

# **DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS 2013-2017**

## **PREAMBULE**

Le Document Général d'Orientations est le projet départemental de sécurité routière qui mobilise l'ensemble des acteurs locaux autour d'orientations communes pour une période de cinq ans.

Sous la responsabilité du préfet, ce document définit les enjeux de sécurité routière et les projets d'actions à mener au sein du département pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents.

Dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs, le Document Général d'Orientations doit permettre de définir et d'afficher les axes prioritaires d'une politique partenariale à mettre en œuvre au cours des cinq prochaines années.

Son élaboration a été précédée par une phase d'une réflexion initiale sur le DGO 2008-2012 qui a permis, à l'issue d'une étude des caractéristiques de l'insécurité routière locale, de réaliser une réactualisation des enjeux et des orientations d'actions pouvant déboucher sur une politique pluriannuelle et partenariale.

Elle a été rendue possible grâce à l'implication des acteurs et partenaires locaux qui, en portant un regard objectif, ont contribué à la vérification et à la mise en cohérence des axes prioritaires de la lutte contre l'insécurité routière.

Essentiel à la mise en œuvre de la politique locale, ce document constitue donc un outil politique de programmation mais également un outil de mobilisation locale afin que les orientations à mener se déclinent en actions dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).



PRÉFET DU LOT

# ANALYSE DE L'ACCIDENTALITE

# SOMMAIRE

## A – Le département du Lot

- 1 - Population
- 2 - Réseaux
- 3 - L'accidentalité locale du Lot

## B – Analyse thématique

### I - Bilan

- 1 - Indicateurs de gravité des accidents
- 2 - Carte des accidents

### II - Localisation des accidents

- 1 - Accidents par type de réseau

### III - Accidents selon les usagers

- 1 - Répartition des accidents selon la catégorie d'impliqués
- 2 - Répartition du nombre de tués par type d'usagers
- 3 - Répartition du nombre de tués par classe d'âge et catégorie d'usagers
- 4 - Répartition du nombre de tués par classe d'âge et par sexe

### IV - Accidents et enjeu « Alcool »

### V - Accidents et enjeu « Les jeunes »

### VI - Accidents et enjeu « Vitesse inadaptée »

### VII - Accidents et enjeu « Deux roues motorisés »

### VIII - Accidents et enjeu « Les seniors »

### IX - Accidents et enjeu « Les obstacles latéraux »

### X - Condition des accidents

- 1 – Mois
- 2 – Jours
- 3 – Heures

## C – Propositions

## A - Le département du Lot

### 1 - Population

Superficie : 5 228 km<sup>2</sup>

Population de 174 475 h par tranches d'âges

Source INSEE au 1 janvier 2010

<b>POPULATION</b>	<b>LOT</b>	<b>Midi-Pyrénées</b>	<b>France</b>
moins de 20 ans	20,44%	22,78%	24,73%
20 à 39 ans	18,58%	24,52%	25,55%
40 à 59 ans	28,69%	27,40%	27,09%
Plus de 60 ans	32,29%	25,30%	22,63%

### 2 - Réseaux

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

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 )

Routes Départementales:

Les 4 053 km de Routes Départementales sont répartis en 4 catégories:

VERT - bassin d'activités	429 km
ORANGE - bassin de vie	370 km
1° catégorie	1 163 km
2°catégorie	2 091 km

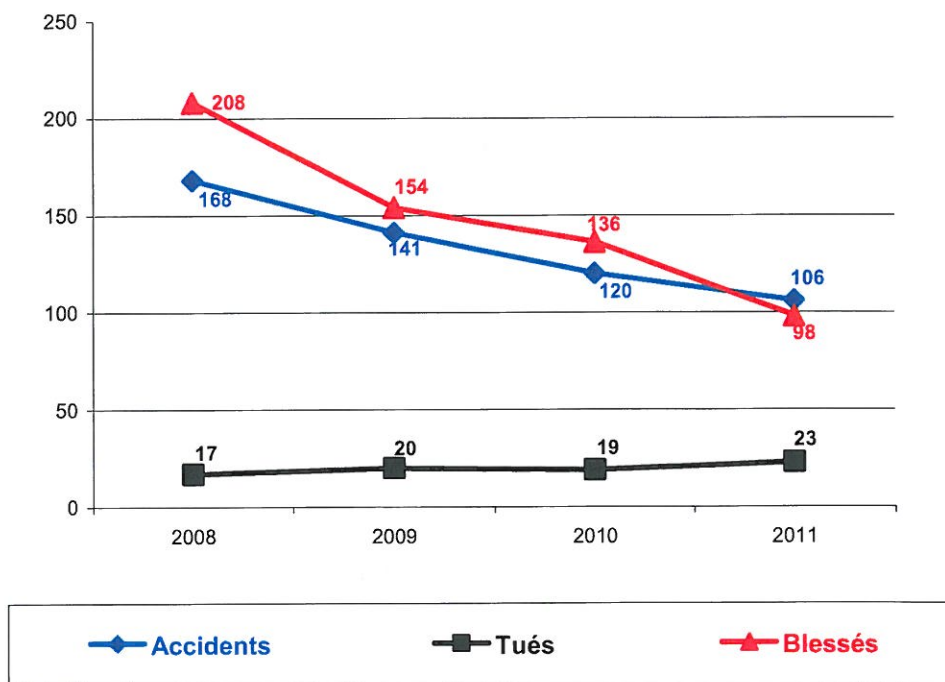
Voies communales:

7 368 km réparties sur les 340 communes du département



### 3 - L'accidentalité locale du Lot - données 2008/2011

Evolution de l'accidentalité



Depuis 2008, le nombre d'accidents et de blessés est en constante diminution.

Pour les tués, nous nous situons depuis 10 ans dans un fuseau encadrant 17 à 25 tués annuellement.

2011 a été marqué par un nombre d'accidents inférieur au nombre de blessés.

**L'interprétation des statistiques figurant dans les pages suivantes doit être faite avec beaucoup de prudence, car elles s'appliquent à de très petits chiffres.**

## B - Analyse thématique

Bilan des Accidents – Tués – Blessés ( A – T – B ) sur 4 ans de 2008 à 2011

	Nombre d'accidents	Nombre de victimes			
		Tués	BH	BNH	Blessés
<b>2008</b>	168	17	130	78	208
<b>2009</b>	141	20	104	50	154
<b>2010</b>	120	19	109	27	136
<b>2011</b>	106	23	73	25	98
<b>Ensemble</b>	<b>535</b>	<b>79</b>	<b>426</b>	<b>180</b>	<b>596</b>

**Moyenne annuelle - 134 Accidents - 20 Tués - 149 Blessés**

**Moyenne mensuelle - 11 Accidents - 2 Tués - 12 Blessés**

La moyenne annuelle du précédent DGO était de

**Moyenne annuelle - 173 Accidents - 24 Tués - 211 Blessés**

### Population

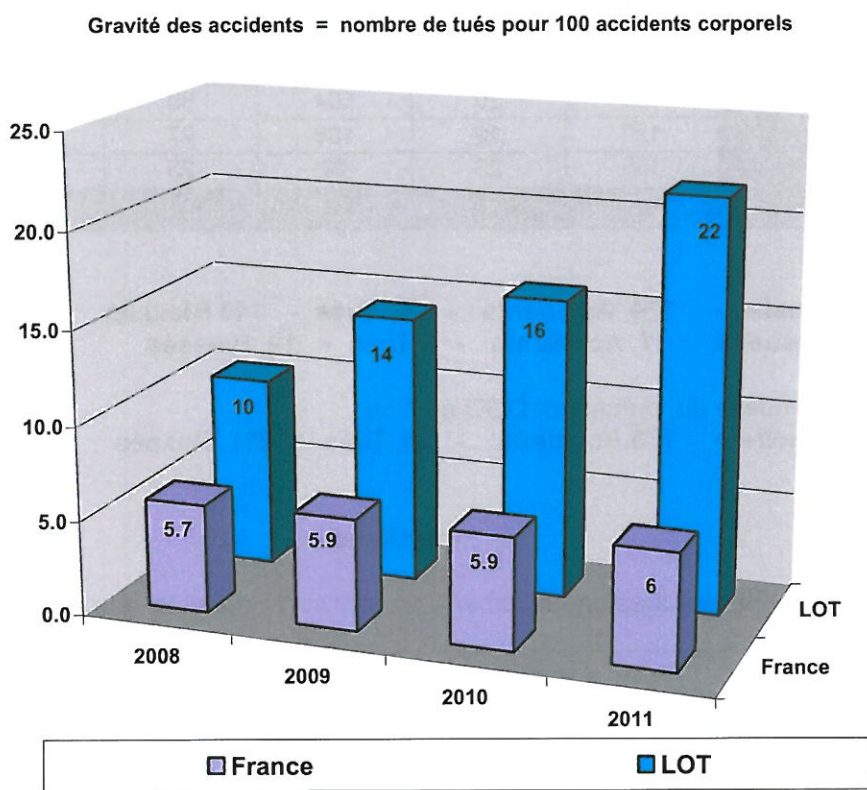
Bilan de la moyenne des tués annuellement par million d'habitants sur 4 ans (2008 à 2011)

DEPARTEMENTS	Nombre de Tués sur 4 ans	Population totale ( en milliers)	Tués par million d'habitants et par an
GERS	108	184,5	146
TARN et GARONNE	118	234,5	126
TARN	175	372	118
<b>LOT</b>	<b>79</b>	<b>172</b>	<b>115</b>
LOT et GARONNE	144	326	110
AVEYRON	107	275	97
ARIEGE	58	150	97
CORREZE	91	242,5	94
DORDOGNE	150	408,5	92
HAUTES PYRENEES	77	229	84
CANTAL	45	148,5	76
HAUTE GARONNE	268	1220	55

A noter que les accidents dans la Haute Garonne sont proportionnellement moins graves car ils sont relevés souvent en site urbain où la vitesse autorisée est plus faible qu'en rase campagne.

# I - Bilan

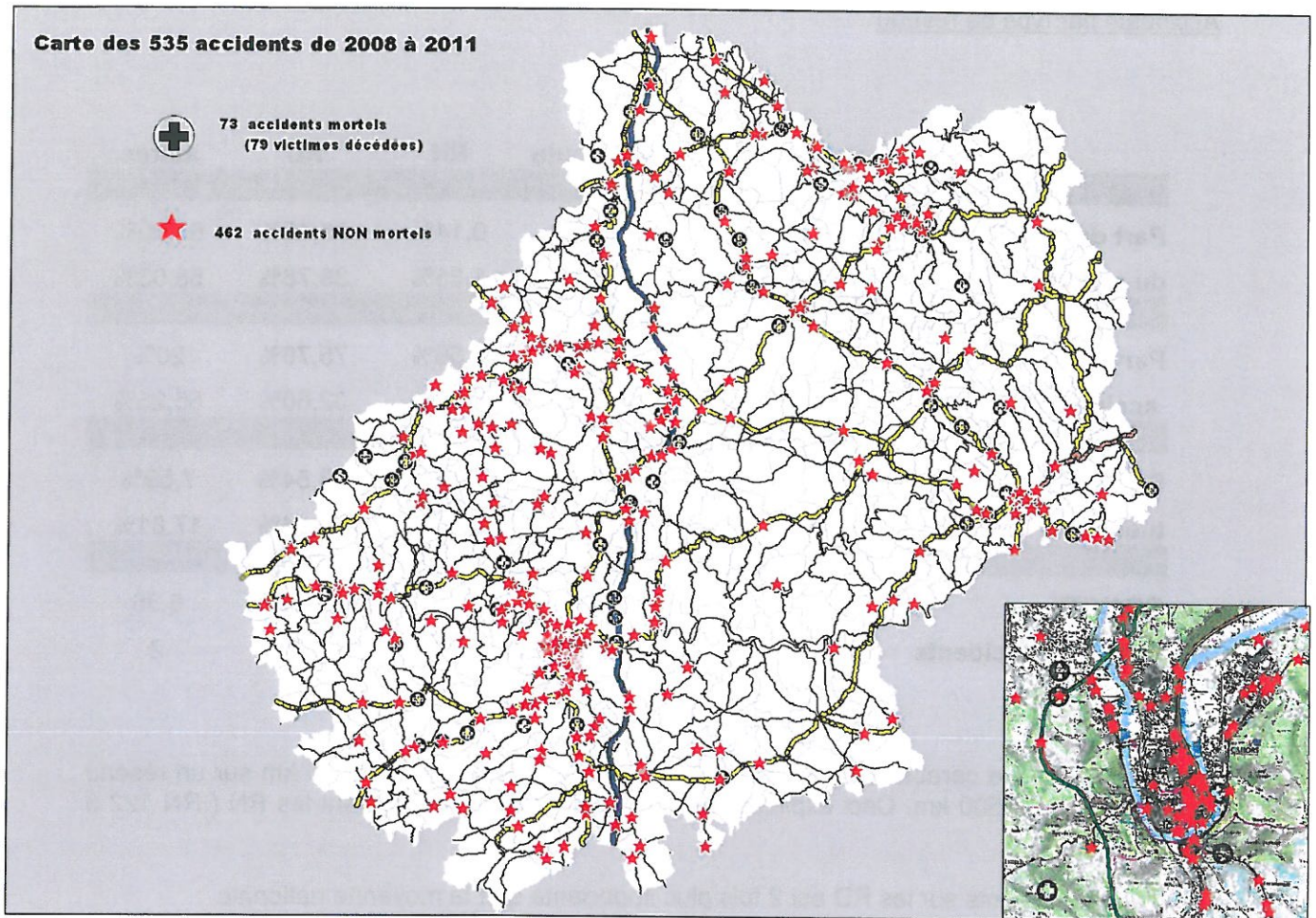
## 1 - Indicateurs de gravité des accidents



Les taux de gravité ( nombre de tués rapporté au nombre d'accidents ) sont élevés par rapport à la moyenne nationale, ce qui s'explique pour 2 raisons:

- Le Lot est un département qui compte peu d'agglomérations. En conséquence la majorité des accidents se produit en rase campagne, avec des vitesses assez fortes, lesquelles sont un facteur de gravité bien connu.
- Le nombre d'accidents corporels recensés est peut-être un peu faible, car il rassemble uniquement les accidents sur lesquels les forces de l'ordre ont eu l'occasion d'intervenir et qui ont été jugés graves. Ainsi en France, pour mémoire, le nombre total d'accidents corporels relevé est d'environ 2,5 fois celui des accidents graves, alors que ce nombre total n'est que de 1,2 fois celui des accidents graves dans notre département.

## 2 - Carte des accidents





## II - Localisation des accidents

### Accidents par type de réseau

		Autoroute	RN	RD	autres
<b>Part du linéaire total</b>	LOT	0,81%	0,14%	35,15%	63,90%
<b>du réseau routier</b>	France	0,94%	1,25%	39,78%	58,03%
<b>Part des accidents</b>	LOT	3,74%	0,56%	75,70%	20%
	France	6,37%	5,78%	32,60%	55,25%
<b>Part des tués</b>	LOT	8,86%	0%	83,54%	7,59%
	France	7,44%	8,60%	66,14%	17,81%
<b>GRAVITE</b>	LOT	35	0	15,5	5,36
<b>tués / 100 accidents</b>	France	7,1	9,1	12,4	2

Le réseau lotois se caractérise par un faible réseau national, seulement 16 km sur un réseau global de plus 11 500 km. Ceci explique les statistiques faibles concernant les RN ( RN 122 à l'est de FIGEAC ).

