



LOT-ET-GARONNE 
Conseil général

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

sources : Préfecture (Pôle sécurité routière) et DDT (ODSR)

SOMMAIRE

1. Les enjeux du DGO.....	4
1.1 -Généralités.....	4
1.2 -Les enjeux nationaux :.....	4
1.3 Les enjeux locaux :.....	4
2. Les Orientations d'actions :	5
2.1 -Les conduites addictives :	5
2.2 -Enjeu vitesse.....	6
2.3 -Enjeu jeunes.....	7
2.4 -Enjeu deux-roues motorisés.....	8
2.5 -Enjeu seniors.....	9

ANNEXES :

1 -Le Lot-et-Garonne.....	11
2 -ANALYSE DE L'ACCIDENTOLOGIE 2012.....	14
3 -ANALYSE DE L'ACCIDENTOLOGIE 2007-2011.....	48

Préface

Le Document Général d'Orientation (DGO) a pour but d'analyser les évolutions de l'accidentologie dans le département. Il fixe les enjeux et les orientations pour les cinq prochaines années en matière de sécurité routière.

L'élaboration de cet outil doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux, de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent.

Ce nouveau document s'inscrit dans le prolongement du précédent DGO assurant ainsi la continuité de l'action locale.

Les objectifs chiffrés du précédent DGO ont été réaffirmés : passer sous la barre des 3000 tués, diviser par 3 le nombre de jeunes tués sur les routes, par 2 le nombre d'accidents mortels liés à l'alcool et par 2 le nombre d'accidents mortels de deux-roues motorisés.

Le document général d'orientations (DGO) permet à l'Etat, au Conseil Général, aux principales communes et groupements de communes, aux associations, de définir ensemble et d'afficher les axes prioritaires de la politique départementale de sécurité routière qui seront mis en œuvre au cours des prochaines années.

Le DGO est le document de référence pour la politique locale de sécurité routière durant la période **2013-2017**. Lors de l'examen annuel des propositions d'actions faites par les partenaires, au titre du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR), une attention toute particulière sera portée à vérifier la cohérence des objectifs et des actions avec les enjeux du DGO.

Pour le DGO 2013 – 2017, quatre enjeux ont été définis au niveau national et un enjeu au niveau local:


- **Les conduites addictives**
- **La vitesse**
- **Les jeunes**
- **Les deux roues motorisés**
- **Les seniors** (enjeu local)

Les chiffres de 2012 en Lot-et-Garonne ont encore été améliorés par rapport à 2011 (baisse de l'ensemble des indicateurs, dont 12 vie épargnées). Il convient de poursuivre cette mobilisation.

Le Document Général d'Orientations constitue ainsi un outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

AGEN, le 3 décembre 2013

Pour le Préfet,
La Sous-Préfète
Directrice de Cabinet



Michèle LUGRAND

Pour le Président du Conseil Général,



Christian DEZALOS

1. Les enjeux du DGO

1.1 - GÉNÉRALITÉS

Le bilan 2012 de la **France métropolitaine** s'établit ainsi :

- 60 540 accidents corporels
- 3 645 tués à trente jours
- 75 636 blessés dont 27 337 blessés hospitalisés

3 645 personnes ont été tuées dans un accident de la route en 2012, soit une baisse de **-8%** par rapport à l'année 2011. Les accidents corporels sont en baisse de **-6,9%**, le nombre de blessés hospitalisés chute de **-7,9%**, et le nombre de blessés diminue de **-6,9%** par rapport à 2011.

Le bilan 2012 en **Lot-et-Garonne** confirme une baisse significative de tous les indicateurs de l'accidentalité : *les plus faibles chiffres des 10 dernières années.*

- 199 accidents corporels, en baisse de **13 %** par rapport à l'année 2011,
- 27 tués , en baisse de plus de **30 %** par rapport à l'année 2011,
- 281 blessés, en baisse de plus de **4 %** par rapport à l'année 2011

Cette tendance à l'amélioration se confirme **depuis 10 ans** sur les routes lot-et-garonnaise avec une diminution marquante de l'accidentalité :

- -456 accidents
- -30 tués
- -606 blessés

Il convient cependant de ne pas perdre de vue l'objectif affiché de **passer sous la barre des 3.000 morts sur les routes de France.**

Le dernier CNSR du 27 novembre 2012 , a fixé pour objectif la réduction du nombre de tués sur les routes à moins de 2000, à l'horizon 2020.

1.2 - LES ENJEUX NATIONAUX :

- L'alcool et les stupéfiants
- La vitesse
- Les jeunes
- Les deux roues motorisés

1.3 LES ENJEUX LOCAUX :

- Les seniors

2. Les Orientations d'actions :

2.1 - LES CONDUITES ADDICTIVES :

*L'étude des accidents dans lesquels le facteur alcool et/ou stupéfiants est présent montre que cet enjeu est devenu un enjeu majeur pour le département de Lot-et-garonne. En 2012, les conduites addictives sont la cause dans **36 %** des accidents mortels.*

- Promouvoir et développer les dispositifs de valorisation du conducteur désigné.
- Promouvoir l'auto contrôle d'alcoolémie dans les établissements et manifestations festives.
- Mettre en place une charte entre l'État et les clubs et/ou fédération de sport, et réaliser des actions auprès de leurs licenciés
- Généraliser l'adhésion des lieux festifs à la charte départementale de sécurité routière favorisant le développement et l'implication dans une démarche de prévention.
- Informer sur les lieux de restauration et dans les entreprises. Identifier l'entreprise comme vecteur de prévention.
- Organiser localement des campagnes sur le risque de conduite sous l'emprise de stupéfiants
- Améliorer la connaissance sur les accidents liés à l'alcool et aux stupéfiants
- Relayer localement les campagnes nationales
- Maintenir à un niveau élevé les contrôles (plan départemental de contrôles routiers)



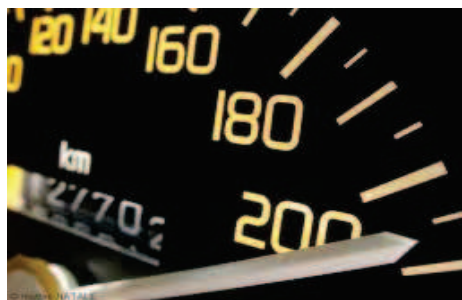
2.2 - ENJEU VITESSE

Même si l'élément « vitesse » est toujours difficile à identifier précisément dans le déroulement d'un accident, il n'en est pas moins considéré comme un facteur aggravant et/ou déclencheur lors de certains accidents mortels.

L'étude de ces conducteurs ne permet pas de dégager de population plus particulièrement ciblée. Cet enjeu touche toutes les populations aussi bien les motards que les jeunes ou les actifs.

En 2012, l'analyse des fichiers BAAC montre qu'en Lot-et-Garonne, **23 %** des accidents corporels et **32 %** des accidents mortels sont dus à une vitesse excessive ou mal adaptée à l'environnement de la route.

- Examiner avec les élus, les gestionnaires de voirie, la bonne lisibilité et la bonne compréhension des itinéraires routiers (pertinence des limitations de vitesse, positionnement des panneaux, ..).
- Communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus ; insister sur les gains de sécurité obtenus à chaque km/h en moins pour les vitesses moyennes pratiquées (- 1% sur la vitesse = - 4% de morts).
- Donner aux usagers la possibilité d'appréhender les vitesses réellement pratiquées notamment aux abords des établissements scolaires et des lieux fréquentés par les seniors.
- Inciter les entreprises et administrations à mettre en place des Plans de Prévention des Risques Routiers (PPRR) et à suivre régulièrement les actions programmées.
- Initier les conducteurs à l'utilisation des véhicules équipés de limiteurs/régulateurs de vitesse.
- Promouvoir des messages visant à « ringardiser » la vitesse
- Communiquer sur les risques de débridage des cyclomoteurs (assurance...)
- Mettre en place une campagne d'information sur le sujet « vitesse » (rappel des vitesses limites autorisées notamment avec des conditions météorologiques changeantes).



2.3 - ENJEU JEUNES

L'accidentologie des jeunes est toujours préoccupante. Le nombre d'accidents a diminué. En revanche, la part des tués et des victimes jeunes a augmenté dans l'accidentologie globale du département.

Le pourcentage de jeunes tués (18-24 ans) est de 26% en 2012 alors qu'il n'était que de 22% pour la période 2007-2011.

Les jeunes sont impliqués principalement les week-end et jours fériés dans les accidents de voitures et dans une moindre mesure, dans des accidents avec un 2 roues motorisés.

Très souvent, le conducteur âgé de 18 à 24 ans est présumé responsable de l'accident. Alcool, vitesse, stupéfiant, défaut de ceinture sont très souvent la cause, voire dans certains cas, les causes des accidents.

- Soutenir, développer et médiatiser les actions Sam / Capitaine de soirée lors des manifestations destinées aux jeunes
- Développer des actions adaptées et audibles par les jeunes dans le continuum éducatif
- Développer l'information sur les conséquences des accidents et promouvoir la notion du " tous responsables "
- Développer une culture sécurité routière dès l'école élémentaire via des actions de sensibilisation globale au risque routier (Former des enfants volontaires afin qu'ils transmettent un message de prévention à leurs camarades,...)
- Favoriser la démarche participative de jeunes dans les actions de prévention, qu'ils soient porteurs de projets ou bénéficiaires
- Développer les actions partenariales avec les associations sportives, fédérations
- Développer des actions incluant la notion de mobilité. Promouvoir le thème de la sécurité routière comme support à des projets de développement durable, d'éco-mobilité...
- Utiliser les médias « jeunes » pour la communication sur la sécurité routière (Internet, SMS, réseaux sociaux...)
- Développer des actions de formation à la sécurité routière dans l'enseignement supérieur en ciblant la filière post bac (IUT, IUFM...)



2.4 - ENJEU DEUX-ROUES MOTORISÉS

*Pour l'année 2012, la proportion des usagers de deux-roues motorisés demeure toujours préoccupante. En effet, ces usagers sont présents dans **30 %** de la totalité des accidents corporels et représentent **22 %** de la totalité des victimes, principalement des blessés hospitalisés.*

Pour la période 2007-2011, ces usagers représentaient 33 % de la totalité des accidents corporels et 27 % de la totalité des victimes.

- Amener les usagers des 2 roues motorisés à prendre conscience de leur perception par les autres usagers dans la circulation (éclairage, vêtements, ...).
- Éduquer les adolescents sur les risques encourus lors du pilotage de 2 roues tout au long de leur cursus et en particulier sur l'interdiction de débrider leur machine
- Faciliter la mise en place de formations post-permis en encourageant l'organisation de stages associatifs encadrés, permettant en toute sécurité (pour les pilotes mais aussi pour les autres) une évolution des conduites par l'acquisition de capacités techniques de pilotage.
- Travailler avec les gestionnaires de voirie pour progresser encore vers une meilleure signalisation
- Accompagner les enseignants par des professionnels de l'apprentissage de la conduite, pour dispenser les connaissances nécessaires à l'obtention de l'ASSR.
- Communiquer sur la nécessité de porter des équipements de sécurité (images choc, comparaison avec/sans) via des médias « jeunes » (Internet, SMS, réseaux sociaux...)
- Informer tous les publics sur les conséquences de modification du débridage des deux roues motorisés,



2.5 - ENJEU SENIORS

*L'indice de gravité défini par le nombre de tués pour 100 accidents est de **16,75** pour la classe senior en Lot-et-Garonne : cet indice est de 7,14 pour la France entière et de 8,18 pour la région Aquitaine*

L'accidentologie des seniors est toujours présente. Rapporté à la population, le risque routier de la classe senior n'est pas dramatique. Toutefois la mortalité importante de cette classe d'âges en fait un enjeu important

En 2012, on note une baisse significative de la mortalité des seniors par rapport à l'année 2011 (6 contre 11 en 2011) . Comparé à l'année 2007, avec 19 tués seniors, la baisse est vraiment significative.

- Faire prendre conscience aux seniors, du vieillissement cognitif et de ses conséquences sur l'accidentologie en matière de prise d'informations et de décisions. L
- Favoriser les tests de conduite, les tests de réflexes et les tests de vision et proposer des remises à niveau des connaissances (conduite, code de la route)
- Renforcer les stages de recyclage pour les seniors
- Remettre « à la mode » la courtoisie intergénérationnelle
- Prendre en compte la vulnérabilité des seniors piétons en zone urbaine
- Mettre en place des moyens de substitution à la conduite automobile des seniors afin de limiter leur perte d'autonomie et leur isolement.
- Sensibiliser le public seniors à l'occasion de leurs déplacements « courses-achats/domicile »



ANNEXES

- LE LOT-ET-GARONNE : DONNÉES GÉNÉRALES.....	11
- ACCIDENTOLOGIE 2012.....	14
- ACCIDENTOLOGIE 2007-2011.....	48



1 - Le Lot-et-Garonne

1.1 DONNÉES GÉNÉRALES

1.1.1 - La population (source INSEE)

Le dernier recensement de 2009 fait état d'une population 329 697 habitants qui se répartissent comme suit :

	0-14 ans	15-29 ans	30-44 ans	45-59 ans	60-74 ans	75-89 ans	90 ans et +
Lot-et-Garonne	54 078	49 874	59 989	69 147	56 215	36 938	3 458
% Lot-et-Garonne	16,40%	15,13%	18,19%	20,97%	17,05%	11,20%	1,06%
% Aquitaine	16,59%	17,09%	19,68%	20,84%	15,22%	9,55%	0,93%
% en France	18,50%	18,40%	19,60%	20,00%	14,40%	8,30%	0,80%

Globalement, la population lot-et-garonnaise est plus âgée que la moyenne régionale et nationale. Les plus jeunes, jusqu'à 44 ans, sont moins nombreux et les adultes, à partir de 45 ans jusqu'à 90 ans et plus, sont nettement plus nombreux.

	Lot-et-Garonne	France
Hommes	48.23 %	48.41 %
Femmes	51.77 %	51.59%

On ne note pas de différence notable entre la répartition homme/femme du Lot-et-Garonne et celle de la France.

1.1.2 - Le découpage administratif

Le département du Lot-et-Garonne est découpé en 319 communes. Hormis la Communauté d'Agglomération d'Agen (C.A.A.) qui regroupe, au 1er juillet 2011, 19 communes pour 79.906 habitants, la Communauté d'Agglomération du grand villeneuvois qui regroupe également 19 communes pour 50.265 habitants et Val de Garonne Agglomération qui regroupe 42 communes pour 57.452 habitants, seules 6 communes ont une population supérieure à 5.000 habitants.

1.1.3 - Le réseau routier

Le réseau routier du Lot-et-Garonne au 1^{er} janvier 2012 se décompose de la manière suivante :

	Autoroute	RN	RD	VC
Linéaire en km	82	97	2960	7000
Linéaire en %	0.8 %	0.9 %	29,2 %	69,1 %
Linéaire en % en France	1.08%	0,92%	36%	62,00%

1.1.4 - Le trafic

Le tableau suivant montre l'évolution du trafic sur le réseau principal (autoroute, routes nationales et routes départementales) :

Routes	PR	Communes	TMJA (a) 2007	TMJA (a) 2011	Evolution TMJA (a)
A62	61+900	La Réole-Marmande	21 737	22 418	+ 3,1%
	76+000	Marmande-Aiguillon	18 873	21 100	+ 11,80%
	98+700	Aiguillon-Agen	19 485	20 462	+ 5%
	125+400	Agen-Valence/Agen	21 112	21 591	+ 2,3%
RN 21	9+300	Castillonnès	4351 (1)	n.c	
	38+900	Villeneuve/Lot	7 733 (1)	9 600	+ 20 %
	54+500	La Croix Blanche	10 369	10 244	-
RN 1021	66+650	Déviation d'Agen	-	5 200	-
RN 21	71+600	Beauregard	22 380 (1)	-	-
RN 21	77+800	Layrac (entrée nord)	-	6262	-
RN 1113	-	Agen (voie/berge)	7 000	12016 (2)	-
RD 813	1 +380	St Romain le Noble	5943 (2)	?	
	42+000	Aiguillon	7 955 (2)	7 897	-
	81+700	Ste Bazeille	6 835 (2)	7008	- 2,5 %
D1	6+500	Bourgougnague	1 890	1 858	- 1,7 %
D102	4+000	Bourlens	2 886	3 325	+ 15,2 %
D113	9+280	Dolmayrac	1 400	1 516	+ 8,3 %
D116	4+720	Meilhan/Garonne	1 556	1 676	+ 7,7 %
D119	0+470	Le Passage	10 161	10 181	- 0,2 %
D120	15+400	Varès	3 396	3 130	- 7,8 %
D120	28+930	Leyritz Moncassin	1 403	1 365	- 2,72 %
D124	49+400	St Barthélémy	1 303	1 460	+12%
D17	6+270	Boé	10 150	10 754	+ 6%
D2	2+650	Castillonnès	2 427	1829	- 25 %
D655	30+0	Barbaste	3 805	3 962	+ 4,1%
D656	29+100	Larroque Timbaut	3 347	3 213	- 4%
D656	65+460	Calignac	4 631	4 275	- 7,7 %
D676	8+000	St Etienne de Villeréal	2 924	3 126	+ 6,9 %
D676	29+740	Villeneuve/Lot	3 538	3 756	+ 6,2 %
D708	13+10	St Pierre du Dropt	3 247	3 407	+ 4,9 %
D710	7+800	Cuzorn	2 350	2 178	- 7,3 %
D8	29+0	Houeillès	2 154	2 167	+ 0,6 %
D911	17+555	Trentels	5 933	5 843	-1,51 %
D911	33+820	Bias	13 955	13 927	- 0,2 %
D911	38+418	Ste Livrade	7 066	6 936	- 1,9 %
D930	3+300	Moncrabeau	2 799	2 497	-10,7 %
D930	28+0	Feugarolles	4 036	4 056	+ 0,4 %

D931	5+500	Estillac	4 198	4 411	+ 5 %
D933	27+525	Virazeil	9 152	9 182	+ 0,3 %
D933	38+138	Fourques/garonne	11 322	11 412	+ 0,7 %
D933	69+300	Houeillès	4 010	3 801	-5,2 %

(1) (a) TMJA : trafic moyen journalier annuel (1) chiffres 2006 (2) chiffres 2009

NB : Concernant le réseau routier national, les trafics indiqués ont été comptés à partir de relevés ponctuels (une seule semaine parfois) . Toutefois ces chiffres peuvent être considérés comme étant représentatifs du trafic routier sur ce réseau.

Le trafic routier sur l'autoroute A62 continue de progresser. Il reste stable sur les routes nationales et sur le réseau routier départemental.

1.1.5 - Le parc de véhicules en circulation

Le parc de véhicules, au 1er janvier 2012, des voitures particulières de moins de 15 ans est de 168.922 soit 0,52 voiture par habitant (le taux est de 0,50 pour la France). Il est à noter que ce taux reste stable et ne connaît pas de variation depuis 2007.

2 - ANALYSE DE L'ACCIDENTOLOGIE 2012

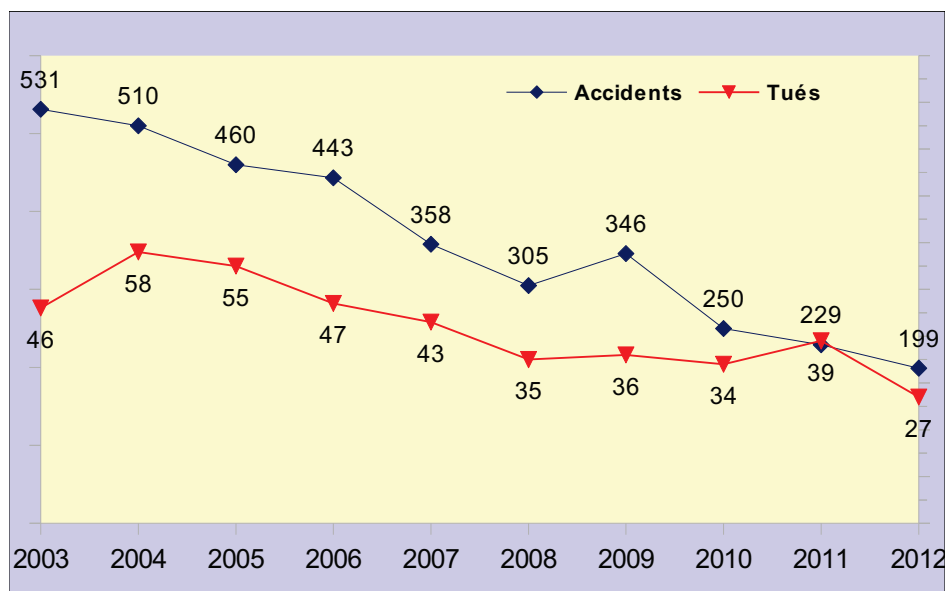
2.1 ACCIDENTOLOGIE GÉNÉRALE DE L'ANNÉE 2012.

Le bilan global 2012 du département de Lot et Garonne s'établit ainsi :

- **199** accidents corporels, en baisse de près de 14 % par rapport à l'année 2011, soit 30 accidents en moins
- **27** tués, en baisse de plus de 30% par rapport à l'année 2011, soit 12 vies épargnées
- **281** blessés, en baisse de plus de 4% par rapport à 2011, soit 13 blessés en moins.

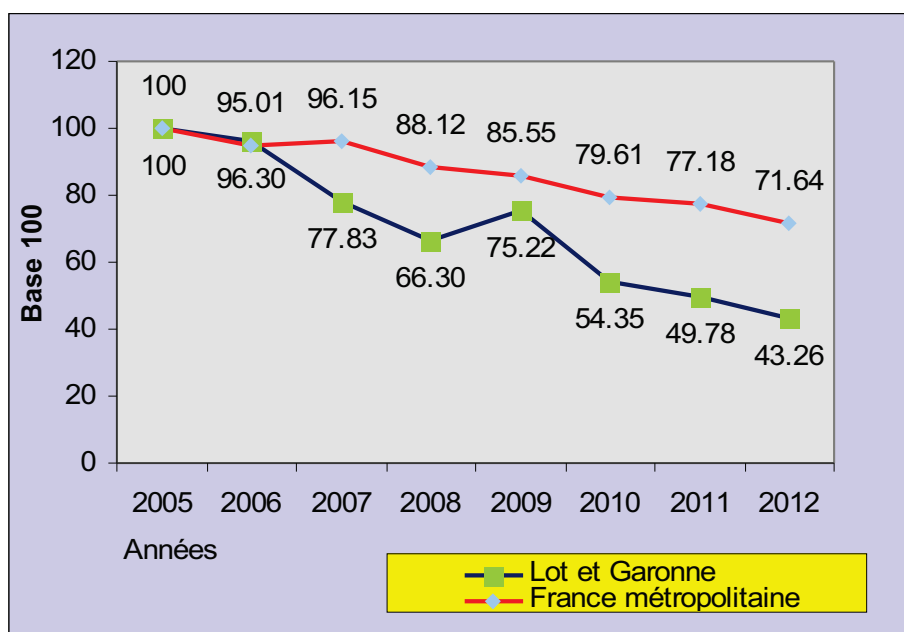
2.1.1 - Les accidents

	En agglomération	Hors agglomération	Totaux
Accidents corporels	70	129	199
Accidents mortels	4	21	25
Nombre de tués	4	23	27
Nombre de blessés hospitalisés	55	104	159
Nombre de blessés non hospitalisés	39	83	122
Nombre de tués pour 100 accidents (Indice de Gravité)	5,7	17,8	13,6
Nombre de tués + blessés hospitalisés pour 100 accidents (taux de gravité)	84	98	94



En 2012, on enregistre une baisse significative de tous les indicateurs : les plus faibles chiffres enregistrés depuis 10 ans. Au total depuis 2003, 30 vies ont été épargnées en Lot-et-Garonne.

**Accidents 2005-2012 (base 100 en 2005)
Comparatif Lot-et-Garonne / France métropolitaine**



2.1.2 - Les catégories de victimes

	Tués Nbre	Tués %	BH	BL	Total victimes	(%) victimes année 2012	(%) victimes 2007-2011
Bicyclette	3	11,1	7	3	13	4,1	4
Cyclo	0	0	16	10	26	8,5	12,55
Moto	2	7,4	34	4	40	13	11,56
VL/VU	21	77,8	84	100	205	66,6	62,24
PL et Bus	-	0	1	1	2	0,6	1,56
Piétons	1	3,7	16	2	19	6,2	7,4
Autres	-		1	2	3	1	0,6
Totaux	27	100	159	122	308	100	100

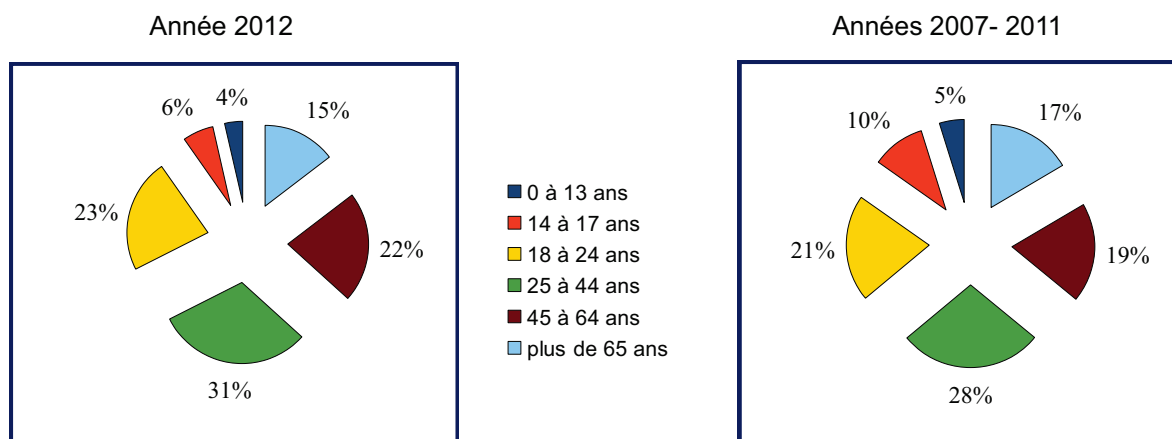
Les victimes d'accidents sont à 67 % des usagers circulant en VL/VU, à 21,5 % des usagers circulant sur un deux roues motorisés, à 6,2% des piétons et à 4,1% des cyclistes.

Par rapport à la période 2007-2011, on constate une hausse de l'accidentologie des VL/VU, une augmentation forte de la mortalité des cyclistes (11,1% des tués en 2012) et une baisse de l'accidentologie des 2 roues motorisés.

2.1.3 - L'âge des victimes

	Tués	%	BH	%	BL	%	Total Victimes
0 à 13 ans	0	0%	4	12%	7	6%	11
de 14 à 17 ans	0	0%	12	8%	7	6%	19
de 18 à 24 ans	7	26%	31	19%	32	26%	70
de 25 à 44 ans	8	30%	46	29%	41	34%	95
de 45 à 64 ans	6	22%	38	24%	24	20%	68
plus de 65 ans	6	22%	28	18%	11	9%	45
Total	27		159		122		308

Répartition des victimes (tués + blessés) par tranches d'âges (%)



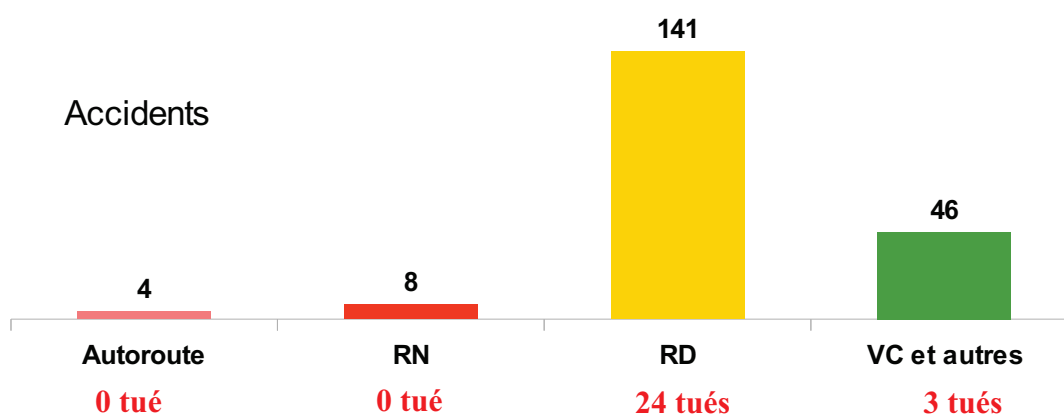
En 2012, les tranches d'âges 25/44 et 45/64 représentent 52% des tués et 53 % des victimes totales (tués + blessés). Ces tranches d'âges restent les plus représentées et sont en légère augmentation par rapport à la période 2007-2011.

