

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION 2008-2012

PREAMBULE

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et a fixé en accord avec le Premier Ministre, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3 000 d'ici 2012, contre plus de 4 500 en 2007.

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

La réalisation du DGO a consisté, à l'issue d'une étude des caractéristiques de l'insécurité routière locale, à déterminer :

- un choix des enjeux par l'identification des publics les plus exposés,
- une définition des orientations des actions prioritaires à mener, adaptées aux problèmes posés.

Ce document, résultat d'un travail d'étude mené sur plusieurs mois en collaboration étroite entre les services de l'Etat, du Conseil Général et des différentes associations, constitue l'outil de politique de programmation et l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

L'ensemble des acteurs de la sécurité routière seront associés à la mise en œuvre des actions qui en découleront et qui se déclineront dans les plans départementaux d'actions de sécurité routière annuels.

A travers ce document général d'orientation, qui dessine une politique partenariale volontariste pour cinq ans, c'est la politique locale de sécurité routière commune qui est tracée dans l'unique but de réduire chaque année l'accidentologie lotoise.



**Direction Départementale de
L'Équipement et de l'Agriculture du Lot**

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION

2008 / 2012

Cité Administrative
127 quai cavaignac
46009 cahors Cedex
téléphone :
05 65 23 60 60
télécopie :
05 65 23 61 61
courriel : [DDEA-Lot@equipement-
agriculture.gouv.fr](mailto:DDEA-Lot@equipement-agriculture.gouv.fr)

SOMMAIRE

A - le département du Lot

- 1 - *Population*
- 2 - *Réseaux et trafics*
- 3 - *L'accidentologie locale du Lot*

B – analyse thématique

I - Bilan

- 1 - *Evolution des accidents et des victimes sur 4 ans*
- 2 - *Indicateurs de gravité des accidents*
- 3 - *carte des accidents*
- 4 - *analyse statistique*

II - Localisation des accidents

- 1 - *Accidents par type de milieu*
- 2 - *Accidents par type de réseau*
- 3 - *Accidents par agglomération*

III - Accidents par caractéristiques de l'utilisateur

- 1 - *Répartition des accidents selon la catégorie d'impliqués*
- 2 - *Répartition du nombre de tués et gravité par type d'utilisateurs*
- 3 - *Répartition du nombre de tués par classe d'âge et catégorie d'utilisateurs*
- 4 - *Répartition du nombre de tués par classe d'âge et par sexe*
- 5 - *Répartition du nombre d'accident en fonction du taux d'alcoolémie*

IV - Accident et enjeu « alcool »

V - Accident et enjeu « Les jeunes »

VI - Accident et enjeu « Vitesse inadaptée »

VII - Accident et enjeu « Deux roues motorisés »

VIII - Accident et enjeu « Les seniors »

IX - Accident et enjeu « Les obstacles latéraux »

X - Nature des accidents

- 1 – *selon le type d'accidents*
- 2 – *accidentologie suivant quelques critères liés à la route*
- 3 – *collision contre obstacles*

XI Condition des accidents

- 1 – *selon la luminosité*
- 2 – *analyse temporelle*

C - Conclusion

A - Le département du Lot

1 - Population

Superficie : 5 228 km²

Population de 168 000 h par tranches d'age

estimation population 2005 - mise à jour janvier 2007

	FRANCE	Total		Homme		Femme	
H 0/18	21,49 %	32 909	19,59%	16 930	20,65%	15 979	18,58%
H 18/25	9,41 %	10 458	6,23%	5 514	6,72%	4 944	5,75%
H 25/45	27,05 %	40 077	23,86%	20 218	24,66%	19 859	23,09%
H 45/60	21,12 %	36 149	21,52%	18 018	21,97%	18 131	21,08%
H + 60	20,93 %	48 407	28,81%	21 316	26,00%	27 091	31,50%

2 - Réseaux et trafics - données 2007 -

Autoroute :

A 20 – de la limite du département de la Corrèze à la limite du département du Tarn et Garonne - 94 km - avec 4 échangeurs (SOUILLAC - MONTFAUCON – CAHORS nord et CAHORS sud) et ½ échangeur de MARTEL

Le trafic moyen est de 15 800 véhicules /jour dont 2 470 PL (16%).

Route Nationale:

RN 122 - de FIGEAC à la limite du Cantal – 16 km – gérée par la DIR - MC (direction Interdépartementale des routes du Massif Central)

Le trafic moyen est de 3 800 véhicules/jour dont 10% de PL.

Routes Départementales

Les 4 026 km de Routes Départementales sont répartis en 4 catégories:

VERT - bassin d'activités	403 km
ORANGE - bassin de vie	370 km
1 ^o catégorie	1 158 km
2 ^e catégorie	2 095 km

Voies communales

7 389 km réparties sur les 340 communes du département

3 - *L'accidentologie locale du Lot* - données 2002/2006

	GLOBAL	AUTOROUTE	RN et RD
LOT % de tués		11,1 %	74,4 %
LOT IAL	1,22	1,97	1,07
FRANCE % de tués		7,6 %	73,3 %
FRANCE IAL	1	1	1
DEPARTEMENT AYANT L'IAL LE PLUS ELEVE	1,88 (CORSE DU SUD)	4,31 (CREUSE)	1,67 (LOT et GARONNE)
DEPARTEMENT AYANT L'IAL LE PLUS FAIBLE	0,51 (PARIS)	0,20 (AVEYRON)	0,47 (COTE D'OR)
AVEYRON	0,92	0,20	0,97
CANTAL	1,07	1,38	0,96
CORREZE	0,93	1,42	0,91
DORDOGNE	1,06	0,82	1,02
LOT et GARONNE	1,48	0,65	1,67
TARN et GARONNE	1,55	0,37	1,76
HAUTE GARONNE	0,92	0,57	1
GERS	1,75		1,48
HAUTES PYRENEES	1,11	0,82	1,08
ARIEGE	1,67		1,60
TARN	1,04	0,82	1,02
REGION MIDI-PYRENEES	0,99	0,63	1,15

Ce tableau donne le risque départemental (tués sur 5 ans rapportés au parcours) suivant les différents réseaux – autoroute et Routes Nationales et Départementales.

L'Indice de l'Accidentologie Locale – IAL – est une pondération des risques relatifs (rapportés au risque de la France) par réseaux, en fonction de l'importance relative des parcours sur les différents réseaux.

Cet indice permet une comparaison de tous les départements, et un classement.

Le département du Lot est le 31^o département par ordre décroissant de l'IAL, sur l'ensemble des départements de la métropole.

B - Analyse thématique

Bilan des Accidents – Tués – Blessés sur 4 ans de 2004 à 2007

	Nombre d'Accidents	Nombre de Tués	Nombre de Blessés
2004	236	24	301
2005 *	160	24	202
2006	156	17	192
2007	140	30	152
TOTAL 2004/2007	692	95	847

* Changement de définition dans la gravité des blessures

Tués - toute personne qui décède sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident

Blessés hospitalisés - victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 h

Moyenne annuelle - 173 Accidents - 24 Tués - 211 Blessés

Moyenne mensuelle - 14 Accidents - 2 Tués - 18 Blessés

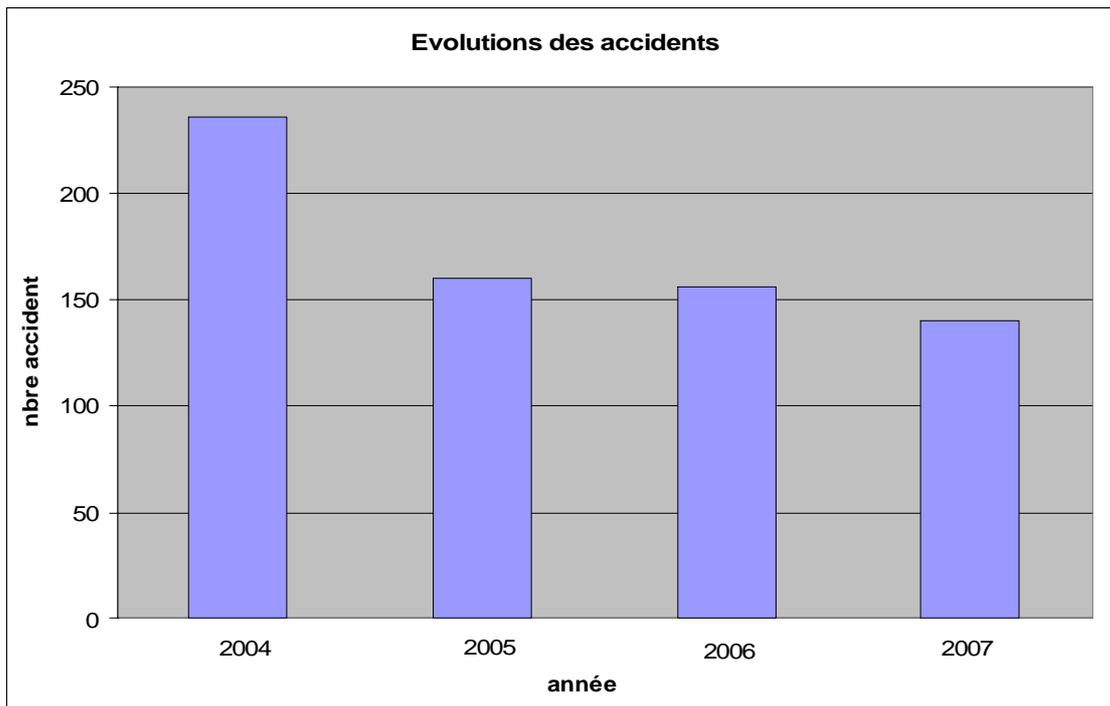
Population

Bilan des tués par million d'habitants - données 2006

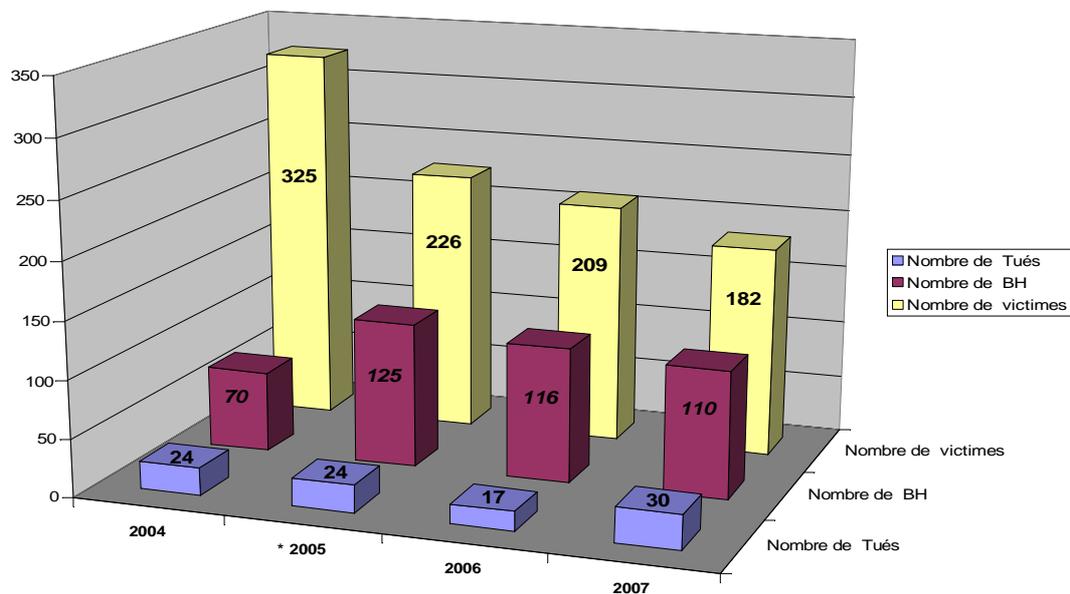
DEPARTEMENTS	Nombre de Tués	Population totale (en milliers)	Tués par million habitants
LOT	24	168	142
AVEYRON	31	272	114
CANTAL	19	149	128
CORREZE	22	237	93
DORDOGNE	51	398	128
LOT et GARONNE	47	315	149
TARN et GARONNE	43	219	196
HAUTE GARONNE	89	1 135	78
GERS	18	178	101
HAUTES PYRENEES	22	228	96
ARIEGE	14	142	99
TARN	50	358	140

I - Bilan

1 - Evolution des accidents et des victimes sur 4 ans



Le nombre total d'accidents recensés a beaucoup baissé depuis 2000. Il est aujourd'hui très proche du nombre d'accidents graves, en dessous duquel il ne pourra pas passer, et a donc tendance à se stabiliser.

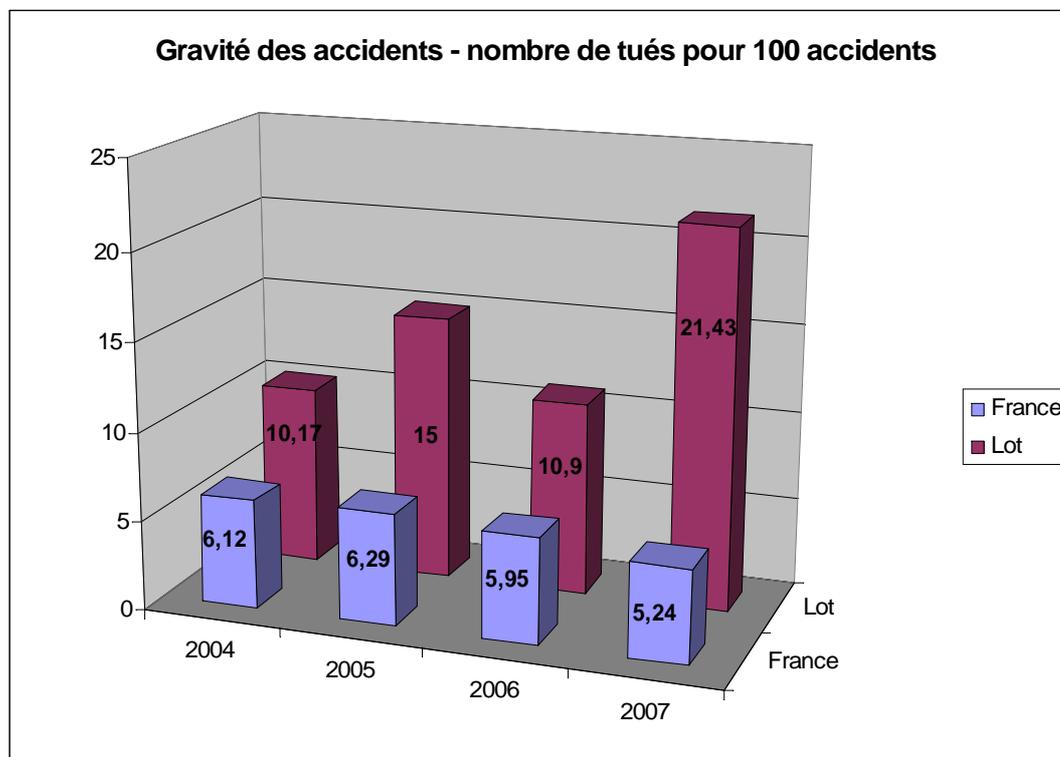


* Changement de définition dans la gravité des blessures

Tués - toute personne qui décède sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident

Blessés hospitalisés - victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 h

2 - Indicateurs de gravité des accidents



Les taux de gravité élevés par rapport à la moyenne nationale s'expliquent pour 2 raisons:

- Le Lot est un département qui ne compte que peu d'agglomérations, où la vitesse est limitée à 50 km/h. En conséquence la majorité des accidents se produit en rase campagne, avec des vitesses assez fortes, qui sont un facteur de gravité bien connu.
- Le nombre d'accidents recensés n'est sans doute pas exhaustif, car il rassemble principalement les accidents graves. En France, pour mémoire, le nombre total d'accidents est d'environ 2,5 fois celui des accidents graves, alors qu'il n'est que de 1,2 fois dans notre département.

Il faut ajouter que l'année 2007 a été très mauvaise en terme de tués (30 pour une moyenne sur les 4 années passées de 24).

3 - carte des accidents

Carte des 88 accidents Mortels
de 2004 à 2007



10_mortel_2004_2007.wor

0311100

La répartition géographique est assez large, mais elle présente toutefois quelques zones sensibles:

- La vallée du Lot à l'aval de CAHORS.
- La région de GOURDON
- La limite nord avec la Corrèze.
- La région de FIGEAC.