La part des accidents sur les RD est 2 fois plus importante que la moyenne nationale.

Le réseau routier départemental ( plus de 4 000km) draine la grande majorité du trafic car il est de qualité bien supérieure au réseau communal constitué d'un maillage secondaire pour desservir des petites communes majoritairement inférieures à 500 habitants.

Nous retrouvons une situation anormale dans la gravité selon les réseaux, avec pour l'autoroute un taux de 35 pour un taux moyen national de 7,1. Cela est dû principalement à l'année 2010 exceptionnellement mortelle sur le réseau de l'A20, avec 6 tués en 4 accidents.

### III - Accidents selon les usagers

#### 1 - Répartition des accidents selon la catégorie d'impliqués

Accidents impliquant au moins un	Accidents corporels		Accidents mortels	
	% année 2004/2007	% année 2008/2011	% année 2004/2007	% année 2008/2011
Piéton	9,7	11.2	7,9	12.3
Bicyclette	3	3.7	4,5	2.7
Cyclomoteur	17,2	18.1	7,9	6.5
Moto	11,3	13.6	7,9	5.4
VL	82,8	82.4	75	67.4
PL	8,7	3.2	2,3	7.6

La comparaison entre les 4 années des 2 dernières périodes des DGO montre une légère augmentation des accidents corporels des 2 roues, une stabilité pour ceux des VL, une forte diminution pour ceux des PL ainsi qu'une progression des accidents impliquant un piéton.

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

Accidents impliquant au moins un	2004 / 2007		2008 / 2011	
	Lot	National	Lot	National
Piéton	7.3%	3.4%	13.4%	3.9%
Bicyclette	4.2%	6.6%	3.3%	6.3%
Cyclomoteur	7.3%	16.5	7.6%	20.3%
Moto	7.3%	20.8%	6.5%	20.3%
VL	69.6%	57.1	67.4%	51.1%
PL	2.1%	1.6%	2.2%	2.1%
Autres usagers	2.1%	11.5%	0%	12.4%

Les tués usagers de 2 roues sont en légère diminution sauf pour les cyclomoteurs qui augmentent faiblement, mais le point important est la forte augmentation de piétons tués, le pourcentage a presque doublé. Toutefois il concerne des petits chiffres ( de 7 à 9 tués).

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

		0 - 14 ans	15 - 24 ans	24 - 44 ans	45 - 64 ans	> 65 ans
Piétons	2004/2007	14,3 %	0	28,6 %	14,3 %	42,8 %
	<b>2008/2011</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11.1%</b>	<b>22.2%</b>	<b>66.7%</b>
Bicyclettes	2004/2007	0	0	0	50 %	50 %
	<b>2008/2011</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Deux roues motorisés	2004/2007	0	42,9 %	14,3 %	28,6 %	14,3 %
	<b>2008/2011</b>	<b>0</b>	<b>45.4%</b>	<b>9.2%</b>	<b>45.4%</b>	<b>0</b>
VL	2004/2007	4,6 %	21,2 %	19,7 %	22,7 %	31,8 %
	<b>2008/2011</b>	<b>1.76%</b>	<b>29,82%</b>	<b>22,81%</b>	<b>24,56%</b>	<b>21,05%</b>

Les points marquant des tués par âges et catégories d'usagers peuvent se résumer ainsi :

- piétons de plus de 65 ans, accroissement de 50% ( de 3 à 6 tués)
- deux roues de 45 / 64 ans, accroissement de plus 50% (de 2 à 5 tués)
- diminution de 50% des tués de plus de 65 ans usagers de VL (de 24 à 12 tués)

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

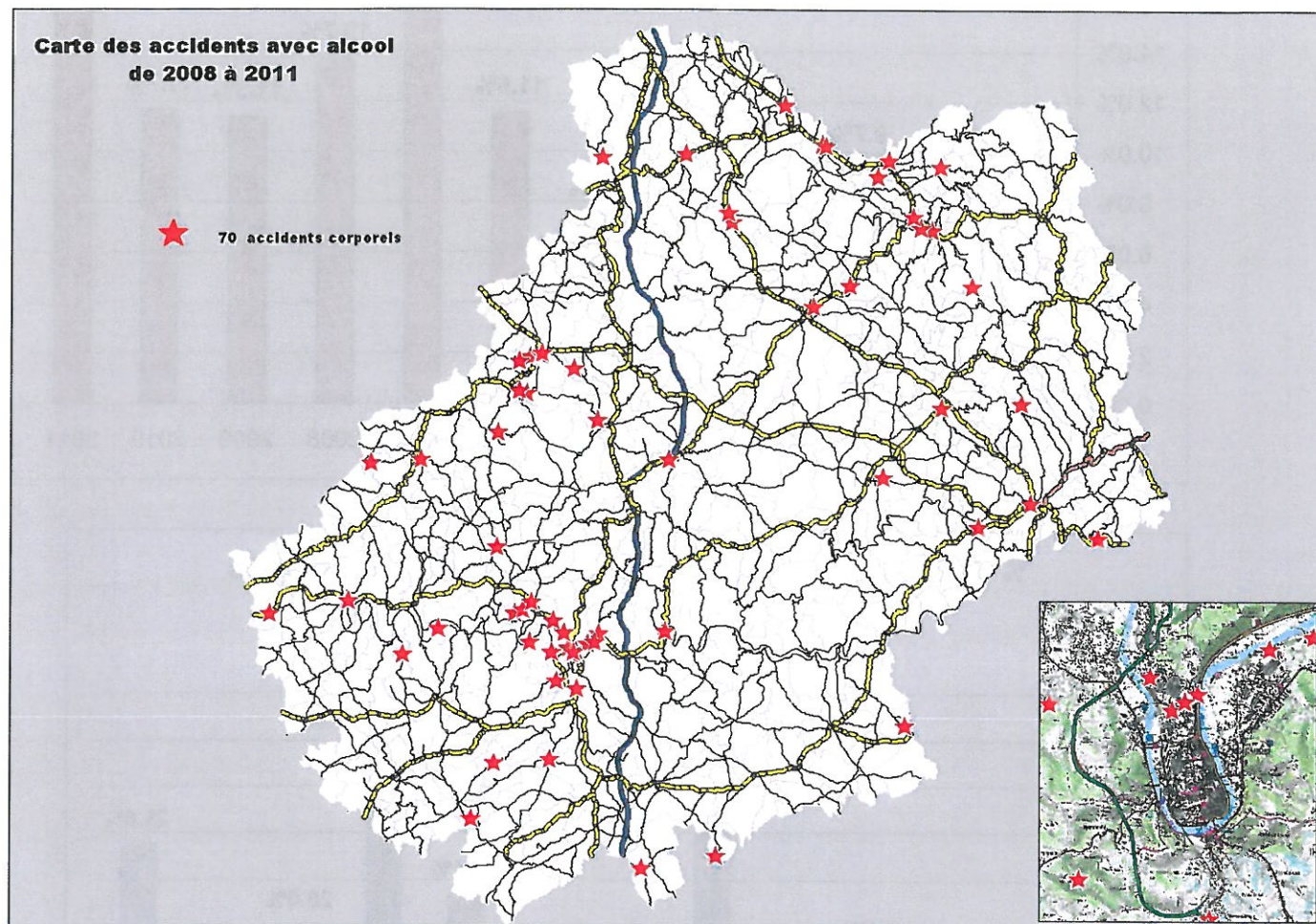
LOT	0 - 14 ans		15 - 24 ans		24 - 44 ans		45 - 64 ans		> 65 ans	
	2004 2007	<b>2008 2011</b>	2004 2007	<b>2008 2011</b>	2004 2007	<b>2008 2011</b>	2004 2007	<b>2008 2011</b>	2004 2007	<b>2008 2011</b>
Masculin	0	<b>1</b>	19	<b>16</b>	9	<b>10</b>	19	<b>19</b>	19	<b>9</b>
Féminin	4	<b>0</b>	2	<b>6</b>	8	<b>5</b>	5	<b>3</b>	10	<b>10</b>
Ensemble	4	<b>1</b>	21	<b>22</b>	17	<b>15</b>	24	<b>22</b>	29	<b>19</b>
%	4.2%	<b>1.3%</b>	22.1%	<b>27.8%</b>	17.9%	<b>19.0%</b>	25.3%	<b>27.8%</b>	30.5%	<b>24.1%</b>

Ce tableau indiquant, en pourcentage, les tués par catégorie d'âge et par sexe, montre surtout

- une augmentation des tués de sexe féminin dans la tranche 15/24 ans ( de 2 à 6 tuées) compensée par la baisse des tués de sexe masculin
- une forte diminution des tués de plus de 65 ans de sexe masculin ( de 19 à 9 tués)

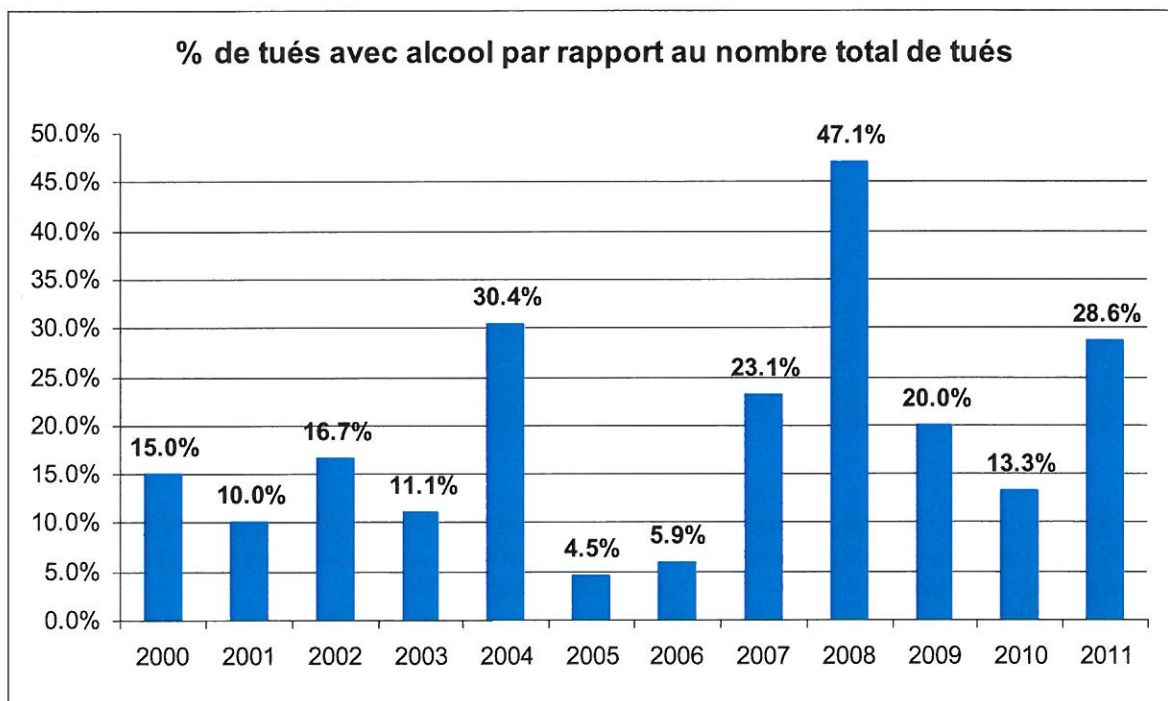
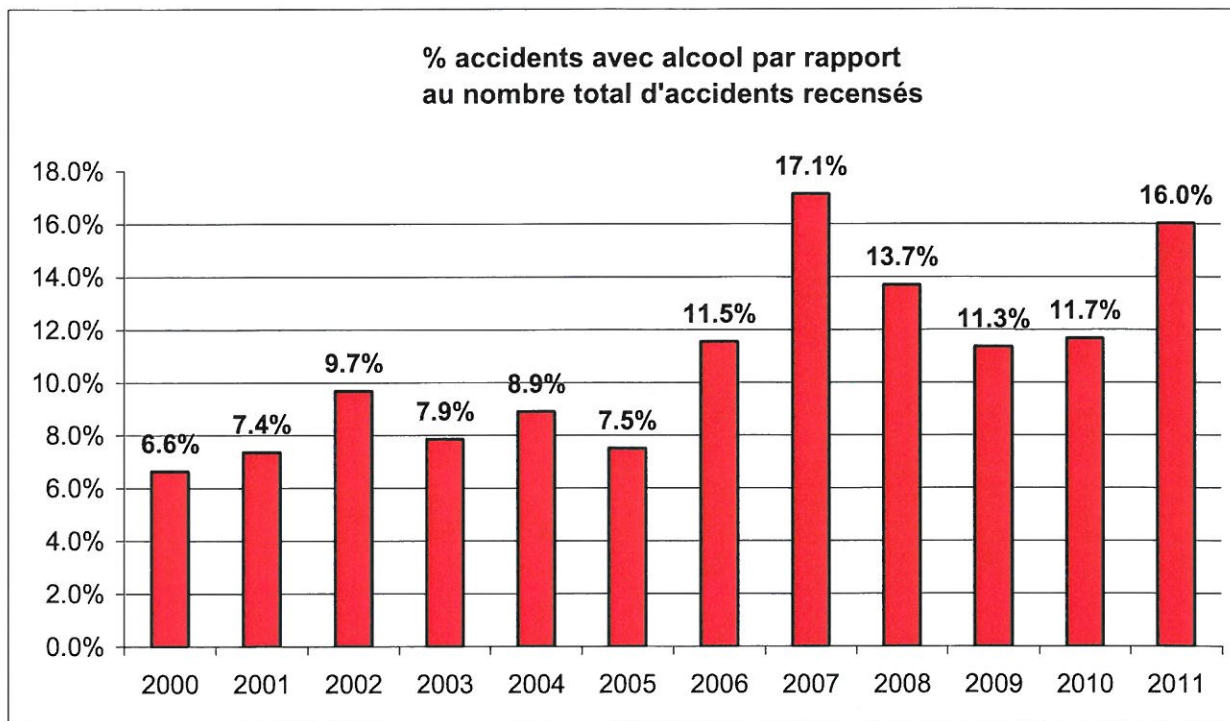
## IV Accidents et enjeu « ALCOOL »

Accidents impliquant au moins un conducteur alcoolisé de 2008 à 2011.

