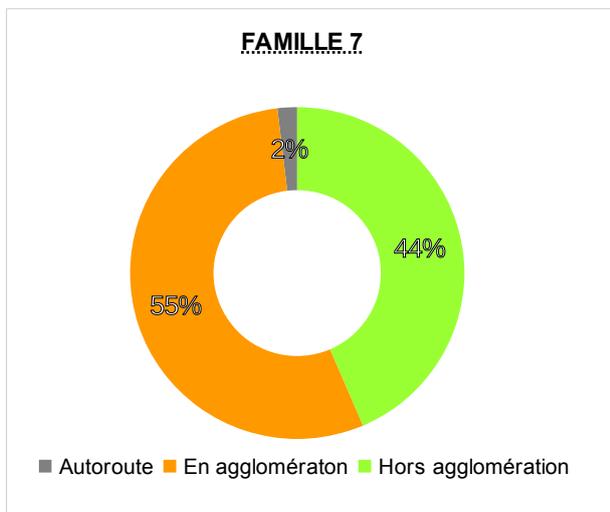
Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels impliquant un adolescent âgé de 14 à 17 ans est inférieur aux références de la famille 7 et de la France 2016.

Les accidents impliquant un usager de 14 à 17 ans représentent 11 % de l'ensemble des accidents du département, ils sont au nombre de 105 pour la période 2012-2016.

Panorama des accidents des adolescents âgés de 14 à 17 ans

Selon le milieu - période 2012-2016

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



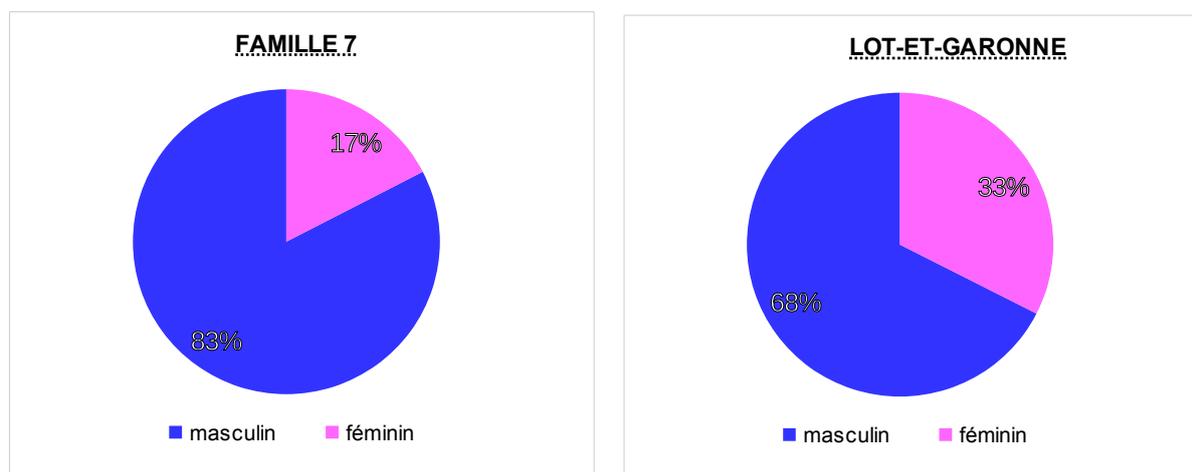
Les accidents impliquant des 14-17 ans ont lieu de jour (67 %) par conditions météorologiques normales (74 %) et se produisent en agglomération (52 %) dans le Lot-et-Garonne.

71 % des accidents impliquant au moins un jeune conducteur âgé entre 14 et 17 ans se produisent pendant la semaine et à 25 % pendant le week-end (samedi et dimanche).

La comparaison avec les résultats de la famille 7 de départements « ruraux peu denses » ne représente aucune différence majeure.

Selon le genre - période 2012-2016

Répartition des conducteurs et piétons de 14-17 ans impliqués dans un accident corporel selon le genre entre 2012 et 2016

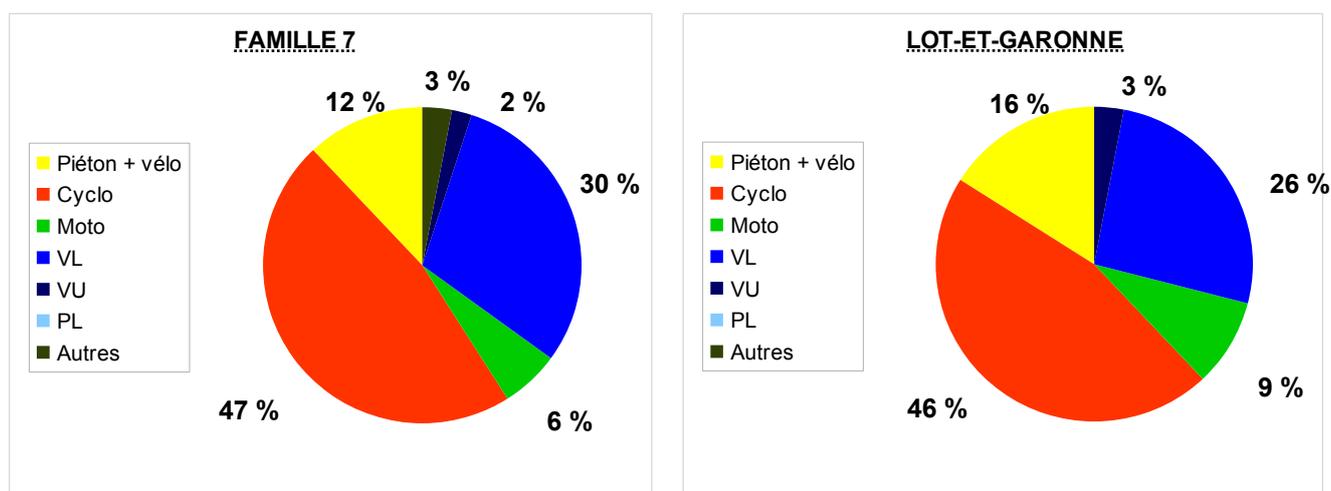


Les hommes sont sur-représentés parmi les usagers impliqués de 14-17 ans : ils représentent 68 % des 14-17 ans impliqués ou victimes pour le Lot-et-Garonne.

En comparaison avec les résultats de la famille 7 de départements « ruraux peu denses », la part des jeunes femmes de 14-17 ans est multiplié par deux dans le département du Lot-et-Garonne.

Selon le mode de déplacement (type de véhicule) - période 2012-2016

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



Le mode de déplacement le plus impliqué dans les accidents corporels de cette classe d'âge est le cyclomoteur : 46 % des impliqués de 14 à 17 ans sont des usagers de cyclomoteur. 26 % des victimes de 14 à 17 ans le sont lors d'un déplacement en VL et sont des passagers. 16 % sont des usagers de vélos ou des piétons. La part des usagers « cyclo » en Lot-et-Garonne est pratiquement identique à celle de la famille des départements « ruraux peu denses ».

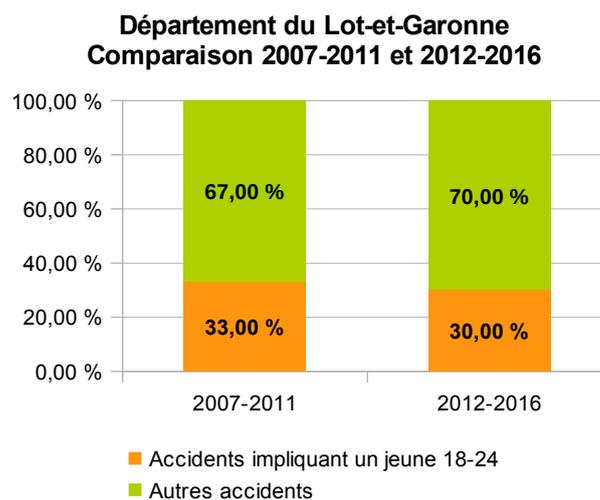
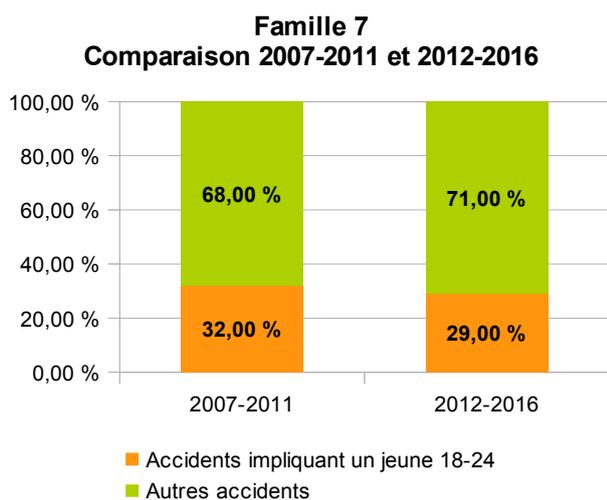
2) Les jeunes âgés de 18 à 24 ans

En France en 2016, les jeunes adultes (18-24 ans) représentent 17,3 % des personnes tuées et 19,0 % des victimes des accidents.

Importance de l'enjeu «jeunes âgés de 18 à 24 ans»

	Période 2007 à 2011	Période 2012 à 2016
Nombre d'accidents corporels	495	280
dont mortels	56	36
Nombre de victimes	844	481
dont tués	59	37
dont total blessés	785	444
dont BH	378	241

Part des accidents impliquant des jeunes de 18-24 ans par rapport aux accidents corporels



Pour le Lot-et-Garonne, la part des accidents impliquant des jeunes de 18-24 ans a diminué de 3 % entre les deux périodes, et pour la famille 7 on constate également une diminution de 3 %.

Tableau comparatif des accidents impliquant un jeune de 18-24 ans entre 2012 et 2016

Nombre d'accidents	Nombre d'accidents avec un usager de 18-24 ans	Nombre total d'accidents	Pourcentage d'accidents avec un usager de 18-24 ans
Lot-et-Garonne 2012-2016	280	924	30 %
Famille 7 2012-2016	3 592	12 428	28,9 %
France entière 2016	18 755	59 432	31,6 %

Parmi les accidents avec un usager de 18-24 ans, on remarque que le pourcentage en Lot-et-Garonne est pratiquement identique à celui de la famille 7 des départements «ruraux peu denses».