Ainsi qu'une section d'autoroute A20, au nord de CAHORS.

4 - analyse statistique

Durant ces 4 années la gravité moyenne des accidents en France est en baisse, tandis que celle de département du Lot est fluctuante mais toujours très supérieure à la moyenne nationale – plus du double.

Le Lot a un indice de gravité moyen de **13,80** qui est largement supérieur à celui de la France pour la même période **5,90** . Nous avons expliqué pourquoi au 2ème §.

La caractéristique du département du Lot en matière d'accidentologie, peut être résumée dans les 3 chiffres de la moyenne des Accidents – Tués – blessés, qui ont tendance à se stabiliser lors des dernières années, soit :

- Accidents - 173
- Tués - 24
- Blessés - 211

II - Localisation des accidents

1 - accidents par type de milieu

moyenne des années 2004 à 2007

	Rase campagne		Milieu Urbain	
	Lot	France	Lot	France
Accidents	64,16 %	31,36 %	35,83 %	68,64 %
Tués / 100 acc.	19,37	4,24	3,64	1,76
(Tués + BG) / 100 acc.	90,32	23,63	42,10	23,55

L'accidentologie dans le Lot est en rapport avec la caractéristique rurale du département.

2 - Accidents par type de réseau

en % référence France et Lot année 2006

		Autoroute de liaison	RN	RD	Autres
Part du KM	Lot	0,79 %	0,13 %	33,62 %	65,46 %
	France	1,04 %	1 %	39,14 %	58,82 %
Part des accidents	Lot	3,2 %	1,9 %	78,2 %	16,7 %
	France	1,79%	10,62 %	27,96 %	59,63 %
Part des Tués	Lot	11,7 %	5,9 %	76,5 %	5,9 %
	France	4,22%	18,48 %	55,02 %	22,28%
Gravité tués / 100 ac	Lot	40	33,3	10,7	3,8
	France	13,85	10,2	11,7	2,19

Le réseau national est très faible (16 kms à l'est de FIGEAC), et en 2006 un accident mortel sur les 17 recensés dans le département s'est produit sur la seule RN, ce qui s'est traduit par un fort taux de gravité pour cette voirie .

On peut aussi remarquer que la part du réseau « autres », soit essentiellement la voirie des communes, impacte peu les statistiques de l'accidentologie mortelle car ce réseau, peu fréquenté et assez tourmenté, n'incite pas à la vitesse. Les accidents sont relativement moins graves que sur le reste du réseau.

D'une manière générale, la comparaison entre la part des accidents et la part des tués montre bien pour le Lot que plus les réseaux permettent une vitesse élevée, plus les accidents sont graves, même s'ils sont moins nombreux.

3 - Accidents par agglomération

Le tableau suivant récapitule les accidents pour les deux principales communes du département, à savoir CAHORS et FIGEAC, pour la période 2004 à 2007.

CAHORS

Réseau	Nombre d'accidents		Nombre de victimes		
	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessé Graves	Blessés légers
CAHORS	175	2	3	47	160
LOT	692	88	95	421	426

Accident impliquant au moins un	Piéton	Deux roues légers	Moto	Véhicule Léger	Poids Lourd
En nombre	24	56	29	149	12
En %	13,7 %	32 %	16,6 %	85,1 %	6,9 %
Rappel Lot (nombre)	66	132	77	559	59
Rappel Lot (%)	9,5 %	19,1 %	11,1 %	80,8 %	8,5 %

Tués	Piéton	Deux roues légers	Moto	Véhicule Léger	Poids Lourd
En nombre					
CAHORS	0	0	1	2	0
LOT	7	10	9	65	4

	0 - 14 ans	15 - 24 ans	25 - 59 ans	> ou = 60 ans
Nombre total de victimes	9	78	95	28
Dont Tués	0	2	1	0
en %	4,3 %	37,1 %	45,2 %	13,3 %
Rappel Lot	75	228	428	196
Rappel Lot (%)	7,9 %	24,2 %	45,4 %	20,8 %

FIGEAC

Réseau	Nombre d'accidents		Nombre de victimes		
	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessé Graves	Blessés légers
FIGEAC	26	4	4	18	14
LOT	692	88	95	421	426

Accident impliquant au moins un	Piéton	Deux roues légers	Moto	Véhicule Léger	Poids Lourd
En nombre	4	3	10	23	5
En %	15,4	11,5	38,5	88,5	19,2
Rappel Lot (nombre)	66	132	77	559	59
Rappel Lot (%)	9,5 %	19,1 %	11,1 %	80,8 %	8,5 %

Tués	Piéton	Deux roues légers	Moto	Véhicule Léger	Poids Lourd
En nombre					
FIGEAC	1	0	1	2	0
LOT	7	10	9	65	4

	0 - 14 ans	15 - 24 ans	25 - 59ans	> ou = 60 ans
Nombre total de victimes	0	8	20	8
Dont Tués	0	0	2	2
en %	0	22,2 %	55,5 %	22,2 %
Rappel Lot	75	228	428	196
Rappel Lot (%)	7,9 %	24,2 %	45,4 %	20,8 %

Les chiffres ci-dessus détaillent dans quelle mesure les accidents sont moins graves en agglomération qu'en rase campagne, suivant la situation et l'importance de la ville.

Les piétons et les 2 roues sont nettement plus souvent impliqués qu'en parcours en rase campagne, même si les conflits restent souvent liés aux véhicules légers.

III - Accidents par caractéristiques de l'usager

1 - répartition des accidents selon la catégorie d'impliqués

données 2004 / 2006

Accident impliquant au moins un....	Accidents corporels		Accidents mortels	
	% Lot	% France	% Lot	% France
Piéton	9,7	8,6	7,9	11,5
Bicyclette	3	3,3	4,5	3,37
Cyclomoteur	17,2	11,7	7,9	6,74
Moto	11,3	10	7,9	16,54
VL	82,8	61	75	58,71
PL	8,7	3,95	2,3	2

REMARQUE : un accident impliquant des véhicules appartenant à des catégories différentes apparaît dans chacune des catégories des lignes considérées et est par la suite pris en compte plusieurs fois.

Les comparaisons sont faites avec la dernière statistique connue pour l'ensemble de la France (année 2006).

Le taux d'accidents où un VL est impliqué est beaucoup plus important dans le Lot que sur la totalité du territoire national. Cela peut s'expliquer par le fait qu'il y a peu de transports en commun et que la pratique des 2 roues, notamment la bicyclette et le cyclomoteur, est faible en dehors des agglomérations. Le développement du partage de l'espace et le renforcement du respect des usagers, de la part des conducteurs de VL, devraient aller dans le sens d'un meilleur équilibre des types d'usagers impliqués dans les accidents corporels.

2 - Répartition du nombre de tués et gravité par type d'usagers

données 2004/2007

	% de Tués		Gravité (Tués / 100 accidents)	
	% Lot	% France	Lot	France
Usagers Piétons	7,3 %	11,6 %	9,72	4,3
Usagers bicyclettes	4,2 %	3,4 %	19,05	3,37
Usagers Cyclomoteurs	7,3 %	6,74%	5,93	1,91
Usagers Motos	7,3 %	16,54%	6,6	5,5
Usagers VL	69,6%	58,71 %	11,3	3,2
Usagers PL	2,1 %	2%	8,7	1,68
Autres Usagers	2,1%	1,04%	25	3,15

3 - Répartition du nombre de tués par classe d'âge et catégorie d'usagers (en pourcentage)

référence période 2004 / 2007

		0 - 14 ans	15 - 24 ans	24 - 44 ans	45 - 64 ans	> 65 ans	Âge indéterminé
Piétons	Lot	14,3 %	0	28,6 %	14,3 %	42,8 %	0
	France	6,2%	9,7 %	14,4 %	18,1 %	51,1 %	0,5 %
Bicyclettes	Lot	0	0	0	50 %	50 %	0
	France	10%	11%	14,7 %	29,9 %	34,2 %	0,2 %
Deux roues motorisés	Lot	0	42,9 %	14,3 %	28,6 %	14,3 %	
	France	1,4 %	36,5 %	44 %	15,9 %	1,9 %	0,3 %
VL	Lot	4,6 %	21,2 %	19,7 %	22,7 %	31,8 %	
	France	2,7 %	28,8 %	30,4 %	19,2 %	18,3 %	0,6 %

L'interprétation des statistiques figurant dans ces tableaux doit être faite avec beaucoup de prudence, car pour le Lot, elles cachent de très petits chiffres. Par exemple, pour les bicyclettes, les données brutes ne représentent que quelques unités.

Nous pouvons faire des commentaires intéressants seulement pour les usagers de VL. Ceux de plus de 65 ans sont en surnombre fort par rapport à la France et ceux entre 45 et 65 ans déjà sur un rythme supérieur (du fait de la tranche 60 – 65 ans).

Ce qui montre bien que la population vieillissante est une cible importante pour l'amélioration des chiffres de la sécurité routière.

Il faut donc retenir que le taux de tués en VL est 50 % plus élevé dans le département que pour la France, pour la classe d'âge des plus de 65 ans.

4 - Répartition du nombre de tués par classe d'âge et par sexe

Référence 2004 / 2007

LOT	0 - 14 ans	15 - 24 ans	24 - 44 ans	45 - 64 ans	> 65 ans
Masculin	0	19	9	19	19
Féminin	4	2	8	5	10
Ensemble	4	21	17	24	29

Le nombre d'hommes de 15/24 ans tués dans un accident est 10 fois plus élevé que celui des Femmes. D'une manière générale, il apparaît clairement que les hommes sont plus exposés que les femmes par l'appréciation de la prise de risque située à un niveau plus élevé pour le genre masculin.

D'autre part, nous constatons qu'après les séniors, les jeunes de 15- 24 ans paient un lourd tribut au bilan des tués dans notre département.

5 - Répartition du nombre d'accident en fonction du taux d'alcoolémie

Référence 2004 / 2006

LOT		Accident au taux d'alcoolémie connu	Accident au taux d'alcoolémie inconnu	Ensemble
Accidents corporels	Nombre	649	43	692
	%	93,8%	6,2 %	100 %
Accidents mortels	Nombre	71	17	88
	%	80,7 %	19,3 %	100 %

	Accident au taux d'alcoolémie connu	Avec alcool	% accident avec alcool LOT	% accident avec alcool France
Accidents corporels	649	77	11,9 %	10,3 %
Accidents mortels	71	17	23,9 %	29,6 %

Ces tableaux nous indiquent qu'une partie seulement des accidents, corporels ou même mortels, peuvent être identifiés au niveau du taux d'alcoolémie du conducteur. Néanmoins, pour la partie bien cadrée par les contrôles, les moyennes sont proches de celles enregistrées dans le pays.

A l'examen des résultats année par année, nous nous apercevons que 2007 marque une nette augmentation de la part de l'alcool, laquelle devient supérieure à la moyenne nationale.

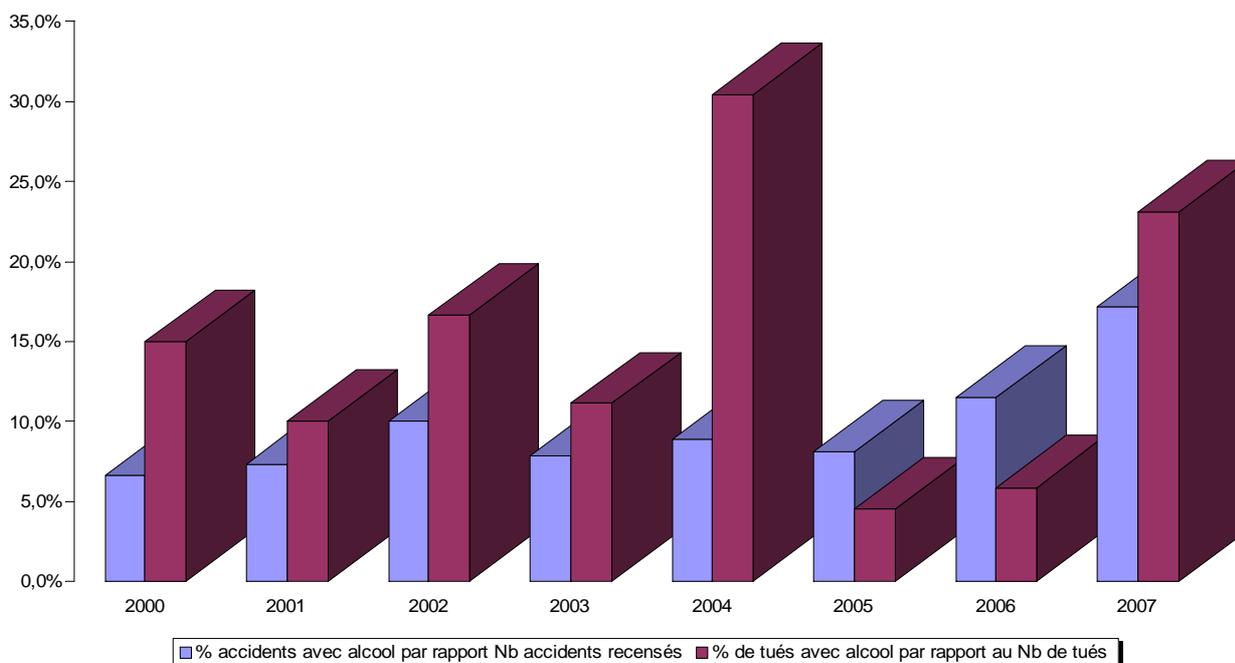
IV Accident et enjeu « ALCOOL »

référence 2004 / 2007

	% accidents avec alcool	% accidents mortels avec alcool
LOT	10,9 %	15,9 %
FRANCE	10,3 %	29,6 %

Nous constatons que le pourcentage d'accidents avec alcool est pratiquement identique dans le Lot à celui de la France, alors que le pourcentage d'accidents mortels avec alcool dans le Lot est presque divisé par 2 par rapport à celui de la France.

Influence de l'alcool depuis 8 ans

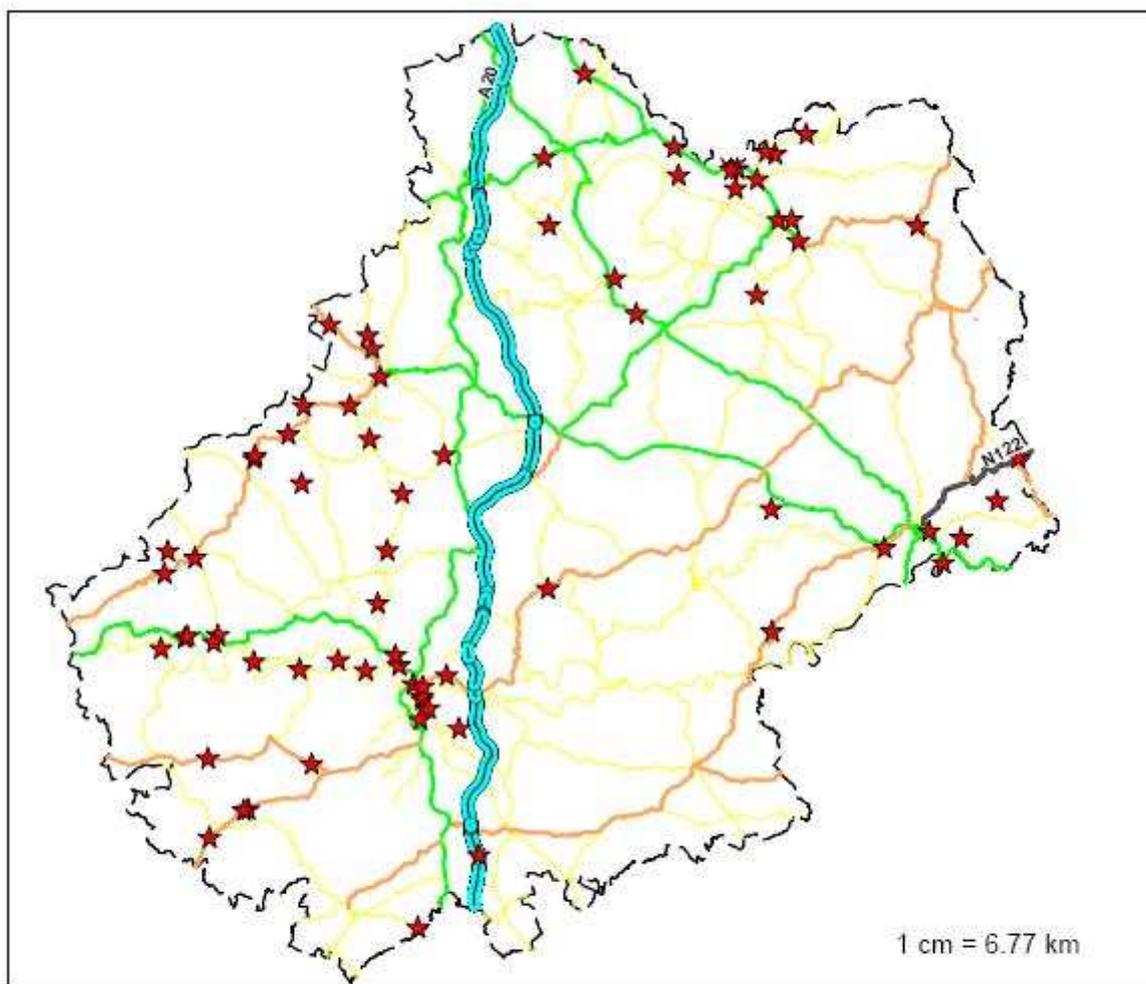


Nous constatons une augmentation du pourcentage d'accidents avec alcool depuis 2005.

