



**PRÉFÈTE
DU LOT**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Document Général d'Orientations

de la sécurité routière dans le Lot

2023-2027



Le mot de la préfète



« La politique de sécurité routière a pour objectif de réduire l'accidentalité corporelle sur les routes, afin de diminuer le nombre de personnes tuées et blessées recensées chaque année.

Elle répond à plusieurs enjeux :

- un enjeu humain lié à la souffrance engendrée par la perte ou le handicap d'un proche, sachant que pour 1 personne tuée sur les routes, on estime à 7 celles qui sont gravement blessées ;*
- un enjeu social lié à la disparition d'une partie des forces vives de la société, notamment les jeunes ;*
- un enjeu économique, le coût total de l'insécurité routière étant estimé à 50,9 milliards d'euros en 2019, soit 2,2% du PIB (Bilan produit par l'observatoire national interministériel de sécurité routière). L'État consacre chaque année plus de 3,4 milliards d'euros au financement de la politique de sécurité routière.*

Dans le but d'atteindre cet objectif, il est essentiel que l'ensemble des acteurs intervenant dans le domaine de la sécurité routière se mobilisent. Afin de formaliser cette implication commune, la déléguée interministérielle à la sécurité routière, Florence Guillaume, a décidé de relancer le document général d'orientations (DGO) sur la sécurité routière 2023-2027.

Le DGO du département du Lot, fruit d'un riche et constructif travail partenarial, fixe les orientations de la politique départementale de sécurité routière pour les cinq prochaines années. Elles se traduiront notamment par de nombreuses actions de prévention qui s'inscriront dans le plan départemental d'action de sécurité routière (PDASR). »

*Mireille Larrède,
Préfète du Lot*

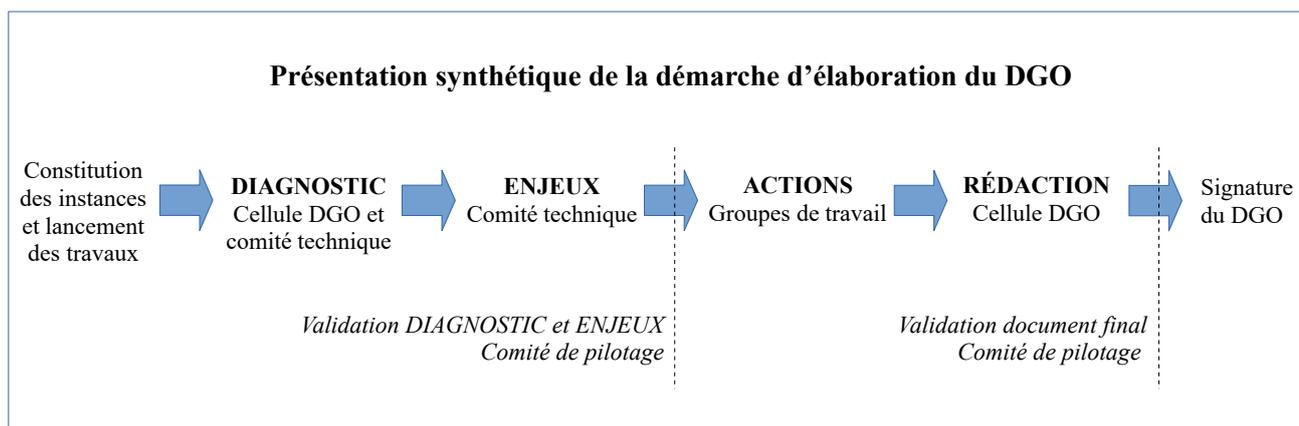
Sommaire DGO

Le mot de la préfète.....	1
1. Cadre général de la démarche.....	3
1.1. La démarche d'élaboration.....	3
1.1.1 Le comité de pilotage, garant de la cohérence de la démarche.....	3
1.1.2 Les groupes de travail, fournisseurs d'idées d'actions.....	3
2. Diagnostic territorial.....	5
2.1. Présentation générale du département.....	5
2.1.1. Situation géographique.....	5
2.1.1.1 Le Lot, un département rural à faible densité de population.....	5
2.1.1.2 Population et démographie.....	6
2.1.1.3 Les réseaux routiers.....	7
2.1.1.4 Département similaire.....	8
2.1.2. Mortalité routière, les victimes.....	9
2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables.....	11
2.1.4. Risque routier professionnel.....	15
2.1.5. Réseau routier.....	15
2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute.....	17
2.2.1. Typologie des accidents.....	17
2.2.2. Modes doux.....	18
2.2.3. 2RM.....	19
2.2.4. Facteurs spécifiques.....	21
2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute.....	22
2.3.1. Typologie des accidents.....	22
2.3.2. Modes doux.....	23
2.3.3. 2RM.....	24
2.3.4. Facteurs spécifiques.....	26
2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute.....	26
3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience.....	27
4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027.....	28

1. Cadre général de la démarche

1.1. La démarche d'élaboration

Dans le Lot, l'élaboration du DGO a mobilisé une quarantaine d'acteurs. Afin de fédérer l'ensemble des partenaires engagés dans la démarche, diverses instances ont été constituées, coordonnées par la cellule DGO : comité de pilotage, comité technique et groupes de travail thématiques.



L'élaboration a eu lieu de novembre 2022 à mars 2023. Le document final a été signé le **23** mars 2023.

1.1.1 Le comité de pilotage, garant de la cohérence de la démarche

Le comité de pilotage est garant de la cohérence de la démarche. Il a réuni les acteurs institutionnels experts de la sécurité routière le 24/11/2022. Il a analysé les données générales de l'accidentalité dans le Lot afin de valider les grands enjeux de sécurité routière.

Le comité de pilotage a été chargé de l'élaboration et du suivi du rétro-planning, de la constitution, de la programmation et de l'animation des différentes instances ainsi que de la rédaction finale.

La DDT, qui porte l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR), a recueilli, traité et analysé les données issues des bases nationales.

1.1.2 Les groupes de travail, fournisseurs d'idées d'actions

Un groupe de travail a été constitué pour chaque enjeu retenu afin d'analyser les données. Les 5 groupes de travail se sont réunis entre la mi-décembre 2022 et la mi-février 2023. Ils ont procédé à une analyse fine des données de l'accidentalité, à une évaluation des actions menées sur la période du précédent DGO (actions financées dans le cadre du PDASR ainsi que toutes autres actions) puis ont proposé des orientations d'actions pour le DGO.

Composition des groupes de travail

Les deux-roues motorisés	
Type de structure	Structure
État	Préfecture
	Direction Départementale des Territoires
	Direction départementale de la Sécurité publique
	Groupement Départemental de Gendarmerie
	Service Pénitentiaire d'Insertion et de Probation
Collectivités Territoriales	Conseil Départemental
	Association départementale des Maires de France
Partenaires institutionnels	Fédération des Œuvres Laïques 46
Assureurs	Représentant des assureurs
Associations d'usagers	Fédération française des Motards en Colère
	Président de la ligue « Fédération Française de Moto »
Personnes qualifiées	Représentant des Auto-écoles
	Chargé de mission 2RM (M. Moto)

Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »	
Type de structure	Structure
État	Préfecture
	Direction Départementale des Territoires
	Direction départementale de la Sécurité publique
	Groupement Départemental de Gendarmerie
	Direction Départementale des services de l'Éducation Nationale
Collectivités Territoriales	Conseil Départemental
	Association départementale des Maires de France
Partenaires institutionnels	Fédération des Œuvres Laïques 46
Assureurs	Représentant des assureurs
Associations d'usagers	Association des cyclotouristes
	Fédération française des Motards en Colère
Personnes qualifiées	Ligue contre la violence routière
	Prévention Routière
	Association de Protection Civile

Les seniors	
Type de structure	Structure
État	Préfecture
	Direction Départementale des Territoires
	Direction départementale de la Sécurité publique
	Groupement de Gendarmerie
	Direction Départementale de l'Agence Régionale de Santé
Collectivités Territoriales	Conseil Départemental
	Association départementale des Maires de France
Partenaires institutionnels	Union Départementale des Familles du Lot
Assureurs	Représentant des assureurs
	Groupama
Associations d'usagers	Prévention Routière
Personnes qualifiées	Représentant des Auto-écoles
	IDSR M. GRAULIERES
	IDSR M. D'YSZKIEWICZ

Les conduites à risques	
Type de structure	Structure
État	Préfecture
	Direction Départementale des Territoires
	Direction départementale de la Sécurité publique
	Groupement Départemental de Gendarmerie
	Service Pénitentiaire d'Insertion et de Probation
	Direction Départementale des services de l'Éducation Nationale
	Direction Départementale de l'Agence Régionale de Santé
	Direction Départementale de la Protection Judiciaire et de la Jeunesse
	Responsable du Travail d'Intérêt Général
Collectivités Territoriales	Conseil Départemental
	Association départementale des Maires de France
Assureurs	Représentant des assureurs
Associations d'usagers	Ligue contre la violence routière
	Association de Protection Civile
	Fédération française des Motards en Colère
Personnes qualifiées	Prévention Routière
	Auto-école CER CRESPO
	Auto-école CER GONARD
	Chargé de mission 2RM (M. Moto)
	IDSR M. GRAULIERES

Le risque routier professionnel	
Type de structure	Structure
État	Préfecture
	Direction Départementale des Territoires
	Direction départementale de la Sécurité publique
	Groupement de Gendarmerie
	Direction Départementale de l'Emploi, du Travail, des Solidarités et de la Protection des Populations
	Direction Départementale de l'Agence Régionale de Santé
	Service Pénitentiaire d'Insertion et de Probation
	Conseil Régional
Partenaires institutionnels	Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail
Assureurs	Représentant des assureurs
Associations d'usagers	Fédération Départementale des Transports Routiers
	Ligue contre la violence routière
Personnes qualifiées	Prévention Routière
	Représentant des Auto-écoles

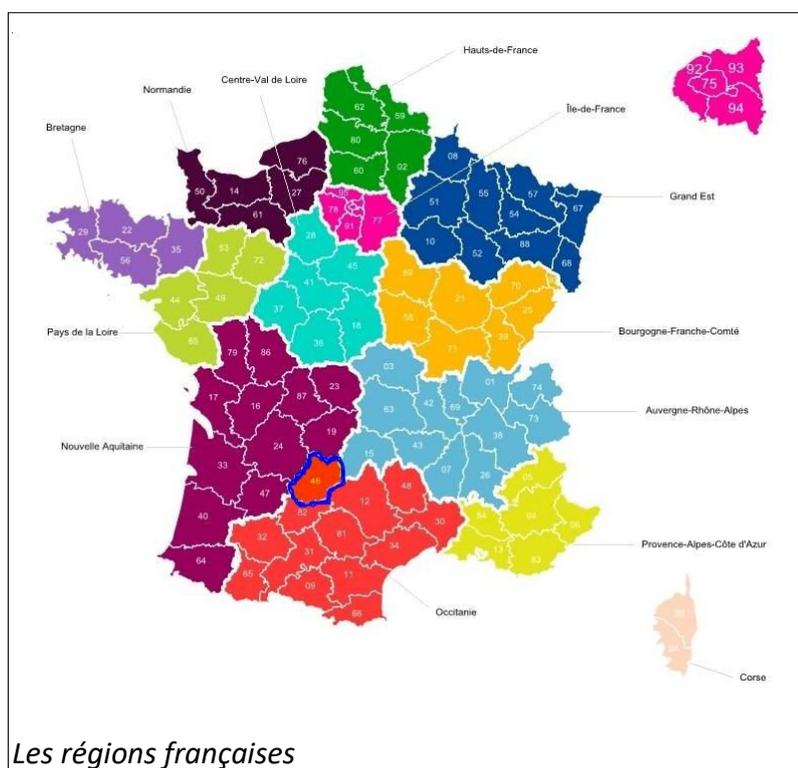
2. Diagnostic territorial

2.1. Présentation générale du département

2.1.1. Situation géographique

2.1.1.1 Le Lot, un département rural à faible densité de population

➡ **Un département dont la géographie et la démographie contraignent à des modes de déplacement individuels autonomes**



Le Lot est situé aux confins de la région Occitanie. Il est limitrophe de la Nouvelle-Aquitaine et d'Auvergne-Rhône-Alpes.

Il présente une grande diversité de paysages : de montagne au nord-est avec les contre-forts du Massif Central, le Causse au centre du département, le Quercy Blanc au sud et deux vallées (Dordogne au nord et Lot au sud) qui coupent le département d'est en ouest.

Sa démographie est vieillissante : il est le deuxième département français après la Creuse en ce qui concerne la part des personnes de plus de 65 ans.

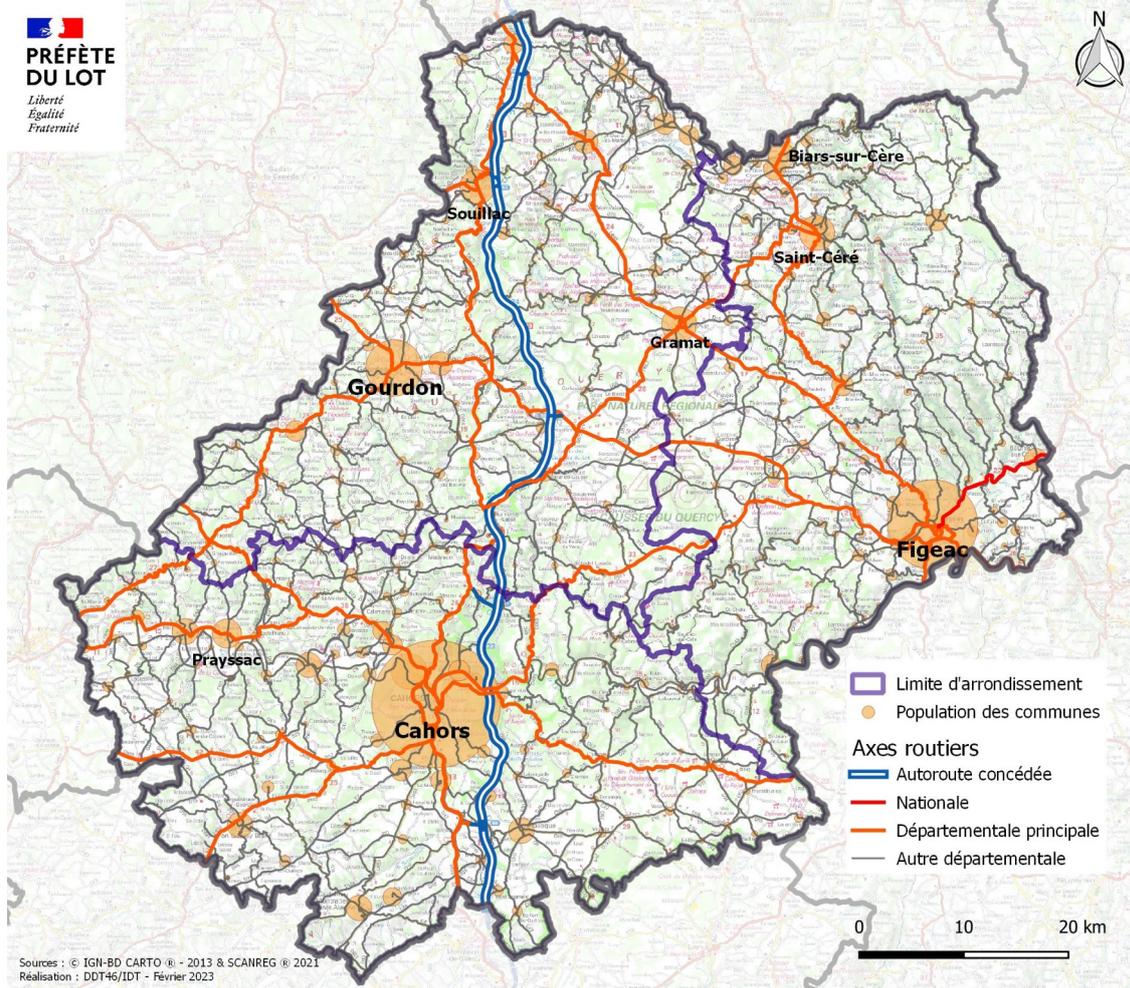
Les campagnes (hors communes de plus de 2 000 habitants) accueillent près de 70 % de la population. Les Lotois sont peu concentrés dans les centres urbains et vivent en majorité loin des équipements structurants (santé, éducation, culture, loisirs...). L'accroissement de la mobilité des actifs est une confirmation. La tendance à un découplage des lieux de résidence et des lieux d'emplois amorcée dans les années 1970 avec le début de la péri-urbanisation se poursuit aujourd'hui ; seuls 41 % des actifs ont un emploi dans leur commune de résidence.