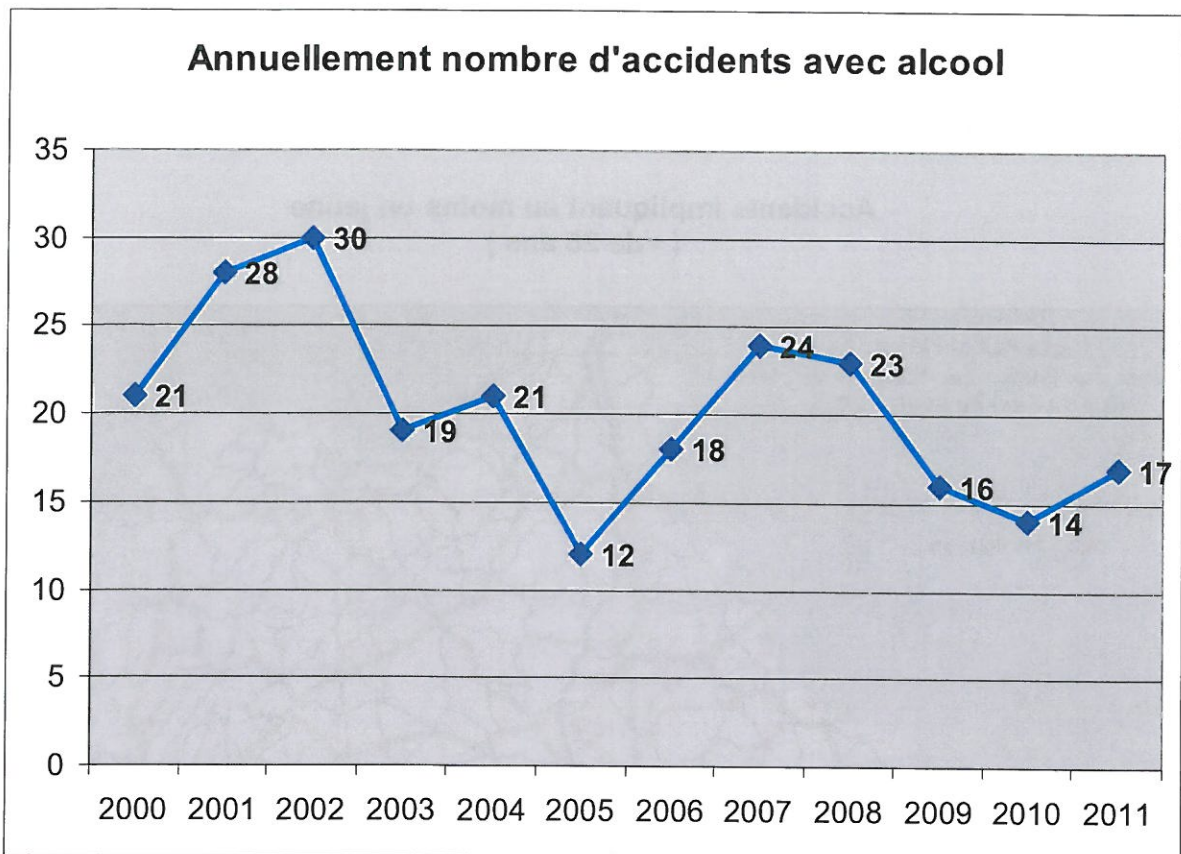


La répartition des accidents montre qu'il existe toujours une zone à l'Ouest de CAHORS et dans la vallée du Lot, ainsi que le secteur de GOURDON, et enfin la zone au nord-est du département, sur l'axe VAYRAC - BRETENOUX - SAINT CERÉ. Autour de FIGEAC, les accidents sont plus dispersés.





Ces 2 graphes montrent que durant les 4 dernières années, le pourcentage d'accidents dus à l'alcool a progressé comme le montrent les moyennes annuelles qui ont augmenté dans le cas des accidents corporels et aussi mortels et s'approchent maintenant de la moyenne nationale qui est de 29.9%.

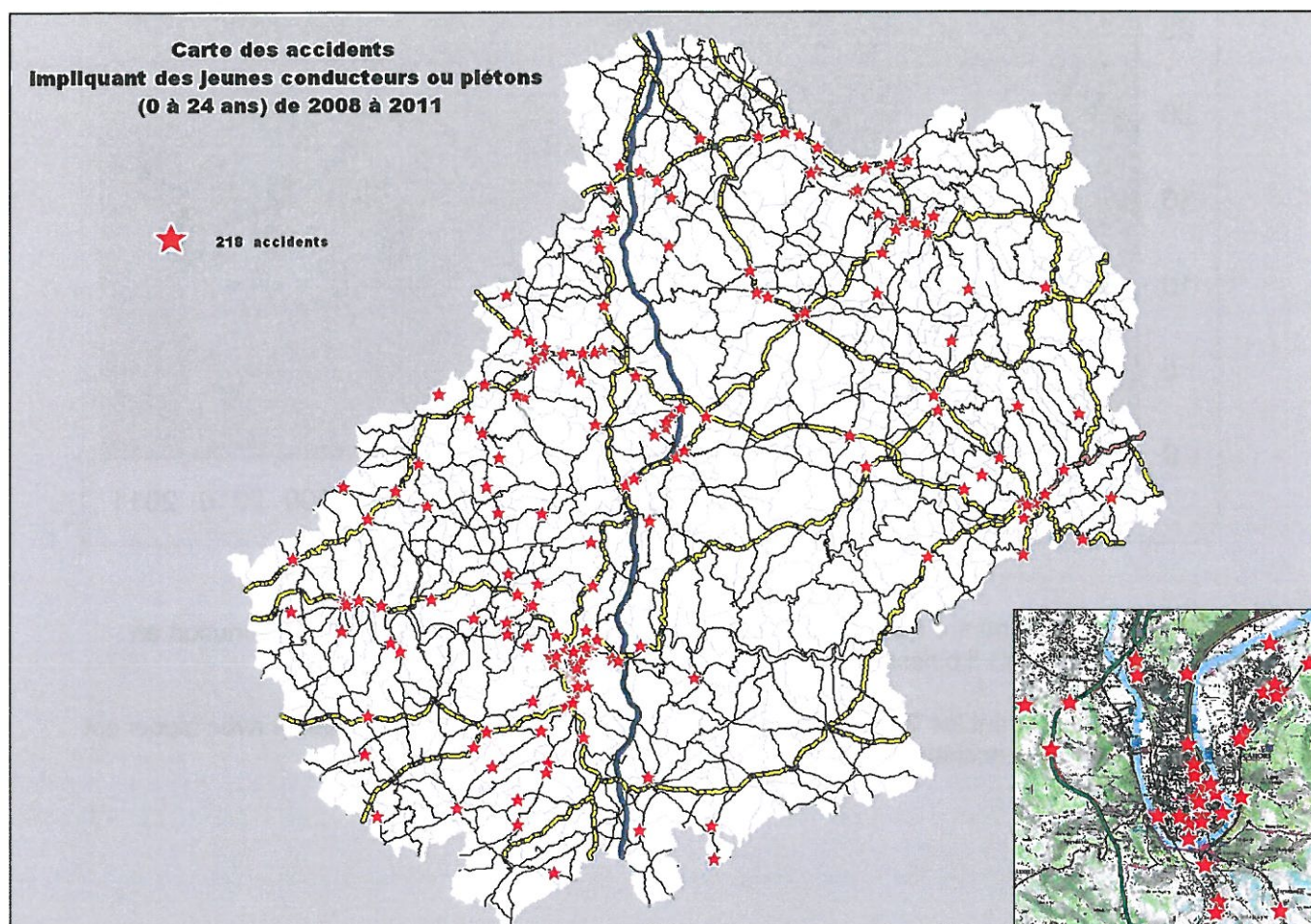


Cet autre graphe montre que le nombre d'accidents avec alcool est en légère diminution en valeur absolue mais il baisse moins vite que l'ensemble des accidents.

On notera que durant les 2 dernières périodes de 4 ans, le cumul des accidents avec alcool est passé de 75 à 70 accidents.

## V Accidents et enjeu « LES JEUNES »

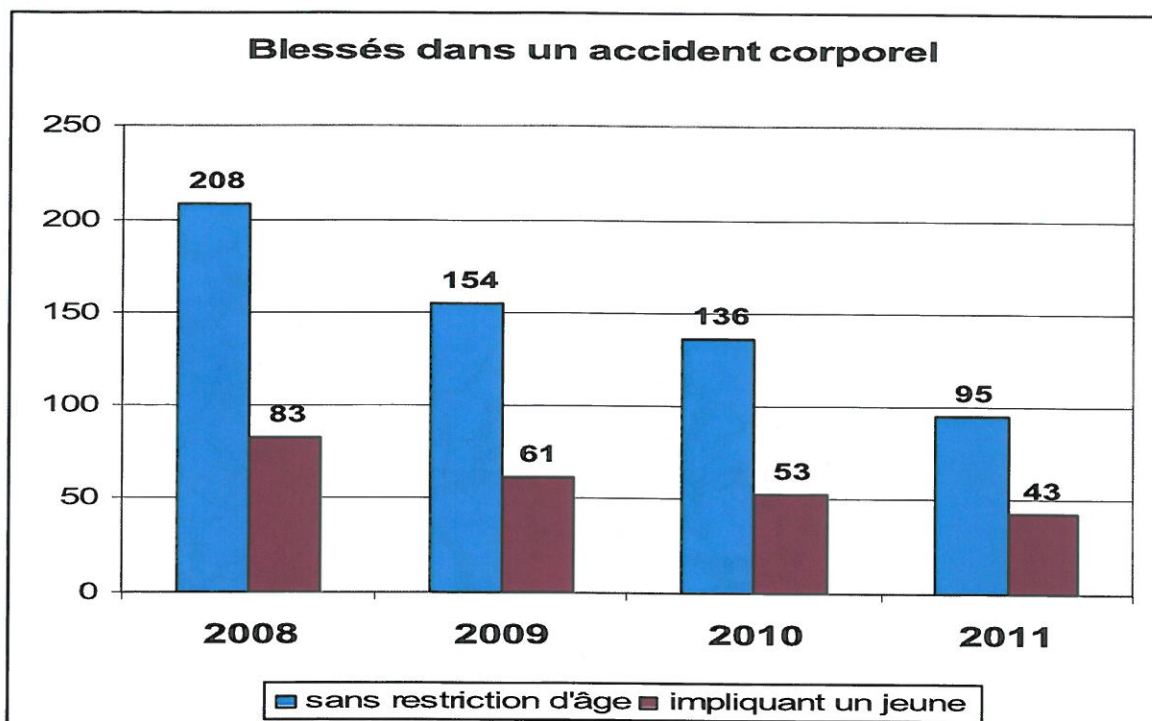
### Accidents impliquant au moins un jeune ( - de 25 ans )



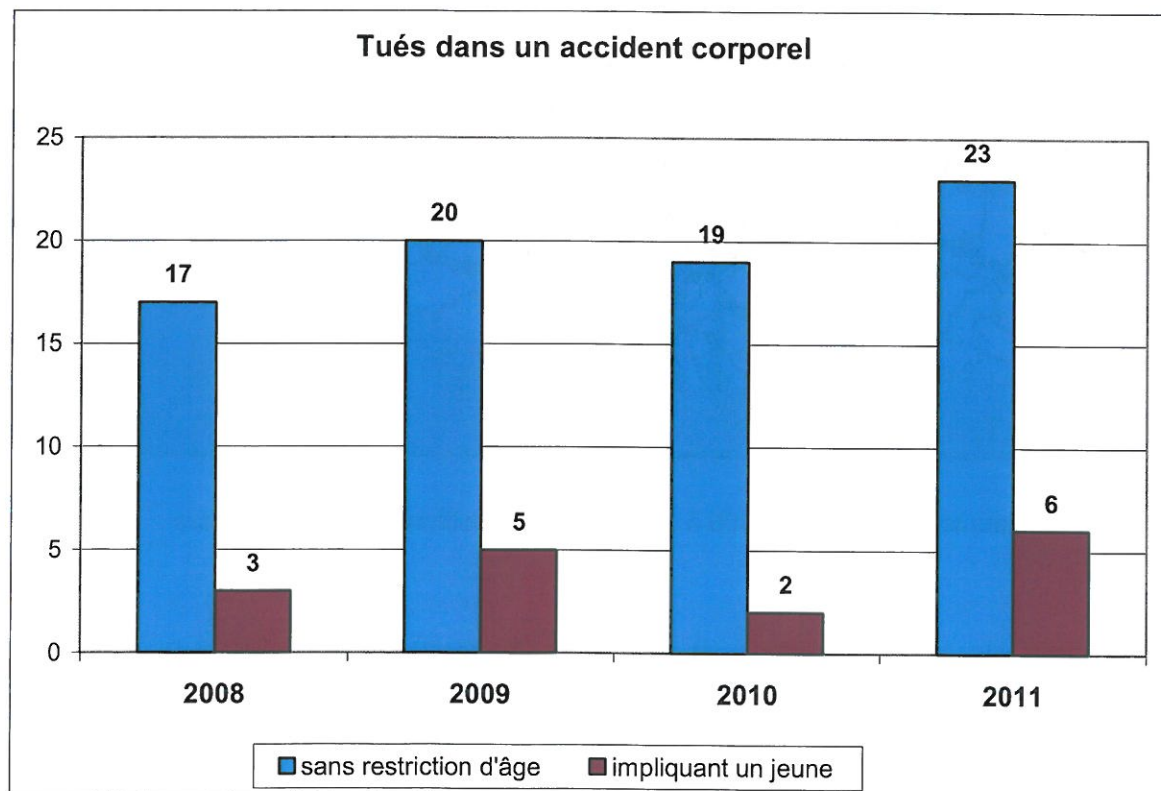
Les jeunes de moins de 25 ans représentent 24.24% de la population lotoise, soit presque le quart, alors qu'en terme d'accidents ils sont impactés à près de 40 %.

Cependant, le pourcentage de jeunes tués dans un accident s'établit à près de 20%, en dessous de la moyenne nationale qui est légèrement inférieure à 30%.



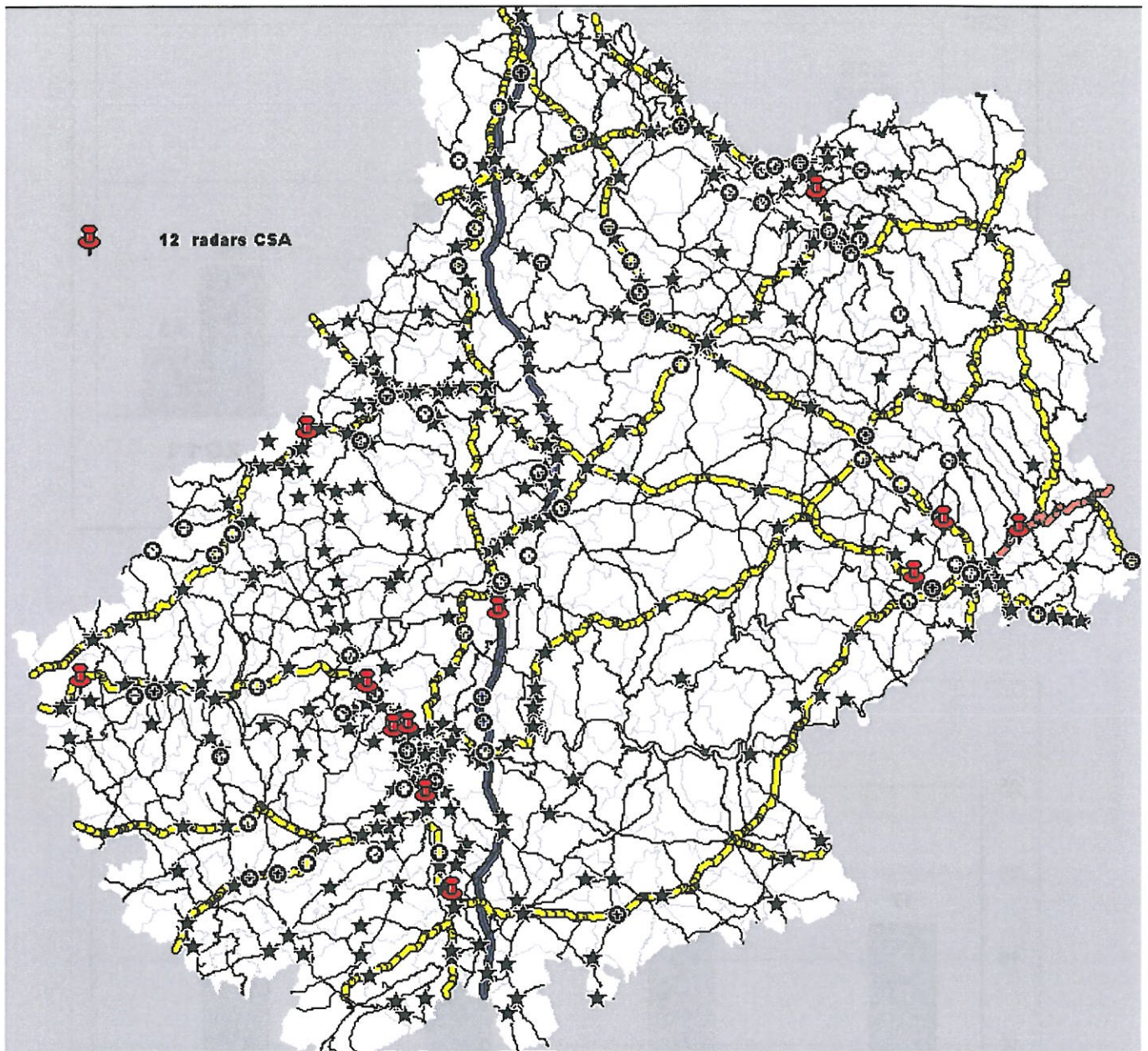


La baisse des accidents chez les jeunes est un peu plus faible que dans le reste de la population.