En ce qui concerne les tués liés à l'alcool, la remontée du taux est spectaculaire en 2007.

Il apparaît clairement que le paramètre « alcool » n'est plus maintenant un simple enjeu national, mais il est devenu un phénomène local. Nous devons veiller à un renforcement de la prévention et de la répression.

Accidents impliquant au moins un conducteur alcoolisé de 2002 à 2007.



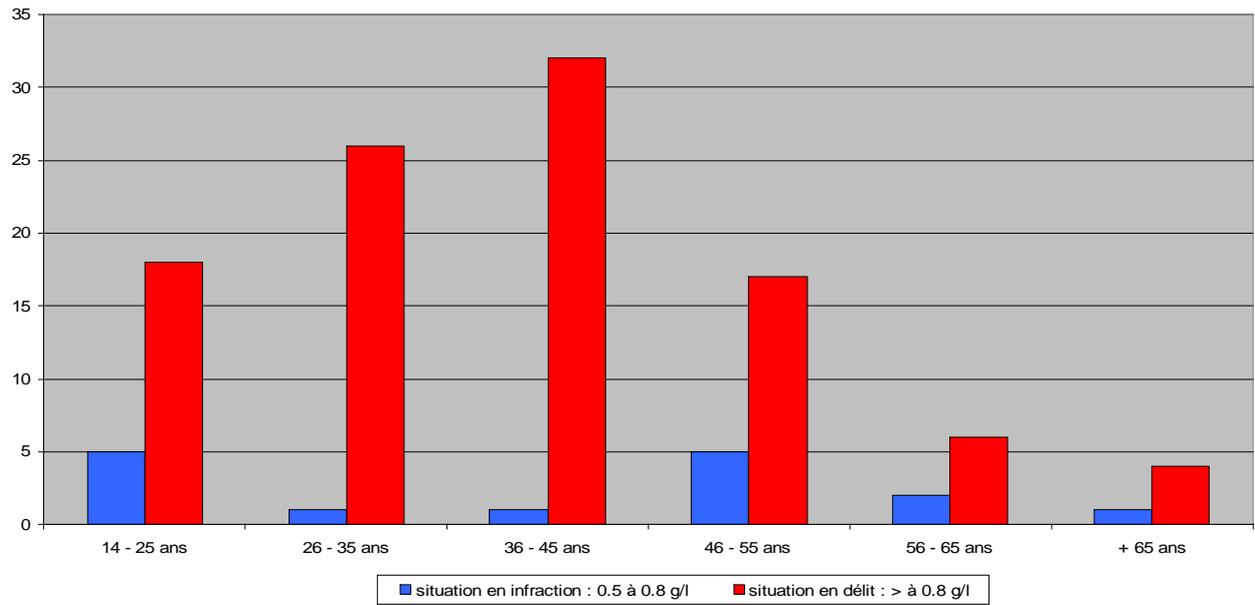
**Echantillon de 126 accidents sur 692
2002 à 2007**

La répartition des accidents montre qu'il existe 3 zones, dont 2 importantes dans lesquelles il semble que les accidents liés à l'alcool soient très présents et se développent depuis ces dernières années:

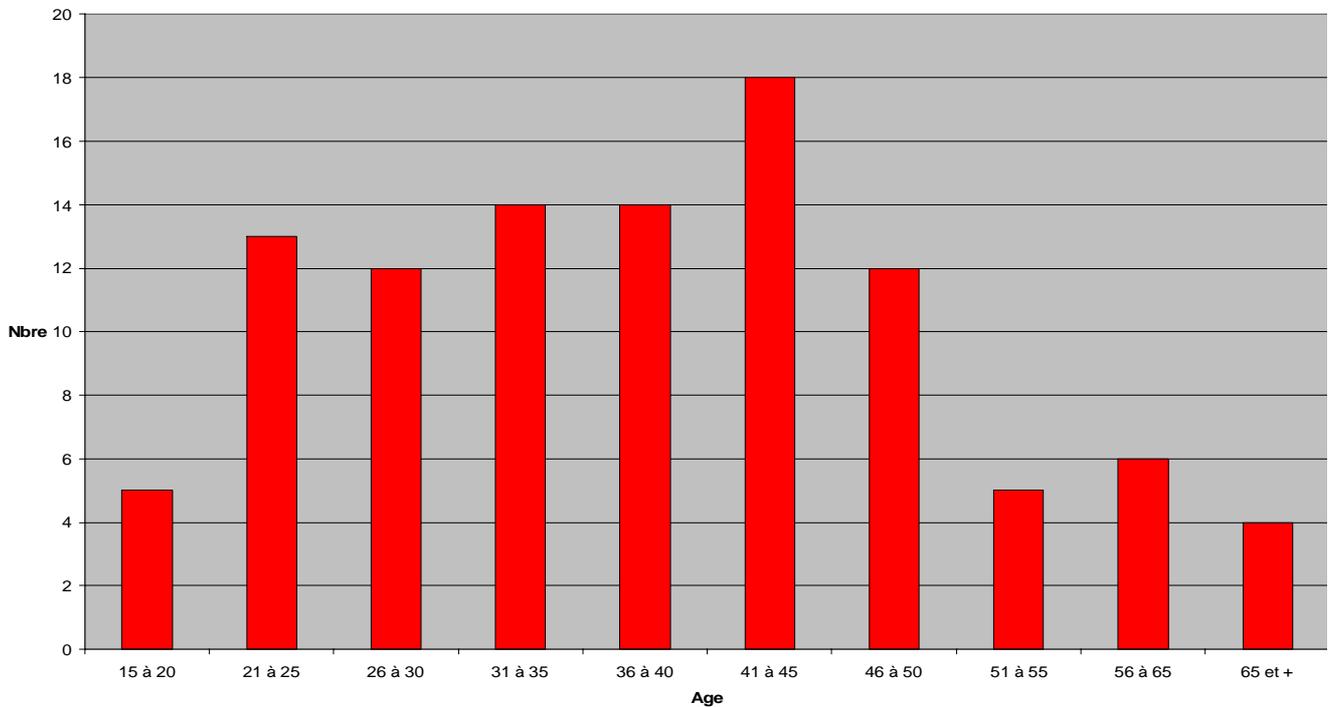
- A l'ouest d'un axe Nord/Sud passant au niveau de l'autoroute A20, avec la vallée du Lot, le secteur de GOURDON et la région de CAHORS
- Au Nord du département, à la limite avec le département de la Corrèze au niveau d'un secteur comprenant LES 4 ROUTES, MARTEL, PUYBRUN, BIARS, BRETENOUX et SAINT CERE
- Autour de FIGEAC, dans une moindre mesure.

En détaillant tous les renseignements fournis par les forces de l'ordre, et pour schématiser, nous pouvons écrire que les accidents liés à l'alcool ont lieu majoritairement en juillet, les samedis et dimanches, pendant les créneaux horaires 18h / 23h et 0h / 2h du matin. Ils se produisent au 3 / 4 en rase campagne et concernent surtout les catégories des ouvriers, employés et chômeurs.

Accidents avec alcoolémie du conducteur / infraction et délit
Période d'étude : 01/01/2002 - 31/12/2007



Age des conducteurs impliqués dans un accident avec délit d'alcoolémi
Période d'étude : 01/01/2002 - 31/12/2007

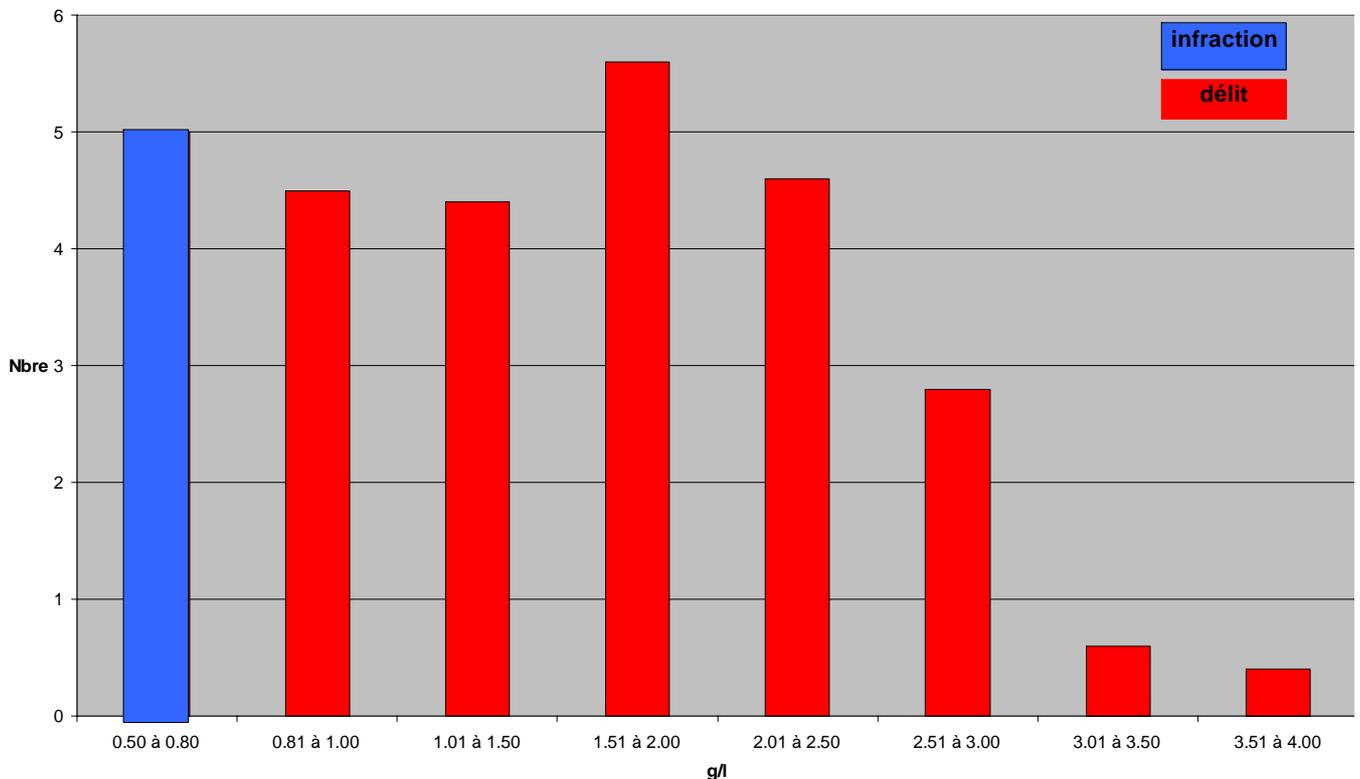


La catégorie la plus concernée par les délits est la tranche d'âge 36 / 45 ans, et en fait pour être plus précis, en premier lieu les 41 / 45 ans devant la population des 31 / 40 ans. Les conducteurs de 21 / 25 ans n'arrivent qu'en 3^e position malgré l'image festive que l'on peut avoir sur les jeunes adultes à la sortie de l'adolescence.

Pour les consommations plus faibles, correspondant aux seuils de l'infraction, les adolescents et les jeunes adultes arrivent en tête à égalité avec la tranche 46 / 55 ans.

D'une manière plus attendue et plus classique, l'alcool dans les accidents de la circulation est globalement liés aux conducteurs dont l'âge est compris entre 21 et 50 ans, avec un pic net entre 41 et 45 ans.

**Accidents avec alcoolémie du conducteur / taux d'alcool
(ramenés au nombre d'impliqués pour une tranche de 0.10 g/
Période d'étude : 01/01/2002 - 31/12/2007**



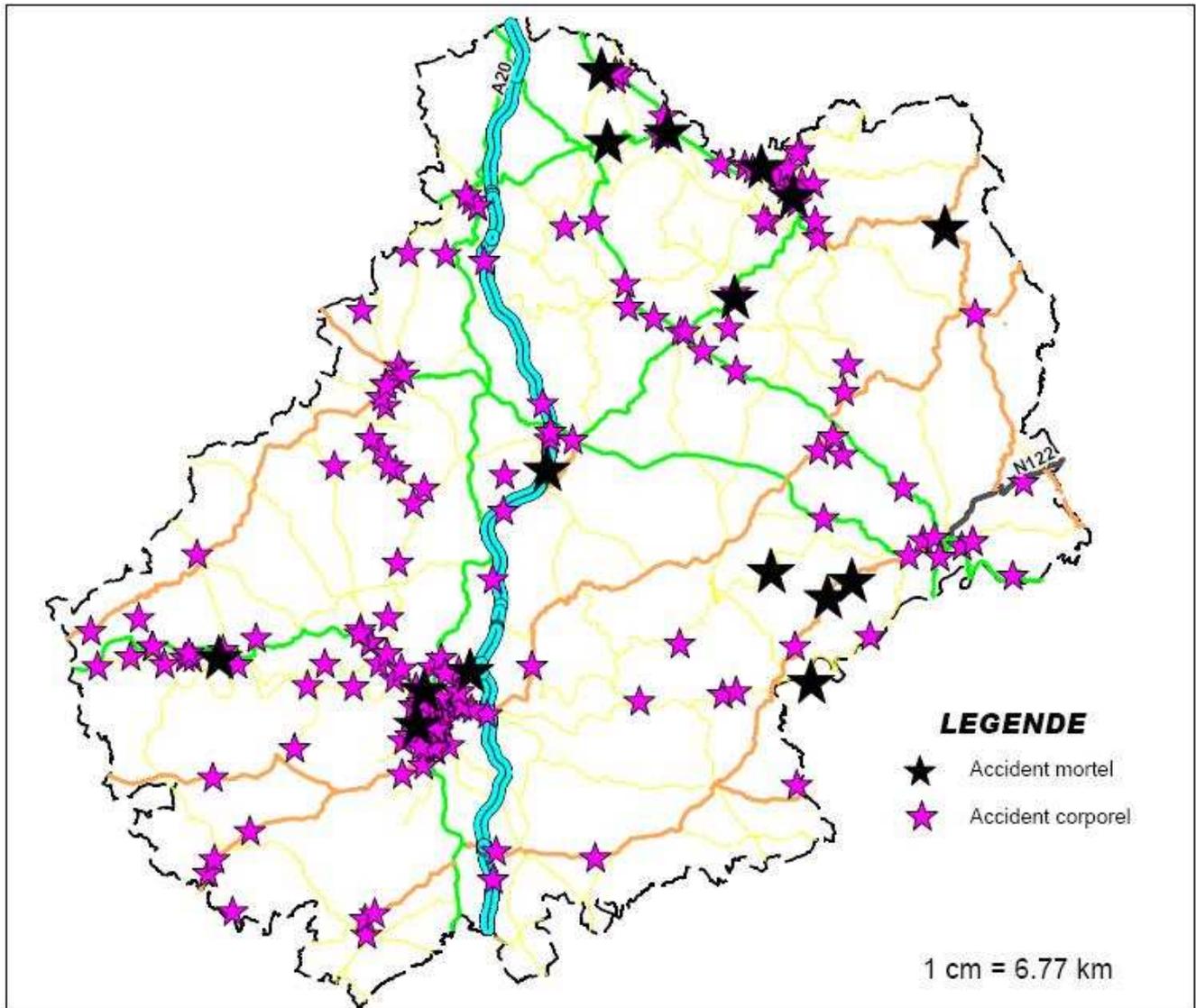
Il faut remarquer que l'on retrouve dans les accidents des impliqués ayant un taux d'alcool très fort, jusqu'à 3,0 g et ceci de manière régulière.