Le réseau de transport inter-urbain demeure sous-dimensionné. Les EPCI n'ont pas pris la compétence suite à la loi ; le Conseil Régional développe une offre au travers du service LIO mais qui reste limité. Seules les communes de Cahors/Pradines et Figeac sont desservies par un réseau de transport urbain.

2.1.1.2 Population et démographie

Le département a une superficie de 5 217 km² pour une population totale de 174 094 habitants soit 33,4 hab/km². (INSEE 2019)

➡ Une majorité de déplacements quotidiens s'organise autour des pôles d'activités



Le département est découpé en 3 arrondissements, dont les chefs lieux sont Cahors (19 937 habitants), Figeac (9 802 habitants) et Gourdon (3 981 habitants).

Il compte également 4 pôles urbains secondaires (3 200 à 7 000 habitants) :

- Souillac
- Saint-Céré/Bretenoux/ Biars-sur-Cère
- Puy-l'Evêque/ Prayssac
- Gramat.

Le Lot est un département vieillissant

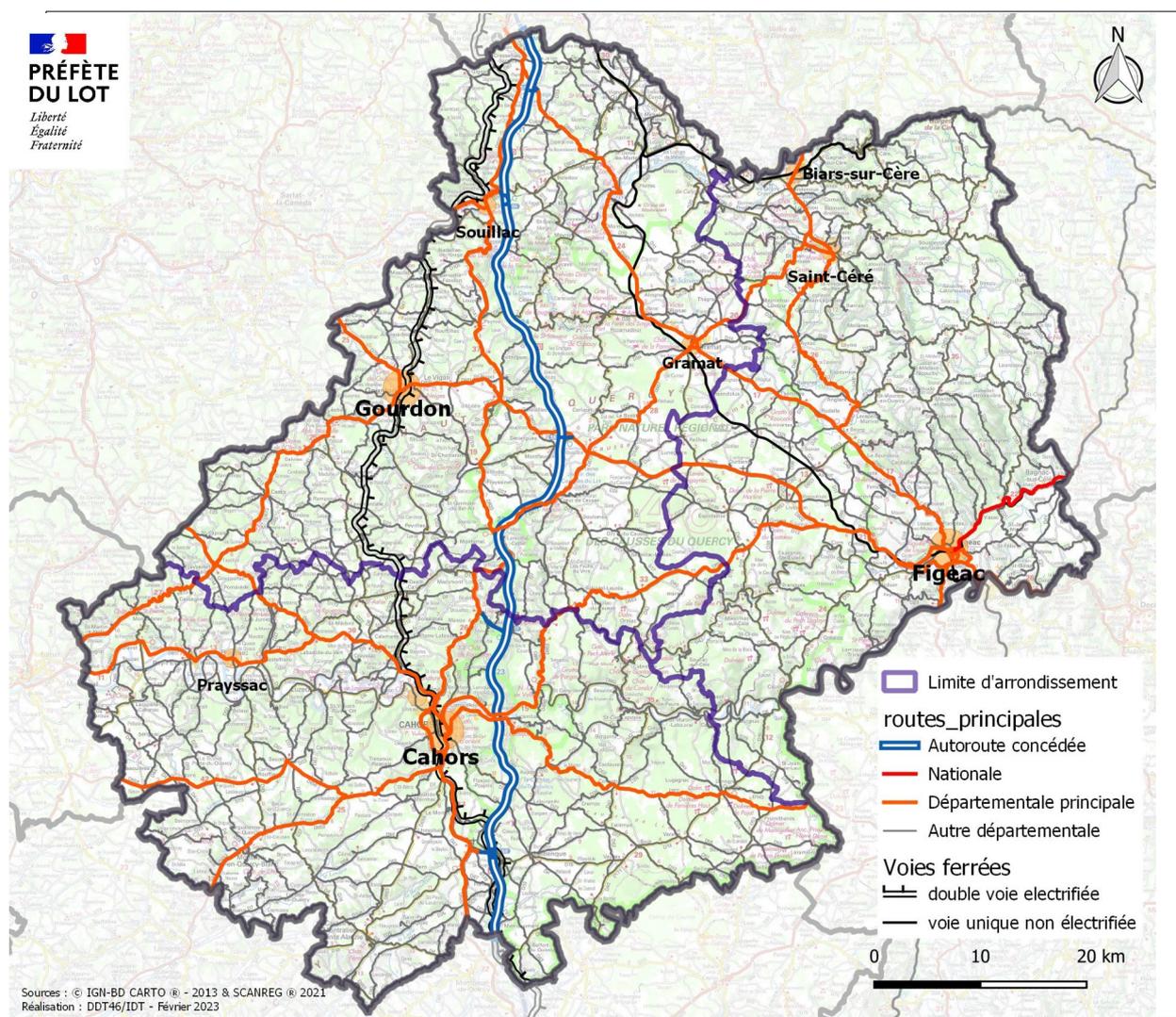
Les jeunes sont largement sous-représentés : 26 % (moyenne nationale 35 %).

Les seniors sont sur-représentés : 38 % (moyenne nationale 26 %).

Population 2019	% Lot	% France
0-14 ans	14 %	18 %
15-29 ans	12 %	17 %
30-44 ans	15 %	19 %
45-59 ans	21 %	20 %
60-74 ans	23 %	17 %
75 ans et +	15 %	9 %

2.1.1.3 Les réseaux routiers

➡ Les déplacements routiers au quotidien sont incontournables du fait d'un maillage ferré limité.



L'autoroute A20 (l'Occitane) relie Vierzon au nord à Montauban au sud. Elle traverse le département de la limite de la Corrèze à la limite du Tarn-et-Garonne soit 94 km – avec 4 échangeurs (Souillac – Montfaucon – Cahors Nord – Cahors Sud) et un ½ échangeur (Martel). Elle est gérée dans la totalité du département par la société VINCI Autoroutes.

La Route Nationale 122 qui relie Figeac à l'autoroute A75 via Aurillac n'a que 15,4 km de longueur dans le département. Elle est gérée actuellement par la DIR MC (Direction Interdépartementale des Routes du Massif Central). Cependant une procédure de déclassement est en cours, rattachant cette portion au réseau routier géré par le Conseil Départemental.

Le réseau routier départemental constitue le réseau majeur et structurant en termes de fréquentation pour les déplacements quotidiens comme de transit, répondant aux flux internes et de desserte économique et touristique.

Les 4 013 km de routes départementales sont répartis en 4 catégories en fonction du type de desserte et de trafic dans le domaine de l'exploitation et de l'entretien routier. Elles sont gérées par le Conseil Départemental à partir de 4 STR – Service Territorial Routier : (Cahors, Souillac, Saint-Céré, Lacapelle-Marival) et 26 centres d'exploitation.

Les 4 catégories sont les suivantes :

Catégorie	longueur	Vocation du réseau
Réseau A « principal structurant »	462 km	Desserte entre pôles économiques
Réseau B « principal »	436 km	Maillage entre les principaux bassins de vie
Réseau C « secondaire »	2 188 km	Réseau de liaison entre réseaux principaux et communes ; réseau de liaison de proximité
Réseau R « très secondaire »	927 km	Maillage d'intérêt local

L'ensemble de la voirie communale représente 8 842 km. Ce réseau très dense est entretenu par les communes ou les communautés de communes (qui ont toutes pris la compétence).

Le département est traversé dans le sens nord/sud par la **voie ferrée** Toulouse/Paris et comporte 3 gares principales Cahors, Gourdon et Souillac. Les lignes secondaires Brive/Figeac/Rodez, Brive/Aurillac et Figeac/Aurillac complètent la desserte du département avec les gares les plus importantes : Saint-Denis près Martel, Biars-sur-Cère, Rocamadour, Gramat, Assier et Figeac.

2.1.1.4 Département similaire

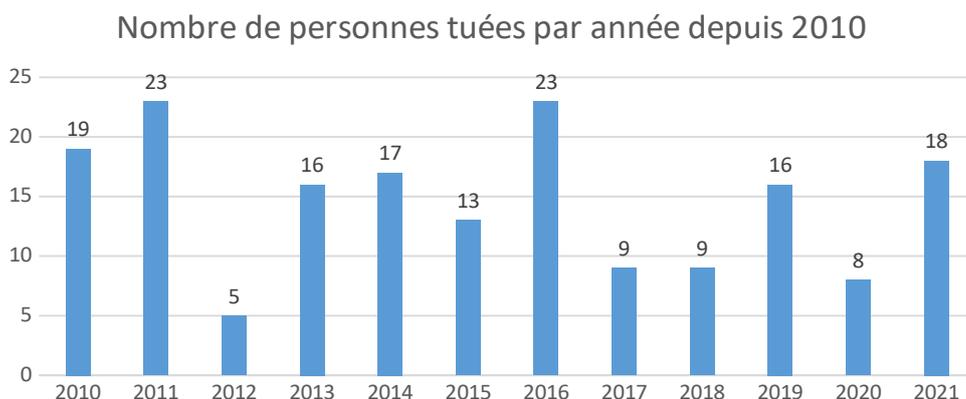
Le Lot et le Gers sont comparables au regard de l'équivalence de leur superficie (5 217 km² et 6 257km²). **Le Lot et le Gers sont proches également en termes de population** (174 670 et 191 377 habitants en 2020) avec une densité de population similaire (33,4 hab/km² et 30hab/km²).

Ces départements partagent une géographie et une démographie comparables favorisant les modes de déplacement individuels autonomes. Ce sont tous deux des départements ruraux puisque 81 % des Lotois et 84 % des Gersois vivent dans l'espace rural. **Ce sont aussi des territoires caractérisés par une population vieillissante**, le Lot étant le deuxième département français après la Creuse en ce qui concerne la part des personnes de plus de 65 ans (31,7 %) tout comme le Gers 29,5 % alors que la moyenne nationale n'est que de 20 %. En 2019, 37,8 % de la population a plus de 60 ans dans le Lot et 35 % pour le Gers. Les retraités représentent par ailleurs 38,6 % de la population lotoise et 35,5 % dans le Gers.

Par ailleurs, **les maillages routiers du Lot et du Gers sont similaires** : leurs réseaux départementaux représentent 4 013 km pour le Lot et 3 558 km pour le Gers et leurs réseaux communaux sont de 8 842 km pour le Lot et 7 229 km pour le Gers.

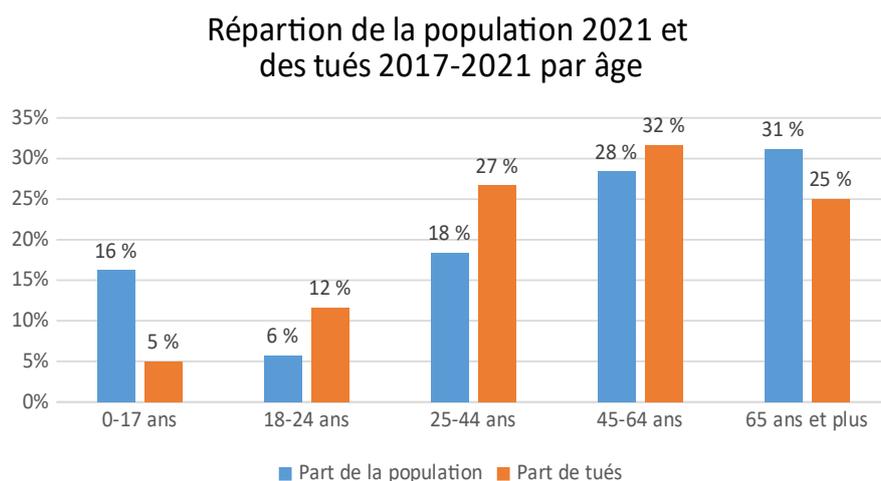
La comparaison des bilans d'accidentalité du Lot et du Gers apparaît donc pertinente en raison des points communs évoqués.

2.1.2. Mortalité routière, les victimes



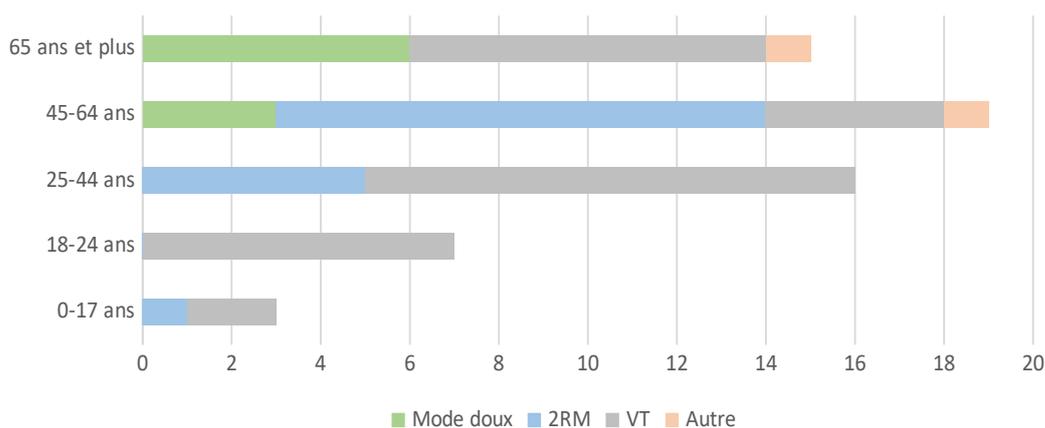
- Nombre de tués total sur 5 ans (2017-2021) : 60 contre 74 sur la période précédente 2012-2016.
Le nombre de tués par an varie entre 8 et 18 au cours des 5 dernières années. Il n'y a pas à proprement parler de tendance. Cependant on note une baisse globale du nombre de tués entre les deux périodes de référence (2010-2016 et 2017-2021).
- La moyenne annuelle du nombre de tués (12) dans le département du Lot représente moins de la moitié de celle enregistrée dans les départements ruraux comparables (26) durant la période 2017 à 2021.
- Le taux moyen des tués pour 1 million d'habitants constaté dans le Lot est conforme à la moyenne des départements ruraux à faible densité de population, soit 69 tués pour 1 million d'habitants (78 pour le Gers). La moyenne nationale est de 47 décès pour 1 million d'habitants.

