

DGO 2008-2012

Préambule.....	3
1. Les enjeux du DGO.....	4
1.1 Généralités.....	4
1.2 Les enjeux nationaux sont :.....	4
1.3 L'enjeu local : les séniors.....	4
2. Le Lot et Garonne.....	5
2.1 Données générales	5
2.1.1 La population (source INSEE).....	5
2.1.2 Le découpage administratif.....	5
2.1.3 Le réseau routier.....	5
2.1.4 Le trafic.....	5
2.1.4 Le parc de véhicules en circulation.....	7
2.2 Accidentologie 2003-2007.....	7
2.2.1 Les accidents.....	7
2.2.2 Les catégories de victimes.....	8
2.2.3 L'age des victimes.....	8
2.2.4 Localisation des accidents.....	9
3. Les enjeux nationaux.....	10
3.1 Alcool (enjeu national).....	10
3.1.1 Considération générale.....	10
Une présence toujours fréquente d'alcool dans les accidents mortels.....	10
3.1.2 Données générales (2003 – 2007).....	10
3.1.3 Les données du Lot et Garonne (2003 - 2007).....	12
3.1.3.1 Les accidents.....	12
3.1.3.2 Les victimes.....	12
3.1.3.3 Les dépistages.....	13
3.2 Vitesse.....	13
3.2.1 Considérations générales.....	13
3.2.2 Données générales.....	14
3.2.3 Données du Lot et Garonne.....	14
3.2.3.1 Les contrôles routiers (hors contrôle automatique).....	14
3.3 Les jeunes.....	14
3.3.1 Considérations générales.....	14
3.3.2 Données générales.....	14
3.3.3 Les données du Lot et Garonne (période d'étude 2005 – 2007).....	15
3.3.3.1 Les chiffres.....	15
3.3.3.2 Taux de gravité.....	16
3.3.3.3 Les conducteurs de 18 à 24 ans.....	16
3.3.3.4 Évolution des victimes graves jeunes.....	16
3.4 Les deux roues motorisées	18
3.4.1 Définitions.....	18
3.4.2 Données générales.....	18
3.4.3 Les données du Lot et Garonne (2003 - 2007).....	18
4. L'enjeu local : les plus de 65 ans.....	20
4.1 Considérations générales.....	20
4.2 Données générales.....	20
4.3 Les données du Lot et Garonne.....	20
4.3.1 Analyse des accidents corporels impliquant au moins un conducteur âgé de 65 ans	

ou plus (sénior).....	22
4.3.2 Accidentologie en relation avec l'environnement et l'infrastructure.....	22
4.3.3 Accidentologie selon la période.....	24
4.3.4 Accidentologie en relation avec le véhicule.....	24
4.3.5 Comparaison de l'accidentologie des séniors avec les départements voisins – Année 2007.....	25
4.3.6 Les séniors et la responsabilité.....	26
4. Orientations d'actions.....	27
4.1 Enjeu alcool.....	27
4.2 Enjeu vitesse.....	27
4.3 Enjeu jeunes.....	27
4.4 Enjeu deux-roues motorisés.....	28
4.5 Enjeu séniors.....	28
5. Recommandations.....	28

Préambule

Le Président de la République a fixé un objectif national ambitieux : **passer sous la barre des 3000 morts sur les routes d'ici 2012**, diviser par deux les accidents mortels dus à une alcoolémie excessive, diviser par deux le nombre d'usagers de deux-roues tués et enfin diviser par trois le nombre de jeunes tués sur les routes.

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

Le DGO est le document de référence pour la politique locale de sécurité routière durant la période 2008-2012

Lors de l'examen annuel des propositions d'actions faites par les partenaires, au titre du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR), une attention toute particulière sera portée à vérifier la cohérence des objectifs des actions avec les enjeux du DGO.

Pour le DGO 2008 – 2012 quatre enjeux ont été définis au niveau national :

- Alcool
- Vitesse
- Jeunes
- Deux roues motorisées

Ces enjeux peuvent être complétés par des enjeux plus spécifiques et adaptés au contexte local.

Les études détaillées de l'accidentologie de notre département ont mis en évidence les risques encourus par les personnes âgées (plus de 65 ans).

L'enjeu local du Lot et Garonne sera donc orienté vers :

- Les personnes âgées

L'élaboration du DGO se déroule selon 9 étapes distinctes, comprenant :

1. Lancement du DGO (mobilisation)

-
2. Détermination des enjeux
 3. Validation des enjeux
-

Phase 1

-
4. Approfondissement de la connaissance des enjeux et compréhension des enjeux
-

Phase 2

-
5. Définition des orientations
 6. Validation des orientations
-

Phase 3

-
7. Rédaction du DGO
 8. Signature du DGO
-

9. Application et suivi du DGO

1. Les enjeux du DGO

1.1 Généralités

Le bilan 2007 de la **France métropolitaine** s'établit ainsi :

- 81 272 accidents corporels,
- 4 620 tués à trente jours,
- 103 201 blessés dont 38 615 blessés hospitalisés.

C'est la sixième année consécutive que le nombre de tués diminue même si la baisse de l'année 2007 (1,9 %) est moins probante que celle de 2006 (– 11,5 %) ou celle de 2003 (– 20,9 %) qui fut une année exceptionnelle.

Cependant il ne faut pas oublier l'objectif de **passer sous la barre des 3000 morts sur les routes d'ici 2012**

Et dans le monde, les accidents de la route font chaque année 1,2 million de morts et 50 millions de blessés (*Source : Revue sécurité Routière de Juin 2008*)

1.2 Les enjeux nationaux sont :

- L'alcool
- La vitesse
- Les jeunes
- Les deux roues motorisées

1.3 L'enjeu local : les seniors

2. Le Lot et Garonne

2.1 Données générales

2.1.1 La population (source INSEE)

Le dernier recensement de 1999 (actualisé en 2006) fait état d'une population 318 999 habitants qui se répartissent comme suit :

	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et +
Lot et Garonne	52 121	10 496	23 918	74 820	86 132	71 512
% Lot-et-Garonne	16,3%	3,3%	7,5%	23,5%	27%	22,4%
% Aquitaine	16,7%	3,5%	8,4%	26%	26,2%	19,1%
% en France	18,4%	3,8%	9%	27,4%	25%	16,4%

La répartition du Lot et Garonne diffère légèrement pour les tranches d'âge des 0-24 ans. En revanche les plus de 65 ans sont plus nombreux en pourcentage que la moyenne régionale et nationale. Globalement la population lot et garonnaise est plus vieille que la moyenne française.

	Lot et Garonne	France
Hommes	48.3 %	48.6 %
Femmes	51.7 %	51.4 %

Pas de différence notable entre la répartition homme/femme de Lot et Garonne et celle de la France.

2.1.2 Le découpage administratif

Le département du Lot et Garonne est découpé en 328 communes.

Hormis la Communauté d'Agglomérations d'Agen (C.A.A.) qui regroupe 7 communes (Agen, Boé, Bon-Encontre, Foulayronnes, Collayrac-Saint-Cirq, Layrac, Le Passage), seules 6 communes ont une population supérieure à 5000 habitants.

2.1.3 Le réseau routier

Le réseau routier du Lot et Garonne au 1^{er} janvier 2008 se décompose de la manière suivante

	Autoroute	RN	RD	VC
Linéaire en km	82	97	2946	7000
Linéaire en %	0.8 %	0.9 %	29,1 %	69,1 %
Linéaire en % en France	1.0%	1 %	39,1%	58,90%

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

2.1.4 Le trafic

Le tableau suivant montre l'évolution du trafic sur le réseau principal (autoroute, routes nationales et routes départementales classées à grande circulation).

Routes	PR	Communes	TMJA 2003	TMJA 2007	Evolution TMJA
A62	61+900 76+000 98+700 125+400		20158 18309 19242 20242	21737 18873 19485 21112	+ 7,8 % + 3,1 % + 1,3 % + 4,3 %
RN 21	9+300 19+000 38+900 46+230 55+500 71+600 83+000	CASTILLONNES CANCON VILLENEUVE/LOT ST ANTOINE DE FIC LA CROIX BLANCHE BEAUREGARD GOULENS	4 254 4 947 7 230 10 000 9 753 22 000 7 510	4351 ⁽¹⁾ 5060 ⁽¹⁾ 7733 ⁽¹⁾ 10172 ⁽¹⁾ 10369 22380 ⁽¹⁾ 7639 ⁽¹⁾	+2,3% +2,3% +6,9% +1,8% +6,3% +1,8% +1,8%
RN 1113	17+800	AGEN PASSERELLE	7 186	7087	
RD 813	1 +600 12+400 42+000 50+800 71+500 81+800	LASPEYRES BON ENCONTRE AIGUILLON AYET PONT DE BAYLE GOUZILS	6 339 15 200 10 201 6 476 9 344 8 025	6340 15204 10205 6477 9394 8027	- - - - 0,5% -
RD 119	0+470	BRAX	12835	10224	- 20%
RD 930	28+000	FEUGAROLLES	4167	4136	-
RD 120	28+930 15+400	RAZIMET VARES	1333 3265	1300 3396	- 2,5% + 4%
RD 708	13+010	DURAS	3177	3571	+ 12,4%
RD 116	4+720	MEILHAN	1381	1508	+ 10,90%
RD 933	65+650	POMPOGNE	3054	2825	- 8%
RD 933	69+300	HOUEILLES	4142	4010	- 3,2%
RD 8	29+800	HOUEILLES	2140	2275	+ 6,3%
RD 655	30+000	LAUSSEIGNAN	3922	3928	-
RD930	3+300	MONCRABEAU	2456	2807	+ 14,3%
RD 656	65+670	CALIGNAC	4260	4452	+ 4,5%
RD 17	6+700	LAYRAC	9969	10107	+ 1,4%
RD 656	29+100	LAROQUE TIMBAUT	3287	3347	+ 1,8%
RD 102	4+000	BOURLENS	2735	3128	+ 14,4%
RD 710	7+800	ST FRONT	2489	2350	- 5,6%
RD 124	7+975	LACAUSSADE	1306	1655	+ 26,6%
RD 676	29+740	VILLENEUVE/LOT	3605	3538	- 1,8%
RD 676	8+000	VILLEREAL	2923	3007	- 2,8%
RD 2	2+650	CASTILLONNES	2377	2865	+ 20,5%
RD 1	6+250	LAUZUN	1881	1890	- 0,5%
RD 124	49+400	ST BARTHELEMY	1152	1303	+ 13%
RD 911	33+820	BIAS	13830	14044	+1,5%
RD 113	9+280	DOLMAYRAC	1383	1400	- 1,2%
RD 13	10+000	ST JULIEN	2123	2260	+ 6,4%

(1) chiffres 2006

Plus globalement, on constate les évolutions suivantes en Lot et Garonne :

Evolution RN	+ 5.16 %
Evolution RD	+ 5.63 %
Evolution globale	+ 5.4 %

Globalement, le trafic a augmenté en Lot et Garonne d'environ 5.5 %. Alors que sur routes nationales, le trafic reste stable sauf pour la R.N.21 dans l'agglomération ageoaise (+ 14 %), le réseau départemental connaît de fortes augmentations (+ 30 % sur les R.D.119, 656)

2.1.4 Le parc de véhicules en circulation

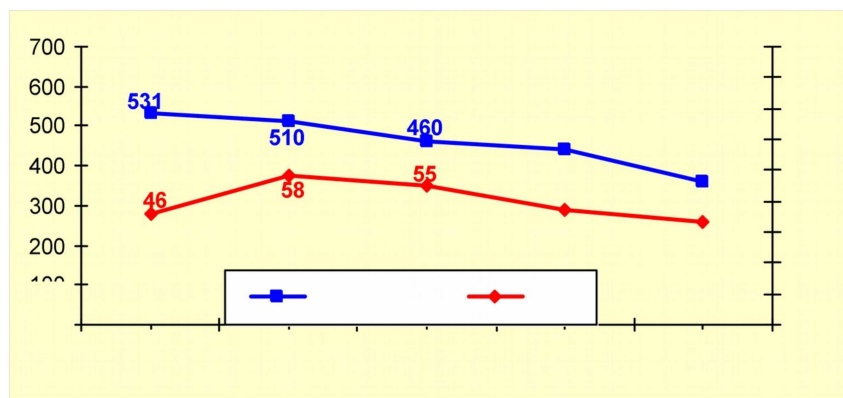
Le parc de véhicules au 1er janvier 2007 des voitures particulières de moins de 15 ans est 167 140 véhicules soit 0,52 voiture par habitant (le taux est 0,49 pour la France). Il est à noter que ce taux est en légère baisse, il était de 0,54 (0,52 pour la France) en 2006.

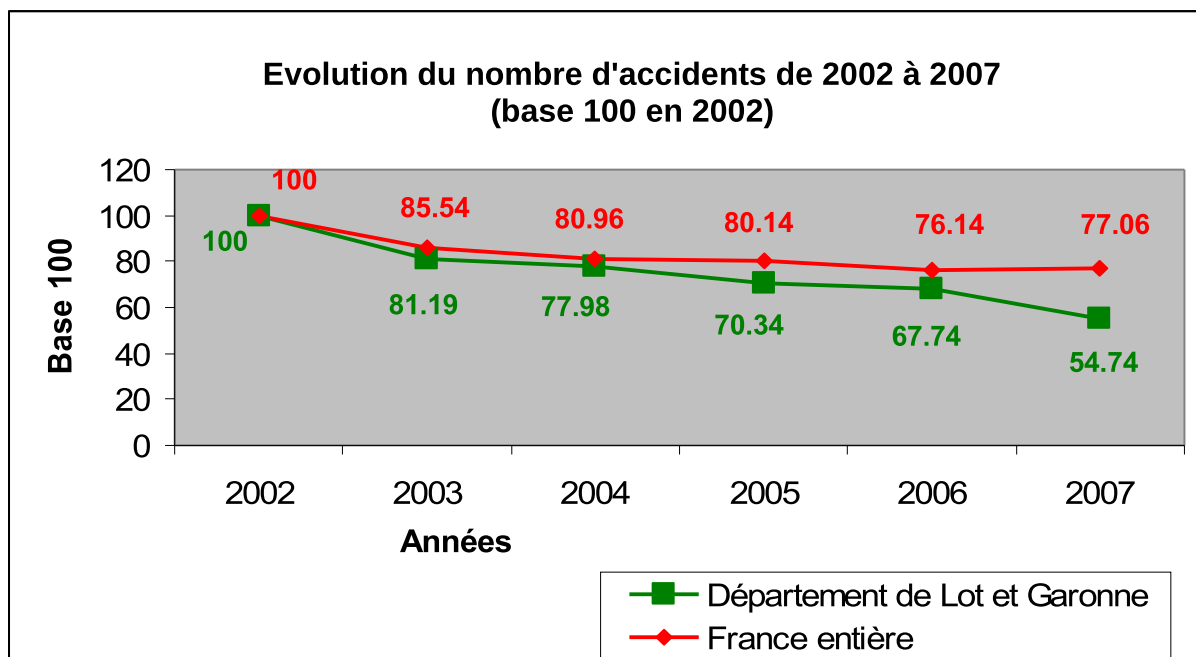
2.2 Accidentologie 2003-2007

2.2.1 Les accidents

	En agglomération	Hors agglomération	Totaux
Accidents corporels	1099	1203	2302
Accidents mortels	43	185	228
Nombre de tués	43	206	249
Nombre de blessés hospitalisés	456	769	1225
Nombre de blessés non hospitalisés	898	995	1893
Nombre de tués pour 100 accidents (Indice de Gravité)	3,91	15,37	10.82
Nombre de tués + blessés hospitalisés pour 100 accidents	45,40	81,04	64.03

Depuis 2003 le nombre des accidents est en baisse continue et de manière favorable pour le Lot et Garonne par rapport à la France entière. Le nombre des tués suit cette tendance malgré une recrudescence en 2004



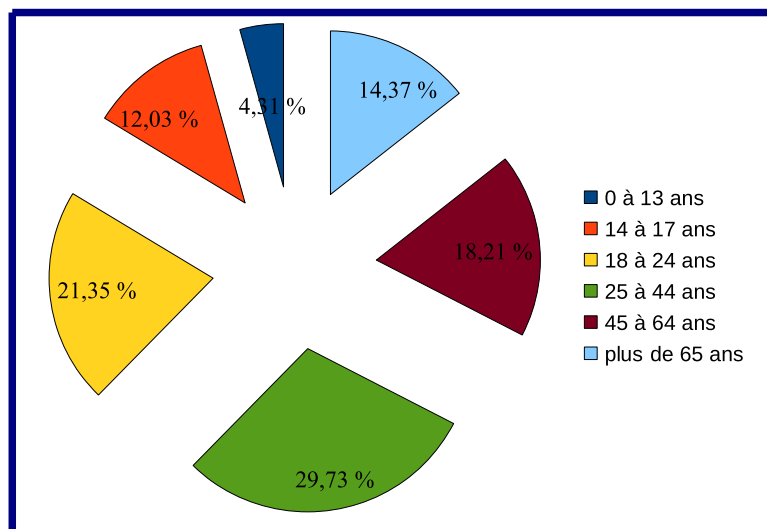


2.2.2 Les catégories de victimes

	Tués	%	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Totaux victimes
Bicyclette	9	3,50	52	72	133
Cyclo	11	4,50	199	276	486
Scooter	0	0	16	19	35
Moto	26	10,75	107	130	263
Voiturette	1	0,40	3	4	8
Automobile	175	70	734	1255	2164
Poids lourds et Bus	7	2,80	11	30	48
Piétons	18	7,25	100	100	218
Autres	2	0,80	3	7	12
Totaux	249	100	1225	1893	3367

2.2.3 L'age des victimes

	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Totaux
De 0 à 13 ans	5	38	102	145
De 14 à 17 ans	12	146	247	405
De 18 à 24 ans	51	255	413	719
De 25 à 44 ans	71	350	580	1001
De 45 à 64 ans	46	234	333	613
Plus de 65 ans	64	202	218	484
Totaux	249	1225	1893	3367



Répartition des victimes (tués+BH+BNH) par tranches d'âge (%)

2.2.4 Localisation des accidents

	Nombre d'accidents	%	Nombre de tués	Nombre total de blessés	Dont BH
En intersection	673	29,2	42	926	322
Hors intersection	1629	70,8	207	2192	903
En agglomération	1099	47,7	43	1354	456
Hors agglomération	1203	52,3	206	1764	769
De jour	1760	76,5	178	2383	889
De nuit	542	23,5	71	735	336

3. Les enjeux nationaux

3.1 Alcool (enjeu national)

3.1.1 Considération générale

Une présence toujours fréquente d'alcool dans les accidents mortels

L'alcool est aujourd'hui la première cause de mortalité sur la route. Il est présent dans plus d'un accident sur 4. Sur les 13 personnes en moyenne tuées chaque jour, 3 le sont dans un accident lié à la consommation d'alcool. *(source La lettre de l'Education Routière – Juin 2008)*

En 2007, on dénombre 6 780 accidents corporels avec un taux d'alcoolémie positif dont 945 mortels, soit 10,5 % des accidents corporels et 29 % des accidents mortels.

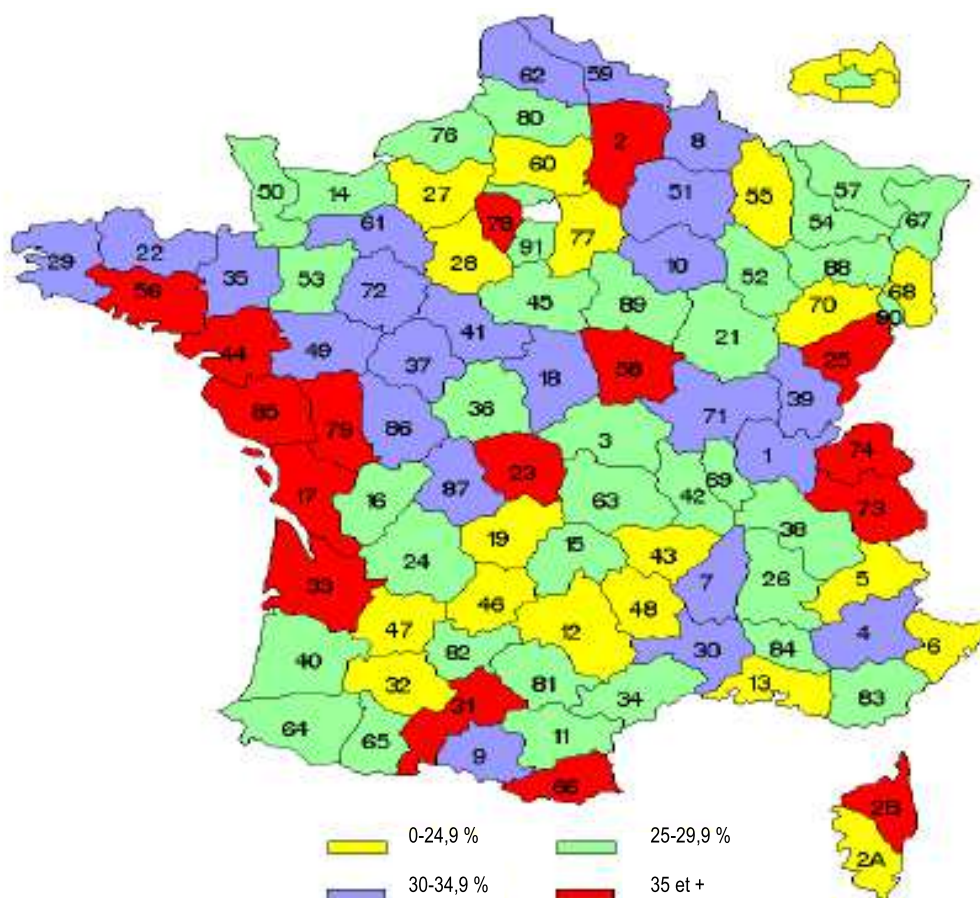
Le respect de la limite d'alcool légale aurait épargné 1249 tués

A noter que l'alcoolémie moyenne constatée en 2007 est de 1,6 g/l et qu'elle est supérieure à 2 dans un tiers des accidents mortels.