En 2012, la mortalité des jeunes de 18 à 24 ans est plus importante que pour la période 2007-2011 : 26 % en 2012, 22% de 2007 à 2011.

2.1.4 - Localisation des accidents.

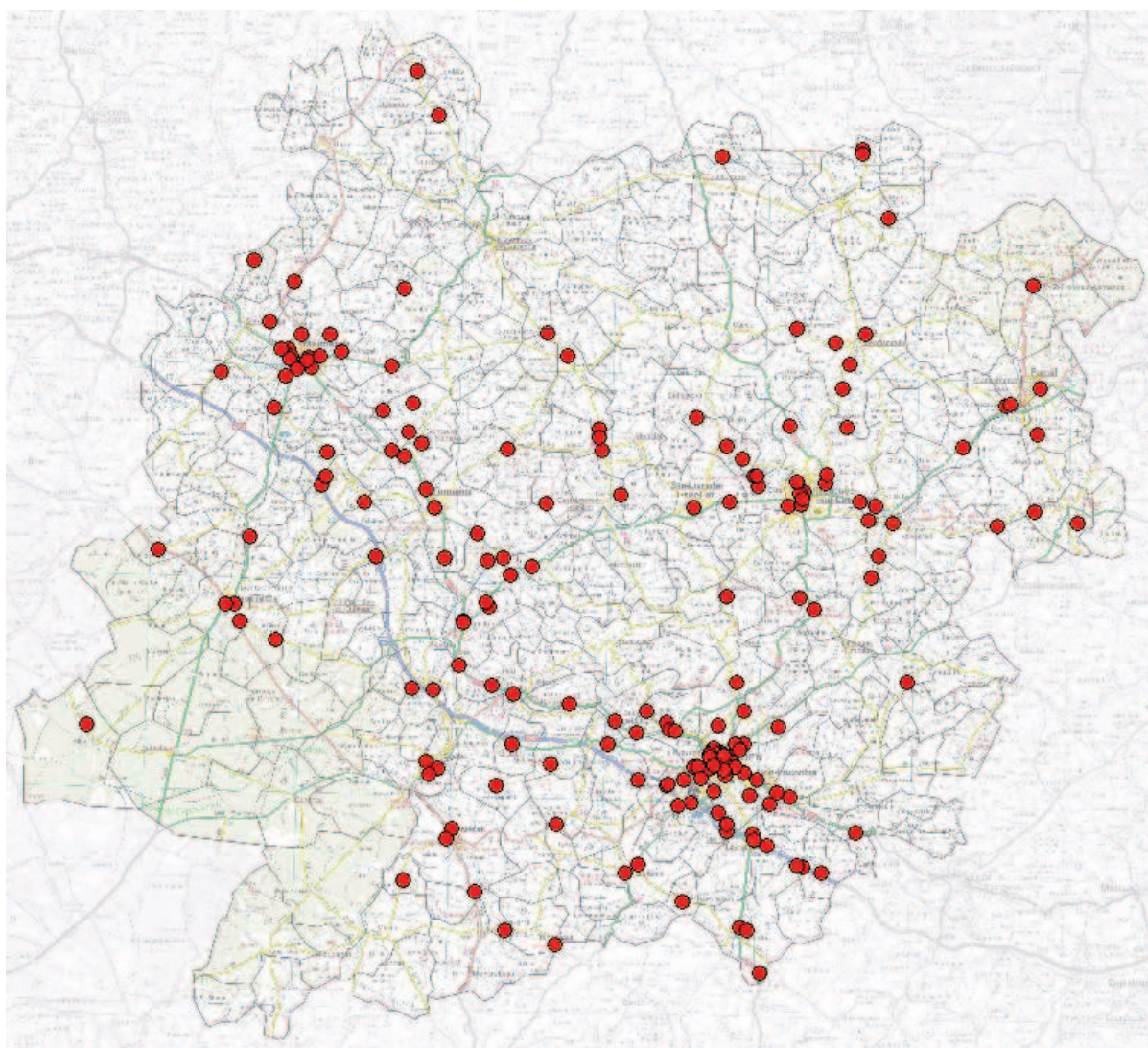
	Nombre d'accidents	%	Nombre de tués	%	Nombre total de blessés	%	Dont BH	%
En intersection	51	26%	1	4%	84	30%	49	31%
Hors intersection	148	74%	26	96%	197	70%	110	69%
En agglomération	70	35%	4	15%	94	33%	55	35%
Hors agglomération	129	65%	23	85%	187	67%	104	65%
De jour	123	62%	16	59%	172	61%	96	60%
De nuit	73	37%	11	41%	109	39%	63	40%

L'accidentologie selon le réseau routier



En 2012, la majorité des accidents se produisent hors intersection, hors agglomération, en journée et principalement sur les routes départementales.

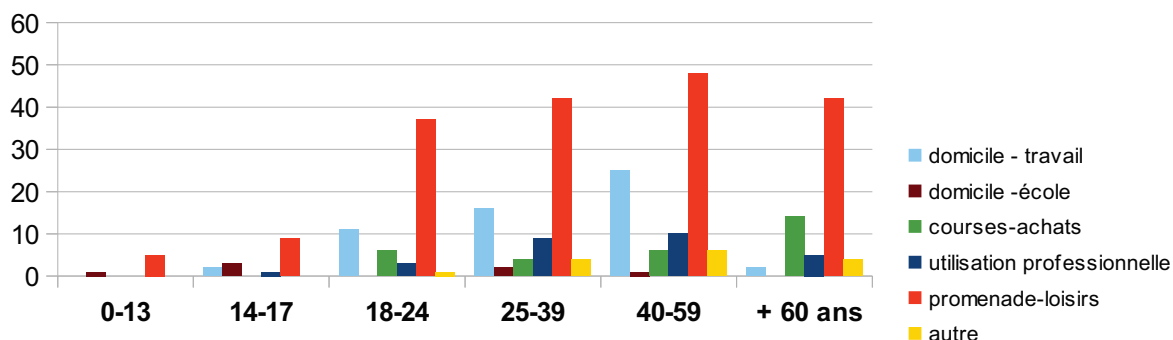
Répartition géographique des 199 accidents corporels



En 2012, la répartition géographique est sensiblement identique à celle de l'année 2011 : concentration dans les agglomérations agenaise, marmandaise et villenneuvoise.

On relève une hausse de la mortalité sur l'arrondissement de Marmande avec 11 tués en 2012 (6 tués en 2011) : 42% des victimes tuées sont situées sur cet arrondissement et 19% sur la commune de Marmande. La RD 933 sur la commune de Marmande compte 2 accidents mortels provoquant 3 tués.

2.1.5 - Les accidents selon la nature des trajets des usagers



La grande majorité des accidents, quelque soit l'âge des impliqués, a lieu pendant un déplacement de promenade ou de loisir.

A partir de 18 ans et jusqu'à 59 ans, le deuxième type de déplacement engendrant des accidents est le déplacement entre le domicile et le lieu de travail, puis le déplacement dans le cadre professionnel.

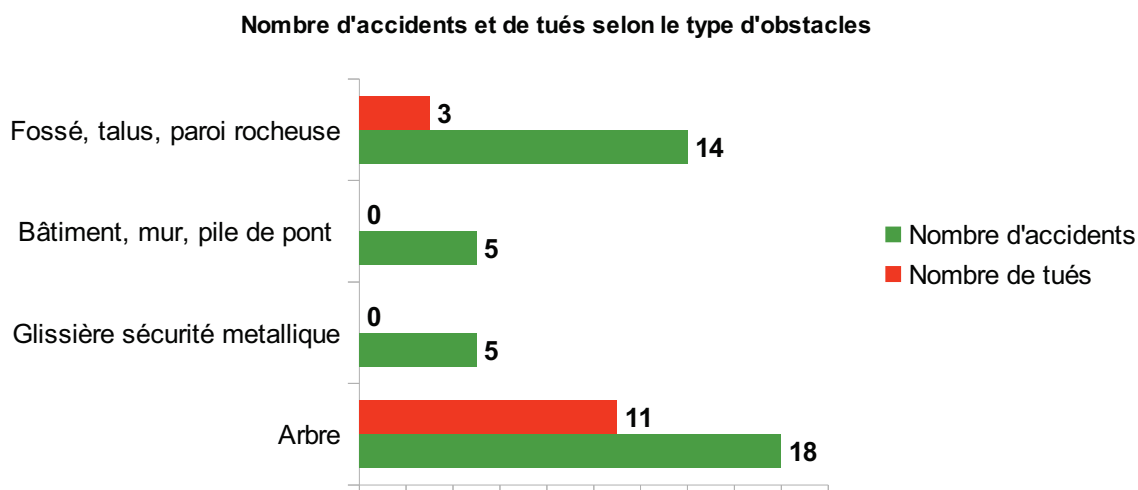
Caractéristiques des accidents survenus dans le cadre du trajet domicile-travail et de l'utilisation professionnelle :

	Domicile / Travail	Utilisation professionnelle
Agglomération	50 %	14 %
Intersection	36%	40 %
Réseau le + concerné	RD	RD à 82 %
Jour	76%	85 %
Type collision le + fréquent	à 2 véhicules ou plus : 82%	à 2 véhicules ou plus 89%
Tranche horaire	7h / 9h : 26 % 12h / 14h : 8 % 17h / 20h : 22 %	9h / 12h : 18 % 17h / 20 h : 33 %
Selon le sexe	58 % des conducteurs sont de sexe masculin	83 % des conducteurs sont de sexe masculin
Présence d'alcool	1 seul accident avec un conducteur se déplaçant domicile/travail présente une alcoolémie illégale	Pas d'accidents avec un conducteur présentant une alcoolémie illégale

*Sur l'année 2012, on compte 71 accidents impliquant un usager en déplacement professionnel ou sur le trajet domicile-travail, soit **36%** de l'accidentologie globale du département : ces accidents ont provoqué 7 tués et 97 blessés dont 57 blessés hospitalisés.*

2.1.6 - Les accidents selon le type d'obstacles fixes

En 2012, sur les 27 tués, 16 l'ont été dans un accident contre un obstacle fixe : ce sont près de 60 % des tués et 30% des accidents. (66 accidents sur 199)



Ce type d'accident reste toujours préoccupant avec une légère tendance à la hausse en 2012. Les obstacles fixes sont une source d'aggravation des blessures lors de la survenance d'un accident.

En 2012, l'indice de gravité (nombre de tués pour 100 accidents) est égal à 24,2 pour l'ensemble des obstacles fixes. Cet indice atteint un niveau important pour les accidents contre les arbres : le taux de gravité est alors de **61,1**.

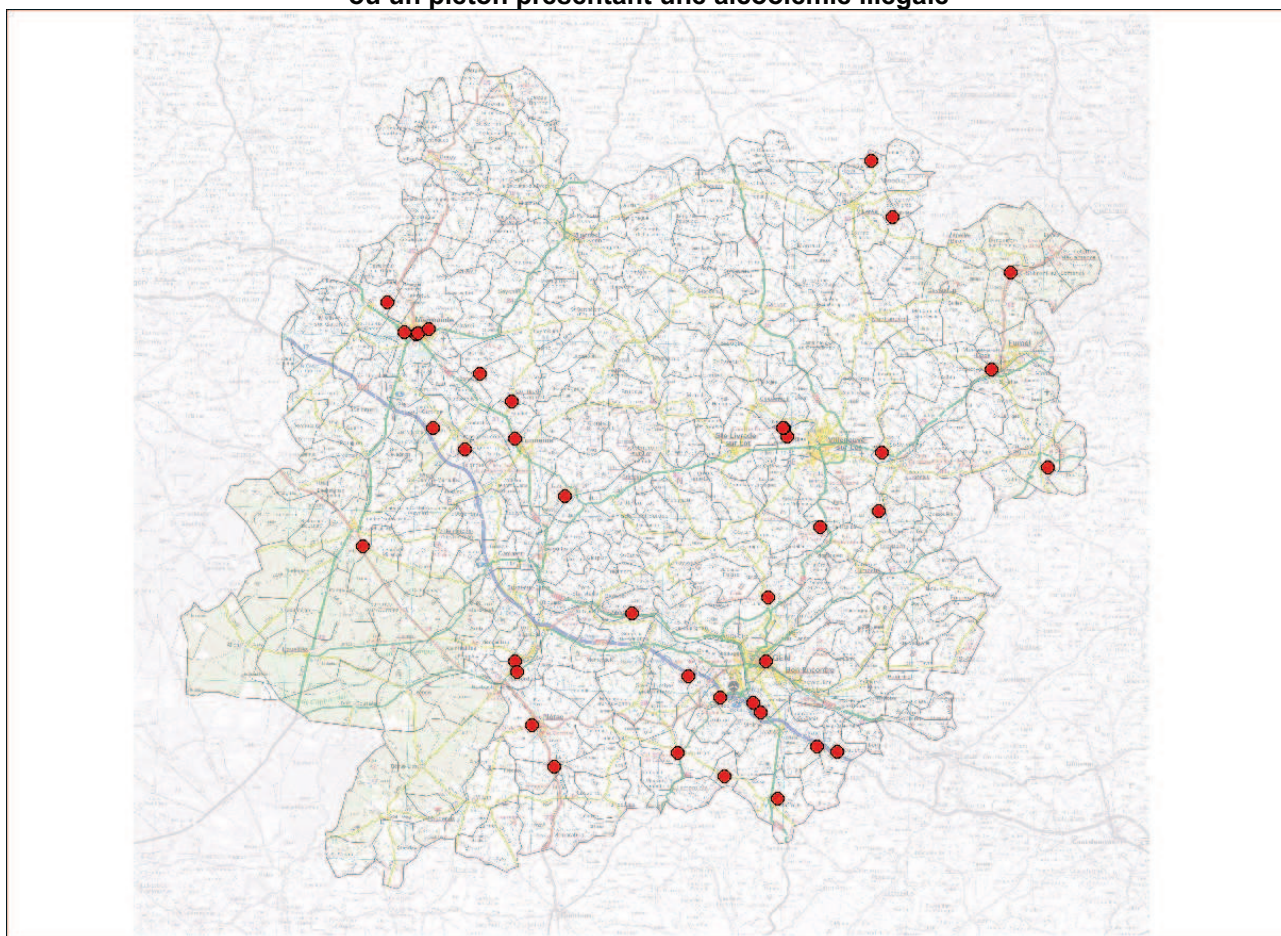
2.2 LES ENJEUX RETENUS AU D.G.O. 2013-2017

2.2.1 - Les conduites addictives : alcool et stupéfiants

2.2.1.1 - L'alcool

- Les accidents

Localisation des accidents impliquant au moins un conducteur ou un piéton présentant une alcoolémie illégale



Les 39 accidents corporels impliquant au moins un conducteur ou un piéton présentant une alcoolémie illégale pour l'année 2012 du département, ont entraîné :

- 8 tués,
- 28 blessés hospitalisés,
- 19 blessés légers.

Sur les 199 accidents corporels survenus pendant la période étudiée (2012), 39 accidents se sont produits avec un conducteur ou un piéton présentant une alcoolémie illégale : ils représentent 20 % des accidents corporels de la période d'étude et **28 %** des accidents mortels (7 sur 25).

Le nombre des victimes représente pour la même période : 30 % du total des tués, 18 % du total des blessés hospitalisés et 16 % du total des blessés légers.

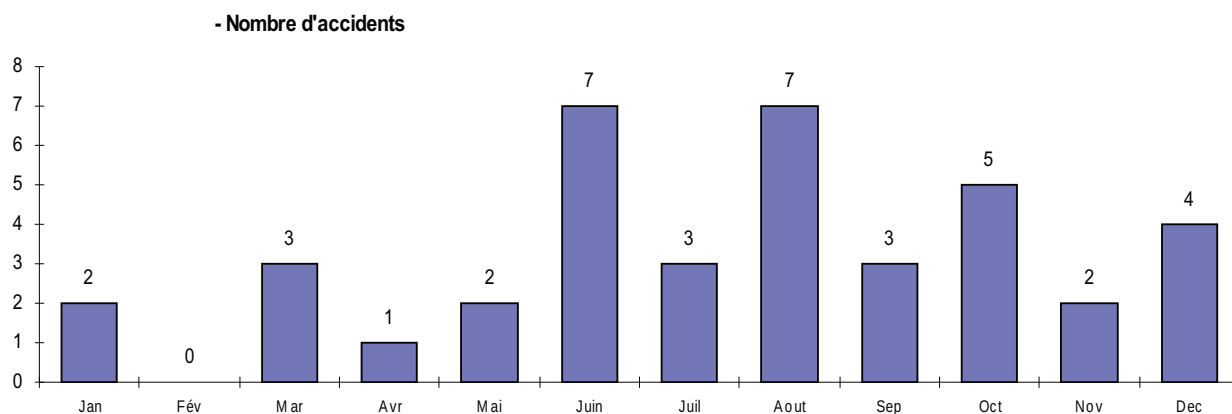
Pendant l'année 2012, un décès sur trois, lors d'accidents de la route, aurait pu être évité si tous les conducteurs avaient respecté strictement la limitation légale de l'alcoolémie au volant.

En 2012, les accidents avec un conducteur ou un piéton présentant une alcoolémie illégale sont marqués par une légère baisse des accidents, des tués et des blessés par rapport à l'année 2011.

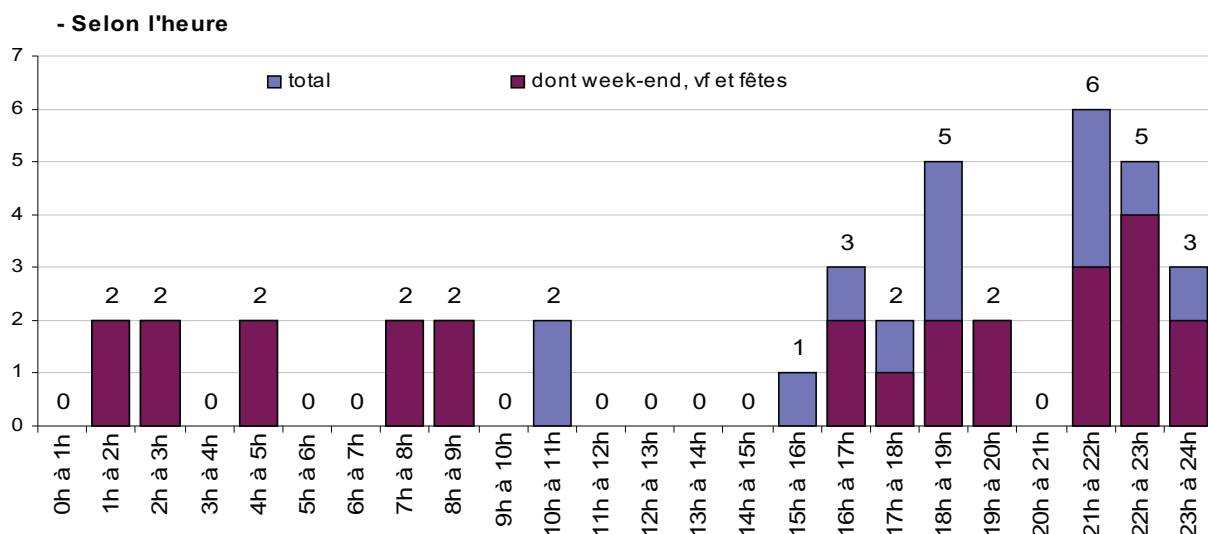
- Les circonstances des accidents

On relève que les accidents avec présence d'alcool se produisent principalement sur les routes départementales (64 %), dans des conditions normales de circulation (82 %), hors intersection (95 %) et hors agglomération (82 %). Les conditions atmosphériques sont normales dans 92 % des cas.

Pendant l'année 2012, on remarque que 36 % des accidents ont eu lieu sur deux mois : les mois de juin et d'août.



Près des trois quart des accidents (26 sur 39) se produisent les samedis et veilles de fête (36 %) et les dimanches et jours de fête (31 %) soit un total de 67 % des accidents impliquant au moins un conducteur ou un piéton alcoolisé.



70 % des accidents avec un conducteur ou un piéton présentant une alcoolémie illégale se produisent en début de soirée ou la nuit (sur les 7 accidents mortels, 4 se sont produits la nuit) et plus particulièrement dans les tranches horaires de 16h00 à 20h00 (31 %) et de 21h00 à 24h00 (36 %).

- Les véhicules impliqués dans les accidents

Les véhicules impliqués dans les accidents avec un conducteur ou un piéton présentant une alcoolémie illégale sont principalement des voitures (74 %) qui ont provoqué le plus de victimes (8 tués, 22 blessés hospitalisés et 17 blessés légers).

Plus de la moitié des accidents (64 %) se produisent avec un seul véhicule contre des obstacles fixes ou contre des obstacles mobiles (1 piéton).

- Les conducteurs ou les piétons présentant une alcoolémie illégale

Répartition des conducteurs ou des piétons selon l'âge et le véhicule

	piétons	bicyclettes	deux roues motorisés	VL	PL	Total	%
0-17 ans	0	0	0	0	0	0	0%
18-24 ans	0	0	2	6	0	8	21%
25-44 ans	0	0	5	18	0	23	59%
45-64 ans	0	0	2	4	0	6	15%
> ou = 65 ans	0	1	0	1	0	2	5%
Total	0	1	9	29	0	39	-
Total en %	0%	3%	23%	74%	0%	100%	100%

Répartition des conducteurs ou des piétons selon l'âge et le sexe

	hommes	%	femmes	%	Total	%
0-17 ans	0	0,0%	0	0,0%	0	0%
18-24 ans	8	24,2%	0	0,0%	8	21%
25-44 ans	19	57,6%	4	66,7%	23	59%
45-64 ans	4	12,1%	2	33,3%	6	15%
> ou = 65 ans	2	6,1%	0	0,0%	2	5%
Total	33	-	6	-	39	-
Total en %	85%	100%	15%	100%	100%	100%

On peut noter que les conducteurs présentant une alcoolémie illégale sont principalement des conducteurs de voiture et qu'un conducteur sur quatre est un conducteur de deux roues-motorisés.

En outre, on dénombre 33 hommes et 6 femmes impliqués dans un accident avec présence d'alcool soit 6,5 fois plus d'hommes que de femmes.

On constate que dans les accidents avec des conducteurs (hommes ou femmes) présentant une alcoolémie illégale :

- plus de la moitié des conducteurs sont âgés entre 25 et 44 ans,
- un tiers des conducteurs sont âgés entre 18 et 24 ans et entre 44 et 64 ans.

- Les dépistages.

	Nombre de dépistages alcoolémie	Dépistages positifs	Pourcentage de dépistages positifs
2008	107 255	1 876	1,7%
2009	113 379	2 062	1,8%
2010	102 004	1 897	1,8%
2011	106 391	2 060	1,8%
2012	110 448	1 932	1,7%

Sur la période 2008-2012, le pourcentage de dépistages positifs reste constant par rapport au nombre total de dépistages d'alcoolémie.

- Annexe

ENJEU « Alcool » - Bilan 2012 (accidents avec au moins présence d'alcool)

Années	Nombre accidents corporels	Nombre de tués	Nombre de blessés	Nombre accidents corporels avec présence d'alcool	% d'accidents corporels avec présence d'alcool	Nombre de tués dans les accidents avec présence d'alcool	% de tués dans les accidents avec présence d'alcool	Nombre de blessés dans les accidents avec présence d'alcool	% de blessés dans les accidents avec présence d'alcool
2007	358	43	496	46	12,85%	7	16,28% ↓	57	11,49%
2008	306	35	439	37	12,09%	5	14,29% ↓	59	13,44%
2009	346	36	460	37	10,69%	5	13,89% ↓	51	11,09%
2010	250	34	354	34	13,60%	8	23,53% ↑	49	13,84%
2011	229	39	294	43	18,78%	12	30,77% ↑	54	18,37%
2012	199	27	281	39	19,60% ↑	8	29,63% ↑	47	16,73% ↑
Total 2007 – 2011	1489	187	2043	197	13,23%	37	19,79%	270	13,22%

1/3 des accidents
1/3 des tués
1/6 des blessés

↑ ↓ → Evolution par rapport à la période 2007 – 2011

20 % des accidents – 20 % des tués

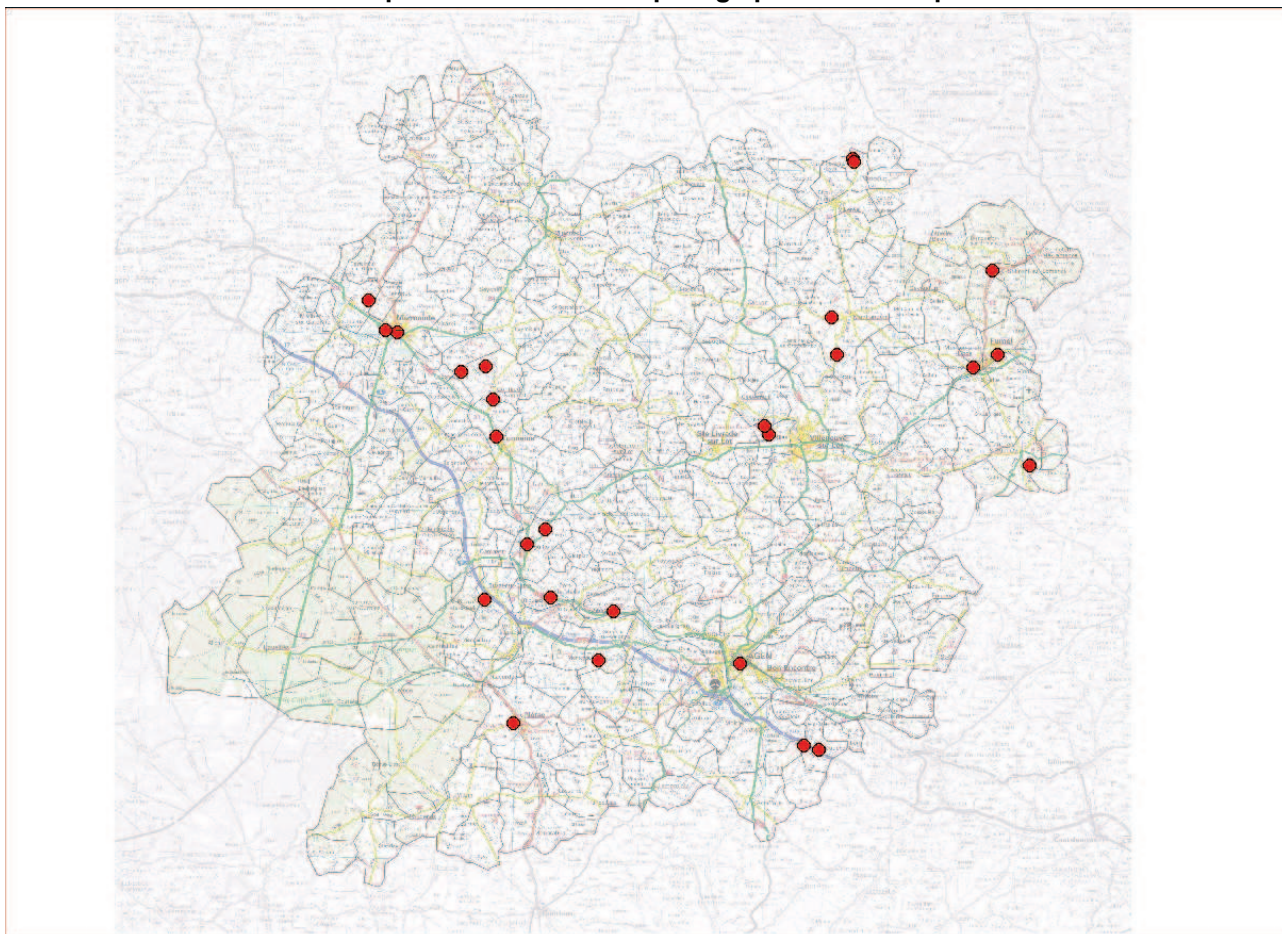
- Conclusion

De manière générale, les indicateurs d'accidentologie ont baissé depuis 2007. En revanche, le pourcentage de tués et de blessés avec présence d'alcool n'a cessé d'augmenter. Depuis 2010, le nombre d'accidents, de tués, de blessés avec présence d'alcool n'a cessé de progresser.

2.2.1.2 - Les stupéfiants.