Par ailleurs, la diminution des accidents mortels au cours de la décennie 2010 est un phénomène partagé par le Lot et le Gers.

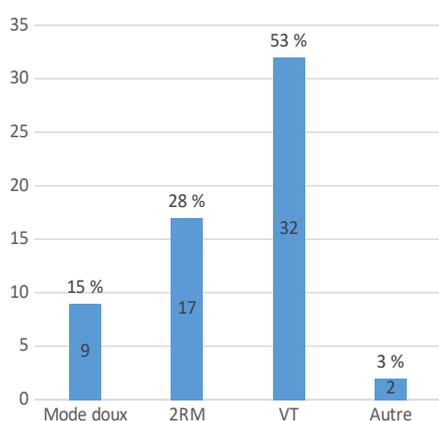


Dans le Lot, les victimes les plus touchées sont **les jeunes de la tranche 18-24 ans qui sont surreprésentés par rapport à leur importance démographique** (12 % des décès contre 6 % de la population) et les personnes de la tranche 25-44 ans (27 % de décès contre 18 % de la population). On note également que **57 % des tués sur la route ont plus de 45 ans alors qu'ils représentent 59 % de la population**. La situation est comparable dans le Gers.

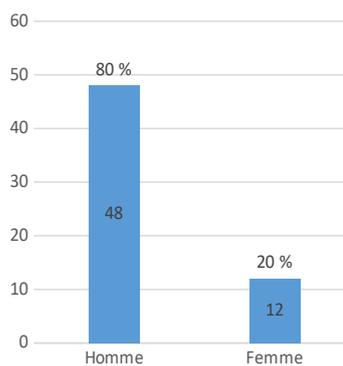
Nombre de tués par âge et par mode 2017-2021



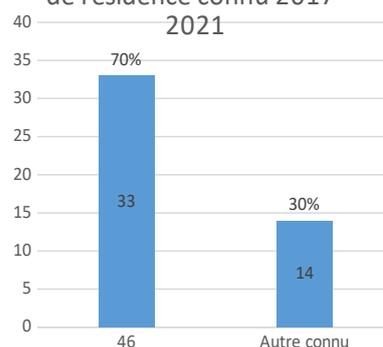
Nombre de tués par mode 2017-2021



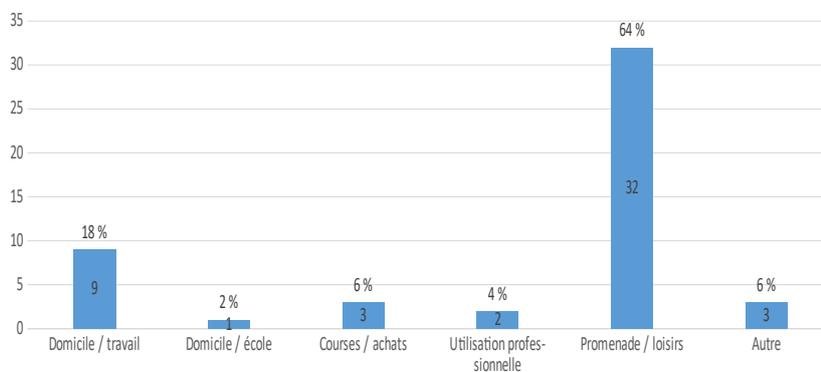
Nombre de tués par sexe 2017-2021



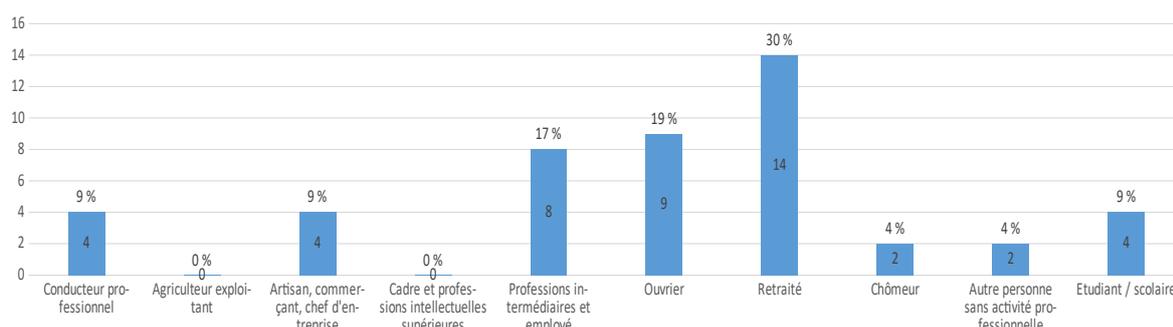
Nombre de tués par département de résidence connu 2017-2021



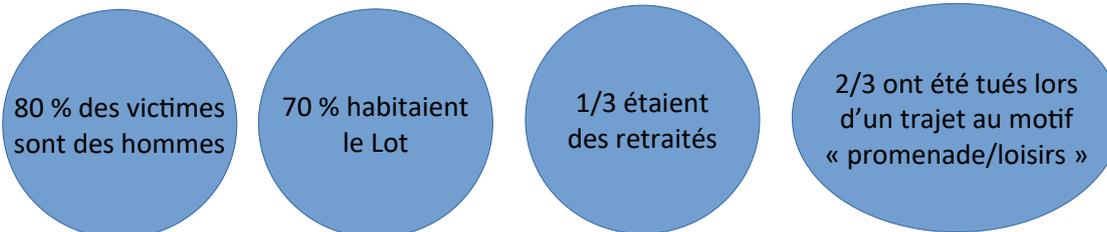
Nombre de tués selon le motif du trajet connu 2017-2021



Nombre de tués selon la CSP connue 2017-2021



Chiffres clés concernant les personnes tuées sur les routes lotoises :



Même si les modes de déplacement doux sont principalement utilisés par les 0-44 ans, ce sont les 45 ans et plus qui restent essentiellement les victimes tuées lors de l'utilisation de ces modes de déplacement (58 % des décès ont plus de 65 ans dans le Gers).

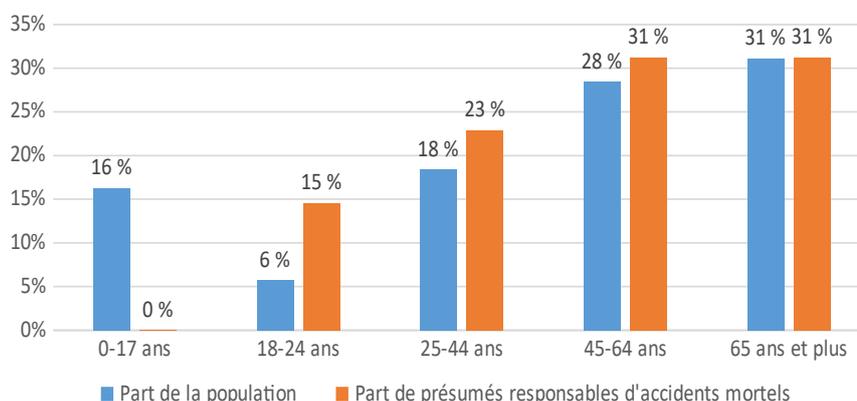
Concernant les pilotes tués lors d'un accident en 2RM avec un autre véhicule, la tranche d'âge la plus touchée est celle des 45-64 ans (idem pour le Gers).

Les tués utilisateurs du type de véhicule « autre » sont les chauffeurs de PL décédés dans l'exercice de leur fonction.

Enfin, les accidents mortels résultant de l'utilisation d'un véhicule de tourisme touchent toutes les tranches d'âge, dont près de la moitié des personnes tuées regroupe les 25 à 44 ans et les plus de 65 ans (18-44 ans dans le Gers).

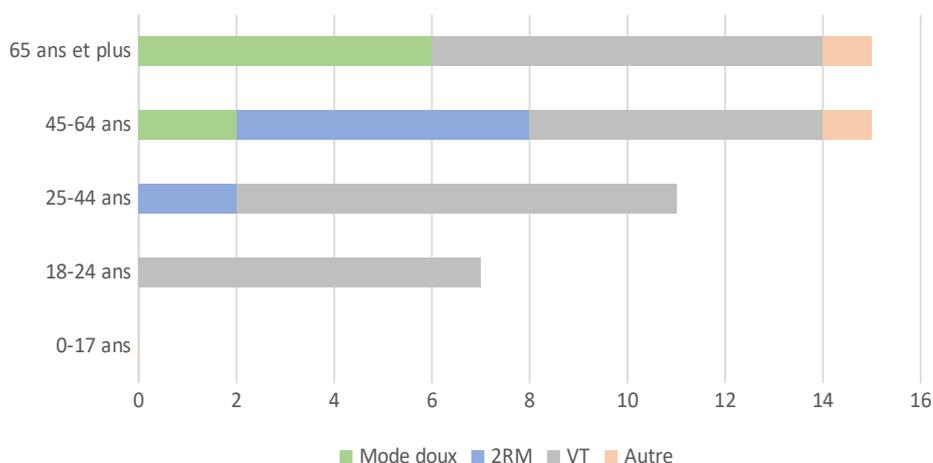
2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables

Répartition de la population 2021 et des présumés responsables 2019-2021 par âge



À l'image des victimes d'accidents mortels, on retrouve les mêmes tranches d'âge à l'origine de ces accidents. Les présumés responsables dans le département du Lot sont surreprésentés dans les catégories jeunes des 18-24 ans : 15 % de présumés responsables pour seulement 6 % de la population (28,9 % des présumés responsables contre 12,6 % de la population dans le Gers) ; et la tranche des 25-44 ans : 23 % des présumés responsables pour seulement 18 % de la population (32,8 % des présumés responsables contre 15,6 % de la population). **Les plus de 45 ans représentent 59 % de la population et 62 % des présumés responsables** (51 % de la population et 36,1 % des présumés responsables dans le Gers).

Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par âge et par mode 2019-2021

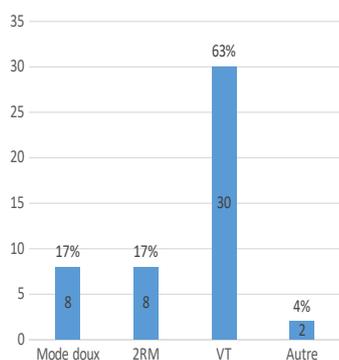


Dans le Lot, les présumés responsables d'accidents mortels touchant les usagers privilégiant les mobilités douces, a priori soumis à une plus grande vulnérabilité, concernent exclusivement ceux âgés de plus de 45 ans : 8/8 accidents mortels (3 dans le Gers).

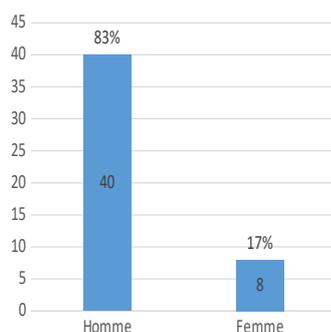
Concernant les 2RM, les principaux usagers, âgés de 25-64 ans, sont à l'origine de ces accidents mortels et les 45-64 ans en sont responsables à 75 % (30 % dans le Gers).

Enfin, les présumés responsables des accidents mortels touchant les véhicules de tourisme sont présents dans toutes les tranches d'âge (68 % des 18-44ans dans le Gers).

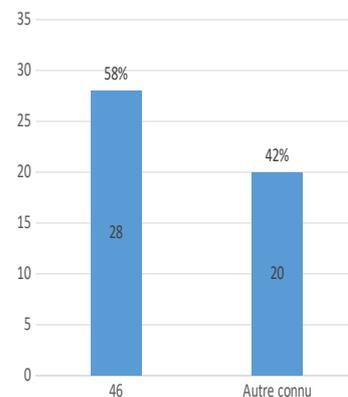
Nombre de présumés responsables par mode 2019-2021

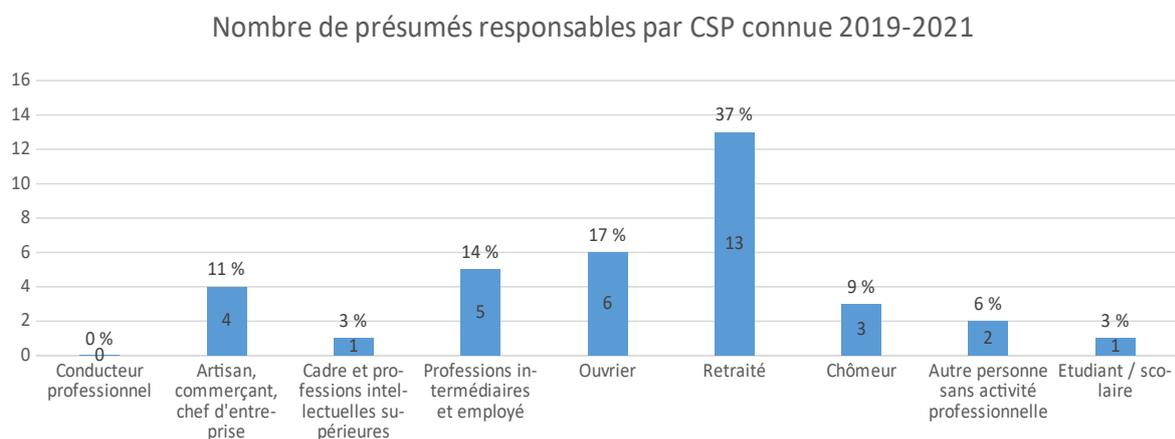
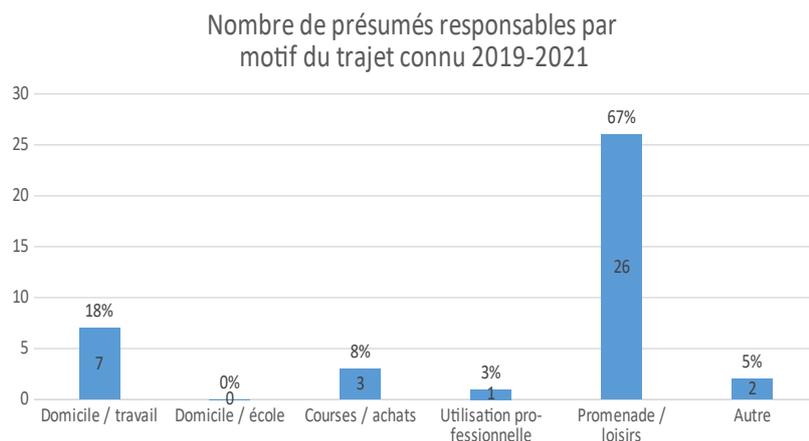


Nombre de présumés responsables par sexe 2019-2021



Nombre de présumés responsables par département de résidence 2019-2021





83 % des présumés responsables sont des hommes dans le Lot (contre 77 % dans le Gers).