A noter également que les contraventions résultant de la conduite sous l'empire d'un état alcoolique sont en augmentation de 6 % .

3.1.2 Données générales (2003 – 2007)

Accidents mortels avec alcool en FRANCE 2003-2007



Le Lot et Garonne et les départements voisins (2003 - 2007)

Pourcentage d'accidents CORPORELS avec alcool

National	47	64	46	82	33	32	40	24
10	9,12	10,40	10,70	14,70	14,80	15,70	17,30	17,40

Pourcentage d'accidents MORTELS avec alcool

National	47	64	46	82	33	32	40	24
29,20	17,61	25,00	19,50	25,00	36,2	16,90	29,70	27,30

Le Lot et Garonne fait figure de bon élève par rapport à la moyenne nationale en particulier dans le cadre des accidents mortels.

La comparaison, par rapport à ses voisins, est aussi favorable, que ce soit dans le cas d'accidents corporels ou mortels.

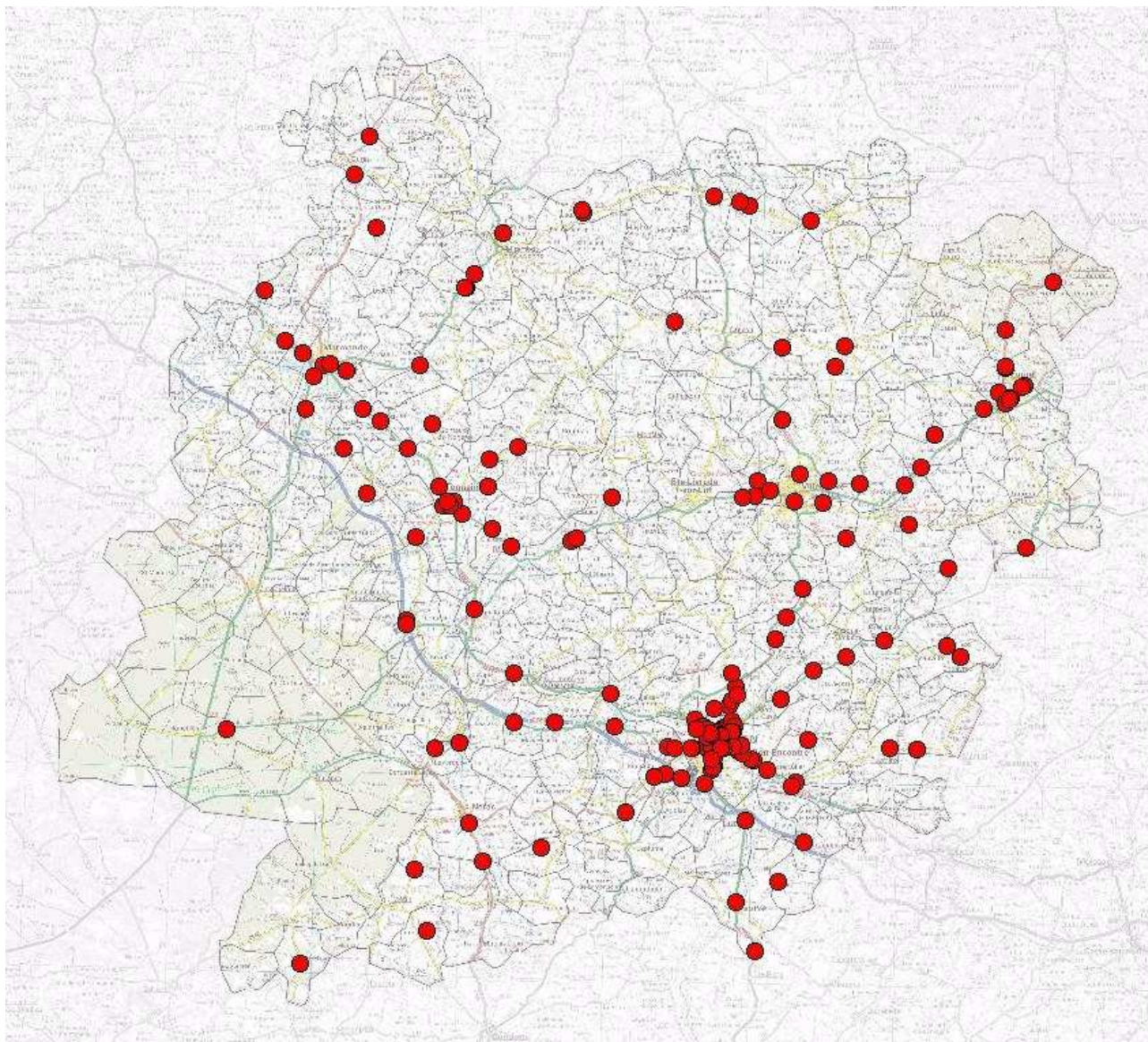
Seul, le département du Gers est mieux classé dans le cas d'accidents mortels avec alcool.

Il faut donc remarquer que la prévention faite par les services de l'Etat, par les associations, .. est efficace

Il est bien entendu nécessaire de continuer et même de la renforcer

3.1.3 Les données du Lot et Garonne (2003 - 2007)

3.1.3.1 Les accidents



Localisation des accidents avec alcool (2003-2007)

210 accidents avec 1 conducteur ou 1 piéton alcoolisé, soit 9,12% des accidents de la période d'étude (2003-2007) dont 37 accidents mortels (17,61%) qui ont fait 44 tués.

Sur les 37 accidents mortels, 29 se sont produits la nuit.

15% des accidents avec alcool se produisent les samedis / veille de fête ou dimanches / jour de fête (110 accidents avec alcool sur un total de 710 accidents)

3.1.3.2 Les victimes

Les piétons alcoolisés : 13 piétons alcoolisés (12 hommes et 1 femme) ont fait 2 tués.

Moins de 18 ans : 1

18/24 ans : 5

25/59 ans : 6

>= 60 ans : 1

Les deux roues motorisées avec alcool : 26 conducteurs (8 motos et 18 cyclos) alcoolisés (24 hommes et 2 femmes) ont fait 4 tués.

0/17 ans : 3

18/24 ans : 4

25/44 ans : 11 (dont 1 femme)

45/64 ans : 7 (dont 1 femme)

>= 65 ans : 1

Les bicyclettes : 1 cycliste alcoolisé (2,13 g) âgé de 22 ans a été tué

Les VL : 163 conducteurs alcoolisés qui ont fait 37 tués

18/24 ans : 45 (41 hommes et 4 femmes)

25/44 ans : 81 (72 hommes et 9 femmes)

45/64 ans : 33 (24 hommes et 9 femmes)

+ de 65 ans : 4 (4 hommes)

177 hommes et 25 femmes ont été impliqués dans un accident avec alcool (7 fois plus d'hommes que de femmes).

3.1.3.3 Les dépistages

En 2007, pour le Lot et Garonne il est comptabilisé une augmentation de 32,2% du nombre de dépistages par rapport à 2006 et une diminution de 15,2% du nombre de dépistages positifs. Taux de positivité = 2,6%

En 2007, pour la France entière il est comptabilisé une augmentation de 0,3% du nombre de dépistages par rapport à 2006 et une augmentation de 3,2% du nombre de dépistages positifs. Taux de positivité = 3,2%

3.2 Vitesse

3.2.1 Considérations générales

Le dépassement des limitations de vitesse, même s'il est globalement en retrait en 2007, reste un comportement de masse puisque c'est le cas d'environ 37% des automobilistes, 47% des conducteurs de poids lourds et 55% des motocyclistes, tous réseaux confondus.

La contravention à la vitesse (contrôle traditionnel + contrôle automatique) est devenue la première contravention constatée (8 997 871 infractions en 2007 contre 7 238 901 en 2006 soit 12 % d'augmentation)

Les excès de vitesse représentent maintenant 80 % des infractions entraînant un retrait de point soit une augmentation de 39 % par rapport à 2006.

Une augmentation de 5% de la vitesse moyenne entraine une hausse d'environ 10% du nombre d'accidents corporels et de 20% du nombre d'accidents mortels (*Source : le magazine de l'innovation pour la sécurité routière juin 2007*)

La probabilité de décès d'un piéton heurté par un véhicule roulant à 50 km/h est de 80%. A 30 km/h, il survit dans 90% des cas. (*Source : le magazine de l'innovation pour la sécurité routière juin 2007*)

En 2007, si tous les conducteurs avaient respectés les limitations de vitesse, ce sont au moins 900 vies qui auraient pu être sauvées.

3.2.2 Données générales

3.2.3 Données du Lot et Garonne

3.2.3.1 Les contrôles routiers (hors contrôle automatique)

On observe une baisse des infractions à la limitation de vitesse : au 31 octobre 2008, le nombre des infractions était de 6354 contre 4902 au 31 octobre 2007

Baisse également en matière de retrait de permis : le nombre de permis retirés pour infraction à la vitesse est de 49 au 31 octobre 2008 contre 80 au 31 octobre 2007

3.3 Les jeunes

3.3.1 Considérations générales

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

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

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

3.3.2 Données générales

Les 18 – 24 ans :

représentent 9% de la population française mais 22% des tués.

représentent 25% des conducteurs impliqués dans un accident corporel avec un taux d'alcool positif.

1 tué sur 5, 1 blessé hospitalisé sur 5 et 1 blessé léger sur 4 ont entre 18 et 24 ans

Le risque d'être tué en tant que passager est plus élevé pour cette classe d'âge (22,7 % contre 19,6 % pour l'ensemble des autres usagers).

Les 15 – 24 ans :

représentent 13% de la, population mais 25% des tués.

La tranche d'âge entre 15 et 24 ans masculine est la plus touchée

3.3.3 Les données du Lot et Garonne (période d'étude 2005 – 2007)

3.3.3.1 Les chiffres

Période 2005 -2007

		0-14 ans	15-17ans	18-24 ans	25-59 ans	>=60 ans	Total
Piétons	Tués	1		1	1	10	13
	BH	10	3	6	15	41	75
	BNH	6	1	7	20	13	47
Bicyclettes	Tués		1		3	1	5
	BH	5	2	3	12	10	32
	BNH	3	4	3	13	8	31
Cyclo	Tués		3		1	2	6
	BH	10	56	36	23	7	132
	BNH	10	50	23	13	4	100
Motos	Tués			5	8	2	15
	BH		9	27	50	1	87
	BNH		8	25	35		68
VL	Tués	3	1	18	45	32	99
	BH	20	21	97	282	119	539
	BNH	39	23	118	301	82	563
PL	Tués			1	4	1	5
	BH				9	1	11
	BNH				15		15
Autres	Tués				2		2
	BH					3	3
	BNH		1	1	4	2	8
Total	Tués	4	5	24	64	48	145
	BH	45	91	170	391	182	879
	BNH	58	87	177	401	109	832
Total Général		107	554		856	339	1856
%		5,77%	29,85%		46,12%	18,27%	

En Lot et Garonne les jeunes de 15 à 24 ans représentent près de 11% de la population.
Cette classe d'âge représente environ 30 % des victimes et 20% des tués

Sur les 1261 accidents corporels, les jeunes sont impliqués dans 562 accidents (45%).

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

- 29 tués (20%)
- 261 blessés hospitalisés (BH)
- 264 blessés légers (BL)

Soit 554 victimes sur un total de 1858 victimes recensées dans le département (145 tués, 877 BH et 836 BL).

Les cyclos et les motos représentent 44 % des victimes

Les VL représentent 50 % des victimes

3.3.3.2 Taux de gravité

Sur la période 2005 – 2007, le département de Lot et Garonne fait partie des départements « exposés » :
Le taux de victime graves (tués + BH) **jeunes** pour 1000 habitants jeunes est de 8,4 (11ème rang national).

A titre indicatif ce taux est de :

- 5,2 pour la France entière
- 4, 8 pour le département de la Gironde
- 6 pour le département du Lot
- 7,9 pour le département du Gers
- 8,7 pour le département des Landes
- 9,6 pour le département de la Dordogne
- 10,1 pour le département de Tarn et Garonne.

En Lot et Garonne, les jeunes âgés entre 15 et 24 ans sont 2,7 fois plus exposés au risque accident que le reste de la population :

Le taux de victimes graves « jeunes » par rapport à la population jeune rapporté au taux de victimes graves par rapport à la population totale est de 2,71 pour le Lot et Garonne. A titre indicatif ce taux est de 2,38 pour la France, de 3,30 pour la Dordogne, 2,85 pour le Tarn et Garonne, 2,81 pour Les Landes; 2,76 pour les Pyrénées Atlantiques, 2,71 pour le Gers, 2,47 pour le Lot et 2,20 pour la Gironde.

3.3.3.3 Les conducteurs de 18 à 24 ans

Sur 784 accidents graves qui se sont produits avec un conducteur âgé de plus de 18 ans, 238 le sont avec un conducteur âgé de 18 à 24 ans soit 30,35 % .

A titre indicatif l'indice est de

- 31,8 % pour la France entière est de 31,8 %.
- 30,1% pour le département de la Gironde
- 25,5 % pour le département du Lot
- 26,4 % pour le département du Gers
- 28,1 % pour le département des Landes
- 30,3 % pour le département de la Dordogne
- 29,9 % pour le département de Tarn et Garonne

3.3.3.4 Évolution des victimes graves jeunes

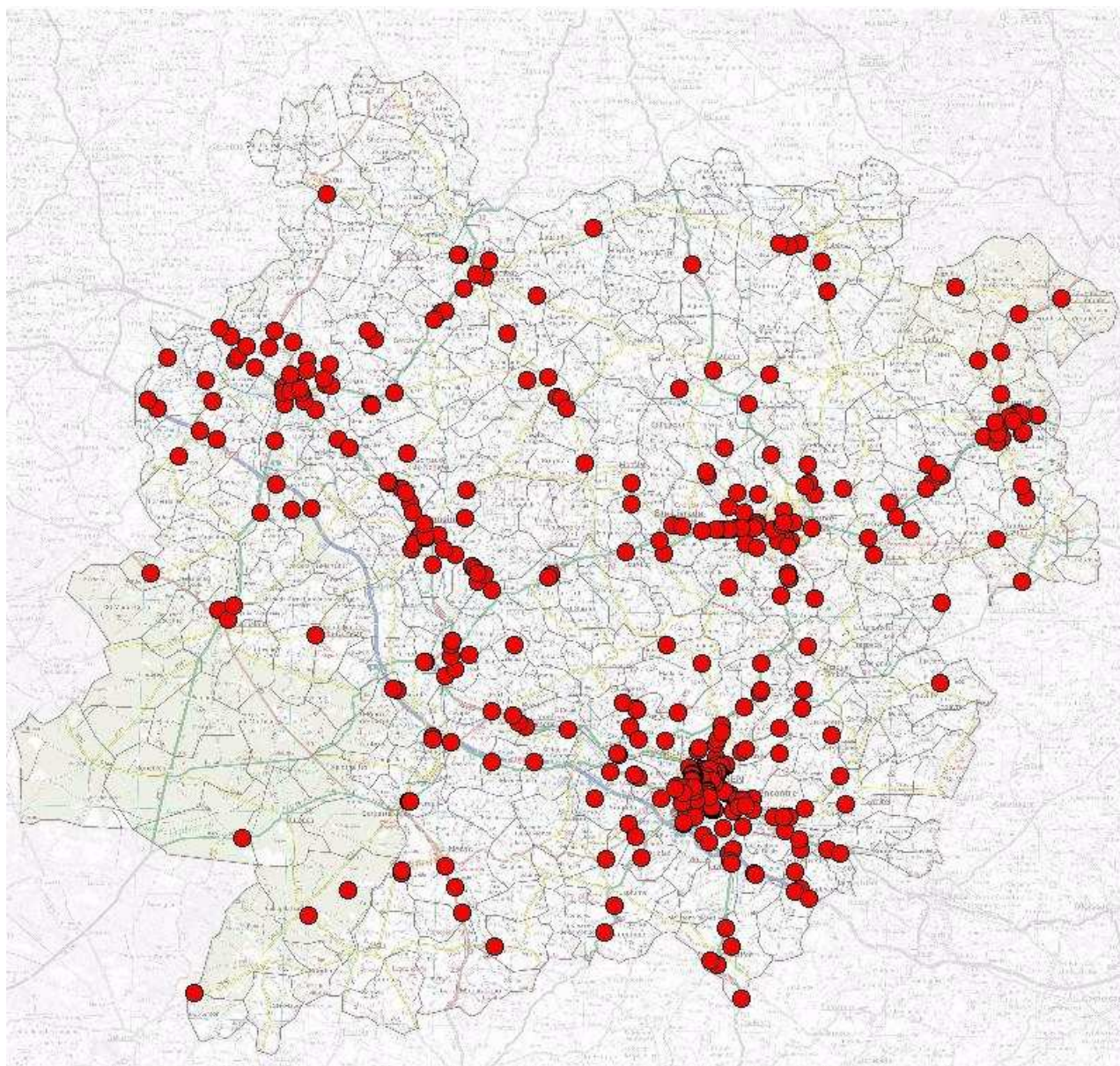
	Jeunes de 14 à 24 ans			Tous usagers			% VG jeunes/VG tous usagers
	Tués	BH	Total VG	Tués	BH	Total VG	
2003	9	61	70	46	169	215	32,55%
2004	24	59	83	58	175	233	35,62 %
2005	14	94	108	55	278	333	32,43 %
2006	5	92	97	47	324	371	26,14 %
2007	11	83	94	43	276	319	29,46 %

Evolution des victimes graves (VG) jeunes sur les cinq dernières années (2003-2007) en Lot et Garonne
(Attention la classe d'âge prise en compte est de 14 ans à 24 ans.)

Commentaire : Tendance à la baisse de la part des victimes graves « jeunes » dans les accidents de la circulation.

Répartition géographique des accidents impliquant au moins un jeune âgé de 15 à 24 ans Période 2005 – 2007 (3 ans)

(562 accidents ayant provoqué 29 tués, 261 BH et 264 BL)



3.4 Les deux roues motorisées

3.4.1 Définitions

Cette catégorie de véhicules concernent les cyclos et les motos.

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

3.4.2 Données générales

Le constat est dramatiquement clair.: en onze ans, en données brutes de 1996 à 2006 inclus, le nombre de motards tués n'a pratiquement pas varié (792 en 1996, 769 en 2006), celui des cyclomotoristes a baissé de 38%, celui des automobilistes de 53%, la baisse globale, tous véhicules confondus, atteignant 45%.

3.4.3 Les données du Lot et Garonne (2003 - 2007)

Entre 2003 et 2007, en Lot et Garonne, on enregistre 742 accidents (32,2%) impliquant au moins un deux roues motorisés qui ont provoqué 37 tués (15%) et 322 BH (17,5%).

Les accidents se produisent principalement de jour (73%),

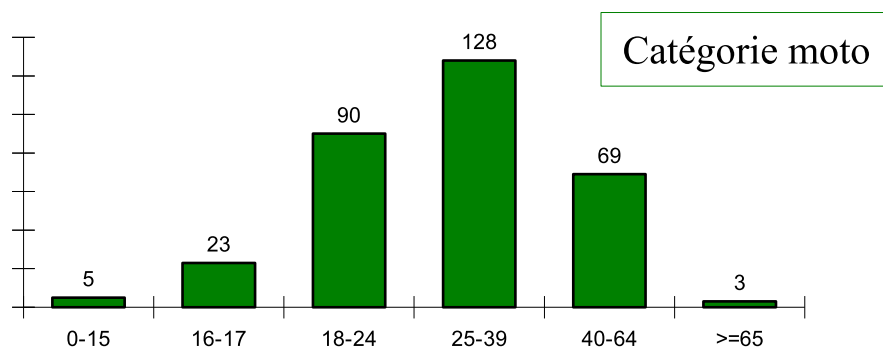
127 accidents se sont produits à un seul véhicule.

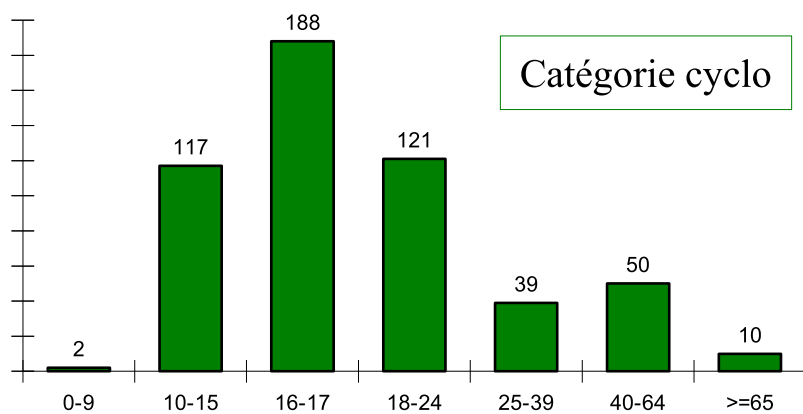
Le casque est utilisé dans plus de 95 % des cas.