Nombre de tués	Nombre de personnes tuées de 18-24 ans	Nombre total de personnes tuées	Pourcentage de personnes tuées de 18-24 ans
Lot-et-Garonne 2012-2016	25	127	20 %
Famille 7 2012-2016	248	1 540	16,1 %
France entière 2016	633	3 655	17,3 %

Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels impliquant un jeune âgé de 18 à 24 ans est supérieur aux références de la famille 7 et de la France 2016. Les accidents impliquant un usager de 18 à 24 ans représentent 30 % de l'ensemble des accidents du département, ils sont au nombre de 280 pour la période 2012-2016 : ce qui constitue un enjeu absolu avec un nombre de tués de 25, dans cette classe d'âge, sur cette même période.

Panorama des accidents des adolescents âgés de 18 à 24 ans

Les accidents impliquant des jeunes âgés de 18-24 ans ont lieu principalement de jour (72 %), par conditions météorologiques normales (76 %) et se produisent hors agglomération (57 %) dans le Lot-et-Garonne.

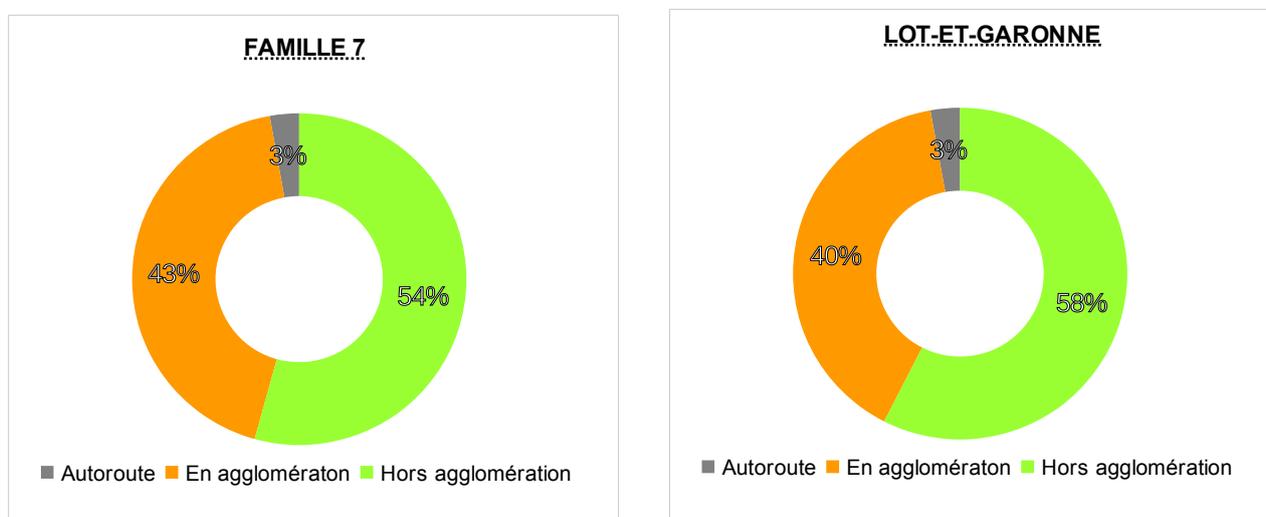
60 % des accidents impliquant au moins un jeune conducteur âgé entre 18 et 24 ans se produisent pendant la semaine, et à 40 % à parts égales pendant les samedis/veilles de fête (20 %) et les dimanches/jour de fête (20 %).

31 % des accidents impliquant un conducteur ou piéton âgé de 18-24 ans se produisent en fin d'après-midi ou en début de soirée et plus particulièrement dans la tranche horaire de 18h00 à 19h00 (27 accidents sur 88 au total).

La comparaison avec les résultats de la famille 7 de départements « ruraux peu denses » ne représente aucune différence majeure.

Selon le milieu - période 2012-2016

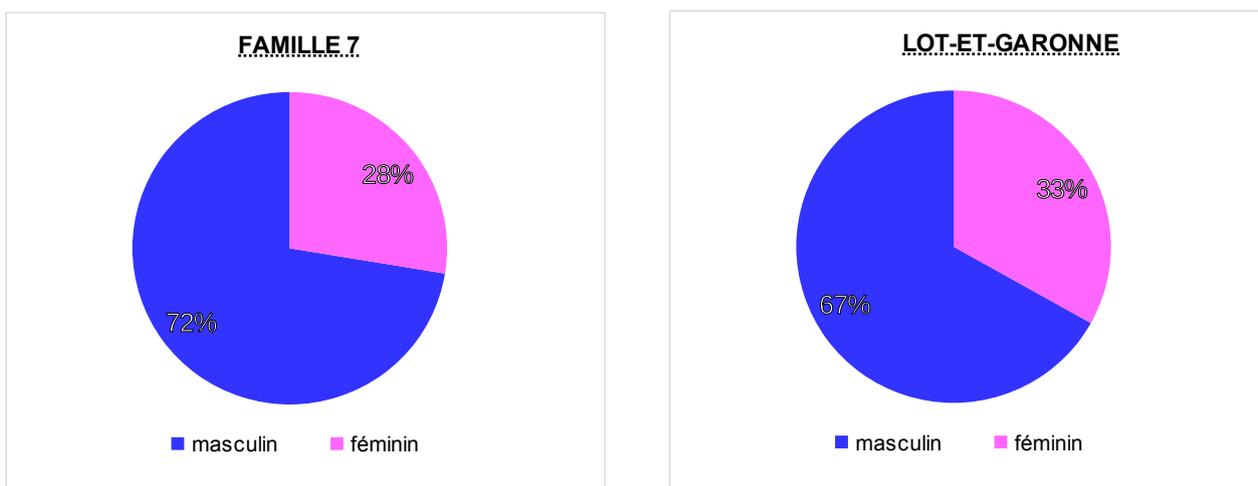
Répartition des accidents des 18-24 ans selon le milieu entre 2012 et 2016



En Lot-et-Garonne, les accidents impliquant des jeunes âgés de 18 à 24 ans se produisent à 58 % hors agglomération (soit 4 % de plus que la famille de référence), 40 % en agglomération et 3 % sur autoroute.

Selon le genre - période 2012-2016

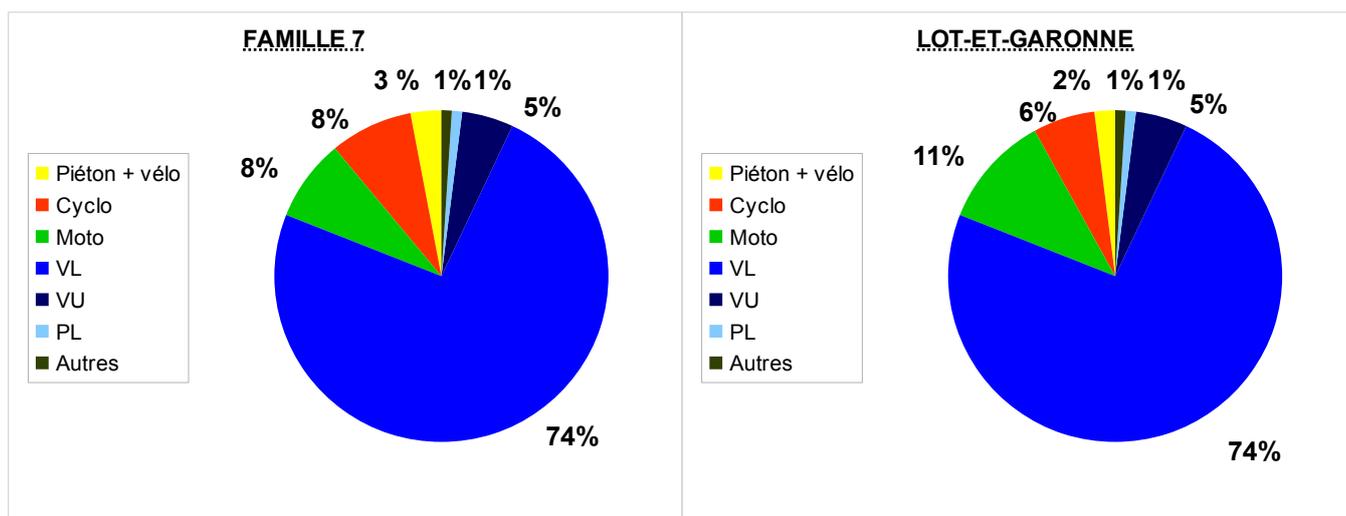
Répartition des conducteurs et piétons de 18-24 ans impliqués dans un accident corporel



Les jeunes hommes sont sur-représentés parmi les usagers impliqués de 18-24 ans : ils représentent 67 % des 18-24 ans impliqués ou victimes pour le Lot-et-Garonne. En comparaison avec les résultats de la famille 7 de départements « ruraux peu denses », la part des jeunes hommes de 18-24 ans est légèrement inférieure dans le département du Lot-et-Garonne.

Selon le mode de déplacement (type de véhicule) - période 2012-2016

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



Le mode de déplacement le plus impliqué dans les accidents corporels de cette classe d'âge est le véhicule léger : 74 % des impliqués de 18 à 24 ans sont des usagers de voiture. 11 % des victimes de 18 à 24 ans le sont lors d'un déplacement en moto et 6 % sont des usagers de cyclomoteurs. La part des usagers « VL » en Lot-et-Garonne est identique à celle de la famille des départements « ruraux peu denses ».