58 % des présumés responsables d'accidents mortels ont leur résidence principale dans le Lot (65 % dans le Gers).

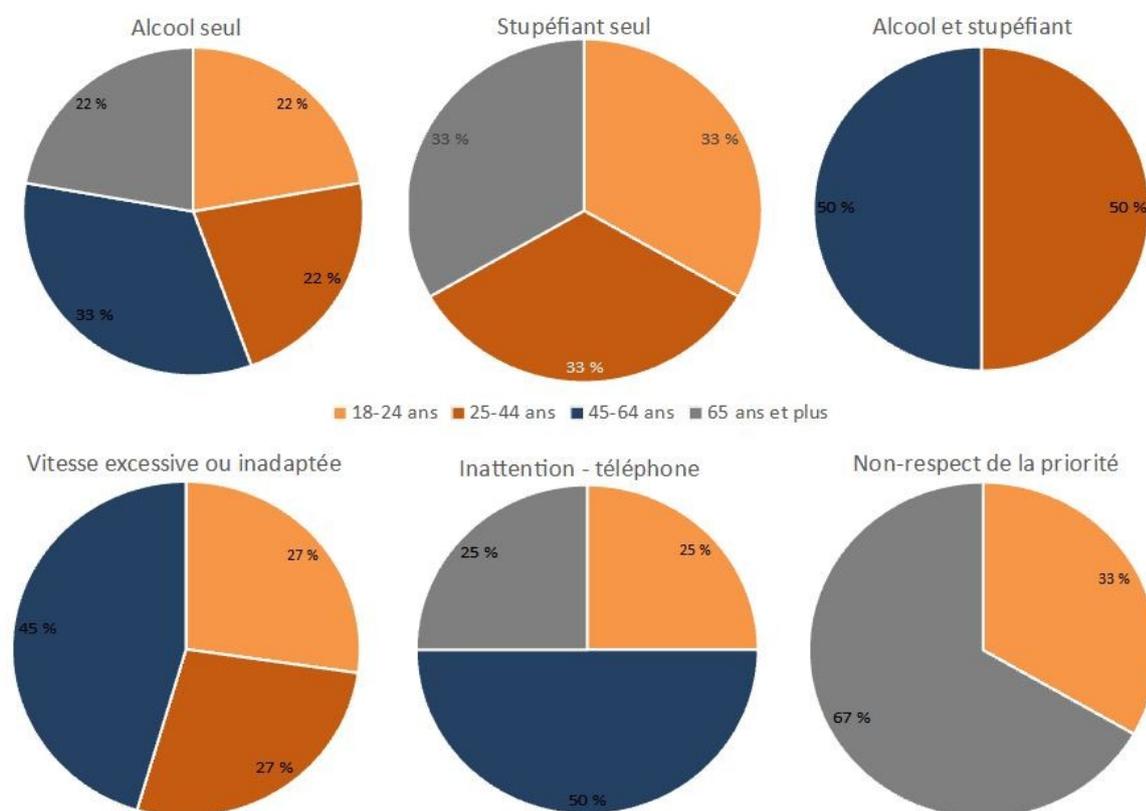
Les présumés responsables d'accidents mortels dans le Lot causent un décès pour 67 % d'entre eux à l'occasion de trajets liés aux promenades et aux loisirs (57 % pour le Gers) et pour 18 % lors de déplacements domicile-travail (12 % pour le Gers).

45 % des présumés responsables des accidents mortels sont des actifs (43 % pour le Gers). Parmi les inactifs, à noter la part importante des retraités qui représente 37 % des présumés responsables d'accidents mortels dans le Lot (23 % dans le Gers).

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	10	1	11
Alcool seul	7	2	9
Stupéfiant seul	3	0	3
Alcool et stupéfiant	4	0	4
Inattention - téléphone	3	1	4
Non respect de la priorité	3	0	3
Malaise	1	2	3
Somnolence - fatigue	1	0	1
Médicaments	1	0	1
Contresens	0	0	0
Dépassement dangereux	3	1	4
Changement de file	2	0	2
Non respect des distances de sécurité	0	0	0
Eblouissement	1	0	1
Autre cause	3	0	3
Cause indéterminée	9	1	10
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	40	8	48

Dans le Lot, plus de **20 %** des accidents mortels sont dus à une **vitesse excessive** ou inadaptée (25 % pour le Gers). **L'alcool, les stupéfiants ou les 2 causes cumulées** représentent **un tiers** des facteurs d'accidents mortels.

Les consommateurs de substances psychoactives (alcool ou stupéfiants ou les 2 cumulés) à l'origine des accidents mortels sont principalement des hommes à 87,5 % (92 % pour le Gers).



Dans le département du Lot, l'alcool demeure un facteur aggravant qui touche tous les usagers, quel que soit l'âge des présumés responsables.

L'usage de stupéfiants dans les accidents mortels concerne principalement les 18-44 ans et les 65 ans et +.

Le cumul alcool/stupéfiants concerne à parts égales les 25-44 ans et les 45-64 ans (25-44ans pour le Gers).

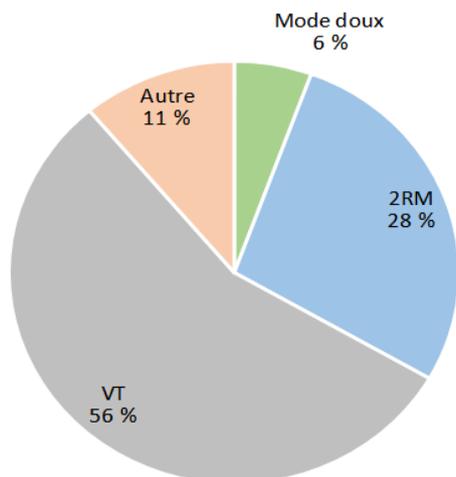
Les présumés responsables d'accidents mortels causés par une vitesse excessive ou inadaptée, sont majoritairement les 18-44 ans (18-64 ans pour le Gers).

Les 45-64 ans sont majoritairement à l'origine des accidents causés par l'inattention ou le téléphone au volant.

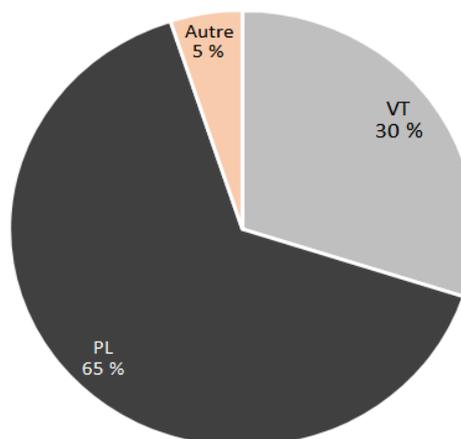
Enfin, le non-respect des priorités concerne essentiellement les plus de 65 ans dont 67 % sont à l'origine des accidents mortels et dans une moindre mesure les 18 et 24 ans avec 33 % des accidents mortels (principalement les 18-24ans dans le Gers).

2.1.4. Risque routier professionnel

Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode 2017-2021



Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021



Dans le département du Lot, 33 % des tués le sont dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou en trajet professionnel. Par ailleurs, 18 % des tués se trouvaient dans un cadre de trajet domicile-travail ou de trajet professionnel (9 % pour le Gers).

Les trajets domicile-travail des victimes sont principalement effectués en VL ou en 2RM : 56 % véhicule de tourisme et 28 % en deux-roues motorisé : cyclomoteur, moto légère et lourde (57 % VT et 27 % 2RM pour le Gers).

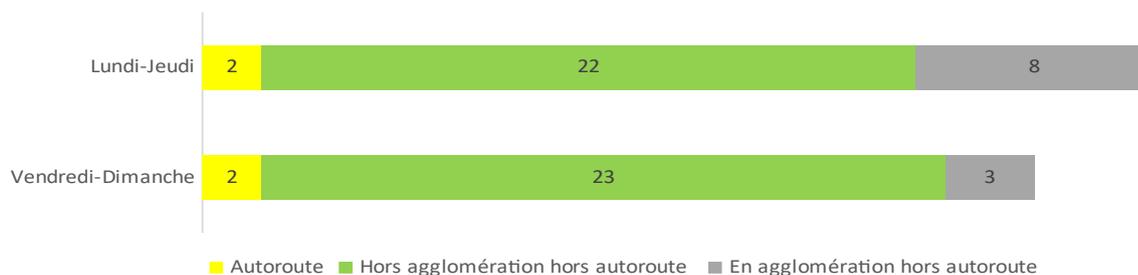
À noter que 65 % des victimes lors d'un trajet professionnel conduisaient un poids-lourd.

2.1.5. Réseau routier

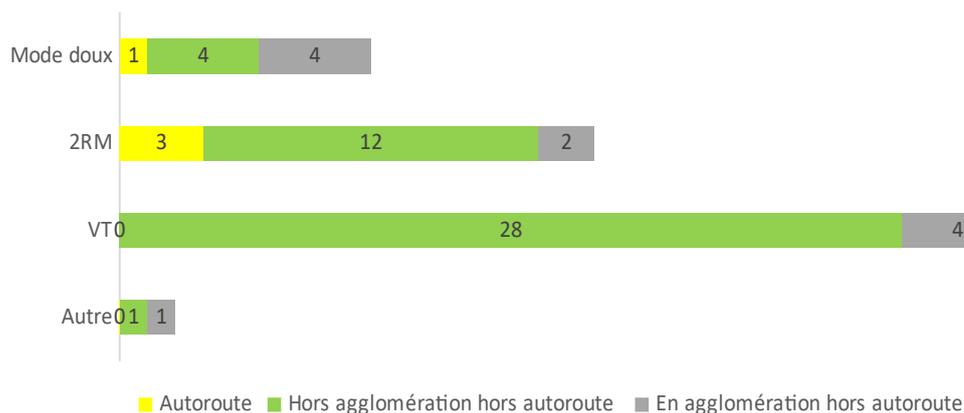
Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



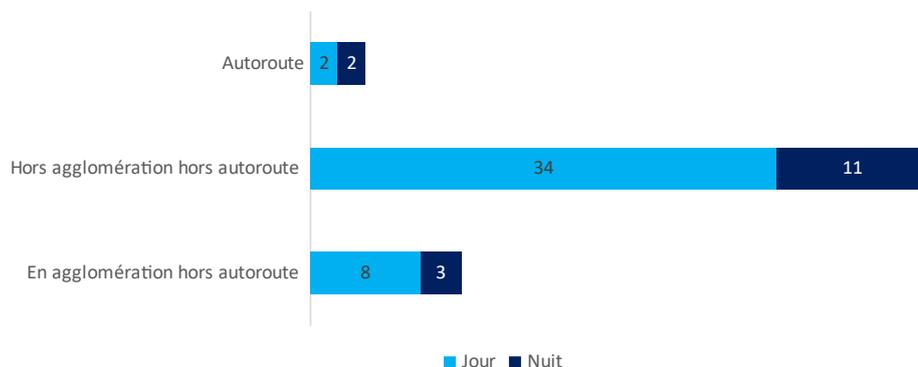
Nombre de tués suivant le jour de la semaine 2017-2021



Nombre de tués par mode 2017-2021



Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021



75 % des personnes ayant perdu la vie à l'occasion d'un accident dans le Lot, sont décédées sur des routes situées hors agglomération et hors autoroute (77 % dans le Gers). Dans un peu plus de 18 % des cas, ces accidents mortels ont eu lieu en agglomération. A noter que 4 usagers sont décédés sur l'autoroute A20 au cours des 5 dernières années, dont 3 motards et un piéton.

Dans 73 % des cas, les accidents mortels ont lieu de jour (72 % dans le Gers).

On ne constate pas d'incidence sur la survenance d'un accident mortel en fonction du jour de la semaine hors agglomération et hors autoroute. On peut toutefois noter le double d'accidents mortels en agglomération en semaine qu'en week-end, au cours des 5 dernières années (prépondérance des lundi, jeudi et week-end dans le Gers).

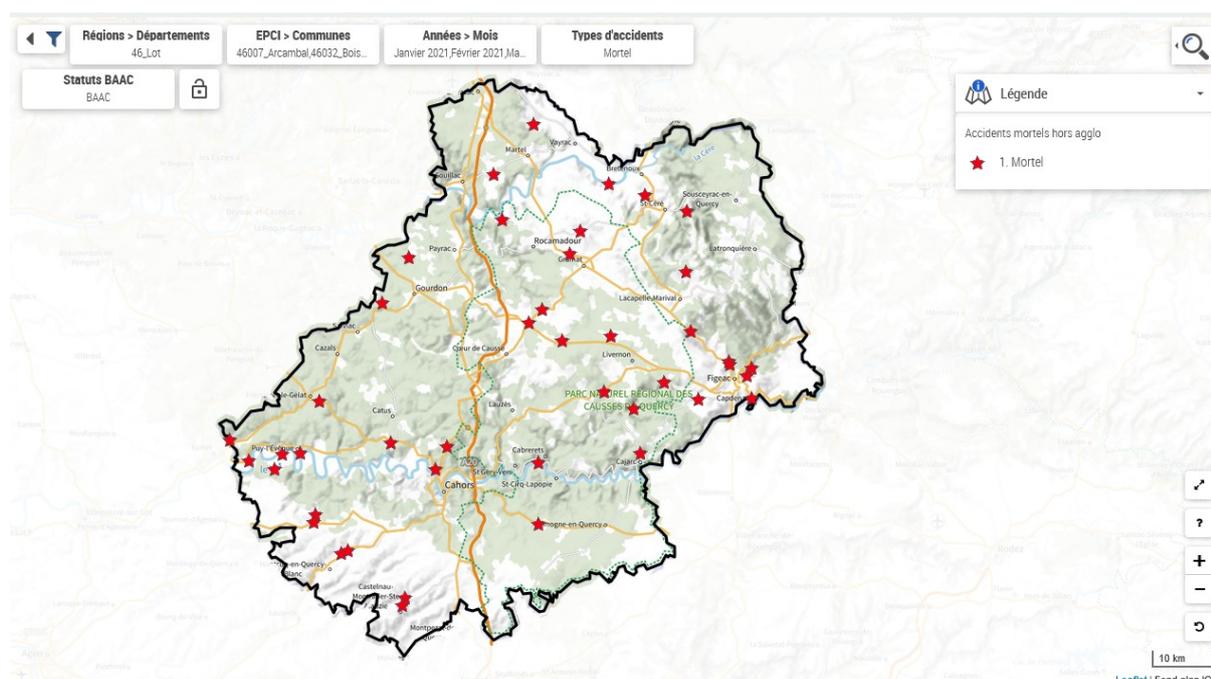
En agglomération, 6 personnes vulnérables (piétons, cyclomoteur et moto légère) et 4 usagers de véhicule de tourisme sont décédés.