Les variations pour les seuls jeunes sont très aléatoires à cause des petits chiffres, mais fluctuent quand même comme les variations relatives à l'ensemble des tués.

## VI Accidents et enjeu « VITESSE INADAPTEE »



Carte des accidents corporels de 2008 à 2011, avec le positionnement des radars automatiques.

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

Au 31 décembre 2011, 12 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
- 10 radars implantés sur les:

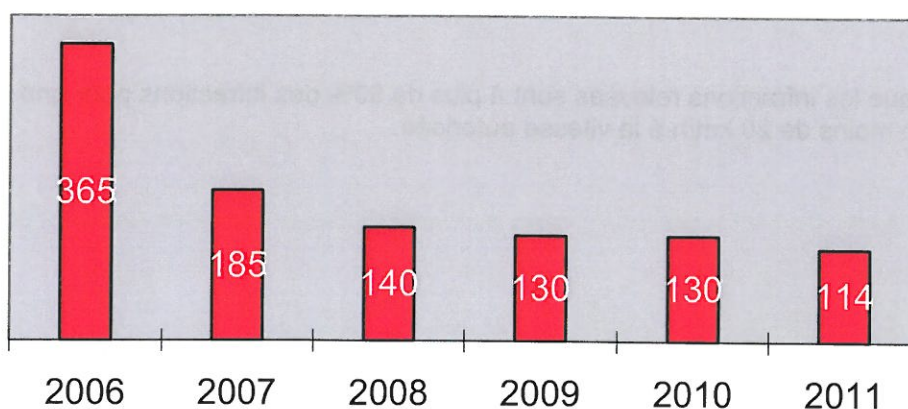


- RD 8 sur la commune de PRADINES
- RD 811 – 3 radars - sur les communes d'ESPERE, de CAHORS et de DURAVEL
- RD 820 – 2 radars - sur les communes du MONTAT et de CAHORS ( rocade)
- RD 802 sur la commune de CAMBOULIT
- RD 803 sur la commune de SAINT MICHEL LOUBEJOU
- RD 840 sur la commune de CAMBURAT
- RD 673 sur la commune de LEOBARD

De plus les forces de l'ordre possèdent 5 radars embarqués qui couvrent l'ensemble du département:

- 1 pour le commissariat de Police de CAHORS
- 2 pour les PMO de CAHORS et SOUILLAC
- 2 pour les BMO de FIGEAC et GOURDON

### Moyenne mensuelle et par radar fixe des infractions relevées



	2006	2007	2008	2009	2010	2011
PRADINES	2 432	2 202	1 367	1 416	1 069	842
NADILLAC	13 545	7 276	5 281	4 846	6 249	4 137
CAHORS	1 542	829	279	434	345	530
ST MICHEL LOUBEJOU	696	617	385	531	482	441
ESPERE	7 269	2 343	2 988	2 387	2 841	2 538
LE MONTAT	762	590	428	393	322	164
VIAZAC		1 490	1 003	939	637	467
DURAVEL					71	186
CAHORS rocade					64	297
CAMBURAT					1 772	5 772
CAMBOULIT					86	588
LEOBARD						73

Les infractions relevées, en moyenne mensuelle, par les radars automatiques sont en diminution constante pour chaque équipement.

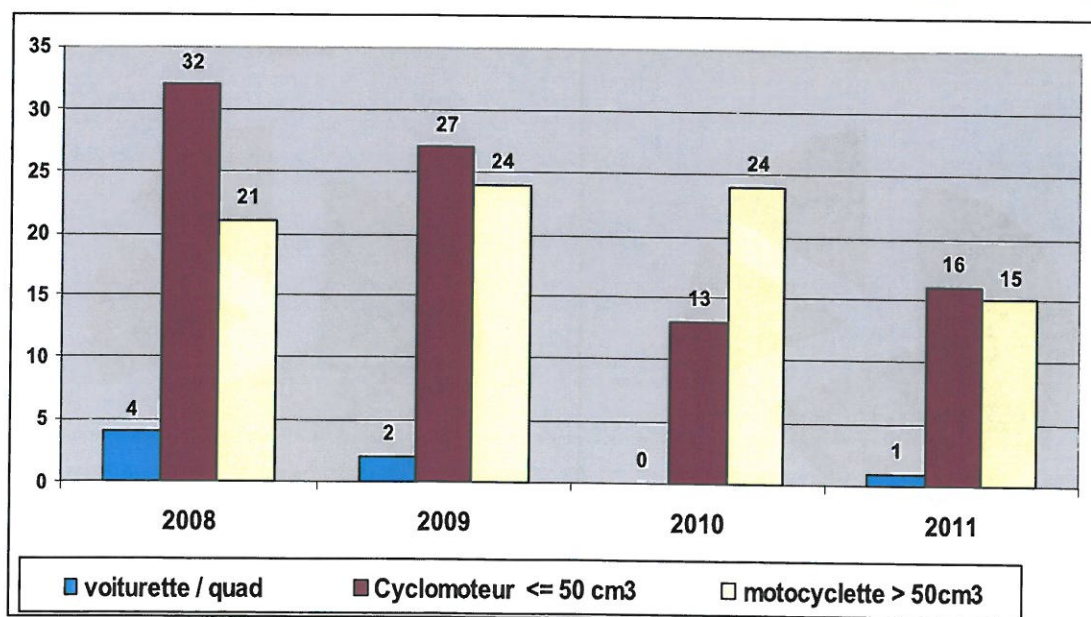
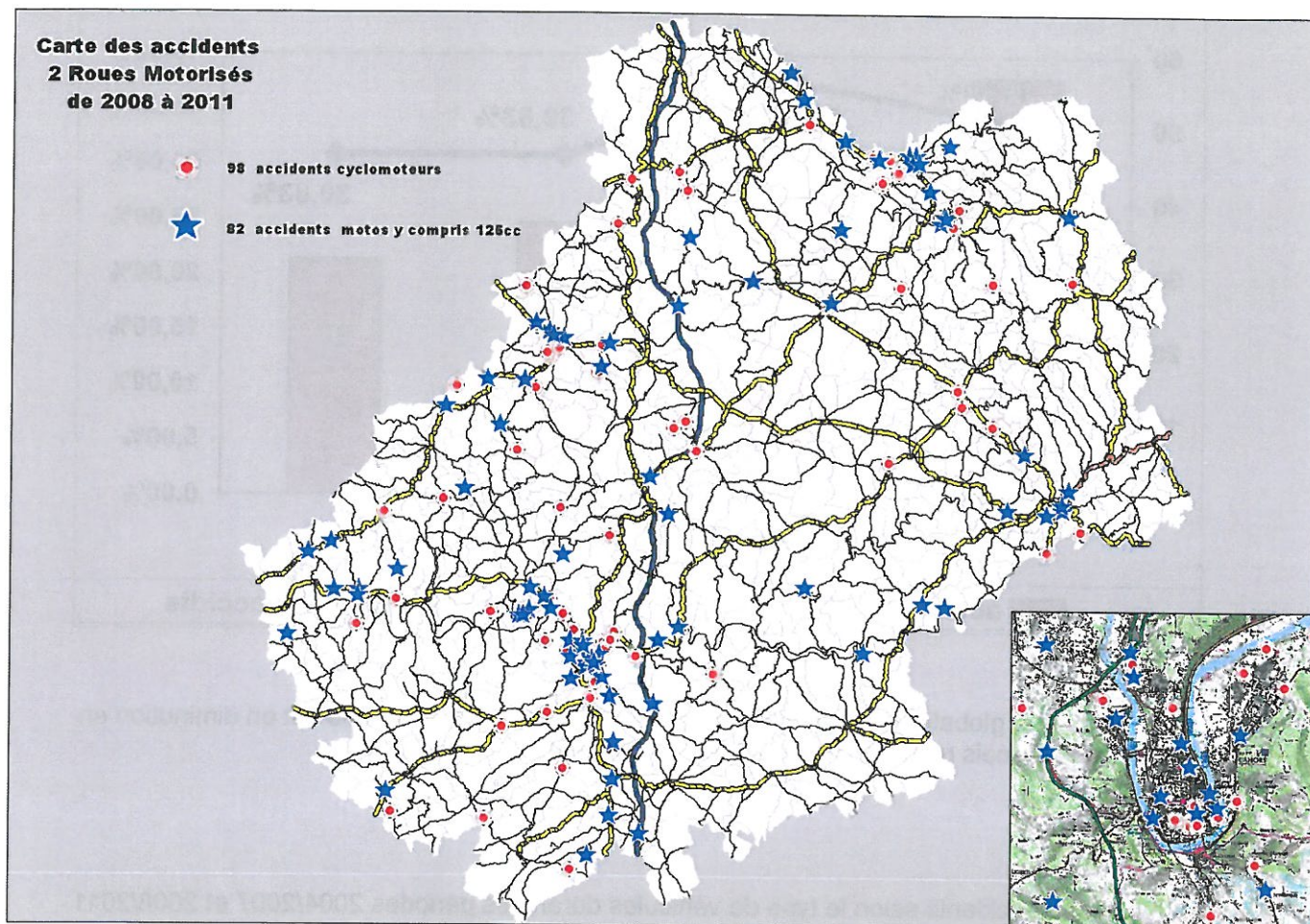
Nombre d'infractions Période 2008/2011	< 20 km/h	>=20 et <30 km/h	>=30 et <40 km/h	>=40 et <50 km/h	>=50 km/h
<b>78520</b>	<b>74630</b>	<b>3065</b>	<b>582</b>	<b>169</b>	<b>74</b>
radars mobiles	95,05%	3,90%	0,74%	0,22%	0,09%
<b>52967</b>	<b>48352</b>	<b>2978</b>	<b>870</b>	<b>406</b>	<b>361</b>
radars fixes	91,29%	5,62%	1,64%	0,77%	0,68%
<b>131 487</b>	<b>122 982</b>	<b>6 043</b>	<b>1 452</b>	<b>575</b>	<b>435</b>
total fixes et mobiles	93,53%	4,60%	1,10%	0,44%	0,33%

On constate que les infractions relevées sont à plus de 90% des infractions pour une vitesse supérieure de moins de 20 km/h à la vitesse autorisée.

La répartition des infractions relevées par les **radars mobiles**, selon le type de voirie est la suivante :

type de voie	nombre d'infractions	%
<b>A20</b>	<b>35 609</b>	<b>45,35%</b>
<b>Agglomération</b>	<b>16 681</b>	<b>21,24%</b>
<b>RN 122</b>	<b>433</b>	<b>0,55%</b>
<b>RD</b>	<b>11 097</b>	<b>14,13%</b>
<b>Autres</b>	<b>14 700</b>	<b>18,72%</b>

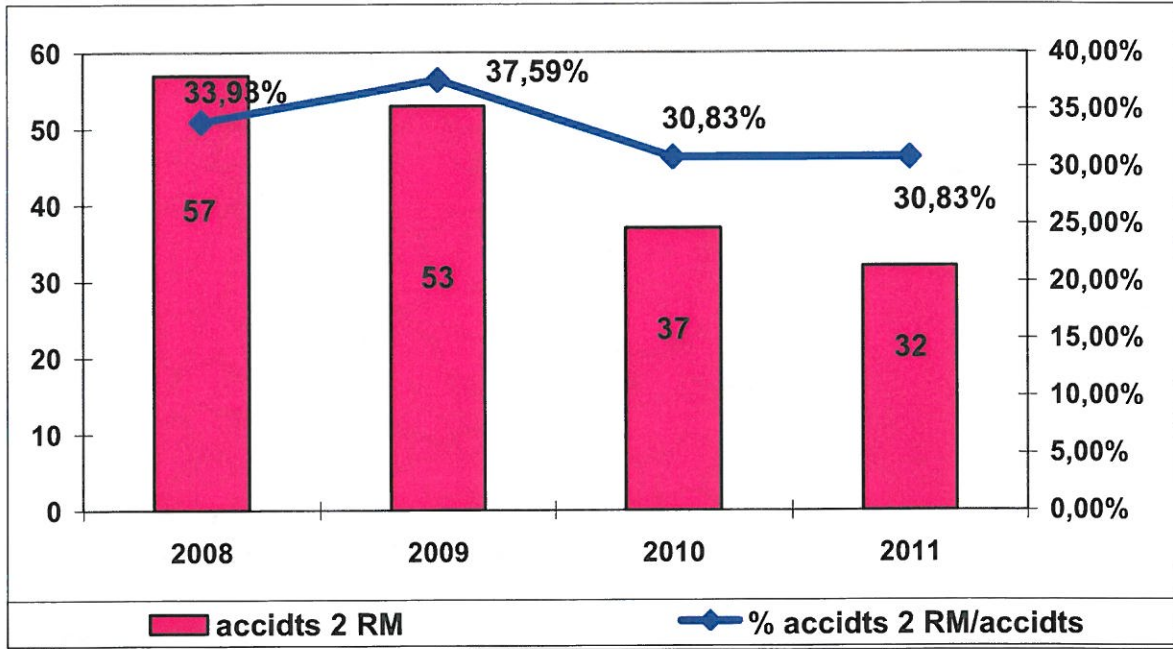
## VII Accidents et enjeu « DEUX ROUES MOTORISÉES »



Accidents des 2 roues motorisés .