25 accidents se sont produits avec un conducteur de deux roues motorisés alcoolisés .

306 accidents se sont produits en intersection (41%).

La répartition des victimes selon la classe d'âges

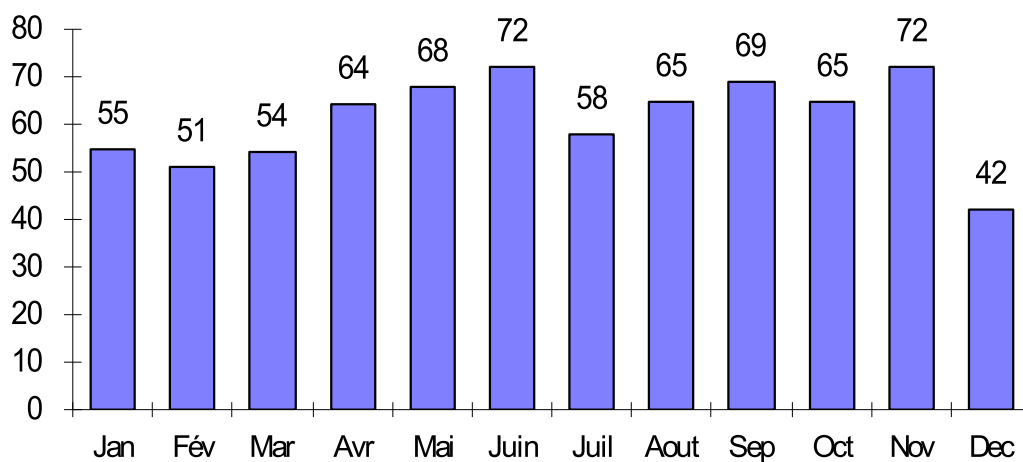




Répartition des accidents selon le milieu

	Rase campagne	Agglo de moins de 5000 habitants	Agglo de moins de 20000 habitants	Agglo de plus de 20000 habitants (Agen, Villeneuve)	Total
Motos	109	48	45	77	279
Cyclos	127	81	102	153	463
Total	236	129	147	230	742

Répartition des accidents selon le mois



4. L'enjeu local : les plus de 65 ans

4.1 Considérations générales

L'évolution démographique et l'allongement de la durée de vie vont entraîner une forte augmentation du nombre de personnes âgées de plus de 65 ans ou plus (seniors).

Cette population " seniors " aura des caractéristiques très différentes de celles des générations antérieures du fait d'un taux de possession du permis de conduire plus élevé, en particulier pour les femmes, d'un accès à la conduite plus répandu, d'un besoin de mobilité plus fort.

D'après une enquête SOFRES et Transport, effectuée en 2000,

- les seniors parcourent en moyenne moins de kilomètres que l'ensemble des conducteurs (10000 kms comparé à 13 700 km pour l'ensemble). Cependant cette moyenne augmente plus pour les seniors que pour l'ensemble de la population

- les seniors développent des stratégies de compensation, notamment en évitant de conduire dans des conditions difficiles (mauvaise visibilité, heures de pointes, infrastructures complexes) et en roulant moins vite.

En règle générale, les seniors ont moins d'accidents mais ils sont plus graves du fait de leur plus grande vulnérabilité physique à des chocs de violence égale.

4.2 Données générales

Sur le plan national les seniors représentent 16,70% de la population. Ils représentent 19% des tués (plus de 51 % des piétons tués et près de 43 % des cyclistes).

En 2006 l'indice de gravité (nombre de tués pour 100 accidents) est de 4,46 pour la totalité des accidents et de 9,82 pour les accidents impliquant un senior.

4.3 Les données du Lot et Garonne

En Lot et Garonne, les seniors représentent 22,6 % de la population. Entre 2003 et 2007, 1 tué sur quatre est un senior.

Au cours des neuf premiers mois de 2008, c'est 1 tué sur deux qui est âgé de 65 ans ou plus.

Entre 2003 et 2007, ils sont impliqués dans 503 accidents soit dans 22% des 2302 accidents corporels.

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

- 64 tués
- 202 blessés hospitalisés (BH)
- 218 blessés légers (BL)

soit 14 % des 3367 victimes recensées dans le département dont 25,7 % des tués.

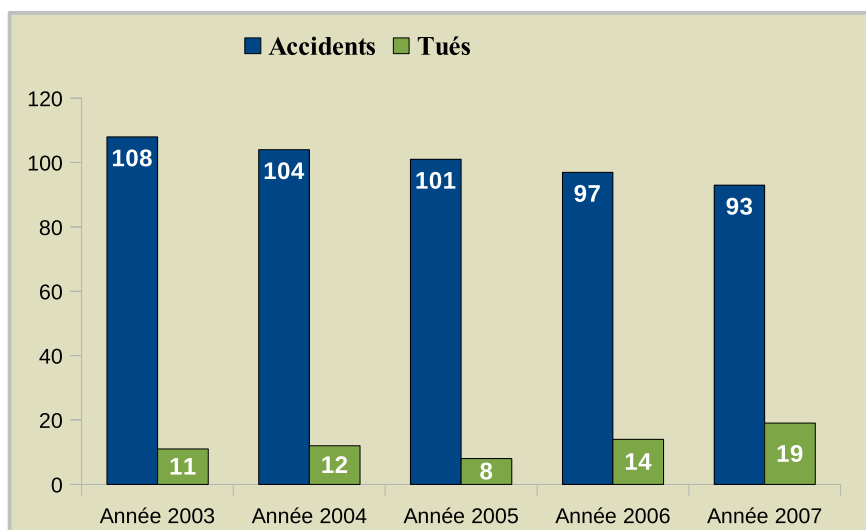
L'indice de gravité (nombre de tués pour 100 accidents) est de 12,72. Cet indice est égale à 10,82 pour l'ensemble des accidents.

En raison d'une plus forte vulnérabilité, les accidents des seniors sont plus graves : 13,4% des victimes « seniors » sont tués alors que le % n'est que de 7,40 % pour la totalité des victimes.

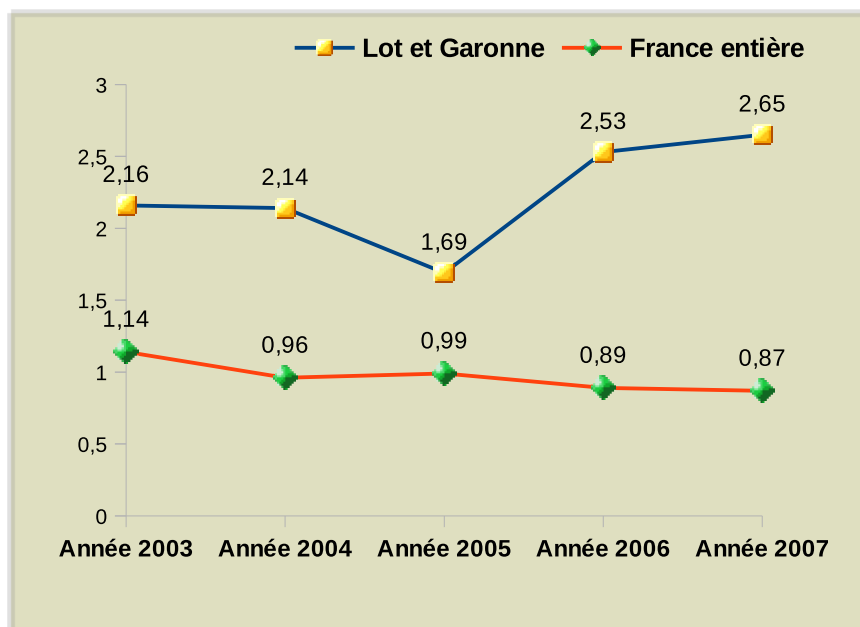
Cette classe d'âge représente

- 61% des piétons tués (11 tués sur 18)
- 28 % des cyclistes tués (3 tués sur 11)
- 26 % des usagers de VL (45 tués sur 175)
- 1 usager cyclomoteur , 2 usagers moto, 2 usagers PL ou autres.

Répartition des accidents par année



Taux des tués seniors pour 10000 habitants (seniors)



Alors que le taux reste constant pour la France entière, il ne cesse de croître pour le Lot et Garonne

4.3.1 Analyse des accidents corporels impliquant au moins un conducteur âgé de 65 ans ou plus (sénior)

Quelques chiffres :

Sur les 2302 accidents survenus entre 2003 et 2007, **400** (17,37%) impliquent au moins un senior conducteur. Ils ont provoqué 57 tués, 216 blessés hospitalisés et 384 blessés légers. Ils concernent 432 conducteurs dont 70,70% sont des conducteurs de sexe masculin.

A titre de comparaison le pourcentage de conducteurs masculins de tous âges impliqués dans les accidents est de 71,20%.

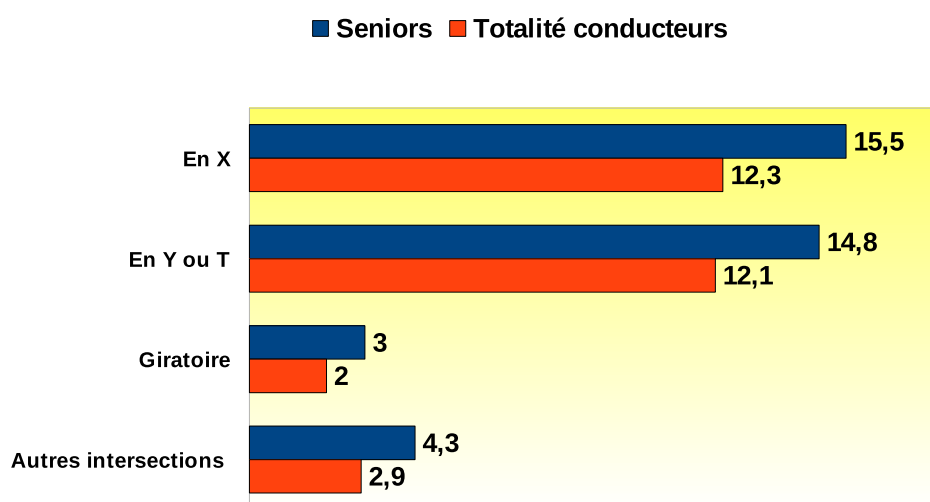
- L'alcool n'est pas un facteur accidentogène chez les seniors. Seulement 9 accidents se sont produits avec un conducteur senior alcoolisé (2,25 %)

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

	Nombre d'accidents	%	Nombre de tués	Nombre total de blessés	Dont BH
En intersection	150	37,5	19	229	84
Hors intersection	250	62,5	38	371	132
En agglomération	159	39,8	5	216	64
Hors agglomération	241	60,3	52	384	152
De jour	361	90,3	52	544	187
De nuit	39	9,8	5	56	29

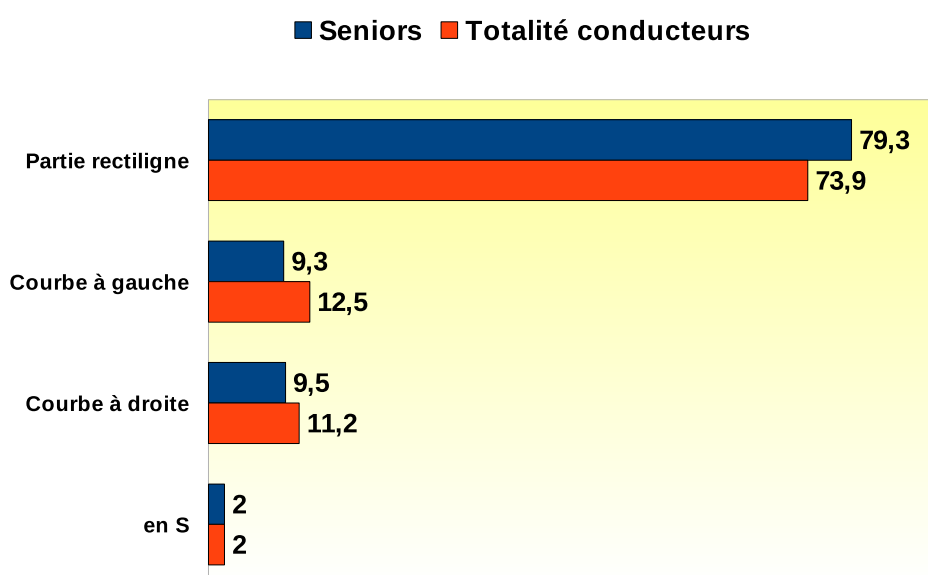
Conducteurs Seniors	Hors agglomération		En agglomération	
	Hors intersection	En Intersection	Hors intersection	En Intersection
Accidents	41,5%	18,75 %	21 %	18,75 %
Tués	57,9 %	33,3 %	8,7 %	

Tous Conducteurs	Hors agglomération		En agglomération	
	Hors intersection	En Intersection	Hors intersection	En Intersection
Accidents	42,70 %	9,6 %	28,1 %	19,6 %
Tués	69,8 %	13,3 %	13,3 %	3,6 %

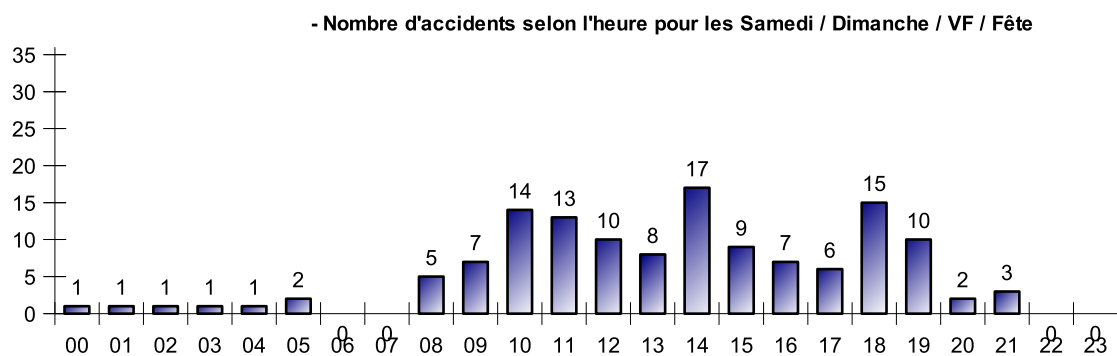
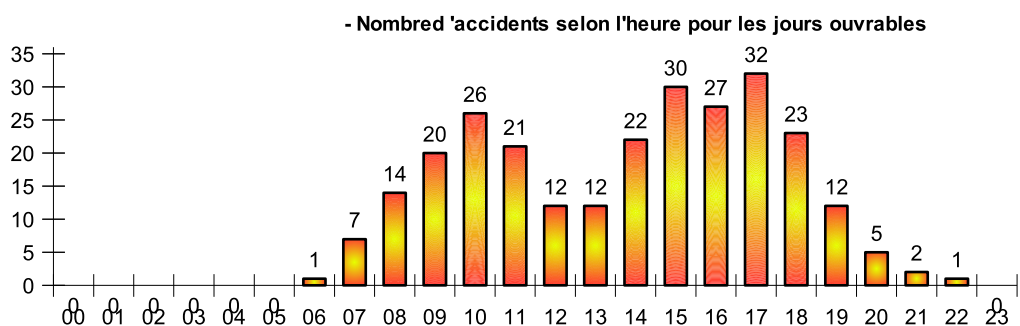
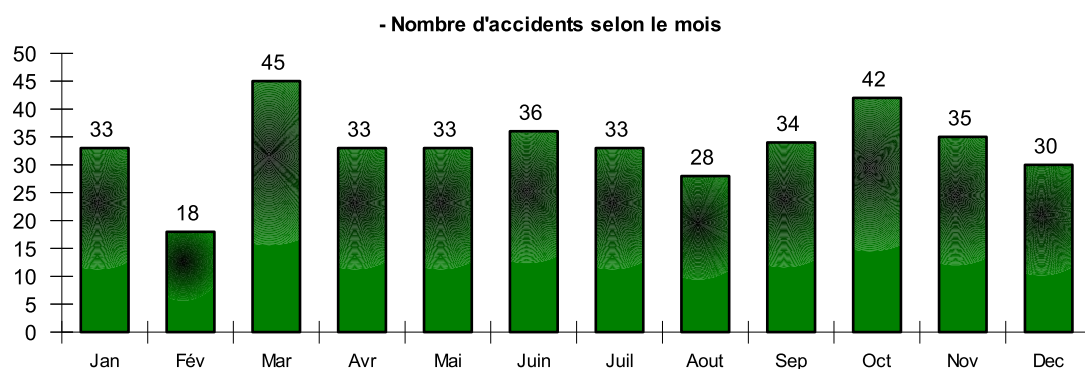


La proportion des accidents situés en intersection et hors agglomération est plus grande chez les seniors que pour l'ensemble des conducteurs. Près de 20 % des accidents « seniors » se produisent en intersection et hors agglomération et provoquent plus d'1/3 des tués.

Les seniors impliqués dans les accidents de carrefour le sont dans les carrefours en croix (15,5%) en en T ou Y (14,8%). Seulement 3% des accidents se produisent dans les giratoires.



4.3.3 Accidentologie selon la période



Les accidents se produisent plutôt au mois de mars et octobre (changement de saison), le jour en milieu de matinée et l'après midi.

4.3.4 Accidentologie en relation avec le véhicule

Pourcentage d'implication des véhicules dans les accidents :

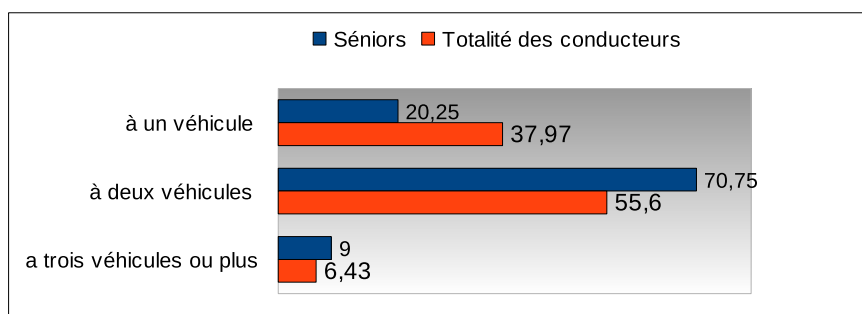
véhicules légers : 86 %

bicyclettes : 8,5%,

cyclomoteurs : 2,3 %
motos : 0,60 %
PL : 0,90 %
tracteur agricole : 0,60 %
Autres véhicules : 0,90 %

On comptabilise 82 accidents impliquant un piéton senior soit 3,5% des accidents (90 % en agglomération).
Les collisions se produisent principalement avec les véhicules légers.

Pourcentage des accidents selon le nombre de véhicules



Par rapport à l'ensemble des conducteurs, les seniors ont moins d'accidents impliquant un seul véhicule

4.3.5 Comparaison de l'accidentologie des seniors avec les départements voisins – Année 2007

On note que l'accidentologie des seniors est plus importante en Lot et Garonne que dans les autres départements à l'exclusion du département de la Dordogne, alors que pour l'ensemble des usagers le Lot et Garonne est mieux placé que ses départements voisins.