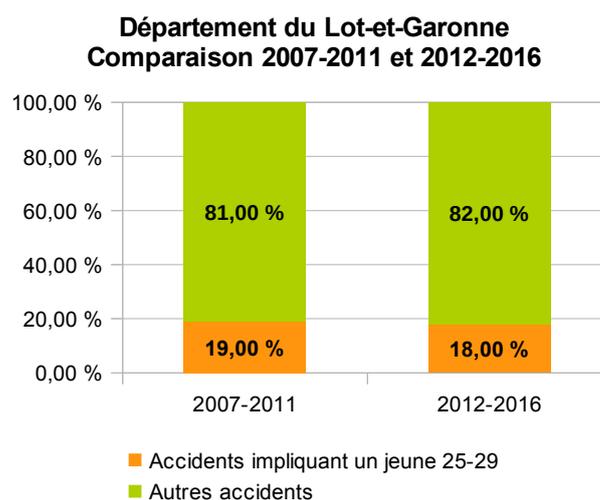
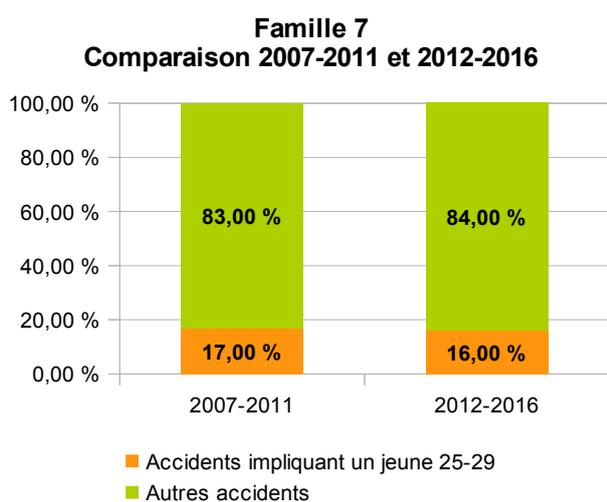
3) Les jeunes âgés de 25 à 29 ans

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

Importance de l'enjeu «jeunes âgés de 25 à 29 ans»

	Période 2007 à 2011	Période 2012 à 2016
Nombre d'accidents corporels	278	163
dont mortels	33	17
Nombre de victimes	495	291
dont tués	34	18
dont total blessés	461	273
dont BH	257	142

Part des accidents impliquant des jeunes de 25-29 ans par rapport aux accidents corporels



Pour le Lot-et-Garonne, la part des accidents impliquant des jeunes de 25-29 ans a diminué de 1 % entre les deux périodes, et pour la famille 7 on constate également une diminution de 1 %.

Tableau comparatif des accidents impliquant un jeune de 25-29 ans entre 2012 et 2016

Nombre d'accidents	Nombre d'accidents avec un usager de 25-29 ans	Nombre total d'accidents	Pourcentage d'accidents avec un usager de 25-29 ans
Lot-et-Garonne 2012-2016	163	924	18 %
Famille 7 2012-2016	2 024	12 428	16,3 %
France entière 2016	13 581	59 432	22,9 %

Parmi les accidents avec un usager de 25-29 ans, on remarque que le pourcentage en Lot-et-Garonne est supérieur à celui de la famille 7 des départements « ruraux peu denses ».

Nombre de tués	Nombre de personnes tuées de 25-29 ans	Nombre total de personnes tuées	Pourcentage de personnes tuées de 25-29 ans
Lot-et-Garonne 2012-2016	10	127	8 %
Famille 7 2012-2016	112	1 540	7,3 %
France entière 2016	324	3 655	8,9 %

Le pourcentage d'accidents corporels impliquant un jeune âgé de 25 à 29 ans est légèrement supérieur à la référence de la famille 7 et légèrement inférieur à la France 2016.

Ces accidents impliquant un usager de 25 à 29 ans représentent 18 % de l'ensemble des accidents du département, ils sont au nombre de 163 pour la période 2012-2016.

Le nombre de tués dans cette classe d'âge est de 10 sur cette même période, soit 2,5 fois moins que pour la classe d'âge des 18-24 ans.

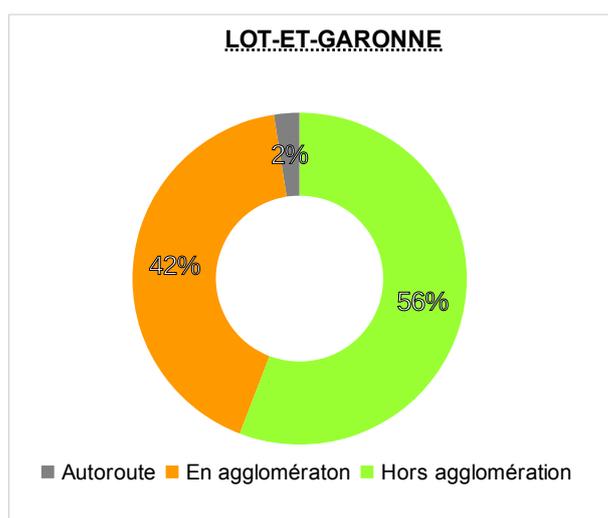
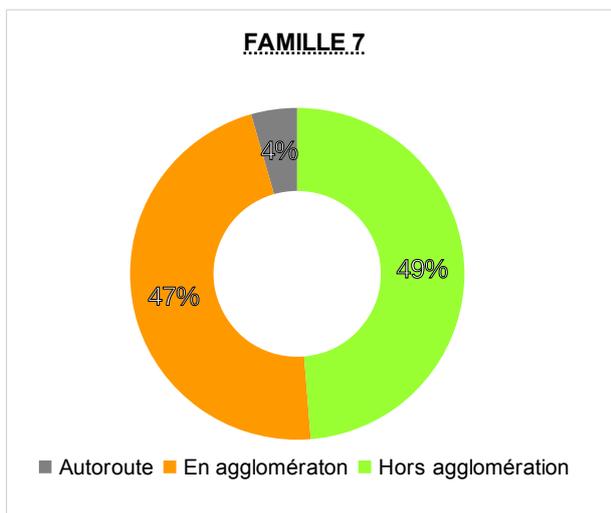
Panorama des accidents des adolescents âgés de 25 à 29 ans

Les accidents impliquant des 25-29 ans ont lieu de jour (73 %) par conditions météorologiques normales (77 %) et se produisent hors agglomération (56 %) dans le Lot-et-Garonne.

58 % des accidents impliquant au moins un jeune conducteur âgé entre 25 et 29 ans se produisent pendant la semaine et à 25 % les dimanches/jour de fête.

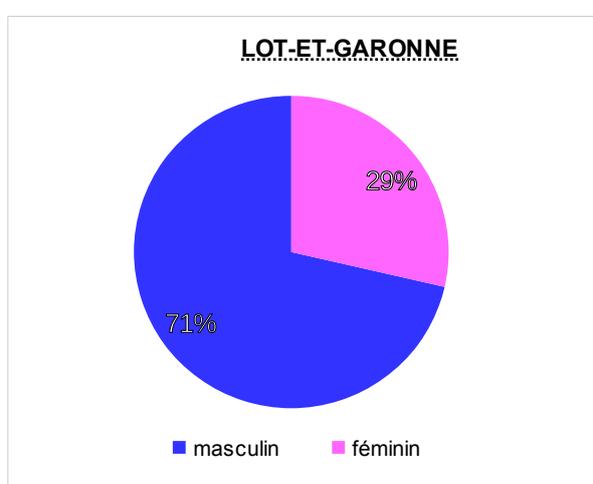
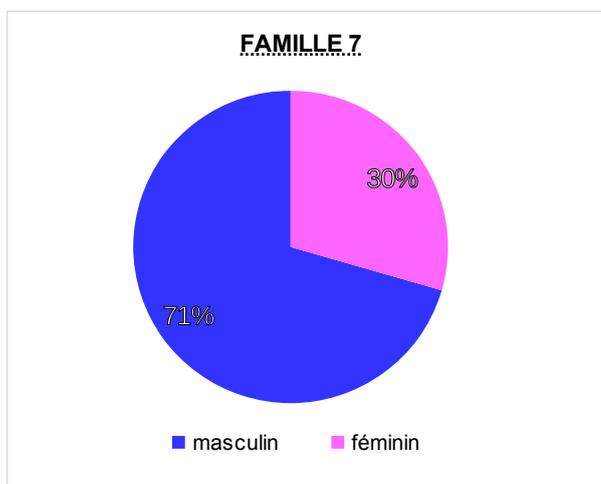
Selon le milieu - période 2012-2016

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



Selon le genre - période 2012-2016

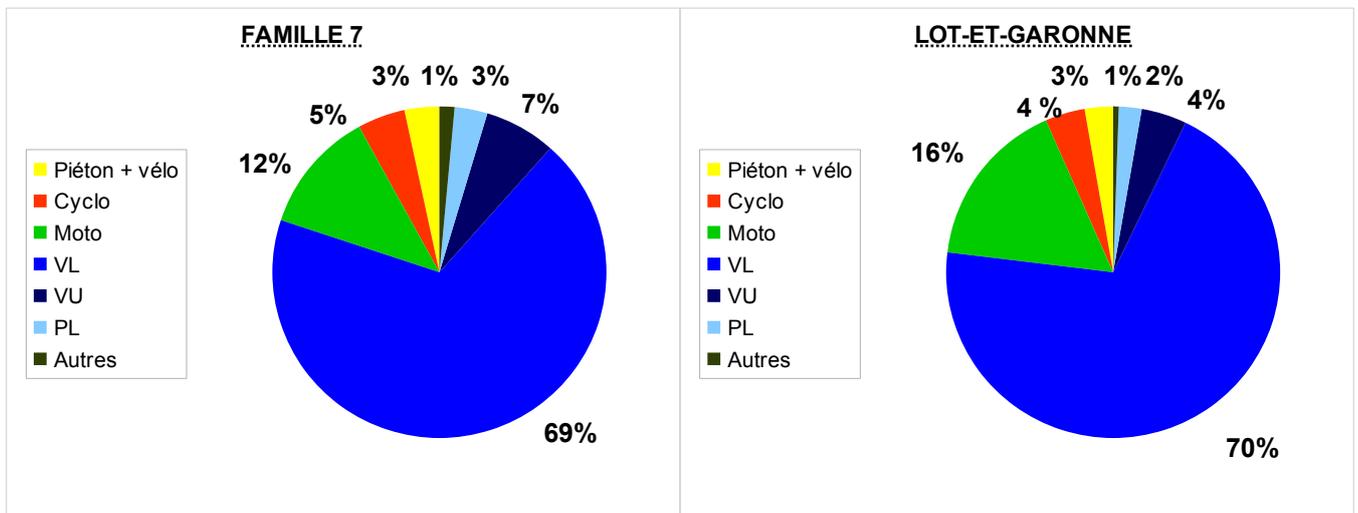
Répartition des conducteurs et piétons de 25-29 ans impliqués dans un accident corporel selon le genre entre 2012 et 2016



Les hommes sont sur-représentés parmi les usagers impliqués de 25-29 ans : ils représentent 71 % des 25-29 ans impliqués ou victimes pour le Lot-et-Garonne.