- Les accidents

Localisation des accidents impliquant au moins un conducteur ou un piéton révélant un dépistage positif aux stupéfiants



Le dépistage des stupéfiants chez les conducteurs impliqués reste rare pour en tirer une estimation solide bien qu'en évolution constante depuis 2008 sur la France entière.

Dans le département du Lot-et-Garonne, 27 accidents sur 199 se sont produits avec un conducteur révélant un dépistage positif aux stupéfiants : ils représentent 14 % des accidents corporels de cette période et **16 %** des accidents mortels (5 tués).

Les 27 accidents ont provoqués :

- 5 tués,
- 22 blessés hospitalisés,
- 14 blessés légers.

- Les circonstances des accidents

On relève que les accidents avec présence de stupéfiants se produisent principalement :

- sur les routes départementales (74 %),
- dans des conditions normales de circulation (78 %),
- hors agglomération (81 %).
- hors intersection (93 %)

Les conditions atmosphériques sont normales dans 85 % des cas.

En 2012, on remarque que **48 %** des accidents avec présence de stupéfiants ont eu lieu pendant les mois de juin et août.

52 % des accidents impliquant au moins un conducteur avec présence de stupéfiants se produisent les week-ends, veilles de fête et jours de fête ainsi que le vendredi (19 %) principalement pendant la journée (**67 %**).

- Les véhicules impliqués dans les accidents

Les véhicules impliqués dans les accidents sont à **67 % des voitures** qui ont provoqué le plus de victimes soit 5 tués, 18 blessés hospitalisés et 10 blessés légers mais aussi **des deux-roues motorisé ou non (28 %)** qui ont occasionné 9 blessés hospitalisés et 9 blessés légers.

On remarque que les accidents avec présence de stupéfiants ont lieu aussi bien **avec un seul véhicule** contre des obstacles fixes ou **avec deux véhicules** lors de collisions frontales ou de collisions par le côté ou par l'arrière.

On observe que les accidents avec des conducteurs révélant un dépistage positif aux stupéfiants se produisent le jour et en début de nuit dans les tranches horaires de 13h00 à 17h00 (22 %) et de 18h00 à 24h00 (37 %).

- Les conducteurs ou les piétons révélant un dépistage positif aux stupéfiants

Répartition des conducteurs ou des piétons selon l'âge et le véhicule

	piétons	bicyclettes	deux roues motorisés	VL	PL	Total	%
0-17 ans	0	0	0	0	0	0	0%
18-24 ans	0	0	1	8	0	9	33%
25-44 ans	0	0	7	9	0	16	59%
45-64 ans	0	0	1	1	0	2	8%
> ou = 65 ans	0	0	0	0	0	0	0%
Total	0	0	9	18	0	27	-
Total en %	0%	0%	33%	67%	0%	100%	100%

On peut noter que les conducteurs révélant un dépistage positif aux stupéfiants sont pour les deux tiers des conducteurs de voiture et pour un tiers un conducteur de deux roues-motorisés.

- Annexe

ENJEU «Stupéfiants» : Bilan 2012 (accidents avec au moins présence de stupéfiants)

Années	Nombre accidents corporels	Nombre de tués	Nombre de blessés	Nombre accidents corporels avec présence de stupéfiants	% d' accidents corporels avec présence de stupéfiants	Nombre de tués dans les accidents avec présence de stupéfiants	% de tués dans les accidents avec présence de stupéfiants	Nombre de blessés dans les accidents avec présence de stupéfiants	% de blessés dans les accidents avec présence de stupéfiants
2007	358	43	496	13	3,63%	5	11,63% ↓	19	3,83%
2008	306	35	439	11	3,59%	3	8,57% ↓	21	4,78%
2009	346	36	460	19	5,49%	7	19,44% ↑	33	7,17%
2010	250	34	354	11	4,40%	4	11,76% ↓	14	3,95%
2011	229	39	294	17	7,42%	10	25,64% ↑	20	6,80%
2012	199	27	281	27	13,57% ↑	5	18,52% ↑	36	12,81% ↑
Total 2007 – 2011	1489	187	2043	71	4,77%	29	15,51%	107	5,24%

1/7 des accidents	1/5 des tués	1/7 des blessés
-------------------	--------------	-----------------

↑ ↓ →	Evolution par rapport à la période 2007 – 2011
-------	--

14 % des accidents – 19% des tués
--

- Conclusion

On constate que dans les accidents avec des conducteurs révélant un dépistage positif aux stupéfiants :

- plus de la moitié des conducteurs sont âgés entre 25 et 44 ans,
- un tiers des conducteurs sont âgés entre 18 et 24 ans.

2.2.2 - La vitesse

- Données du Lot-et-Garonne

En 2012, **3** radars fixes supplémentaires ont été implantés, ce qui porte le nombre de radars fixes à 25, au 31 décembre 2012.

En outre, l'année 2012 a vu également l'implantation de nouveaux dispositifs de contrôle dont un radar tronçon (contrôle de la vitesse moyenne) sur la RN 21 entre Saint Antoine de Ficalba et Pujols et un radar discriminant (contrôle des vitesses légales autorisées par type de véhicule VL, PL, transport en commun) sur l'autoroute A 62 à Saint Pierre de Buzet.

En 2012 et tout début 2013, dans le cadre du programme de déploiement de radars pédagogiques, **12** dispositifs ont été installés (**5** en amont des radars fixes et **7** en zones de vigilance accrue).

- Bilan des infractions relevées en Lot-et-Garonne.

	Radars fixes	Radars embarqués	Interceptions par les F.O.	TOTAL
2007	16 702	13 384	7 658	37 744
2008	23 787	15 867	6 012	45 666
2009	20 752	15 137	5 642	41 531
2010	30 846	19 055	5 634	55 535
2011	38 835	19 584	5 493	63 912
Total 2012	40 183	18 188	4 814	63 185
Variation 2012/2011	3,50%	-7,13%	- 12,4%	-11,4%
Total 2007- 2011	130 922	83 027	30 439	244 388

L'augmentation des infractions relevées par des radars entre 2007 et 2012 s'explique en partie par le déploiement de nouveaux radars durant cette période.

En 2012, la part des infractions relevées avec les radars fixes est de 64 % : elle est de 28 % avec les radars embarqués et de 8 % suite aux interceptions des forces de l'ordre (jumelles).

Dans les accidents, il est difficile d'estimer la part de véhicule en excès de vitesse. Les enquêtes menées par les forces de l'ordre après un accident permettent d'estimer si la vitesse a été un facteur premier ou aggravant.

En 2012, l'analyse des fichiers BAAC montre que **23 %** des accidents corporels et **32 %** des accidents mortels sont dus à une vitesse excessive ou mal adaptée aux conditions de circulation liées à l'environnement de la route.

2.2.3 - Les jeunes

2.2.3.1 - Les chiffres des jeunes âgés de 14 à 24 ans

Répartition des victimes par catégories d'usagers et par classes d'âges

Les victimes en 2012

		0-13	14-17	18-24	25-44	45-64	>=65	Total
Piétons	Tués			1				1
	BH	2	1		1	4	8	16
	BL	1			1		1	3
Bicyclettes	Tués					1	2	3
	BH		1			3	3	7
	BL	1	1			1		3
Cyclo	Tués							
	BH		7	4	2	2	1	16
	BL		3	5	1	1		10
Motos	Tués			1		1		2
	BH		1	5	21	7		34
	BL				2	1		3
VL	Tués			5	8	4	4	21
	BH	2	2	22	21	21	16	84
	BL	5	3	27	37	18	10	100
PL+bus	Tués							
	BH				1			1
	BL					1		1
Autres	Tués							
	BH					1		1
	BL					2		2
Total	Tués			7	8	6	6	27
	BH	4	12	31	46	38	28	159
	BL	7	7	32	41	24	11	122
Total Général		11	89		95	68	45	308

Sur les 199 accidents corporels, les jeunes de 14 à 24 ans sont impliqués dans 76 accidents (38%).

La répartition des 696 victimes de cette classe d'âge est la suivante :

- 7 tués (26 %)
- 43 blessés hospitalisés (27 %)
- 39 blessés légers (32 %).

En Lot-et-Garonne les jeunes de 14 à 24 ans représentent près de 12 % de la population. En 2012, cette classe d'âge représente près de 29% des victimes et plus de 25% des tués. Par rapport à la période de référence 2007-2011, on enregistre une amélioration en terme d'accidents et victimes . Par contre le % de tués de cette classe d'âge a légèrement augmenté.
La classe d'âge des 18 -24 ans reste la plus impactée avec 7 tués, 31 BH et 32 BL.

La répartition des victimes âgés de 14 à 24 ans selon le mode déplacement est la suivante :



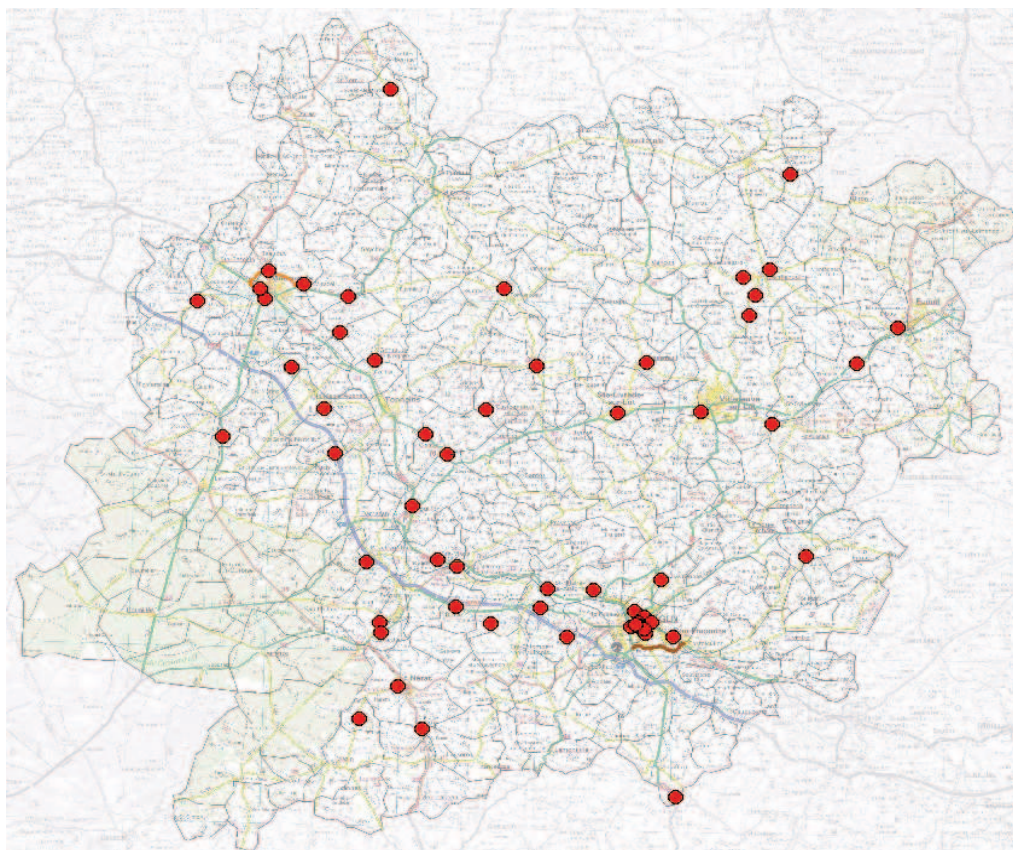
En 2012, les victimes jeunes le sont principalement en tant qu'utilisateur d'un VL (conducteur ou passager) : 2 usagers sur 3.

Comparé à la période de référence 2007-2011, l'implication de ce mode de déplacement dans l'accidentologie des jeunes a fortement augmenté au détriment des autres modes et notamment des deux roues motorisés.

2.2.3.2 - Les conducteurs de 18 à 24 ans

La classe d'âge 18–24 ans reste fortement impactée par les accidents de la route. 59 accidents sur les 199 recensés en 2012, se sont produits avec un conducteur âgé de 18 à 24 ans soit 30 %.

Répartition des accidents impliquant au moins un conducteur âgé de 18 à 24 ans



La répartition géographique des accidents impliquant un jeune âgé de 18 à 24 ans est identique à la répartition des accidents toutes classes d'âge confondues.

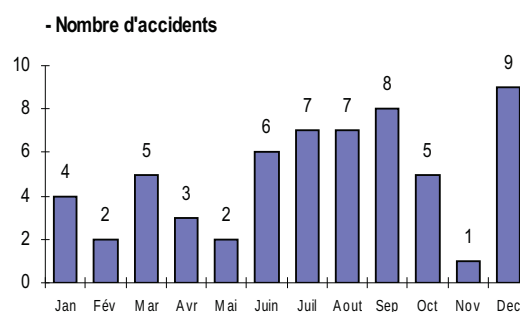
Les accidents se produisent principalement sur :

- les routes départementales : 45 accidents
- les voies communales : 14 accidents
- 1 seul accident sur la RN 21, pas d'accident sur l'A62.

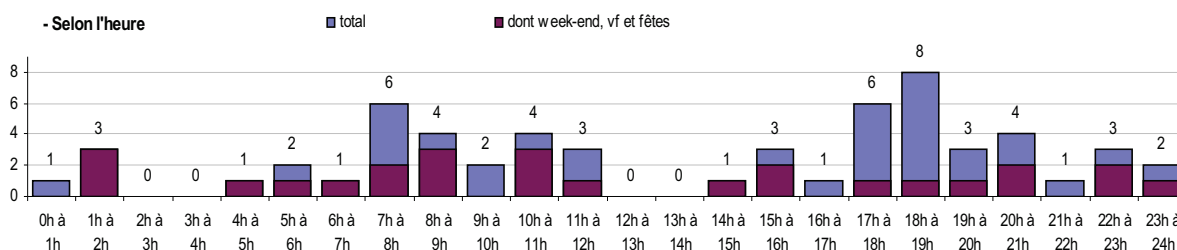
Les communes les plus fortement impactées sont Agen (10 accidents), Monflanquin (5 accidents) Marmande (4 accidents) Villeneuve/Lot, Gontaut de Nogaret et Nérac (2 accidents chacune).

On relève que les accidents impliquant un jeune conducteur de 18 à 24 ans se produisent dans des conditions normales de circulation (73%), hors intersection (78%) et hors agglomération (59%). Les conditions atmosphériques sont normales dans 78 % des cas.

On remarque que 48% des accidents ont eu lieu pendant les mois de juin, juillet, août et septembre.



- Les circonstances des accidents

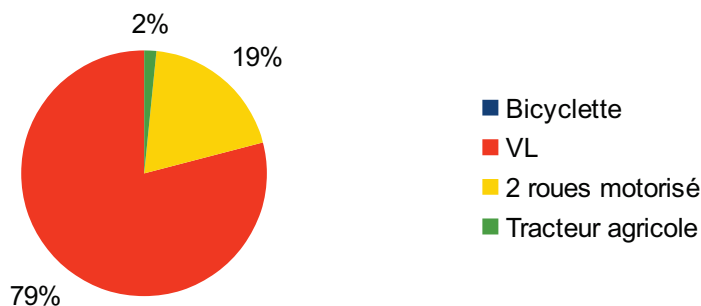


Près de 63 % des accidents impliquant un jeune conducteur âgé de 18 à 24 ans se produisent les vendredis (18,6 %), les samedis et veilles de fêtes (18,6%) et surtout les dimanches et jours de fête (25,4 %).

Près de 36 % des accidents se produisent la nuit, et plus particulièrement dans les tranches horaires de 18h00 à 1h00 (37 %) et de 1h00 à 6h00 (10 %). Sur les 7 accidents mortels impliquant un jeune conducteur, 5 se sont produits la nuit.

- Les véhicules impliqués dans les accidents.

La répartition des conducteurs de 18 à 24 ans s'établit de la manière suivante :



Les conducteurs âgés de 18 à 24 ans sont principalement des conducteurs de voitures (ou véhicule utilitaire).

Plus de la moitié des accidents (53 %) se produisent avec deux véhicules lors de collisions par le côté (27,6 %), frontales (15,3 %) ou par l'arrière (10,2%).

Près d'un accident sur trois survient contre un obstacle fixe.

- Les comportements des conducteurs

L'analyse des fichiers accidents permet de déterminer des présomptions de responsabilité : dans **68 %** des accidents, le jeune âgé de 18 à 24 ans est présumé responsable. Les accidents impliquent principalement des conducteurs de sexe masculin (4 sur 5).

Les causes de ces accidents sont :

- vitesse : 11
- vitesse + stupéfiants : 5
- alcool + stupéfiants : 4
- alcool+ vitesse : 1
- refus de priorité : 6
- absence de ceinture ou de casque : 3 conducteurs (on note également l'absence de ceinture chez 3 passagers âgés de 18 24 ans).
- Malaise, fatigue inattention : 4

Enjeu jeunes de 18-24 ans : Bilan 2012

Années	TOUS AGES CONFONDUS				Jeunes conducteurs âgés de 18-24 ANS		Jeunes âgés de 18 à 24 ans : conducteurs, passagers ou piétons					
	Nombre accidents corporels	Nombre de tués	Nombre de blessés BH	Nombre de BL	Nbre accidents corporels impliquant un conducteur jeune 18-24 ans	% d'accidents corporels impliquant un conducteur jeune 18-24 ans	Nombre de tués âgés entre 18-24 ans	% de tués âgés entre 18-24 ans	Nombre de BH âgés entre 18-24 ans	% de BH âgés entre 18-24 ans	Nombre de BL âgés entre 18-24 ans	% de BL âgés entre 18-24 ans
2007	358	43	272	224	117	32,68%	11	↑ 25,58%	49	18,01%	55	24,55%
2008	306	35	271	168	91	29,74%	6	↑ 17,14%	46	16,97%	44	26,19%
2009	346	36	262	198	103	29,77%	6	↓ 16,67%	34	12,98%	49	24,75%
2010	250	34	192	162	71	28,40%	10	↑ 29,41%	31	16,15%	44	27,16%
2011	229	39	188	106	72	31,44%	9	↑ 23,08%	43	22,87%	27	25,47%
2012	199	27	159	122	59	29,65%	7	↑ 25,93%	31	↑ 19,50%	32	↑ 26,23%
Total 2007 – 2011	1489	187	1185	858	454	30,49%	42	22,46%	203	17,13%	219	25,52%

Les jeunes de 18 à 24 ans c'est :

1/3 des accidents
% des tués
1/5 des blessés hospitalisés
1/4 des blessés légers

↑ ↓ ⇌ Evolution par rapport à la période de référence DGO

7 % de la population – 33 % des accidents – 26 % des tués

L'accidentologie des jeunes est toujours préoccupante. Le nombre d'accidents a diminué. En revanche, la part des tués et des victimes jeunes a augmenté dans l'accidentologie globale du département.

Le pourcentage de jeunes tués est de 26% en 2012 alors qu'il n'était que de 22% pour la période 2007-2011.

Les jeunes sont impliqués principalement les week-end et jours fériés dans les accidents de voitures et dans une moindre mesure dans des accidents avec un 2 roues motorisés.

Très souvent, le conducteur âgé de 18 à 24 ans est présumé responsable de l'accident. Vitesse, alcool, stupéfiant, défaut de ceinture ou de casque sont très souvent la cause, voire dans certains cas, **les** causes des accidents.

2.2.4 - Les deux roues motorisés

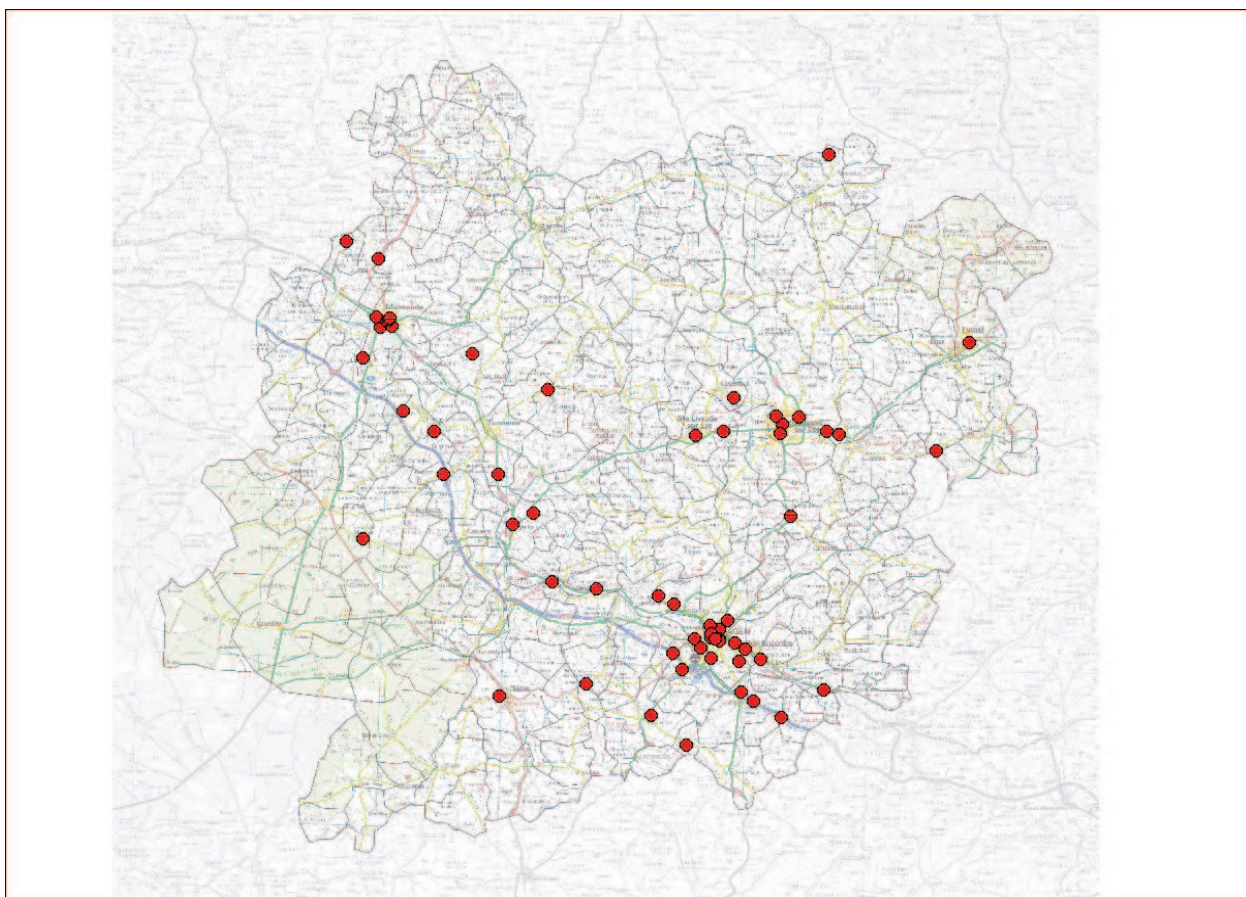
Définitions

Cette catégorie de véhicules représente les cyclomoteurs et les motos :

- les cyclomoteurs sont les deux roues motorisés dont la cylindrée ne dépasse pas 50 cm³ (vitesse maximale 45km/h).
- les motos représentent les deux roues motorisés dont la cylindrée dépasse 50cm³.

- Les accidents

Localisation des accidents impliquant au moins un deux-roues motorisés



Les 60 accidents corporels impliquant au moins un deux-roues motorisés ont entraîné :

- 2 tués,
- 53 blessés hospitalisés,
- 24 blessés légers.

Dans le département du Lot-et-Garonne, 60 accidents sur les 199 recensés, se sont produits avec un deux-roues motorisé : ils représentent **30 %** des accidents corporels et 8 % des accidents mortels (2 tués).

Le nombre des victimes pour la même période est de : 7 % du total des tués, 33 % du total des blessés hospitalisés et 20 % du total des blessés légers.

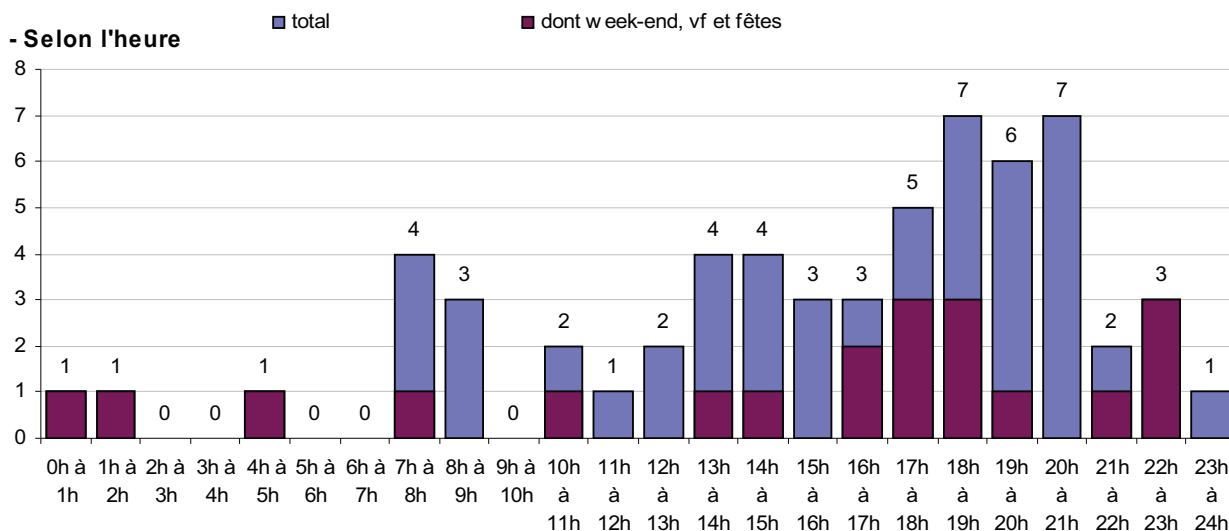
En 2012, les accidents impliquant un deux-roues motorisé sont marqués par une baisse du nombre des accidents et des tués et une augmentation des blessés hospitalisés.

- Les circonstances des accidents

On relève que les accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé se produisent principalement sur les routes départementales (73 %) et les voies communales (20 %), dans des conditions normales de circulation (88 %).

On constate que les accidents ont lieu à 52 % en agglomération et 48 % hors agglomération et se produisent à 66 % hors intersection. Les conditions atmosphériques sont normales dans 88 % des cas.

Plus de la moitié des accidents (32 sur 60) soit un total de 53 % des accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé se produisent les vendredis (20 %), les samedis et veilles de fêtes ainsi que les dimanches et jours de fête (33 %). On peut remarquer un pic en semaine : le mercredi avec 17 % des accidents.



65 % des accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé se produisent l'après-midi ou en début de soirée principalement dans les tranches horaires de 13h00 à 21h00 avec un pic entre 18h00 et 21h00 (33 %).

Huit accidents sur dix (82 %) impliquant au moins un deux-roues motorisé se sont produits avec deux véhicules et plus particulièrement contre des voitures (67 %) lors de collisions par le côté (40 %) ou frontale (22 %). Ces accidents contre les voitures ont provoqué le plus de victimes soit 1 tué, 40 blessés hospitalisés et 15 blessés légers.

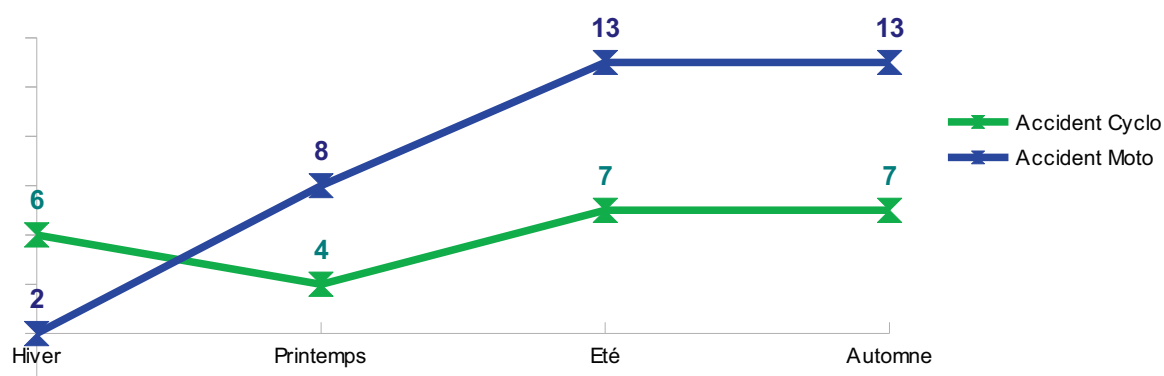
Il est à noter que l'usage du casque est respecté dans plus de 97 % des cas.