Hors agglomération et hors autoroute, plus de 35 % des victimes tuées étaient des personnes vulnérables circulant à vélo ou en moto lourde, et plus de 62 % conduisaient des véhicules de tourisme.

2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

2.2.1. Typologie des accidents

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	4	7	37	120	3	7	0	1	179
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Moto	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
VL	2	8	7	34	71	4	2	0	0	128
VU	1	2	0	3	7	0	0	0	0	13
PL	0	0	1	1	8	2	3	0	0	15
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	0	0	1	2	3	0	0	0	0	6
MULTICOLLISION	0	1	0	2	4	0	0	0	0	7
TOTAL	4	15	17	79	215	9	10	0	1	350
<i>Part de victimes</i>	1%	4%	5%	23%	61%	3%	3%	0%	0%	100,00%

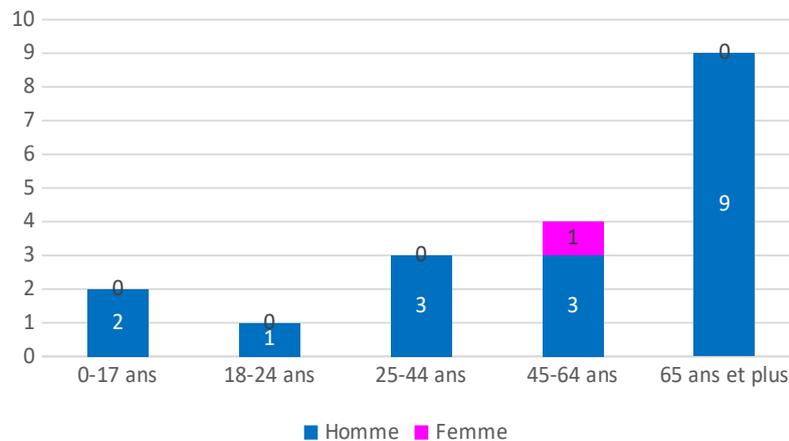


Dans le Lot, près de 40 % des accidents impliquent un véhicule de tourisme et un usager vulnérable (piéton, vélo, cyclomoteur, moto légère ou lourde). Ces derniers représentent un tiers des victimes blessées ou tuées.

La moitié des accidents ont eu lieu sans tiers responsable, dont 67 % à bord d'un véhicule de tourisme et 25 % à bord d'un deux-roues motorisé.

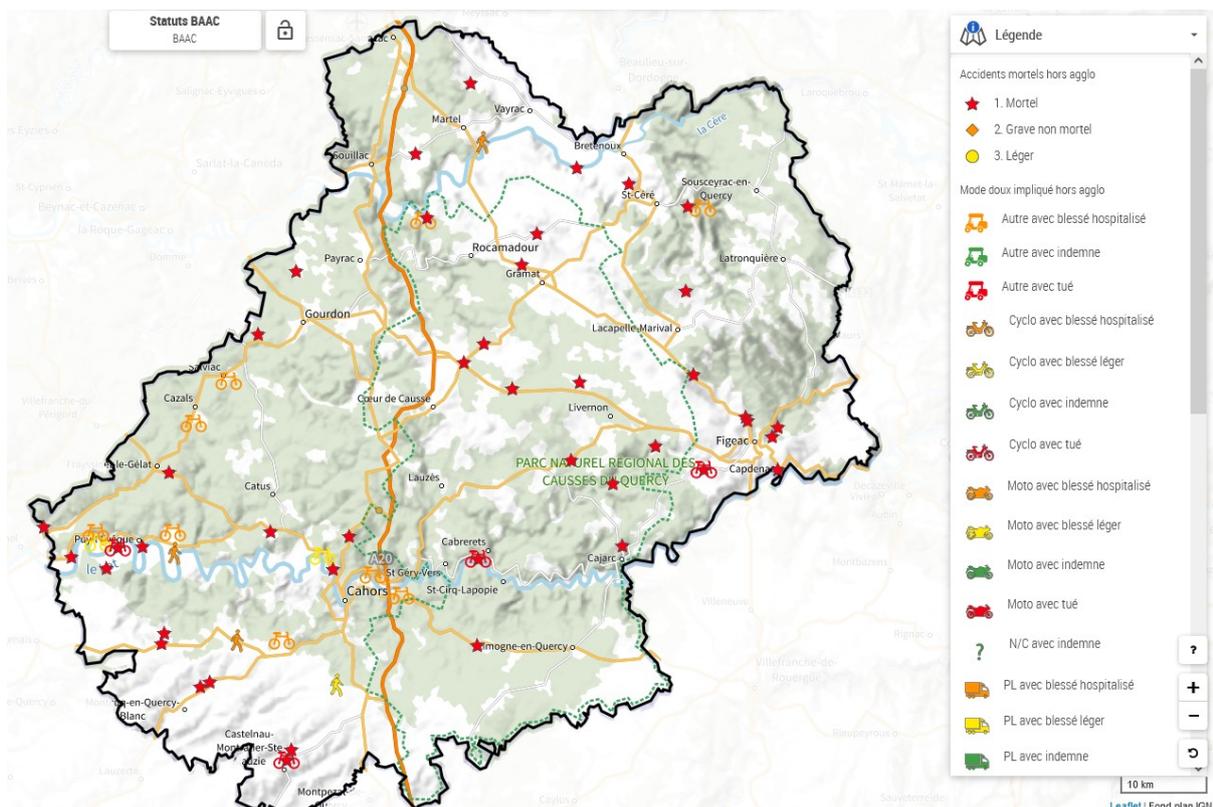
2.2.2. Modes doux

Victimes en modes doux par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021



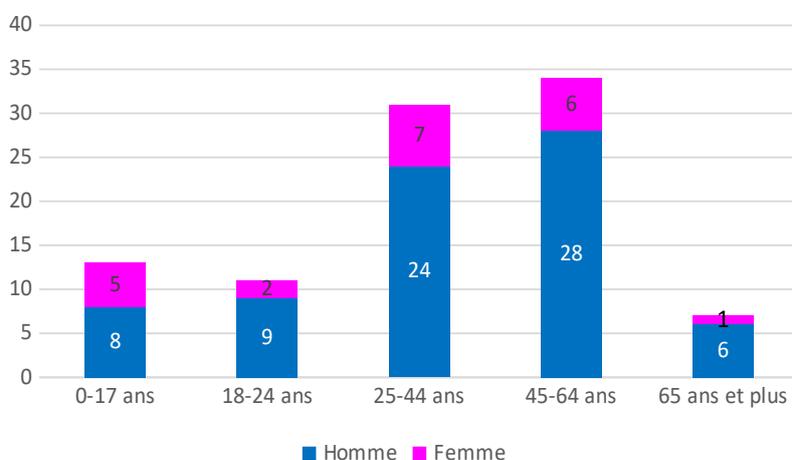
- Evolution des victimes en **modes doux** entre 2021 et 2019 hors agglomération, avec un chiffre en % : +150 % (à relativiser car chiffres faibles : passage de 4 à 10).

Dans le Lot, quasiment toutes les victimes utilisant des modes de déplacement doux sont des hommes (73 % dans le Gers). Les mois d'été (juin, juillet et août) sont les plus accidentogènes pour les utilisateurs de modes de déplacement doux : 32 % des accidents ont lieu au cours de cette période (pas de saisonnalité observée dans le Gers). À noter que les modes doux hors agglomération concernent exclusivement les piétons ou cyclistes.



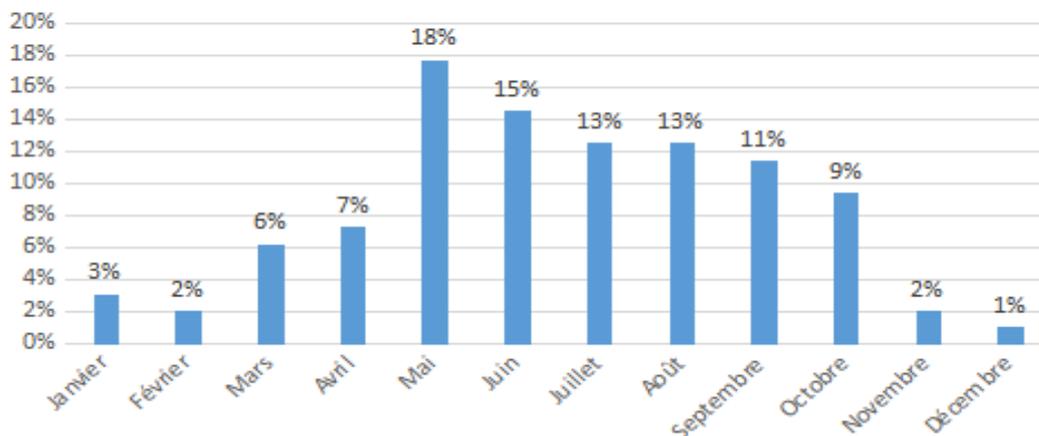
2.2.3. 2RM

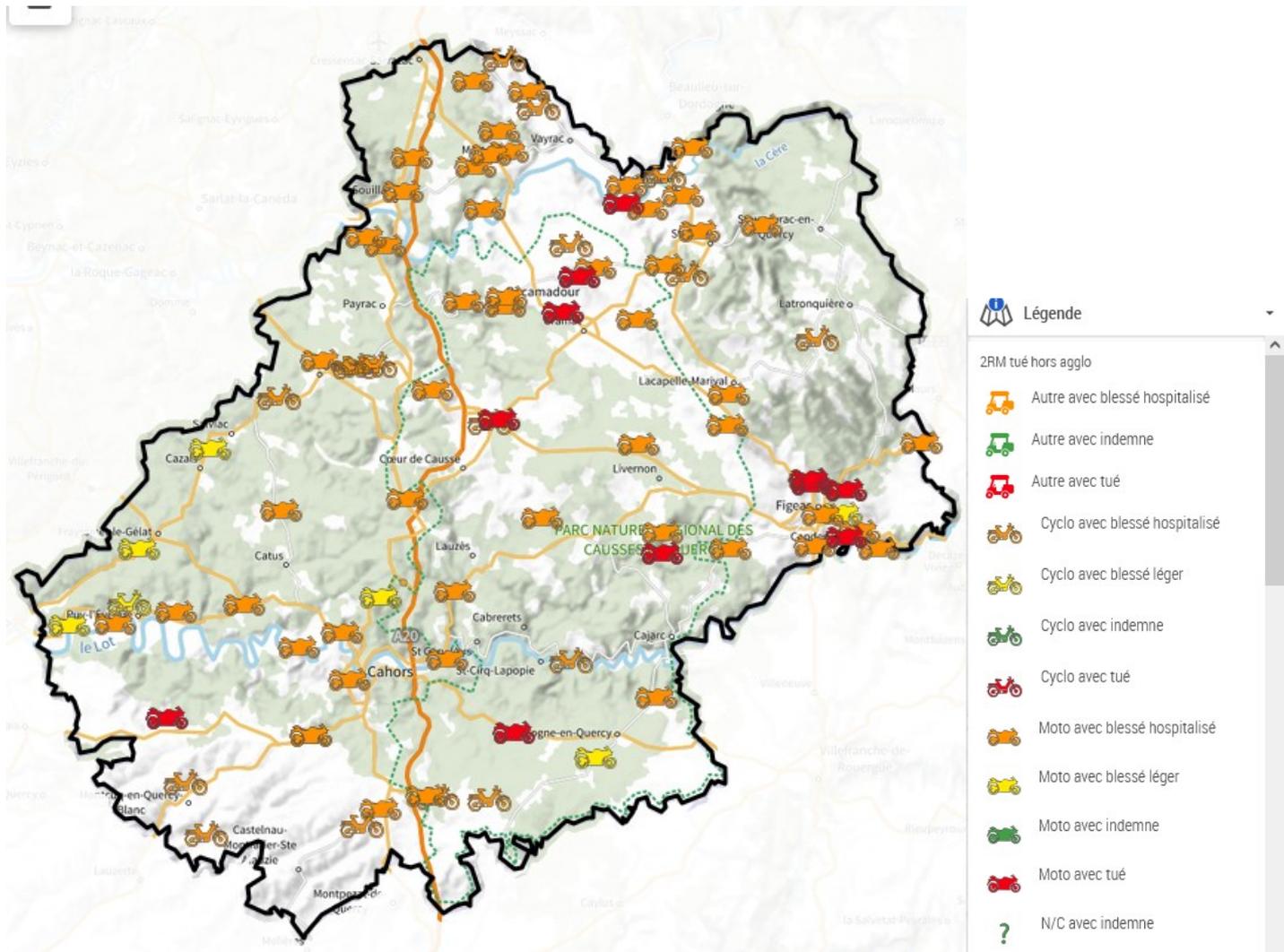
Victimes en 2RM par âge et par sexe
hors agglomération 2017-2021



- Evolution des victimes en **2RM** entre 2021 et 2019 hors agglomération, avec un chiffre en % : 0 % (même donnée à 27 victimes).

Répartition des victimes 2RM
selon le mois hors agglomération 2017-2021

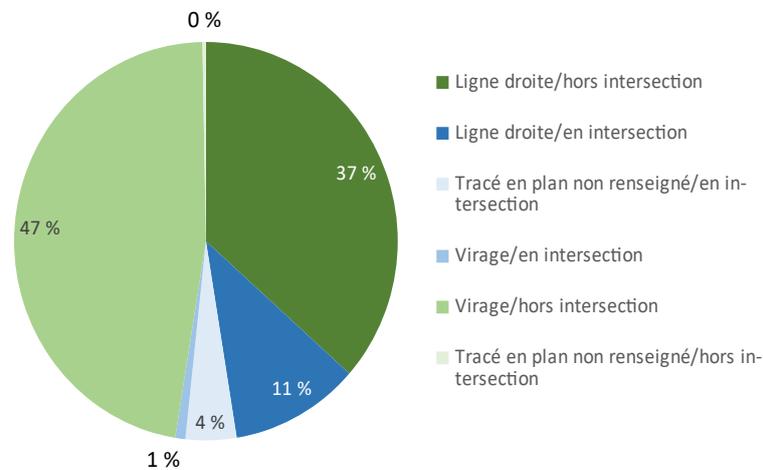




Dans le Lot, 78 % des victimes en 2RM sont des hommes, dont 54 % ont entre 25 et 64 ans (86 % des hommes dans le Gers dont 30 % ont entre 45 et 64 ans). Quant aux femmes, bien que moins nombreuses à piloter, elles représentent néanmoins 22 % des victimes, les plus touchées étant, comme pour les hommes, celles âgées entre 25 et 64 ans. Entre les mois de mai et de septembre, période où les motards occasionnels et les motards habituels sont les plus nombreux, on retrouve 70 % des victimes d'accidents en 2RM (56 % dans le Gers).