Selon le mode de déplacement (type de véhicule) - période 2012-2016

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



Le mode de déplacement le plus impliqué dans les accidents corporels de cette classe d'âge est le véhicule léger 70 % des impliqués de 25 à 29 ans sont des usagers de voiture et 16 % sont des usagers de motos.

La part des usagers « VL » en Lot-et-Garonne est identique à celle de la famille des départements « ruraux peu denses ».

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

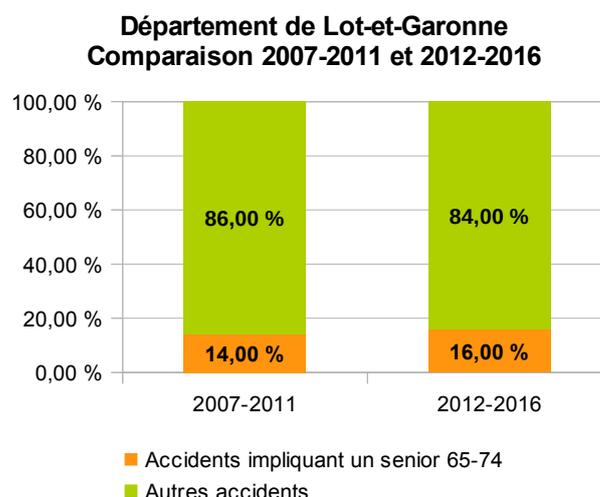
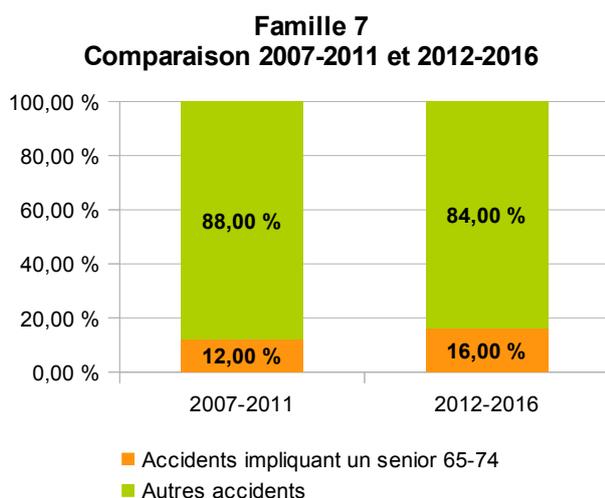
1) Les seniors âgés de 65 à 74 ans

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

Importance de l'enjeu «seniors âgés de 65 à 74 ans»

	Période 2007 à 2011	Période 2012 à 2016
Nombre d'accidents corporels	204	146
dont mortels	31	22
Nombre de victimes	336	244
dont tués	36	24
dont total blessés	300	220
dont BH	177	125

Part des accidents impliquant un senior de 65-74 ans par rapport aux accidents corporels



Pour le Lot-et-Garonne, la part des accidents impliquant des seniors de 65-74 ans a augmenté de 2 % entre les deux périodes, alors que pour la famille 7 on constate une augmentation de 4 %.

Tableau comparatif des accidents impliquant un senior de 65-74 ans entre 2012 et 2016

Nombre d'accidents	Nombre d'accidents avec un usager de 65-74 ans	Nombre total d'accidents	Pourcentage d'accidents avec un usager de 65-74 ans
Lot-et-Garonne 2012-2016	146	924	16 %
Famille 7 2012-2016	1 175	11 355	16 %
France entière 2016	6 619	59 432	11,1 %

Nombre de tués	Nombre de personnes tuées de 65-74 ans	Nombre total de personnes tuées	Pourcentage de personnes tuées de 65-74 ans
Lot-et-Garonne 2012-2016	13	127	10,2 %
Famille 7 2012-2016	163	1 420	11,5 %
France entière 2016	331	3 655	9,1 %

Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels impliquant un senior âgé de 65 à 74 ans est identique à la référence de la famille 7 et supérieur à la référence de la France 2016.

Les accidents impliquant un usager de 65 à 74 ans représentent 16 % de l'ensemble des accidents du département, ils sont au nombre de 146 pour la période 2012-2016, ce qui constitue un enjeu relatif.

Panorama des accidents des seniors âgés de 65 à 74 ans

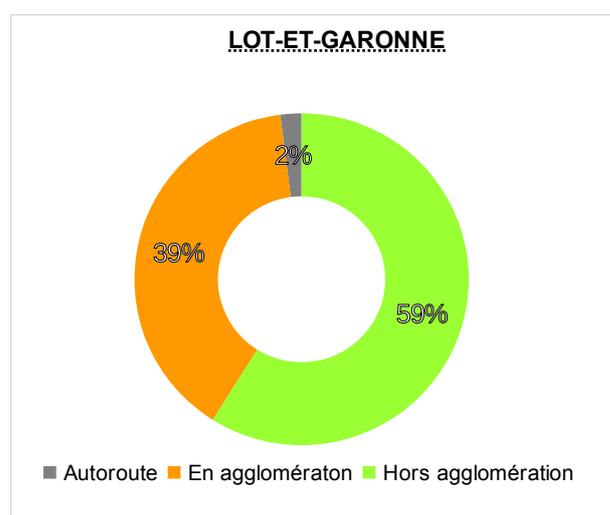
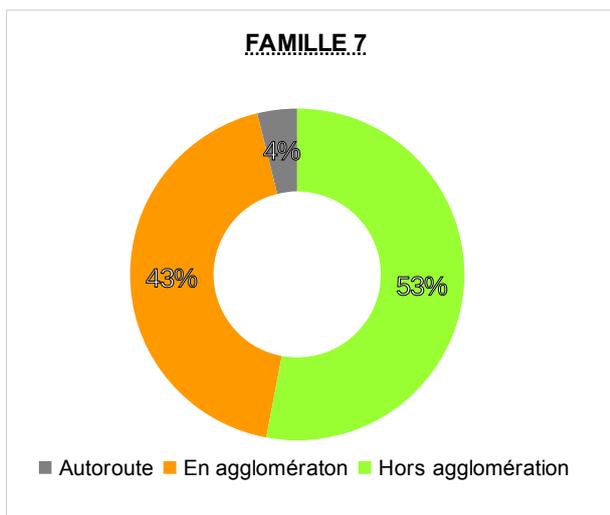
Dans le Lot-et-Garonne, les accidents impliquant des 65-74 ans ont lieu de jour (81 %), par conditions météorologiques normales (81 %) et se produisent en agglomération (59 %).

73 % des accidents impliquant au moins un senior âgé entre 65 et 74 ans se produisent pendant la semaine et à 23 % pendant le week-end (samedi et dimanche hors jour de veille de fête et jour de fête).

La comparaison avec les résultats de la famille 7 de départements « ruraux peu denses » montre que les accidents sont plus nombreux hors agglomération dans le Lot-et-Garonne.

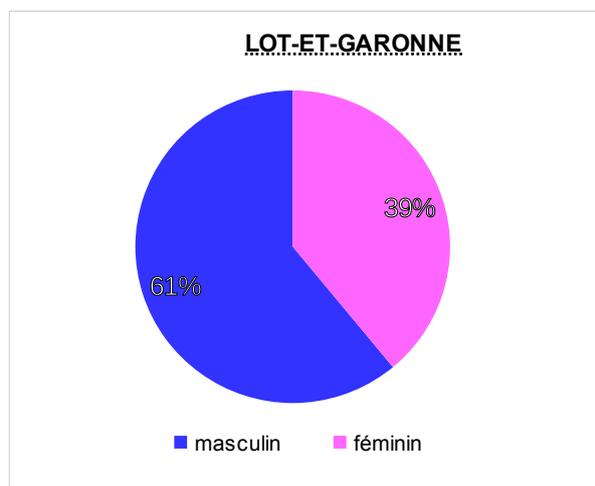
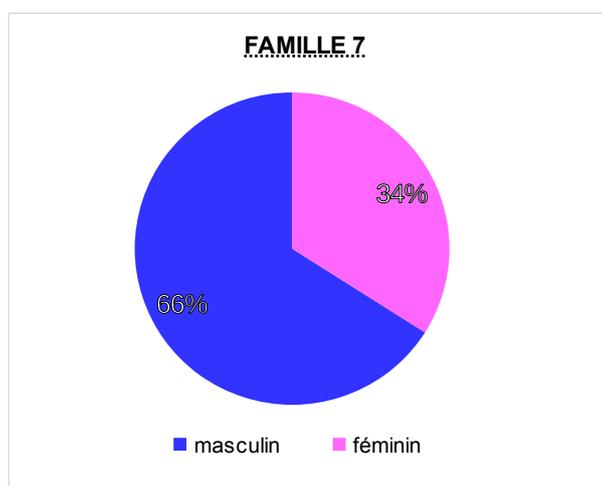
Selon le milieu - période 2012-2016

Répartition des accidents impliquant un senior âgé de 65 à 74 ans selon le milieu entre 2012 et 2016



Selon le genre - période 2012-2016

Répartition des seniors âgés de 65 à 74 ans impliqués dans un accident corporel selon le genre entre 2012 et 2016