Sur les 199 accidents corporels, 8 accidents se sont produits avec un conducteur de deux roues motorisés présentant une alcoolémie illégale.

- Répartition des accidents selon les milieux

	Rase campagne	Agglo de moins de 5 000 habitants	Agglo de 5 000 à 20 000 habitants	Agglo de plus de 20 000 habitants (Agen et Villeneuve)	Total
Cyclos	7	4	7	6	24
Motos	22	6	4	4	36
Total	29	10	11	10	60

- Répartition des accidents selon la saison



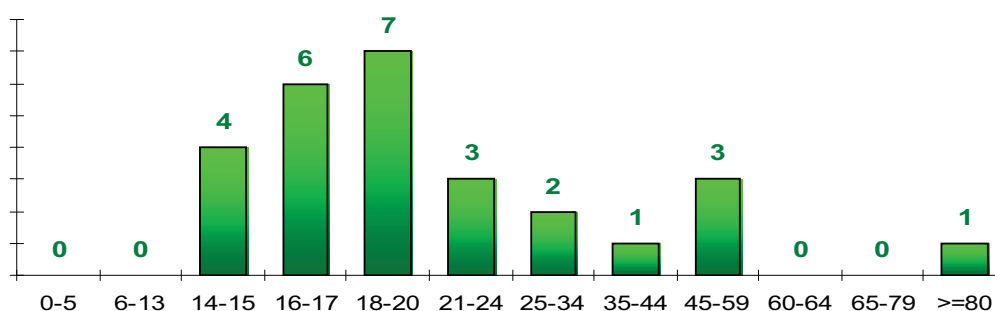
On remarque que la circulation des usagers de **motocyclettes** est sensible aux conditions météorologiques. En effet, les accidents impliquant un motocycliste se produisent essentiellement du printemps à l'automne.

En revanche, cette tendance ne s'applique pas aux **cyclomotoristes** qui se répartissent tout au long de l'année.

Ceci peut s'expliquer par le fait que les cyclomoteurs sont utilisés le plus souvent pour des déplacements scolaires et extra-scolaires (domicile/école et promenade/loisirs) par des usagers de moins de 20 ans et les motocyclettes par des usagers plus âgés pour effectuer des trajets domicile/travail et surtout promenade/loisirs sur une plus longue distance.

- Répartition des victimes selon la classe d'âges

Nombre d'impliqués cyclos par âge :

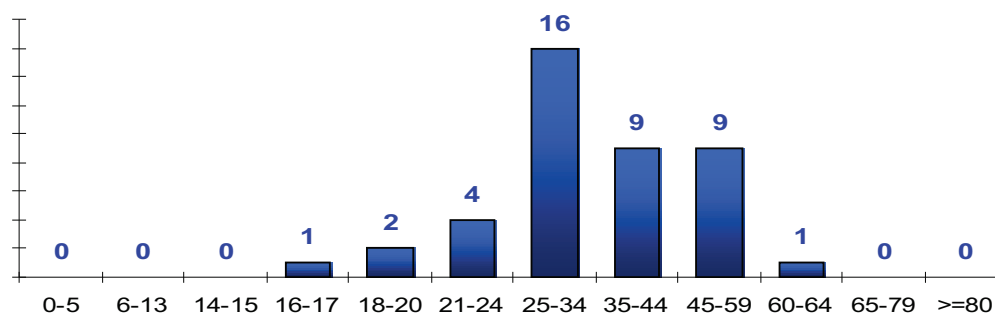


Les cyclomotoristes sont des usagers âgés entre 14 et 20 ans (63 %) et principalement des hommes (91 %).

Les accidents se produisent sur les routes départementales (71 %) et les voies communales (25 %), en agglomération (71 %) et principalement entre 12h00 et 16h00 (34 %) et entre 17h00 et 21h00 (46 %).

Sur les 24 accidents corporels recensés, un seul conducteur de cyclomoteur présente une alcoolémie illégale.

Nombre d'impliqués motos par âge :



Les motocyclistes sont des usagers âgés entre 25 et 34 ans (38 %) mais aussi entre 35 et 59 ans (43 %) et principalement des hommes (91 %).

Les accidents se produisent sur les routes départementales (76 %) et les voies communales (16 %), hors agglomération (60 %) et en agglomération (40%) et principalement entre 13h00 et 17h00 (28 %) et entre 18h00 et 22h00 (39 %).

Sur les 36 accidents corporels recensés, 8 conducteurs de motos présentent une alcoolémie illégale.

Enjeu « deux roues motorisé » - Bilan 2012

Années	TOUS USAGERS CONFONDUS				USAGERS DE DEUX ROUES MOTORISE							
	Nombre accidents corporels	Nombre de tués	Nombre de blessés BH	Nombre de BL	Nombre accidents corporels impliquant un deux roues motorisé	% d'accidents corporels impliquant un deux roues motorisé	Nombre de tués usager deux roues motorisé	% de tués usager deux roues motorisé	Nombre de BH usager deux roues motorisé	% de BH usager deux roues motorisé	Nombre de BL usager deux roues motorisés	% de BL usager deux roues motorisé
2007	358	43	272	224	116	32,40%	7	16,28%	68	25,00%	52	23,21%
2008	306	35	271	168	108	35,29%	2	5,71%	84	31,00%	36	21,43%
2009	346	36	262	198	113	32,66%	9	25,00%	66	25,19%	45	22,73%
2010	250	34	192	162	78	31,20%	7	20,59%	44	22,92%	33	20,37%
2011	229	39	188	106	78	34,06%	6	15,38%	64	34,04%	15	14,15%
2012	199	27	159	122	60	30,15%	2	7,41%	50	31,45%	14	11,48%
Total 2007 - 2011	1489	187	1185	858	493	33,11%	31	16,58%	326	27,51%	181	21,10%

1/3 des accidents
7,5 % des tués
1/3 des blessés hospitalisés
1/8 des blessés légers

↑ ↓ ⇌ Evolution par rapport à la période 2007-2011

30 % des accidents – 7,5% des tués

- Conclusion

Pour l'année 2012, la proportion des usagers de deux-roues motorisés demeure toujours préoccupante. En effet, ces usagers sont présents dans 30 % de la totalité des accidents corporels et représentent 22 % de la totalité des victimes, principalement des blessés hospitalisés.

2.2.5 - Les seniors.

2.2.5.1 - Les chiffres

En Lot-et-Garonne, les seniors représentent 22,3 % de la population. En 2012, plus d'un tué sur cinq est un senior. Ils sont impliqués dans 56 accidents soit dans 28,1% des 199 accidents corporels.

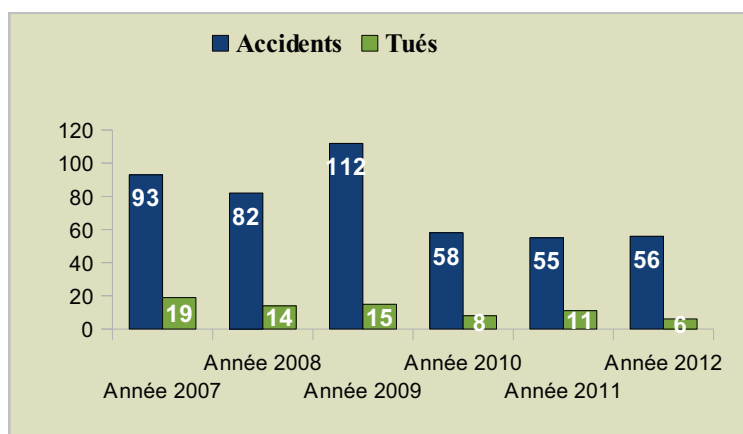
La répartition des victimes de cette classe d'âge est la suivante :

- 6 tués
- 28 blessés hospitalisés (BH)
- 11 blessés légers (BL)

soit 13,3 % des 308 victimes recensées dans le département.

En raison d'une plus forte vulnérabilité, les accidents des seniors sont toujours graves : 13,3% des victimes « seniors » sont tuées alors que le % n'est que de 8,8 % pour la totalité des victimes.

Répartition des accidents par année



En 2012 la part des tués (22%) a baissé et la part des accidents (28 %) a légèrement augmenté par rapport à 2011.

Répartition des victimes selon le mode déplacement



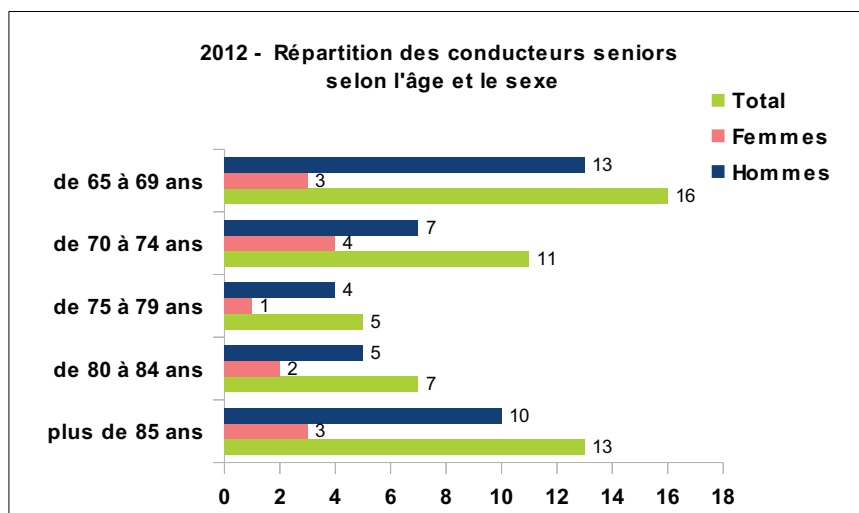
Plus de 67 % des victimes seniors le sont en tant qu'utilisateur d'un VL (conducteur ou passager). Les seniors sont également très impactés en tant que piéton et cycliste. Ils sont moins concernés par l'usage des deux roues motorisés .

Cette **classe d'âge** représente : - 2 tués sur 3 sont des **cyclistes** tués
 - 4 tués sur 21 sont des usagers de VL

2.2.5.2 - Les conducteurs seniors de plus de 65 ans

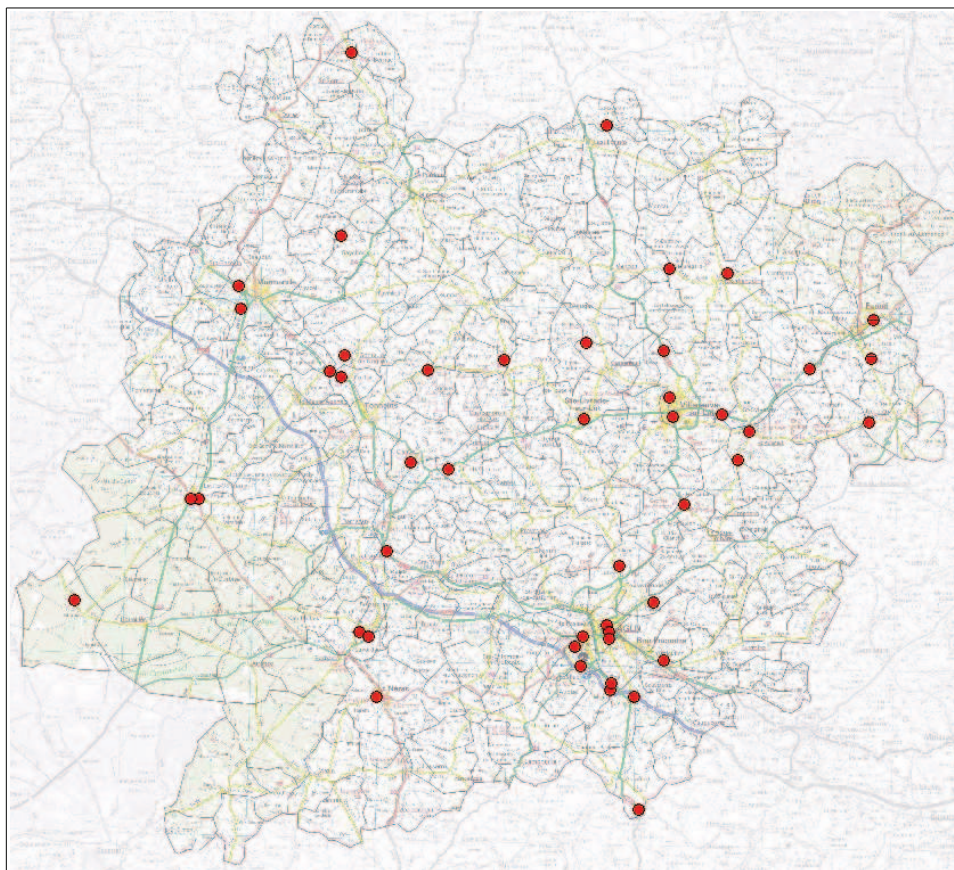
Sur les 199 accidents survenus en 2012, 47 (23,61 %) impliquent au moins un conducteur senior. Ils ont provoqué 7 tués, 36 blessés hospitalisés et 32 blessés légers.

En 2012, 52 conducteurs seniors sont impliqués dans les accidents de la route, dont 76 % sont des conducteurs de sexe masculin.
 A titre de comparaison, le pourcentage de conducteurs masculins impliqués dans les accidents, quelque soit son âge, est de 71,4%.



- Accidentologie en relation avec l'environnement et l'infrastructure

Répartition des accidents impliquant au moins un conducteur senior

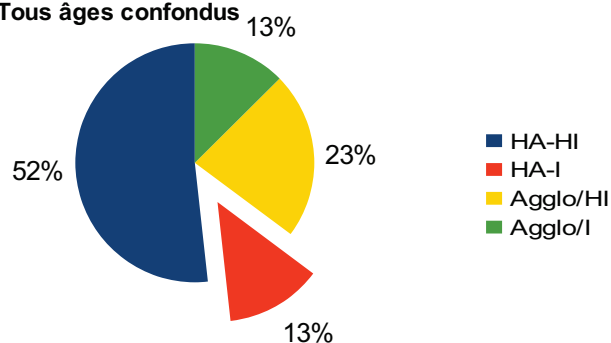


Les accidents et notamment les accidents mortels se produisent principalement sur les routes départementales (74,5 %). On remarque que la répartition géographique est diffuse sur l'ensemble du département.

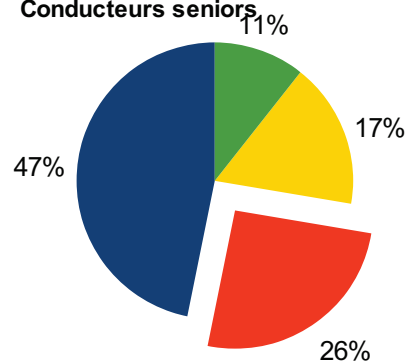
	Nombre d'accidents	%	Nombre de tués	%	Nombre total de blessés	%	Dont BH	%
En intersection	17	36,2%	0	0,0%	31	45,6%	15	41,7%
Hors intersection	30	63,8%	7	11,3%	37	54,4%	21	58,3%
En agglomération	13	27,7%	0	0,0%	16	23,5%	10	27,8%
Hors agglomération	34	72,3%	7	11,3%	52	76,5%	26	72,2%
De jour	33	70,2%	5	8,1%	46	67,6%	26	72,2%
De nuit	14	29,8%	2	3,2%	22	32,4%	10	27,8%

Accidents

Tous âges confondus

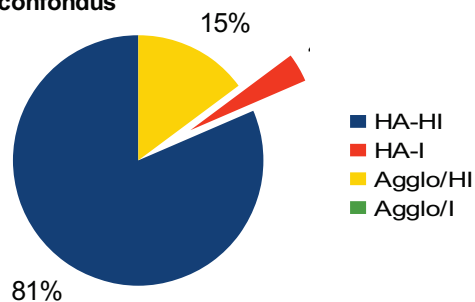


Conducteurs seniors

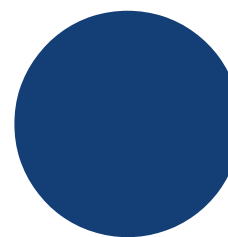


Tués

Tous âges confondus



Conducteurs seniors



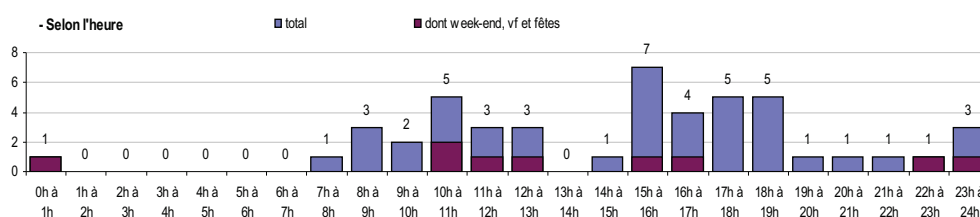
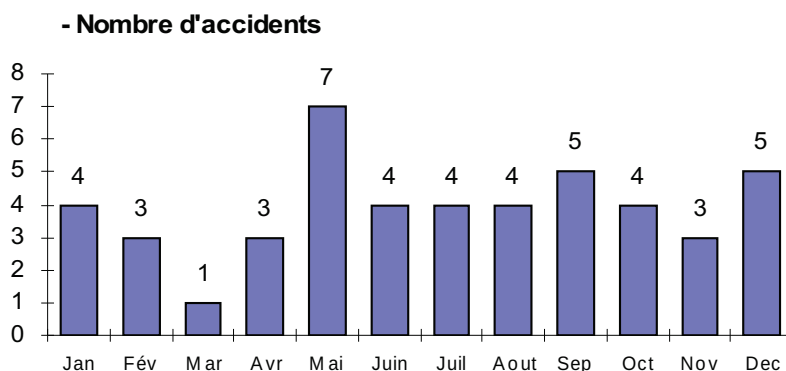
HA : hors agglomération HI : hors intersection
 Agglo: en agglomération I : en intersection

La proportion des accidents situés en intersection et hors agglomération est plus grande chez les **seniors** que pour l'ensemble des conducteurs. en effet, 26 % des accidents « seniors » se produisent en intersection et hors agglomération. En revanche, les accidents mortels surviennent hors intersection et hors agglomération.

Les seniors impliqués dans des accidents situés en intersections, le sont dans des carrefours en croix (8,5%) en T ou Y (21,3%) et seulement 2,1 % des accidents se produisent dans les giratoires.

Les accidents des seniors se produisent à 83% dans les lignes droites, dans des conditions de circulation normale, tant au niveau de la météo (75%) que de l'état de la chaussée (83%).

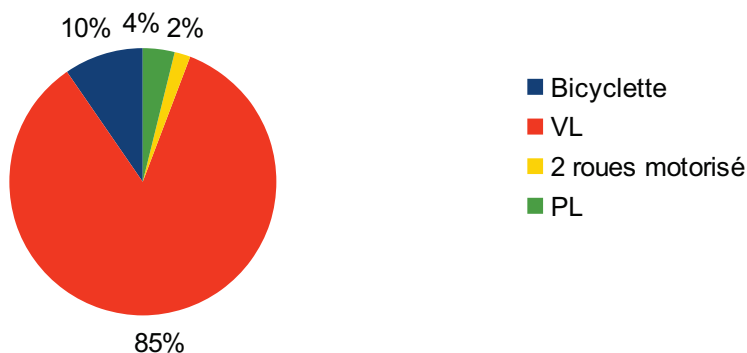
2.2.5.3 - - Accidentologie selon la période



Les accidents se produisent de jour (70%). Les seniors circulent peu les dimanches, jours de fêtes et veilles de fêtes.

2.2.5.4 - - Les véhicules impliqués dans les accidents

La répartition des conducteurs seniors selon le mode de déplacement s'établit de la manière suivante :

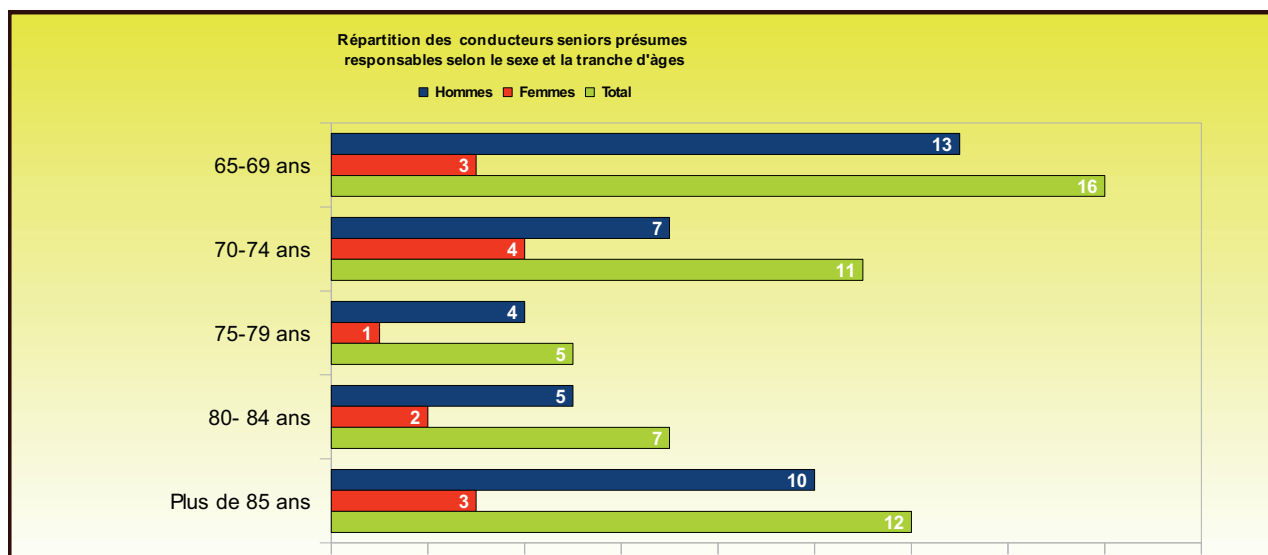


Les seniors sont essentiellement des conducteurs de voitures. Plus de quatre accidents sur cinq (83%) se produisent entre deux véhicules, lors de collisions par le côté (28%), frontales (37 %) ou par l'arrière (4 %). Plus d'un accident sur cinq survient contre un obstacle fixe.

- Les comportements des conducteurs seniors

L'analyse des fichiers accidents permet de déterminer des **présomptions** de responsabilité.

- le senior est présumé responsable dans 68 % des accidents,
- 75 % des conducteurs impliqués sont de sexe masculin
- les hommes faisant partie des tranches d'âges 65-69 ans et plus de 85 ans sont les plus nombreux.



Les causes principales de ces accidents sont :

- refus de priorité : on enregistre **15 refus de priorité** de la part des conducteurs senior : 12 en intersection (5 en T, 4 en X, 1 giratoire et 2 divers) et 3 hors intersection (demi-tour sur route et accès maisons particulières).
- malaise, fatigue attention perturbée : **7**
- alcool - stupéfiants : seulement deux accidents se sont produits avec un conducteur senior présentant une alcoolémie illégale et aucun accident avec un conducteur senior contrôlé positif à l'usage des stupéfiants.

2.2.5.5 - Les piétons seniors de plus de 65 ans)

En 2012, les piétons seniors sont impliqués dans 9 accidents, ce qui représente plus de 16% de l'accidentologie senior : pas de tué, 8 blessés hospitalisés et 1 blessé léger.

Les accidents se produisent tous en agglomération, sur routes départementales et sur voies communales. Ces accidents surviennent très souvent dans la journée lors des tranches horaires 9h-12h et 15h-18h. Près de 50 % se produisent les vendredis, samedis, veilles et jours de fête.

Les 9 accidents se sont produits avec un véhicule léger (8 accidents) et un PL (1 seul accident).

Enjeux seniors plus de 65 ans – Bilan 2012

Années	TOUS AGES CONFONDUS				Conducteurs âgés de plus de 65 ans		Usagers âgés de plus de 65 ans : conducteurs, passagers et piétons					
	Nombre accidents corporels	Nombre de tués	Nombre de blessés BH	Nombre de BL	Nombre accidents corporels impliquant un conducteur âgé de plus de 65 ans	% d'accidents corporels impliquant un conducteur âgé de plus de 65 ans	Nombre de tués usager âgé de plus de 65 ans	% de tués usager âgé de plus de 65 ans	Nombre de BH usager âgé de plus de 65 ans	% de BH usager âgé de plus de 65 ans	Nombre de BL usager âgé de plus de 65 ans	% de BL usager âgé de plus de 65 ans
2007	358	43	272	224	69	19,27%	19	44,19%	52	19,12%	22	9,82%
2008	306	35	271	168	68	22,22%	14	40,00%	45	16,61%	16	9,52%
2009	346	36	262	198	96	27,75%	15	41,67%	57	21,76%	30	15,15%
2010	250	34	192	162	44	17,60%	8	23,53%	23	11,98%	14	8,64%
2011	229	39	188	106	43	18,78%	11	28,21%	29	15,43%	14	13,21%
2012	199	27	159	122	47	23,62%	6	22,22%	28	17,61%	11	9,02%
Total 2007 – 2011	1489	187	1185	858	320	21,49%	67	35,83%	206	17,38%	96	11,19%

+ d'114 des accidents avec un conducteur âgé de 65 ans
 1/5 des tués
 1/5 des blessés hospitalisés
 1/10 des blessés légers

Evolution par rapport à la période de référence DGO

22 % de la population – 24 % des accidents – 22 % des tués

- Conclusion

En 2012, l'accidentologie des seniors est toujours présente. Toutefois on note une baisse significative de la mortalité des seniors par rapport à l'année 2011. En 2012, les seniors représentent 22 % des victimes tués alors qu'en 2007, il représentaient 45 %. La baisse de la mortalité de cette tranche d'âge est la plus significative.

Conclusion de l'analyse de l'accidentologie 2012

Du présent bilan 2012, il ressort :

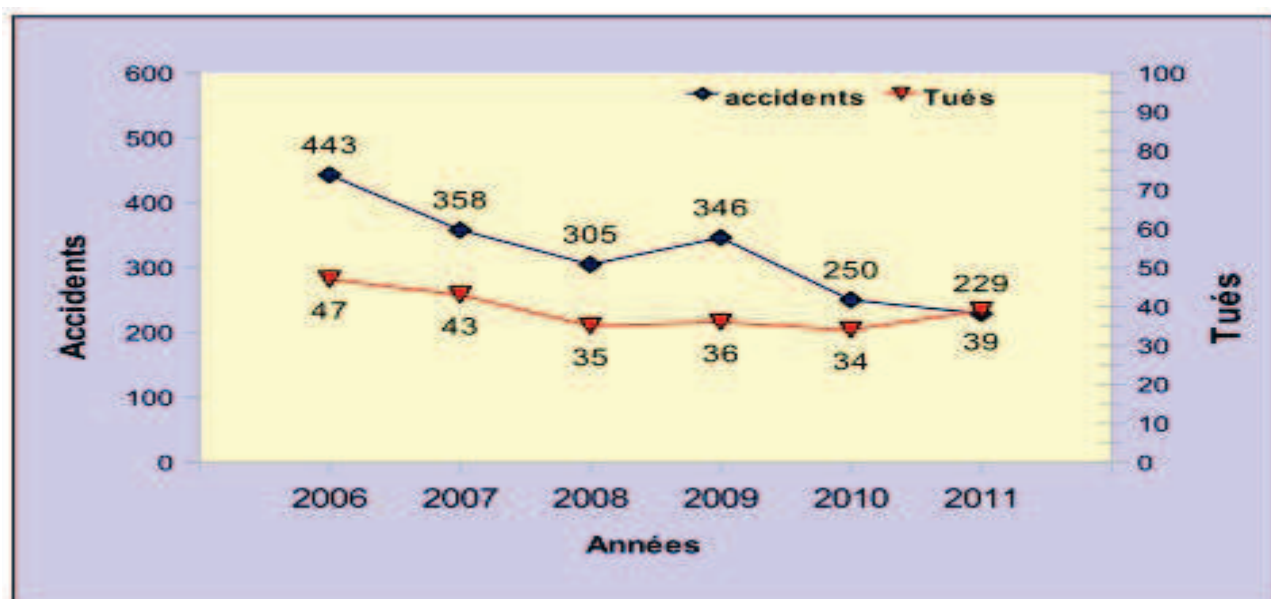
- une **baisse significative** du nombre d'accidents, de tués et de blessés, faisant de l'année 2012, l'année des plus faibles chiffres depuis 10 ans ;
- une baisse de la mortalité chez les **seniors** ;
- une baisse de la mortalité des usagers de **deux roues motorisés**, mais une augmentation du nombre de blessés hospitalisés très souvent avec des séquelles majeures ;
- une accidentologie des jeunes âgés de **18 à 24 ans** toujours préoccupante : la part des tués et des blessés est de 26 % alors que cette classe d'âge ne représente que 7% de la population du département ;
- une présence importante des **conduites addictives** (alcool et stupéfiants) chez les jeunes mais également chez les conducteurs âgés entre 25 et 44 ans,
- la présence du facteur **vitesse** et du **non respect des règles** de conduites élémentaires : refus de priorité, dépassements inappropriés, non port de la ceinture de sécurité, inattention, imprudence, usage du téléphone au volant...