De plus la proportion des conducteurs ayant des taux compris entre 0,50 g et 2,50 g est quasiment constante! Ce qui peut paraître assez surprenant et montre un problème de fond touchant la population en grande partie rurale du Lot.

Il faudrait mettre l'accent sur l'absolue nécessité de ne pas conduire dès lors que l'on a consommé au moins 2 verres successifs d'alcool pendant ou en dehors des repas.

V Accident et enjeu « LES JEUNES »

Accidents impliquant au moins un jeune (- de 25 ans)

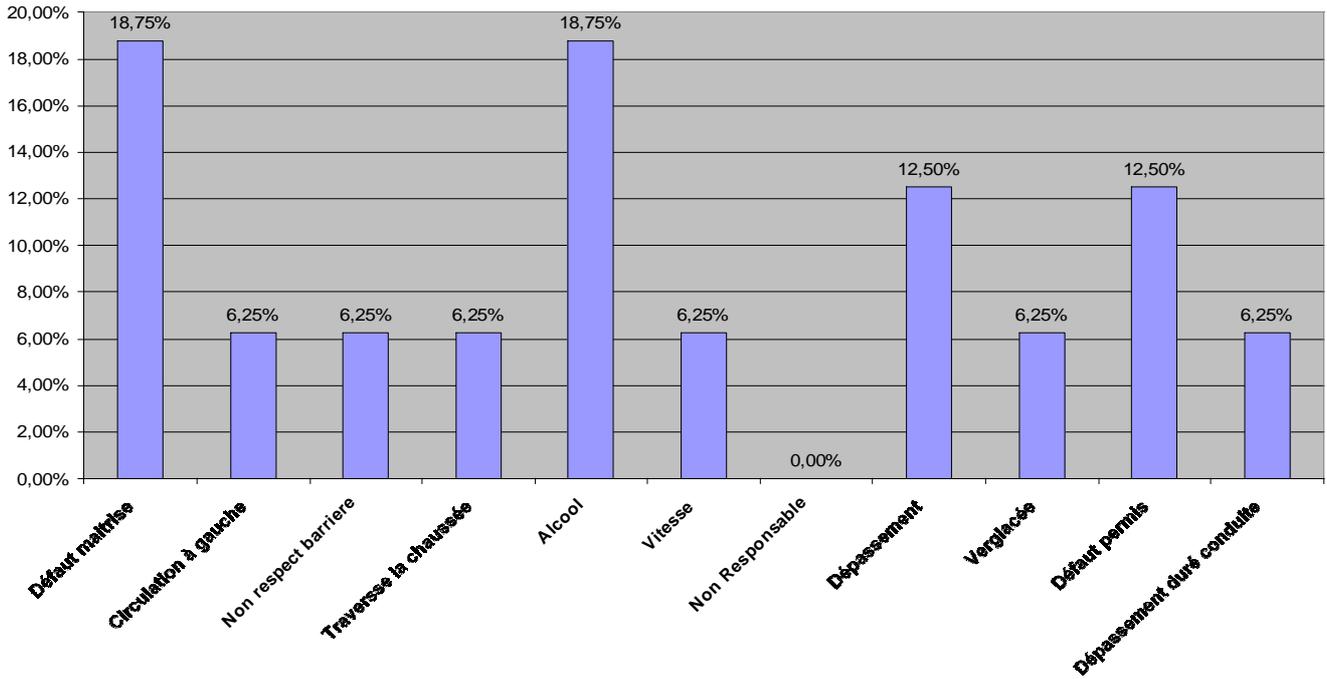


**Echantillon de 258 accidents sur 692
2004 à 2007**

Cette carte recense les accidents ayant impliqués un jeune de moins de 25 ans, sur ces 258 accidents, 16 jeunes ont été tués, qui se concentre principalement sur 3 zones:

- L'agglomération Cadurcienne (3 tués)
- Le nord-est du département sur une axe SAINT CERE, MARTEL et les QUATRES ROUTES (6 tués)
- la zone entre FIGEAC et CAJARC (4 tués)

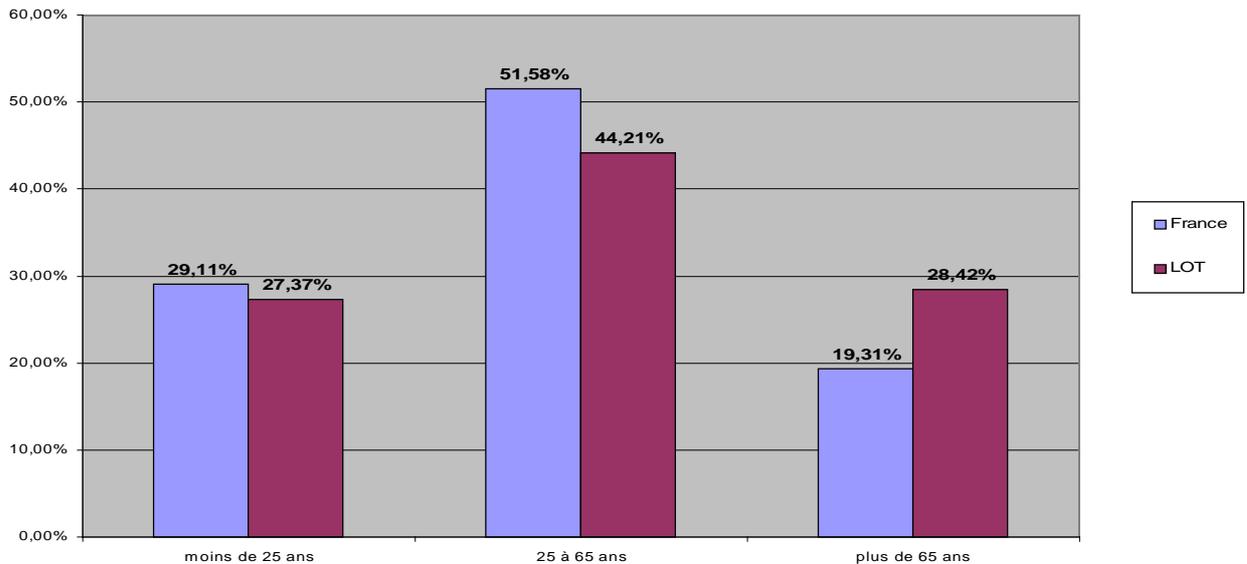
Les causes des 16 accidents mortels impliquant un jeune (inf 25ans) conducteur ou piéton



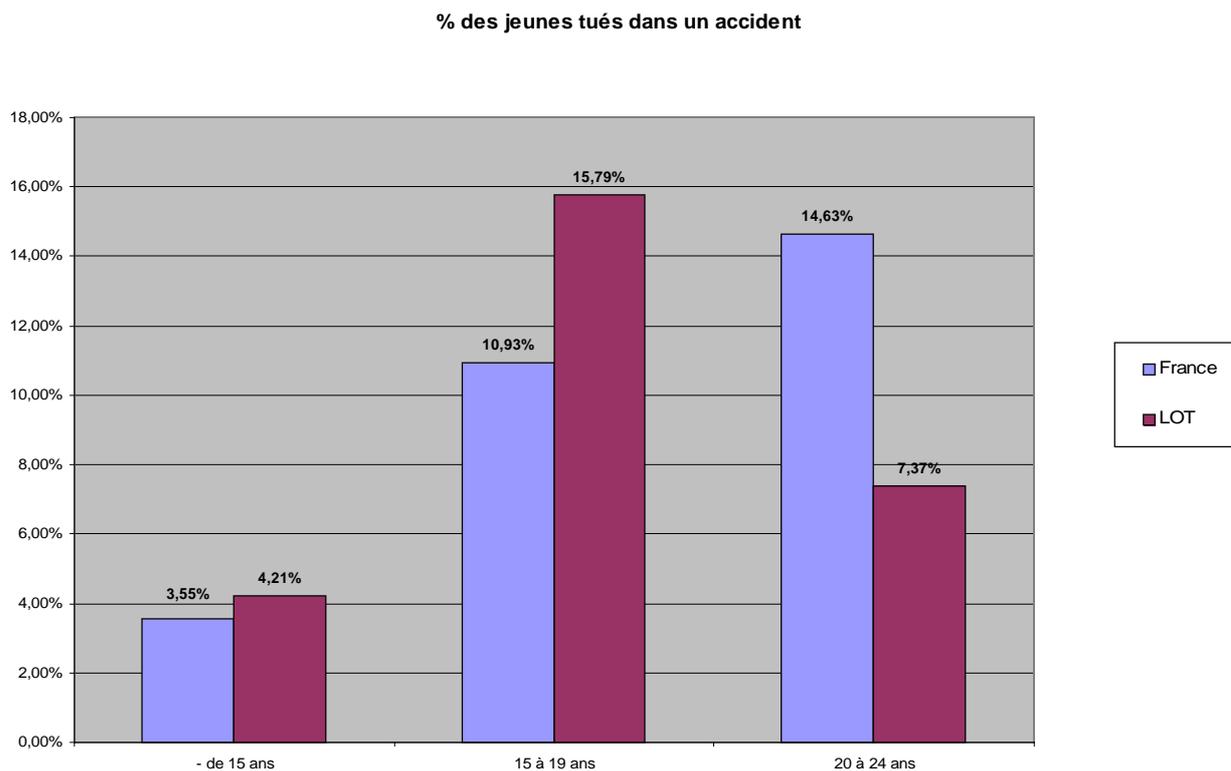
Les causes de ces accidents mortels sont détaillées dans le tableau ci-dessus, mais on peut en regrouper certaines, comme défaut de maîtrise, dépassement, chaussée verglacée, défaut de permis, ce qui fait remonter le pourcentage pour cette cause à 56%, plus de la moitié.

L'alcool est la cause de 3 tués, soit 18,75%.

% de tués selon l'age



La comparaison de l'age des tués en France et dans le Lot, fait ressortir que pour les jeunes, le département du Lot est à peu près égal au national, alors que pour les 25 / 65 ans, le taux départemental est nettement inférieur.

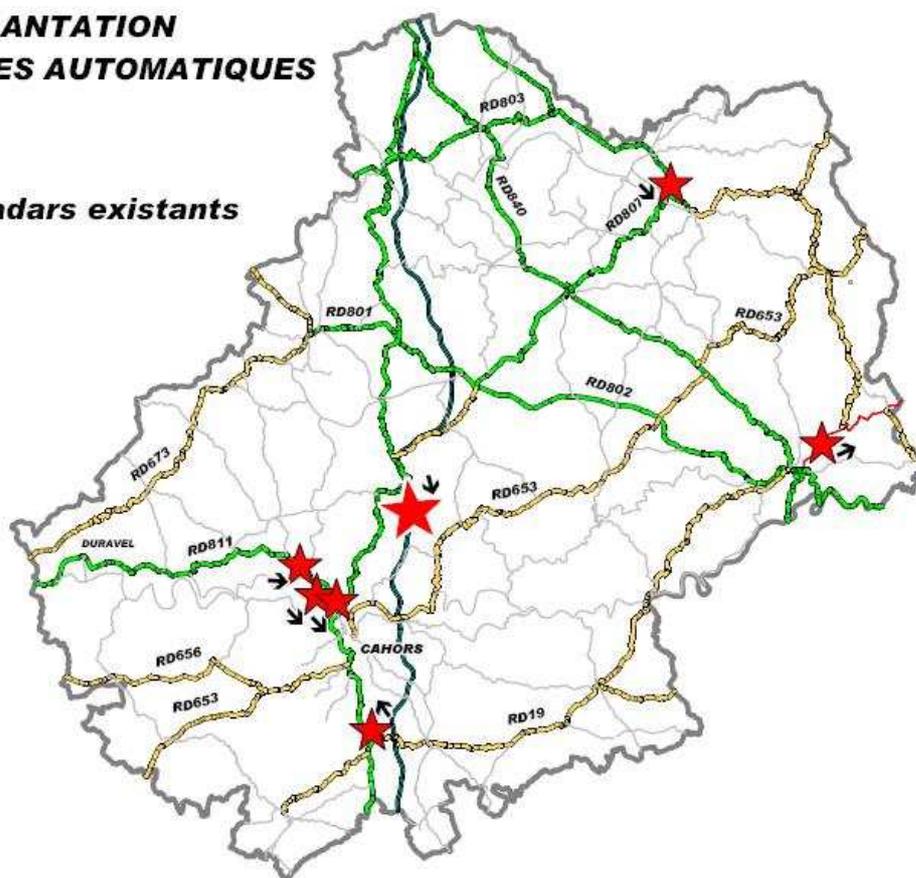


La répartition selon l'age des jeunes tués dans un accident fait nettement ressortir que la tranche d'age 15 / 19 ans est beaucoup plus vulnérable dans le département du Lot que dans la France entière.

VI Accident et enjeu « VITESSE INADAPTEE »

IMPLANTATION RADARS FIXES AUTOMATIQUES

★ **7 Radars existants**



L'étude sur la vitesse est principalement axée sur le résultat des infractions relevés par les radars automatiques implantés dans le département du Lot.

Au 1^{er} janvier 2008, 7 radars automatiques étaient positionnés sur les différents réseaux routiers, à savoir:

- 1 radar implanté sur l'autoroute A20, sur la commune de NADILLAC
- 1 radar implanté sur la RN 122, sur la commune de VIAZAC
- 5 radars implantés sur les:
 - RD 8 sur la commune de PRADINES
 - RD 811 – 2 radars - sur les communes d'ESPERE et de CAHORS
 - RD 820 sur la commune du MONTAT
 - RD 803 sur la commune de SAINT MICHEL LOUBEJOU

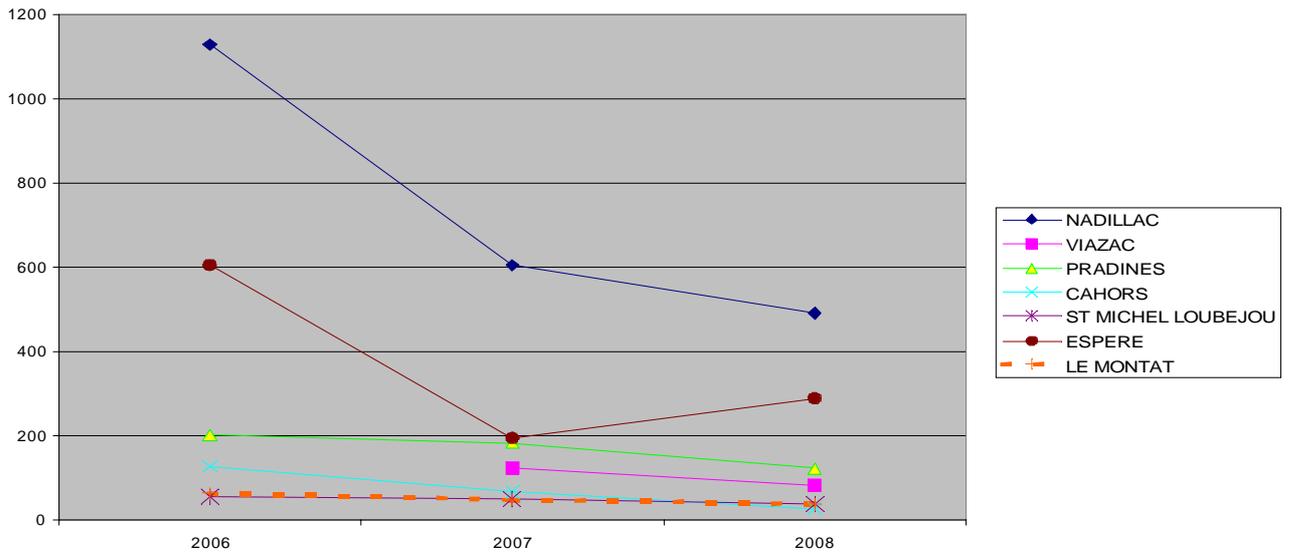
De plus les forces de l'ordre possèdent 6 radars embarqués qui couvrent l'ensemble du département:

- 1 pour le commissariat de Police de CAHORS
- 2 pour les pelotons autoroutiers de l'A20
- 3 pour les BMO de CAHORS – FIGEAC et GOURDON

Bilan des infractions relevés par les radars fixes et mobiles.