France	Lot et Garonne	Gers	Landes	Tarn et Garonne	Dordogne	Lot
--------	----------------	------	--------	-----------------	----------	-----

Population totale		305 396	172 511	327 443	206 170	388 385	160 034
Accidents corporels 2007	81 272	358	193	334	271	449	133
Tués 2007	4 620	43	30	47	37	61	30
Tués/millions habitants	74	141	174	144	179	157	187
Blessés	103 201	497	229	423	349	570	140

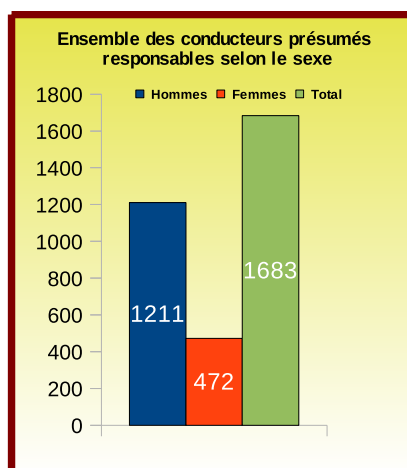
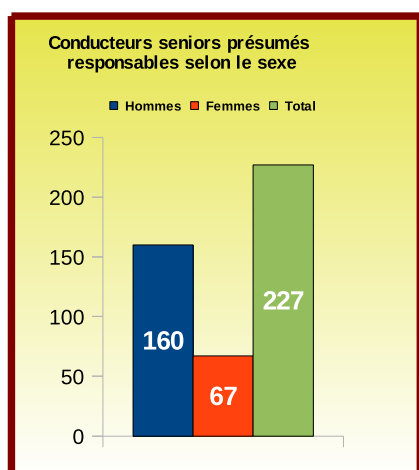
Population seniors

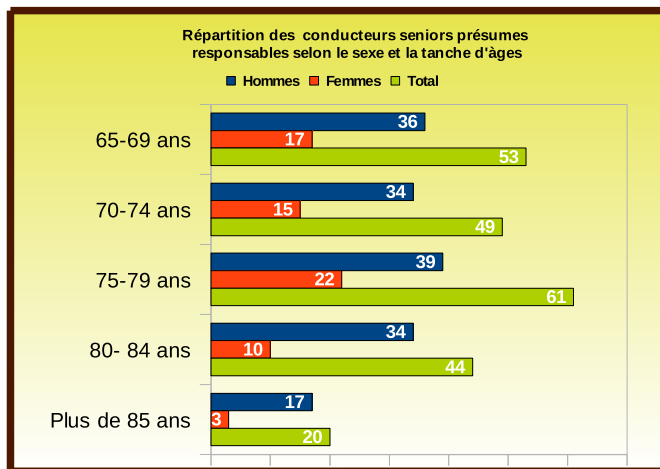
% de population 65 ans et plus	16,70%	22,60%	24,80%	21,80%	21,20%	24,70%	25%
- tués 2007	884	19	7	14	5	16	9
- tués en moyenne, résultats sur cinq ans (en nombre)	970	13	7	9	5	14	7
- tués en moyenne, résultats sur cinq ans (en %)	18,40%	25,60%	24,90%	16,80%	12,90%	23,60%	29,90%

4.3.6 Les seniors et la responsabilité

NB : il s'agit d'une présomption de responsabilité qui n'a aucun lien avec les condamnations qui peuvent être prononcées. Par ailleurs, dans de nombreux cas il n'a pas été possible d'attribuer à l'usager l'entière responsabilité de l'accident.

227 conducteurs seniors sont présumés responsables dans les 400 accidents survenus entre 2003 et 2007 impliquant un conducteur senior.





La tranche d'âge 70-79 ans est la plus concernée

Localisation des accidents impliquant au moins un conducteur senior

4. Orientations d'actions

4.1 Enjeu alcool

- le milieu professionnel et le risque alcool : public et privé (PPRR, ...)
- l'implication des communes dans l'organisation des manifestations festives : charte alcool signée avec l'amicale des maires, ..
- les professionnels de la santé en matière du risque alcool : médecine du travail, CPAM, ...
- la maîtrise de la consommation d'alcool en milieu scolaire et universitaire
- la promotion du conducteur sobre désigné : SAM
- la promotion de l'auto contrôle d'alcoolémie : charte, éthylotest
- les pré-ados et l'alcool : le « binge drinking » boire vite et beaucoup, avec pour seul objectif : ne plus rien contrôler.

Alcool mais aussi drogue

4.2 Enjeu vitesse

- les concessionnaires de motos et leur rôle en matière de conseil et de prévention
- la promotion du développement durable et la qualité de vie en faveur de la réduction des vitesses
- le respect des vitesses et des distances de sécurité par les poids lourds notamment
- la sensibilisation des médias locaux en faveur de la réduction des vitesses

4.3 Enjeu jeunes

- la sensibilisation et la formation initiale des enseignants, la sensibilisation des parents d'élèves
- les entreprises et le risque routier des jeunes apprentis (CFA)
- la ceinture de sécurité à l'arrière
- la promotion des valeurs de comportement dans la conduite

4.4 Enjeu deux-roues motorisés

- la mobilisation des auto-écoles et des concessionnaires en faveur de la sensibilisation au risque
- la création d'un observatoire départemental des deux roues motorisés
- la sensibilisation des aménageurs aux risques des deux roues motorisés
- le rôle des établissements scolaires dans la prévention des risques liés à l'usage des deux roues motorisés

4.5 Enjeu séniors

- la sensibilisation aux problèmes liés à l'état de santé : sensibiliser les médecins de famille, la famille
- contrôle régulier des connaissances

5. *Recommandations*

Décliner chaque action dans les PDASR

Faire une évaluation complète du PDASR (financière et qualitative)



Séniors



Jeunes



Vitesse



Deux roues

**SOUFFLEZ
VOUS
SAUREZ**

Alcool

Document Général d'Orientations 2010 - 2012



PRÉFET
DE
LOT-ET-GARONNE

PREFACE

Le Document Général d'Orientations cosigné par l'État et le Conseil général est le document de référence pour la politique locale de sécurité routière.

Il formalise la mobilisation de l'ensemble des acteurs locaux autour d'orientations d'actions et de véritables projets départementaux pour contribuer à l'objectif national de réduction de la délinquance routière.

Il présente les caractéristiques de l'insécurité routière en Lot et Garonne, explique les enjeux retenus et précise les orientations d'actions correspondantes.

Chaque année, le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) devra être élaboré en cohérence avec ce DGO. Un suivi de la mise en œuvre d'actions correspondant aux pistes d'orientations du DGO sera réalisé annuellement.

Ce document a été construit avec l'ensemble des partenaires institutionnels et des autres acteurs locaux de la Sécurité Routière en Lot et Garonne.

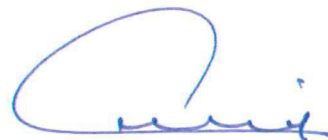
Agen, le 29 novembre 2010

Le Préfet
de Lot-et-Garonne

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'B. Schmeltz'.

Bernard SCHMELTZ

Le Président du Conseil Général
de Lot-et-Garonne

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Pierre Camani'.

Pierre CAMANI

Table des matières

Préambule.....	3
1. Les enjeux du DGO.....	4
1.1 Généralités.....	4
1.2 Les enjeux nationaux :.....	4
1.3 L'enjeu local : les seniors.....	4
2. Le Lot et Garonne.....	5
2.1 Données générales	5
2.1.1 La population (source INSEE).....	5
2.1.2 Le découpage administratif.....	5
2.1.3 Le réseau routier.....	5
2.1.4 Le trafic.....	5
2.1.5 Le parc de véhicules en circulation.....	7
2.2 Accidentologie 2005-2009.....	7
2.2.1 Les accidents.....	7
2.2.2 Les catégories de victimes.....	9
2.2.3 L'âge des victimes.....	9
2.2.4 Localisation des accidents (1913 accidents).....	10
3. Les enjeux nationaux.....	11
3.1 Alcool.....	11
3.1.1 Considération générale.....	11
3.1.2 Données générales (2005 – 2009).....	11
3.1.3 Les données du Lot et Garonne (2005 - 2009).....	13
3.1.3.1 Les accidents.....	13
3.1.3.2 Les victimes.....	13
3.1.3.3 Les dépistages.....	14
3.2 Vitesse.....	14
3.2.1 Considérations générales.....	14
3.2.2 Données du Lot et Garonne.....	15
3.2.2.1 Les contrôles routiers (hors contrôle automatique).....	15
3.2.2.2 Les contrôles sanctions automatiques (radars fixes).....	15
3.3 Les jeunes.....	15
3.3.1 Considérations générales.....	15
3.3.2 Données générales.....	15
3.3.3 Les données du Lot et Garonne (période d'étude 2005 – 2009).....	16
3.3.3.1 Répartition des victimes par âges et par catégorie d'usagers.....	16
3.3.3.2 Taux de gravité.....	17
3.3.3.3 Les conducteurs de 18 à 24 ans.....	17
3.3.3.4 Évolution des victimes graves jeunes.....	17
3.4 Les deux roues motorisées	19
3.4.1 Définitions.....	19
3.4.2 Données générales.....	19
3.4.3 Les données du Lot et Garonne (2005 - 2009).....	19
4. L'enjeu local : les plus de 65 ans.....	22
4.1 Considérations générales.....	22
4.2 Données générales.....	22
4.3 Les données du Lot et Garonne.....	22
4.3.1 Analyse des accidents impliquant au moins un conducteur âgé de 65 ans ou plus....	24
4.3.2 Accidentologie en relation avec l'environnement et l'infrastructure.....	24

4.3.3 Accidentologie selon la période.....	26
4.3.4 Accidentologie en relation avec le véhicule.....	26
4.3.5 Comparaison de l'accidentologie des seniors avec les départements voisins.....	27
4.3.6 Les seniors et la responsabilité.....	28
5. Orientations d'actions.....	30
5.1 Enjeu alcool.....	30
5.2 Enjeu vitesse.....	31
5.3 Enjeu jeunes.....	32
5.4 Enjeu deux-roues motorisés.....	33
5.5 Enjeu seniors.....	34
6. Le déroulement du projet.....	35
6.1 La réunion de lancement.....	35
6.2 Les groupes de travail.....	35
6.3 Les comptes rendus des groupes de travail.....	35
7. Compte rendu des groupes de travail.....	36
7.1 Groupe de travail alcool.....	36
7.2 Groupe de travail vitesse.....	37
7.3 Groupe de travail jeunes.....	39
7.4 Groupe de travail deux roues motorisées.....	40
7.5 Groupe de travail seniors.....	41

Préambule

Le Président de la République a fixé un objectif national ambitieux : **passer sous la barre des 3000 morts sur les routes d'ici 2012**, diviser par deux les accidents mortels dus à une alcoolémie excessive, diviser par deux le nombre d'usagers de deux-roues tués et enfin diviser par trois le nombre de jeunes tués sur les routes.

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

Le DGO est le document de référence pour la politique locale de sécurité routière durant la période 2010-2012. Les études d'accidentologie portent sur la période 2005-2009.

Lors de l'examen annuel des propositions d'actions faites par les partenaires, au titre du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR), une attention toute particulière sera portée à vérifier la cohérence des objectifs des actions avec les enjeux du DGO.

Pour le DGO 2010 – 2012 quatre enjeux ont été définis au niveau national :

- Alcool
- Vitesse
- Jeunes
- Deux roues motorisées

Ces enjeux peuvent être complétés par des enjeux plus spécifiques et adaptés au contexte local.

Les études détaillées de l'accidentologie de notre département ont mis en évidence les risques encourus par les personnes âgées (plus de 65 ans).

L'enjeu local du Lot et Garonne sera donc orienté vers :

- Les personnes âgées

L'élaboration du DGO se déroule selon 9 étapes distinctes, comprenant :

1. Lancement du DGO (mobilisation)

2. Détermination des enjeux

3. Validation des enjeux

Phase 1

4. Approfondissement de la connaissance des enjeux et compréhension des enjeux

Phase 2

5. Définition des orientations

6. Validation des orientations

Phase 3

7. Rédaction du DGO

8. Signature du DGO

9. Application et suivi du DGO

1. Les enjeux du DGO

1.1 Généralités

Le bilan 2009 de la **France métropolitaine** s'établit ainsi :

- 68 512 accidents corporels,
- 4 262 tués à trente jours,
- 83 911 blessés dont 30 490 blessés hospitalisés.

C'est la huitième année consécutive que le nombre de tués diminue même si la baisse de l'année 2009 (- 0,3 %) est moins marquée que celle de 2008 (- 7,5 %) ou celle de 2006 (- 11,5 %) ou de 2003 (- 20,9 %) qui fut une année exceptionnelle.

Cependant il ne faut pas oublier l'objectif de **passer sous la barre des 3000 morts sur les routes d'ici 2012**

Et dans le monde, les accidents de la route tuent chaque année près d'1,3 million de personnes et font jusqu'à 50 millions de blessés. Près de la moitié des victimes sont des usagers vulnérables : enfants, personnes âgées, piétons, cyclistes et motocyclistes. Le 2 mars 2010, l'Assemblée générale des Nations unies a proclamé la décennie 2011-2020 « Décennie d'action pour la Sécurité routière ».

1.2 Les enjeux nationaux :

- L'alcool
- La vitesse
- Les jeunes
- Les deux roues motorisées

1.3 L'enjeu local : les seniors

2. Le Lot et Garonne

2.1 Données générales

2.1.1 La population (source INSEE)

Le dernier recensement de 2006 fait état d'une population 322 282 habitants qui se répartissent comme suit :

	0-14 ans	15-29 ans	30-44 ans	45-59 ans	60-74 ans	75-89 ans	90 et +
Lot et Garonne	52751	49828	61841	68086	52067	34052	3657
% Lot-et-Garonne	16,36%	15,46%	19,19%	21,13%	16,16%	10,57%	1,13%
% Aquitaine	16,65%	17,36%	20,46%	20,99%	14,49%	9,06%	0,99%
% France	18,53%	19,08%	21,04%	20,20%	12,92%	7,46%	0,77%

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

	Lot et Garonne	France
Hommes	48.22 %	48.40%
Femmes	51.78 %	51.60%

Pas de différence notable entre la répartition homme/femme de Lot et Garonne et celle de la France.

2.1.2 Le découpage administratif

Le département du Lot et Garonne est découpé en 319 communes.

Hormis la Communauté d'Agglomérations d'Agen (C.A.A.) qui regroupe 9 communes (Agen, Boé, Bon-Encontre, Foulayronnes, Collayrac-Saint-Cirq, Layrac, Le Passage, St Hilaire et Sauvagnas), seules 6 communes ont une population supérieure à 5000 habitants.

2.1.3 Le réseau routier

Le réseau routier du Lot et Garonne au 1^{er} janvier 2009 se décompose de la manière suivante

	Autoroute	RN	RD	VC	Total
Linéaire en km	82	97	2 940	7 000	10 119
Linéaire en %	0.8 %	0.9 %	29,1 %	69,1 %	
Linéaire en % en France	1.0%	1 %	39,1%	58,90%	

Le réseau routier du Lot et Garonne est moins dense que la moyenne nationale en ce qui concerne les autoroutes, RN et RD. En revanche, les voies communales sont plus importantes.

2.1.4 Le trafic

Le tableau suivant montre l'évolution du trafic sur le réseau principal (autoroute, routes nationales et routes départementales classées à grande circulation).

Routes	PR	Communes	TMJA * 2005	TMJA * 2009	Evolution TMJA *
A62	61+900	LA REOLE	20686	21753	+ 7,6 %
	76+000	MARMANDE	21154	19167	- 9,3 %
	98+700	AIGUILLON	18772	20925	+ 11,4 %
	125+400	AGEN	20086	21664	+ 7,8 %
RN 21	9+300	CASTILLONNES	4 338	4351 ⁽¹⁾	-0,3 %
	19+000	CANCON	5045	5060 ⁽¹⁾	- 0,3 %
	38+900	VILLENEUVE/LOT	7 710	7733 ⁽¹⁾	+ 0,3 %
	46+230	ST ANTOINE DE FIC	10 198	10172 ⁽¹⁾	- 2,2 %
	55+500	LA CROIX BLANCHE	9 948	10369	+4,2 %
	71+600	BEAUREGARD	22 000	22380 ⁽¹⁾	+1,7 %
	83+000	GOULENS	7 658	7639 ⁽¹⁾	- 0,2 %
RN 1113	17+800	AGEN PASSERELLE	7 087	11 000 ⁽²⁾	-
RD 813	1 +600	LASPEYRES	6 267	5 943	- 5,1 %
	42+000	AIGUILLON	10 084	7 955	- 21 %
	81+700	GOUZILS	7 932	6 835	- 13 %
D1	6+500	BOURGOUGNAGUE	1 917	1 884	- 1,7 %
D102	4+000	BOURLENS	2 939	3 057	+ 4 %
D113	9+280	DOLMAYRAC	1 446	1 546	+6,9 %
D116	4+720	MEILHAN/GARONNE	1 564	1 613	+ 3,1 %
D119	0+470	LE PASSAGE	10 452	10 070	- 3,6 %
D120	15+400	VARES	3 328	3 115	- 6,4 %
D120	28+930	LEYRITS-MONCASSIN	1 392	1 374	-1,2 %
D124	8+60	LACAUSSADE	1 445	1 531	+ 5,9 %
D124	49+400	SAINT BARTHELEMY	1 284	1 379	- 7,3 %
D13	10+0	LAUGNAC	2 334	2 326	-
D17	6+270	BOE	10 435	9 978	- 4,9 %
D2	2+650	CASTILLONNES	2 519	2 681	+ 6,4 %
D655	30+0	BARBASTE	3 787	3 804	+ 0,4 %
D656	29+100	LAROQUE-TIMBAUT	3 118	3 354	+7,5 %
D656	65+460	CALIGNAC	4 418	3 958	- 10,4 %
D676	0+2716	ST ETIENN VILLEREAL	2 983	3 196	+ 7,1 %
D676	29+740	VILLENEUVE	3 685	3 873	+ 5,1 %
D708	13+10	ST PIERRE DROPT	3 353	3 462	+ 3,2 %
D710	7+800	CUZORN	2 447	2 218	- 9,3 %
D8	29+0	HOUEILLES	1 999	2 044	+ 2,2 %
D911	33+820	BIAS	13 927	13 563	- 2,6 %
D930	3+300	MONCRABEAU	2 630	2 439	-7,2 %
D930	28+0	FEUGAROLLES	4 101	3 938	- 3,9 %
D933	62+650	POMPOGNE	2 964	2 723	- 8,1 %
D933	69+300	HOUEILLES	4 045	4 065	+ 0,4 %

(1) chiffres 2006

(2) pour information , ne peuvent faire l'objet d'une comparaison avec l'année 2005 (chiffres correspondants à des comptages réalisés sur une seule semaine en 2009)

* TMJA Taux Moyen Journalier Annuel

Le trafic routier sur l'autoroute continue de progresser. Il reste stable sur les routes nationales, et connaît une légère augmentation sur le réseau routier départemental.

2.1.5 Le parc de véhicules en circulation

Le parc de véhicules au 1er janvier 2009 des voitures particulières de moins de 15 ans est 168 492 véhicules soit 0,52 voiture par habitant (le taux est 0,50 pour la France). Il est à noter que ce taux reste le même que pour l'année 2008.

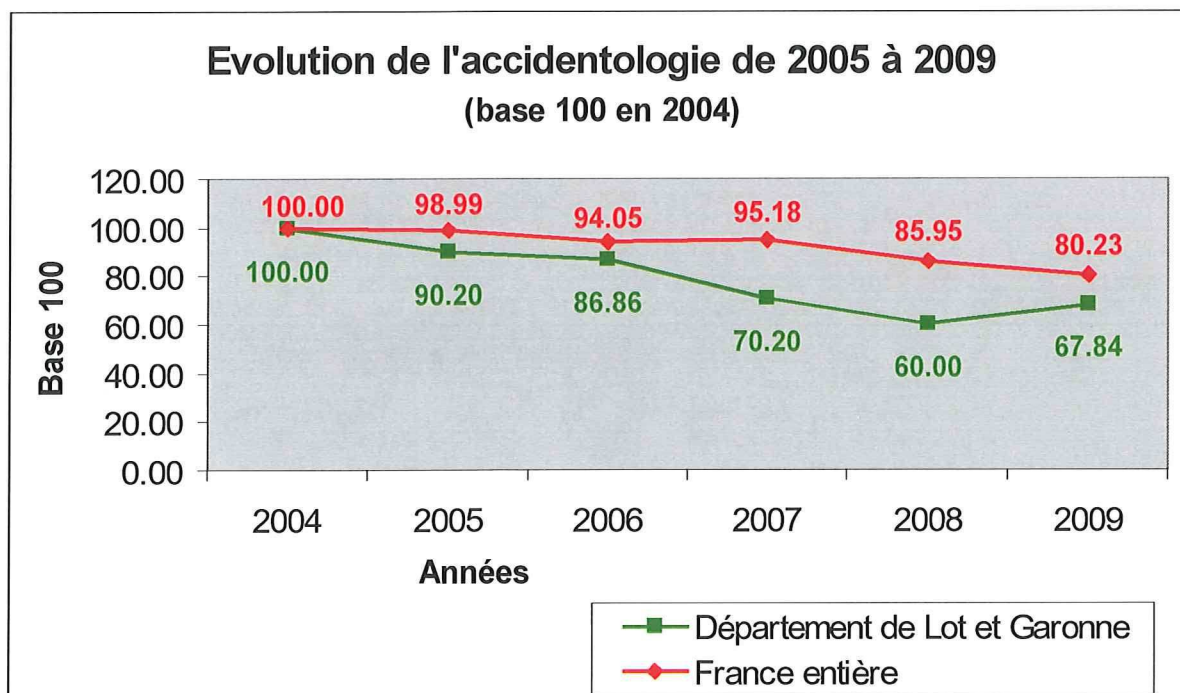
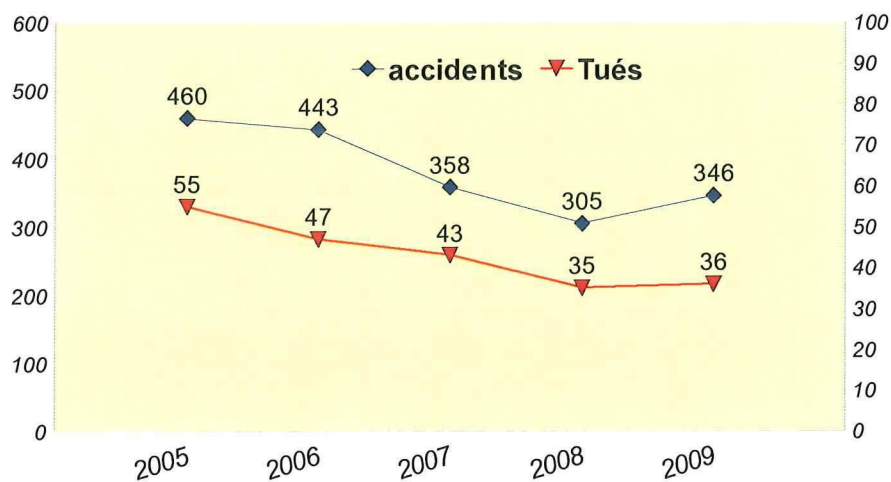
2.2 Accidentologie 2005-2009

2.2.1 Les accidents

	En agglomération	Hors agglomération	Totaux
Accidents corporels	885	1028	1913
Accidents mortels	37	166	203
Nombre de tués	37	179	216
Nombre de blessés hospitalisés	515	891	1406
Nombre de blessés non hospitalisés	599	602	1201
Nombre de tués pour 100 accidents (Indice de Gravité)	4,18	17,41	11.29
Nombre de tués + blessés hospitalisés pour 100 accidents (taux de gravité)	62,37	104,08	84.78

Pour mémoire, l'indice de gravité France Entière 2005-2009 est égale à 5,96.