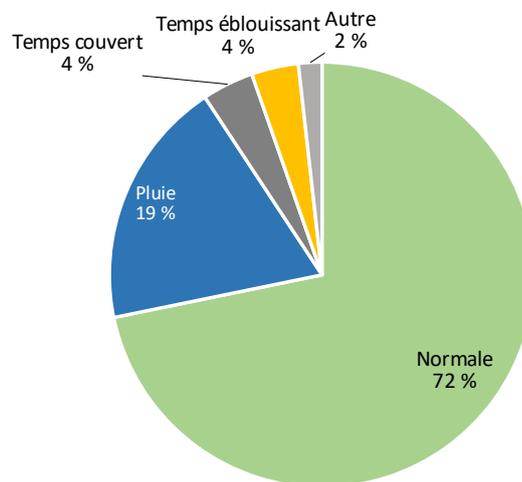
2.2.4. Facteurs spécifiques

Répartition des victimes hors agglomération 2017-2021

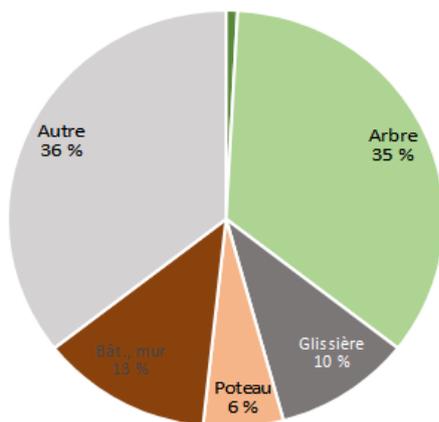


Dans le Lot, 84 % des victimes ont eu un accident hors intersection (81 % dans le Gers).

Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques hors agglomération 2017-2021



Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule hors agglomération 2017-2021



Près de la moitié des obstacles impliqués dans des accidents hors agglomération ne sont pas d'origine naturelle : véhicule en stationnement, glissière, bâtiment, mur, signalisation, mobilier urbain, parapet, refuge, borne haute, bordure de trottoir... (31 % dans le Gers). 72 % des accidents ont lieu dans des conditions climatiques favorables (77 % dans le Gers).

2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

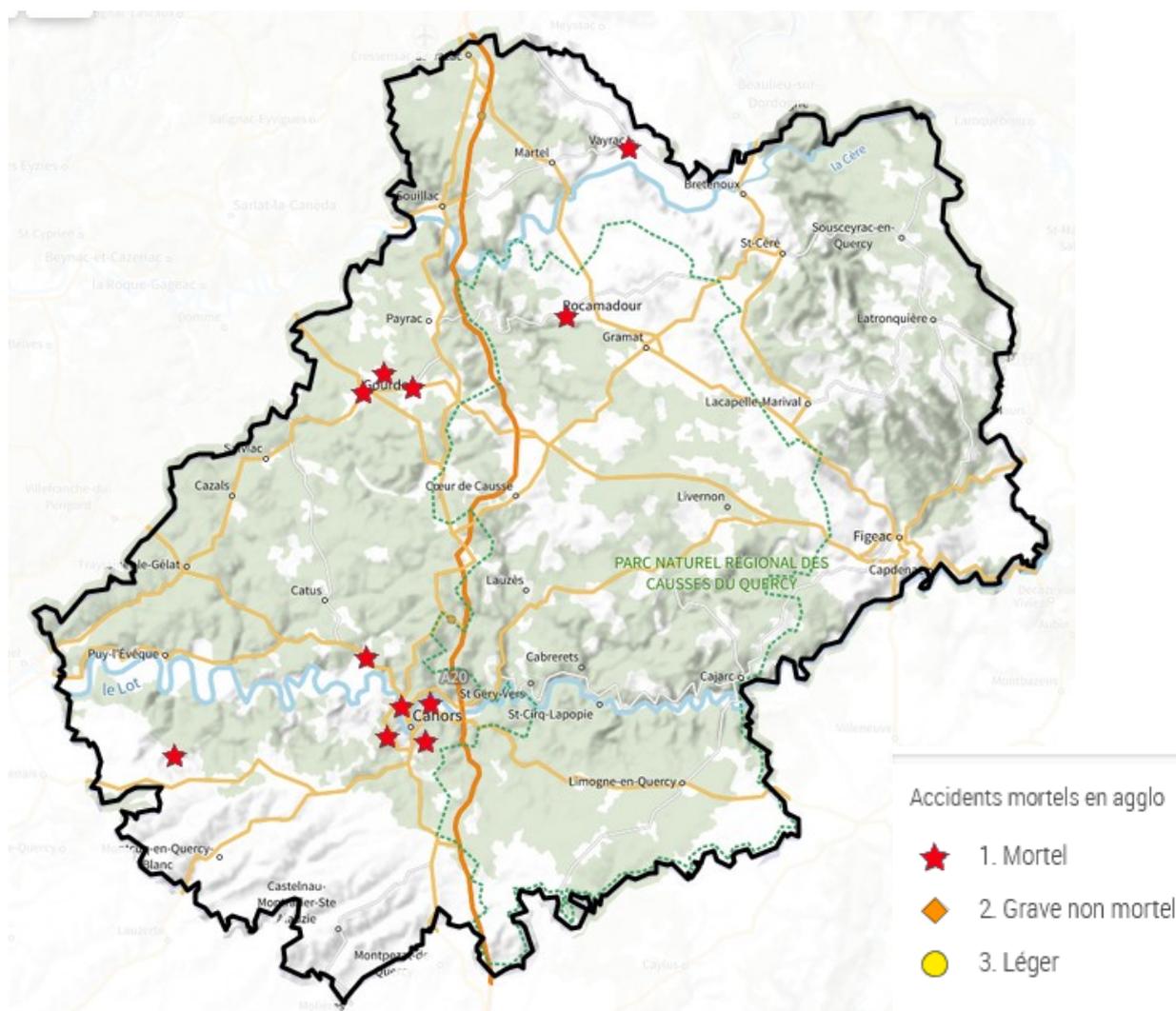
2.3.1. Typologie des accidents

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	3	5	7	18	0	0	0	2	35
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
Vélo	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Cyclo	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Moto	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
VL	36	6	9	14	7	0	1	0	1	74
VU	7	1	1	0	2	0	0	0	0	11
PL	2	0	0	0	3	0	0	0	0	5
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
MULTICOLLISION	1	0	1	1	10	1	0	0	1	15
TOTAL	50	11	17	24	40	1	1	0	4	148
Part de victimes	34%	7%	11%	16%	27%	1%	1%	0%	3%	100,00%

Près d'1/4 des accidents en agglomération n'ont pas de tiers responsable.

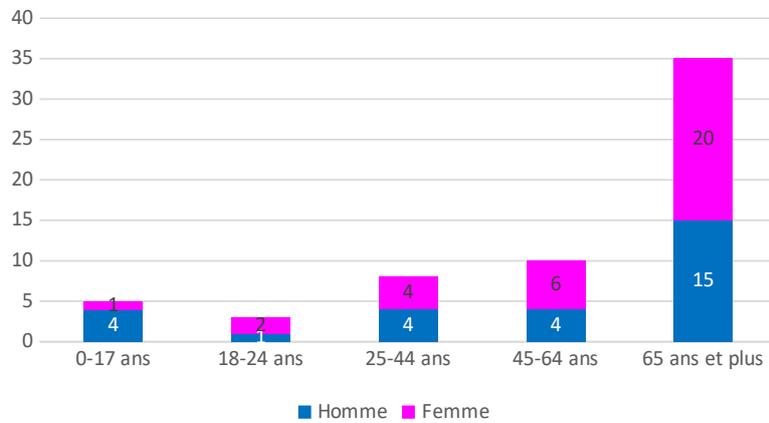
44 % des accidents concernent un véhicule de tourisme et un usager vulnérable (piéton, vélo, cyclo, moto légère et moto lourde).

10 % des accidents en agglomération sont des accidents multi-collisions.

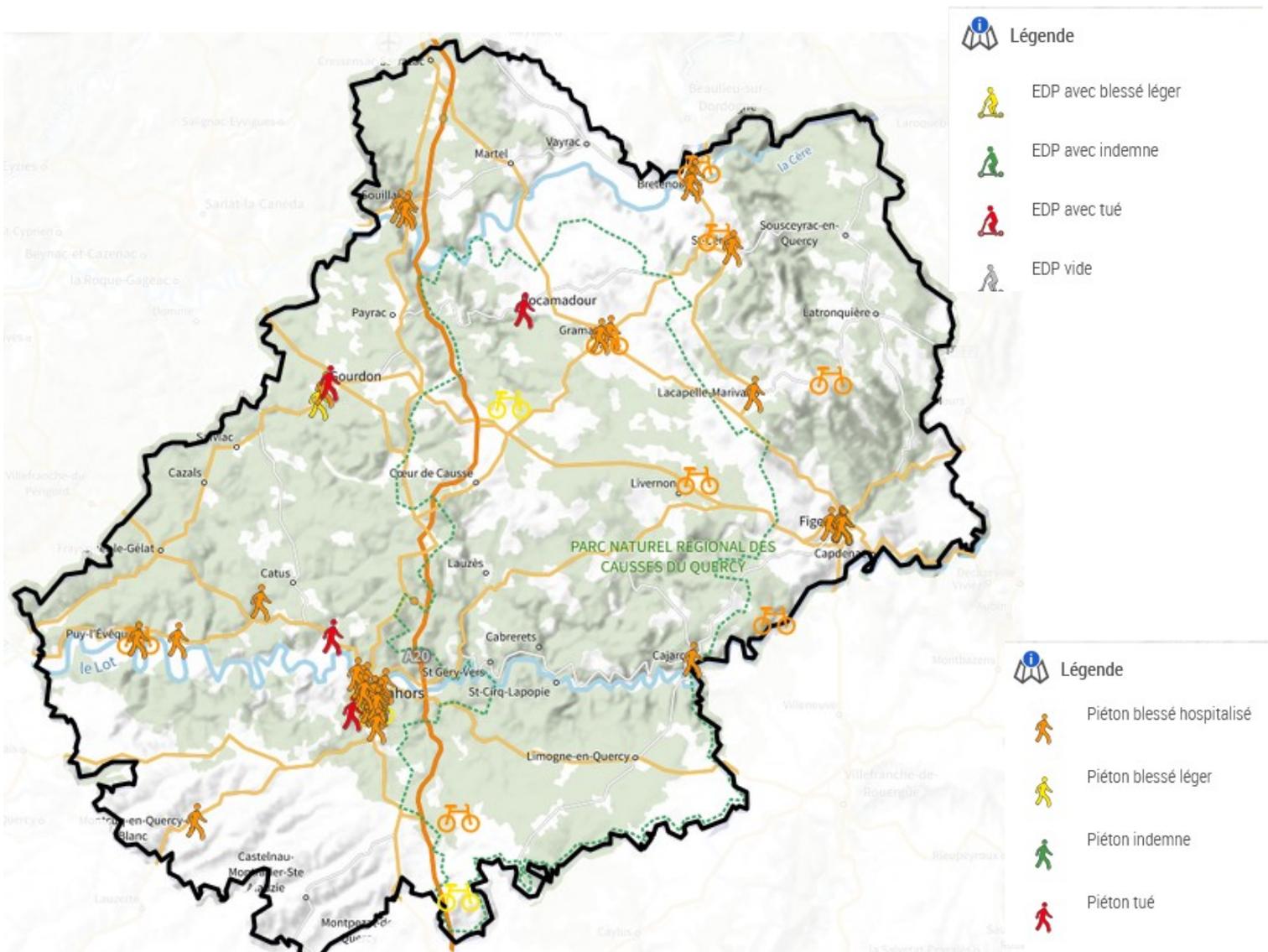


2.3.2. Modes doux

Victimes en modes doux par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



- Evolution des victimes en **modes doux** entre 2021 et 2019 en agglomération, avec un chiffre en % : +150 % (à relativiser car 2017, 2018, 2020 sont comparables à 2021 avec 11 à 15 victimes/an)



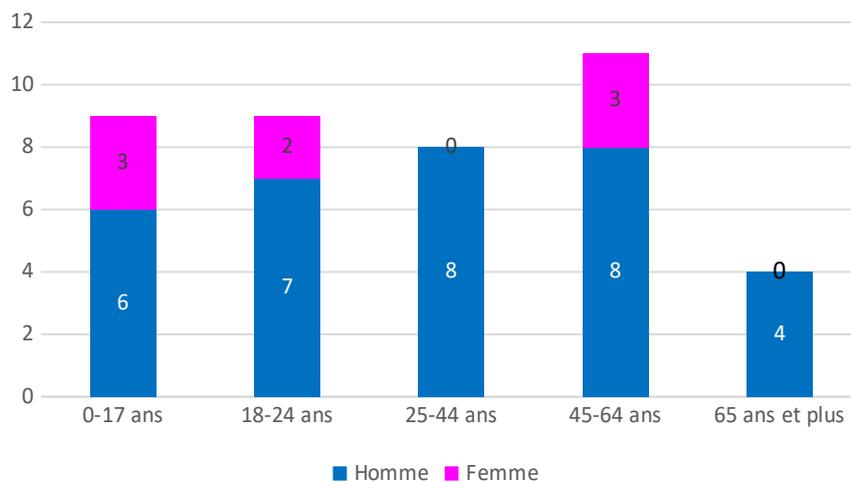
Dans le Lot, les victimes des modes de déplacement doux en agglomération sont principalement les 65 ans et plus.

Les femmes sont globalement légèrement plus touchées que les hommes : 54 % (41 % dans le Gers).

L'analyse des chiffres ne laisse apparaître aucune tendance exploitable sur une année (idem dans le Gers).