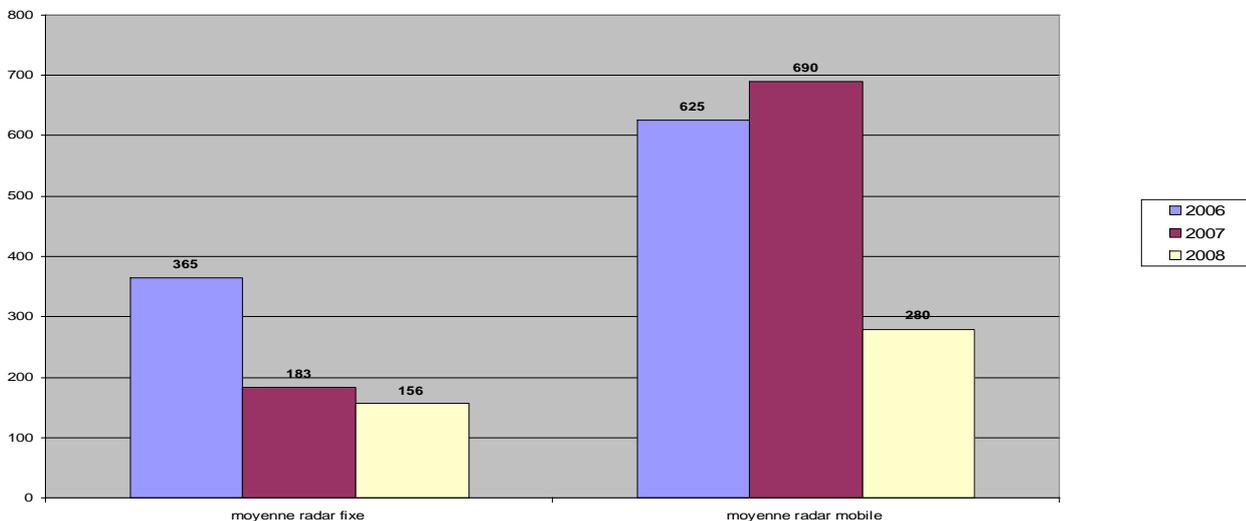
Site	jan.	fev.	mars	avril	mai	juin	juillet	aout	sept.	oct.	nov.	dec.	TOTAL
2006													
PRADINES	127	171	195	252	352	305	45	219	308	190	125	143	2 432
NADILLAC	1346	1483	1312	1326	1731	1222	0	1032	1359	1042	375	1317	13 545
CAHORS	76	118	166	139	159	114	98	149	150	135	122	116	1 542
ST MICHEL LOUBEJOU	50	42	59	65	40	85	111	76	47	46	38	37	696
ESPERE	314	354	398	461	832	937	1479	1436	482	324	116	136	7 269
LE MONTAT	56	84	22	82	63	115	4	118	50	67	53	48	762
RADARS MOBILES	1222	1627	1279	2611	888	1016	1471	1542	561	1108	561	1108	14 994
	3191	3879	3431	4936	4065	3794	3208	4572	2957	2912	1390	2905	41 240
Site	jan.	fev.	mars	avril	mai	juin	juillet	aout	sept.	oct.	nov.	dec.	TOTAL
2007													
PRADINES	98	101	164	185	214	294	313	305	205	146	84	93	2 202
NADILLAC	745	752	815	1 191	537	326	1 682	0	0	25	572	631	7 276
CAHORS	99	64	29	95	118	210	65	42	42	24	20	21	829
ST MICHEL LOUBEJOU	17	26	61	87	41	78	92	67	67	25	30	26	617
ESPERE	88	0	59	97	94	162	419	608	353	287	77	99	2 343
LE MONTAT	33	31	43	63	33	33	89	105	70	38	30	22	590
VIAZAC	0	163	169	178	54	145	170	177	127	120	99	88	1 490
RADARS MOBILES	1 547	1 618	1 902	2 283	2 421	1 640	3 443	4 314	2 688	1 864	1 978	1 929	27 627
	2 627	2 755	3 242	4 179	3 512	2 888	6 273	5 618	3 552	2 529	2 890	2 909	42 974
Site	jan.	fev.	mars	avril	mai	juin	juillet	aout	sept.	oct.	nov.	dec.	TOTAL
2008													
PRADINES	68	88	84	81	119	152	180	211	142	124	58	60	1 367
NADILLAC	291	401	401	290	502	289	989	772	457	395	243	251	5 281
CAHORS	19	15	27	29	33	30	26	45	18	16	5	16	279
ST MICHEL LOUBEJOU	23	44	28	45	47	47	62	19	12	11	28	19	385
ESPERE	159	114	164	203	395	355	413	517	304	162	106	96	2 988
LE MONTAT	7	32	24	30	57	47	61	53	33	35	21	28	428
VIAZAC	46	64	93	102	70	57	120	114	96	91	86	67	1 003
RADARS MOBILES	982	1126	1301	1819	1842	1425	2065	3059	1542	1562	1209	611	18 460
	1 595	1 884	2 166	2 599	3 065	2 402	3 846	4 792	2 604	2396	1756	1 148	30 191

**EVOLUTION MOYENNE MENSUELLE DES INFRACTIONS
RELEVÉES PAR LES RADARS AUTOMATIQUES**



Ces courbes indiquent bien que le nombre d'infractions relevées par les radars fixes est en diminution constante. Si le radar d'ESPERE semble marquer une remontée en 2008, c'est simplement du fait de travaux d'aménagement de la traverse du bourg, en 2007, qui l'a rendu inopérant pendant de longs mois et a fait baisser artificiellement le total de l'année.

moyenne des infractions relevées mensuellement par un radar

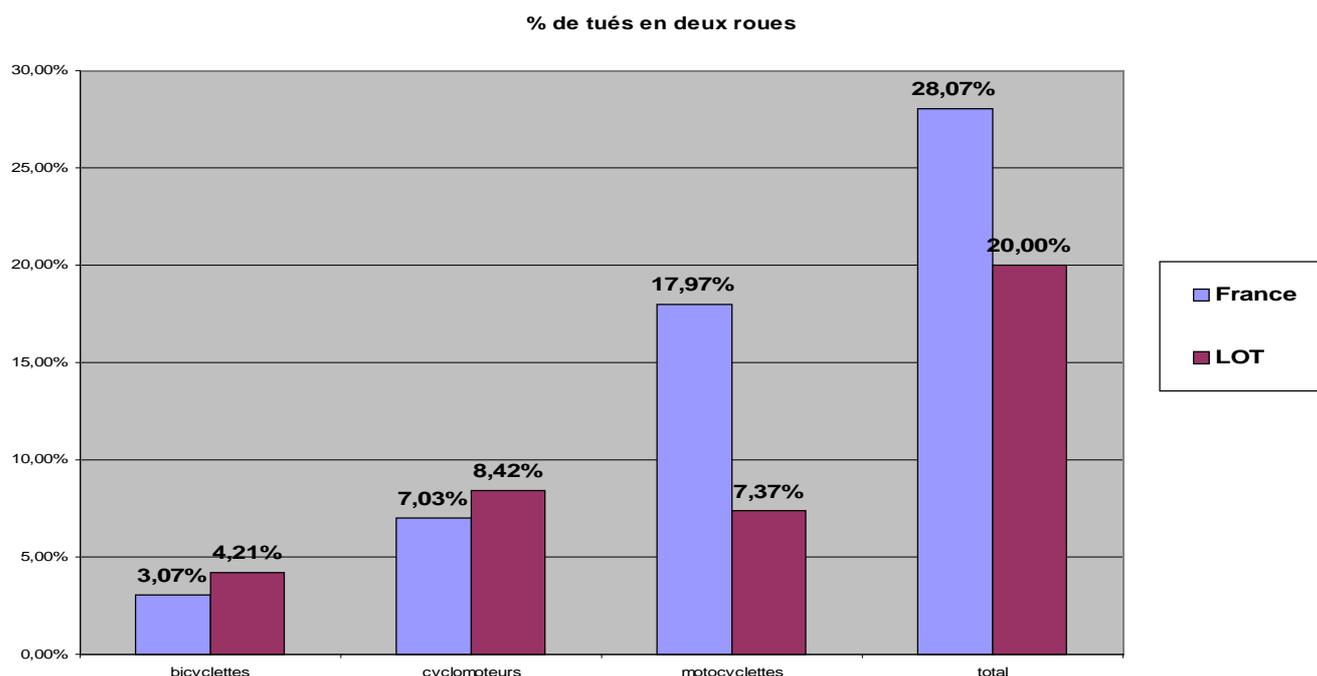


Ce tableau montre l'évolution négatives des infractions. Cette constatation est confirmée par les contrôles manuels effectués par les forces de l'ordre, qui rencontrent moins d'excès de vitesse qu'il y a quelques années.

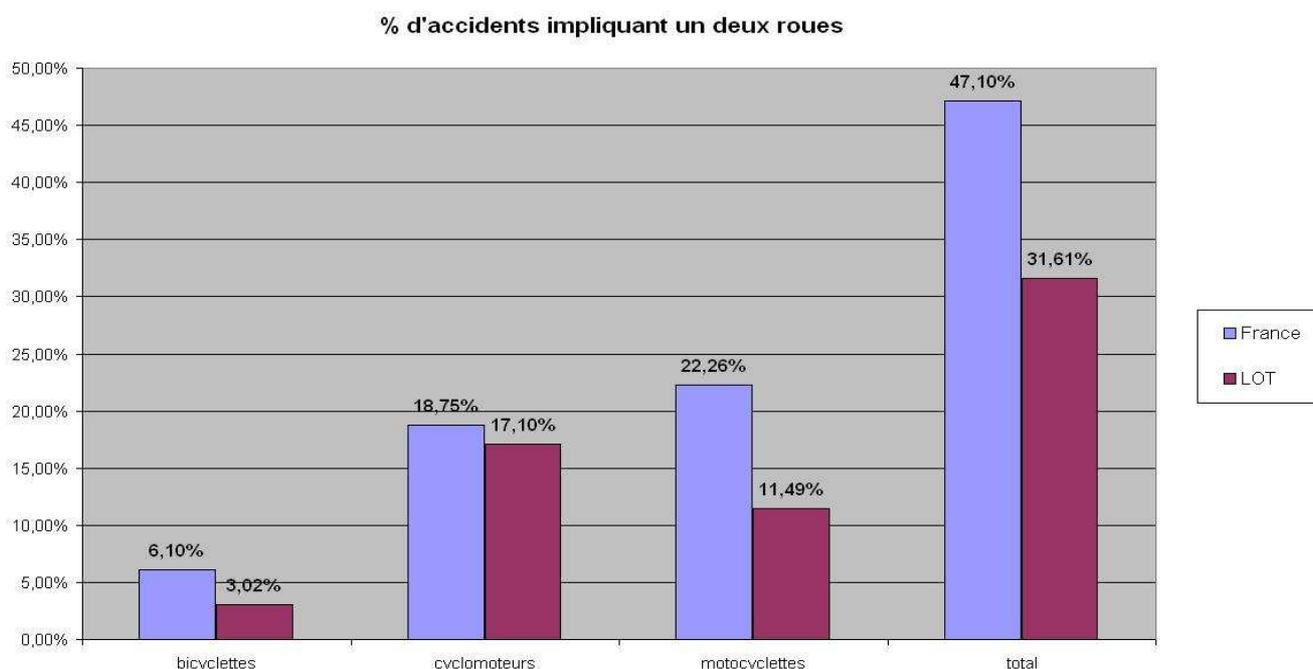
Alors qu'en 2006 les radars fixes représentaient les 2/3 du total des infractions relevés à partir d'appareils automatiques, cette tendance s'est exactement inversée en 2007, car les usagers se montrent plus prudents, connaissent mieux les emplacements des fixes, mais aussi parce que le nombre des radars embarqués a été multiplié par 2.

VII Accident et enjeu « DEUX ROUES MOTORISES »

Les deux roues

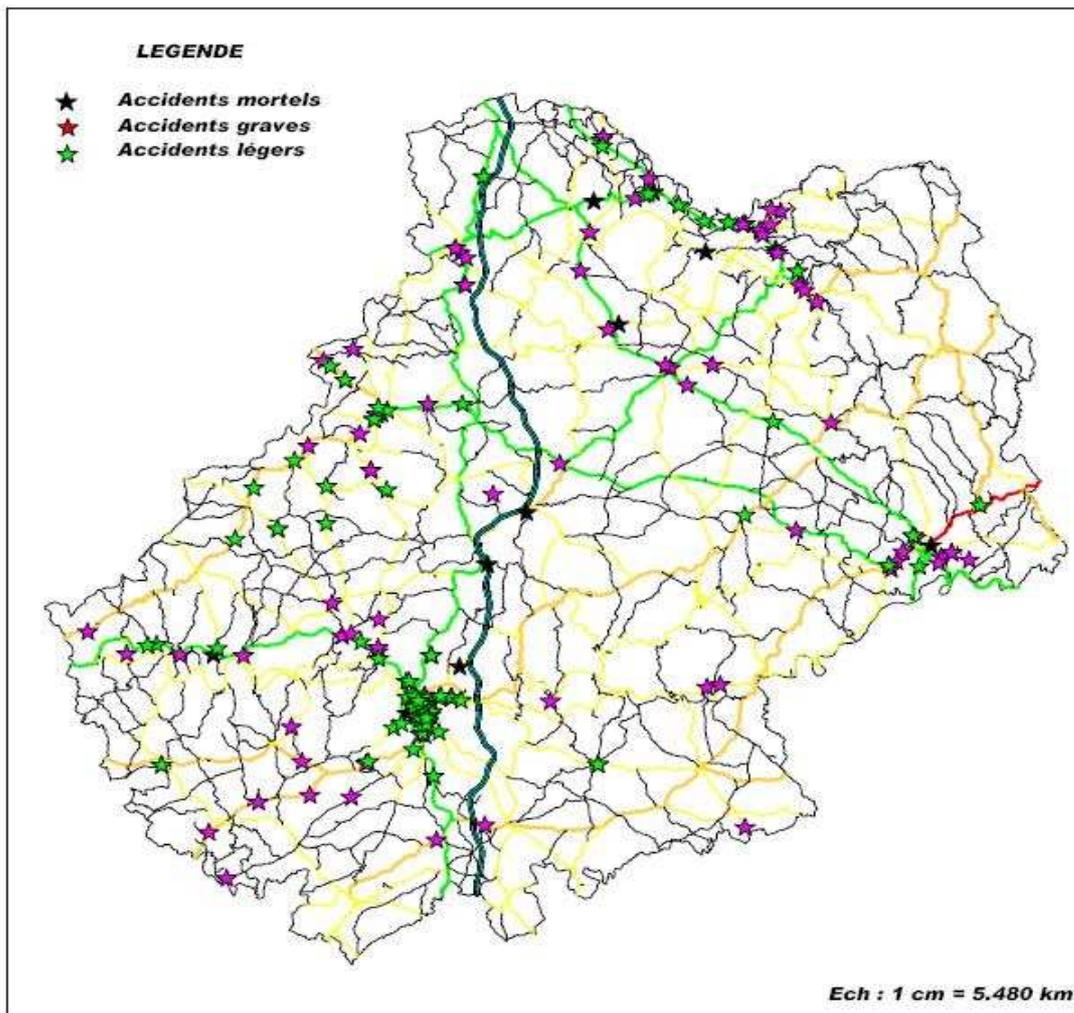


Le département du Lot a globalement un pourcentage de tués dans un accident impliquant un deux roues, nettement inférieur à celui de la France entière. Pourtant en dissociant les catégories d'engins – bicyclette, cyclomoteur et motocyclette -, il apparaît que pour les bicyclettes et les cyclomoteurs, le département du Lot, a des taux légèrement supérieurs à la moyenne nationale



Si on prend comme référence, les accidents impliquant un deux roues, les taux du département sont tous inférieurs aux nationaux, seul le taux des cyclomoteurs est pratiquement identique.

Accidents impliquant au moins un conducteur de 2 roues motorisés



période de 2004 à 2007

La répartition géographique montre que le département comprend, pour les accidents corporels sans gravité, des zones assez bien définies, concentrées au niveau des principales agglomérations (CAHORS , FIGEAC, GOURDON et le secteur SAINT CERE / BRETENOUX / VAYRAC

Les accidents graves se produisent plutôt dans les petits villages ou en rase campagne.

Plus de 50 % des accidents de deux roues motorisés, ont lieu les fins de semaine (du vendredi au dimanche) et principalement durant la tranche horaire de 15h / 19h.