Depuis 2005 le nombre des accidents est en baisse continue avec une légère augmentation en 2009 (+13,07% par rapport à 2008) Le nombre des tués suit cette tendance même si on note en 2009 un tué de plus qu'en 2008.

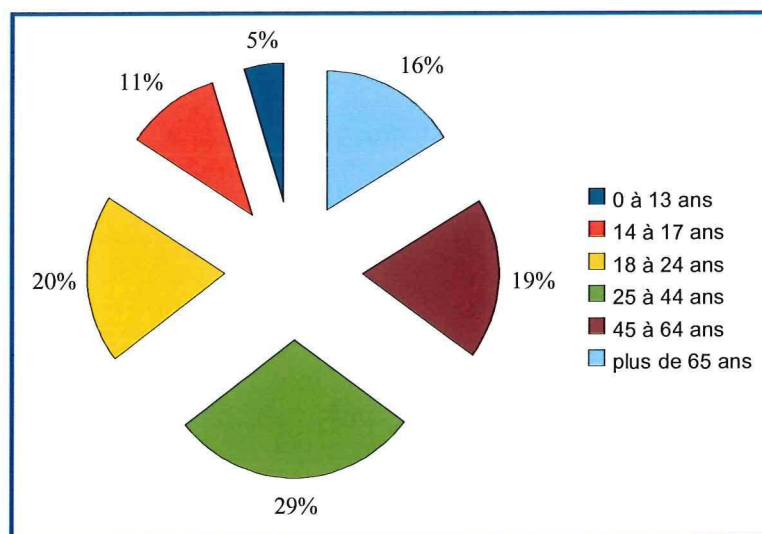


2.2.2 Les catégories de victimes

	Tués	%	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Totaux victimes
Bicyclette	7	3,24	61	42	110
Cyclo	10	4,62	201	150	361
Moto	22	10,20	165	101	288
Automobile	149	69	836	803	1788
Poids lourds et Bus	5	2,31	26	23	54
Piétons	21	9,72	110	76	207
Autres	2	0,91	7	6	15
Totaux	216	100	1406	1201	2823

2.2.3 L'âge des victimes

	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Totaux
De 0 à 13 ans	4	60	69	133
De 14 à 17 ans	8	168	137	313
De 18 à 24 ans	36	248	271	555
De 25 à 44 ans	57	395	379	831
De 45 à 64 ans	41	282	209	532
Plus de 65 ans	70	253	136	459
Totaux	216	1406	1201	2823



2.2.4 Localisation des accidents (1913 accidents)

	Nombre d'accidents	%	Nombre de tués	%	Nombre total de blessés	%	Dont BH	%
En intersection	611	31,9%	41	18,9%	874	33,5%	441	31,4%
Hors intersection	1302	68,1%	175	81,1%	1733	66,5%	965	68,6%
En agglomération	885	46,3%	37	17,1%	1114	42,7%	515	36,6%
Hors agglomération	1028	53,7%	179	82,3%	1493	57,3%	891	63,4%
De jour	1365	71,4%	147	68,0%	1849	70,9%	969	68,9%
De nuit	548	28,6%	69	32,0%	758	29,1%	437	31,1%

3. Les enjeux nationaux

3.1 Alcool

3.1.1 Considération générale

Une présence toujours fréquente d'alcool dans les accidents mortels

L'alcool est aujourd'hui la première cause de mortalité sur la route. Il est présent dans plus d'un accident sur 4. Sur les 13 personnes en moyenne tuées chaque jour, 3 le sont dans un accident lié à la consommation d'alcool. (*source La lettre de l'Education Routière – Juin 2008*)

En 2008, on dénombre 6 258 accidents corporels avec un taux d'alcoolémie positif dont 878 mortels, soit 10,2 % des accidents corporels et 27,9 % des accidents mortels.

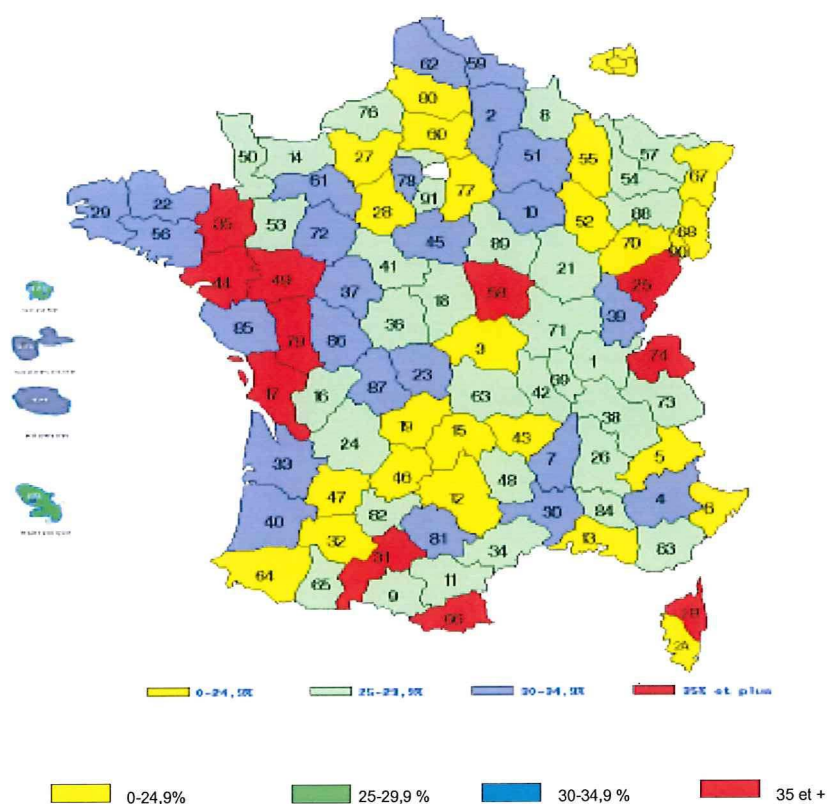
Le respect de la limite d'alcool légale aurait épargné 1100 tués

En 2008, on constate que l'alcoolémie moyenne est de 1,6 g/l et qu'elle est supérieure à 2 dans un tiers des accidents mortels.

A noter également qu'un tiers des délits routiers constatés en 2008 constitue des infractions relatives à l'alcoolémie au volant.

3.1.2 Données générales (2005 – 2009)

Accidents mortels avec alcool en FRANCE 2005-2009



Le comparatif avec les départements voisins, porte sur la période 2003 – 2007, seules données connues à ce jour pour l'ensemble des départements voisins.

Le Lot et Garonne se situe favorablement par rapport à la moyenne nationale en particulier dans le cadre des accidents mortels. La comparaison, par rapport aux départements voisins, est aussi favorable, que ce soit dans le cas d'accidents corporels ou mortels. Seul, le département du Gers est mieux classé dans le cas d'accidents mortels avec alcool.

Pourcentage d'accidents CORPORELS avec alcool

National	47	64	46	82	33	32	40	24
10	9,12	10,40	10,70	14,70	14,80	15,70	17,30	17,40

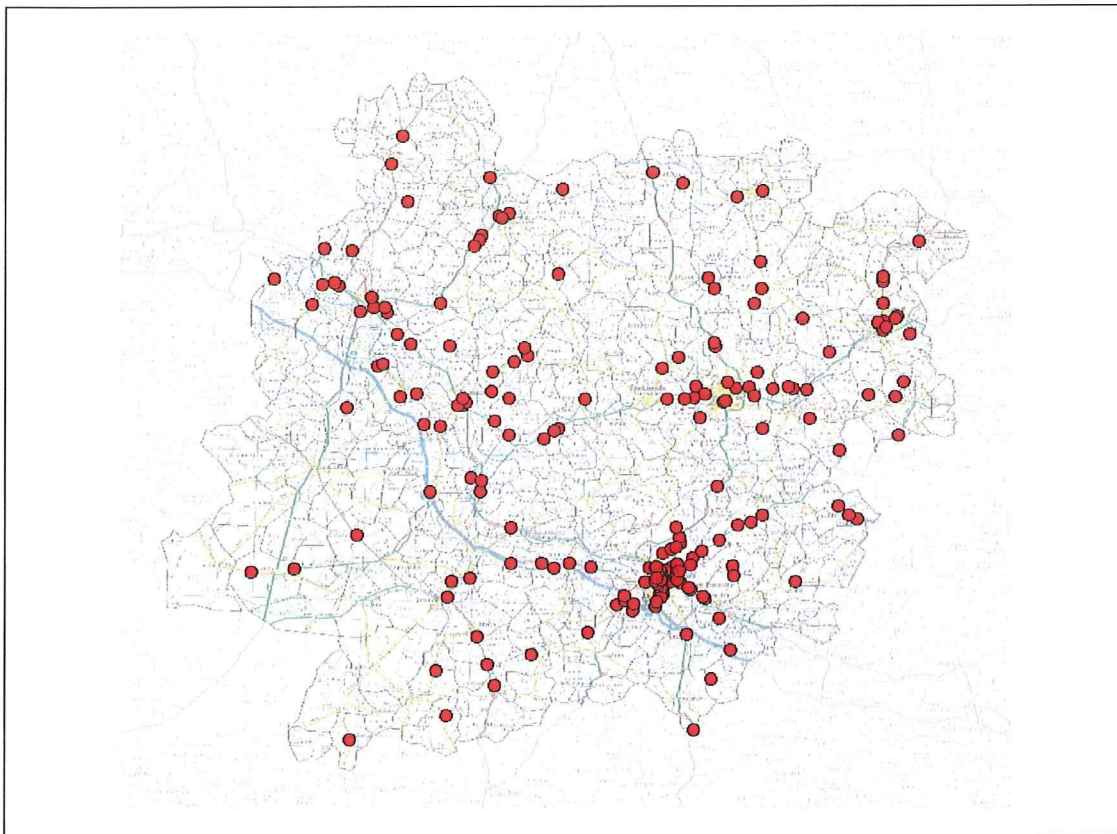
Pourcentage d'accidents MORTELS avec alcool

National	47	64	46	82	33	32	40	24
29,20	17,61	25,00	19,50	25,00	36,2	16,90	29,70	27,30

3.1.3 Les données du Lot et Garonne (2005 - 2009)

3.1.3.1 Les accidents

Localisation des accidents avec alcool (2005-2009)



216 accidents avec 1 conducteur ou 1 piéton alcoolisé, soit 11,29 % des accidents de la période d'étude (2005-2009) dont 34 accidents mortels (16,74%) qui ont fait 38 tués.

18% des accidents qui se produisent les samedis / veille de fête ou dimanches / jour de fête impliquent au moins un conducteur ou un piéton alcoolisé (119 accidents avec alcool sur un total de 650 accidents)

Près de 60% des accidents avec un conducteur alcoolisé se produisent la nuit (Sur les 34 accidents mortels, 25 se sont produits la nuit).

3.1.3.2 Les victimes

Les piétons alcoolisés : 12 piétons alcoolisés (11 hommes et 1 femme) ont fait 2 tués.

Moins de 18 ans : 2

18/24 ans : 5 (dont 1 femme)

25/44 ans : 3

45/64 ans : 2

>= 65 ans : 0

Les deux roues motorisées avec alcool : 27 conducteurs (25 motos et 12 cyclos) alcoolisés ont fait 3 tués.

0/17 ans : 0

18/24 ans : 6

25/44 ans : 11 (dont 1 femme)

45/64 ans : 9 (dont 1 femme)

>= 65 ans : 1

Les bicyclettes : 1 cycliste alcoolisé (2,13 g) âgé de 22 ans

Les VL : 173 conducteurs alcoolisés qui ont fait 33 tués

18/24 ans : 40 (36 hommes et 4 femmes)

25/44 ans : 85 (73 hommes et 12 femmes)

45/64 ans : 43 (33 hommes et 10 femmes)

+ de 65 ans : 5 (5 hommes)

Les PL : 2 conducteurs alcoolisés (

18/24 ans : 1 (homme)

25/44 ans : 1 (homme)

186 hommes et 29 femmes ont été impliqués dans un accident avec alcool (7 fois plus d'hommes que de femmes).

3.1.3.3 Les dépistages

En 2009, pour le Lot et Garonne il est comptabilisé une augmentation de 6,71% du nombre de dépistages par rapport à 2008 et une augmentation de 11,30% du nombre de dépistages positifs. Taux de positivité = 1,60%

En 2008, pour la France entière il est comptabilisé une augmentation de 0,3% du nombre de dépistages par rapport à 2006 et une augmentation de 3,2% du nombre de dépistages positifs. Taux de positivité = 2,7%

3.2 Vitesse

3.2.1 Considérations générales

Le dépassement des limitations de vitesse, même s'il est globalement en retrait en 2008, reste un comportement de masse puisque c'est le cas d'environ 34% des automobilistes, 43% des conducteurs de poids lourds et 54% des motocyclistes, tous réseaux confondus.

La contravention à la vitesse (contrôle traditionnel + contrôle automatique) est devenue la première contravention constatée (9 093 190 infractions en 2008 contre 8 997 871 en 2007 soit 11 % d'augmentation)

Les excès de vitesse représentent maintenant 80 % des infractions entraînant un retrait de point.

Une augmentation de 5% de la vitesse moyenne entraîne une hausse d'environ 10% du nombre d'accidents corporels et de 20% du nombre d'accidents mortels (**Source : le magazine de l'innovation pour la sécurité routière juin 2007**)

La probabilité de décès d'un piéton heurté par un véhicule roulant à 50 km/h est de 80%. A 30 km/h, il survit dans 90% des cas. (**Source : le magazine de l'innovation pour la sécurité routière juin 2007**)

En 2008, si tous les conducteurs avaient respectés les limitations de vitesse, ce sont au moins 820 vies qui auraient pu être sauvées.

3.2.2 Données du Lot et Garonne

3.2.2.1 Les contrôles routiers (hors contrôle automatique)

On observe une baisse des infractions à la limitation de vitesse : en 2009, le nombre des infractions était de 5642 contre 6002 en 2008 (-6%)

On observe une augmentation en matière de retrait de permis : le nombre de permis retirés pour infraction à la vitesse est de 73 en 2009 contre 67 en 2008.

3.3.2.2 Les contrôles sanctions automatiques (radars fixes)

Sur les années 2008 et 2009, 13 radars fixes ont fonctionné durant ces deux années pleines. On observe une baisse de près de 50 % sur le nombre d'infractions entre 2008 et 2009. (23 787 infractions en 2008 et 12183 infractions en 2009).

3.3 Les jeunes

3.3.1 Considérations générales

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

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

3.3.2 Données générales

Les 18 – 24 ans en 2008 :

représentent 9% de la population française mais 23% des tués.

représentent 24% des conducteurs impliqués dans un accident corporel avec un taux d'alcool positif.

1 tué sur 5, 1 blessé hospitalisé sur 5 et 1 blessé léger sur 5 ont entre 18 et 24 ans

près d'1/3 des personnes tués comme usagers de voiture de tourisme est un jeune de 18 à 24 ans.

Les 15 – 24 ans :

représentent 11% de la population mais 26% des tués.

3.3.3 Les données du Lot et Garonne (période d'étude 2005 – 2009)

3.3.3.1 Répartition des victimes par âges et par catégorie d'usagers.

Période 2005 -2009

		0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	>=65	Total
Piétons	Tués	1		2		1	17	21
	BH	14	6	7	7	20	56	110
	BNH	8	5	12	15	18	18	76
Bicyclettes	Tués	1	1		2	1	2	7
	BH	10	4	5	5	18	19	61
	BNH	5	3	3	12	10	9	42
Cyclo	Tués		4	1	1	2	2	10
	BH	1	107	53	19	15	6	201
	BNH	5	77	42	13	10	3	150
Motos	Tués			9	8	2	3	22
	BH	1	11	42	78	31	2	165
	BNH		12	34	44	11		101
VL	Tués	2	3	24	43	32	45	149
	BH	44	30	138	275	189	160	836
	BNH	52	38	175	281	153	104	803
PL	Tués				3	1	1	5
	BH			3	11	5	7	26
	BNH			5	12	6		23
Autres	Tués					2		2
	BH					4	3	7
	BNH		1		2	1	2	6
Total	Tués	4	8	36	57	41	70	216
	BH	70	158	248	395	282	253	1406
	BNH	70	136	271	379	209	136	1201
Total Général		144	857		831	532	459	2823
%		5,10%	30,36%		29,44%	18,85%	16,26%	

En Lot et Garonne les jeunes de 15 à 24 ans représentent près de 11% de la population. Cette classe d'âge représente plus de 30 % des victimes et plus de 20% des tués

Sur les 1913 accidents corporels, les jeunes sont impliqués dans 830 accidents (44%).

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

- 44 tués (20,37%)
- 406 blessés hospitalisés (BH)
- 407 blessés légers (BL)

Soit 857 victimes sur un total de 2823 victimes recensées dans le département

Les cyclos et les motos représentent 46 % des victimes

Les VL représentent 48 % des victimes

3.3.3.2 Taux de gravité

Attention : Le comparatif porte sur la période 2003 – 2007, seules données connues pour l'ensemble des départements voisins.

Sur la période 2005 – 2007, le département de Lot et Garonne fait partie des départements « exposés » : **Le taux de victime graves (tués + BH) jeunes** pour 1000 habitants jeunes est de 8,4 (11ème rang national).

A titre indicatif ce taux est de :

- 5,2 pour la France entière
- 4, 8 pour le département de la Gironde
- 6 pour le département du Lot
- 7,9 pour le département du Gers
- 8,7 pour le département des Landes
- 9,6 pour le département de la Dordogne
- 10,1 pour le département de Tarn et Garonne.

En Lot et Garonne, les jeunes âgés entre 15 et 24 ans sont 2,7 fois plus exposés au risque accident que le reste de la population :

Le taux de victimes graves « jeunes » par rapport à la population jeune rapporté au taux de victimes graves par rapport à la population totale est de 2,71 pour le Lot et Garonne. A titre indicatif ce taux est de 2,38 pour la France, de 3,30 pour la Dordogne, 2,85 pour le Tarn et Garonne, 2,81 pour Les Landes; 2,76 pour les Pyrénées Atlantiques, 2,71 pour le Gers, 2,47 pour le Lot et 2,20 pour la Gironde.

3.3.3.3 Les conducteurs de 18 à 24 ans

Attention : Le comparatif porte sur la période 2003 – 2007, seules données connues pour l'ensemble des départements voisins.

Sur 784 accidents graves qui se sont produits avec un conducteur âgé de plus de 18 ans, 238 le sont avec un conducteur âgé de 18 à 24 ans soit 30,35 % .