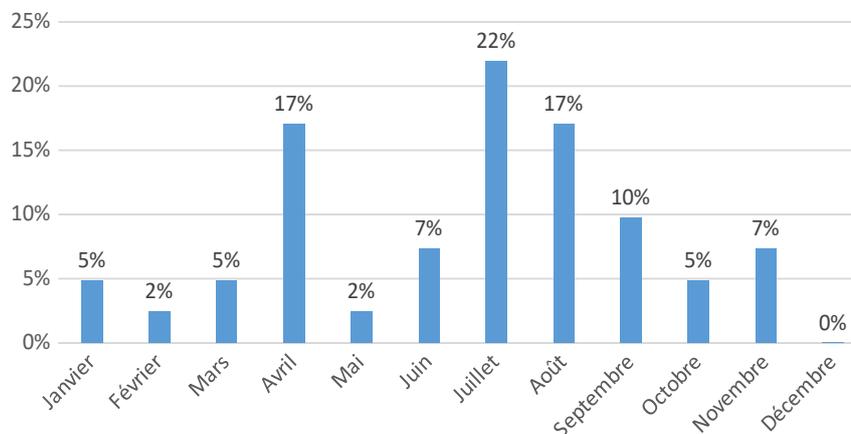
2.3.3. 2RM

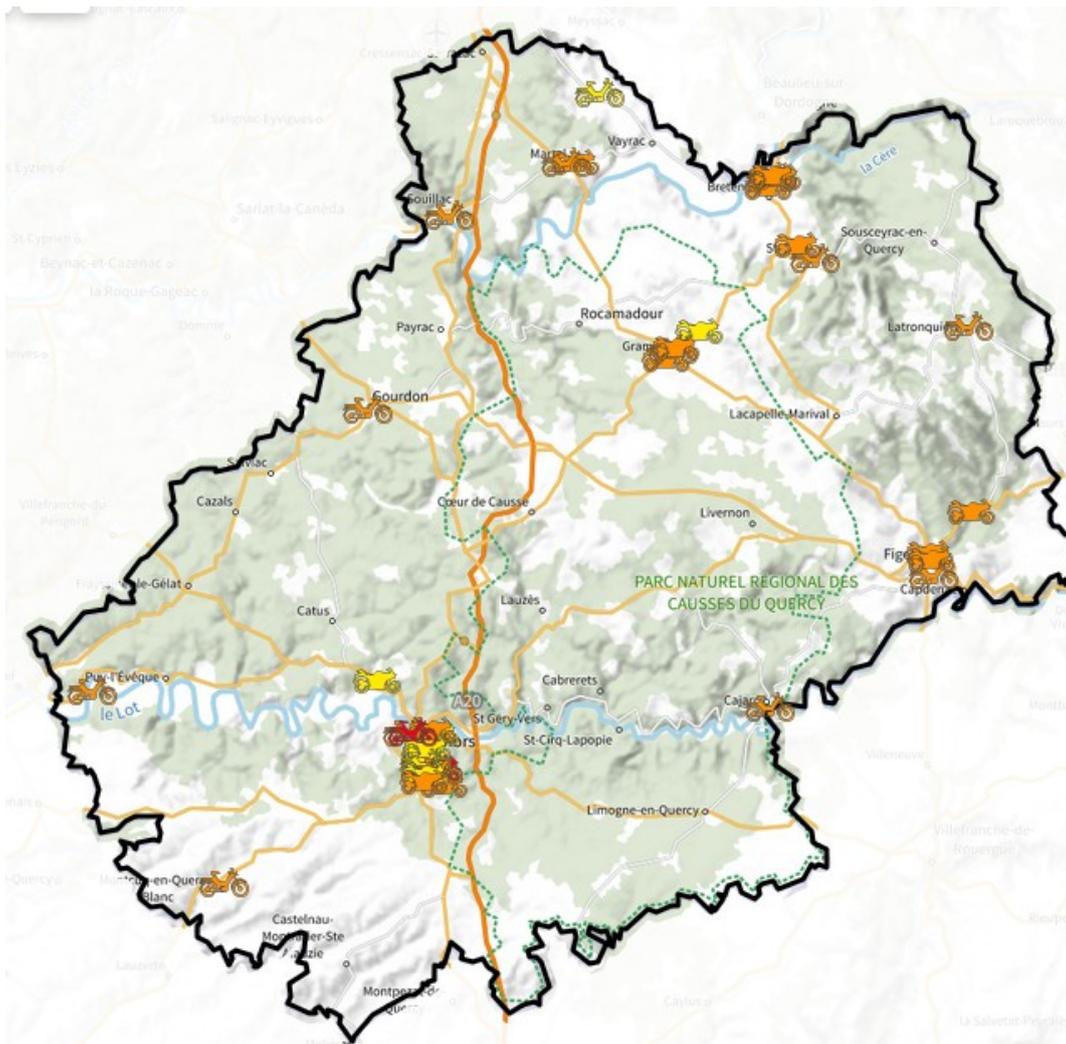
Victimes en 2RM par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



- Evolution des victimes en **2RM** entre 2021 et 2019 en agglomération, avec un chiffre en % : +33 % (à relativiser car cela ne représente que 2 accidents supplémentaires par rapport à l'année de référence)

Répartition des victimes 2RM selon le mois en agglomération 2017-2021





- Légende**
- Cyclo avec blessé hospité
 - Cyclo avec blessé léger
 - Cyclo avec indemne
 - Cyclo avec tué
 - Cyclo vide
 - EDP avec blessé hospité
 - EDP avec blessé léger
 - EDP avec indemne
 - EDP avec tué
 - EDP vide
 - Moto avec blessé hospité
 - Moto avec blessé léger
 - Moto avec indemne
 - Moto avec tué
 - Moto vide



Focus sur l'agglomération de Cahors

Dans le Lot, les hommes représentent plus de 80 % des victimes en 2RM en agglomération (84 % dans le Gers). 8 femmes ont été victimes d'un accident en 2RM au cours des 5 dernières années (dont 2 responsables).

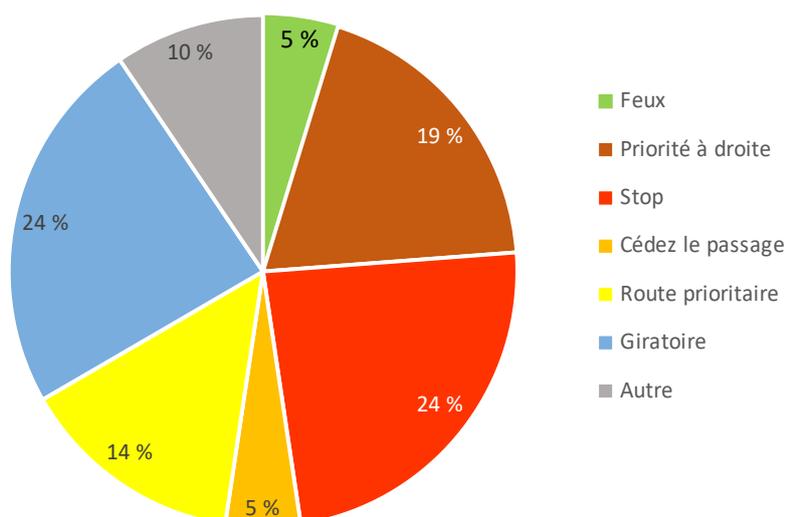
Comme pour les victimes 2RM hors agglomération, 56 % des accidents en 2RM en agglomération ont lieu entre juin et septembre (38 % pour le Gers).

À noter qu'en agglomération, le mois de juillet est le mois le plus accidentogène (22 % des accidents) suivi du mois d'avril avec 17 % (octobre suivi du mois d'août pour le Gers).

2.3.4. Facteurs spécifiques

- Répartition des accidents en/hors intersection (2017-2021) : 35 % des accidents en agglomération ont lieu en intersection.

Répartition des victimes en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu 2017-2021



Dans le Lot, en agglomération, le non-respect d'un stop ou d'une priorité de giratoire représentent près de la moitié des causes d'accidents en intersection (33 % d'un non-respect d'une route prioritaire puis à 14 % d'un stop dans le Gers).

2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute

Les accidents ayant eu lieu sur autoroute sont au nombre total de 22 accidents dont 4 mortels sur les 5 dernières années. Les pourcentages ne sont donc pas représentatifs au regard des données.

Quelques chiffres clés :

- 3 accidents moto sur 2017 à 2021 dont 3 victimes motards entre 45-64 ans (2 hommes, 1 femme) ;
- 77 % des accidents sur A20 ont eu lieu sur une ligne droite ;
- pour les accidents ayant impliqué un seul véhicule (10), 50 % ont heurté le fossé, un talus ou une paroi rocheuse ;
- 81 % des accidents ont eu lieu avec des conditions climatiques favorables.

3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience

BILAN DES ACTIONS FINANCEES AU TITRE DU PDASR DANS LE CADRE DU DGO 2018-2022

ANNEES	NOMBRE D' ACTIONS FINANCEES	MONTANT ACCORDE	EFFECTIF SENSIBILISE
ENJEU NATIONAL RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL			
2018 à 2022	11	13 172 €	4 304
ENJEU NATIONAL CONDUITES APRES USAGE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES			
2018 à 2022	10	8 172 €	35 600
ENJEU NATIONAL JEUNES			
2018 à 2022	54	190 898 €	26 369
ENJEU NATIONAL SENIORS			
2018 à 2022	15	19 101 €	5 236
ENJEU LOCAL VITESSE INADAPTEE			
2018 à 2022	16	18 904 €	1 460
ENJEU LOCAL DISTRACTEURS			
2018 à 2022	2	4 500 €	1 020
TOTAL	108	254 747 €	73 989

254 747 euros ont été consacrés au cours des 5 dernières années pour accompagner des actions de sécurité routière auprès de 74 000 personnes sensibilisées.

L'enjeu « Jeunes » (hors conduites addictives) représente 35 % de la totalité du public sensibilisé.

L'enjeu « Conduites addictives » représente 48 % de la totalité du public sensibilisé dont 69 % de jeunes.

4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

Enjeu 1 : Les conduites à risques

1/3 des accidents mortels
a pour facteur la conduite
sous alcool, sous stupéfiant
ou sous les 2 facteurs
cumulés

20 % des accidents mortels
a pour facteur la vitesse
excessive ou inadaptée

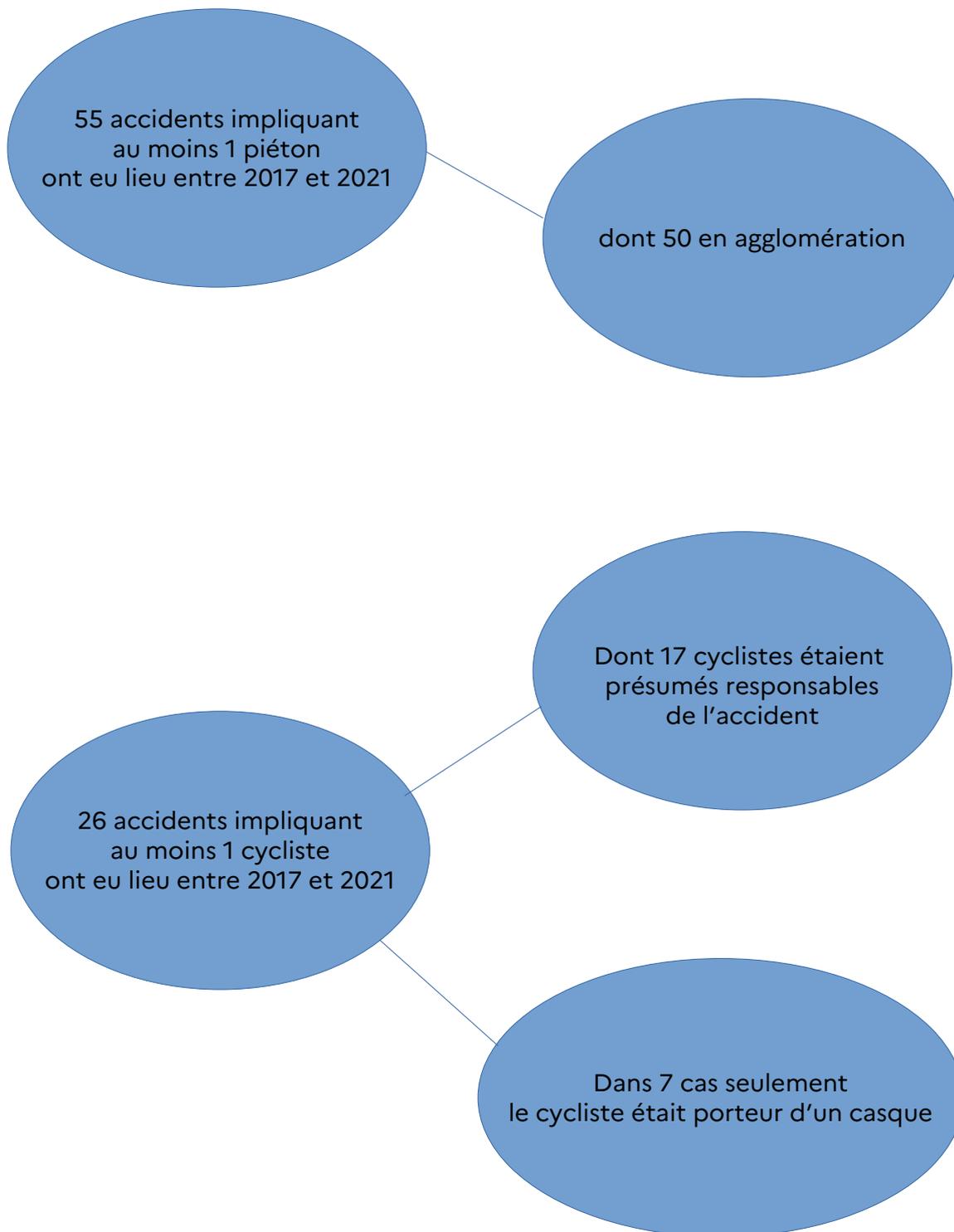
Les consommateurs de substances psychoactives
(alcool ou stupéfiants ou les 2 cumulés)
à l'origine des accidents mortels
sont principalement des hommes à 87,5 %

Enjeu 1 : les conduites à risques

Domaines, orientations et pistes d'actions pour la période 2023-2027

DOMAINES D' ACTIONS	ORIENTATIONS D' ACTIONS	PISTES D' ACTIONS
Améliorer la connaissance	<ul style="list-style-type: none"> – renforcer la connaissance sur les effets des produits psychoactifs en matière de sécurité routière – mieux connaître les causes susceptibles d'engendrer une vitesse inadaptée 	<ul style="list-style-type: none"> – avec l'appui de l'ARS, renforcer la connaissance des risques encourus en cas de conduite sous l'emprise de stupéfiants ; – assurer un meilleur partage de la connaissance afin de réaliser des actions de prévention ciblées. – mandater le CEREMA pour mener une étude auprès du public infractionniste, en intégrant le Conseil Départemental dans cette démarche ; – procéder à des campagnes de relevés de vitesse pour déterminer les zones et les périodes les plus vulnérables ; – organiser des réunions inter-partenariales régulières pour faciliter le partage d'information sur les causes d'accidents, dans le but de définir des actions de prévention pertinentes ;
Informier, former, éduquer, sensibiliser	<ul style="list-style-type: none"> – sensibiliser et éduquer les jeunes à la sécurité routière – favoriser le développement de stages de sensibilisation pour tous les âges – améliorer la sensibilisation des conducteurs infractionnistes à la sécurité routière – développer la communication sur les effets des produits psychoactifs 	<ul style="list-style-type: none"> – conduire des actions de prévention auprès des établissements scolaires, du primaire à la terminale, ainsi qu'au sein des établissements universitaires, des centres de loisirs et des clubs sportifs ; – susciter auprès des employeurs la réalisation d'actions de sensibilisation à la sécurité routière au sein de leurs structures ; – encourager les associations à mener et à multiplier des actions de sensibilisation et de prévention en matière de conduites à risques ; – encourager toute action visant à éviter la récurrence ; – poursuivre le développement de l'éthylotest antidémarrage (EAD) ; – faciliter et améliorer l'accès aux dispositifs existants en matière de prévention ; – mieux sensibiliser et informer les usagers de la route, notamment le public infractionniste, sur les conduites à risques ; – mobiliser et encourager les professionnels de santé sur la nécessité de réaliser le plus en amont possible, des dépistages précoces auprès des jeunes sur tout type d'addictions pouvant mener à des comportements à risques ; – conduire des actions de prévention auprès d'un public élargi, notamment en milieu professionnel ; – développer des outils de signalisation et d'information sur les routes, tels que les radars pédagogiques ou panneaux de sensibilisation.
Contrôler, sanctionner	<ul style="list-style-type: none"> – poursuivre et développer les opérations de contrôle 	<ul style="list-style-type: none"> – médiatiser les actions menées par les forces de l'ordre, notamment sur les situations particulièrement marquantes ; – poursuivre les actions de contrôle, notamment dans les zones et périodes les plus sensibles ;