3 - ANALYSE DE L'ACCIDENTOLOGIE 2007-2011

3.1 L'ACCIDENTOLOGIE - DONNÉES GÉNÉRALES :

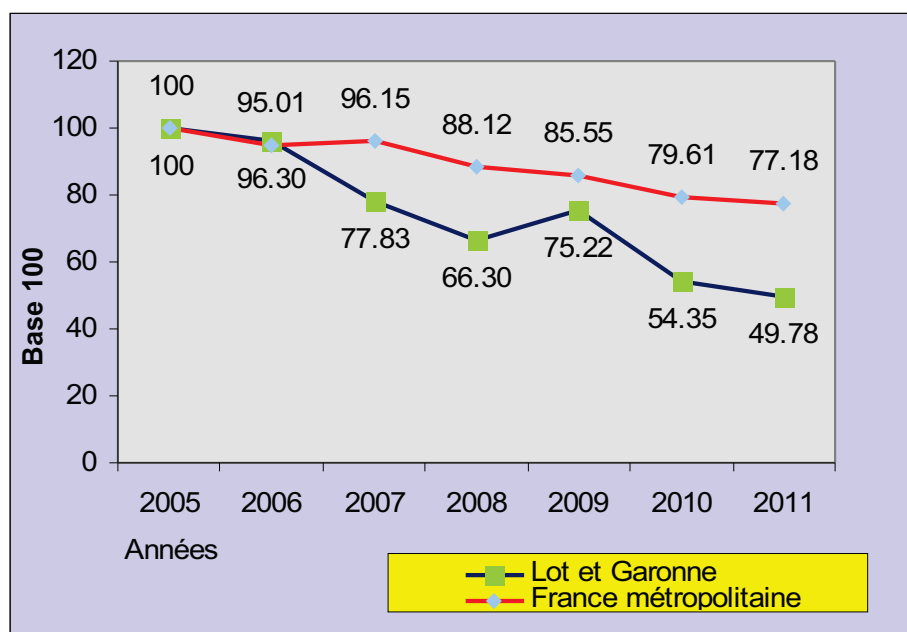
3.1.1 - Les accidents

	En agglomération	Hors agglomération	Totaux
Accidents corporels	662	827	1489
Accidents mortels	29	125	174
Nombre de tués	29	158	187
Nombre de blessés hospitalisés	406	779	1185
Nombre de blessés non hospitalisés	437	421	858
Nombre de tués pour 100 accidents (Indice de Gravité)	4,3	19,10	12,55
Nombre de tués + blessés hospitalisés pour 100 accidents (taux de gravité)	66	113	92



Après des années de baisses consécutives et une année 2009 en légère progression, le nombre d'accidents et de blessés continuent de diminuer en 2011. Par contre, le nombre de tués est de nouveau reparti à la hausse en 2011 notamment en raison d'un début d'année catastrophique (7 morts). Le nombre total de tués pour l'année 2011, égal à 39, reste toutefois en dessous de 2007 (43 tués). Au total, depuis 2007, **28 vies ont été épargnées en Lot-et-Garonne.**

Accidents 2005-2011 (base 100 en 2005)
Comparatif Lot-et-Garonne / France métropolitaine



3.1.2 - Les catégories de victimes

	Tués Nbre	Tués %	BH	BL	Total victimes	2007-2011 (%) victimes	2005-2009 (%) victimes
Bicyclette	6	3,2	55	28	89	4,00	3,8
Cyclo	8	4,28	162	110	280	12,55	12,78
Moto	23	12,3	164	71	258	11,56	12,91
VL/VU	128	68,45	678	582	1388	62,24	63,33
PL et Bus	2	1,06	22	11	35	1,56	1,9
Piétons	19	10,17	94	52	165	7,40	7,33
Autres	1	0,54	10	4	15	0,6	0,53
Totaux	187	100	1185	858	2230		

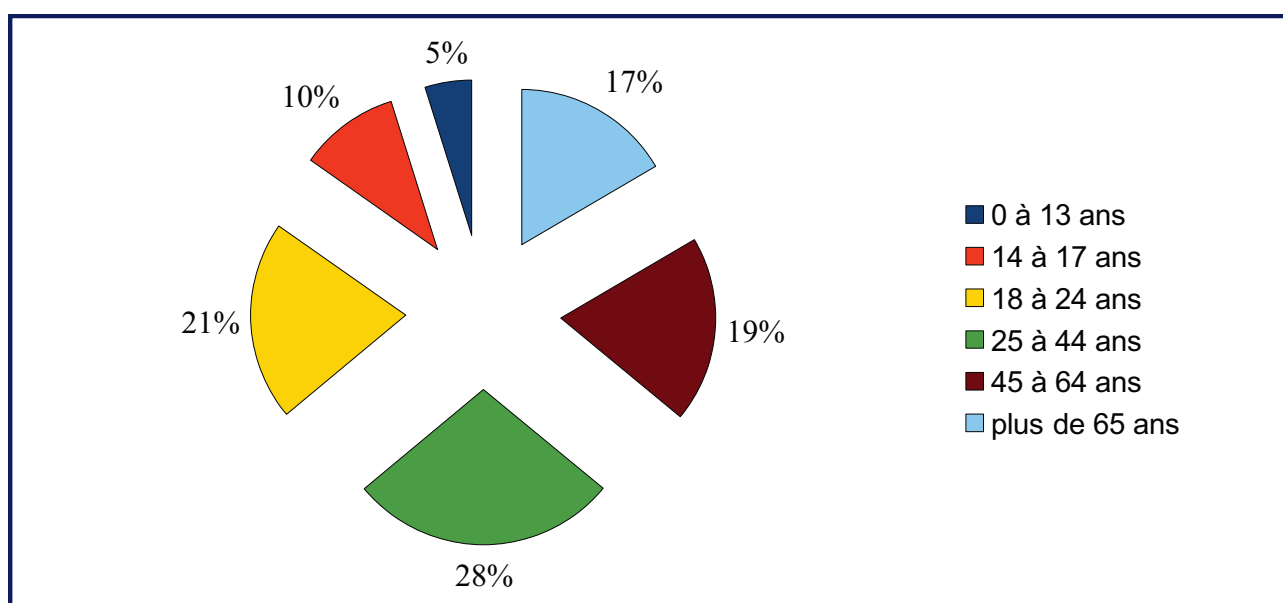
Les victimes d'accidents sont à 63 % des usagers circulant en VL/VU, à 25 % des usagers circulant sur un deux roues motorisés et à 7 % des piétons. Les autres modes de déplacement sont peu représentés dans l'accidentologie locale.

On observe une légère augmentation des accidents de cyclistes (4 % pour 3,8 % pour la période de référence du DGO précédent).

3.1.3 - L'âge des victimes

	Tués	%	BH	%	BL	%	Total Victimes	% victimes 2005-2009
0 à 13 ans	5	3%	50	4%	53	6%	108	5%
de 14 à 17 ans	3	2%	130	11%	99	12%	232	11%
de 18 à 24 ans	42	22%	203	17%	219	26%	464	20%
de 25 à 44 ans	38	20%	340	29%	246	29%	624	29%
de 45 à 64 ans	32	17%	256	22%	145	17%	433	19%
plus de 65 ans	67	36%	206	17%	96	11%	369	16%
Total	187		1185		858		2230	

Répartition des victimes 2007-2011 (tués + blessés) par tranches d'âges (%)



L'évolution du nombre de victimes par tranches d'âges reste stable par rapport à la période 2005-2009 : on observe une légère augmentation pour les jeunes de 14-17 ans et de 18-24 ans et pour les seniors de plus 65 ans.

3.1.4 - Localisation des accidents

	Nombre d'accidents	%	Nombre de tués	%	Nombre total de blessés	%	Dont BH	%
En intersection	502	34%	35	19%	714	35%	371	31%
Hors intersection	987	66%	152	81%	1329	35%	814	69%
En agglomération	662	45%	29	16%	843	41%	406	34%
Hors agglomération	827	56%	158	85%	1200	59%	779	66%
De jour	1079	73%	131	70%	1451	71%	843	71%
De nuit	410	28%	56	30%	592	29%	342	29%

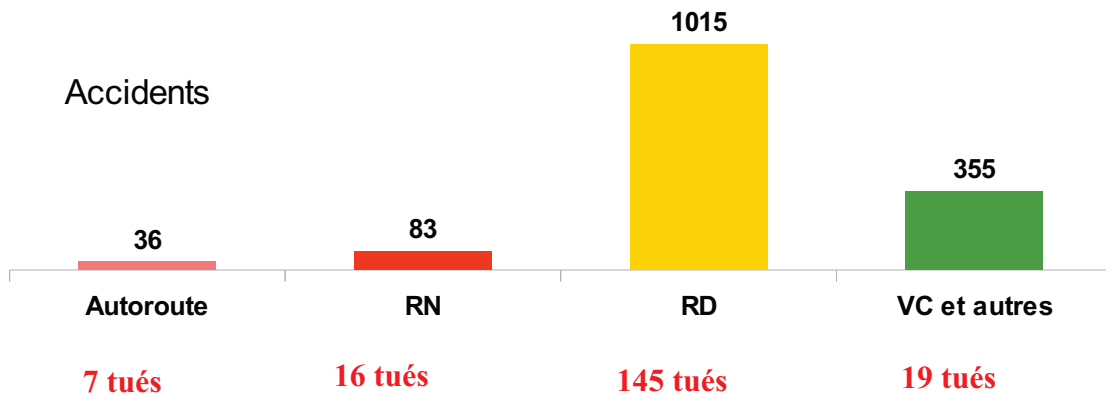
Comparé à la période 2005/2009 :

- le % d'accidents en intersection a augmenté, par contre le % de tués a diminué ;
- Le % d'accidents et de tués hors agglomération a augmenté ;
- le % d'accidents, de tués et de blessés a augmenté de jour.

*Les accidents continuent de se produire hors intersection, hors agglomération et de jour. Toutefois, sachant que les déplacements de nuit sont moins importants, on peut en déduire que **l'accidentologie de nuit reste toujours très importante** notamment en Lot-et-Garonne.*

Au niveau national des études ont montré que le risque d'avoir un accident mortel de nuit est sept fois supérieur au risque diurne. Avec moins de 10 % des kms parcourus, on déplore en effet, pendant la période nocturne, 33 % des BH et **40 % des tués**.

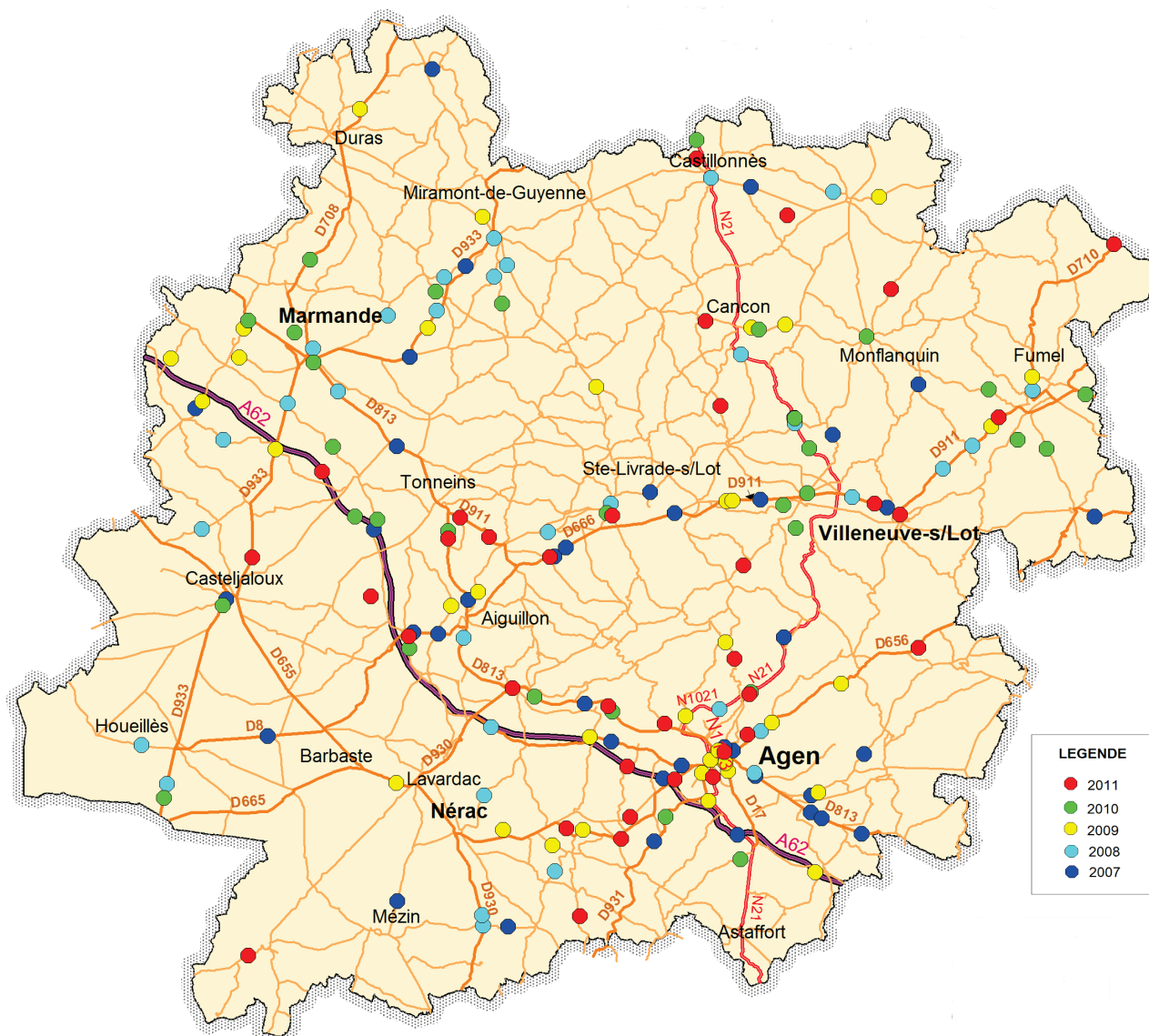
L'accidentologie selon le réseau routier



68 % des accidents se produisent sur routes départementales, dont plus de 60% hors agglomération avec 145 tués (78%) sur ce même réseau routier.

Afin de nuancer ces chiffres, il est important de tenir compte des longueurs des différents réseaux et des trafics supportés.

Répartition des accidents mortels 2007 -2011



On peut remarquer que, sur les 5 années d'études, on retrouve systématiquement les mêmes voies à fort trafic : RN 21, RD 911, RD 656, RD 933, RD 931 ...

Les landes lot-et-garonnaises, le mézinais, le secteur situé au centre du département à l'exception de la vallée du Lot sont relativement moins présents dans les statistiques des accidents mortels. Pour l'année 2011 on ne relève aucun accident mortel dans le secteur de Miramont.

3.1.5 - Les zones d'accumulation d'accidents de la circulation (ZAAC)

3.1.5.1 - Les accidents dans le Lot-et-Garonne

Sur les 1.489 accidents corporels survenus pendant la période étudiée de 2007 à 2011, 68 % sont situés sur le réseau départemental, 24 % sur le réseau communal et 6 % sur le réseau national et plus de la moitié sont situés hors agglomération (56 %) et hors intersection (66 %).

3.1.5.2 - Les Zones d'Accumulation d'Accidents Corporels (ZAAC)

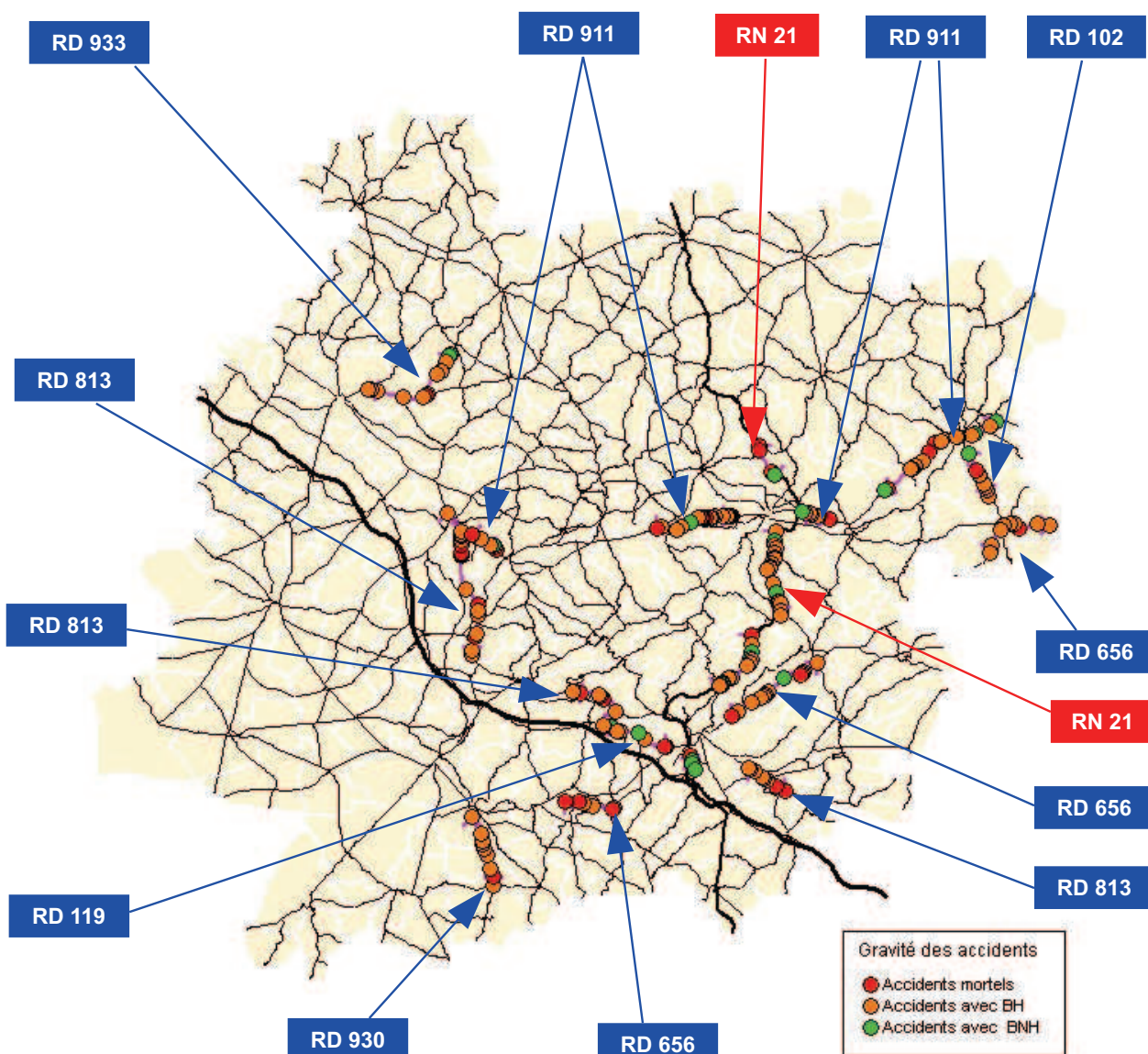
En utilisant la méthode DSCR avec le logiciel Concerto, on obtient 43 zones d'accumulations d'accidents corporels avec les critères suivants :

- années : **2007 à 2011**
- nombre accidents corporels : **4**
- nombre de victimes graves : **4**
- longueur : **4 000 mètres**
- agglomérations : **exclues**

On ne retiendra que les 17 zones les plus importantes définies dans le tableau ci-dessous et géolocalisées sur la carte ci-dessous.

ROUTE	PR - DEBUT	PR - FIN	Nb Accidents	Tués	BH	BNH
RN 21	0029+0300	0032+0870	5	5	2	3
RN 21	0040+0316	0050+0060	19	0	21	19
RN 21	0053+0997	0071+0100	23	4	22	17
RD 102	0002+0956	0007+0849	8	1	13	4
RD 119	0000+0884	0007+0800	9	2	12	6
RD 656	0000+0050	0009+0415	9	1	8	6
RD 656	0031+0457	0042+0032	14	3	13	11
RD 656	0057+0150	0062+0870	7	5	5	0
RD 813	0005+0500	0009+0851	8	2	10	3
RD 813	0025+0600	0030+0900	6	3	4	3
RD 813	0042+0200	0058+0400	19	5	25	10
RD 911	0002+0400	0016+0800	19	4	14	21
RD 911	0023+0990	0026+0750	8	2	6	4
RD 911	0033+0590	0041+0475	19	5	14	8
RD 911	0058+0300	0061+0600	6	2	6	1
RD 930	0006+0026	0013+0400	10	2	12	2
RD 933	0016+1856	0028+0739	15	3	16	7

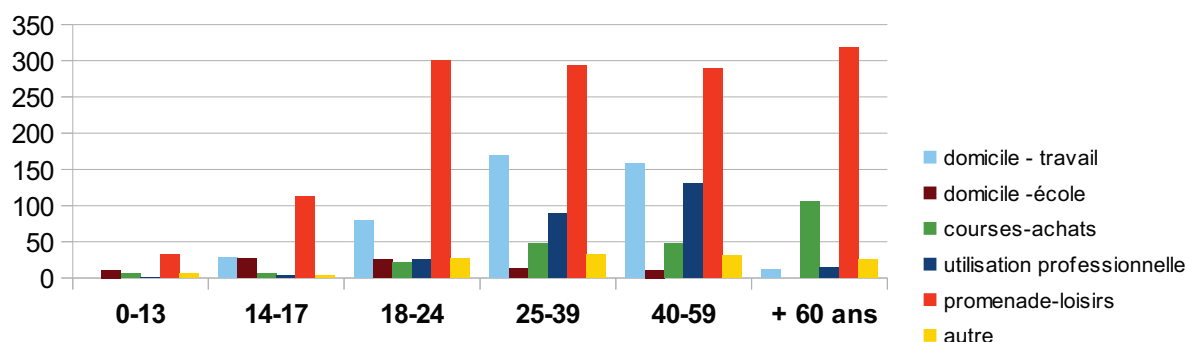
Zones d'accumulations d'accidents Période 2007 -2011



La carte ci-dessus montre à l'évidence une concordance entre l'accidentalité et les forts trafics notamment aux abords des agglomérations.

En outre, on peut noter qu'un grand nombre de radars fixes, déployés depuis 2004 (dont 17 entre 2007 et 2011), sont bien situés dans des ZAAC définies sur la période 2007-2011, les autres dispositifs (autres radars fixes et radars pédagogiques) étant implantés en zones dangereuses ou dans des ZAAC définies avec des critères plus larges (moins d'accidents sur une même longueur par exemple).

3.1.6 - Les accidents selon la nature des trajets des usagers



La grande majorité des accidents, quelque soit l'âge des impliqués, a lieu pendant un déplacement de promenade ou de loisir.

A partir de 18 ans, et jusqu'à 59 ans, le deuxième type de déplacement engendrant des accidents est le déplacement entre le domicile et le lieu de travail, puis le déplacement dans le cadre professionnel.

Caractéristiques des accidents survenus dans le cadre du trajet domicile-travail et de l'utilisation professionnelle :

	Domicile / Travail	Utilisation professionnelle
Agglomération	50 %	36 %
Intersection	42 %	35,80 %
Réseau le + concerné	RD à 67 %	RD à 66 %
Jour	84 %	86 %
Type collision le + fréquent	à 2 véhicules ou plus : 79 %	à 2 véhicules ou plus 80%
Tranche horaire	7h / 9h : 21,00 % 12h / 14h : 15,60 % 17h / 20h : 26,30 %	9h / 12h : 28 % 17h / 19h : 17 %
Selon le sexe	62,8 % des conducteurs sont de sexe masculin	83 % des conducteurs sont de sexe masculin
Présence d'alcool	15 accidents avec un conducteur présentant une alcoolémie illégale dont 12 avec un taux d'alcool > à 0,40g /l. (délit) 13 hommes et 2 femmes	4 accidents avec un conducteur présentant une alcoolémie illégale dont 2 avec un taux d'alcool > à 0,40g /l. (délit) 4hommes

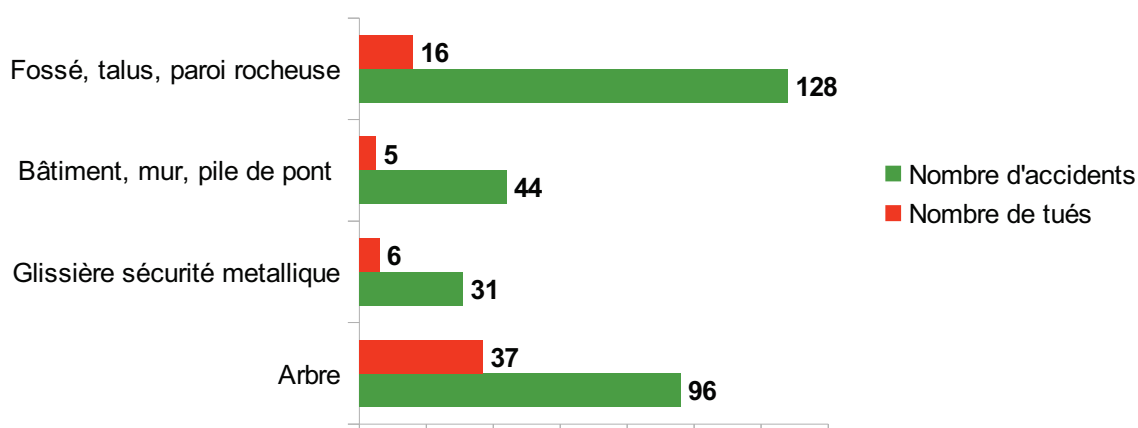
Sur la période 2007-2011, on compte 595 accidents impliquant un usager en déplacement professionnel ou sur le trajet domicile-travail, soit 40% de l'accidentologie globale du département : ces accidents ont provoqué 81 tués et 761 blessés dont 428 blessés hospitalisés.

3.1.7 - Les accidents selon le type de collision

Entre 2007 et 2011, sur les 187 tués, 75 l'ont été dans un accident contre un obstacle fixe : ce sont plus de 40 % des tués et 22 % des accidents.

Ce type d'accident reste toujours préoccupant avec une légère tendance à la hausse : pour la période 2005-2009, 39,8 % des tués l'étaient contre un obstacle fixe.

Nombre d'accidents et de tués selon le type d'obstacles (principaux)



Les obstacles fixes restent une source d'aggravation des blessures lors de la survenance d'un accident. L'indice de gravité (nombre de tués pour 100 accidents) est égal à 18,4 pour l'ensemble des obstacles fixes. Cet indice atteint un niveau important pour les accidents contre les arbres : le taux de gravité est alors de **38,5**.

3.2 LES CONDUITES ADDICTIVES : L'ALCOOL ET LES STUPÉFIANTS

3.2.1 - L'alcool

3.2.1.1 - Considération générale

En 2011, l'alcool a causé la mort de 1.150 personnes.

L'alcool est la première cause de mortalité sur les routes et il est responsable d'un accident mortel sur trois.