A titre indicatif l'indice est de

- 31,8 % pour la France entière est de 31,8 %.
- 30,1% pour le département de la Gironde
- 25,5 % pour le département du Lot
- 26,4 % pour le département du Gers
- 28,1 % pour le département des Landes
- 30,3 % pour le département de la Dordogne
- 29,9 % pour le département de Tarn et Garonne

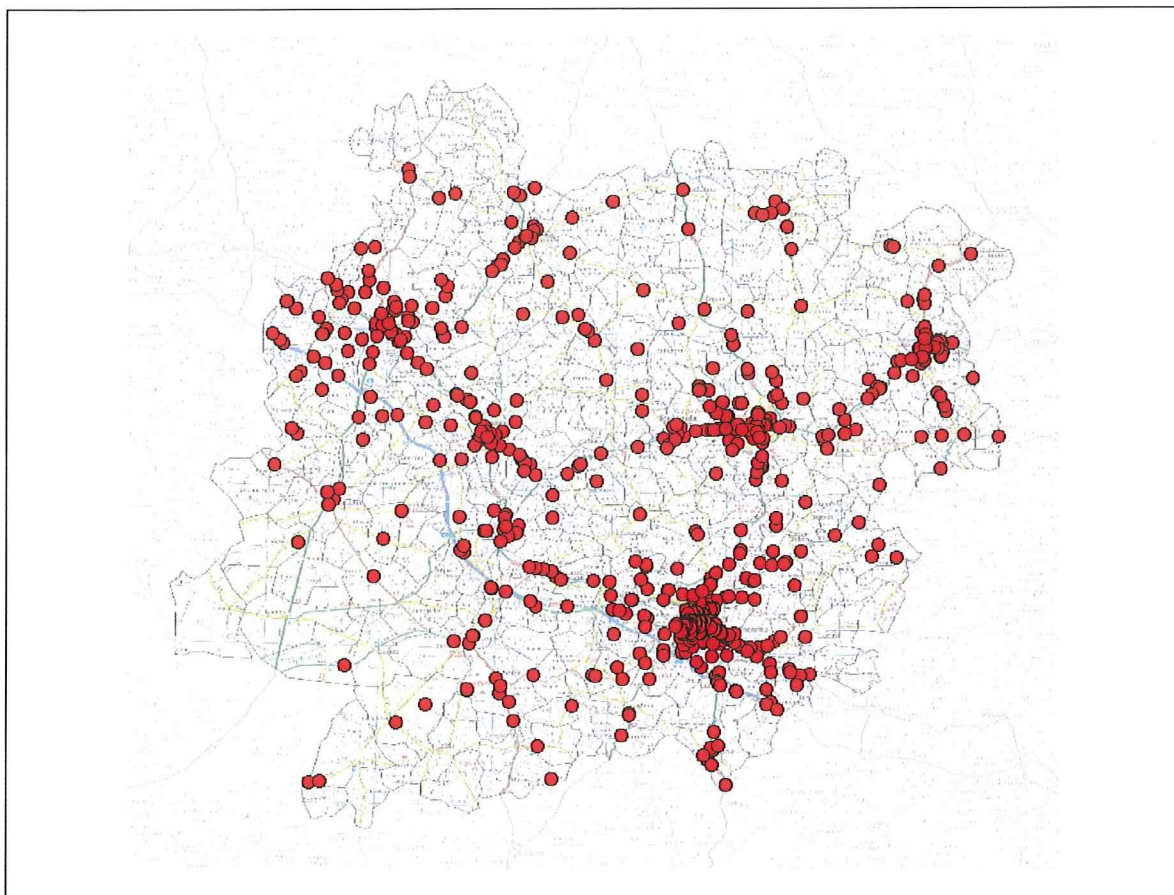
3.3.3.4 Évolution des victimes graves jeunes

	Jeunes de 14 à 24 ans			Tous usagers			% VG jeunes/VG tous usagers
	Tués	BH	Total VG	Tués	BH	Total VG	
2005	14	94	108	55	278	333	32,43 %
2006	5	92	97	47	324	371	26,14 %
2007	11	83	94	43	276	319	29,46 %
2008	6	86	92	35	271	306	30,06 %
2009	8	59	67	36	262	298	23 %

Evolution des victimes graves (VG) jeunes sur les cinq dernières années (2005-2009) en Lot et Garonne
(Attention la classe d'âge prise en compte est de 14 ans à 24 ans.)

Commentaire : Diminution en 2009 de la part des victimes graves « jeunes » dans les accidents de la circulation.

Répartition géographique des accidents impliquant au moins un jeune âgé de 15 à 24 ans
Période 2005 – 2009



3.4 Les deux roues motorisées

3.4.1 Définitions

Cette catégorie de véhicules concernent les cyclos et les motos.

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

3.4.2 Données générales

Le constat est moins positif pour les deux-roues motorisés. Même si les cyclomotoristes connaissent une baisse de tués en 2008 de 14 %, il y a alternance d'une année sur l'autre de résultats favorables ou défavorables. Ainsi, depuis 2002, le nombre de cyclomotoristes tués n'a été réduit que du quart environ. Il en est de même pour les motocyclistes qui ont certes connu une évolution favorable en 2008 avec une réduction des tués de 4,3 % mais qui alternent également avec des années favorables (2000,,2006) et plus souvent défavorables (2001,2003,2004,2005,2007) avec au final une réduction du nombre de motocyclistes tués sur six ans de 22 %.(source ONSIR).

3.4.3 Les données du Lot et Garonne (2005 - 2009)

Entre 2005 et 2009, en Lot et Garonne, on enregistre 605 accidents (31,6 %) impliquant au moins un deux roues motorisés qui ont provoqué 32 tués (14,8 %) et 391 BH (27,8 %).

Les accidents se produisent principalement de jour (75 %),

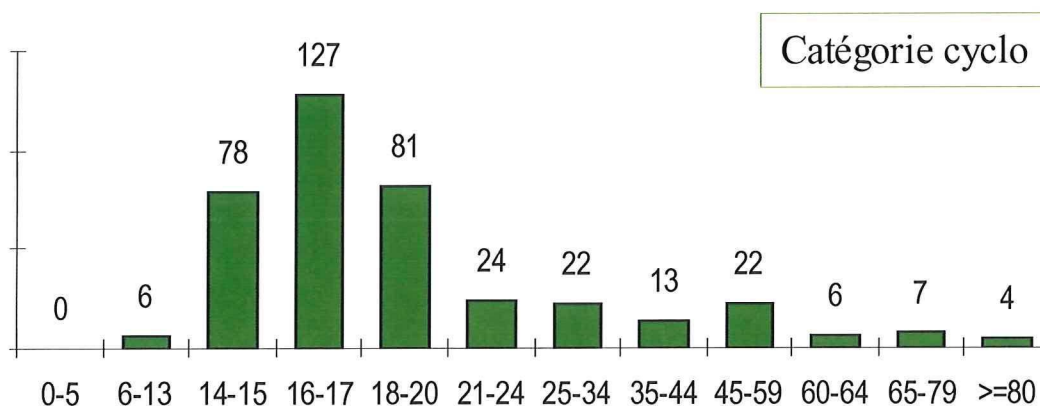
117 accidents se sont produits à un seul véhicule.

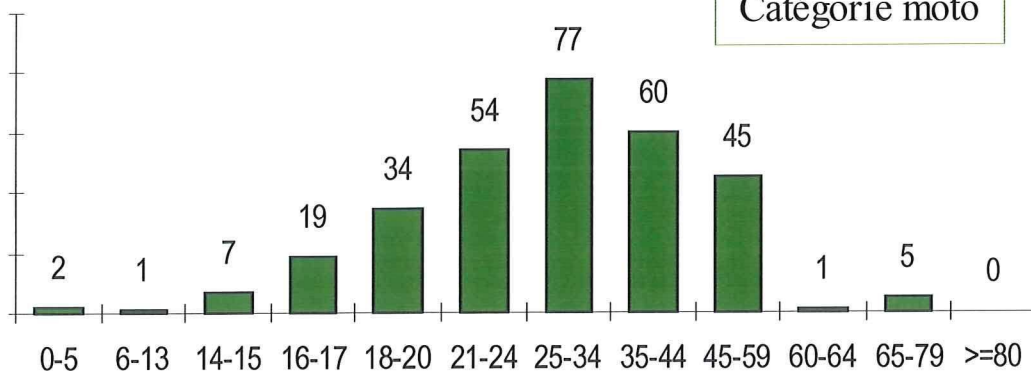
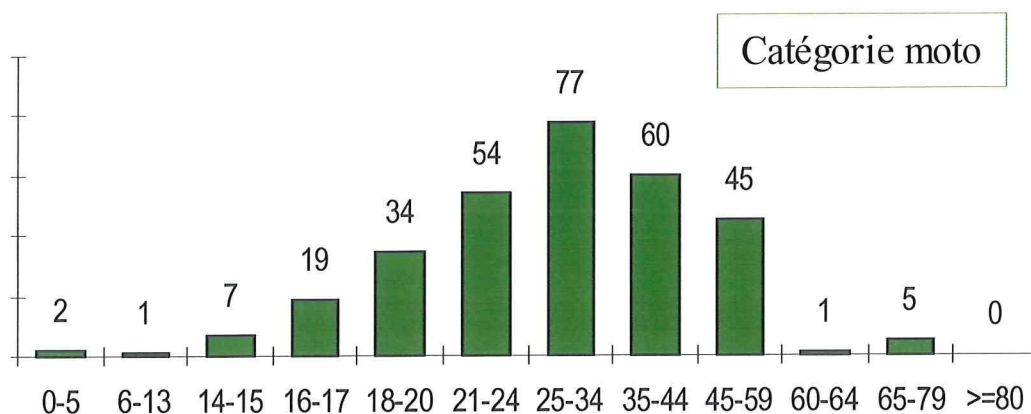
Le casque est utilisé dans plus de 94 % des cas.

29 accidents se sont produits avec un conducteur de deux roues motorisés alcoolisés .

268 accidents se sont produits en intersection (44 %).

La répartition des victimes selon la classe d'âges





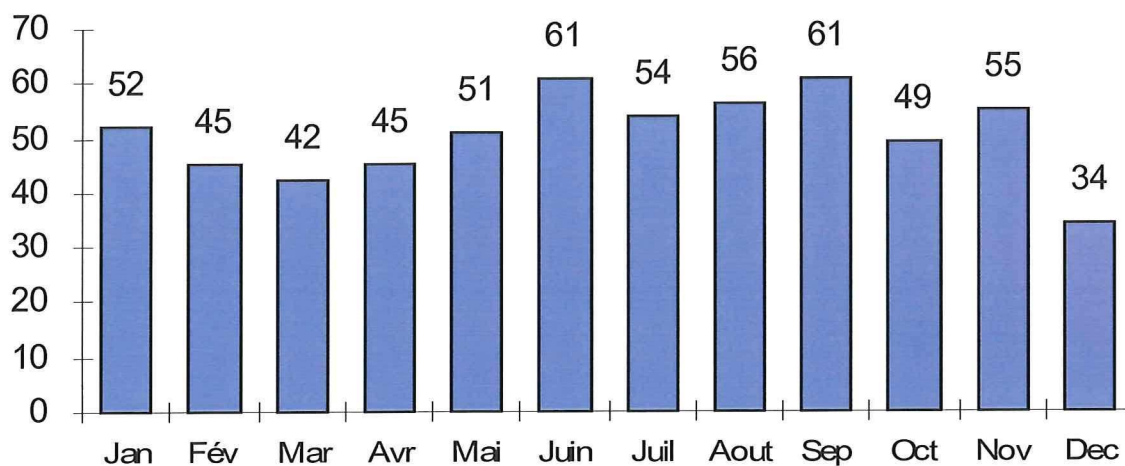
Répartition des accidents selon le milieu

	Rase campagne	Agglo de moins de 5000 habitants	Agglo de moins de 20000 habitants	Agglo de plus de 20000 habitants (Agen, Villeneuve)	Total
Motos	121	36	36	74	267
Cyclos	101	61	58	122	342
Total	222	97	94	196	609

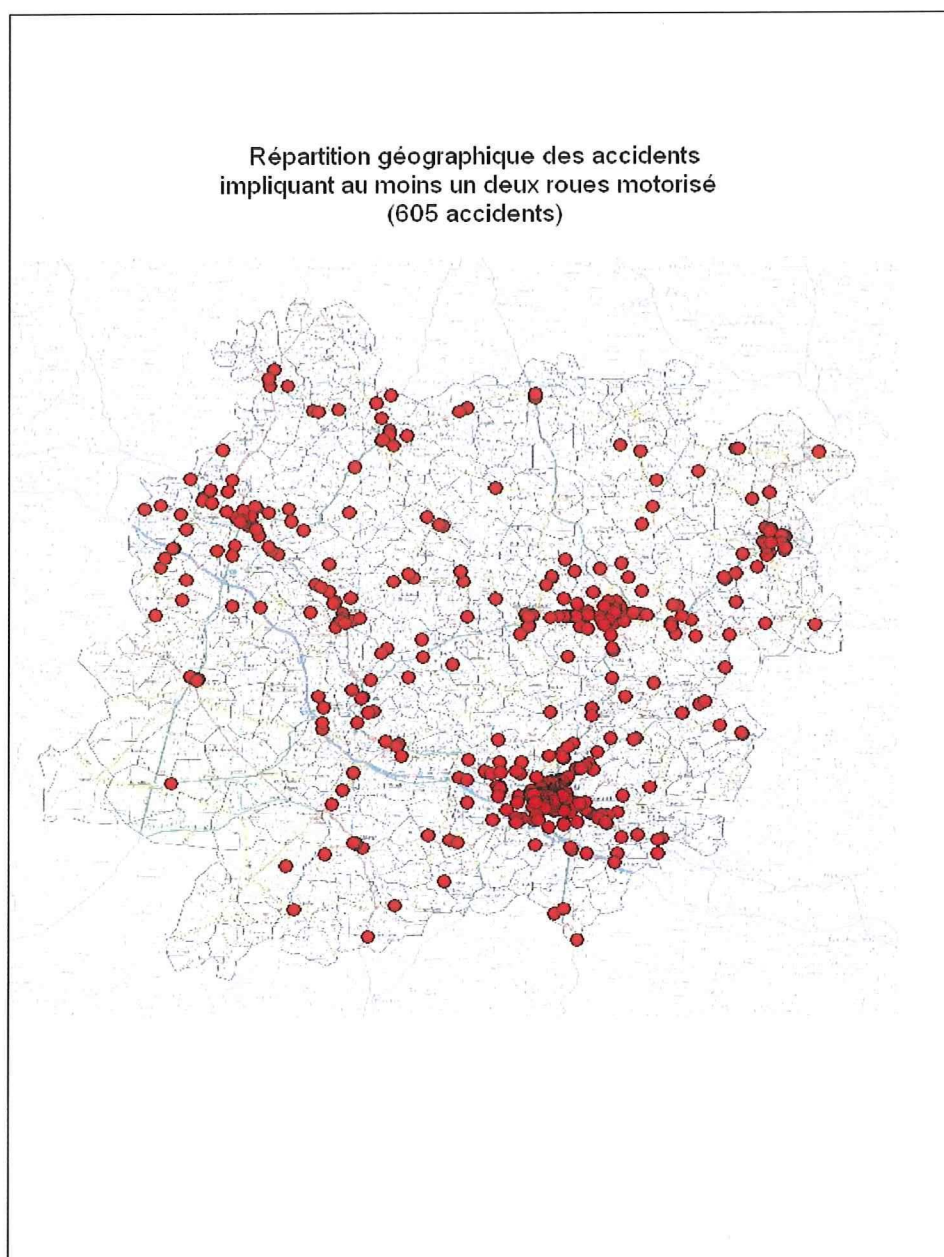
Nb : 4 accidents sont comptabilisés à la fois en catégorie motos et cyclos (accidents entre motos et cyclos)

Répartition des accidents selon le mois

- Nombre d'accidents



Répartition géographique des accidents impliquant
au moins un deux roues motorisé
(605 accidents)



4. L'enjeu local : les plus de 65 ans

4.1 Considérations générales

L'évolution démographique et l'allongement de la durée de vie vont entraîner une forte augmentation du nombre de personnes âgées de plus de 65 ans ou plus (seniors).

Cette population " seniors " aura des caractéristiques très différentes de celles des générations antérieures du fait d'un taux de possession du permis de conduire plus élevé, en particulier pour les femmes, d'un accès à la conduite plus répandu, d'un besoin de mobilité plus fort.

D'après une enquête SOFRES et Transport, effectuée en 2000,

- les seniors parcourent en moyenne moins de kilomètres que l'ensemble des conducteurs (10000 kms comparé à 13 700 km pour l'ensemble). Cependant cette moyenne augmente plus pour les seniors que pour l'ensemble de la population
- les seniors développent des stratégies de compensation, notamment en évitant de conduire dans des conditions difficiles (mauvaise visibilité, heures de pointes, infrastructures complexes) et en roulant moins vite.

En règle générale, les seniors ont moins d'accidents mais ils sont plus graves du fait de leur plus grande vulnérabilité physique à des chocs de violence égale.

4.2 Données générales

Sur le plan national en 2008, les seniors représentent 16,60% de la population. Ils représentent 18,60% des tués (plus de 46 % des piétons tués et plus de 30 % des cyclistes).

En 2008 l'indice de gravité (nombre de tués pour 100 accidents) est de 5,78 pour la totalité des accidents et de **9,82** pour les accidents impliquant un senior.

4.3 Les données du Lot et Garonne

En Lot et Garonne, les seniors représentent 22,3 % de la population. Entre 2005 et 2009, 1 tué sur trois est un senior.

Pour 2009, 42 % des tués sont âgés de 65 ans ou plus.

Entre 2005 et 2009, ils sont impliqués dans 485 accidents soit dans 26% des 1913 accidents corporels.

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

- 70 tués
- 253 blessés hospitalisés (BH)
- 136 blessés légers (BL)

soit 16,3 % des 2823 victimes recensées dans le département dont 32,40 % des tués.

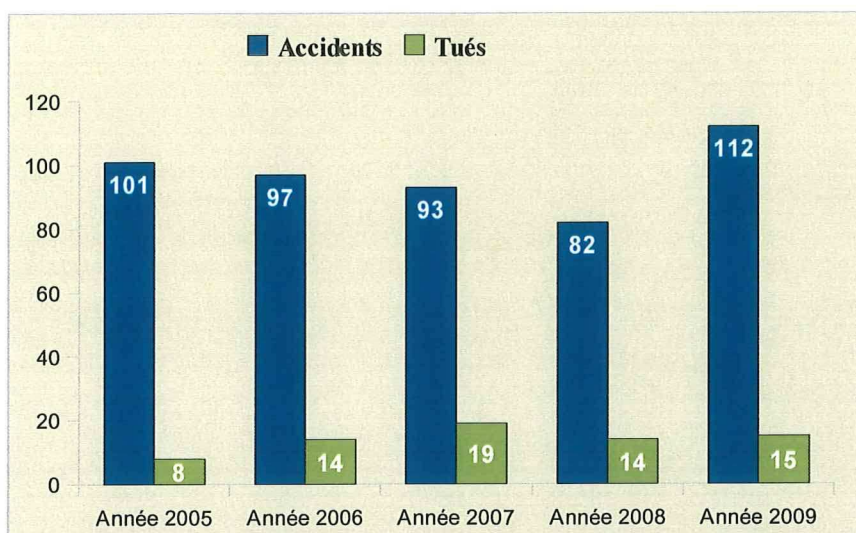
L'indice de gravité (nombre de tués pour 100 accidents) est de 14,43. Cet indice est égale à 11,29 pour l'ensemble des accidents.

En raison d'une plus forte vulnérabilité, les accidents des seniors sont plus graves : 15,25% des victimes « seniors » sont tués alors que le % n'est que de 7,65 % pour la totalité des victimes.

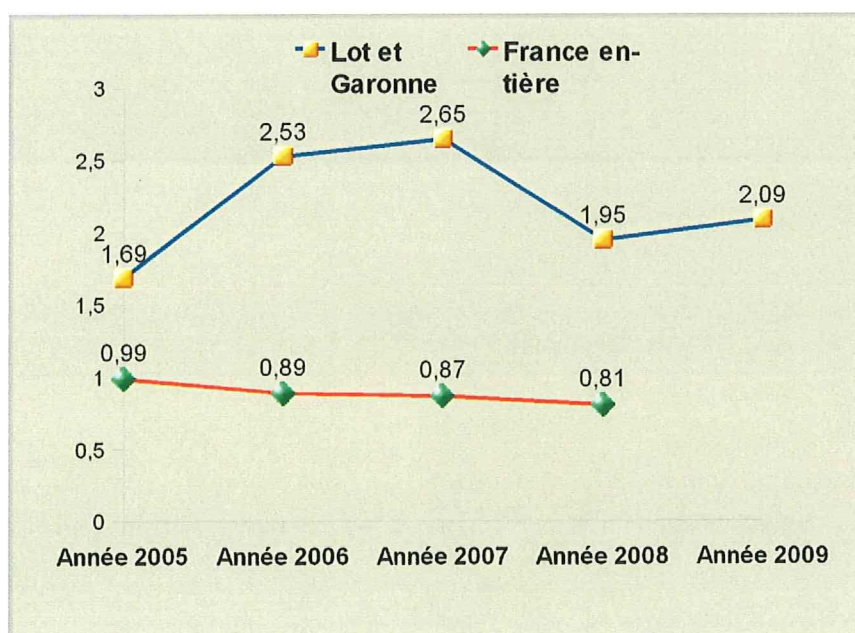
Cette classe d'âge représente

- 80,9 % des piétons tués (17 tués sur 21)
- 28,6 % des cyclistes tués (2 tués sur 7)
- 30,2 % des usagers de VL (45 tués sur 149)
- 2 usagers cyclomoteur, 3 usagers moto, 1 usager PL ou autres.

Répartition des accidents par année



Taux des tués seniors pour 10000 habitants (seniors)



Alors que le taux reste constant pour la France entière, il ne cesse de croître pour le Lot et Garonne

4.3.1 Analyse des accidents impliquant au moins un conducteur âgé de 65 ans ou plus

Quelques chiffres :

Sur les 1913 accidents survenus entre 2005 et 2009, **385** (20,12 %) impliquent au moins un senior conducteur. Ils ont provoqué 66 tués, 297 blessés hospitalisés et 248 blessés légers. Ils concernent 412 conducteurs dont 70,40% sont des conducteurs de sexe masculin.

A titre de comparaison le pourcentage de conducteurs masculins de tous âges impliqués dans les accidents est de 70,03%.