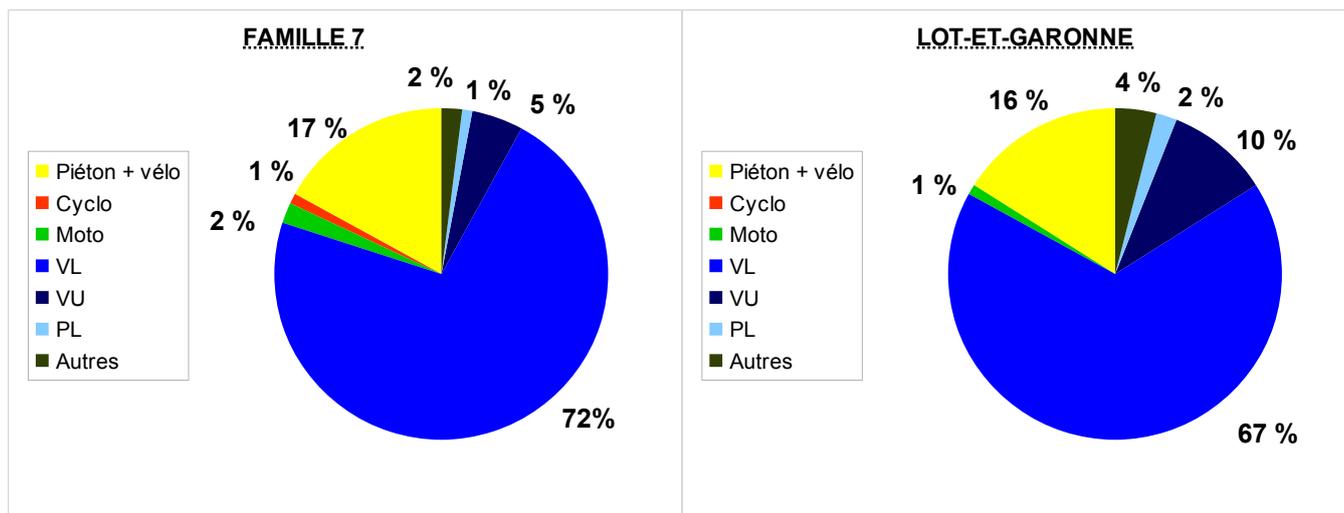


Les hommes parmi les usagers impliqués de 65-74 ans sont sur-représentés mais dans une moindre mesure que les classes plus jeunes, : ils représentent 61 % des impliqués ou victimes pour le Lot-et-Garonne.

En comparaison avec les résultats de la famille 7 de départements « ruraux peu denses », la part des femmes de 65-74 ans est supérieure dans le département de Lot-et-Garonne.

Selon le mode de déplacement (type de véhicule) - période 2012-2016

Part du nombre d'usagers impliqués âgés de 65 à 74 ans selon le mode de déplacement entre 2012 et 2016



Le mode de déplacement le plus représenté dans les accidents corporels de cette classe d'âge est le véhicule léger. En effet, 67 % des usagers de 65 à 74 ans impliqués dans un accident de la route sont des usagers de voiture et 10 % sont des usagers de vélos ou des piétons.

La part des usagers « VL » en Lot-et-Garonne est inférieure à celle de la famille des départements « ruraux peu denses » et la part des usagers « piéton » (9 piétons) ou usagers de « vélo » (17 cyclistes) est pratiquement identique.

2) Les seniors âgés de 75 ans et plus

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

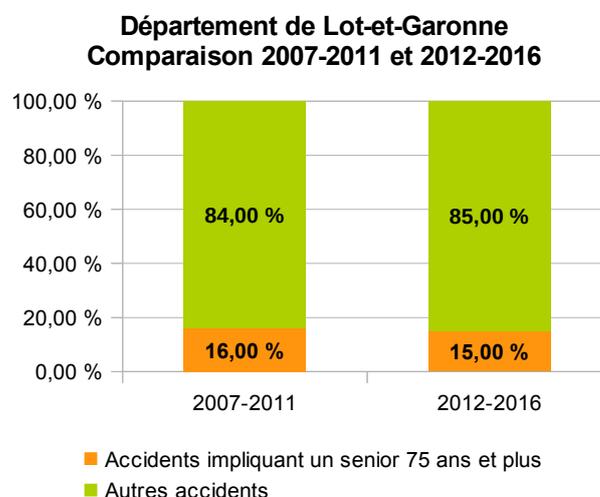
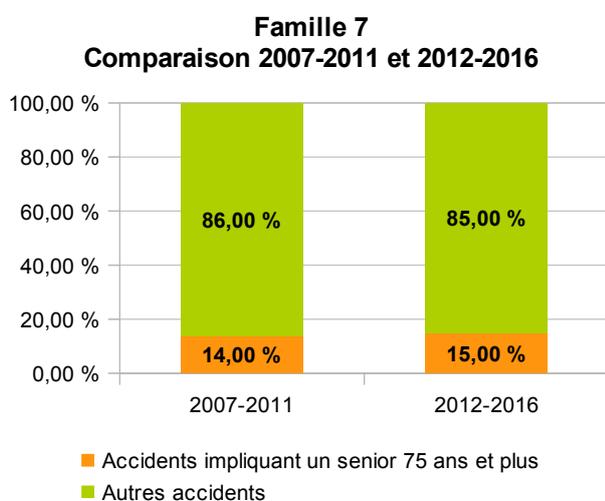
Importance de l'enjeu «seniors âgés de 75 ans et plus»

	Période 2007 à 2011	Période 2012 à 2016
Nombre d'accidents corporels	242	137
dont mortels	48	22
Nombre de victimes	369	200
dont tués	55	22
dont total blessés	314	178
dont BH	191	111

Lot-et-Garonne

Dans le Lot-et-Garonne, la part des accidents corporels a diminué de 43 % sur la période 2012 à 2016, par comparaison à la période 2007 à 2011. Le taux d'accidents mortels est également en nette diminution avec -54 % sur la période 2012 à 2016.

Part des accidents impliquant un senior de 75 ans et plus par rapport aux accidents corporels



Proportionnellement à l'évolution du nombre total d'accidents, pour le Lot-et-Garonne, la part des accidents impliquant des seniors de 75 ans et plus a diminué de 1 % entre les deux périodes, alors que pour la famille 7 on constate une augmentation de 1 %.

**Tableau comparatif des accidents impliquant un senior de 75 ans et plus
entre 2012 et 2016**

Nombre d'accidents	Nombre d'accidents avec un usager de 75 ans et +	Nombre total d'accidents	Pourcentage d'accidents avec un usager de 75 ans et +
Lot-et-Garonne 2012-2016	137	924	15 %
Famille 7 2012-2016	1 720	11 355	15 %
France entière 2016	5 244	59 432	8,8 %

Nombre de tués	Nombre de personnes tuées de 75 ans et +	Nombre total de personnes tuées	Pourcentage de personnes tuées de 75 ans et +
Lot-et-Garonne 2012-2016	21	127	16,5 %
Famille 7 2012-2016	267	1 420	18,8 %
France entière 2016	574	3 655	15,7 %

Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels impliquant un senior âgé de 75 ans et plus est inférieur à la référence de la famille 7, mais supérieur à la référence de la France 2016.

Les accidents impliquant un usager de 75 ans et plus représentent 15 % de l'ensemble des accidents du département, ils sont au nombre de 137 pour la période 2012-2016, ce qui constitue un enjeu absolu.

Au regard de la tranche d'âge précédente (seniors de 65 à 74 ans), les seniors de plus de 75 ans sont concernés par près du double des accidents mortels.

Panorama des accidents des seniors âgés de 75 ans et plus

Les accidents impliquant des 75 ans et plus ont lieu principalement de jour (84 %) par conditions météorologiques normales (75 %) et se produisent en agglomération (54 %).

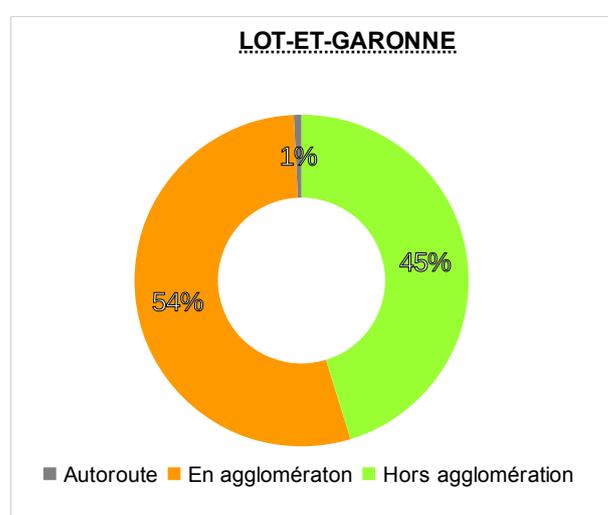
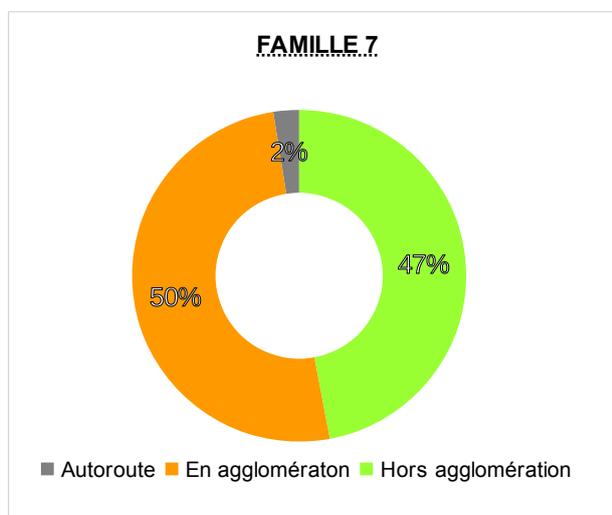
74 % des accidents impliquant au moins un senior âgé de 75 ans et plus se produisent pendant la semaine avec une concentration le vendredi (29 accidents soit 21 %).