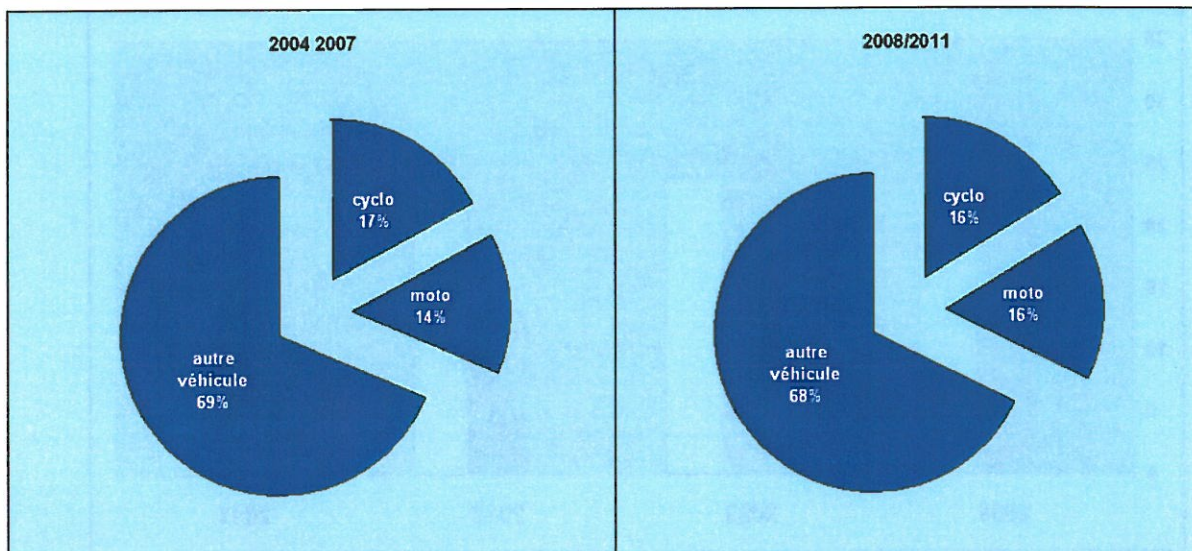
Nous constatons une baisse des accidents pour les cyclomoteurs . Pour les motos cette baisse est centrée uniquement sur 2011.





On constate que globalement le nombre d'accidents de 2 roues motorisés est en diminution en valeur absolue, mais reste plutôt stable en pourcentage.

Evolution des accidents selon le type de véhicules durant les périodes 2004/2007 et 2008/2011

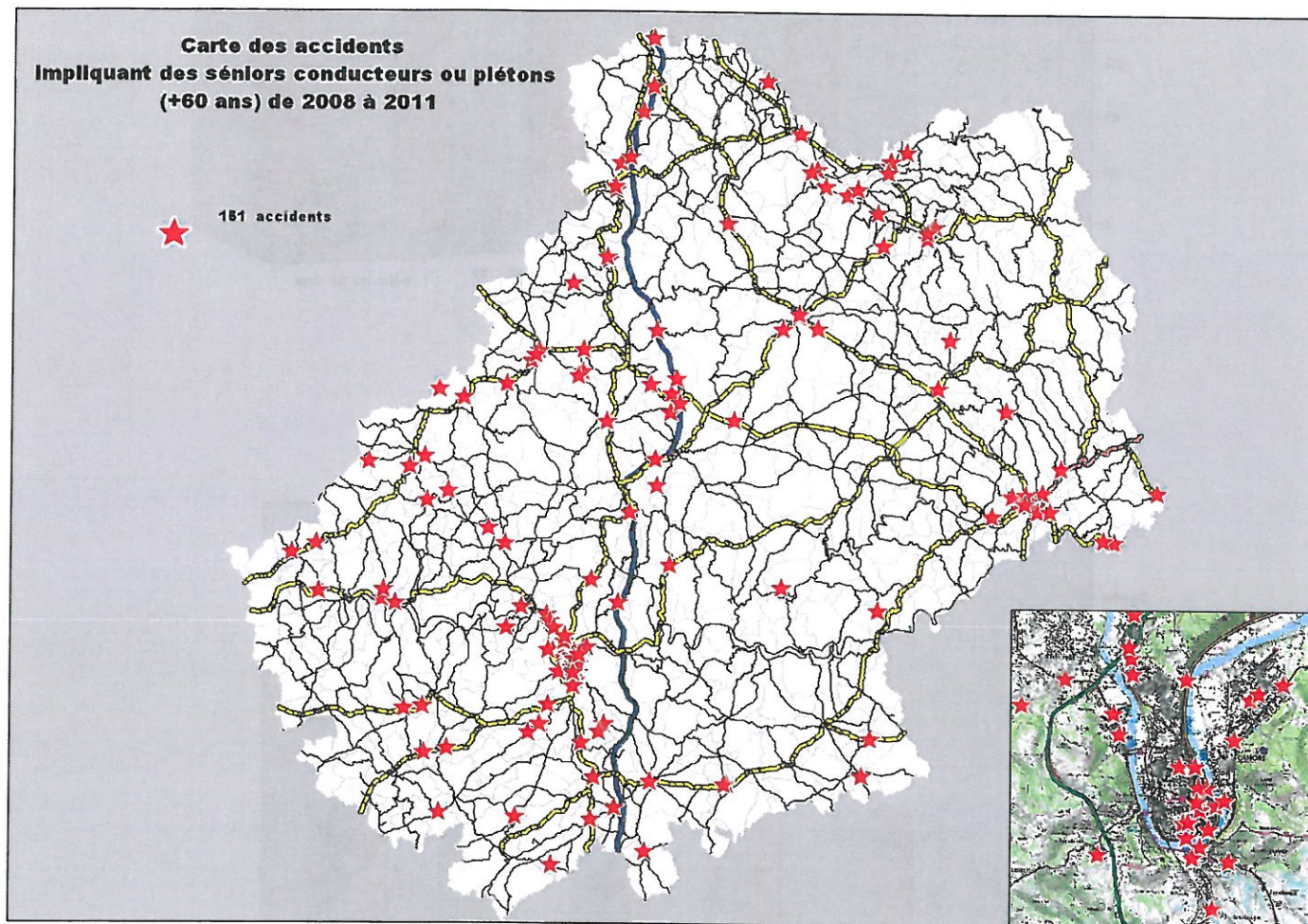


La comparaison des 2 roues motorisés – cyclomoteur et moto – montre que face à la diminution du nombre total des accidents, la proportion d'accidents de moto est en légère hausse.

Pour les tués dans ces 2 catégories, les baisses sont à peu près identiques – de 7 à 5 tués pour les cyclos et de 8 à 6 pour les motos.

### V III Accidents et enjeu « LES SENIORS »

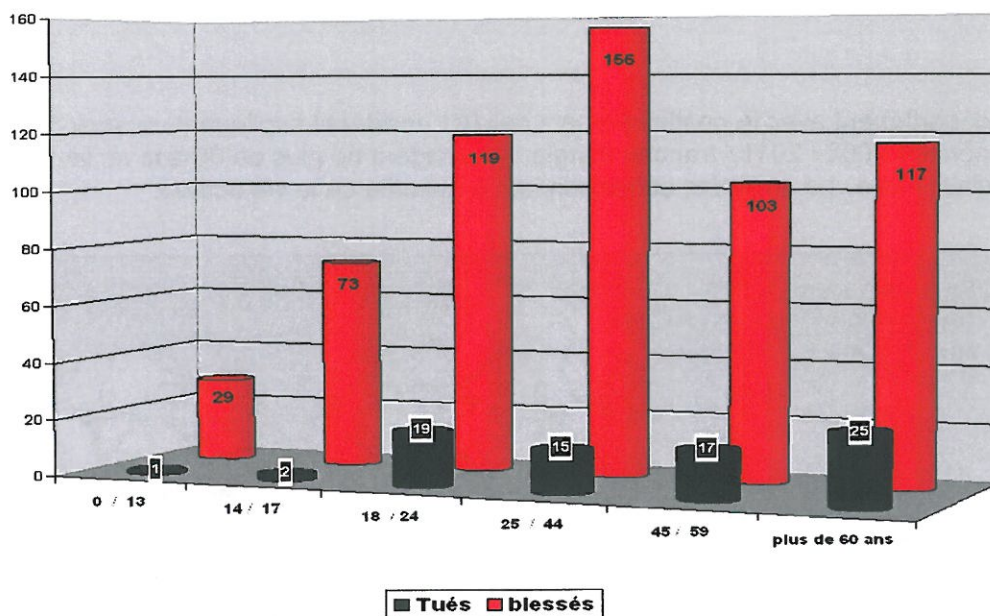
Carte du département avec le positionnement des 151 accidents impliquant un senior durant la période 2008 / 2011 ( tranche élargie aux usagers de plus de 60 ans au lieu de 65 ans, afin d'avoir une vue complète correspondant à la sortie de la vie active).



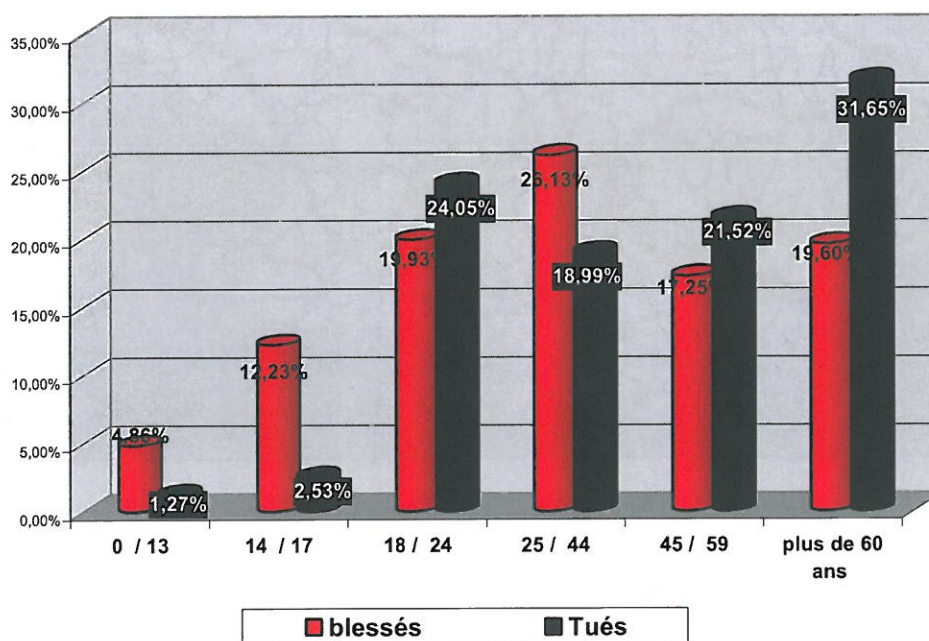
Ces 151 accidents ont occasionné 173 victimes, dont 26 tués.  
On constate que la carte montre une répartition meilleure sur l'ensemble du territoire que pour les jeunes ou le paramètre « alcool ». Ceci s'explique par le caractère rural du département avec la présence de nombreuses personnes âgées en dehors des principales agglomérations.



### Les victimes par tranche d'âge de 2008 à 2011

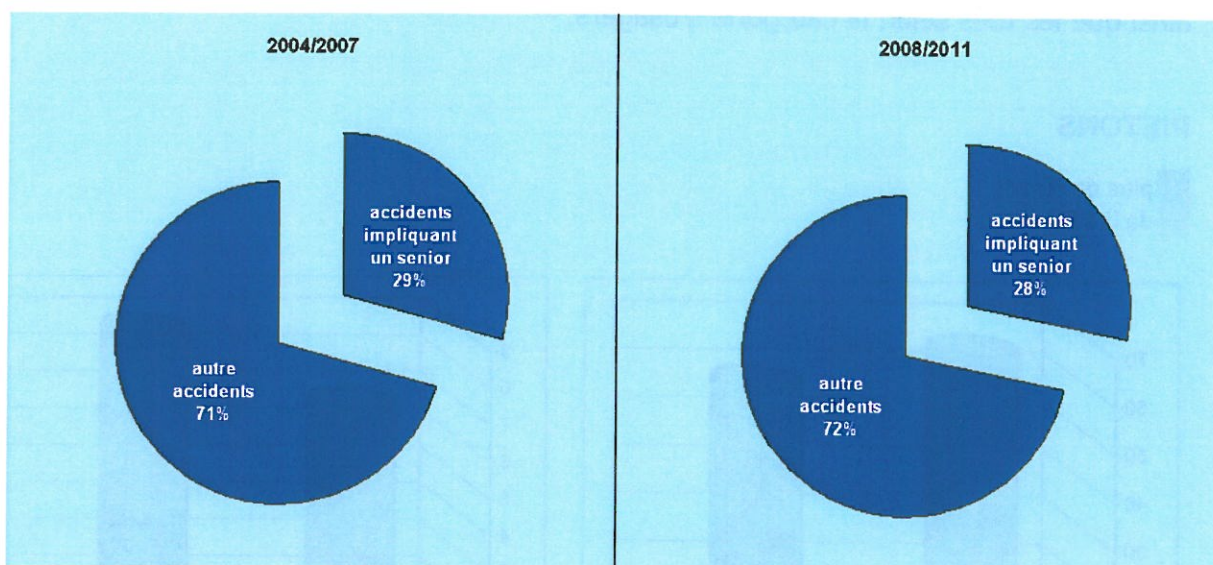


### % des victimes selon la tranche d'âge



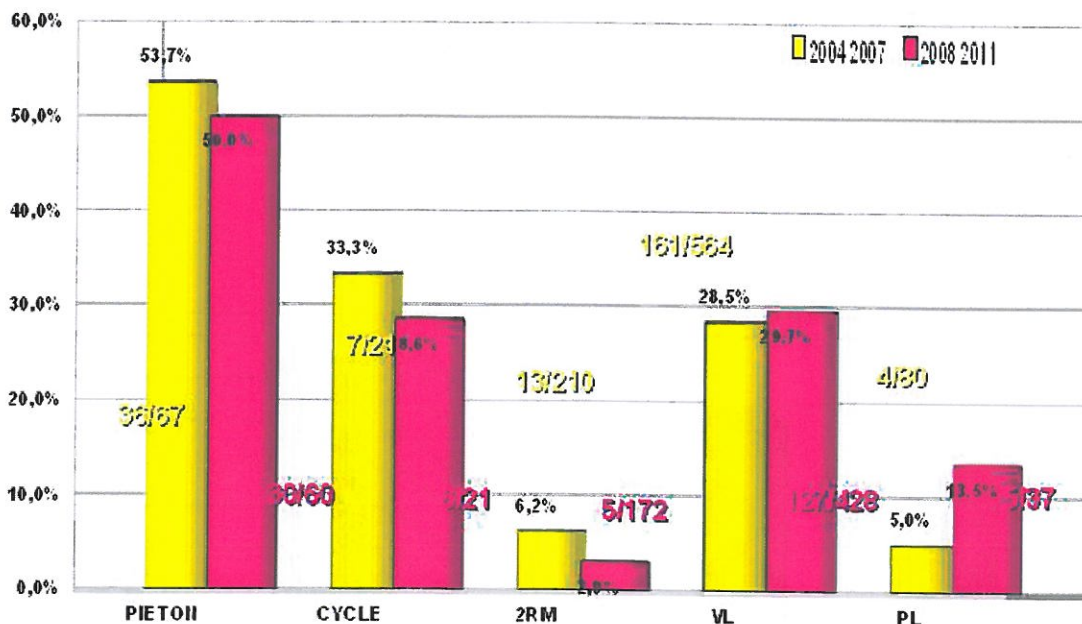
La population du département compte 32% de plus de 60 ans. Cela est pratiquement le même pourcentage pour les tués, mais nettement inférieur pour les blessés, les plus de 60 ans sont plus vulnérable.