Durant les mois de juin, juillet et août, se produisent plus de 40% des accidents de 2 roues motorisés.

Les cyclomotoristes

Les cyclomoteurs représentent 50% des impliqués dans les accidents de deux roues, en contre partie, ils ont le taux de gravité plus faible que les motos.

Le taux de tués est le plus important chez les cyclistes – 28 % contre 8% pour les motos et 6% pour les cyclos. Ceci sans doute par le fait qu'en absence d'équipement adapté pour les cyclistes, ces derniers sont nettement plus fragilisés que les autres 2 roues (moins de protection passive, différence de vitesse forte avec les VL notamment).

La tranche d'âge de 10 / 24 ans représente 77% des accidentés, la tranche 10 / 17 ans représentant 55%. Il s'agit du 1^{er}engin permettant une autonomie et le passage vers le monde adulte pour lequel nous devons exercer un rôle pédagogique soutenu par une bonne formation de cette tranche d'âge dans les lycées et collèges, ainsi qu'au niveau de l'école des métiers.

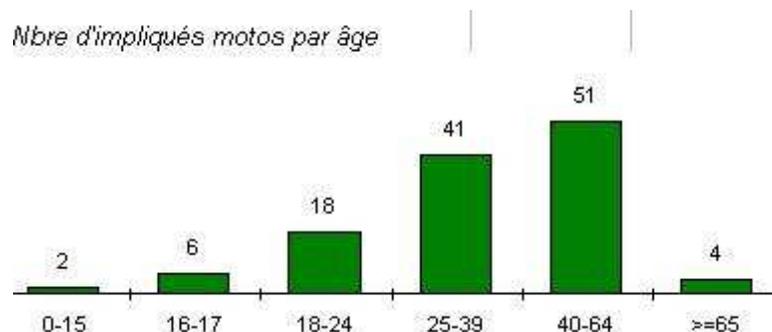
Les motocyclistes

Les motos représentent 41% des accidents de 2 roues.

Le graphe ci-dessous représente les tranches d'âge des impliqués, 122 pour 99 accidents.

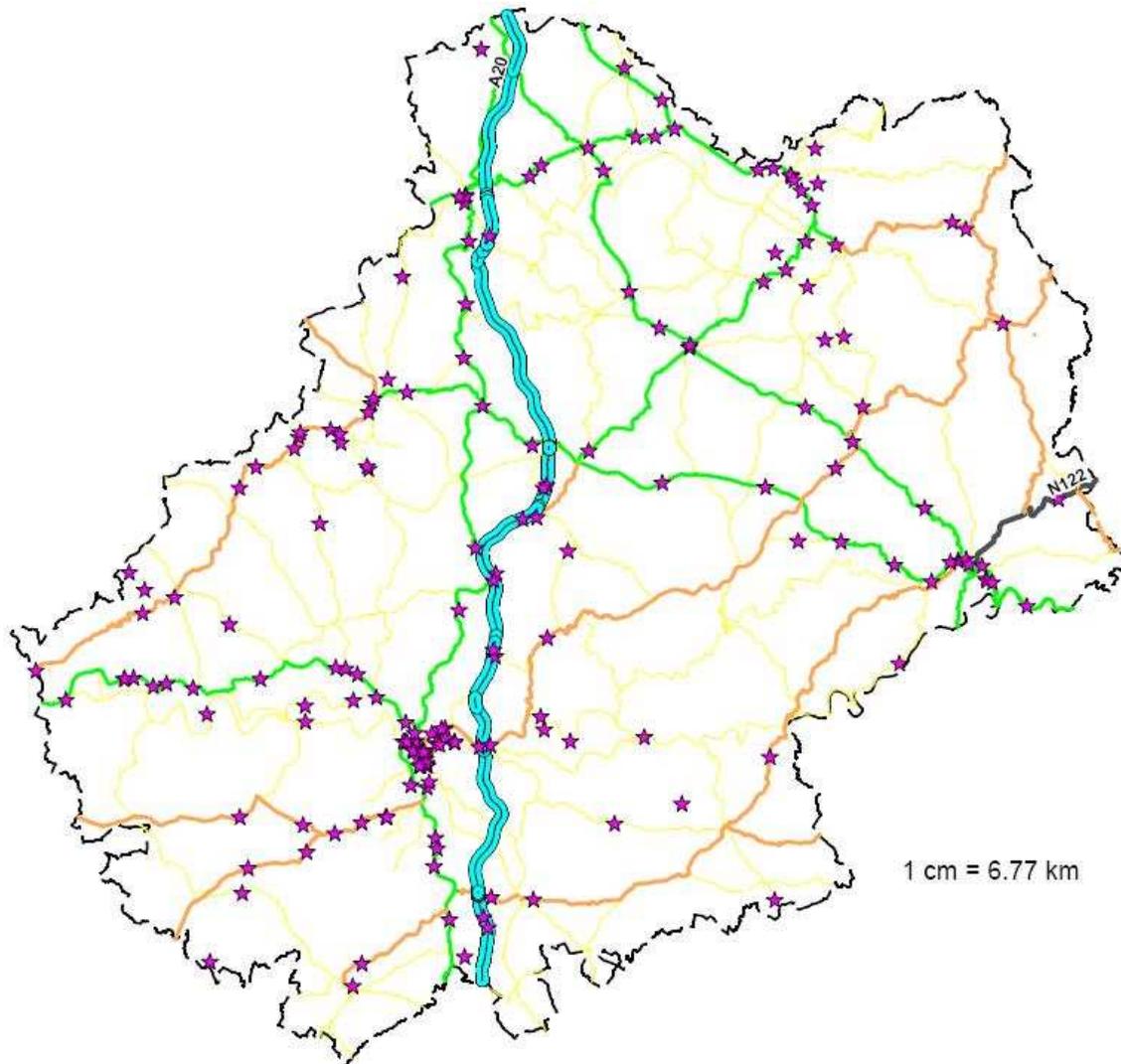
75% des impliqués ont entre 25 et 64 ans. Mais la partie la plus forte est constituée par des adultes au-delà de 40 ans qui délaissent occasionnellement la voiture afin de retrouver des sensations différentes, sans avoir pour autant suivi la même formation que les usagers commençant par ce mode de déplacement.

Nbre d'impliqués motos par âge



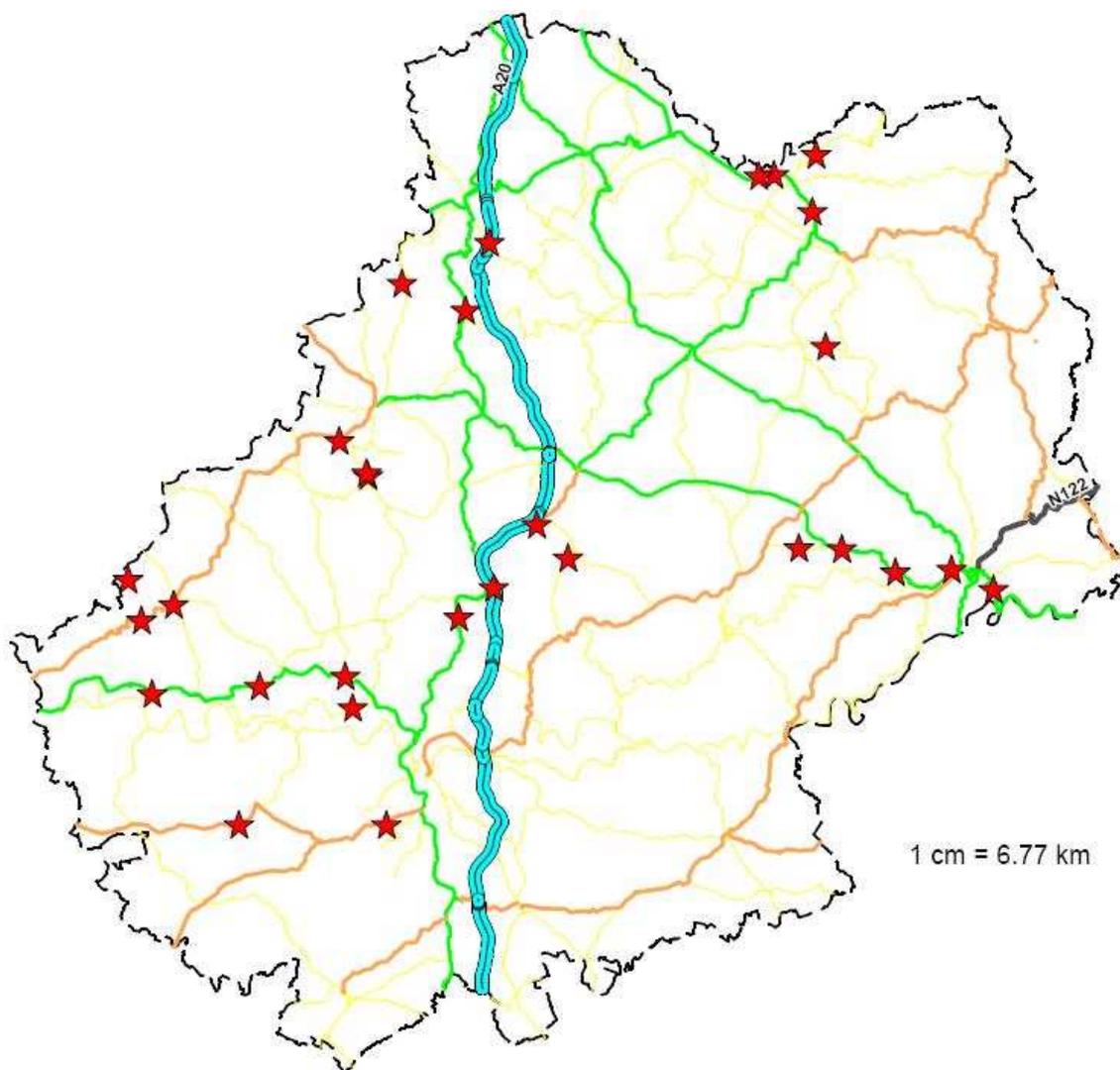
V III Accident et enjeu « LES SENIORS »

Carte du département avec le positionnement des 203 accidents impliquant un senior durant le période 2004 / 2007 (tranche élargie aux usagers de plus de 60 ans, afin d'avoir une vue complète correspondant à la sortie de la vie active).



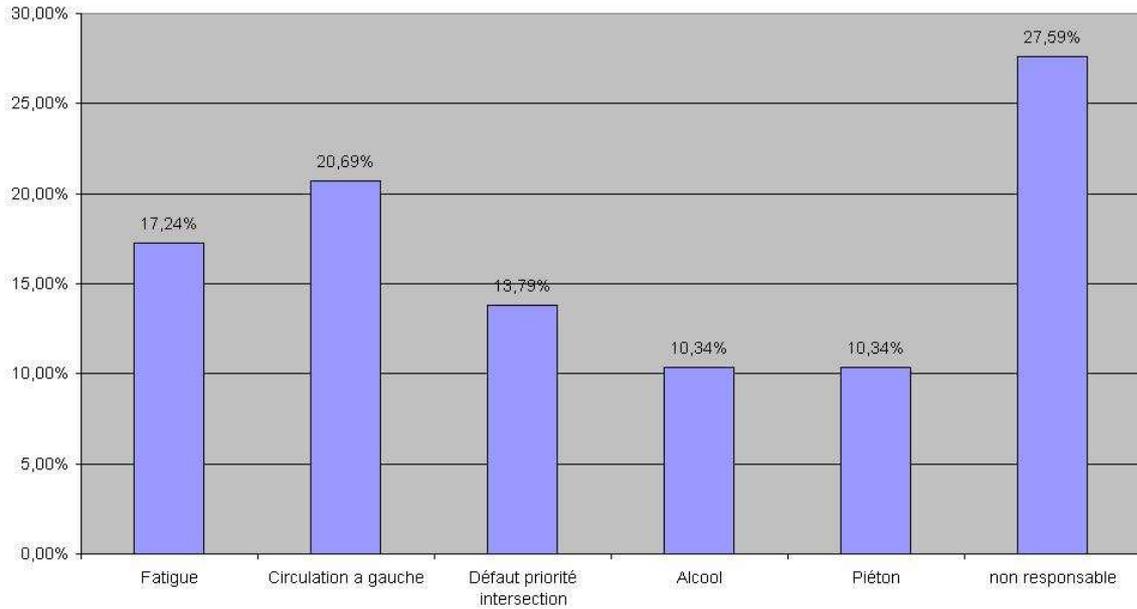
La répartition couvre bien l'ensemble du département, malgré une petite concentration à CAHORS et dans la zone de BRETENOUX, BIARS, SAINT CERE. Elle confirme que l'habitat dispersé du Lot avec de nombreux petits villages disséminés oblige les personnes âgées qui y vivent depuis toujours à utiliser, quelque soit leur âge, un moyen de déplacement individuel pour lutter contre leur isolement. Il est d'ailleurs arrivé récemment de trouver un centenaire responsable dans un accident de la route.

Carte du département avec le positionnement des 29 accidents mortels d' un senior (plus de 60 ans) durant le période 2004 / 2007

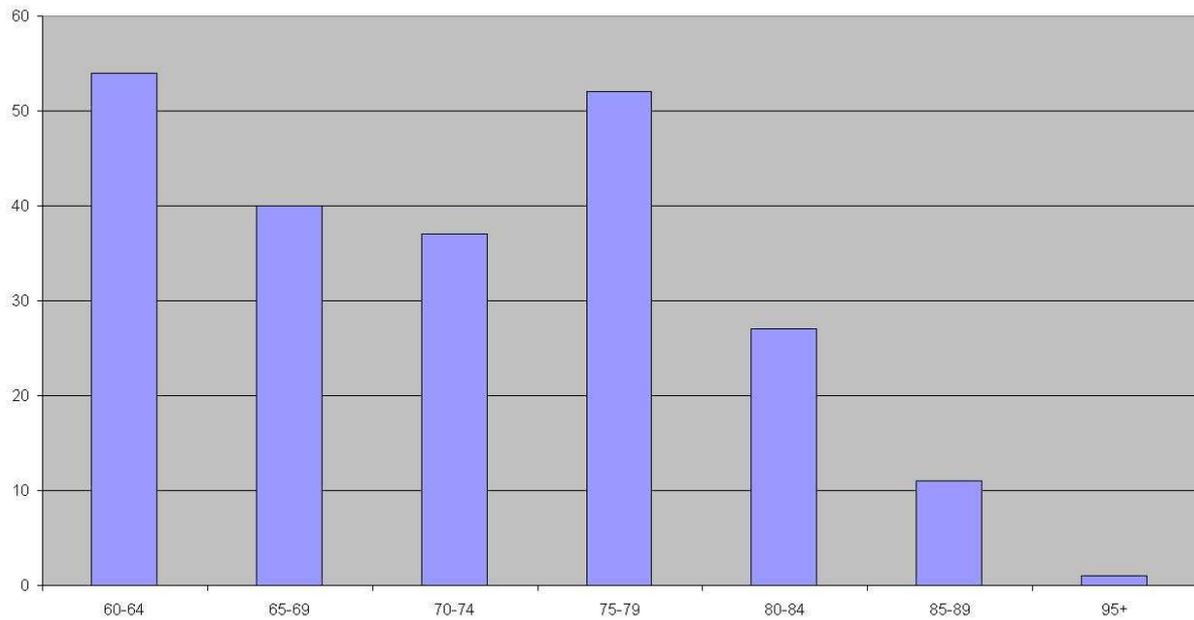


Nous retrouvons, de manière accentuée pour les accidents mortels, une répartition qui croise des zones où la vitesse peut être assez élevée (rase campagne) avec le problème de l'isolement des personnes âgées. Il n'ya donc quasiment pas de tués dans les principales agglomérations (CAHORS, FIGEAC, GOURDON, SOUILLAC).