35 % des accidents impliquant un conducteur ou piéton âgé de 75 ans et plus se produisent le matin dans les tranches horaires de 9h00 à 12h00 (principalement entre 10h00 et 11h00). Ils ont lieu également à 24 % l'après-midi ou en début de soirée particulièrement dans la tranche horaire de 17h00 à 19h00.

La comparaison avec les résultats de la famille 7 de départements « ruraux peu denses » ne représente aucune différence majeure.

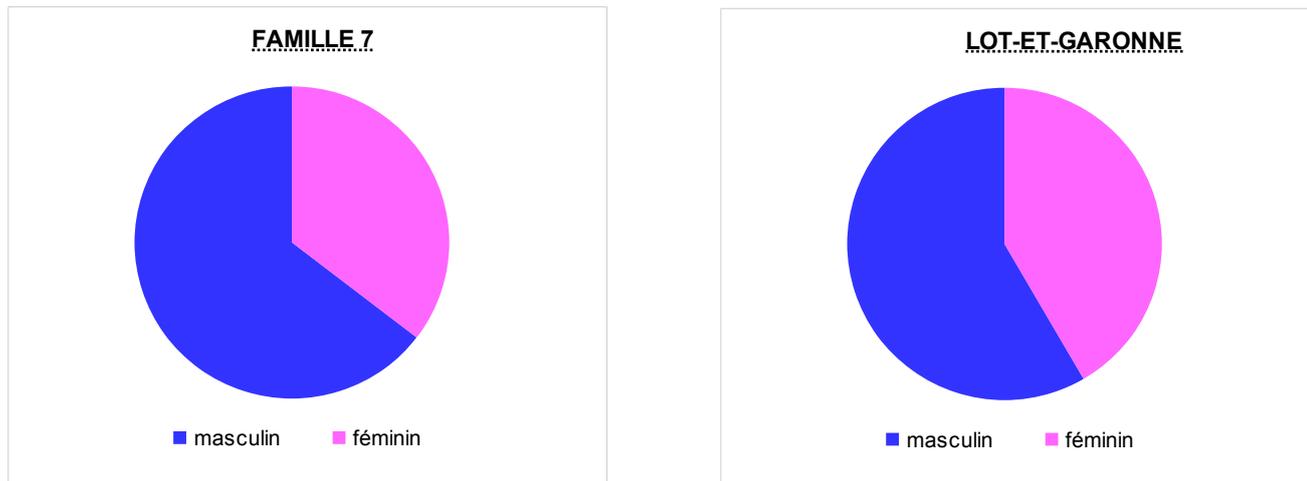
Selon le milieu - période 2012-2016

Répartition des accidents impliquant un senior âgé de 75 ans et plus selon le milieu entre 2012 et 2016



Selon le genre - période 2012-2016

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

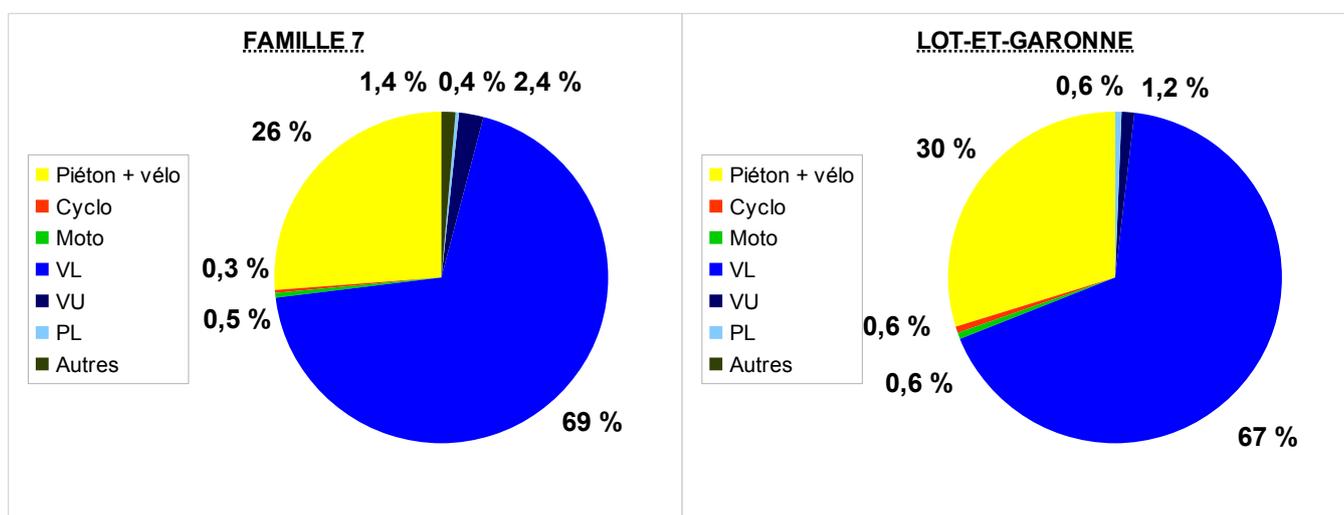


Les hommes parmi les usagers impliqués de 75 ans et plus sont sur-représentés mais dans une moindre mesure que les classes plus jeunes, : ils représentent 58 % des impliqués ou victimes pour le Lot-et-Garonne. Ils sont 40 % dans la population de cette classe d'âge dans le département du Lot-et-Garonne.

En comparaison avec les résultats de la famille 7 de départements « ruraux peu denses », la part des femmes de 75 ans et plus est supérieur dans le département du Lot-et-Garonne.

Selon le mode de déplacement (type de véhicule) - période 2012-2016

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



Le mode de déplacement le plus concerné dans les accidents corporels de cette classe d'âge est le véhicule léger. 67 % des impliqués de 75 ans et plus sont des usagers de voiture et 30 % sont des usagers de vélos ou des piétons (41 piétons et 7 cyclistes).

La part des usagers « VL » en Lot-et-Garonne est pratiquement identique à celle de la famille des départements « ruraux peu denses » et la part des usagers « piéton » ou usagers de « vélo » est sensiblement plus élevée.

Les deux-roues motorisés

Les accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé (2RM) sont déclinés en deux catégories :

- les 2RM de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm³ (engins légers);
- les 2RM de cylindrée supérieure à 125 cm³ (engins lourds).

En France en 2016, les usagers de 2RM représentent 21,9 % des personnes tuées, et 27,3 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

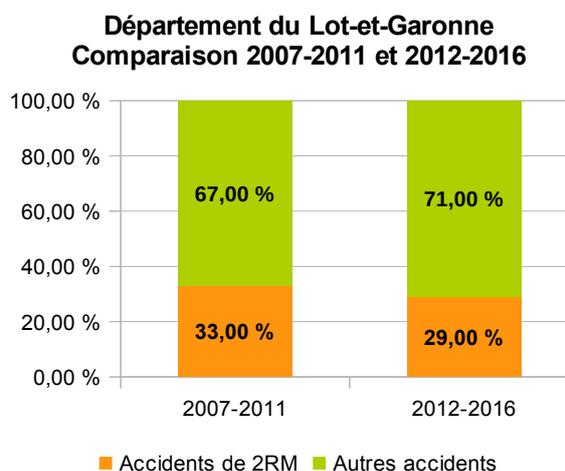
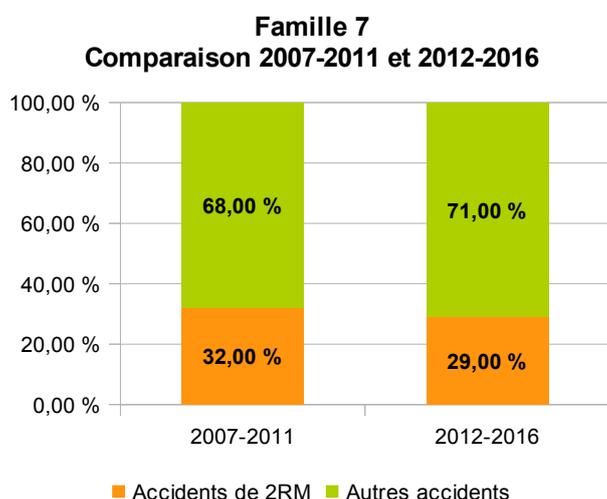
Importance de l'enjeu «deux-roues motorisés»

	Période 2007 à 2011	Période 2012 à 2016
Nombre d'accidents corporels	491	265
dont mortels	31	17
Nombre de victimes	594	328
dont tués	31	17
dont total blessés	563	311
dont BH	342	210

Lot-et-Garonne

Entre 2012 et 2016, dans le Lot-et-Garonne, 924 accidents ont eu lieu, dans lesquels 127 usagers ont été tués. Parmi ces accidents, on a dénombré 265 accidents de deux-roues motorisés dans lesquels 17 personnes sont décédées ; sur ces 17 personnes tuées, toutes étaient des usagers de 2RM.

Part des accidents de deux-roues motorisés par rapport aux accidents corporels



Sur la période 2012-2016, la part des accidents de 2RM pour le département du Lot-et-Garonne est identique à celle de sa famille de référence. L'évolution de cette part entre 2007-2011 et 2012-2016 est en légère baisse, à la fois pour le département et pour sa famille de référence (respectivement -3 % et -4 %).

Tableau comparatif des accidents de 2RM entre 2012 et 2016

Accidents corporels	Nombre d'accidents de 2RM	Nombre total d'accidents	Pourcentage d'accidents de 2RM
Lot-et-Garonne 2012-2016	265	924	29 %
Famille 7 2012-2016	3 585	12 428	29 %
France entière 2016	20 958	59 432	35,3 %

Tués	Nombre d'usagers 2RM tués	Nombre total de tués	Pourcentage de tués usagers de 2RM
Lot-et-Garonne 2012-2016	17	127	13,4 %
Famille 7 2012-2016	273	1 614	17 %
France entière 2016	800	3 655	21,9 %

Les parts élevées des accidents de 2RM, supérieures à 20 % des accidents du département et des tués (13,4 %) en font un enjeu absolu de sécurité routière dans le département du Lot-et-Garonne.