Evolution des accidents impliquant un senior durant les périodes 2004/2007 et 2008/2011,



Il y a une grande stabilité de la proportion des accidents

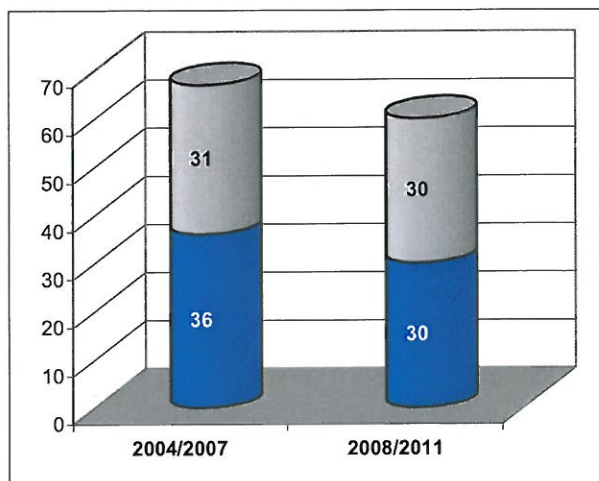
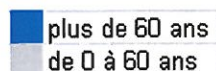
### Évolution du % des usagers de plus de 60 ans impliqués dans un accident



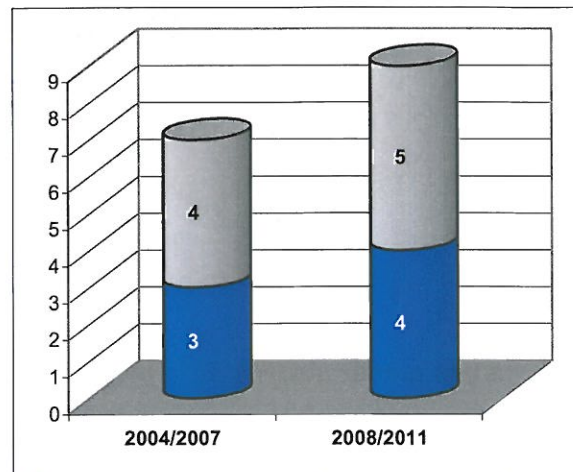
Le total de seniors accidentés sur la période 2008-2011 est de 173, soit une moyenne de 43 par an. Si le pourcentage d'accidents de PL impliquant un senior est en forte augmentation, en nombre il est pratiquement identique, ceci étant dû au fait que la quantité totale d'accidents a régulièrement diminué. En corollaire le nombre d'accidents en valeur absolue dans les autres catégories a nettement baissé.

Détails des chiffres en valeur absolue des accidents corporels impliquant un senior, ainsi que les tués selon la catégorie d'usagers.

## PIETONS



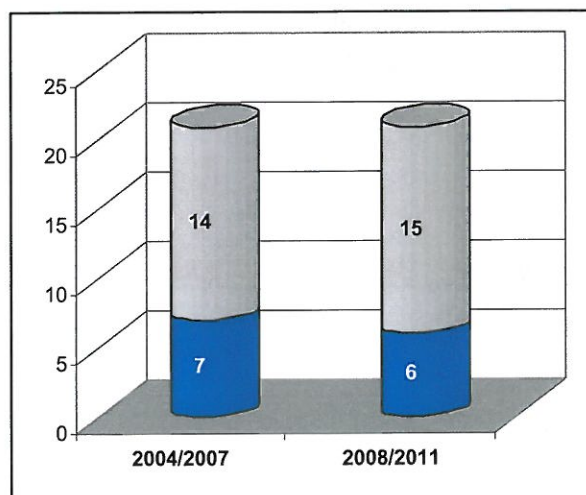
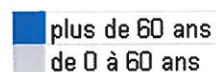
Répartition selon l'âge, des accidents impliquant un piéton. Le nombre total d'accidents impliquant un piéton est en diminution de presque 20%.



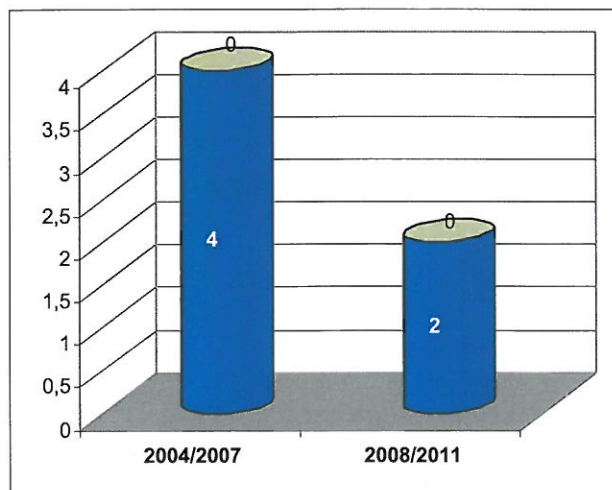
Nombre de piétons tués, le pourcentage par rapport à l'ensemble des victimes progresse de 4.6% à 6.7%

Nous constatons pour la période de 2008 à 2011, une augmentation des tués, pour les piétons, mais à pondérer par le paramètre « petits chiffres » qui rend aléatoire des conclusions trop tranchées.

## CYCLISTES



Nombre d'accidents impliquant un cycliste

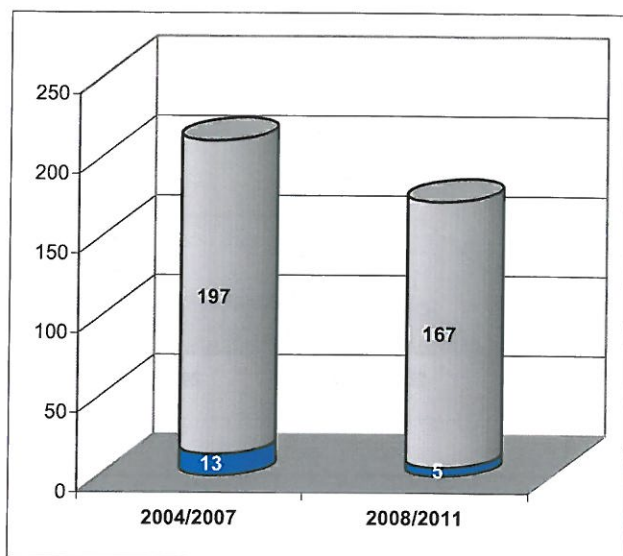


Nombre de cycliste tués  
Tous les cyclistes décédés sont tous des seniors, ils ont diminués sur la dernière période

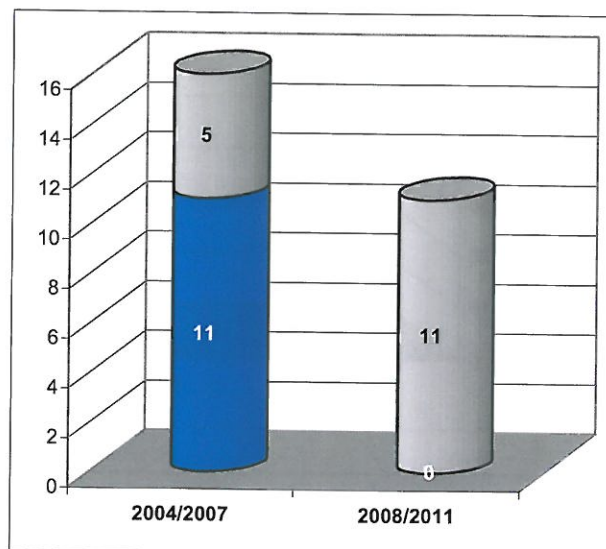


## 2 ROUES MOTORISEES

plus de 60 ans  
de 0 à 60 ans



nombre d'accidents impliquant un 2 RM

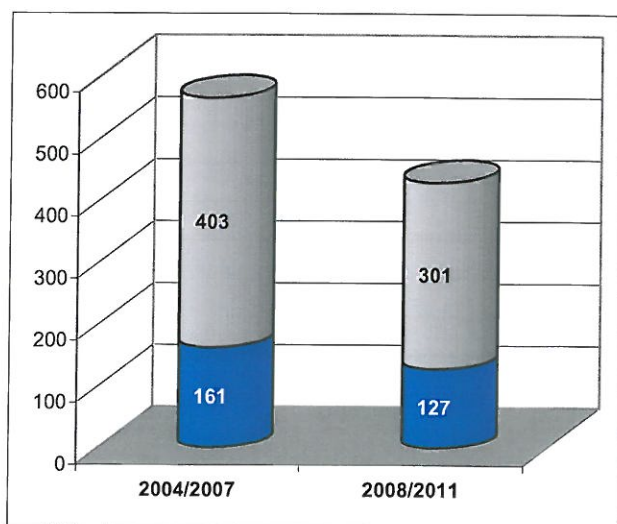


nombre de tués en 2 RM

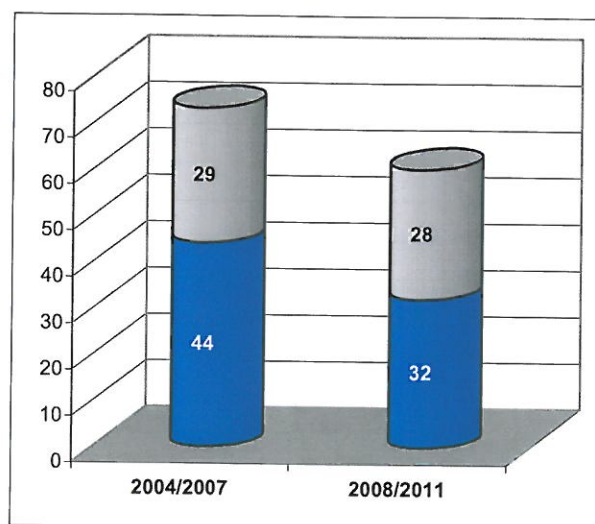
Durant la période 2008/2011, aucun 2RM de plus de 60 ans n'a été tué, alors qu'il y en avait eu 11 durant la période du DGO précédent. Cette diminution est remarquable.

## VL

plus de 60 ans  
de 0 à 60 ans

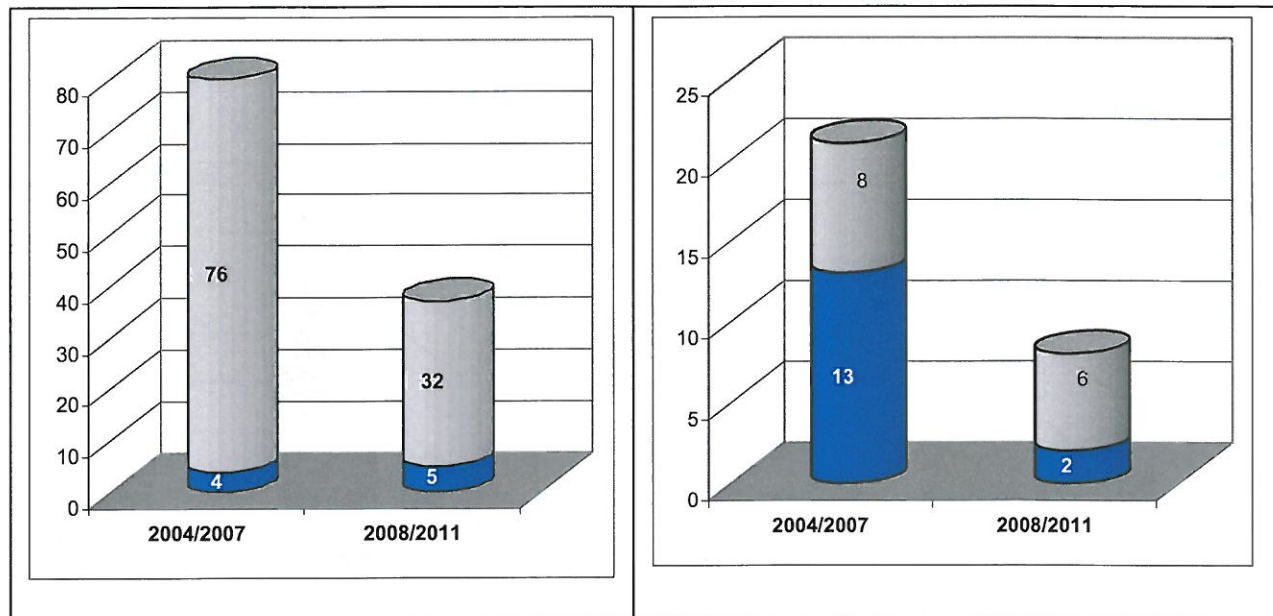
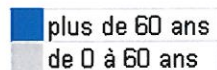


Nombre d'accidents VL impliquant un plus de 60 ans conducteur ou passager



Nombre de tués, conducteur ou passager d'un VL, de plus de 60 ans

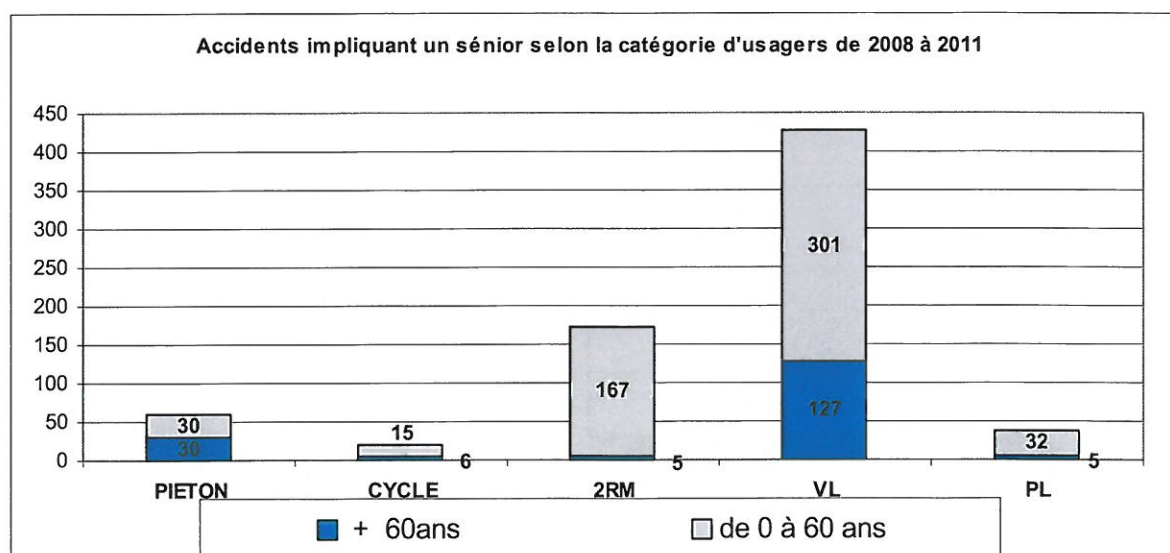
## PL



Le nombre de plus de 60 ans impliqués dans un accident de PL est en augmentation de 1, mais le pourcentage par rapport à l'ensemble des accidents de PL passe de 5 à 13,5%. Cela concerne de faibles chiffres.