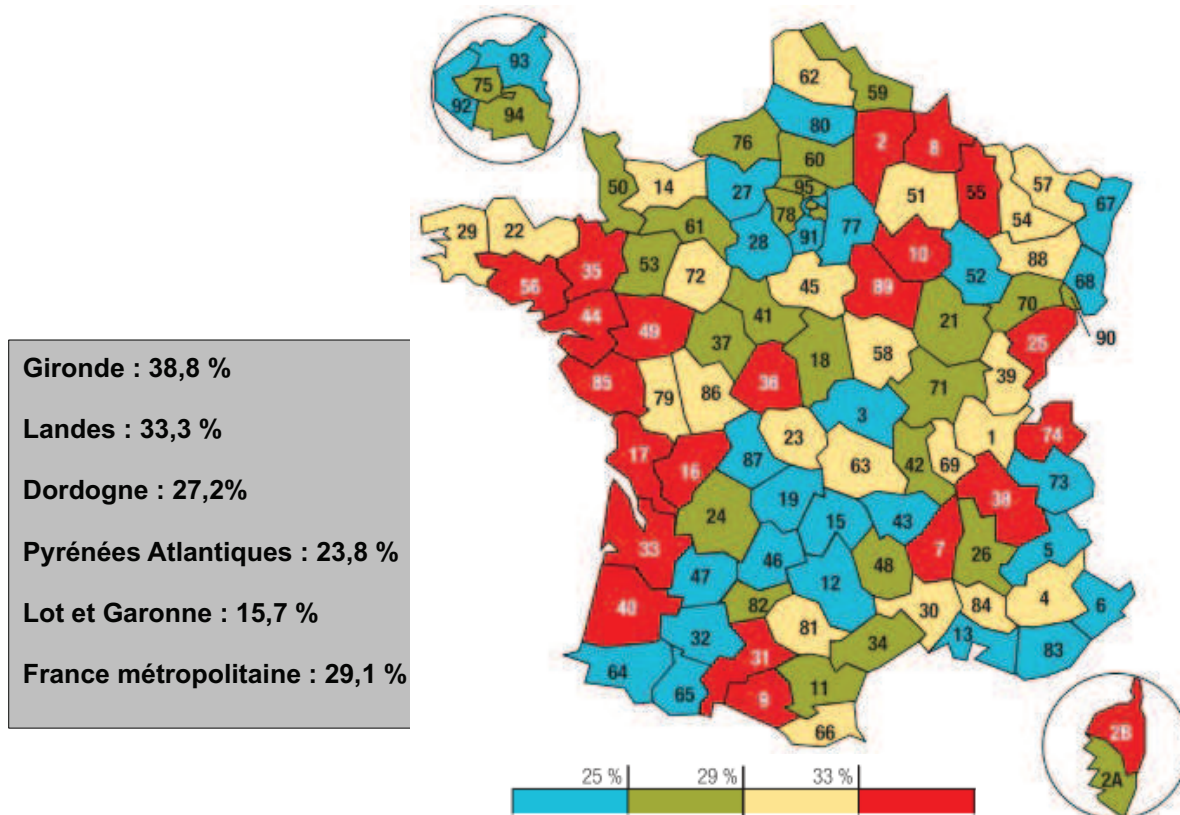
En 2009, l'alcool était présent dans 10,8 % des accidents corporels et 29,7 % des accidents mortels. Le bilan humain en 2009 est de 1.016 personnes tuées, 4.139 personnes blessées hospitalisées et 3.956 blessés non hospitalisés.

En 2009, dans les accidents mortels, la proportion des conducteurs entre 18 et 24 ans sous l'emprise de l'alcool passe à 22,6 % contre 19,7 % en 2006.

Selon les « Grandes lignes de l'accidentalité » pour l'année 2011, le taux d'implication de l'alcool dans la mortalité routière était de 31 % en 2000 (soit plus de 2.300 tués en présence de l'alcool) : il était de 30 % en 2009 (soit à peu près 1.200 tués) et est remonté légèrement à 31 % en 2010 comme en 2011 (respectivement 1.050 et 1100 tués).

3.2.1.2 - Données générales

**Cumul 2006-2010 : proportion d'accidents mortels
avec alcool par département (source ONISR fichiers accidents)**



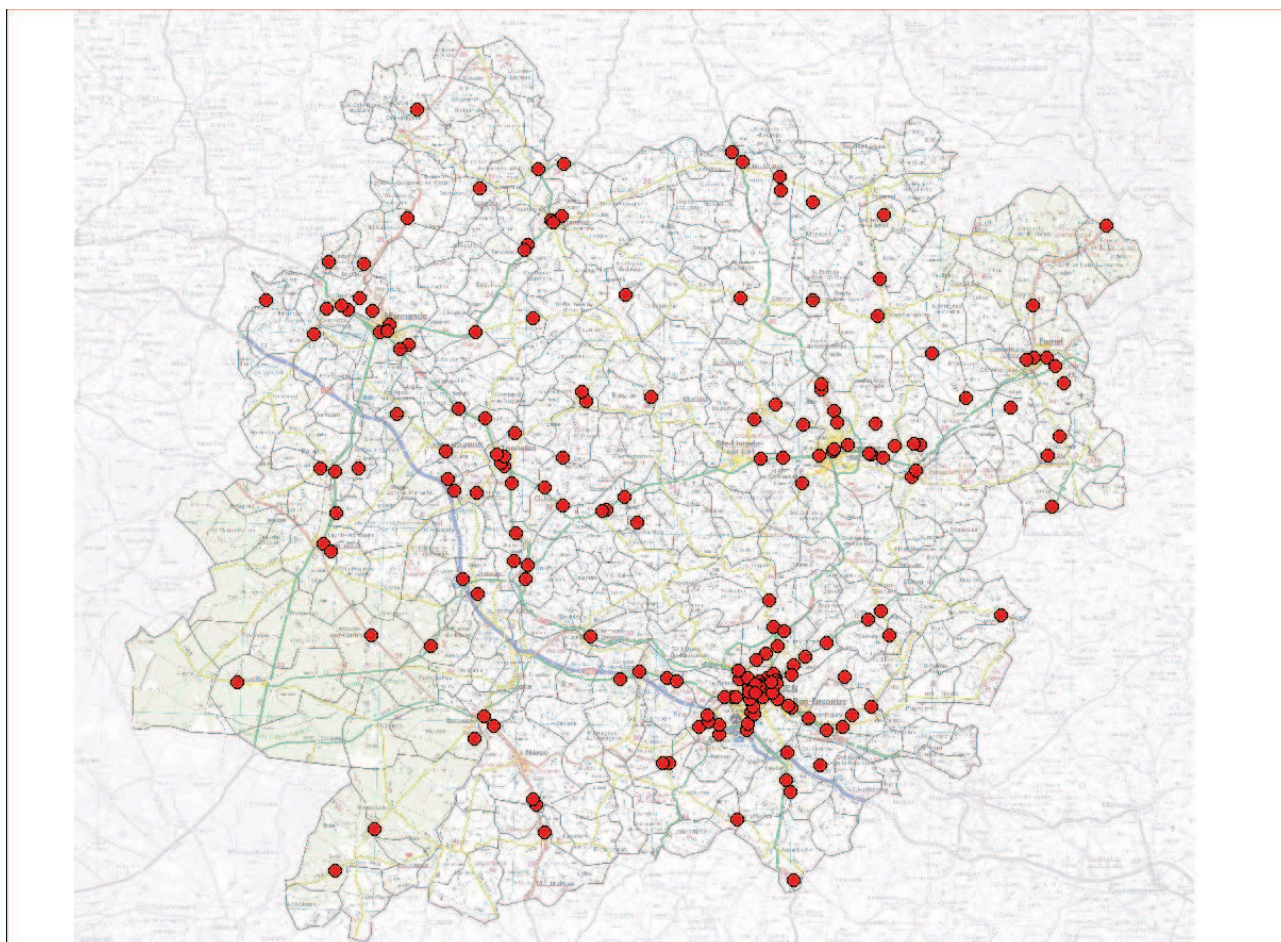
Sur la période 2006 -2010 , le Lot-et-Garonne fait « figure de bon élève » avec un taux de 15,7 % par rapport aux départements de la région et aux chiffres constatés au niveau de la France métropolitaine.

Toutefois, on observe une dégradation de la situation en Lot-et-Garonne depuis 2010 : alors que le % était de 15,15 % en 2008, 15,20 % en 2009, il est passé en 2010 et 2011 à 20,30 %. Pour le 1er semestre 2012, il est de 21,50 %.

3.2.1.3 - Les données du Lot-et-Garonne (2007– 2011)

a. Les accidents

Localisation des accidents impliquant au moins un conducteur ou un piéton présentant une alcoolémie illégale (2007-2011)



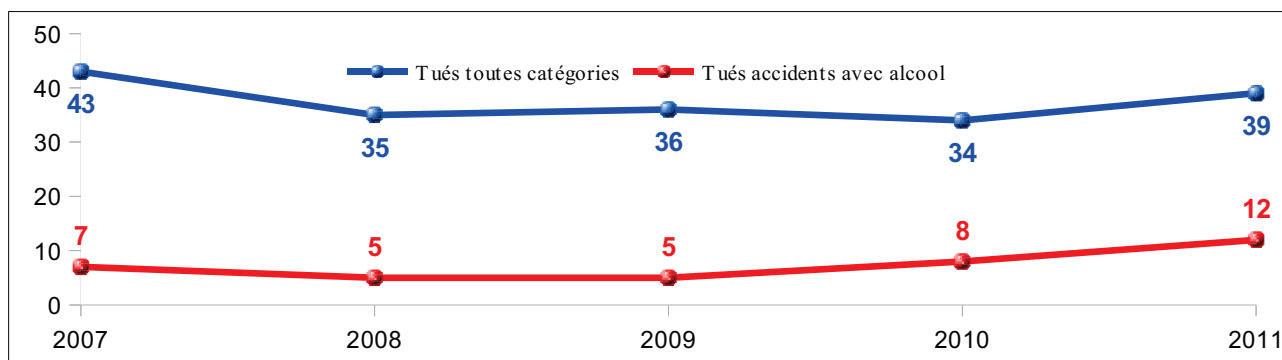
Les 195 accidents corporels, impliquant au moins un conducteur ou un piéton présentant une alcoolémie illégale pour la période 2007 à 2011 du département, ont entraîné :

- 37 tués,
- 164 blessés hospitalisés,
- 103 blessés légers.

Sur les 1.489 accidents corporels survenus pendant la période étudiée de 2007 à 2011, 195 accidents se sont produits avec un conducteur ou un piéton présentant une alcoolémie illégale : ils représentent 13 % des accidents corporels de la période d'étude mais **20 %** des accidents mortels (37 tués).

Le nombre des victimes représente pour la même période : 20 % du total des tués, 14 % du total des blessés hospitalisés et 12 % du total des blessés légers.

Répartition des tués selon l'année et la présence d'alcool dans le département



On enregistre une diminution constante du nombre de tués pour la totalité des accidents du département jusqu'en 2010 puis une hausse en 2011. Le nombre de tués des accidents avec présence d'alcool a bénéficié de cette baisse jusqu'en 2009 mais a subi une hausse significative en 2010 puis en 2011.

Le nombre d'accidents mortels avec un conducteur ou un piéton présentant une alcoolémie illégale a augmenté de 12 % en 2011 (43 accidents) par rapport à l'année 2009 (35 accidents).

Pendant la période 2007 à 2011, un décès sur cinq, lors d'accidents de la route, aurait pu être évité si tous les conducteurs avaient respecté strictement la limitation légale de l'alcoolémie au volant.

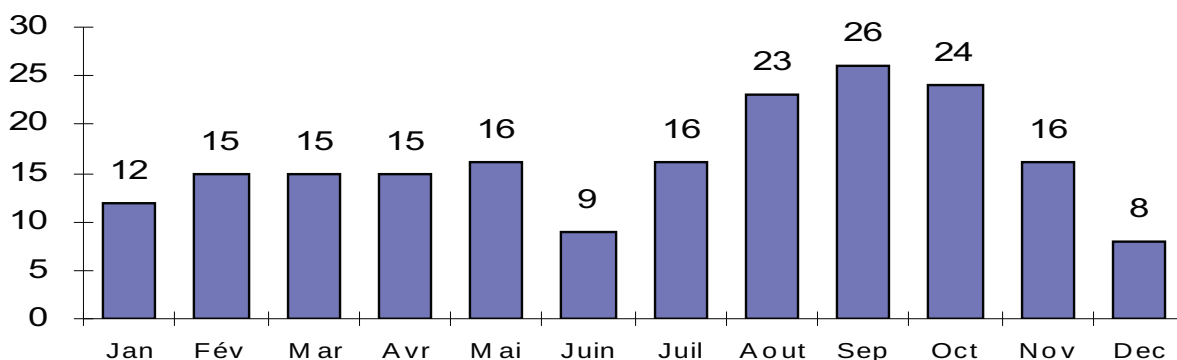
Alors que le nombre total d'accidents et de blessés continuent de diminuer sur la période de 2007 à 2011 dans le département, les accidents avec un conducteur ou un piéton présentant une alcoolémie illégale sont marqués par une augmentation de leur nombre accompagnée d'une hausse du nombre des tués et des blessés pour l'année 2011.

Les circonstances des accidents

On relève que les accidents avec présence d'alcool se produisent principalement sur les routes départementales (73 %), dans des conditions normales de circulation (82 %), hors intersection (80 %) et hors agglomération (63 %). Les conditions atmosphériques sont normales dans 80 % des cas.

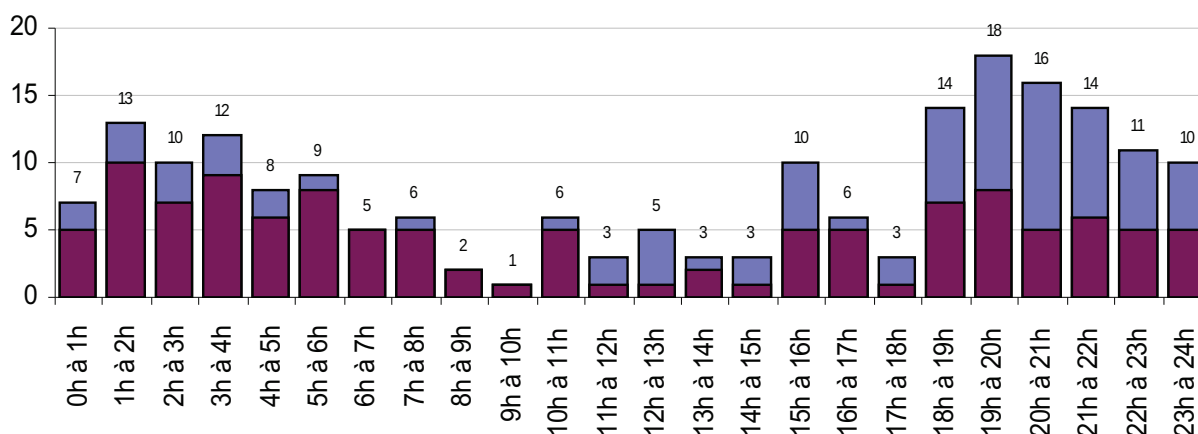
Pendant la période de 2007 à 2011, on remarque que 38 % des accidents ont eu lieu pendant les mois d'août, septembre et octobre.

- Nombre d'accidents



Les trois quart des accidents (143 sur 195) se produisent les vendredis (14 %), les samedis et veilles de fête (20,5 %) et surtout les dimanches et jours de fête (38,5 %) soit un total de 74 % des accidents impliquant au moins un conducteur ou un piéton alcoolisé.

- Selon l'heure



Près de 60 % des accidents avec un conducteur ou un piéton présentant une alcoolémie illégale se produisent *en soirée ou la nuit* (sur les 34 accidents mortels, 24 se sont produits la nuit) et plus particulièrement dans les tranches horaires de 1h00 à 4h00 (18 %) et de 18h00 à 22h00 (32 %).

Les véhicules impliqués dans les accidents

Les véhicules impliqués dans les accidents avec un conducteur ou un piéton présentant une alcoolémie illégale sont principalement des voitures (82 %) qui ont provoqué le plus de victimes (30 tués, 123 blessés hospitalisés et 83 blessés légers).

Plus de la moitié des accidents (59,5 %) se produisent avec un seul véhicule contre des obstacles fixes ou contre des obstacles mobiles (11 piétons) : ils représentent 79,4 % de la totalité des accidents mortels avec présence d'alcool.

Les conducteurs ou les piétons présentant une alcoolémie illégale

Répartition des conducteurs ou des piétons selon l'âge et le véhicule

	piétons	bicyclettes	deux roues motorisés	VL	PL	Total	%
0-17 ans	0	0	2	0	0	2	1%
18-24 ans	3	1	6	41	1	52	27%
25-44 ans	1	0	9	78	2	90	46%
45-64 ans	1	0	12	33	0	46	23%
> ou = 65 ans	0	0	0	6	0	6	3%
Total	5	1	29	158	3	196	100%
Total en %	2%	1%	15%	81%	1%	100%	-

Répartition des conducteurs ou des piétons selon l'âge et le sexe

	hommes	%	femmes	%	Total	%
0-17 ans	2	1,16%	0	0,00%	2	1%
18-24 ans	47	27,17%	5	21,74%	52	27%
25-44 ans	78	45,08%	12	52,17%	90	46%
45-64 ans	41	23,70%	5	21,74%	46	23%
> ou = 65 ans	5	2,89%	1	4,35%	6	3%
Total	173	100,00%	23	100,00%	196	100%
Total en %	88%	0%	12%	0%	100%	-

On peut noter que les conducteurs présentant une alcoolémie illégale sont principalement des conducteurs de voiture et qu'un conducteur sur sept est un conducteur de deux roues-motorisés.

En outre, on dénombre 173 hommes et 23 femmes impliqués dans un accident avec présence d'alcool soit 7,5 fois plus d'hommes que de femmes.

On observe que dans les accidents avec des conducteurs (hommes ou femmes) présentant une alcoolémie illégale :

- plus d'un quart des conducteurs sont âgés entre 18 et 24 ans,
- près de la **moitié** des conducteurs sont âgés entre **25 et 44 ans**,
- et près d'un quart des conducteurs sont âgés entre 45 et 64 ans.

Les dépistages

	Nombre de dépistages alcoolémie	Dépistages positifs	Pourcentage de dépistages positifs
2007	102 132	2 706	2,6%
2008	107 255	1 876	1,7%
2009	113 379	2 062	1,8%
2010	102 004	1 897	1,8%
2011	106 391	2 060	1,9%

Sur la période 2007 à 2011, le pourcentage du nombre de dépistages positifs reste constant par rapport au nombre total de dépistages d'alcoolémie : **la lutte contre l'alcool au volant reste donc d'actualité.**

3.2.2 - Les stupéfiants

Le dépistage des stupéfiants chez les conducteurs impliqués reste rare pour en tirer une estimation solide bien qu'en évolution constante depuis 2008 sur la France entière.

Dans le département du Lot-et-Garonne, sur les 587 accidents corporels survenus pendant la période étudiée de 2010 à juillet 2012, 40 accidents se sont produits avec un conducteur révélant un dépistage positif aux stupéfiants : ils représentent 9 % des accidents corporels de cette période mais **18 %** des accidents mortels (18 tués).

Le nombre des victimes pour la même période est de : 20 % du total des tués, 7 % du total des blessés hospitalisés et 6 % du total des blessés légers.

Les 40 accidents corporels, impliquant au moins un conducteur révélant un dépistage positif aux stupéfiants pour la période 2010 à juillet 2012 du département, ont entraîné :

- 18 tués,
- 30 blessés hospitalisés,
- 19 blessés légers.

On relève que les accidents avec présence de stupéfiants se produisent principalement sur les routes départementales (70 %), dans des conditions normales de circulation (88 %), hors intersection (80 %) et hors agglomération (63 %). Les conditions atmosphériques sont normales dans 78 % des cas.

Pendant la période de 2010 à juillet 2012, on remarque que **35 %** des accidents avec présence de stupéfiants ont eu lieu pendant les mois de juin et août.

75 % des accidents impliquant au moins un conducteur avec présence de stupéfiants se produisent les week-ends, veilles de fête et jours de fête (**47,5 %**) et le mercredi (**27,5 %**) pendant la nuit (**47,5 %**) ou la journée (**52,5 %**).

Les véhicules impliqués dans les accidents sont à **64 % des voitures** qui ont provoqué le plus de victimes soit 13 tués, 20 blessés hospitalisés et 15 blessés légers et à **30 % des deux-roues motorisé ou non** qui ont occasionné 4 tués, 10 blessés hospitalisés et 4 blessés légers (le 18ème tué est un piéton).

On remarque que les accidents avec présence de stupéfiants ont lieu aussi bien **avec un seul véhicule** contre des obstacles fixes ou contre des obstacles mobiles (1 piéton) ou **avec deux véhicules** lors de collisions frontales ou de collisions par le côté ou par l'arrière.

On observe que les accidents avec des conducteurs révélant un dépistage positif aux stupéfiants se produisent de jour comme de nuit et plus particulièrement dans les tranches horaires de 18h00 à 24h00 (43 %). Ces conducteurs particulièrement de voitures ou de deux-roues motorisés ou non sont âgés entre 25 et 44 ans (50 %) et entre 18 et 24 ans (42 %).

3.3 LA VITESSE

3.3.1 - Considérations générales

Près d'un accident mortel sur cinq est dû à une infraction liée à la vitesse.

Il a été démontré qu'une variation de 1 % de la vitesse moyenne entraîne une variation de 2 % du nombre d'accidents et de 4 % du nombre d'accidents mortels. Ainsi une faible variation de vitesse implique une variation significative du risque d'accidents et une variation encore plus consistante du risque d'accidents mortels.

En 2010, si tous les usagers avaient respecté les limitations de vitesse, le gain aurait été de -3,8 km/h sur la vitesse moyenne pratiquée et aurait pour effet une baisse de 18 % du nombre d'accidents mortels.

Ainsi, au moins 665 accidents mortels en 2010 ne se seraient pas produits et 717 personnes auraient pu avoir la vie préservée, soit 18 % de la mortalité routière.

Il est toutefois important de souligner que la vitesse moyenne des véhicules légers a baissé de plus de 10 km/h entre 2002 et 2010 notamment depuis l'installation des premiers radars. Néanmoins, le dépassement des limitations de vitesse autorisées reste une pratique encore répandue : 10,4 % des automobilistes et des poids lourds dépassent les vitesses autorisées de plus de 10 km/h ainsi que 24 % des motards.

3.3.2 - Données du Lot-et-Garonne

La sensibilisation au respect des limitations de vitesse demeure une préoccupation constante. Elle passe par des actions de prévention menées par les associations, en collaboration avec les forces de l'ordre. Elle se traduit également par des contrôles qui mobilisent quotidiennement la police et la gendarmerie (radars embarqués + contrôles avec interceptions) et par l'installation de radars fixes.

Entre 2007 et 2011, 17 dispositifs de contrôle de vitesse automatisé (radars fixes) ont été installés en Lot-et-Garonne. En 2012, 3 radars fixes supplémentaires ont été implantés, ce qui porte le nombre de radars fixes à 25, au 30 juin 2012.

En outre, l'année 2012 a vu également l'implantation de nouveaux dispositifs de contrôle dont un radar tronçon (contrôle de la vitesse moyenne) sur la RN 21 entre Saint Antoine de Ficalba et Pujols et un radar discriminant (contrôle des vitesses légales autorisées par type de véhicule VL, PL, transport en commun) sur l'autoroute A 62 à Saint Pierre de Buzet.

Enfin, depuis 2012, un programme de déploiement de radars pédagogiques, dont 32 sur le département, a été lancé et est en partie réalisé. Ces dispositifs sont implantés en amont des radars fixes existants ou à installer et en zones de vigilance accrue (ZVA), lesquelles zones ont été identifiées dans le cadre de réunions de concertations départementales de sécurité routière.

3.3.3 - Bilan des infractions relevées en Lot-et-Garonne

	Radars fixes	Radars embarqués	Interceptions par les F.O.	TOTAL
2011	38 835	19 584	5 493	63 912
2010	30 846	19 055	5 634	55 535
2009	20 752	15 137	5 642	41 531
2008	23 787	15 867	6 012	45 666
2007	16 702	13 384	7 658	37 744
Total 2007- 2011	130 922	83 027	30 439	244 388
Total 2005-2009	104 055	62 880	36 010	202 945
Variation	+25 %	+ 32%	- 15%	+ 20%

NB : l'augmentation des infractions relevées par des radars entre 2007 et 2011 s'explique en partie par le déploiement de nouveaux radars pendant cette période.

La part des infractions relevées avec les radars fixes est de 53 % : elle est de 34 % avec les radars embarqués et de 13 % suite à interceptions des forces de l'ordre (jumelles). Dans les accidents, il est difficile d'estimer la part de véhicule en excès de vitesse. Les enquêtes menées par les forces de l'ordre après un accident permettent d'estimer si la vitesse a été un facteur premier ou aggravant.

Ainsi, le tableau joint en annexe, établi par l'EDSR et récapitulatif, en zone gendarmerie, les causes d'accidents pour les années 2007 à 2011, montre notamment la part de la seule vitesse dans les accidents et dans les accidents mortels : 10% des accidents mortels sont dus à la vitesse, ce facteur se conjuguant souvent avec d'autres facteurs comme les addictions et le défaut de maîtrise.

3.3.4 - Bilan sur l'efficacité des radars fixes

Lors de la réunion de concertation du 20 juin 2010, réunion portant sur l'enlèvement des panneaux de pré signalisation et sur l'implantation de radars pédagogiques et de nouveaux radars répressifs, les participants à cette réunion, élus, gestionnaires routiers, associations d'usagers et acteurs de la sécurité routière, ont été informés sur la réalité des infractions relevées dans le département par les radars mais également sur leur efficacité en matière de lutte contre l'accidentalité.

*Ainsi, une évaluation de l'accidentologie permettant de comparer le nombre d'accidents, de tués et de blessés sur une même durée avant et après l'implantation des 22 radars fixes en fonctionnement en 2009, a permis de montrer que **16 vies** avaient été épargnées et que 126 blessés de moins avaient été dénombrés aux abords de ces radars.*

3.4 LES JEUNES

3.4.1 - Considérations générales

Les accidents de la route sont devenus la première cause d'inquiétude des parents pour leurs enfants, devant l'agression ou la maladie (**source : le magazine de l'innovation routière juin 2007**)

Les fins de semaine sont particulièrement dangereuses : 59 % des jeunes se tuent à ce moment là, dont 59% la nuit.

On observe l'importance de la sous estimation du risque et/ou de la volonté de prise de risque chez les hommes en général et chez les jeunes garçons en particulier.

3.4.2 - Données générales

Les 18 – 24 ans en 2011 :

- représentent 8,9% de la population française mais 21,1 % des tués ;
- représentent 24% des conducteurs impliqués dans un accident corporel avec un taux d'alcool positif
- 1 tué sur 5, 1 blessé hospitalisé sur 5 et 1 blessé léger sur 5 ont entre 18 et 24 ans ;
- près d'1/3 des personnes tués comme usagers de voiture de tourisme est un jeune de 18 à 24 ans.

Les 15 – 24 ans :

- représentent 11% de la population mais 24 % des tués.

3.4.3 - Les données du Lot-et-Garonne (période d'étude 2007 – 2011)

3.4.3.1 - Les chiffres

Les victimes entre 2007 et 2011

		0-13	14-17	18-24	25-44	45-64	>=65	Total
Piétons	Tués	1		2		1	15	19
	BH	8	5	4	6	22	49	94
	BNH	3	9	11	4	11	14	52
Bicyclettes	Tués	2				1	3	6
	BH	7	6	7	5	11	19	55
	BNH	2	3	4	9	4	6	28
Cyclo	Tués		2	3		1	2	8
	BH	1	85	41	17	14	4	162
	BNH		58	36	10	5	1	110
Motos	Tués			9	8	4	2	23
	BH	1	10	39	73	40	1	164
	BNH		7	20	33	10	1	71
VL	Tués	2	1	28	30	23	44	128
	BH	31	24	108	230	161	124	678
	BNH	48	21	144	183	114	72	582
PL+bus	Tués					1	1	2
	BH			3	7	5	7	22
	BNH			4	5	1	1	11
Autres	Tués					1		1
	BH	2		1	2	3	2	10
	BNH		1		2		1	4
Total	Tués	5	3	42	38	32	67	187
	BH	50	130	203	340	256	206	1185
	BNH	53	99	219	246	145	96	858
Total Général		108	696		624	433	369	2230
%		4,84%	31,21%		27,98%	19,42%	16,55%	

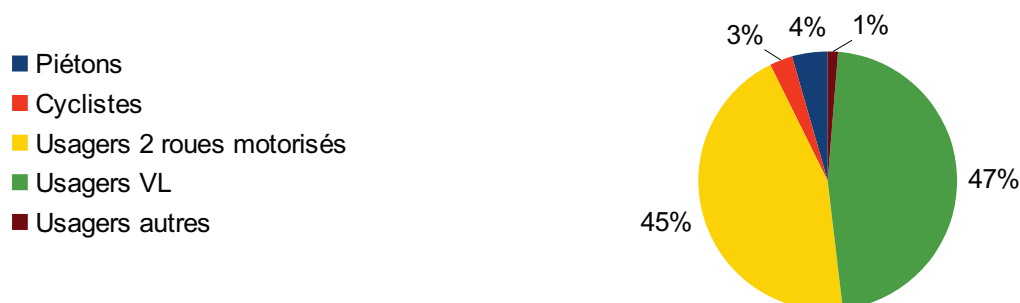
Sur les 1.489 accidents corporels, les jeunes de 14 à 24 ans sont impliqués dans 650 accidents (44%).