Panorama des accidents de deux-roues motorisés

1) Les deux-roues motorisés de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm³

Les véhicules étudiés dans cette catégorie sont les cyclomoteurs, les scooters de cylindrée inférieure à 50 cm³, ainsi que les motocyclettes de cylindrée comprise entre 50 cm³ et 125 cm³.

	Période 2007 à 2011	Période 2012 à 2016
Nombre d'accidents corporels	313	130
dont mortels	9	5
Nombre de victimes	372	156
dont tués	9	5
dont total blessés	363	151
dont BH	213	96

Les chiffres de l'accidentalité - période 2012-2016

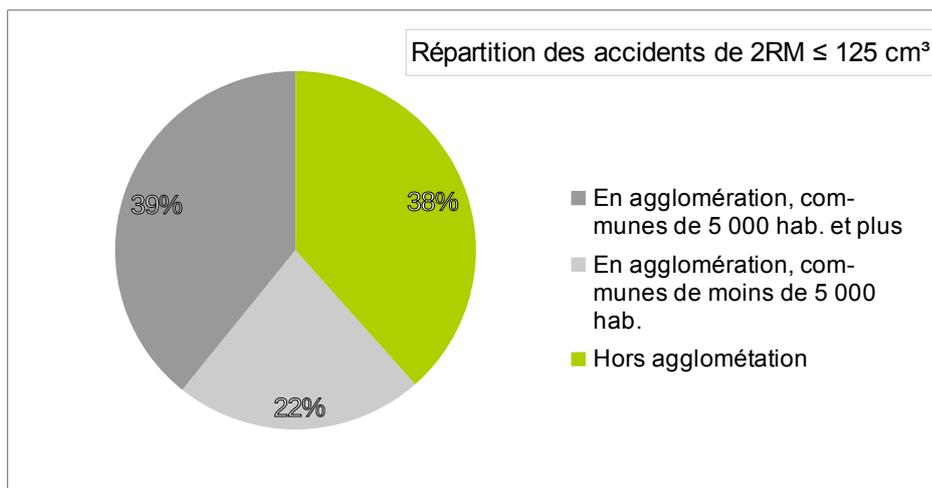
Tableau des accidents liés aux 2RM ≤ 125 cm³ entre 2012 et 2016

Accidents corporels	Nombre d'accidents de 2RM ≤ 125 cm ³	Nombre total d'accidents de 2RM	Pourcentage
Lot-et-Garonne 2012-2016	130	265	49 %
Famille 7 2012-2016	1 930	3 585	54 %
France entière 2016	11 543	20 958	55 %

Tués	Nombre d'usagers de 2RM ≤ 125 cm ³ tués	Nombre total de tués en 2RM	Pourcentage
Lot-et-Garonne 2012-2016	5	17	29 %
Famille 7 2012-2016	73	273	27 %
France entière 2016	247	800	31 %

La part des 2RM de petite cylindrée du Lot-et-Garonne est inférieure à celle de sa famille de référence en termes d'accidentalité et légèrement supérieure en termes de mortalité.

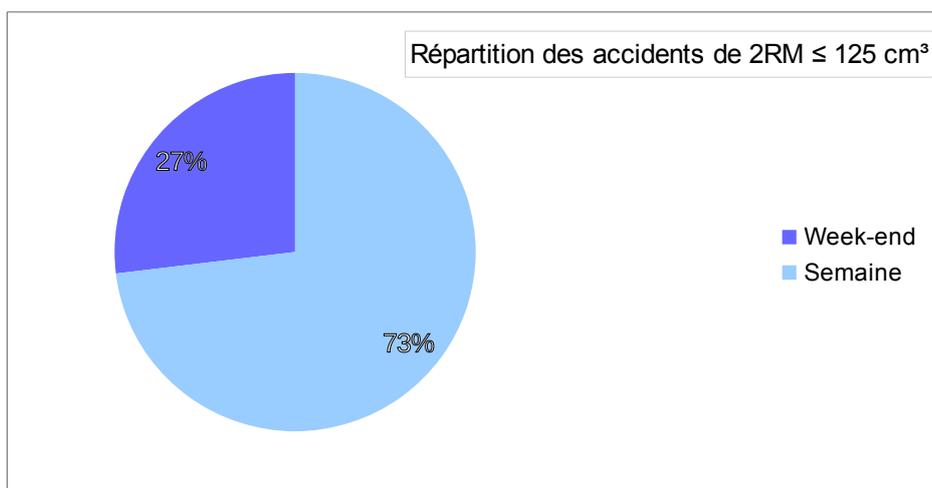
Selon le milieu - période 2012-2016



Pour la période 2012-2016, l'accidentalité des 2RM de petite cylindrée du Lot-et-Garonne est quasiment à part égale en zone urbaine, dans les plus grandes agglomérations du département (39%), et à la fois hors agglomération (38%).

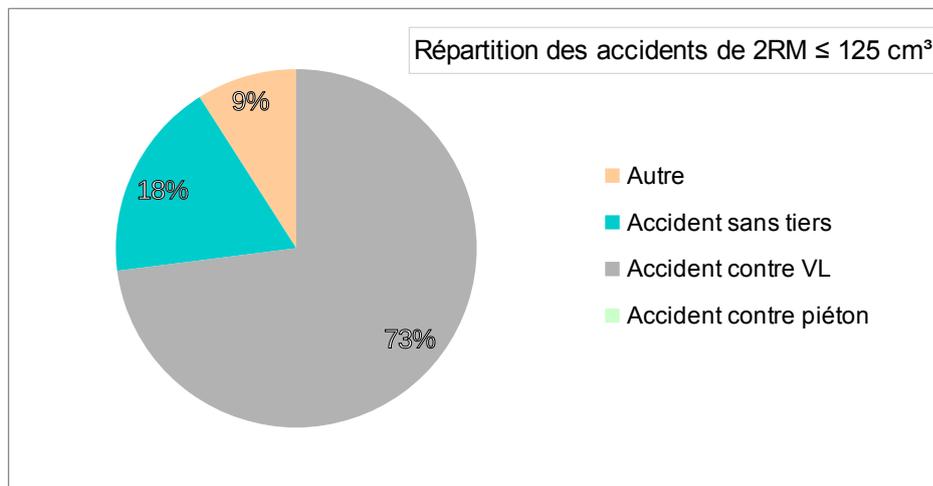
Selon le type de jour - période 2012-2016

La catégorie « semaine » correspond aux jours ouvrés, hors veilles de fêtes. La catégorie « week-end » comprend les samedis, dimanches, veilles de fête et fêtes.



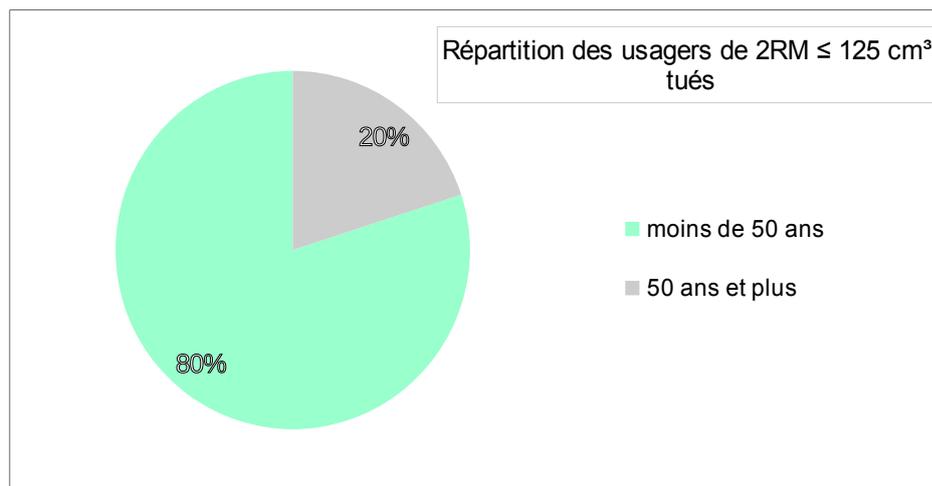
Les samedis, dimanches, veilles de fête et fêtes représentent plus de 28 % des jours d'une année et représentent 27 % des accidents dans le Lot-et-Garonne : ces jours ne sont donc pas sur-représentés dans l'accidentalité des 2RM de moins de 125 cm³. En 2012-2016, les accidents impliquant un 2RM léger se produisent à 73 % pendant la semaine.

Selon les conflits - période 2012-2016



Sur la période 2012-2016, il s'agit essentiellement de chocs contre des VL (73 %), et d'accidents de 2RM légers seuls sans piéton (18 %).

Selon l'âge - période 2012-2016



En 2012-2016, les usagers tués de 2RM léger sont à 80 % les moins de 50 ans (4 usagers sur 5).

2) Les deux-roues motorisés de cylindrée supérieure à 125 cm³

Les véhicules étudiés dans cette catégorie sont les scooters > 125 cm³ et les motocyclettes > 125 cm³.