Les causes des accidents impliquant un sénior conducteur ou piéton

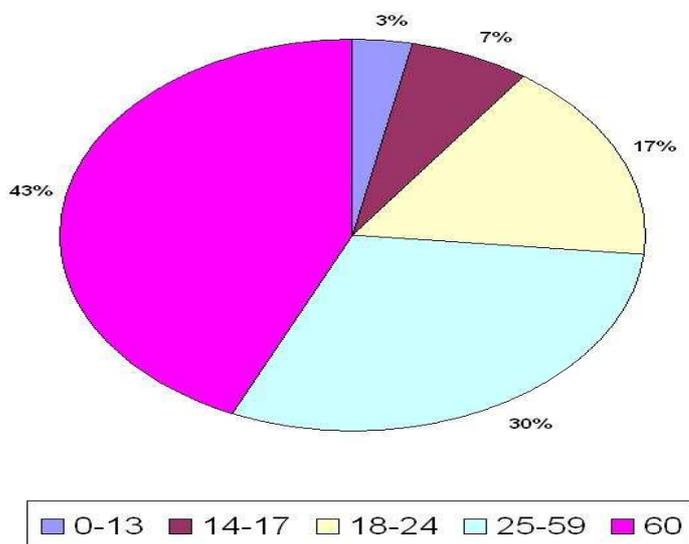


Nombre d'accidents des séniors Conducteur ou piéton age sup. égal à 60 ans



Ce graphique, qui tient compte de la population concernée, décroissante avec l'âge, montre bien que les véhicules individuels restent presque obligatoirement utilisés quelque soit l'âge.

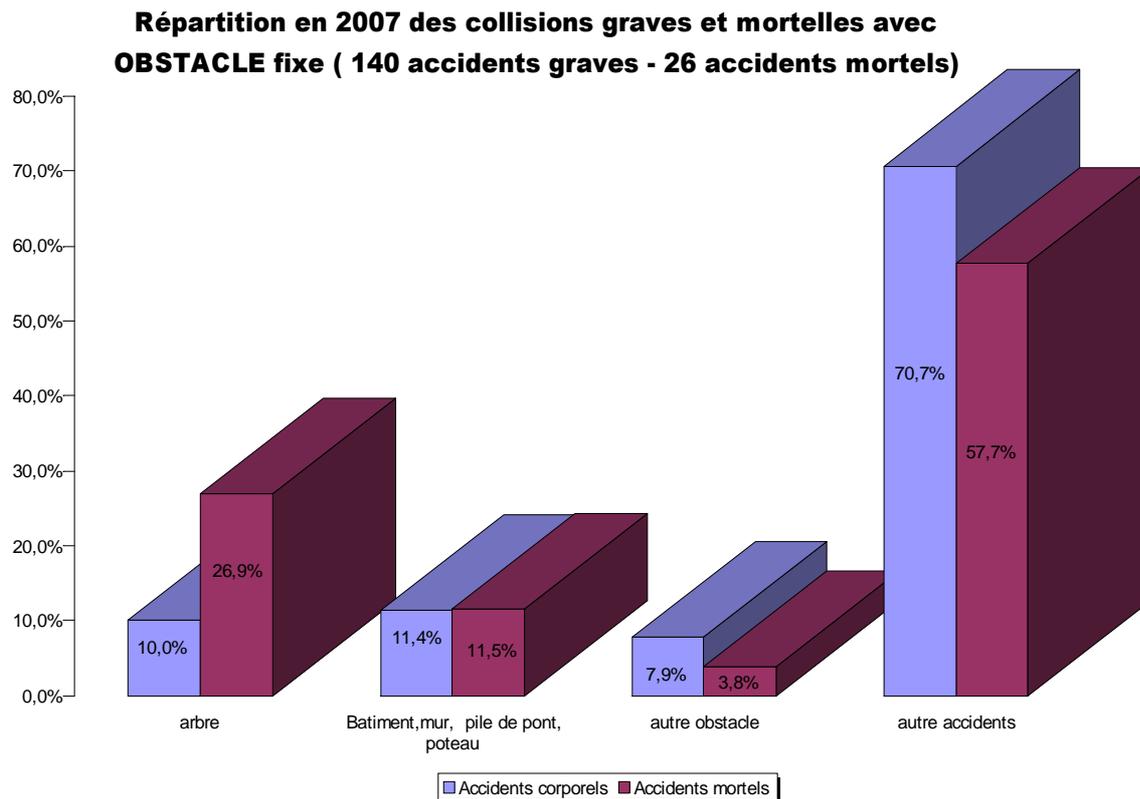
% Tués 2007



Une analyse fine, menée sur l'année 2007, met en avant l'enjeu très important représenté par la mortalité des séniors dans le Lot, égale à presque la moitié de celle de toutes les catégories d'âge.

Nous avons expliqué précédemment pourquoi ce phénomène était propre à notre département. Un complément d'étude portant sur la répartition démographique du Lot comparée à celle d'autres départements ruraux permettrait de savoir si le phénomène constaté sera limité dans le temps ou bien durable.

IX Accident et enjeu « LES OBSTACLES LATERAUX »



Les enseignements de ce graphique sont de 2 ordres :

- Les accidents avec un obstacle fixe représentent presque un tiers des accidents graves, mais près de la moitié des accidents mortels, ce qui montre bien le caractère aggravant des obstacles durs fixes
- Les arbres sont les causes principales des décès, parmi les obstacles durs. Ils forment les 2/3 des accidents mortels sur obstacles fixes.

Si l'on devait ajouter les poteaux (EDF, Télécom) l'ensemble dépasserait les $\frac{3}{4}$ des causes d'accidents mortels.

Il paraît important d'essayer de lutter efficacement contre ce type d'obstacles, tant au niveau de l'investissement (projets neufs) que du fonctionnement (amélioration de la situation actuelle par des programmes coordonnés de suppression ou de protection).

X - Détails sur la nature des accidents et comparaison avec les moyennes nationales

Période 2004 /2007

1 – Selon le type de chocs

	Accidents %		Tués %	
	Lot	FRANCE	Lot	FRANCE
1 véhicule avec piéton	6,68	15,9	7,4	10,8
- collision frontale	18,78	10,67	23,16	22
- collision par le côté	20,95	29,9	11,58	14,7
- collision par l'arrière	6,9	11,1	3,15	4,3
- collision en chaîne	1,7	2,8	1,05	1,5

2 – accidentologie suivant quelques critères liés à la route (géométrie, environnement, état de surface)

Accidents	% FRANCE	Nbre LOT	% Lot	dont RD	%
En intersection	27,04	93	13,44	60	77,92
En agglomération	68,64	248	35,83		
En rase campagne	31,36	444	64,16		
Contre obstacles latéraux	21,40	199	28,76	159	79,9
Sur chaussée mouillée	17,84	174	25,14	148	85,06

3 - Précisions concernant les collisions contre obstacles

		Véhicules impliqués %		Tués %	
		Lot	FRANCE	Lot	FRANCE
	Ensembles des obstacles fixes	35,21	23,02	41,05	36,75
Dont :	Véhicules en stationnement	7,56	16,71	2,56	4,39
	Arbres	24,89	11,85	48,72	26,78
	Glissière	7,56	18,77	2,56	13,01
	Mur / parapet	13,33	10,41	15,38	14,56
	Signalisation	1,78	1,72	0	1,28
	Poteau	11,11	10,45	7,69	12,53
	Bordure	4,44	5,83	0	4,53
	Fossés / talus	26,22	14,8	20,5	18,67
	divers	3,11	9,47	2,25	4,25

XI - Conditions des accidents

1 – Selon la luminosité

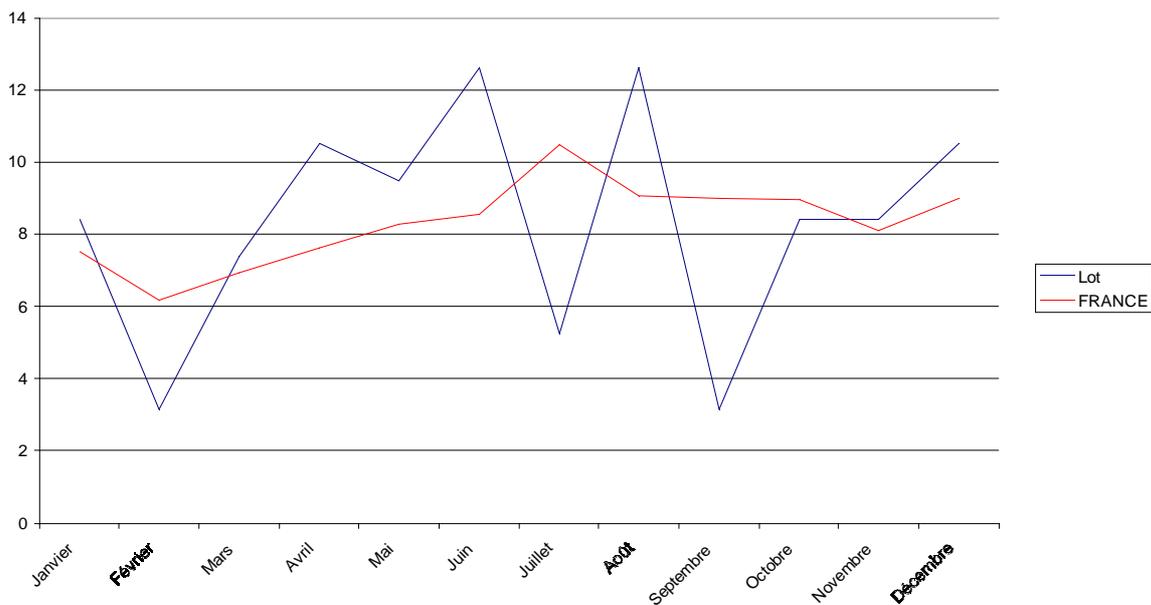
Au niveau du département du Lot, 70,37 % des accidents ont lieu le jour, pour un taux de 68,96 % pour la France. Ces taux sont à peu près identiques.

2 – Analyse temporelle

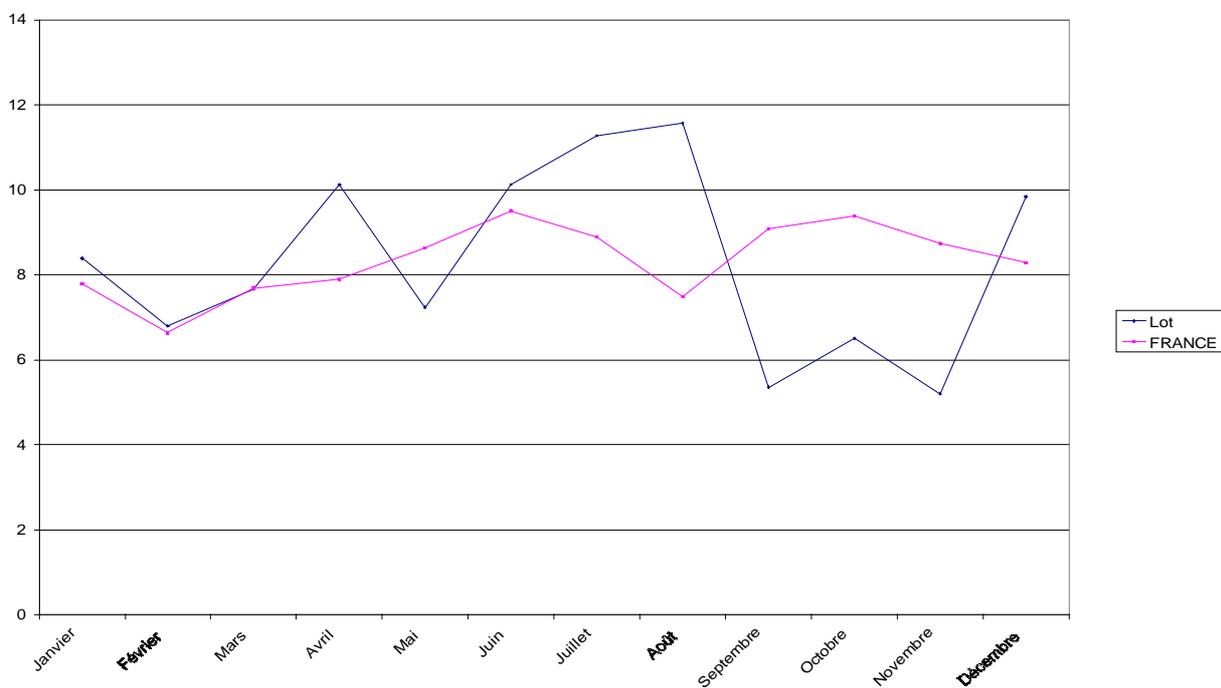
Selon le mois

	Accidents %		Tués %	
	Lot	FRANCE	Lot	FRANCE
Janvier	8,38	7,79	8,42	7,8
Février	6,79	6,63	3,16	6,18
Mars	7,66	7,69	7,37	6,93
Avril	10,12	7,9	10,53	7,64
Mai	7,23	8,63	9,47	8,28
Juin	10,12	9,5	12,63	8,54
Juillet	11,27	8,88	5,26	10,49
Août	11,56	7,49	12,63	9,06
Septembre	5,35	9,08	3,16	8,99
Octobre	6,5	9,39	8,42	8,97
Novembre	5,2	8,73	8,42	8,12
Décembre	9,83	8,29	10,53	9,0

Répartition des tues selon le mois
en pourcentage



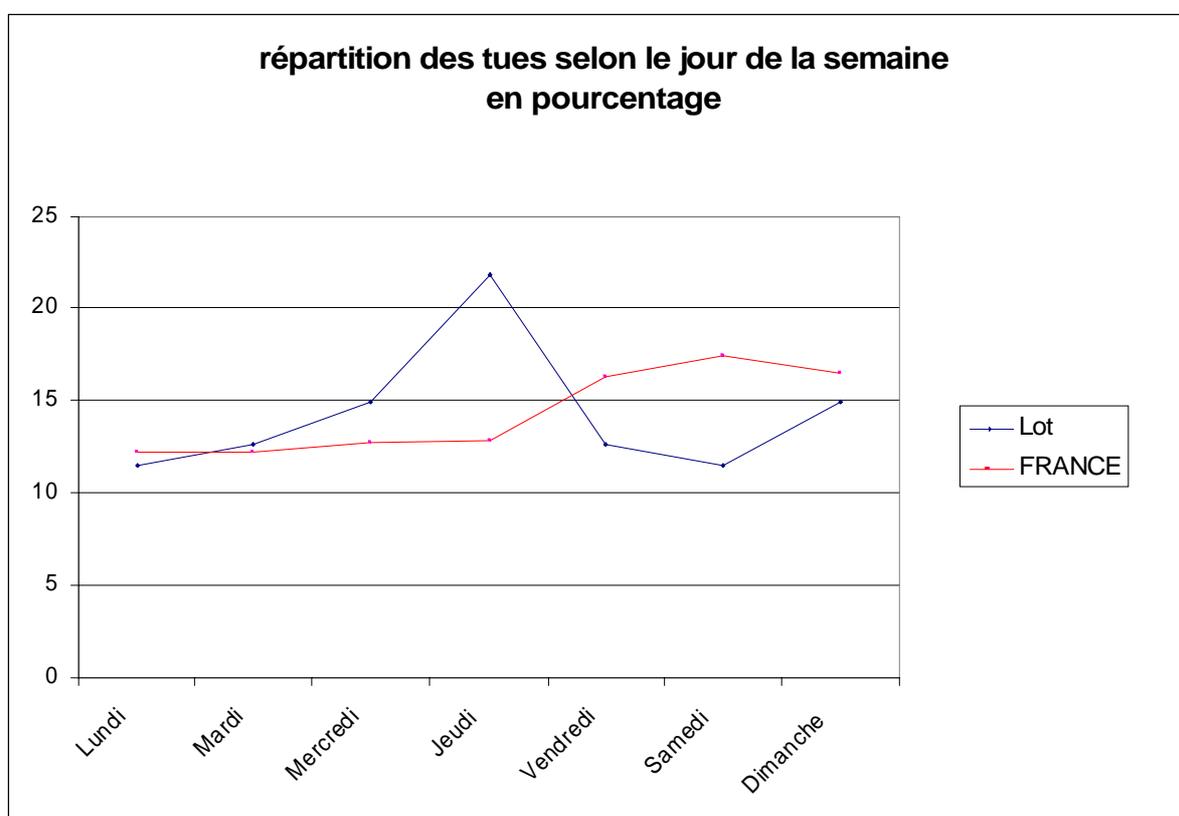
répartition des accidents selon le mois
en pourcentage



Le pourcentage des accidents dans le département selon le mois diffère du national, en fonction de la variation du trafic - avril (vacances de Pâques) – et juin, juillet et août, ce qui peut paraître normal pour un département touristique.

Selon le jour

	Accidents %		Tués %	
	Lot	FRANCE	Lot	FRANCE
Lundi	10,53	10,9	11,49	12,17
Mardi	13,84	15,42	12,64	12,14
Mercredi	13,36	15,13	14,94	12,72
Jeudi	14,15	15,27	21,84	12,85
Vendredi	16,04	17,58	12,64	16,26
Samedi	17,45	14,3	11,49	17,41
Dimanche	14,62	11,3	14,94	16,46



Si la répartition des accidents selon le jour de la semaine suit la même tendance dans le département du Lot que la tendance nationale, il n'en est pas de même pour la répartition journalière des tués.