La répartition des 696 victimes de cette classe d'âge est la suivante :

- 45 tués (24,06 %)
- 333 blessés hospitalisés (BH)
- 318 blessés légers (BNH).

En Lot-et-Garonne les jeunes de 14 à 24 ans représentent près de 12 % de la population. Cette classe d'âge représente plus de 31,2 % des victimes et près de 25 % des tués. La classe d'âges des 18 -24 ans est particulièrement impactée avec 42 tués, 203 BH et 219 BNH.

La répartition des victimes selon le mode déplacement est la suivante :



Près de la moitié des victimes jeunes le sont en tant qu'usager d'un VL (conducteur ou passager).

Les jeunes sont également très impactés dans les accidents impliquant un deux roues motorisé mais ils sont moins concernés par les modes de déplacement « doux » à pied ou à vélo.

3.4.3.2 - Taux de gravité 2007 - 2011

Afin de pouvoir faire des comparaisons avec l'accidentologie nationale et régionale, les chiffres pris en compte concernent la classe d'âge 15 -24 ans.

	Jeunes	Population Totale	Risque routier
	Nbre victimes graves jeunes pour 1 000 hab jeunes	Nbre victimes graves (tous âges) Pour 1 000 hab (tous âges)	Jeunes / Tous âges
France entière	6,97	2,99	2,33
Aquitaine	8,25	3,34	2,47
Lot et Garonne	10,62	4,13	2,57
Dordogne	11,51	3,69	3,12
Landes	9,24	3,57	2,59
Pyrénées Atlantique	8,42	2,98	2,83
Gironde	6,91	3,16	2,19

Il existe un risque routier quand le quotient est supérieur à 1

Victimes graves = tués + BH

Sur la période 2007–2011, le département de Lot-et-Garonne fait partie des départements « exposés » au risque routier pour les jeunes âgés de 15 à 24 ans : on relève plus de 10 victimes graves pour 1.000 habitants jeunes soit un taux de gravité de 10,62.

Pour la France métropolitaine et la région Aquitaine, le taux est respectivement de 6,97 et de 8,25. Il est de 6,91 pour le département de la Gironde, de 9,24 pour le département des Landes, de 11,51 pour le département de la Dordogne et de 8,42 pour les Pyrénées Atlantiques. (**source portail BAAC ONISR**)

*Si l'on rapporte le risque routier jeune au risque routier de la population totale, les jeunes en Lot-et-Garonne sont **2,57 fois** plus exposés au risque routier que l'ensemble de la population du département.*

A noter que ce ratio est plus important qu'au niveau national et régional, par contre il est en deçà des ratios des départements de la Dordogne, des Pyrénées Atlantiques et des Landes.

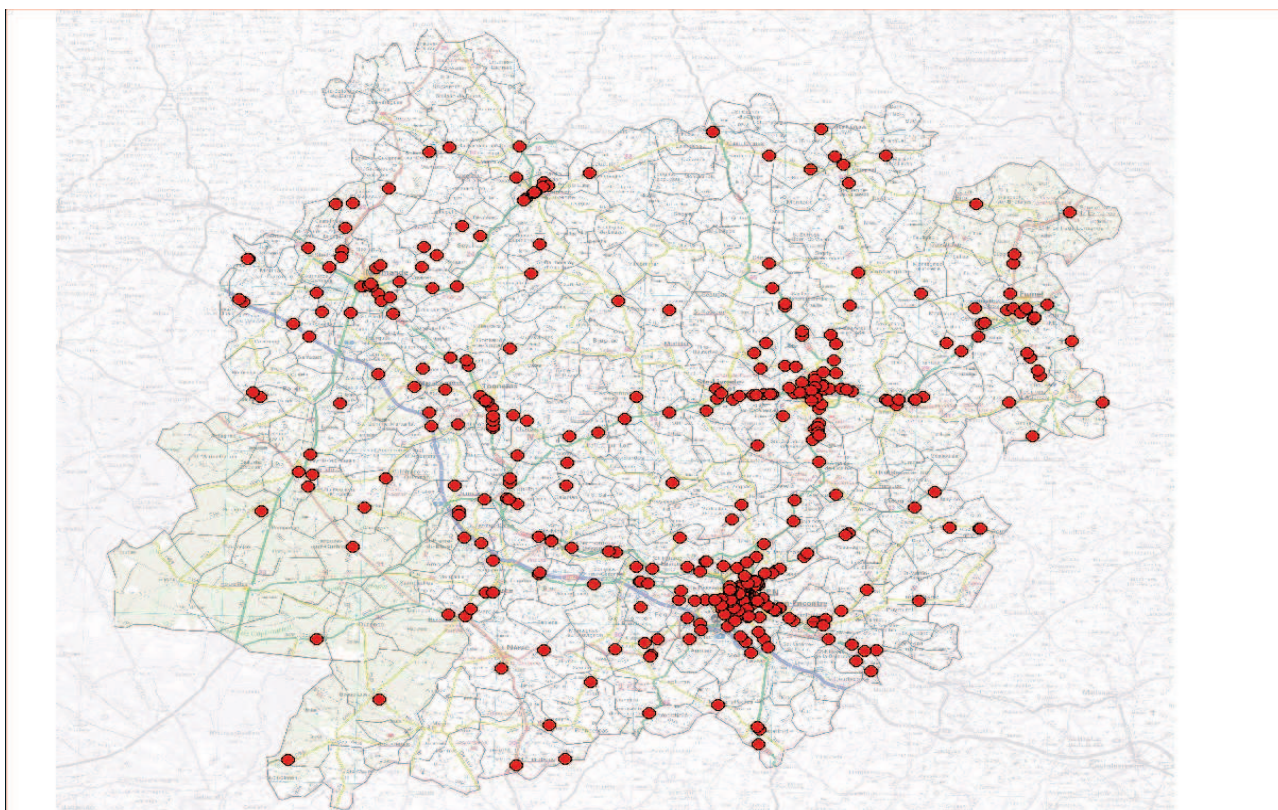
3.4.4 - Les conducteurs de 18 à 24 ans

Comme signalé plus haut, la classe d'âges 18–24 ans est fortement impactée par les accidents de la route.

Sur les 1.489 accidents recensés entre 2007 et 2011, 454 se sont produits avec un conducteur âgé de 18 à 24 ans soit 30,50 %.

Toutefois, on observe une baisse de 38 % entre l'année 2007 et l'année 2011 : le nombre annuel d'accidents est passé de 117 en 2007 à 72 en 2011 (pour mémoire la baisse générale des accidents entre 2007 et 2011 est de 36 %).

Répartition des accidents impliquant au moins un conducteur âgé de 18 à 24 ans



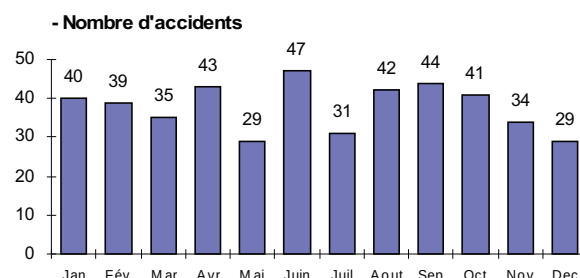
La répartition géographique des accidents impliquant un jeune âgé de 18 à 24 ans est semblable à la répartition des accidents toutes classes d'âges confondues. Les accidents se produisent principalement sur les grands axes routiers : RD813 (65 accidents), RD656 (33 accidents), RN21 (25 accidents), RD911 (23 accidents), RD931 (13 accidents), RD119 (9 accidents) RD933 (7 accidents) et A62 (8 accidents) ce qui représente plus de 40% de l'accidentologie des jeunes.

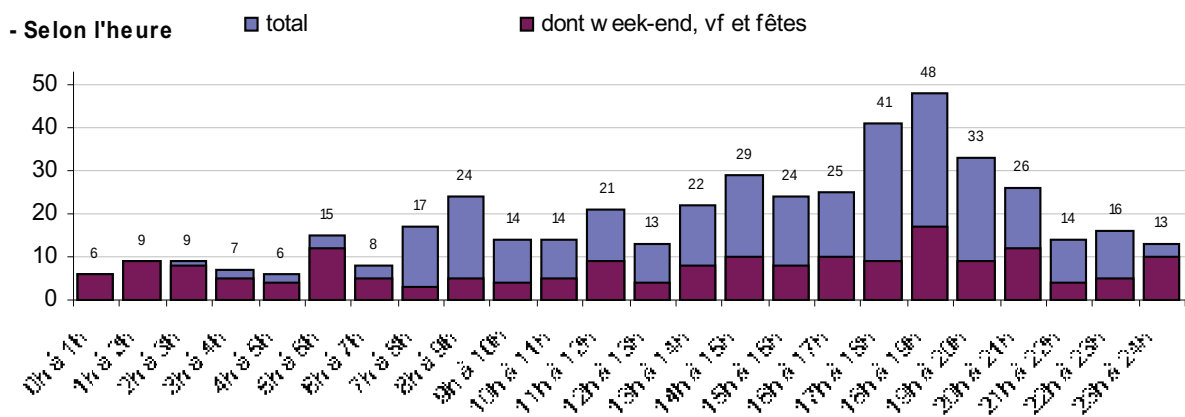
Les agglomérations agenaise et villenevoise sont également très impactées : 40 % des accidents surviennent sur les communes d'Agen, Le Passage, Boé, Bon Encontre, Villeneuve, Bias et Pujols.

3.4.5 - Les circonstances des accidents

On relève que les accidents impliquant un jeune conducteur de 18 à 24 ans se produisent principalement sur les routes départementales (67%), dans des conditions normales de circulation (78%), hors intersection (68%) et hors agglomération (51%). Les conditions atmosphériques sont normales dans 80 % des cas.

Pendant la période de 2007 à 2011, on remarque que 48% des accidents ont eu lieu pendant les mois de avril, juin, août, septembre et octobre.





Près de 55 % des accidents impliquant un jeune âgé de 18 à 24 ans (246 sur 454) se produisent les vendredis (14,3 %), les samedis et veilles de fêtes (17,2 %) et **surtout les dimanches et jours de fête (22,7 %)**.

Près de 30 % des accidents se produisent la nuit, et plus particulièrement dans les tranches horaires de 1h00 à 6h00 (10 %) et de 18h00 à 1h00 (33 %). **Sur les 50 accidents mortels impliquant un jeune conducteur, 21 se sont produits la nuit.**

3.4.6 - Les véhicules impliqués dans les accidents

La répartition des conducteurs de 18 à 24 ans s'établit de la manière suivante :



Les conducteurs âgés de 18 à 24 ans sont principalement des conducteurs de voitures (ou véhicule utilitaire).

Plus de la moitié des accidents (62 %) se produisent avec deux véhicules lors de collisions par le côté (32,6 %), frontales (19,6 %) ou par l'arrière (9%).

Près d'un accident sur trois survient contre un obstacle fixe.

3.4.7 - Les comportements des conducteurs

L'analyse des fichiers accidents permet de déterminer des présomptions de responsabilité : dans 68 % des accidents le jeune âgé de 18 à 24 ans est présumé responsable. Les accidents impliquent principalement des conducteurs de sexe masculin (3 sur 4).

Les principales causes d'accidents relevées sont :

- alcool : **49** conducteurs alcoolisés (cf enjeu alcool)
- stupéfiants : **36** conducteurs (34 hommes, 2 femmes)
- absence de ceinture ou de casque : **24** conducteurs, essentiellement des hommes (19 ceintures et 5 casques).

Sur l'année 2011, une analyse plus précise des circonstances des accidents (72) a permis de recueillir des informations relatives aux causes des accidents :

- alcool ou(et) vitesse ou(et) stupéfiants : **22**
- inattention, malaise, fatigue : **6**
- refus de priorité, non respect code de la route : **14**

Bilan enjeu « jeunes »

On peut conclure que l'accidentologie des jeunes reste toujours préoccupante. Le nombre d'accidents et de blessés a diminué, le nombre de tués est resté quasiment stable (+1 tué), toutefois les jeunes sont toujours très exposés au risque routier dans le département et particulièrement la classe d'âge 18 -24 ans.

Les jeunes sont impliqués principalement les week-end et jours fériés dans les accidents de voitures et dans une moindre mesure dans des accidents avec un 2 roues motorisés.

Très souvent, le conducteur âgé de 18 à 24 ans est présumé responsable de l'accident. Alcool, vitesse, stupéfiant, défaut de ceinture sont très souvent la cause, voire dans certains cas, les causes des accidents.

3.5 LES DEUX ROUES MOTORISÉS

3.5.1 - Définitions

Cette catégorie de véhicules concerne les cyclomoteurs et les motos :

- les cyclomoteurs sont les deux roues motorisés dont la cylindrée ne dépasse pas 50 cm³ (vitesse maximale 45km/h)
- les motos sont les deux roues motorisés dont la cylindrée dépasse 50cm³.

3.5.2 - Données générales

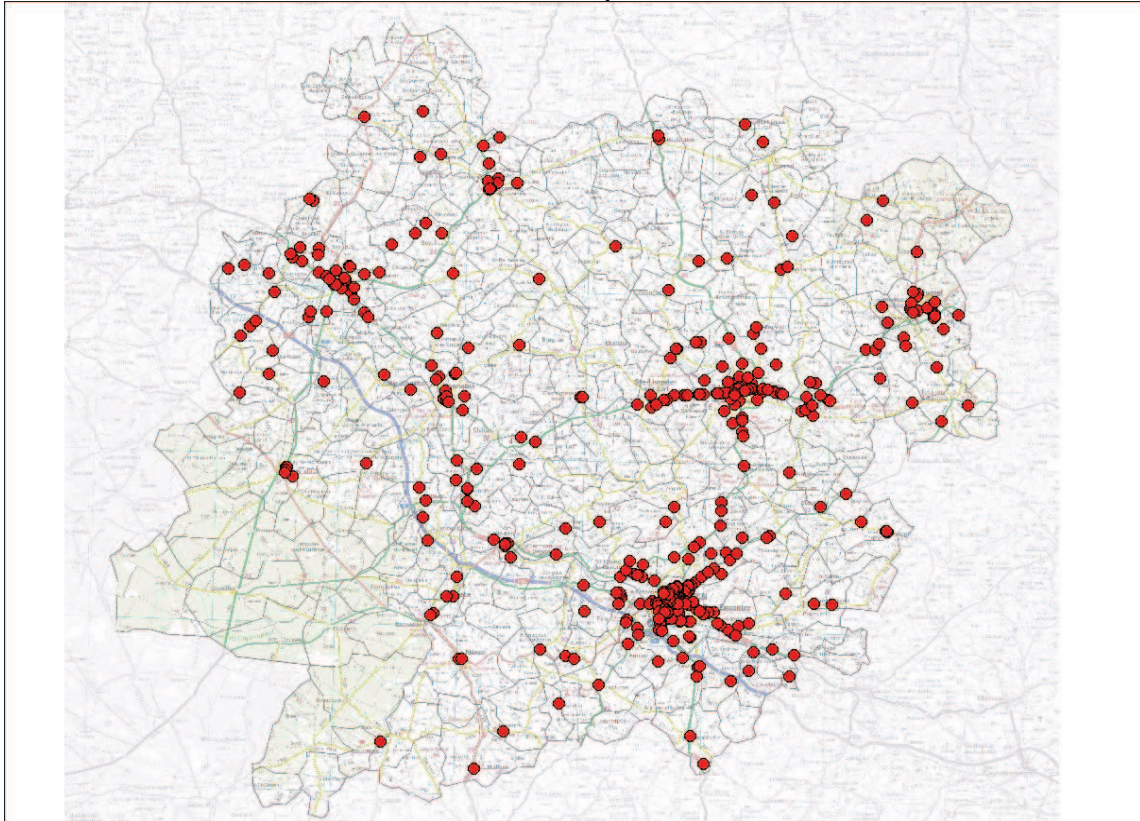
Les cyclomotoristes ont connu une baisse de tués en 2008 de 14 %. Selon les «Grandes lignes de l'accidentalité» pour l'année 2011, la mortalité des deux roues motorisés enregistre une hausse globale de 3 % avec des mouvements opposés, +8 % pour les motocyclettes (de 704 à 760 tués) contre -11 % pour les cyclomoteurs (de 248 à 220 tués).

Les deux roues motorisés, qui ne représentaient en 2010 plus que 24 % de la mortalité (contre 28 % en 2009) remontent à 25 % en 2011. Pour 2,5 % environ du trafic motorisé, ils représentent 30 % de la mortalité des usagers motorisés (et 24 % de la mortalité d'ensemble).

3.5.3 - Les données du Lot-et-Garonne (2007 - 2011)

3.5.3.1 - Les accidents

Localisation des accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé (2007-2011)



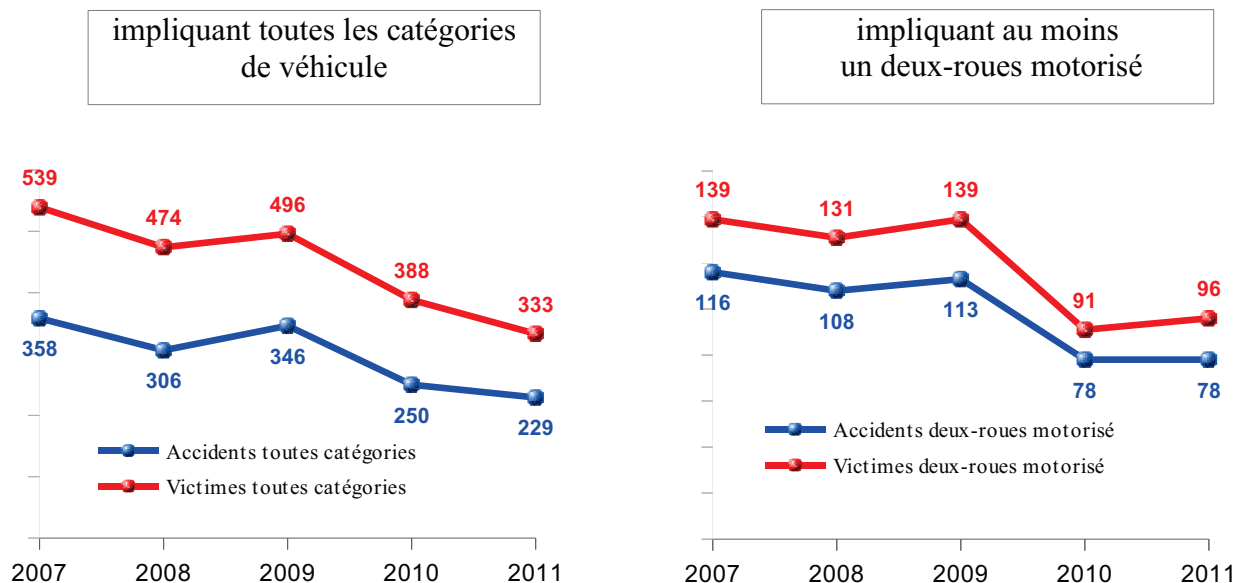
Les 493 accidents corporels impliquant au moins un deux-roues motorisé pour la période 2007 à 2011 du département ont entraîné :

- 31 tués,
- 344 blessés hospitalisés,
- 221 blessés légers.

Sur les 1.489 accidents corporels survenus pendant la période étudiée de 2007 à 2011, 493 accidents se sont produits avec un deux-roues motorisé : ils représentent 33 % des accidents corporels de la période d'étude mais 18 % des accidents mortels (31 tués).

Pour la même période, les victimes impliquées représente 17% du total des tués, 29 % du total des blessés hospitalisés et 26 % du total des blessés légers.

Répartition des accidents et des victimes dans le département



On enregistre une diminution constante du nombre d'accidents et des victimes pour la totalité des accidents du département à partir de 2009 jusqu'en 2011.

Les accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé ont bénéficié de cette baisse par contre le nombre des victimes a subi une hausse de 2010 à 2011.

*Alors que le nombre total d'accidents et de blessés continuent de diminuer, dans le département, sur la période de 2007 à 2011, les accidents impliquant un deux-roues motorisé sont marqués par une stabilité du nombre des accidents et **une augmentation de la gravité des victimes** notamment les blessés hospitalisés pour l'année 2011.*

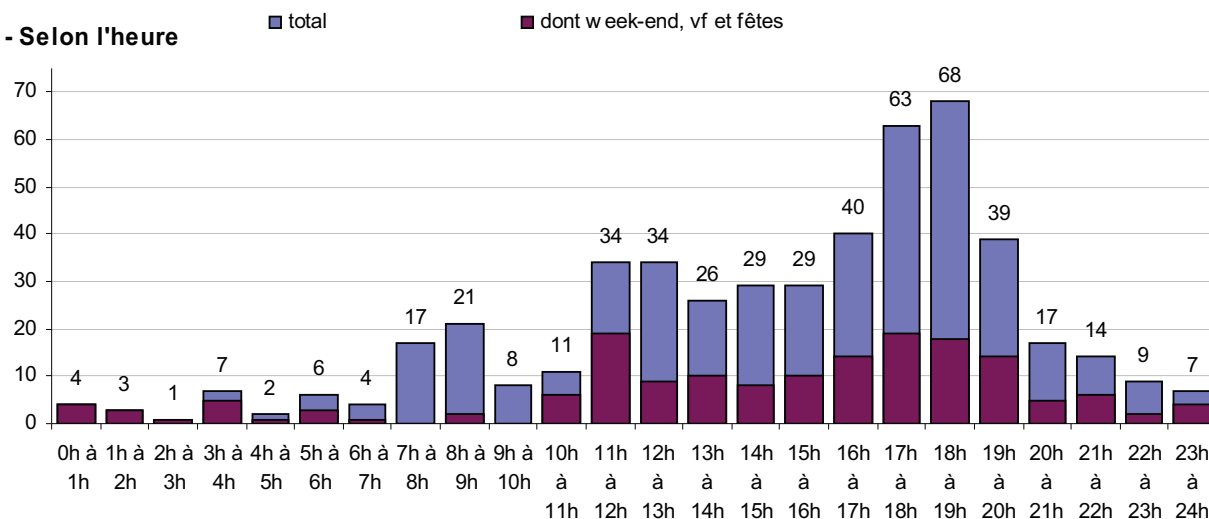
3.5.3.2 - Les circonstances des accidents

On relève que les accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé se produisent principalement sur les routes départementales (66 %) et les voies communales (29 %), dans des conditions normales de circulation (87 %).

On remarque que les accidents ont lieu à 58 % en agglomération et 42 % hors agglomération (42 %), à 55 % hors intersection et 45 % en intersection. Les conditions atmosphériques sont normales dans 88 % des cas.

La moitié des accidents (243 sur 493) se produisent les vendredis (16 %), surtout les samedis et veilles de fêtes (18 %) ainsi que les dimanches et jours de fête (15 %) soit un total de 49 % des accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé.

- Selon l'heure



82 % des accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé se produisent la journée ou en début de soirée (sur les 31 accidents mortels, 23 se sont produits la journée) principalement dans les tranches horaires de 11h00 à 20h00 (74 %) avec un pic entre 17h00 et 19h00 (27 %).

Un accident sur cinq (79 %) impliquant au moins un deux-roues motorisé se produit avec deux véhicules ou plus, particulièrement contre des voitures (73 %) lors de collisions par le côté (48,5 %). Ces accidents contre les voitures ont provoqué le plus de victimes soit 23 tués, 237 blessés hospitalisés et 177 blessés légers.

A noter que le casque est utilisé dans plus de 95 % des cas.

Sur les 493 accidents corporels, 37 accidents se sont produits avec un conducteur de deux roues motorisés présentant une alcoolémie illégale.

3.5.3.3 - Répartition des accidents selon les milieux

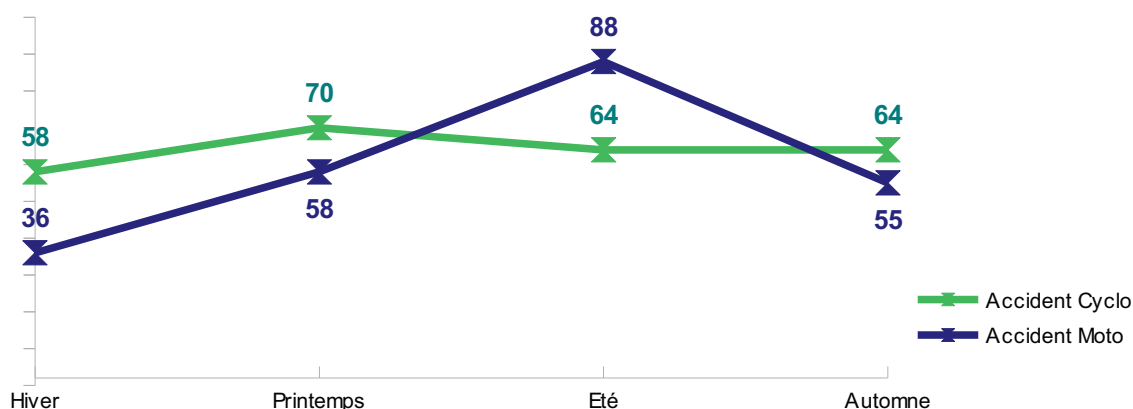
	Rase campagne	Agglo de moins de 5 000 habitants	Agglo de 5 000 à 20 000 habitants	Agglo de plus de 20 000 habitants (Agen et Villeneuve)	Total
Cyclos	82	53	37	84	256
Motos	126	38	20	55	239
Total	208	91	57	139	495

Nb : 2 accidents sont comptabilisés à la fois en catégorie motos et cyclos (accidents entre motos et cyclos)

La moitié des accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé (58%) ont lieu en agglomération (notamment dans les agglomérations de plus de 20 000 habitants) provoquant près de 60 % des victimes.

L'autre moitié des accidents (42 %) se produisent hors agglomération avec 84 % des accidents mortels (26 sur 31).

3.5.3.4 - Répartition des accidents selon la saison

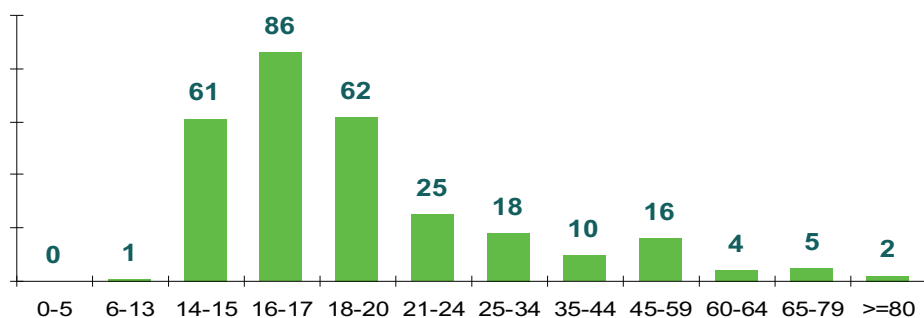


On remarque que les accidents impliquant un cyclomoteur se produisent régulièrement tout le long de l'année sans incidence particulière par rapport aux saisons. A l'inverse, la circulation des usagers de motocyclettes est sensible aux conditions météorologiques : on observe des saisons estivales particulièrement accidentogènes et une baisse des accidents pendant les périodes hivernales.

Ceci peut s'expliquer par le fait que les cyclomoteurs sont utilisés le plus souvent pour des déplacements utiles (domicile/école et domicile/travail) par des usagers de moins de 24 ans et les motocyclettes par des usagers plus âgés pour effectuer des trajets promenade/loisirs sur une plus longue distance avec une météo favorable.

3.5.3.5 - Répartition des victimes selon la classe d'âges

Nombre d'impliqués cyclos par âge :

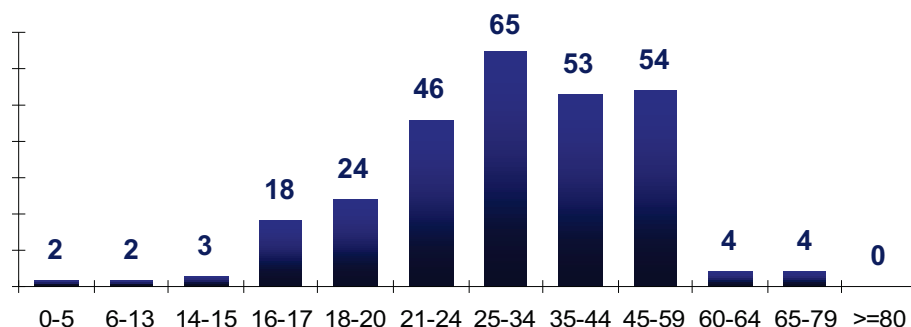


Les cyclomotoristes sont des usagers âgés entre 14 et 20 ans (72 %) et principalement des hommes (77 %).