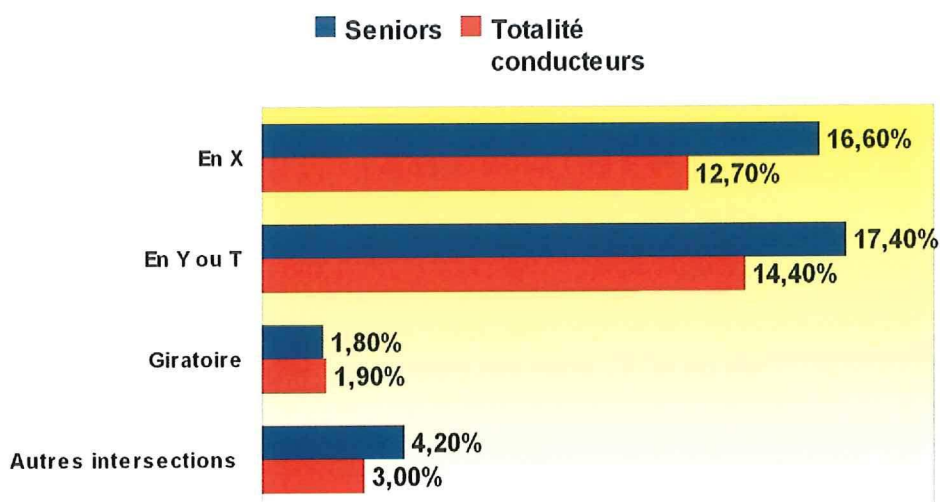
- L'alcool n'est pas un facteur accidentogène chez les seniors. Seulement 7 accidents se sont produits avec un conducteur senior alcoolisé (1,81 %)

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

	Nombre d'accidents	%	Nombre de tués	%	Nombre total de blessés	%	Dont BH	%
En intersection	154	40,0%	20	30,3%	234	42,9%	124	41,8%
Hors intersection	231	60,0%	46	69,7%	311	57,1%	173	58,2%
En agglomération	141	36,6%	5	7,6%	182	33,4%	75	25,3%
Hors agglomération	244	63,4%	61	92,4%	363	66,6%	222	74,7%
De jour	333	86,5%	60	90,9%	473	86,8%	255	85,9%
De nuit	52	13,5%	6	9,1%	72	13,2%	42	14,1%

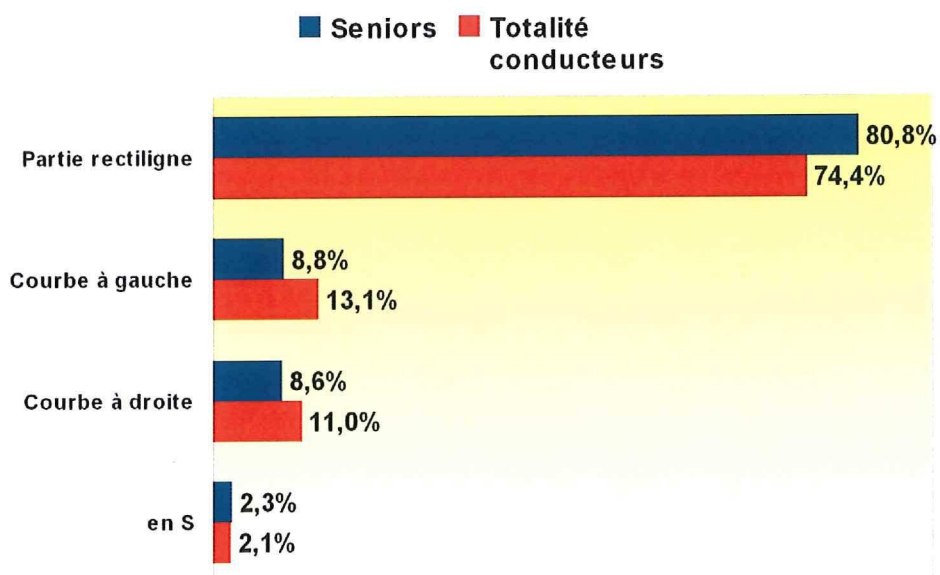
Conducteurs Seniors	Hors agglomération		En agglomération	
	Hors intersection	En Intersection	Hors intersection	En Intersection
Accidents	41%	22,4 %	19 %	17,6 %
Tués	63,7 %	28,80 %	6%	1,5 %

Tous Conducteurs	Hors agglomération		En agglomération	
	Hors intersection	En Intersection	Hors intersection	En Intersection
Accidents	41,70 %	12 %	26,3 %	20 %
Tués	69,4 %	13,4 %	11,6 %	5,6 %

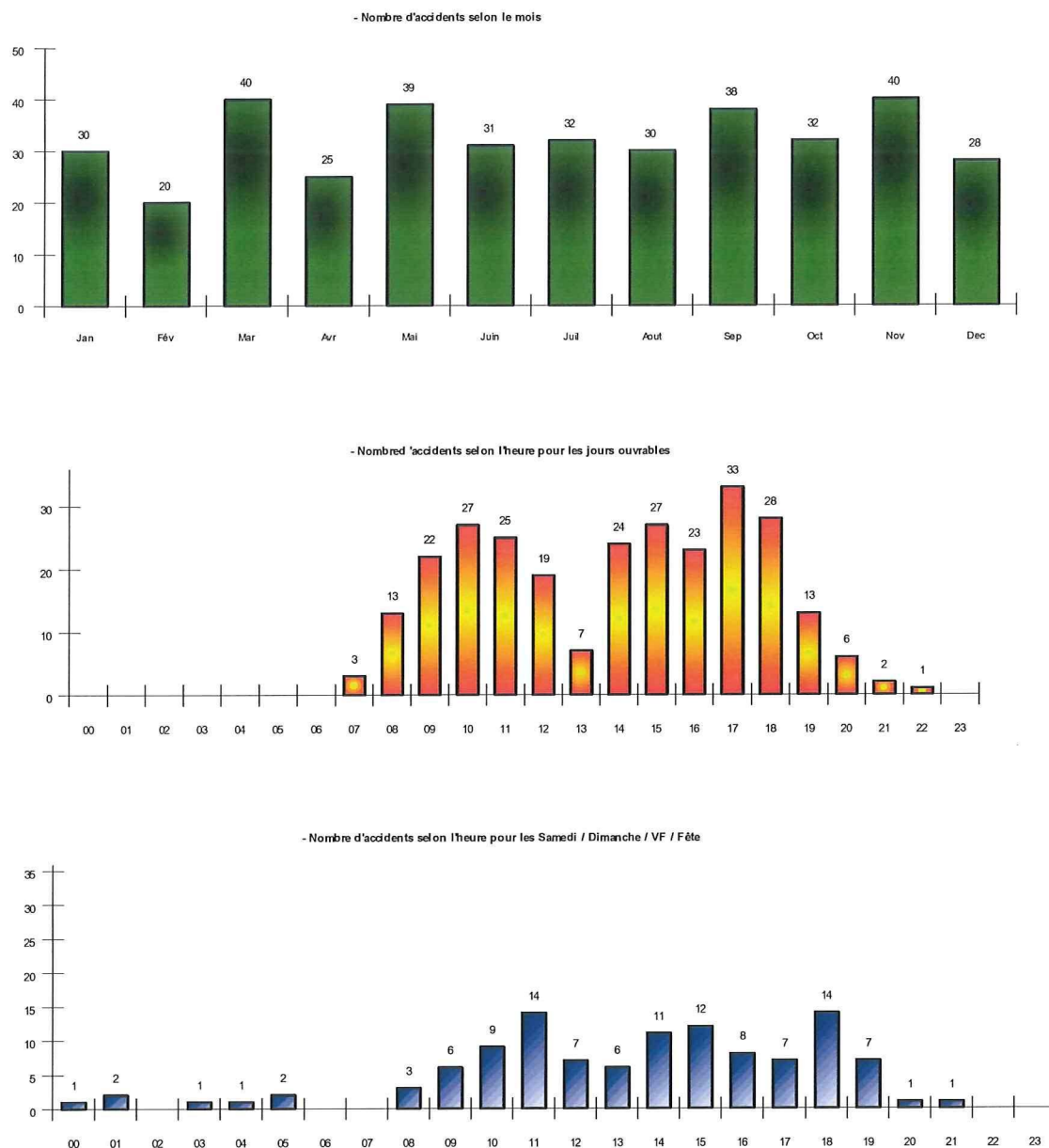


La proportion des accidents situés en intersection et hors agglomération est plus grande chez les seniors que pour l'ensemble des conducteurs. Plus de 22 % des accidents « seniors » se produisent en intersection et hors agglomération et provoquent près d'1/3 des tués.

Les seniors impliqués dans les accidents de carrefours le sont dans les carrefours en croix (16,6%) en en T ou Y (17,4%). Seulement 1,8 % des accidents se produisent dans les giratoires.



4.3.3 Accidentologie selon la période



Les accidents se produisent plutôt au mois de mars et novembre (changement de saison), le jour en milieu de matinée et l'après midi.

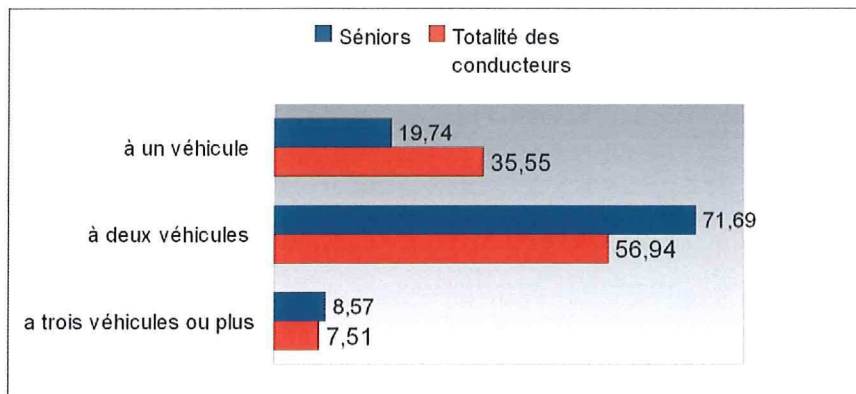
4.3.4 Accidentologie en relation avec le véhicule

Les seniors impliqués dans les accidents conduisent :

véhicules légers : 87 %	motos : 1,30 %
bicyclettes : 7,6%	PL : 0,80 %
cyclomoteurs : 2,8 %	Autres véhicules : 0,50 %

On comptabilise 89 accidents impliquant un piéton senior soit 4,70% de la totalité des accidents survenus dans le département (95 % en agglomération). Les collisions se produisent principalement avec les véhicules légers. Un senior accidenté sur cinq est un piéton.

Pourcentage des accidents selon le nombre de véhicules



Par rapport à l'ensemble des conducteurs, les seniors ont moins d'accidents impliquant un seul véhicule

4.3.5 Comparaison de l'accidentologie des seniors avec les départements voisins

Année 2008	France	Lot et Garonne	Gers	Landes	Tarn et Garonne	Dordogne	Lot
Population totale	64 303 482	305 396	172 511	327 443	206 170	388 385	160 034
Accidents corporels 2008	76 767	306	201	283	230	333	168
Tués 2008	4 443	35	29	36	24	39	17
Tués/millions habitants	69	115	168	110	116	100	106
Blessés	96 905	439	283	393	278	435	198

Population seniors

% de population 65 ans et plus	16,70%	22,60%	24,80%	21,80%	21,20%	24,70%	25%
- tués 2008	826	14	13	10	9	4	7
- tués en moyenne, résultats sur cinq ans (en nombre)	910	14	9	9	6	12	7
- % tués seniors en moyenne, résultats sur cinq ans	18,60%	28,00%	33,10%	20,60%	15,60%	21,90%	32,80%

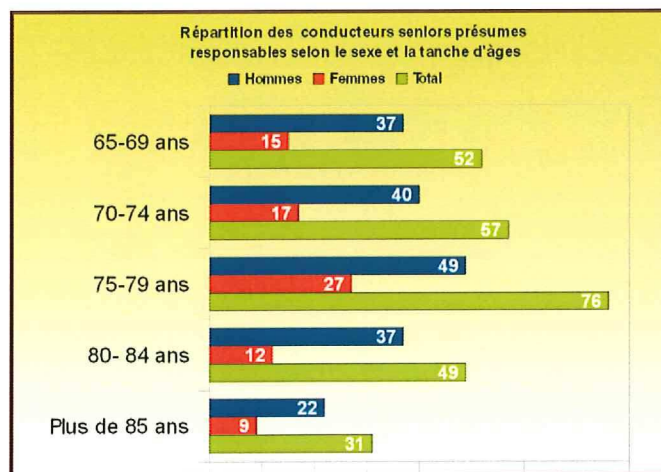
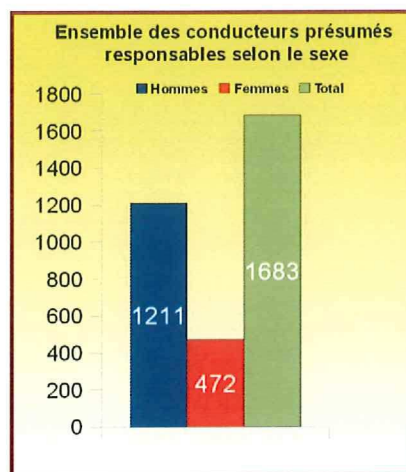
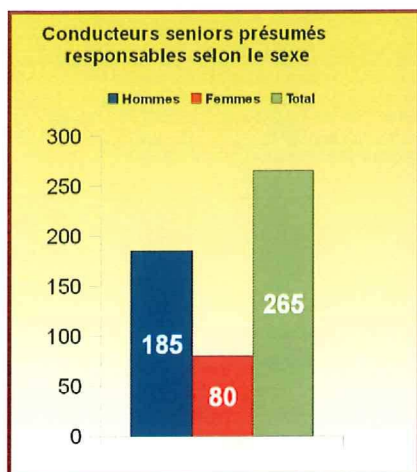
Source ONISR : dernier chiffres connus

On note que le nombre de tués âgés de plus de 65 ans est plus important dans le Lot et Garonne que dans les autres départements.

4.3.6 Les séniors et la responsabilité

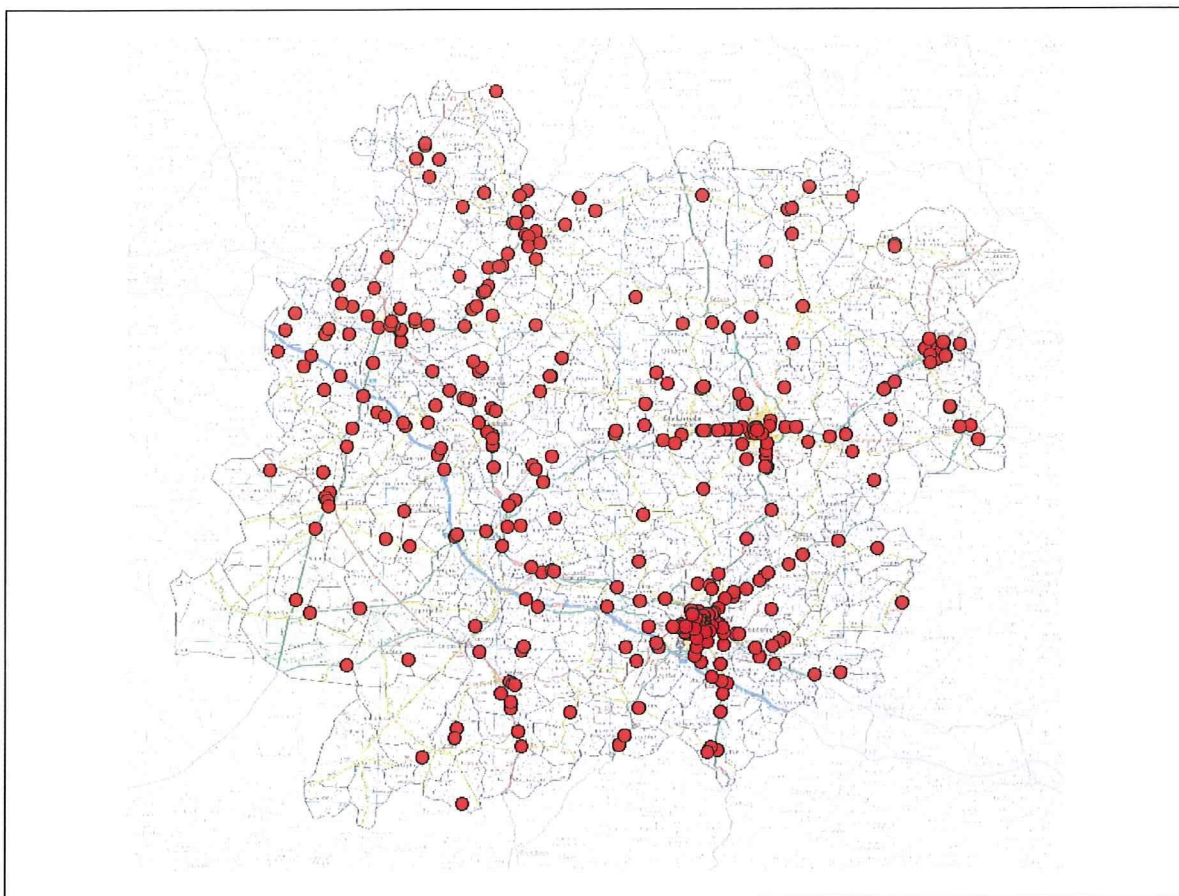
NB : il s'agit d'une présomption de responsabilité qui n'a aucun lien avec les condamnations qui peuvent être prononcées. Par ailleurs, dans de nombreux cas il n'a pas été possible d'attribuer à l'utilisateur l'entière responsabilité de l'accident.

265 conducteurs seniors sont présumés responsables dans les 385 accidents survenus entre 2003 et 2007 impliquant un conducteur senior.



La tranche d'âge 70-79 ans est la plus concernée

Localisation des accidents impliquant au moins un conducteur senior



5. Orientations d'actions

5.1 Enjeu alcool

5.1.1 *Le conducteur désigné.*

Promouvoir et développer les dispositifs de valorisation du conducteur désigné.

5.1.2 *Les lieux festifs.*

Généraliser l'adhésion des lieux festifs à la charte départementale de sécurité routière favorisant le développement et l'implication dans une démarche de prévention.

5.1.3 *L'auto contrôle.*

Promouvoir l'auto contrôle d'alcoolémie dans les établissements et manifestations festives.

5.1.4 *Charte entre les clubs.*

Mettre en place une charte entre l'Etat et les clubs et/ou fédération de sport, et réaliser des actions auprès de leurs licenciés.

5.1.5 *Informier sur les lieux de restauration.*

Informier sur les lieux de restauration et dans les entreprises. Identifier l'entreprise comme vecteur de prévention.

5.2 Enjeu vitesse

5.2.1 Les itinéraires routiers.

Examiner avec les élus, les gestionnaires de voirie la bonne lisibilité et la bonne compréhension des itinéraires routiers (pertinence des limitations de vitesse, le positionnement des panneaux, ..).

5.2.2 Aspect illusoire des gains de temps.

Communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus ; insister sur les gains de sécurité obtenus à chaque km/h en moins pour les vitesses moyennes pratiquées (- 1% sur la vitesse = - 4% de morts).

5.2.3 Connaître sa vitesse.

Donner aux usagers la possibilité d'appréhender les vitesses réellement pratiquées notamment aux abords des établissements scolaires et des lieux fréquentés par les seniors.

5.2.4 Plan de Prévention du Risque Routier.

Inciter les entreprises et administrations à mettre en place des Plans de Prévention des Risques Routiers (PPRR) et à suivre régulièrement les actions programmées.

5.2.5 Utilisation des limiteurs/régulateurs.

Initier les conducteurs à l'utilisation des véhicules équipés de limiteurs/régulateurs de vitesse.

5.2.6 « Ringardiser » la vitesse.

Promouvoir des messages visant à « ringardiser » la vitesse.

5.3 Enjeu jeunes

5.3.1 *Le continuum éducatif.*

Développer des actions adaptées et audibles par les jeunes dans le continuum éducatif.

5.3.2 *Tous responsables.*

Développer l'information sur les conséquences des accidents et promouvoir la notion du " tous responsables ".

5.3.3 *Impliquer les associations sportives.*

Développer les actions partenariales avec les associations sportives, fédérations.

5.3.4 *Impliquer les jeunes dans les actions.*

Favoriser la démarche participative de jeunes dans les actions de prévention, qu'ils soient porteurs de projets ou bénéficiaires.

5.3.5 *La mobilité.*

Développer des actions incluant la notion de mobilité. Promouvoir le thème de la sécurité routière comme support à des projets de développement durable, d'éco-mobilité...

5.4 Enjeu deux-roues motorisés

5.4.1 *Etre visible.*

Amener les usagers des 2 roues motorisés à prendre conscience de leur perception par les autres usagers dans la circulation (éclairage, vêtements, ...).

5.4.2 *Les risques du pilotage des deux roues.*

Éduquer les adolescents sur les risques encourus lors du pilotage de 2 roues tout au long de leur cursus et en particulier sur l'interdiction de débrider leur machine.

5.4.3 *Formations post-permis.*

Faciliter la mise en place de formations post-permis en encourageant l'organisation de stages associatifs encadrés, permettant en toute sécurité (pour les pilotes mais aussi pour les autres) une évolution des conduites par l'acquisition de capacités techniques de pilotage.

5.4.4 *Signalisation routière.*

Travailler avec les gestionnaires de voirie pour progresser encore vers une meilleure signalisation.