Le nombre de victimes DCD de plus de 60 ans impliqués dans un accident de PL est en forte diminution, passant de plus de 60% à 25% sur la période 2008/2011.

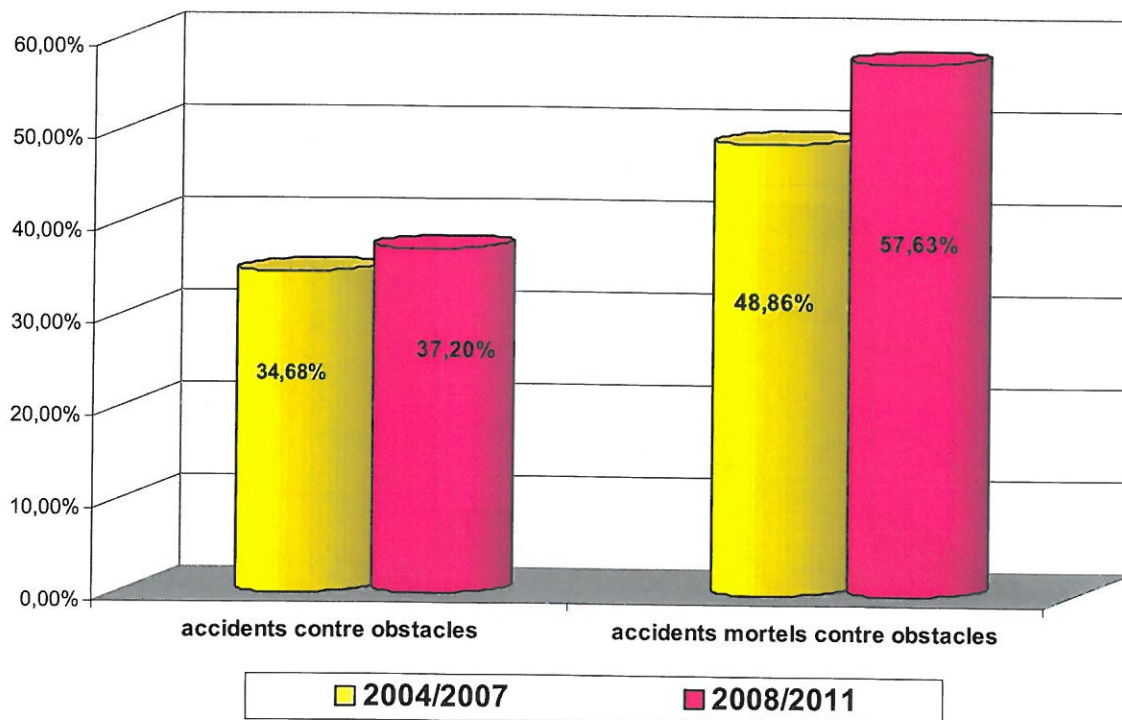
## RECAPITULATIF



Les piétons de plus de 60 ans sont les seniors les plus vulnérables.

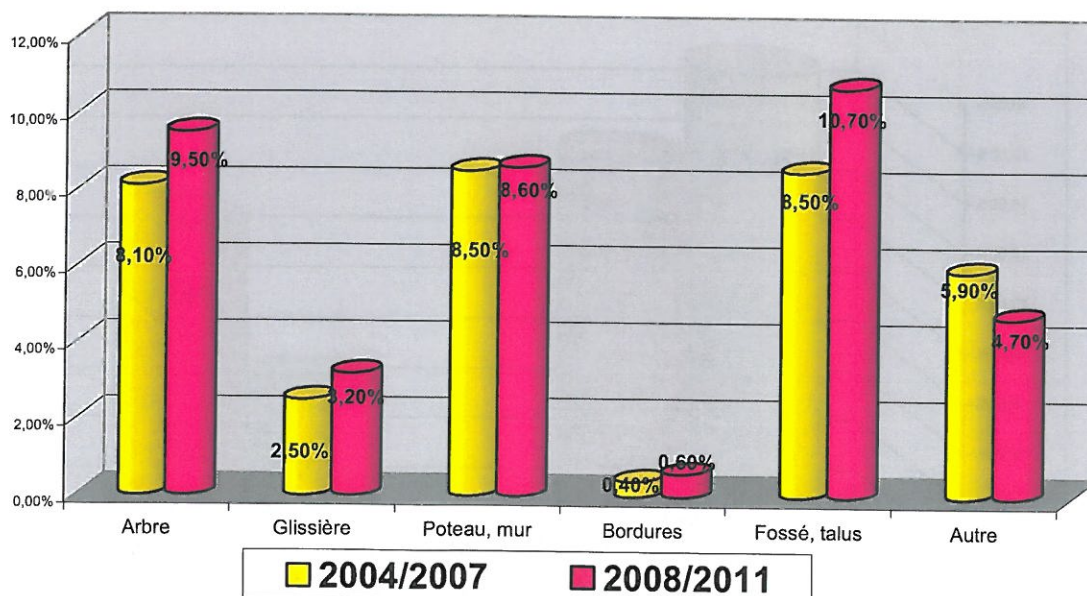
## IX Accidents et enjeu « LES OBSTACLES LATERAUX »

% d'accidents par rapport à l'ensemble des accidents



Ce type d'accident a continué de progresser en valeur relative pour les années 2008/2011. Leur impact est significatif concernant le nombre de tués.

% d'accidents corporels par type d'obstacles

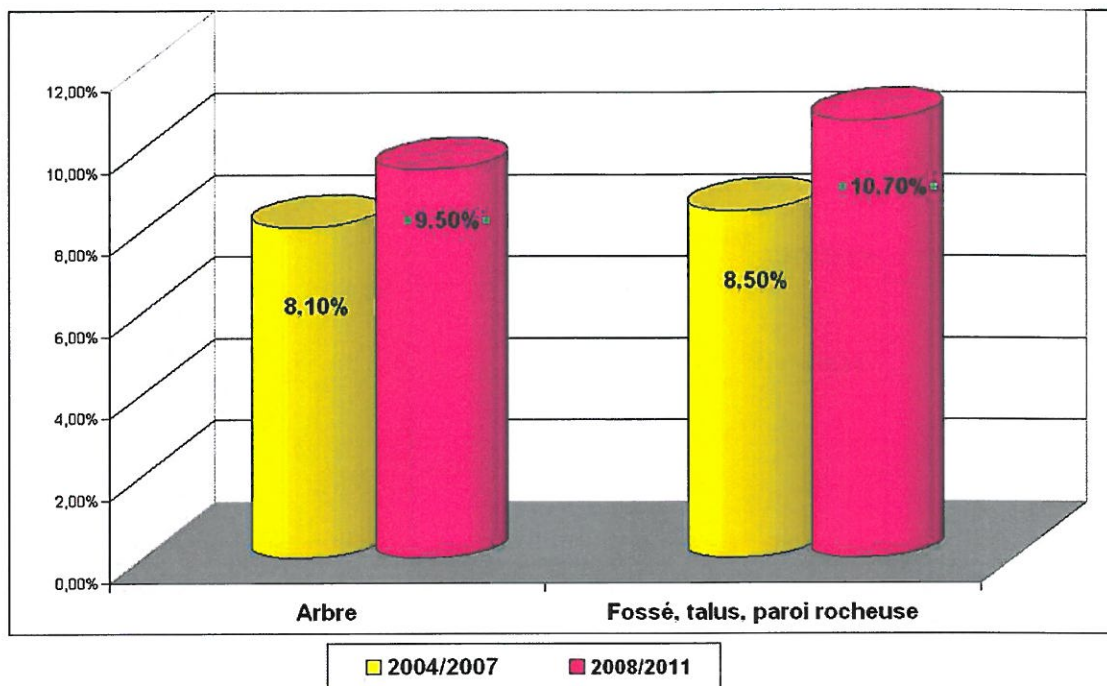


Les arbres et les talus ont représenté la cause principale de l'augmentation des accidents mortels.

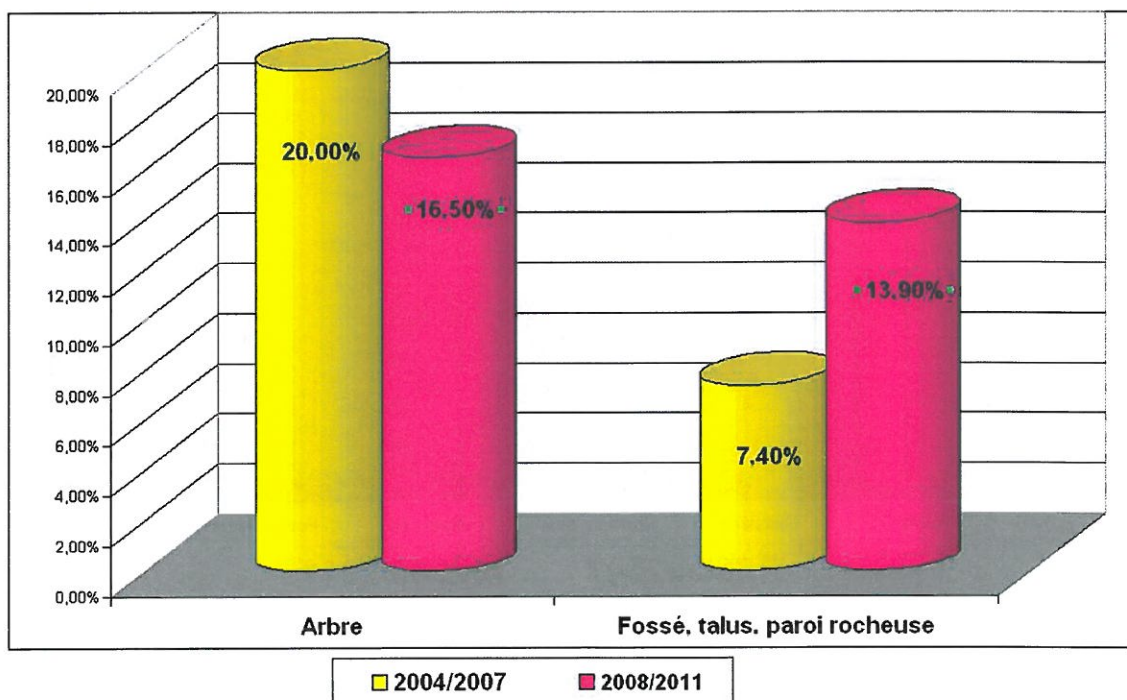


## Principales augmentations

% des accidents contre obstacles par rapport à l'ensemble des accidents corporels.

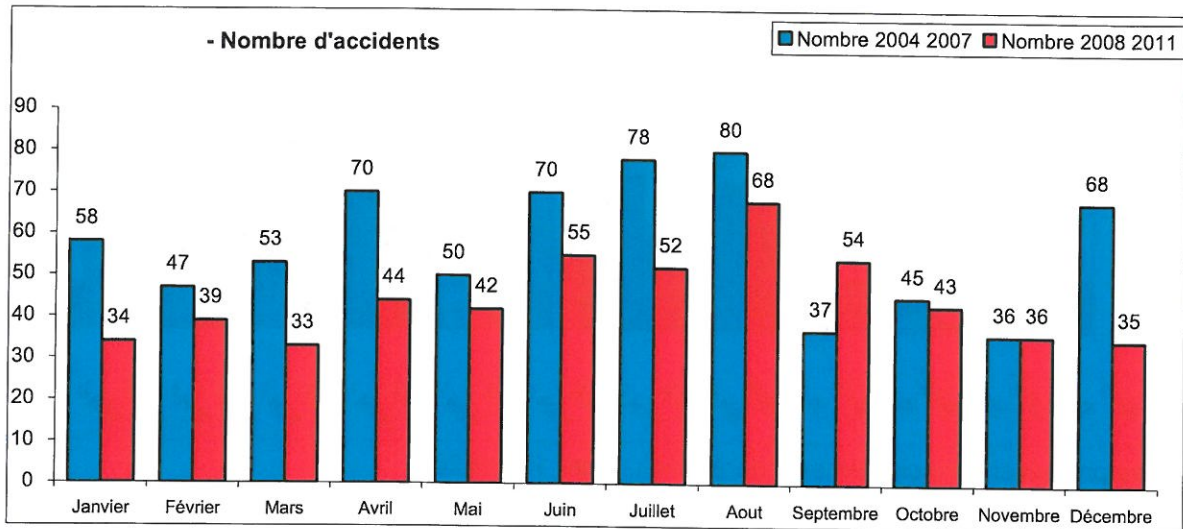


% des accidents mortels contre les obstacles par rapport à l'ensemble des accidents mortels



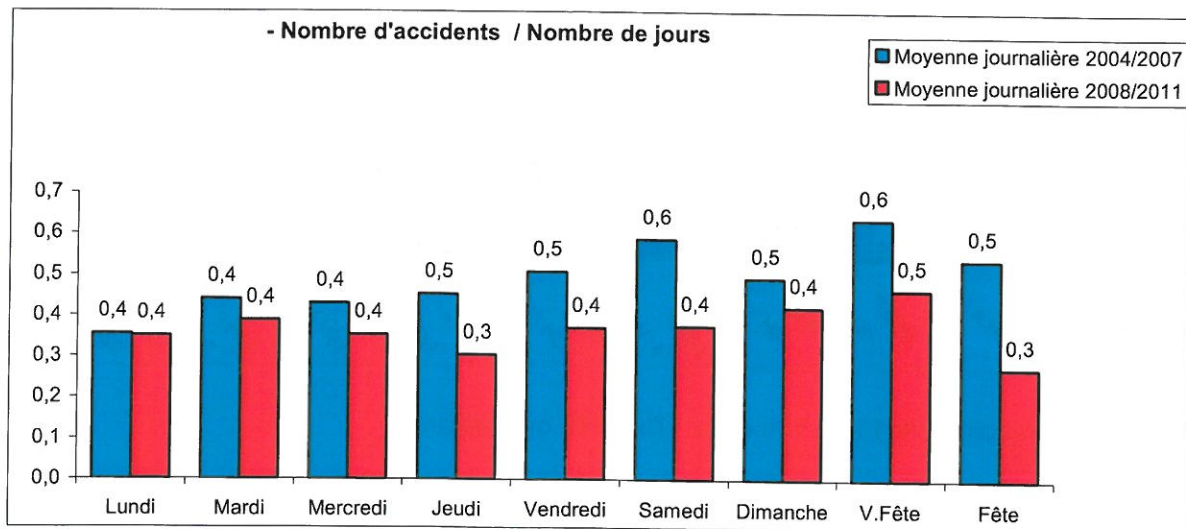
## X - Conditions des accidents

### Moyenne mensuelle des accidents



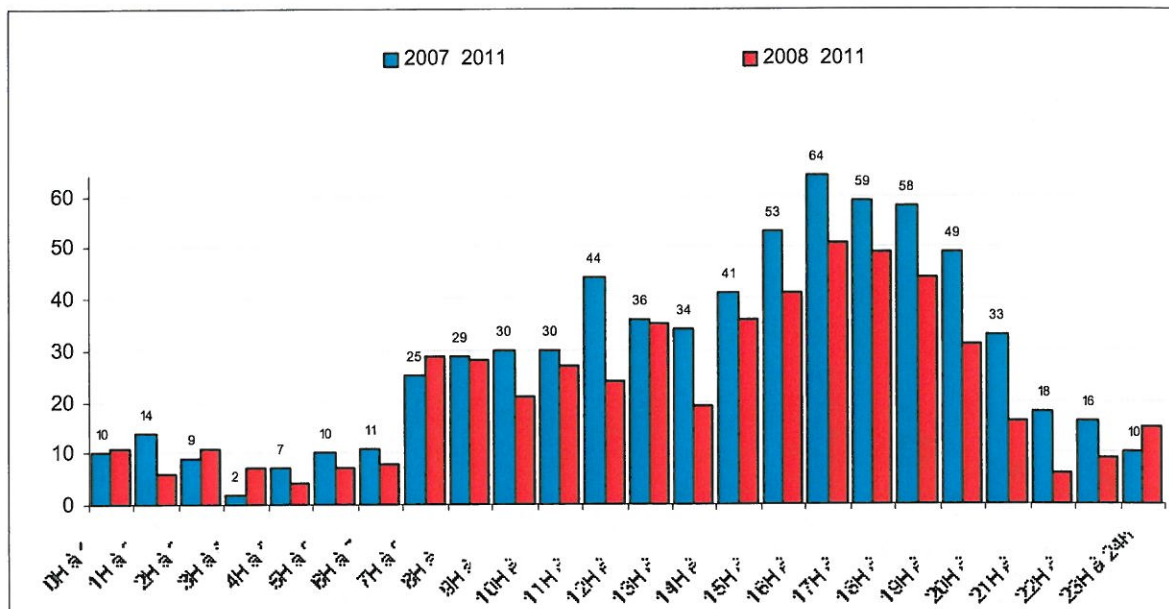
On constate que pour la période 2008/2011, seul le mois de septembre a connu un nombre d'accidents supérieur à celui de la période 2004/2007.