	Période 2007 à 2011	Période 2012 à 2016
Nombre d'accidents corporels	181	136
dont mortels	22	12
Nombre de victimes	226	174
dont tués	22	12
dont total blessés	204	162
dont BH	133	115

Les chiffres de l'accidentalité - période 2012-2016

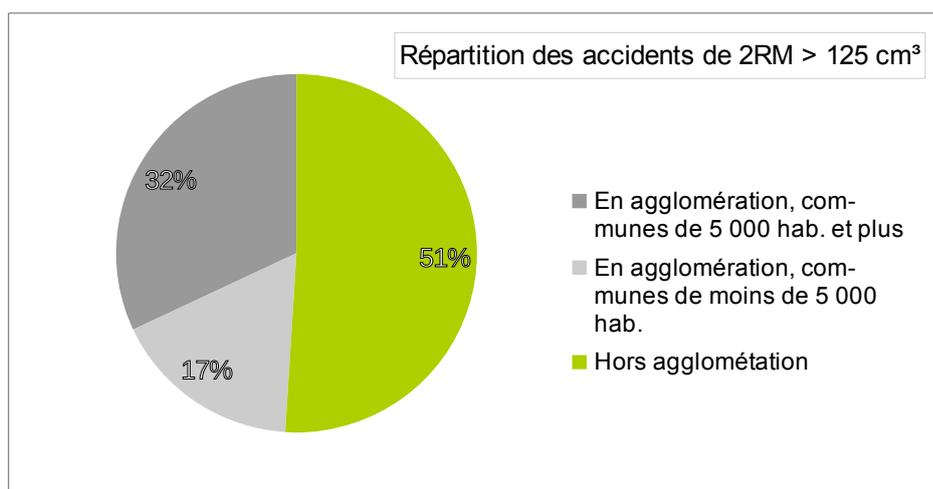
Tableau des accidents liés aux 2RM de plus de 125 cm³ entre 2012 et 2016

Accidents corporels	Nombre d'accidents de 2RM > 125 cm ³	Nombre total d'accidents de 2RM	Pourcentage
Lot-et-Garonne 2012-2016	136	265	51 %
Famille 7 2012-2016	1 678	3 585	47 %
France entière 2016	9 624	20 958	46 %

Tués	Nombre d'usagers de 2RM > 125 cm ³ tués	Nombre total de tués en 2RM	Pourcentage
Lot-et-Garonne 2012-2016	12	17	71 %
Famille 7 2012-2016	200	273	73 %
France entière 2016	553	800	69 %

La part des 2RM de plus de 125 cm³ du Lot-et-Garonne est légèrement supérieure à celle de sa famille de référence en termes d'accidentalité et légèrement inférieure en termes de mortalité.

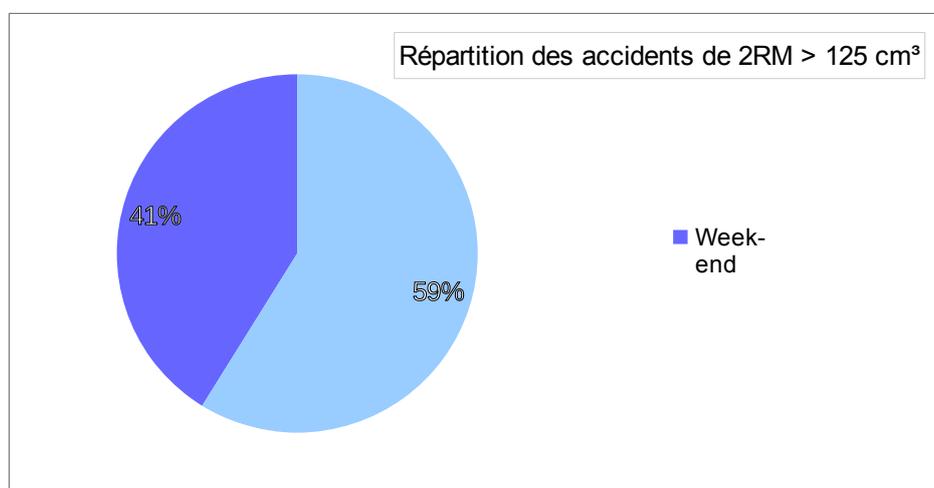
Selon le milieu - période 2012-2016



Pour la période 2012-2016, la part de l'accidentalité des 2RM de plus de 125 cm³ hors agglomération est plus importante que celle des moins de 125 cm³. En ce qui concerne les agglomérations, les parts sont inférieures et les accidents se déroulent majoritairement hors agglomération

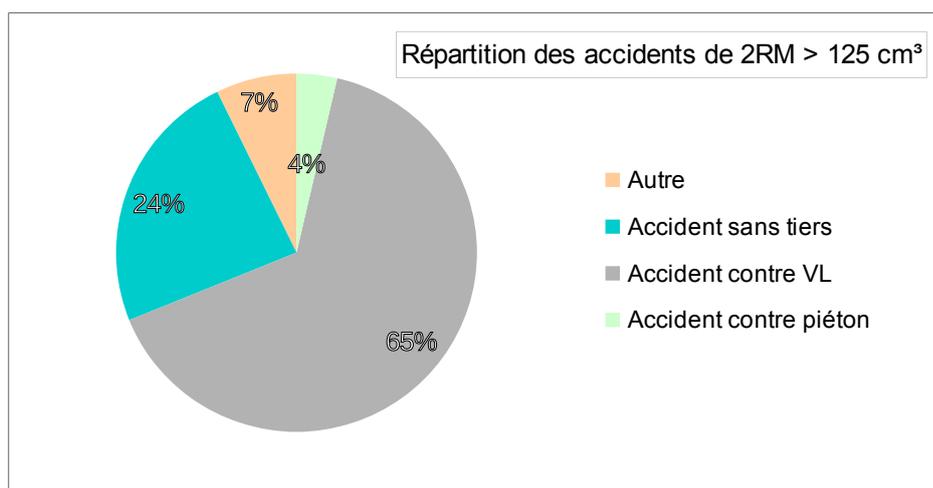
Selon le type de jour - période 2012-2016

La catégorie « semaine » correspond aux jours ouvrés, hors veilles de fêtes. La catégorie « week-end » comprend les samedis, dimanches, veilles de fête et fêtes.



En 2012-2016, l'effet week-end (samedi, dimanches, veilles de fête et fêtes) est plus marqué pour les 2RM de plus de 125 cm³ que pour les plus petites cylindrées. Les accidents impliquant un 2RM lourd se produisent à 59 % pendant la semaine.

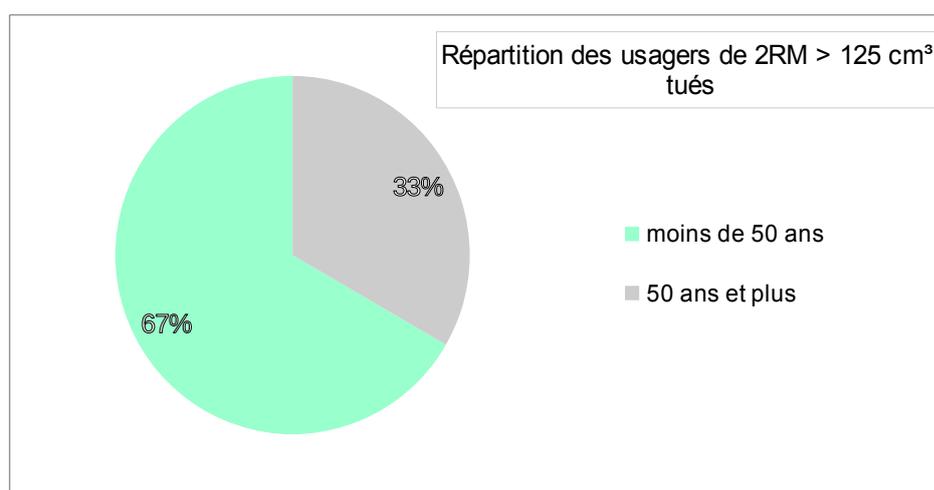
Selon les conflits - période 2012-2016



En 2012-2016, la part des accidents de 2RM lourds est pratiquement identique à celle des plus petites cylindrées (15 % pour les plus de 125 cm³ contre 14 % pour les moins de 125 cm³).

Les conflits de type un 2RM lourd contre un VL sont moins nombreux (65 % contre 73 % pour les moins de 125 cm³), cependant les accidents moto seule sans piéton représentent une part plus considérable (24 % contre 18 % pour les moins de 125 cm³). A noter 5 accidents de 2RM lourds contre un piéton.

Selon l'âge - période 2012-2016



En 2012-2016, les usagers de plus de 50 ans représentent 33 % de la mortalité des usagers de cette catégorie d'engin lourd. Cette part est plus élevée que pour les plus petites cylindrées (20 %).

PREAMBULE

La sécurité de nos concitoyens sur les routes, comme aux abords des routes, est une priorité pour l'État.

En 2017, 3 448 personnes ont perdu la vie sur les routes de France.

Dans notre département, les résultats obtenus en matière de lutte contre l'insécurité routière ces cinq dernières années sont globalement encourageants mais la vigilance reste de mise : tous les ans, en moyenne, le département déplore 170 à 200 accidents, quinze à quarante personnes perdent la vie sur nos routes et près de deux cent cinquante personnes blessées garderont des séquelles importantes. Ce sont autant de drames personnels et familiaux qui pourraient, la plupart du temps, être évités.

Un Document Général d'Orientation (DGO) fixe les axes prioritaires de la politique à mettre en œuvre pour faire reculer l'insécurité routière pour la période 2018-2022.

Dans ce contexte, le lancement d'un nouveau DGO constitue une opportunité de partager un diagnostic de l'accidentalité, de nous fixer des objectifs communs, sur une période suffisamment longue pour pouvoir entreprendre des actions de fond, tout en permettant des ajustements chaque année avec le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

Ce document stratégique nous permettra de repenser nos orientations, pour les quatre enjeux qui ont été définis sur le plan national : le risque routier professionnel, l'alcool et les stupéfiants, les jeunes, les seniors, et l'enjeu qui a été défini au plan local : les deux-roues motorisés.

La méthode d'élaboration collaborative de ce document nous a permis de réaliser collectivement un état des lieux détaillé de l'accidentalité et des mesures déjà entreprises pour la limiter. Elle nous a conduit à imaginer de nouvelles orientations adaptées aux spécificités du département.

Ce nouveau document s'inscrit dans le prolongement du précédent DGO assurant ainsi la continuité de l'action locale. Il se traduira chaque année par un plan d'actions impliquant l'ensemble des acteurs de la sécurité routière en Lot-et-Garonne, avec le soutien financier de l'État et du Département.

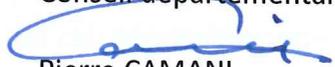
Une dynamique forte est engagée dans notre département. Elle doit se poursuivre et s'amplifier.

AGEN, le

Le Préfet,


Patricia WILLAERT

Le Président du
Conseil départemental


Pierre CAMANI