Le jeudi est le jour le plus noir dans le département, alors que pour le week-end (vendredi, samedi, dimanche et lundi) le pourcentage dans le département est inférieur à la répartition nationale.

Selon l'heure

Horaire	Accidents %		Tués %	
	Lot	FRANCE	Lot	FRANCE
0 - 1	1,45	1,72	1,05	2,93
1 - 2	2,02	1,39	0	2,75
2 - 3	1,3	1,19	6,32	2,62
3 - 4	0,29	0,94	1,05	1,98
4 - 5	1,01	1,12	1,05	2,79
5 - 6	1,45	1,49	0	3,24
6 - 7	1,59	1,77	1,05	3,26
7 - 8	3,61	4,19	5,26	4,46
8 - 9	4,19	5,62	3,16	4,25
9 - 10	4,34	4,68	4,231	3,92
10 - 11	4,34	4,5	6,32	3,89
11 - 12	6,36	5,02	1,05	3,9
12 - 13	5,2	5,69	3,16	3,9
13 - 14	4,91	5,28	2,11	3,8
14 - 15	5,92	5,81	6,32	5,09
15 - 16	7,66	6,31	12,63	5,6
16 - 17	9,25	7,15	10,53	6,14
17 - 18	8,53	8,86	11,58	7,03
18 - 19	8,38	8,65	4,21	7,03
19 - 20	7,08	6,35	6,32	5,82
20 - 21	4,77	4,58	3,16	4,97
21 - 22	2,6	3,23	4,21	3,86
22 - 23	2,31	2,41	5,26	3,58
23 - 24	1,45	2,05	0	3,22

A part quelques tranches horaires très ponctuelles où une petite différence est notée (sans grande importance), nous pouvons observer dans le Lot un surcroit d'accidents graves l'après-midi entre 15h et 19h, plus marqué encore pour les tués car la plage horaire est alors 14h – 18h.

Il s'agit d'une période de circulation préférentielle des personnes âgées, nombreuses dans le département.

Par contre la nuit, entre minuit et 7h, la situation dans le Lot est calme, avec donc peu de tués, bien loin de la moyenne en France.

C - Conclusion

Pour le département l'indicateur d'Accidentologie Locale est supérieur à celui de la France pour les agglomérations et aussi pour l'autoroute A20.

Ce point particulier pour l'autoroute est du aux petits chiffres de l'accidentologie, peu significatifs. Par exemple en 2006 , nous avons déploré 1 accidents mortel sur l'A20 avec 2 tués, alors que le nombre total de tués pour le département a été pour la même année de 17 tués, ce qui représente 11,76% de tués sur l'autoroute, contre 5,9 % pour la France.

La répartition des accidents durant l'année ne suit pas la même évolution que celle de la France, car elle est totalement différente pour les mois d'avril, juin, août et décembre qui sont plus accidentogènes dans le Lot que dans la France entière. Ces périodes correspondent à des vacances scolaires (Pâques – été et Noël), qui voient arriver un nombre important de touristes.

Alcool - Le département du Lot dont le taux d'accidentologie lié à l'alcool était jusqu'à présent inférieur au taux national, est en forte augmentation, avec en 2007 un taux de 17,1% pour le département contre 10,5% pour la France.

Les jeunes – La population des moins de 25 ans représente 25,82% de la population lotoise, mais 37,28% des impliqués dans un accident et 17% des décédés.

Vitesse inadaptée - Les vitesses pratiquées dans le département du Lot ne peuvent être considérées comme des vitesses excessives mais plutôt comme des vitesses inadaptées.

Plus de 92 % des infractions relevées par les radars automatiques concernent des vitesses inférieures à plus de 20 km/h de la vitesse autorisée.

De plus le nombre d'infractions relevées est en diminution, ce qui témoigne une réduction globale de la vitesse;

Les deux roues motorisés - Si l'on compare le taux d'accidents impliquant un deux roues motorisés, le département du Lot est pratiquement dans la moyenne nationale. La dissociation entre cyclomoteur et moto, montre que le département a un taux d'accident plus élevé que le national pour les cyclomoteurs, plus 20%, alors que cela est l'inverse pour les motos.

Séniors - Les plus de 65 ans représentent 26 % de la population lotoises, mais malheureusement plus de 40 % des décédés dans un accident. Ils constituent le groupe d'usagers le plus vulnérable et le plus touché par les accidents de la route.

Les obstacles latéraux - Les chiffres sont significatifs pour le département du Lot d'une plus grande dangerosité que sur le plan national des collisions avec un obstacle fixe.

Le taux d'accident est de 35% pour le Lot, alors qu'il n'est que de 23% nationalement. Et si l'on détaille par obstacles, les arbres représentent 25% des accidents contre un obstacle alors qu'il est de 12% nationalement.

Dans ce domaine, une action paraît localement nécessaire.

Direction des Services du Cabinet

Service de la Sécurité

Affaire suivie par : Philippe BRUERE
Coordinateur sécurité routière
☎ : 05 65 23 10 76
Télécopie : 05 65 22 69 36
philippe.bruere@lot.pref.gouv.fr
Réf. : PB

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS 2008/2012

PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS D' ACTIONS PAR ENJEU (suite aux réunions des groupes de travail)

ORIENTATIONS GENERALES PAR ENJEU et IMPLIQUES	OBJECTIFS OPERATIONNELS	PISTES D’ACTION
ALCOOL ETAT, CONSEIL GENERAL et COMMUNES de CAHORS, FIGEAC, GOURDON		
<p>SENSIBILISER les conducteurs en milieu professionnel</p> <p>SENSIBILISER les conducteurs infractionnistes</p> <p>IMPLIQUER les communautés de communes, les communes, les comités des fêtes, les associations, les clubs sportifs, les cafetiers et les distributeurs d’alcool</p> <p>AMELIORER la connaissance des accidents avec alcool</p> <p>ENCOURAGER les formules de substitution à l’utilisation des véhicules personnels dans les contextes potentiellement dangereux</p> <p>PROMOUVOIR l’autocontrôle</p> <p>CONTROLER Afficher et conduire une politique ferme de répression</p>	<p>Impliquer la Chambre de Commerce et de l’Industrie et mobiliser les entreprises, les collectivités territoriales et les professionnels de la santé sur le risque alcool</p> <p>Informier sur le risque alcool Donner une réponse pédagogique et pénale ordonnée à titre principal ou à titre complémentaire</p> <p>Approfondir et dynamiser les contacts en direction des structures</p> <p>Diffuser cette connaissance au plus grand nombre de structures susceptibles de toucher les publics à risque</p> <p>Rechercher une plus grande synergie avec les associations intervenant localement dans ce domaine et inciter à la responsabilisation du consommateur</p> <p>Mener des campagnes de contrôles, en médiatiser certaines</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Valider, en partenariat (Médecine du Travail, l’Inspection du travail...), une méthode avec les entreprises afin d’inciter à la prévention ; valoriser et accompagner celles qui se sont engagées dans un processus de sensibilisation - Trouver des relais efficaces dans le monde du travail - Soutenir les séances de sensibilisation au tribunal - Soutenir les stages de citoyenneté et de sensibilisation à la sécurité routière - Promouvoir les actions de prévention, trouver et développer des partenariats durables et efficaces - Encourager les organisateurs à systématiquement prévoir une action d’information et de prévention - Utiliser ce réseau et cette connaissance afin de développer des actions de prévention en prenant en compte la spécificité des conduites addictives par tranche d’âge - Adapter les actions en fonction des différents publics - Mener des campagnes et développer des actions de communication - Rechercher une formule de substitution avec les Taxis - Doter les forces de l’ordre d’éthylotests pour des actions de prévention notamment en fin d’année - Encourager les organisateurs à systématiquement prévoir une action d’information et de prévention - Doter les organisateurs de manifestations d’éthylotests pour informer et mener des actions d’autocontrôle - Programmer des opérations lors de la révision annuelle du plan de contrôle routier

ORIENTATIONS GENERALES PAR ENJEU et IMPLIQUE	OBJECTIFS OPERATIONNELS	PISTES D'ACTION
VITESSE INADAPTEE AU RESEAU ETAT- CONSEIL GENERAL		
<p>AMELIORER la connaissance des accidents avec vitesse</p> <p>MOBILISER les services de l'Etat, les collectivités territoriales, les entreprises et la Chambre de Commerce et d'Industrie</p> <p>EXAMINER la cohérence de la signalisation</p> <p>COMMUNIQUER sur le risque d'une vitesse inadaptée</p>	<p>Utiliser cette connaissance pour une meilleure prise de conscience</p> <p>Instaurer systématiquement une sensibilisation des personnels par la mise en place d'un P.P.R.R (Plan de Prévention du Risque Routier)</p> <p>Repérer les accidents Mettre en place la Commission Consultative des Usagers</p> <p>Sensibiliser les lotois, les professionnels de la route et les vacanciers</p>	<p>- Informer les usagers des risques d'une vitesse inadaptée au réseau départemental</p> <p>- Proposer un rendez-vous annuel sur l'évaluation des connaissances des règles de circulation et de la conduite (tests individuels) et stages Centaure</p> <p>- Favoriser la lisibilité et une meilleure cohérence de la signalisation par l'étude des courriers signalant des incohérences potentielles</p> <p>- Créer un spot radio - Implanter des panneaux « adaptez votre vitesse » - Proposer une information aux offices de tourisme, aux communautés de communes, aux assureurs...</p>

ORIENTATIONS GENERALES PAR ENJEU et IMPLIQUE	OBJECTIFS OPERATIONNELS	PISTES D'ACTION
<u>LES JEUNES ETAT</u>		
INCULQUER une culture de sécurité routière dès le plus jeune âge	Mobiliser et sensibiliser l'ensemble du réseau éducatif	<ul style="list-style-type: none"> - Soutenir et développer les actions de prévention dans les écoles maternelles et primaires, les centres de loisirs sans hébergement, les clubs sportifs, le milieu associatif...
MULTIPLIER les messages et les actions de prévention	Encourager et valoriser les initiatives de sensibilisation d'échanges, de création sur la prévention du risque ; promouvoir les initiatives Développer l'information	<ul style="list-style-type: none"> - Mobiliser les établissements scolaires, les clubs sportifs, les associations... , pour l'organisation annuelle d'un temps fort d'une journée ou ½ journée sécurité routière
MOBILISER les structures en contact avec les jeunes	Inciter les initiatives de sensibilisation	<ul style="list-style-type: none"> - Promouvoir, dynamiser le dispositif LABEL VIE (I.A., réseau jeunes D.D.J.S, B.I.J., Conseil Départemental de la Jeunesse...) - Soutenir les initiatives des structures accueillant des jeunes dans l'organisation de séances à thème (alcool, drogue, vitesse...) par l'intervention des partenaires du département
ENCOURAGER à l'apprentissage de la conduite dès 16 ans	Promouvoir l'A.A.C. dans les établissements scolaires mais également dans les structures d'accueil de jeunes telles que Ecole de Métiers, établissements d'enseignement agricole	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser la mise en place d'actions de prévention - Soutenir toute autre forme de promotion
INCITER à une post-formation au permis de conduire	Fédérer les auto-écoles	<ul style="list-style-type: none"> - Proposer un bilan de conduite avec une 1 heure de formation au risque alcool et stupéfiant

ORIENTATIONS GENERALES PAR ENJEU et IMPLIQUE	OBJECTIFS OPERATIONNELS	PISTES D'ACTION
DEUX ROUES MOTORISES ETAT- CONSEIL GENERAL		
<p>FORMER ; donner aux jeunes l'occasion de parfaire leur formation à l'A.S.S.R et au B.S.R.</p> <p>COMMUNIQUER sur le risque pris par les deux roues motorisés et les autres usagers</p> <p>IMPLIQUER les structures en contact avec les usagers</p> <p>REPERER les comportements à risque</p> <p>SENSIBILISER les aménageurs en milieu urbain</p> <p>CONTINUER à sécuriser les routes départementales</p> <p>PREVENIR les conducteurs de quad, de scooters 3 roues....</p>	<p>Compléter la formation à l'A.S.S.R et au B.S.R.</p> <p>Sensibiliser les usagers aux risques des deux roues motorisés</p> <p>Créer un relais de sensibilisation avec les motos écoles, les concessionnaires en renforçant la position de M.MOTO</p> <p>Organiser des opérations de contrôles</p> <p>Favoriser la consultation des représentants des usagers en deux roues</p> <p>Repérer les zones accidentogènes</p> <p>Sensibiliser et mobiliser les concessionnaires et distributeurs par le biais de M.MOTO Communiquer sur la conduite spécifique de ces nouveaux véhicules</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Promouvoir toute les actions touchant aux catégories d'âge concernées par l'A.S.S.R et au B.S.R - Encourager tous types actions - Encourager les interventions de M.MOTO dans les collèges avec le simulateur de conduite - Encourager les initiatives de prévention (ateliers avec sonomètres permettant de mesurer le niveau sonore des engins, infos sur l'assurance et le respect du règlement pourquoi il ne faut pas « débrider », le bon entretien du cyclo (éclairage, freins, l'équipement, le casque, les gants,...), les dangers de l'alcool.... - Encourager les actions et les messages de prévention - Créer un réseau avec les concessionnaires afin de favoriser les échanges d'informations - Contrôler les jeunes sur les lieux d'évolution, coupler ces interceptions avec des séances de prévention - Lutter contre les nuisances sonores - Créer un réseau de partage d'informations avec les principales communes du département - Poursuivre le traitement des glissances - Etudier la mise en place d'écrans moto en périphérie d'agglomération - Poursuivre le programme de balayage par aspiration pour une meilleure adhérence (élimination d'apports) - Créer un module de formation

ORIENTATIONS GENERALES PAR ENJEU et IMPLIQUE	OBJECTIFS OPERATIONNELS	PISTES D'ACTION
SENIORS de plus de 65 ans ETAT		
<p>MAINTENIR LEUR AUTONOMIE EN TOUTE SECURITE ; contribuer à leur prise de conscience (et à celle de leur entourage) qu'ils constituent une population particulièrement exposée</p> <p>MOBILISER le corps médical</p>	<p>INFORMER ; offrir aux seniors la possibilité de conduire le plus longtemps possible en toute sécurité</p> <p>- Guider les seniors vers les aptitudes à conduire</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Organiser des rencontres de proximité offrant : - un rappel des règles de conduite, - une information sur les handicaps et les maladies liés à l'âge (prise médicaments, baisse des réflexes, de la vue...) - des tests de conduite sur simulateur, - des tests de conduite individualisés avec des moniteurs d'auto-écoles <p>Valoriser cette tranche de population en tant que vecteur de prévention au sein de la famille, des clubs de loisirs...</p> <ul style="list-style-type: none"> - Animer les structures relais des aînés <ul style="list-style-type: none"> - Rechercher les procédures et les relais (DDASS/CRAM/Ordre des médecins) - Concevoir une affiche pour les salles d'attentes incitant le patient à poser des questions sur sa capacité à conduire
<p>ENCOURAGER les initiatives des partenaires (associations, collectivités locales...)</p>	<p>FAVORISER un maillage départemental</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Coordonner les actions des associations et des municipalités
<p>COMMUNIQUER sur le partage de la route avec les seniors lotois</p>	<p>SENSIBILISER tous les autres usagers</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Créer un spot radio - Concevoir des affiches - Diffuser des communiqués de presse....

ORIENTATIONS GENERALES PAR ENJEU et IMPLIQUE	OBJECTIFS OPERATIONNELS	PISTES D'ACTION
OBSTACLES LATERAUX CONSEIL GENERAL		
<p>AMELIORER la sécurité aux abords des routes par la suppression ou par la protection des obstacles les plus dangereux</p> <p>RECHERCHER une action commune entre EDF, France TELECOM et le Conseil Général</p>	<p>Repérer les lieux les plus accidentogènes Réduire le nombre de ces lieux</p> <p>Développer l'étude d'itinéraire permettant de répertorier les obstacles</p>	<p>- Etablir une carte de l'accidentologie par la D.D.E.A - Mettre en œuvre une politique départementale de traitement des lieux les plus accidentogènes</p> <p>- Mise en oeuvre de traitement de 1 ou 2 zones par an</p>