Enjeu 2 : Mobilité douce

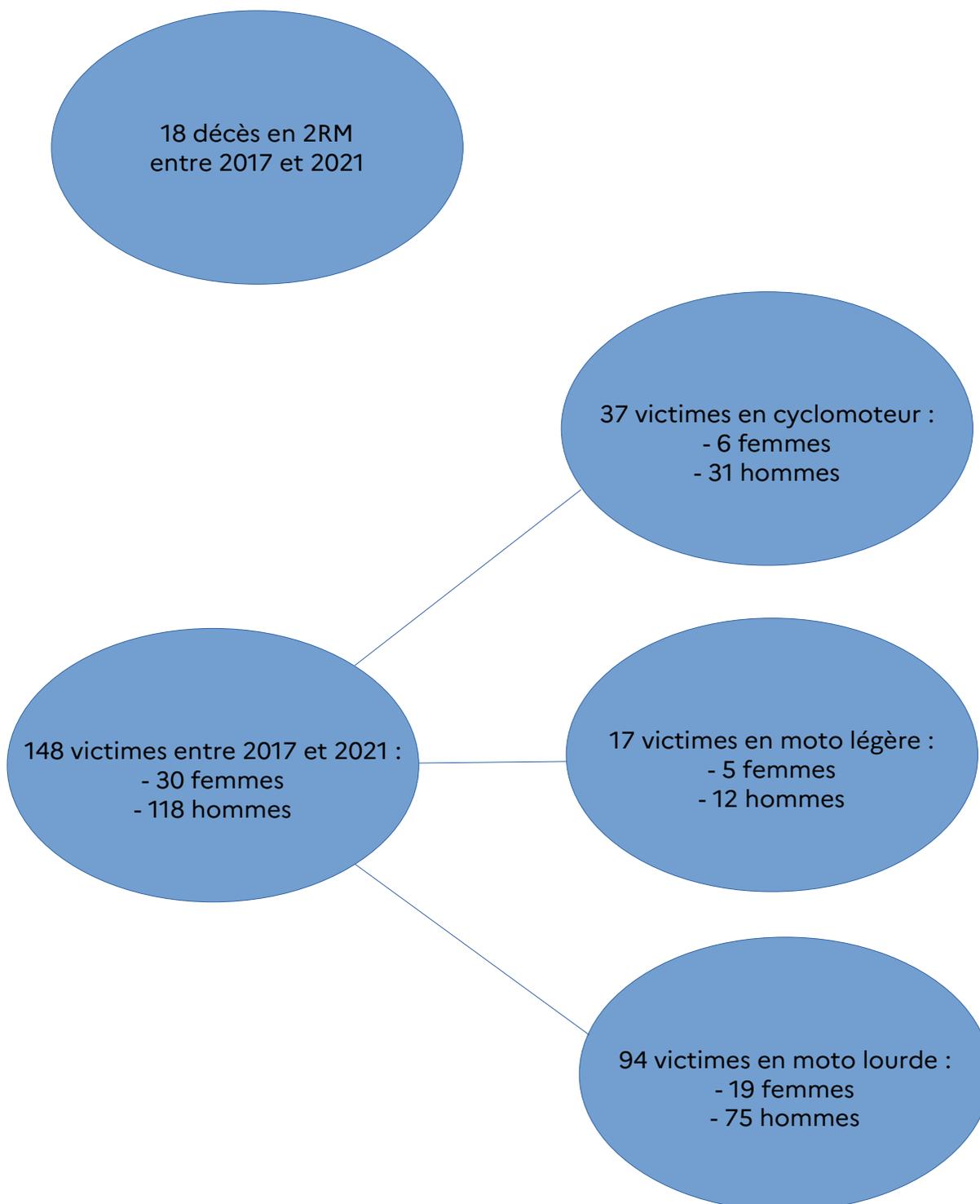


Enjeu 2 : Mobilité douce

Domaines, orientations et pistes d'actions pour la période 2023-2027

DOMAINES D' ACTIONS	ORIENTATIONS D' ACTIONS	PISTES D' ACTIONS
Améliorer la connaissance	<ul style="list-style-type: none"> - élaborer des diagnostics en fonction des infrastructures pour une connaissance plus fine des situations à risque - renforcer la connaissance des élus sur les aménagements, notamment en milieu urbain, et les nouveaux modes de déplacement 	<ul style="list-style-type: none"> - mettre en place une veille départementale des accidents entre le conseil départemental, les maires et l'ODSR ; - faire élaborer des diagnostics dans les zones répertoriées ; - mener des actions d'information auprès des gestionnaires de voirie sur les évolutions des déplacements dites de « mobilité douce ».
Informier, former, éduquer, sensibiliser	<ul style="list-style-type: none"> - mieux associer les représentants d'usagers à certains projets d'aménagements de voiries - diffuser l'information sur les nouveaux modes de déplacement - renforcer la coordination et le développement des actions menées en milieu scolaire sur la base d'un état des lieux partagé - développer la sensibilisation des usagers pour un meilleur partage de la route 	<ul style="list-style-type: none"> - sensibiliser et mobiliser la population, les parents d'élèves, les associations de consommateurs pour une meilleure prise en compte des mobilités douces dans les futurs aménagements de voiries ; - accompagner à la création d'une mission de référent départemental dans le domaine des mobilités douces ; - établir un état des lieux des actions de prévention mises en œuvre au sein des établissements scolaires ; - développer toute action d'accompagnement au développement des mobilités douces ; - sensibiliser, dès le plus jeune âge, aux notions de partage de la route ; - accompagner toute action visant à une meilleure visibilité des usagers de la route.
Contrôler, sanctionner	<ul style="list-style-type: none"> - renforcer la formation des forces de l'ordre aux nouveaux modes de déplacement - développer la médiatisation des opérations de contrôle et de sanctions au Code de la route pour les usagers de vélos, piétons 	<ul style="list-style-type: none"> - relever les infractions pour mieux sensibiliser les usagers ; - communiquer au grand public les données chiffrées relatives aux opérations de contrôles effectuées.

Enjeu 3 : 2 Roues motorisées



Enjeu 3 : 2 Roues motorisées

Domaines, orientations et pistes d'actions pour la période 2023-2027

DOMAINES D' ACTIONS	ORIENTATIONS D' ACTIONS	PISTES D' ACTIONS
Améliorer la connaissance	<ul style="list-style-type: none"> – recenser les points noirs sur les infrastructures routières (voiries et leurs abords) – sensibiliser les gestionnaires de voiries sur la spécificité des deux roues – améliorer la connaissance des autres usagers de la route sur la perception des deux roues motorisées 	<ul style="list-style-type: none"> – mettre en place une veille départementale ; – associer les représentants des motards sur les projets d'infrastructures routières structurants ; – organiser annuellement, à l'initiative du chargé de mission deux roues motorisées, une réunion d'analyse et de réflexion sur les accidents mortels et corporels des 2 RM, suivie de propositions d'actions de prévention ; – mener des actions de sensibilisation auprès des autres usagers de la route sur la vulnérabilité des deux roues motorisées.
Informier, former, éduquer, sensibiliser	<ul style="list-style-type: none"> – renforcer et promouvoir la qualité des équipements – favoriser la diffusion de l'information et mieux former 	<ul style="list-style-type: none"> – favoriser des aides à l'achat d'équipements de sécurité ; – promouvoir l'acquisition d'équipements de sécurité homologués et leur utilisation ; – promouvoir auprès des usagers de 2RM une formation continue post permis ; – encourager et aider les associations à organiser des stages post permis ; – inscrire un parcours deux-roues motorisées au niveau des actions menées au sein RM de l'éducation nationale ; – favoriser des synergies locales entre les représentants d'usagers, assureurs et employeurs pour la réalisation d'actions de prévention.
Contrôler, sanctionner	<ul style="list-style-type: none"> – renforcer la sécurité des motards 	<ul style="list-style-type: none"> – organiser des journées de sensibilisation sur les équipements et l'entretien du véhicule.

Enjeu 4 : Risque routier professionnel

Dans 33 % des cas, les accidents mortels concernaient un trajet domicile/travail ou un trajet professionnel entre 2017 et 2021

56 % des victimes en trajet en domicile/travail utilisaient une voiture (28 % un 2RM)

65 % des victimes en trajet professionnel conduisaient un Poids lourd

Enjeu 4 : Risque routier professionnel

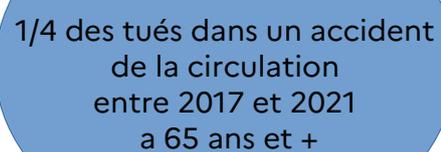
Domaines, orientations et pistes d'actions pour la période 2023-2027

DOMAINES D' ACTIONS	ORIENTATIONS D' ACTIONS	PISTES D' ACTIONS
Améliorer la connaissance	<ul style="list-style-type: none"> - enrichir les bases de données de l'ODSR - diffuser plus largement les données établies par l'ODSR 	<ul style="list-style-type: none"> - organiser une remontée d'information régulière par l'ODSR sur les données d'accidentalité établies par la CARSAT et la MSA ; - réaliser des diagnostics sur l'accidentalité par entreprise et par secteur d'activité ; - garantir la diffusion des données mensuelles de l'ODSR auprès de la CARSAT, la MSA, les forces de l'ordre, les fédérations professionnelles et patronales.
Informier, former, éduquer, sensibiliser	<ul style="list-style-type: none"> - sensibiliser les employeurs sur les enjeux de la sécurité routière, en tenant compte de la spécificité inhérente aux professionnels de la route - sensibiliser les salariés en entreprise en fonction de chaque situation individuelle - sensibiliser les centres de formation ainsi que les prescripteurs de stage ou d'immersion professionnelle sur les enjeux de sécurité routière, notamment sur les déplacements « domicile-centre de formation » et « domicile-lieu de travail » des jeunes professionnels 	<ul style="list-style-type: none"> - mener des actions par rapport à des publics cibles (salariés, indépendants, autoentrepreneurs) ; - sensibiliser et informer via les branches professionnelles, les syndicats et les ordres professionnels ; - mobiliser les chambres consulaires pour les inciter à la mise en œuvre d'actions de sécurité routière ; - inciter les médecins du travail à mieux sensibiliser les salariés sur la problématique sécurité routière, et plus particulièrement sur les trajets domicile-travail ; - développer des formations sur les thématiques spécifiques telles que les stupéfiants, l'alcool, la prise de médicaments, le stress... ; - encourager les organismes de formation à organiser des actions de formation et de sensibilisation de prévention routière.
Contrôler, sanctionner	<ul style="list-style-type: none"> - mener des campagnes de contrôle ciblées 	<ul style="list-style-type: none"> - maintenir des opérations ciblées dans le cadre d'un plan de contrôle annuel, tant sur les véhicules que sur les conducteurs.

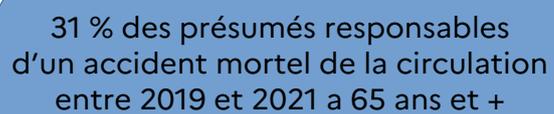
Enjeu 5 : Les seniors



31 % de la population lotoise
a 65 ans et +



1/4 des tués dans un accident
de la circulation
entre 2017 et 2021
a 65 ans et +



31 % des présumés responsables
d'un accident mortel de la circulation
entre 2019 et 2021 a 65 ans et +

Enjeu 5 : Les seniors

Domaines, orientations et pistes d'actions pour la période 2023-2027

DOMAINES D' ACTIONS	ORIENTATIONS D' ACTIONS	PISTES D' ACTIONS
Améliorer la connaissance	<ul style="list-style-type: none"> – améliorer le processus de diffusion et de partage des données de l'ODSR 	<ul style="list-style-type: none"> – diffuser plus largement les données de l'ODSR, notamment auprès des partenaires tels que les mutuelles, assurances, auto-écoles, le Département, l'AMF, les médias, les associations intervenant en matière de sécurité routière, l'UDAF, les professionnels de santé et les caisses de retraite.
Informier, former, éduquer, sensibiliser	<ul style="list-style-type: none"> – maintenir l'autonomie en toute sécurité grâce à des actions de prévention ciblées – promouvoir les solutions de substitution à l'utilisation d'un véhicule individuel – promouvoir toute action visant à protéger les seniors sur la voie publique – mieux signaler les conducteurs susceptibles d'être inaptes à la conduite. 	<ul style="list-style-type: none"> – promouvoir l'acquisition de véhicules équipés de boîte de vitesse automatique ; – améliorer la visibilité des usagers seniors pratiquant les modes de déplacements doux ; – encourager le transport à la demande en favorisant le développement du réseau d'associations de bénévoles en lien avec les collectivités territoriales ; – communiquer sur les transports en commun existants auprès des seniors et leur entourage ; – communiquer auprès des médecins afin qu'ils sensibilisent plus les seniors (notamment au travers de la conférence des financeurs de la prévention de la perte d'autonomie – CFPPA) ; – mieux communiquer auprès des seniors sur l'accès aux transports à la demande ; – développer la notion du partage de la route auprès des seniors et des autres usagers de la route ; – inciter et encourager les familles de seniors à solliciter un avis médical visant à évaluer leur capacité à conduire en toute sécurité ; – renforcer la détection des seniors susceptibles d'être inaptes à la conduite en intensifiant les actions de contrôle par les forces de l'ordre.
Contrôler, sanctionner	<ul style="list-style-type: none"> – sensibiliser les conducteurs infractionnistes 	<ul style="list-style-type: none"> – inciter les conducteurs seniors à effectuer une visite médicale.



**PRÉFÈTE
DU LOT**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



LE DÉPARTEMENT

Cahors, le 23 mars 2023,

**Mireille Larrède,
Préfète du Lot**

**Serge Rigal,
Président du Département
du Lot**

**Frédéric Gineste,
Vice-président en charge des infrastructures
de mobilité**