5.4.5 *l'ASSR*

Accompagner les enseignants par des professionnels de l'apprentissage de la conduite, pour dispenser les connaissances nécessaires à l'obtention de l'ASSR.

5.5 Enjeu seniors

5.5.1 *Le vieillissement et ses effets.*

Faire prendre conscience, aux seniors, du vieillissement cognitif et de ses conséquences sur l'accidentologie en matière de prise d'informations et de décisions. Les conseiller.

5.5.2 *Remise à niveau des connaissances.*

Proposer des remises à niveau des connaissances (conduite, code de la route).

5.5.3 *La courtoisie.*

Remettre « à la mode » la courtoisie intergénérationnelle.

5.5.4 *Vulnérabilité des seniors.*

Prendre en compte la vulnérabilité des seniors piétons en zone urbaine.

5.5.5 *Éviter la conduite automobile.*

Mettre en place des moyens de substitution à la conduite automobile des seniors afin de limiter leur perte d'autonomie et leur isolement.

6. Le déroulement du projet

6.1 La réunion de lancement.

La réunion s'est tenue le 26 janvier 2010 en présence des services de l'Etat, du Conseil Général, de la ville d'Agen, des assureurs, des associations de Sécurité Routière, du Pôle d'Animation de Sécurité Routière.

Un diaporama expliquant la démarche DGO, ainsi que les chiffres de l'accidentologie du département a été présenté.

La démarche a été légère et rapide avec constitution de groupes de travail par enjeux. Chaque groupe s'est réuni au maximum deux fois.

Le DGO couvre la période 2010-2012.

6.2 Les groupes de travail.

Les groupes de travail ont été constitués dans la foulée avec nomination de deux animateurs par groupe.

Les animateurs avaient pour mission de constituer leur équipe de travail, d'organiser les réunions et de transmettre les compte rendus de ces réunions avec les orientations d'actions choisies.

6.3 Les comptes rendus des groupes de travail.

Ces comptes rendus ont fait l'objet d'une synthèse qui fait ressortir pour chaque enjeu 5/6 orientations d'actions hiérarchisées et résumées en une phrase simple.

Ce document a été envoyé aux partenaires du PDASR pour leur permettre de présenter des actions qui s'inscrivent dans les orientations du DGO.

7. Compte rendu des groupes de travail

7.1 Groupe de travail alcool

Problématique

Si au plan national, l'alcool reste la première cause de mortalité sur la route, le département du Lot-et-Garonne affiche des chiffres favorables bien en deçà de la moyenne nationale et des résultats obtenus par les départements voisins.

La vigilance reste de mise car si le nombre de dépistages effectués reste sensiblement identique, les conducteurs positifs sont plus nombreux surtout en fin de semaine dans les créneaux d'entrée et de sortie des établissements festifs et dans l'après-midi.

Autre paramètre préoccupant, dans près d'un cas sur dix, la consommation d'alcool est combinée avec l'usage de produits stupéfiants.

Avec la généralisation des tests comportementaux, salivaires ou urinaires, la détection de l'utilisation des substances prohibées est en constante augmentation notamment chez les jeunes adultes.

L'aspect festif de l'absorption d'alcool est souvent souligné tandis que la consommation de psychotropes est considérée comme apaisante. La dangerosité des produits et les effets sur les fonctions cognitives et motrices sont méconnus et la combinaison consommateur/usager de la route reste, pour la plupart, dans le domaine de la normalité.

Pourtant en 2009, il y a eu plus de dépistages positifs stupéfiants que d'alcoolémies avérées sur les conducteurs impliqués dans les accidents mortels de la circulation routière.

(Les statistiques départementales démontrent une alcoolisation des usagers dans le créneau 15h-18h. Il permet également d'identifier une surreprésentation des 35-50 ans. Ces chiffres démontrent un besoin de sensibilisation de cette tranche d'âge, soit dans le contexte de travail, soit lors du déjeuner...)

Propositions d'Orientations

- Promouvoir et développer les dispositifs de valorisation du " conducteur désigné ".
- Favoriser après la mise en place d'une charte entre l'Etat et les clubs et/ou fédération de sport, la réalisation d'actions de sensibilisation auprès de leurs licenciés.
- Développer l'information/sensibilisation sur les lieux de restauration (notamment le midi) et dans les entreprises.
- Impliquer les entreprises dans démarche d'information de leurs salariés, favoriser le travail en réseau et identifier l'entreprise comme vecteur de prévention.
- Généraliser l'adhésion des lieux festifs à la charte départementale de sécurité routière favorisant le développement et l'implication dans une démarche de prévention.
- Promouvoir l'auto contrôle d'alcoolémie dans les établissements et manifestations festives.

7.2 Groupe de travail vitesse.

Problématique

- Incompréhension par l'usager des limitations de vitesse jugées inadaptées par rapport à l'environnement (30 km/h, 50 km/h, 70 km/h, 90 km/h) ;
- Problème de cohérence dans l'implantation des entrées et sorties d'agglomération par rapport à l'environnement (habitat diffus voire inexistant en zone 50 km/h) ;
- Manque de cohérence, sur un même itinéraire, des limitations de vitesse ;
- Les contraintes imposées par les donneurs d'ordre incitent les conducteurs des entreprises de transport à ne pas respecter les limitations de vitesse (concerne notamment les véhicules utilitaires et petits camions de livraison, les ambulances ...) Pour ce type de véhicules, dans un accident, le facteur vitesse est aggravé par le mauvais arrimage des chargements ;
- Comme dans la région Aquitaine, la majorité des excès de vitesse sont inférieurs à 20 km/h par rapport à la vitesse autorisée ;

Orientations d'actions

- Visites d'itinéraires visant à réexaminer la pertinence des limitations de vitesses et le positionnement des panneaux d'entrée d'agglomérations.
- Sensibiliser les élus sur l'importance, au niveau de la sécurité routière, de l'implantation des panneaux d'agglomération notamment lors de la mise en place des PLU et lors des formations des élus « correspondants sécurité routière » ;
- Contrôle de légalité sur le positionnement, le nombre et la dimension des panneaux publicitaires, sources de « conflits » avec la signalisation routière ;
- Donner aux usagers la possibilité d'appréhender les vitesses réellement pratiquées notamment aux abords des établissements scolaires et des lieux fréquentés par les seniors ;
- Inciter les entreprises et administrations à mettre en place des Plans de Prévention des Risques Routiers (PPRR) et à suivre régulièrement les actions programmées ;
- Impliquer les organisations et les professionnels de la route : profiter des formations obligatoires, la FIMO (formation initiale transport) et de la FCOS (formation continue transport), pour aborder les problèmes de vitesse ;
- Promouvoir des messages visant à « ringardiser » la vitesse en impliquant les jeunes ;
- Communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus ; insister sur les gains de sécurité obtenus à chaque km/h en moins pour les vitesses moyennes pratiquées (- 1% sur la vitesse = - 4% de morts) ;

- Promouvoir l'éco-conduite ;
- Faire évoluer les objectifs de l'enseignement de la conduite de la maîtrise du véhicule vers de meilleures attitudes au volant dans l'enseignement de la conduite : appréhender et maîtriser « de quelle façon les projets généraux de vie et les valeurs, le style de comportement et les normes du groupe affectent la conduite automobile » ;
- Initier les conducteurs à l'utilisation des véhicules équipés de limiteurs/régulateurs de vitesse.

7.3 Groupe de travail jeunes.

Propositions d'Orientations

Repérer toutes les associations qui travaillent avec les jeunes
Travailler en réseau.

- Développer des messages et des supports de prévention intégrant les cadres de référence des jeunes.
- *Développer les actions proposées dans le continuum éducatif
(Inclure dans cette démarche tous les cursus de formation, professionnels, apprentissages, pro agri... etc.)*
- Développer les actions partenariales avec les associations sportives, fédérations.
(Rapport avec éducation sportif, référents, " leaders d'opinion " de l'entourage quotidien des jeunes...)
- Favoriser la démarche participative de jeunes dans les actions de prévention, qu'ils soient porteurs de projets ou bénéficiaires.
- Développer des actions incluant la notion de mobilité. Promouvoir le thème de la sécurité routière comme support à des projets de développement durable, d'éco-mobilité...
(Covoiturage, développement vélo, développement des alternatives aux déplacements motorisés...)
- Développer l'information sur les conséquences des accidents et promouvoir la notion du " tous responsables ".
(Encourager une démarche d'information des jeunes sur les problèmes de responsabilisation, de partage la route, de rappel à la loi...)

7.4 Groupe de travail deux roues motorisées.

Constat

- Dans le cas d'accidents de 2 roues non responsables, en zone gendarmerie, 63 % sont dus à un défaut de priorité des automobilistes qui déclarent ne pas avoir vu le 2 roues arriver, dont une forte proportion de seniors.
- La tranche des 15-22 ans en cyclomoteurs est concernée par 17 accidents sur 81 les impliquant soit comme non responsables (5), soit comme responsables (12)
- Un certain nombre d'observations montrent que quelques zones ne sont pas encore sécurisées. Pour des questions de revêtement de chaussées (gravillons, peintures de passages pour piétons glissantes ou bien travaux)
- Il est constaté que des usagers de 2 roues conçoivent leur pilotage comme une source de plaisir liée en particulier à la vitesse et qu'ils la recherchent sur la voie publique. Le danger est augmenté par le fait que beaucoup de pilotes ont une représentation édulcorée de leurs capacités techniques (freinage par exemple)

Orientations d'actions

- Sensibiliser les gestionnaires de voirie pour progresser encore vers une meilleure signalisation. Restreindre les aménagements susceptibles de créer un danger ou d'inciter des dépassements dangereux. Sensibiliser directement les automobilistes aux conditions de circulation des 2 roues
- Sensibiliser en particulier les automobilistes seniors, notamment sur leur analyse de la circulation (vision, temps de réaction)
- Amener les usagers des 2 roues motorisés à prendre conscience de leur perception par les autres usagers dans la circulation (éclairage, vêtements, ...)
- Sensibiliser les adolescents sur les risques encourus lors du pilotage de 2 roues tout au long de leur cursus (piqures de rappel) et en particulier sur l'interdiction de débrider leur machine
- Renforcer la formation BSR (théorie, pratique, équipement)
- Accompagner les enseignants par des professionnels de l'apprentissage de la conduite, pour dispenser les connaissances nécessaires à l'obtention de l'ASSR
- Faciliter la mise en place de formations post-permis en encourageant l'organisation de stages associatifs encadrés, permettant en toute sécurité (pour les pilotes mais aussi pour les autres) une évolution des conduites par l'acquisition de capacités techniques de pilotage.

7.5 Groupe de travail seniors.

La problématique Senior :

La population concernée est celle des usagers de plus de 65 ans, représentant 22,6% de la population du Lot et Garonne.

Cette **représentation est plus importante que la moyenne régionale et nationale**, respectivement de 19,1% et 16,4%.

Il ressort d'une étude de projection de la population du Lot-et-Garonne réalisée par l'INSEE qu'à l'horizon 2030 la diminution des effectifs des moins de 60 ans (principalement dans la tranche d'âge 20-59 ans) devrait engendrer une hausse de l'âge moyen de 43,7 ans en 2010 à 46,6 ans en 2030 provoquant une hausse de la part des seniors dans la population départementale de plus de 10% sur la période 2005 – 2030. Les plus de 60 ans représenteraient ainsi 38% de la population départementale en 2030 ;

Sur la période 2003 à 2007 on dénombre 249 tués dont 64 pour les seniors soit 25,70%.
Pour l'année 2008 ce pourcentage s'élève à 40%.

En raison d'une plus **forte vulnérabilité**, les accidents seniors sont plus graves :

De 2003 à 2007 : 13,4% des victimes "seniors" sont tuées alors que le pourcentage n'est que de 7,40% pour la totalité des victimes.

Pour l'année 2008 ce pourcentage s'élève à 18,6%.

Cette classe représente pour 2008 :

- **100 % des piétons tués**
- 50 % des cyclistes tués (1 tué sur 2)
- 38 % des usagers de VL (11 tués sur 29)

Une accidentologie en relation avec l'environnement et l'infrastructure :

- 55,9% des accidents ont lieu hors intersection
- 64,7% des accidents ont lieu hors agglomération

Les **accidents se sont produits de jour** (83,8 %) et **l'alcool n'est pas un facteur accidentogène** chez les seniors (2,94 %)

Sans que l'on puisse affirmer que nombre d'accidents mortels seraient dus à un malaise, on note que 8 décès (sur 14 en 2009) ont pour origine une perte de contrôle.

Éléments d'analyse issus des travaux du groupe :

- le **vieillissement cognitif normal** conduit progressivement à une modification des capacités neurosensorielles ainsi qu' à une fragilité physique qui augmente la gravité des conséquences de l'accident et du nombre de décès pour cette catégorie d'usagers.
- l'**intolérance mutuelle entre conducteurs d'âges différents** peut provoquer de l'agressivité, du stress et de la perte de confiance en soi du senior qui peut dans ce cas prendre une mauvaise décision de conduite.
- le **progrès ou le changement** devient parfois une source de difficultés pour les seniors :

méconnaissance des nouveautés **concernant les véhicules, la signalisation et l'infrastructure.**

- les **pathologies augmentent avec l'âge**, certaines sont incompatibles avec la conduite et d'autres nécessitent des traitements médicaux qui ont des conséquences sur l'aptitude à conduire.
- dans la majorité des cas, l'usager senior perçoit de lui même les difficultés de conduite qui vont le dissuader de conserver le volant : âge élevé, déficit de vision, déficit musculo-squelettique... **Il est cependant plus souvent facile de prendre conscience des troubles visuels et de santé physique que des troubles cognitifs.**
- **l'arrêt de la conduite est ressenti comme une perte d'autonomie.** Très peu de moyens de substitution à la voiture existent, en particulier dans les petites communes et de manière plus générale dans les zones rurales.
- **Le permis de conduire** tel qu'en vigueur à ce jour **ne prévoit pas de remise à niveau.**
- Les **modifications apportées au code de la route** depuis une vingtaine d'années sont pour la plus grande majorité des seniors **inconnues ou mal interprétées.**
- la **difficulté en zone rurale** des acteurs de terrains **à mobiliser les seniors.**

Constat et Orientations proposées :

➤Vulnérabilité des seniors piétons en zone urbaine

Piétons renversés par des poids lourds lors de manœuvres ou au démarrage.

Sensibilisation des professionnels locaux de la route.

Conflit d'usage dans les zones aménagées en centre ville.

Quid du Code de la Rue?

➤La courtoisie intergénérationnelle

Constat d'une intolérance mutuelle entre conducteurs d'âges différents pouvant induire des conduites à risques, du stress, de l'agressivité et de la perte de confiance en soi

Utilisation de la journée nationale de la courtoisie.

Actions média sur le respect intergénérationnel et le partage de la route.

Améliorer la compréhension réciproque entre conducteurs jeunes et seniors en vue d'un partage de la route plus serein.

Impliquer les jeunes s'engageant dans le service civique dans des actions dédiées aux seniors.

➤En zone rurale, existe-t-il des moyens de substitution à la disposition des seniors ne pouvant plus conduire afin de limiter leur perte d'autonomie et leur isolement?

Dans le cadre de la perte d'autonomie, offre de service peu développée de moyens de transport adaptés.

Évaluer les besoins majeurs des seniors
Recenser les organismes et acteurs œuvrant sur le créneau (annuaire départemental des préventeurs)
Développer l'offre de services en matière d'aide au transport et de covoiturage
Diffuser ces informations auprès de tous les acteurs locaux en ne se limitant pas à ceux directement concernés par la problématique seniors
Former les relais de prévention de proximité pour l'accompagnement à la cessation progressive de l'activité de conduite
Implication des correspondants communaux de sécurité routière.

➤ **Le vieillissement cognitif et ses conséquences sur l'accidentologie en matière de prise d'informations et de décisions.**

Dans le cadre d'un vieillissement normal

- Troubles de l'attention et de la mémoire de travail, en particulier de la capacité à effectuer des doubles tâches.
- Diminution des capacités neurosensorielles (réflexes, temps de réaction, prise de décisions allongée)
- Diminution des capacités physiques (problèmes articulaires, champ visuel réduit notamment de nuit, déficit auditif)
- Difficulté d'auto évaluation de ses capacités réelles.

Dans le cadre du vieillissement lié à un problème pathologique (Alzheimer...)

- Ajout de troubles des fonctions exécutives

Information directe des seniors par les assureurs sociaux (campagne de prévention)
Adapter une communication spécifique à cette population
Développer les actions de sensibilisation des seniors (associations spécialisées) sur les troubles cognitifs qui apparaissent dans le vieillissement normal et sur leur prise en compte dans leurs pratiques d'usagers de la route.

Sensibiliser les seniors dans les zones rurales aux bénéfices d'une prise en charge plus précoce de leur diminution des leurs capacités physiques. Véhicule itinérant médicalisé compte tenu de la ruralité du département et pour palier à une désertification des professionnels de santé

Incidence des traitements médicaux et de l'état physique des patients seniors sur leur aptitude à la conduite.

Sensibiliser les médecins généralistes à un devoir de conseil directement lié à la conduite

➤ **Situations ressenties à risque par les seniors.**

Situations particulières ressenties à risques par les seniors :

- Conduite de nuit et conditions météo
- Évolutions de la signalisation et des règles de conduite
- Compréhension des nouveaux aménagements routiers

Impliquer les gestionnaires de voirie pour aboutir à une simplification et à une clarification de la signalisation.

Offrir aux seniors la possibilité d'évaluer leur conduite et de mettre à jour leurs connaissances (acteurs de terrain)

Ressenti des acteurs de terrain

Difficultés d'adhésion d'une partie de cette population aux actions de sensibilisation

➤ Les véhicules actuels prennent-ils en compte les spécificités d'une population senior

Les équipements de sécurité active et passive des véhicules actuels sont complexes d'utilisation

Simplifier les guides d'utilisation des véhicules et les adapter à leur utilisation par les seniors

Sensibiliser les concessionnaires locaux aux problèmes spécifiques des seniors

Promouvoir auprès d'eux le devoir de conseil pour que le véhicule recherché ou proposé corresponde bien aux besoins et capacités du senior

Former les commerciaux à cet effet

Aider les seniors au choix d'un véhicule à ergonomie adaptée



Séniors



Jeunes



Vitesse



Deux roues



Alcool

D G O
2010 – 2012

**Résumé des orientations
d'actions**



**PRÉFET
DE
LOT-ET-GARONNE**

Enjeu Séniors (enjeu local)

Orientations d'actions :

- 1) Faire prendre conscience, aux séniors, du vieillissement cognitif et de ses conséquences sur l'accidentologie en matière de prise d'informations et de décisions. Les conseiller.
- 2) Proposer des remises à niveau des connaissances (conduite, code de la route).
- 3) Remettre « à la mode » la courtoisie intergénérationnelle.
- 4) Prendre en compte la vulnérabilité des seniors piétons en zone urbaine.
- 5) Mettre en place des moyens de substitution à la conduite automobile des séniors afin de limiter leur perte d'autonomie et leur isolement.

Enjeu Alcool et Stupéfiants (enjeu national)

Orientations d'actions :

- 1) Promouvoir et développer les dispositifs de valorisation du conducteur désigné.
- 2) Généraliser l'adhésion des lieux festifs à la charte départementale de sécurité routière favorisant le développement et l'implication dans une démarche de prévention.
- 3) Promouvoir l'auto contrôle d'alcoolémie dans les établissements et manifestations festives.
- 4) Mettre en place une charte entre l'Etat et les clubs et/ou fédération de sport, et réaliser des actions auprès de leurs licenciés.
- 5) Informer sur les lieux de restauration et dans les entreprises. Identifier l'entreprise comme vecteur de prévention.

Orientations d'actions :

- 1) Développer des actions adaptées et audibles par les jeunes dans le continuum éducatif.
- 2) Développer l'information sur les conséquences des accidents et promouvoir la notion du “ tous responsables ”.
- 3) Développer les actions partenariales avec les associations sportives, fédérations.
- 4) Favoriser la démarche participative de jeunes dans les actions de prévention, qu'ils soient porteurs de projets ou bénéficiaires.
- 5) Développer des actions incluant la notion de mobilité. Promouvoir le thème de la sécurité routière comme support à des projets de développement durable, d'éco-mobilité...

Enjeu Vitesse (enjeu national)

Orientations d'actions :

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

Enjeu Deux roues Motorisées (enjeu national)

Orientations d'actions :

- 1) Amener les usagers des 2 roues motorisés à prendre conscience de leur perception par les autres usagers dans la circulation (éclairage, vêtements, ...).
- 2) Éduquer les adolescents sur les risques encourus lors du pilotage de 2 roues tout au long de leur cursus et en particulier sur l'interdiction de débrider leur machine.
- 3) Faciliter la mise en place de formations post-permis en encourageant l'organisation de stages associatifs encadrés, permettant en toute sécurité (pour les pilotes mais aussi pour les autres) une évolution des conduites par l'acquisition de capacités techniques de pilotage.
- 4) Travailler avec les gestionnaires de voirie pour progresser encore vers une meilleure signalisation.
- 5) Accompagner les enseignants par des professionnels de l'apprentissage de la conduite, pour dispenser les connaissances nécessaires à l'obtention de l'ASSR.