Les accidents se produisent sur les routes départementales (61 %) et les voies communales (34 %), en agglomération et principalement entre 16h00 et 20h00 (54 %).

Sur les accidents corporels recensés, 15 conducteurs de cyclomoteurs présentent une alcoolémie illégale.

Nombre d'impliqués motos par âge :



Les motocyclistes sont des usagers âgés entre 25 et 59 ans (63 %) et principalement des hommes (88 %).

Les accidents se produisent sur les routes départementales (66 %) et les voies communales (26 %), en agglomération (47 %) comme hors agglomération (53%) et principalement entre 11h /14h et 17h/ 20h (54 %).

Sur les accidents corporels recensés, 14 conducteurs de motos présentent une alcoolémie illégale.

Pour la période 2007 à 2011, la proportion des usagers de deux-roues motorisés demeure toujours préoccupante. En effet, ces usagers sont présents dans 33% de la totalité des accidents corporels et représentent 27% de la totalité des victimes.

3.6 LES SENIORS

3.6.1 - *Considérations générales* (cf étude faite par ONISR juin 2011)

L'évolution démographique et l'allongement de la durée de vie vont entraîner une forte augmentation du nombre de personnes âgées de plus de 65 ans ou plus (seniors). Cette population "seniors" aura des caractéristiques très différentes de celles des générations antérieures du fait d'un taux de possession du permis de conduire plus élevé, en particulier pour les femmes, d'un accès à la conduite plus répandu, d'un besoin de mobilité plus fort.

En 2010, d'après une enquête SOFRES, les personnes âgées de 65 ans et plus représentent 20,8% de l'ensemble des titulaires du permis de conduire et effectuent 14,9 % du nombre total de kilomètres parcourus en voiture de tourisme.

Le nombre annuel de kilomètres parcourus par les seniors en 2010 est d'environ 9100 kms. Ce chiffre est de 12800 kms pour le reste de la population.

Parcours moyen annuel en voiture de tourisme de 1999 à 2010

Kilomètres annuels moyens parcourus en France en VL	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
65 ans et plus	10 400	10 060	10 750	9 920	9 980	9 540	9 530	9 500	10 100	9 700		9 100
Tous âges	13 930	13 560	14 660	13 690	13 340	13 190	12 230	12 890	13 500	13 200		12 800

Source : SOFRES.

En règle générale, les seniors ont moins d'accidents mais ils sont plus graves du fait de leur plus grande vulnérabilité physique à des chocs de violence égale. Les seniors développent des stratégies de compensation, notamment en évitant de conduire dans des conditions difficiles (mauvaise visibilité, heures de pointes, infrastructures complexes) et en roulant moins vite.

3.6.2 - *Données générales*

Sur le plan national en 2011, les seniors représentent 17% de la population et 18,60% des tués (plus de 46 % des piétons tués et plus de 30 % des cyclistes).

Plus d'un conducteur sur cinq a plus de 65 ans.

3.6.3 - Les données du Lot-et-Garonne

En Lot-et-Garonne, les seniors représentent 22,3 % de la population. Entre 2007 et 2011, plus d'un tué sur trois est un senior. Ils sont impliqués dans 400 accidents soit dans 26,7% des 1.489 accidents corporels.

La répartition des victimes de cette classe d'âge est la suivante :

- 67 tués
- 206 blessés hospitalisés (BH)
- 96 blessés légers (BL) soit 16,55 % des 2.230 victimes recensées dans le département.

En raison d'une plus forte vulnérabilité, les accidents des seniors sont toujours graves : 18,15% des victimes « seniors » sont tuées alors que le % n'est que de 8,38 % pour la totalité des victimes.

Le taux de gravité, défini par le nombre de victimes graves (tués + BH) rapporté à 1.000 habitants de la classe d'âge considérée, est de **3,64** pour le Lot-et-Garonne sur la période 2007– 2011 (voir tableau ci-dessous). Le département de Lot-et-Garonne fait partie des départements où le taux de gravité est le plus élevé.

Pour la France métropolitaine et la région Aquitaine, le taux est respectivement de **2,16** et de **2,50** : il est de **2,22** pour le département de la Gironde, **2,68** pour le département des Landes, **2,60** pour le département de la Dordogne et **2,15** pour les Pyrénées Atlantiques. (source portail BAAC ONISR).

Si l'on rapporte le risque routier «senior» au risque routier de la population totale, le rapport est encore défavorable : le quotient est égal **0,88** (voir tableau ci-dessous). Aussi, même s'il est convenu que le risque routier n'existe que lorsque ce quotient est supérieur à 1, on peut considérer que le Lot-et-Garonne est impacté, au niveau de ses seniors, par une mortalité importante.

*En effet, l'indice de gravité défini par le nombre de tués pour 100 accidents est de **16,75** pour la classe senior en Lot-et-Garonne : cet indice est de 7,14 pour la France entière et de 8,18 pour la région Aquitaine.*

Cet indice est très bas pour les départements de la Gironde (**5,01**) et des Pyrénées Atlantiques (**4,65**), départements à forte population urbaine et sensiblement le même pour les départements des Landes (**16,77**) et de la Dordogne (**14,06**).

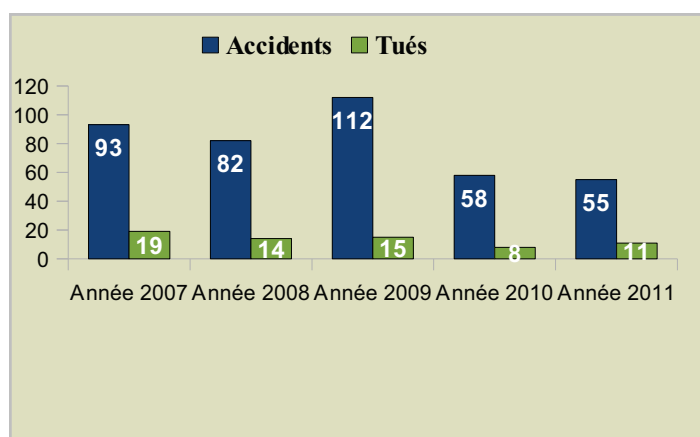
**Période 2007–2011 Taux de Gravité et indice de gravité
Étude comparative France, Région et départements de la région
NB : victimes graves : tués + BH**

	SENIORS	Population totale	Risque routier	indice gravité Tués/ 100 accidents	Nbre tués pour 1000 hab seniors
	Total victimes graves pour 1000 hab seniors	Total victimes (tous âges) pour 1000 hab (pop totale)	Seniors / Tous âges		
France entière	2,16	2,99	0,72	7,14	0,38
Aquitaine	2,50	3,34	0,75	8,18	0,47
Lot et Garonne	3,64	4,13	0,88	16,75	0,89
Dordogne	2,60	3,69	0,71	14,06	0,54
Landes	2,68	3,57	0,75	16,77	0,65
Pyrénées Atlantiques	2,15	2,98	0,72	4,65	0,34
Gironde	2,22	3,16	0,70	5,01	0,33

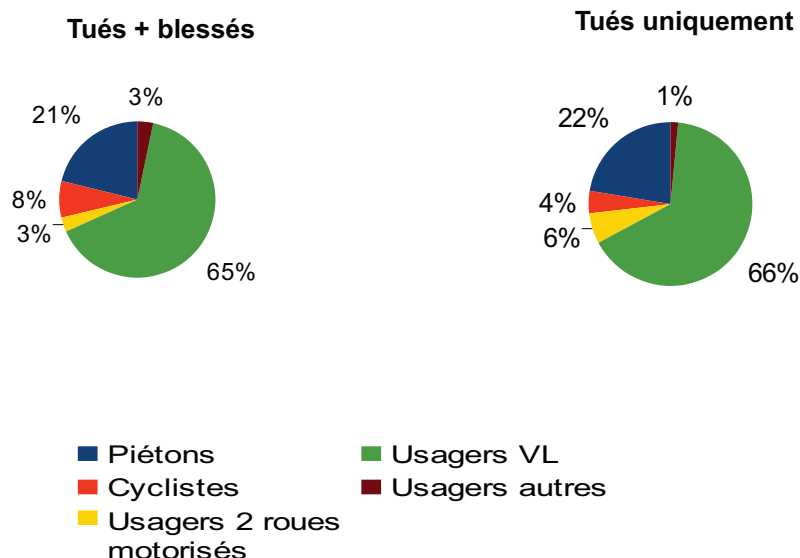
Répartition des accidents par année

Sur les 5 ans, 2007-2011, la part des tués (35,83%) et la part des accidents (26,86 %) impliquant un sénior a augmenté par rapport au précédent DGO : ces % étaient respectivement de 32,41% et 25,35 %.

Toutefois une tendance à la baisse est constatée sur les 2 dernières années 2010 et 2011.



Répartition des victimes selon le mode déplacement



Plus de 65 % des victimes seniors le sont en tant qu'utilisateur d'un VL (conducteur ou passager). Les seniors sont également très impactés en tant que piéton. Ils sont moins concernés par l'usage des deux roues (motorisés ou non).

Cette **classe d'âge** représente :

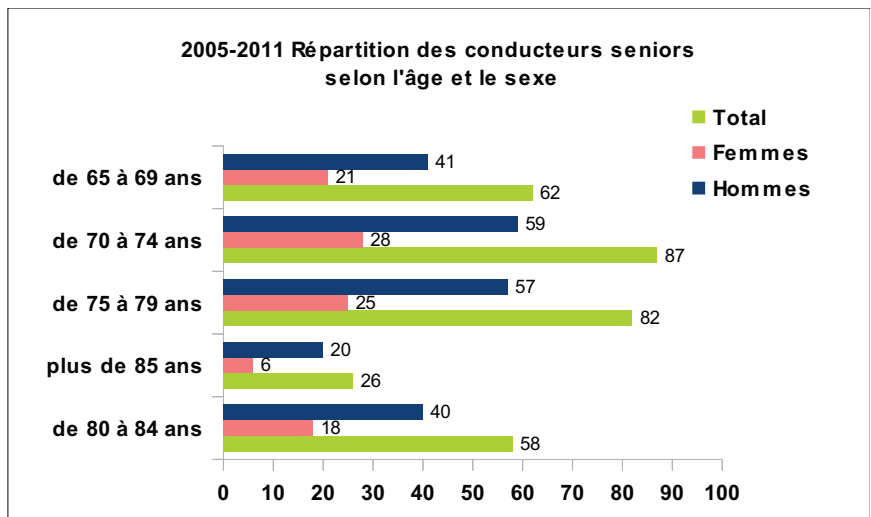
- 79 % des **piétons** tués (15 tués sur 19)
- 50 % des **cyclistes** tués (3 tués sur 6)
- 34,3 % des **usagers de VL** (44 tués sur 128)
- 2 usagers **cyclomoteur**, 2 usagers **moto**, 2 usagers **PL** et 1 usager autres.

3.6.3.1 - Analyse des accidents corporels impliquant au moins un conducteur senior

Quelques chiffres :

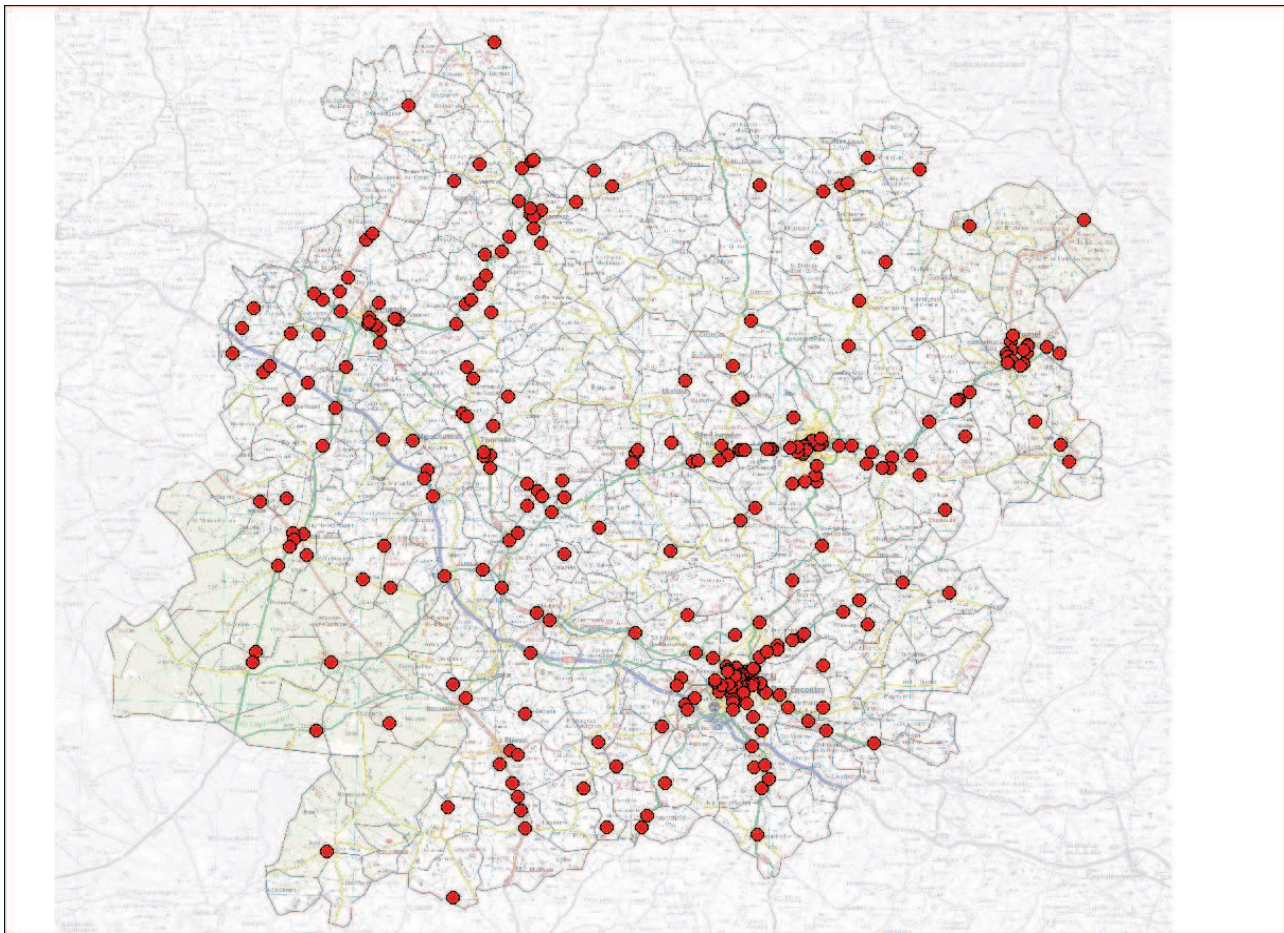
Sur les 1.489 accidents survenus entre 2007 et 2011, **320** (21,49 %) impliquent au moins un conducteur senior. Ils ont provoqué 62 tués, 256 blessés hospitalisés et 177 blessés légers.

Entre 2007 et 2011, 315 conducteurs seniors sont impliqués dans les accidents de la route, dont 68,80 % sont des conducteurs de sexe masculin.
 A titre de comparaison, le pourcentage de conducteurs masculins impliqués dans les accidents, quelque soit son âge, est de 70,63%.



3.6.3.2 - Accidentologie en relation avec l'environnement et l'infrastructure

Répartition des accidents impliquant au moins un conducteur senior



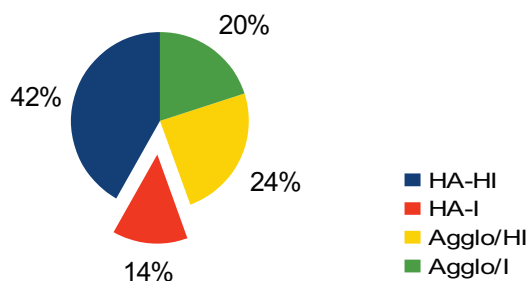
La répartition géographique des accidents impliquant un senior est semblable à la répartition des accidents toutes classes d'âges confondues. Ces accidents se produisent principalement sur les routes départementales (76,8 %) et notamment les accidents mortels.

Ainsi, sur les 53 accidents mortels impliquant un conducteur senior, 49 ce sont produits sur les routes départementales suivantes : RD 911 (9), R 656 (5), RD 933 (5) et RD 813 (3).

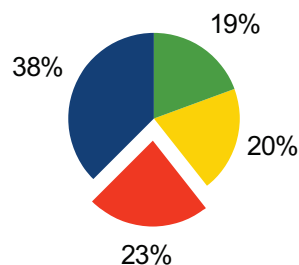
	Nombre d'accidents	%	Nombre de tués	%	Nombre total de blessés	%	Dont BH	%
En intersection	136	42,5%	17	27,4%	234	42,9%	124	41,8%
Hors intersection	184	57,5%	45	72,6%	311	57,1%	173	58,2%
En agglomération	126	39,4%	3	4,8%	182	33,4%	75	25,3%
Hors agglomération	194	60,6%	59	95,2%	363	66,6%	222	74,7%
De jour	277	86,6%	57	91,9%	473	86,8%	255	85,9%
De nuit	43	13,4%	5	8,1%	72	13,2%	42	14,1%

Accidents

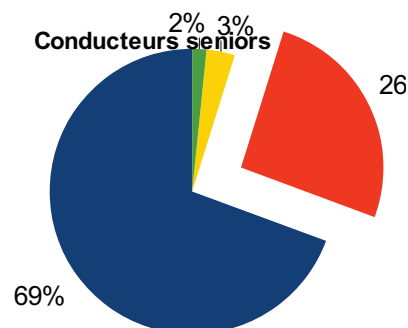
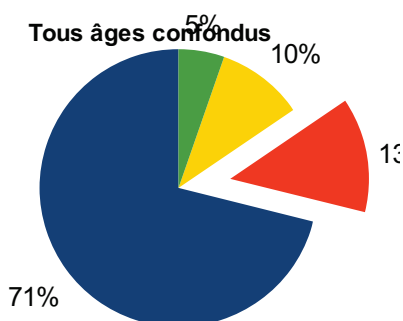
Tous âges confondus



Conducteurs seniors



Tués

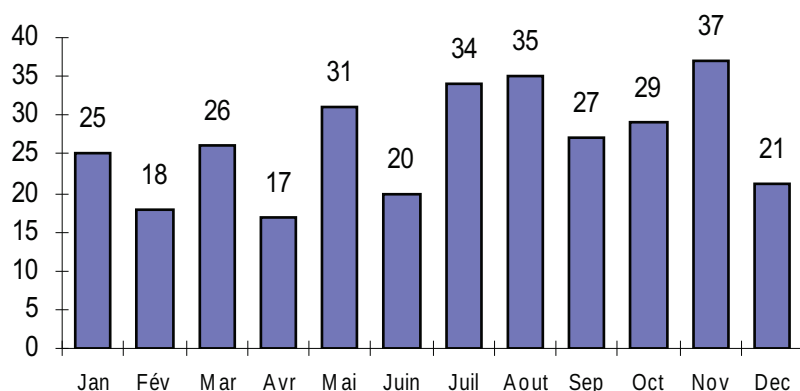


HA : hors agglomération HI : hors intersection I : en intersection Agglo : en agglomération

La proportion des accidents situés en intersection et hors agglomération est plus grande chez les seniors que pour l'ensemble des conducteurs. Plus de 23 % des accidents « seniors » se produisent en intersection et hors agglomération et provoquent près de 25 % des tués.

Les seniors impliqués dans les accidents de carrefour le sont dans les carrefours en croix (16,9%) en T ou Y (19,4%) : seulement 2,8 % des accidents se produisent dans les giratoires.

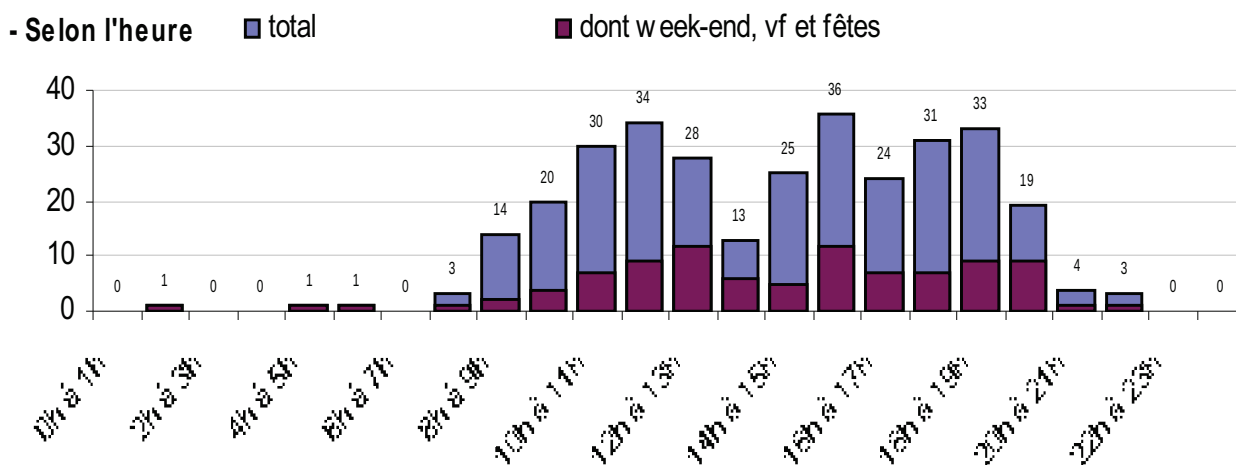
Les accidents des seniors se produisent à 84% dans les lignes droites, dans des conditions de circulation normales (80%), tant au niveau de la météo que de l'état de la surface.



Les accidents se produisent plutôt en novembre, et durant la période estivale (juillet et août).

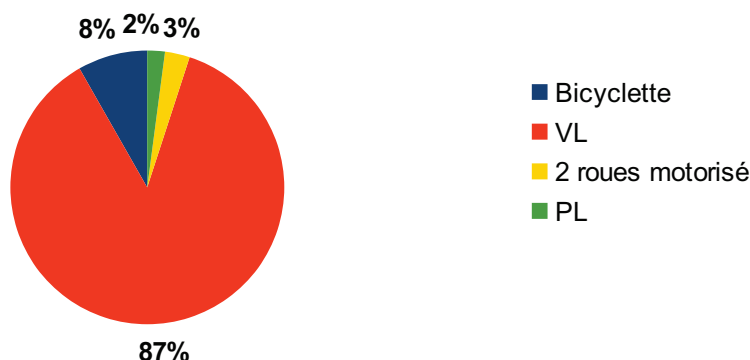
Les accidents se produisent de jour, très rarement la nuit. Les seniors circulent très peu les jours de fêtes et veilles de fête.

3.6.3.3 - Accidentologie selon la période



3.6.3.4 - Les véhicules impliqués dans les accidents

La répartition des conducteurs seniors s'établit de la manière suivante :



Les conducteurs seniors sont essentiellement conducteurs de voitures. Près de trois accidents sur quatre (73,44 %) se produisent avec deux véhicules lors de collisions par le côté (42,5 %), frontales (18,1 %) ou par l'arrière 11,6 %).

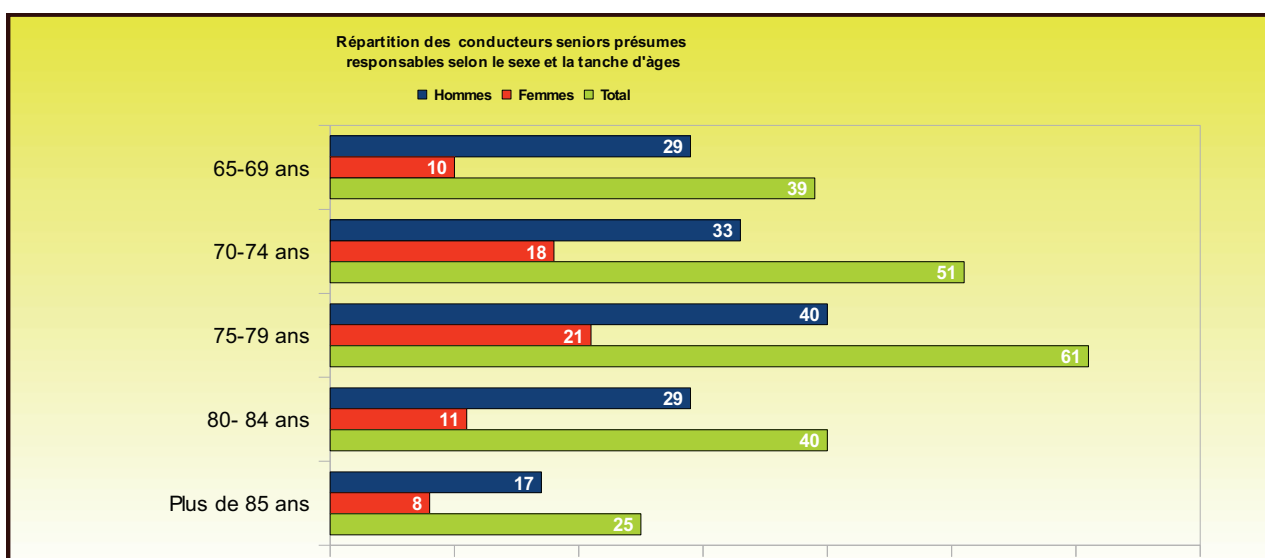
Plus d'un accident sur trois survient contre un obstacle fixe.

3.6.3.5 - Les comportements des conducteurs seniors

L'analyse des fichiers accidents permet de déterminer des présomptions de responsabilité :

- dans 68 % des accidents, le senior est présumé responsable,
- 68,5 % des conducteurs impliqués sont de sexe masculin,

- la tranche d'âge 70-79 ans reste toujours la plus concernée.



Ni l'alcool, ni les stupéfiants ne sont des facteurs accidentogènes chez les seniors. Seulement six accidents se sont produits avec un conducteur senior présentant une alcoolémie illégale (1,87 %) et un accident avec un conducteur senior contrôlé positif à l'usage des stupéfiants.

Concernant le **non port des équipements de sécurité**, on relève neuf infractions : une pour non port du casque, et huit pour non port de la ceinture.

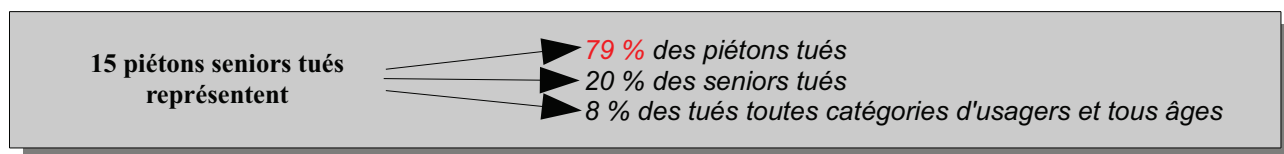
Les **malaises, la fatigue, l'attention perturbée** sont relevés chez 83 conducteurs seniors.

Sur l'année 2011, une analyse plus précise des circonstances des accidents a permis de mettre en avant également un nombre important de **refus de priorité**.

3.6.3.6 - Analyse des accidents corporels impliquant au moins un piéton âgé de 65 ans ou plus (senior)

Les piétons seniors sont impliqués dans 75 accidents, ce qui représente près de 19 % de l'accidentologie senior de la période 2007-2011 : c'est 15 tués, 49 Blessés hospitalisés et 14 blessés légers seniors.

L'indice de gravité (nombre de tués pour 100 accidents) est égal à 20 (stabilité par rapport au précédent DGO).



Les accidents se produisent principalement en agglomération (95 %), sur routes départementale (59 %) et sur voies communales (35 %) : un seul accident (mortel) sur le réseau routier national.

Ces accidents surviennent très souvent dans la journée lors des tranches horaires 9h-12h et 17h-20h. Près de 50 % se produisent les vendredis, samedis, veilles et jours de fête.

Les accidents se produisent avec un véhicule léger (83 %), un PL 8% et rarement avec un deux roues motorisé (5,3 %) et plus rarement avec un cycliste.

Les piétons sont très souvent en train de traverser une route équipée de passage piétons ou non, à plus ou moins 50 mètres du passage piétons s'il existe.

L'accidentologie des seniors est toujours présente. Rapporté à la population, le risque routier de la classe senior n'est pas dramatique. Toutefois la mortalité importante de cette classe d'âges en fait un enjeu important.