### Moyenne journalière des accidents



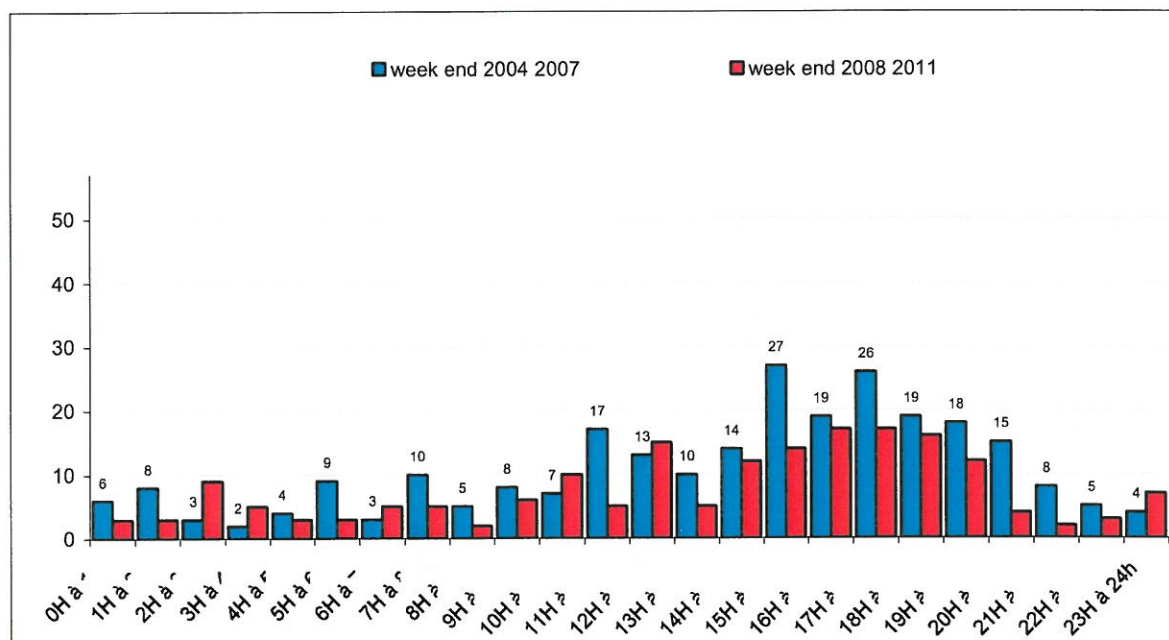
Les week-end et les veilles de fête regroupent le plus grand nombre d'accidents.

### Accidents selon l'heure



Ils se produisent principalement l'après-midi, entre 15h et 20h.

selon l'heure les week-end et jours fériés



Les pointes horaires de 15h à 16h et de 17h à 18h ont disparu.

## **C - Propositions**

Cette préparation d'un nouveau DGO démontre que la période 2008/2011 a connu une forte diminution du nombre d'accidents ( - 22.6% ) mais également en terme de victimes ( - 16.6% de tués et - 29.4% de blessés ) par rapport à la période du DGO précédent ( 2004/2007), ce qui est encourageant.

Le taux de gravité semble très important, soit plus de 22 % ( 2011 ) alors que pour la France, ce taux est d'environ de 6%, mais certains paramètres locaux doivent permettre de relativiser cette forte valeur.

Les enjeux de l'ancien DGO :

### **ALCOOL**

Durant les 4 dernières années, le pourcentage d'accidents dus à l'alcool a progressé en particulier dans les accidents mortels ( de 22.1% à 27.4% pour les 2 dernières périodes de 4 ans ), en s'approchant de la moyenne nationale qui est de 29.9%.

Bien que le nombre d'accidents avec alcool ait légèrement diminué – passant de 75 à 70 pour les périodes des 2 DGO précédents, 2004/2007 et 2008/2011, il faudra certainement mener des actions fortes sur cet enjeu, car leur pourcentage relatif augmente régulièrement.

La lutte contre la conduite en état d'ébriété reste la priorité, et devra être étendue aux produits stupéfiants.

### **LES JEUNES**

Les jeunes de moins de 25 ans représentent presque le quart de la population lotoise, alors qu'en terme d'accidents ils sont impliqués dans près de 40 % de l'ensemble.

Les actions de prévention en direction de cette tranche de la population doivent être maintenues, voire renforcées.

### **VITESSE INADAPTEE**

Si les indicateurs des radars automatiques montrent que les usagers de la route sont de plus en plus respectueux des limitations de vitesse, les accidents dus à un défaut de maîtrise, représentent plus de la moitié des causes des accidents.

Le défaut de maîtrise d'un véhicule est caractéristique d'une vitesse inadaptée, cet enjeu doit être renouvelé, sans doute en insistant sur les risques liés à l'utilisation du téléphone portable en voiture qui, bien qu'interdite, semble rapidement augmenter.

### **DEUX ROUES MOTORISES**

Dans sa globalité (accidents tués et blessés) , les chiffres sont à la baisse pour les 2 roues motorisés, mais ils restent stable par rapport à l'ensemble des usagers.

Dans la catégorie des cyclos , la tendance est à une très légère baisse alors que pour les motos, on s'oriente vers une hausse.

Cet enjeu est à conserver car les améliorations ne sont pas suffisantes ( stabilité en valeur relative).

## **LES SENIORS**

Le pourcentage d'accidents impliquant un senior est en très légère baisse sur les périodes 2004/2007 et 2008/2011 – de 29% à 28%, alors que pour les tués la tendance est à la baisse de plus de 10% - 38% à 33%.

L'étude selon la catégorie d'usagers fait ressortir par contre une forte augmentation des piétons de plus de 60 ans tués dans un accident. Cet enjeu donc est à réorienter certainement vers une cible plus précise, celle des piétons.

## **LES OBSTACLES LATERAUX**

Les accidents contre un obstacle sont passés de 35% durant la période 2004/2007, à 37% pour la période 2008/2011. Tandis que les accidents mortels ont fortement augmenté durant ces 2 périodes, passant de 49% à 58%, ce qui représente presque 20% d'augmentation. La forte progression des accidents mortels contre des obstacles a été due principalement aux accidents contre les glissières et les talus ou parois rocheuses. On peut se demander, pourquoi les glissières qui servent évidemment à réduire le nombre de blessés graves, et de tués, constituent souvent une source de risques.

Est ce à cause du manque d'attention grandissant qui fait que les véhicules perdent plus souvent leur trajectoires ?

Une étude fine pourrait concerner ce sujet.





# **DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS 2013/2017**

## **PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS D'ACTIONS PAR ENJEU**

<b>ORIENTATIONS GENERALES PAR ENJEU et IMPLIQUES</b>	<b>OBJECTIFS OPERATIONNELS</b>	<b>PISTES D'ACTION</b>
<b>ALCOOL ETAT, COLLECTIVITES TERRITORIALES</b>		
<b>SENSIBILISER</b> les conducteurs en milieu professionnel	Mobiliser les entreprises, les collectivités territoriales et les professionnels de la santé sur le risque alcool	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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</li> <li>- Trouver des relais efficaces dans le monde du travail</li> </ul>
<b>SENSIBILISER</b> les conducteurs infractionnistes	Informer sur le risque alcool Donner une réponse pédagogique et pénale ordonnée à titre principal ou à titre complémentaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Soutenir les stages de citoyenneté et de sensibilisation à la sécurité routière</li> </ul>
<b>IMPLIQUER</b> les communautés de communes, les communes, les comités des fêtes, les associations, les clubs sportifs, les cafetiers et les distributeurs d'alcool	Approfondir et dynamiser les contacts en direction des structures	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Promouvoir les actions de prévention, trouver et développer des partenariats durables et efficaces</li> <li>- Encourager les organisateurs à systématiquement prévoir une action d'information et de prévention</li> </ul>
<b>AMELIORER</b> la connaissance des accidents avec alcool	Diffuser cette connaissance au plus grand nombre de structures susceptibles de toucher les publics à risque	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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</li> <li>- Adapter les actions en fonction des différents publics</li> </ul>
<b>ENCOURAGER</b> les formules de substitution à l'utilisation des véhicules personnels dans les contextes potentiellement dangereux	Rechercher une plus grande synergie avec les associations intervenant localement dans ce domaine et inciter à la responsabilisation du consommateur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mener des campagnes et développer des actions de communication</li> </ul>
<b>PROMOUVOIR</b> l'autocontrôle dans les milieux festifs		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Encourager les organisateurs à systématiquement prévoir une action d'information et de prévention</li> <li>- Doter les organisateurs de manifestations d'éthylotests pour informer et mener des actions d'autocontrôle</li> </ul>
<b>CONTROLLER</b> Afficher et conduire une politique ferme de répression	Mener des campagnes de contrôles, en médiatiser certaines	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Programmer des opérations lors des comités de pilotage sécurité routière</li> </ul>

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



<b>ORIENTATIONS GENERALES PAR ENJEU et IMPLIQUE</b>	<b>OBJECTIFS OPERATIONNELS</b>	<b>PISTES D'ACTION</b>
<b>LES JEUNES ETAT, COLLECTIVITES TERRITORIALES</b>		
<p><b>INCULQUER</b> une culture de sécurité routière dès le plus jeune âge</p> <p><b>MULTIPLIER</b> les messages et les actions de prévention</p> <p><b>MOBILISER</b> les structures en contact avec les jeunes</p> <p><b>INCITER</b> à une post-formation au permis de conduire</p>	<p>Mobiliser et sensibiliser l'ensemble du réseau éducatif</p> <p>Encourager et valoriser les initiatives de sensibilisation d'échanges, de création sur la prévention du risque ; promouvoir les initiatives</p> <p>Développer l'information</p> <p>Inciter les initiatives de sensibilisation</p>	<p>- 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...</p> <p>- 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</p> <p>- 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</p> <p>- Favoriser la mise en place d'actions de prévention</p> <p>- Proposer un bilan de conduite avec une 1 heure de formation au risque alcool et stupéfiant</p>

<b>ORIENTATIONS GENERALES PAR ENJEU et IMPLIQUE</b>	<b>OBJECTIFS OPERATIONNELS</b>	<b>PISTES D'ACTION</b>
<b>SENIORS conducteurs et piétons ETAT, COLLECTIVITES TERRITORIALES</b>		
<p><b>MAINTENIR L'AUTONOMIE EN TOUTE SECURITE ;</b> contribuer à leur prise de conscience (et à celle de leur entourage) qu'ils constituent une population particulièrement exposée</p> <p><b>MOBILISER</b> le corps médical</p> <p><b>ENCOURAGER</b> les initiatives des partenaires (associations, collectivités locales...)</p> <p><b>COMMUNIQUER</b> sur le partage de la route avec les seniors lotois</p>	<p>Offrir aux seniors la possibilité de réactualiser leurs connaissances</p> <p>Guider les seniors vers les aptitudes à conduire</p> <p>Accompagner les projets d'actions</p> <p>Sensibiliser tous les autres usagers</p>	<p>Organiser des rencontres de proximité offrant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un rappel des règles de conduite</li> <li>- un rappel des comportements à adopter en tant que piéton</li> <li>- une information sur les handicaps et les maladies liés à l'âge (prise médicaments, baisse des réflexes, de la vue...)</li> <li>- une information sur l'interaction entre la prise de médicaments et la consommation d'alcool</li> <li>- des tests de conduite sur simulateur,</li> <li>- des tests de conduite individualisés avec des moniteurs d'auto-écoles</li> <li>- des tests de la vision</li> <li>- des tests de l'audition</li> </ul> <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"> <li>- Rechercher les procédures et les relais (CRAM/Ordre des médecins)</li> <li>- Concevoir des outils de communication</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coordonner les actions des associations et des municipalités</li> <li>- Animer les structures relais des aînés</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Concevoir des outils de communication</li> </ul>

<b>ORIENTATIONS GENERALES PAR ENJEU et IMPLIQUES</b>	<b>OBJECTIFS OPERATIONNELS</b>	<b>PISTES D'ACTION</b>
<b>VITESSE INADAPTEE AU RESEAU ETAT- COLLECTIVITES TERRITORIALES</b>		
<p><b>AMELIORER</b> la connaissance des accidents provoqués par une vitesse inadaptée</p> <p><b>AMELIORER</b> la connaissance des accidents provoqués par une circulation à gauche</p> <p><b>EXAMINER</b> la cohérence de la signalisation pour une meilleure compréhension de la vitesse</p> <p><b>SENSIBILISER</b> les usagers aux risques d'une circulation à gauche</p>	<p>Utiliser cette connaissance pour une meilleure prise de conscience</p> <p>Repérer les accidents provoqués par une vitesse inadaptée</p> <p>Communiquer sur le risque de la circulation à gauche</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sur chaque action de prévention, informer les usagers des risques d'une vitesse inadaptée au réseau départemental</li> <li>- Sur chaque action de prévention, informer les usagers des risques d'une circulation à gauche sur le réseau départemental</li> <li>- Favoriser la lisibilité et une meilleure cohérence de la signalisation par l'étude des accidents et courriers signalant des incohérences potentielles</li> <li>- Poursuivre les campagnes de sensibilisation</li> <li>- Sensibiliser les lotois, les professionnels de la route et les vacanciers</li> </ul> <p>Concevoir des outils de communication</p>