



**PRÉFET  
DE LOT-ET-GARONNE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION de la politique locale de sécurité routière 2023-2027

## Lot-et-Garonne



*Préfecture (Coordination sécurité routière)  
et DDT (Observatoire Départemental de la Sécurité routière)*

## Table des matières

1. Le cadre général du DGO.....	5
1.1. Les objectifs.....	5
1.2. La démarche d'élaboration.....	5
2. Diagnostic territorial.....	6
2.1. Présentation générale du département.....	6
2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute.....	19
2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute .....	26
2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute.....	38
3. Bilan des actions du DGO 2018 – 2022.....	39
3.1. Suivi des actions par enjeu.....	39
3.2. Utilisation des crédits par enjeu.....	42
4. Les enjeux du DGO 2023-2027.....	43
4.1. Les deux-roues motorisés (2RM).....	43
4.2. Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse, non respect des priorités, et distracteurs.....	46
4.3. Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos (dont VAE), EDPM (engin de déplacement personnel motorisé), marche.....	48
4.4. Le risque routier professionnel.....	51
4.5. Les seniors.....	54
5. Mise en œuvre et suivi du DGO.....	57
5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR.....	57
5.2. Modalité de suivi du DGO.....	60

## Préambule

La sécurité de nos concitoyens sur les routes, comme aux abords des routes, est une priorité pour l'État.

En 2022, 3 541 personnes ont perdu la vie sur les routes de France (bilan provisoire).

Dans notre département, les résultats obtenus en matière de lutte contre l'insécurité routière ces cinq dernières années sont marqués par la fin de la crise sanitaire, point de départ d'un relâchement mortifère sur nos routes. Ainsi, en 2021, 19 des 24 décès se produisirent après le déconfinement, sur les seuls 5 derniers mois de l'année.

Un Document Général d'Orientation (DGO) fixe les axes prioritaires de la politique à mettre en œuvre pour faire reculer l'insécurité routière pour la période 2023-2027.

Dans ce contexte, le lancement d'un nouveau DGO constitue une opportunité de partager un diagnostic de l'accidentalité, de nous fixer des objectifs communs, sur une période suffisamment longue pour pouvoir entreprendre des actions de fond, tout en permettant des ajustements chaque année avec le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

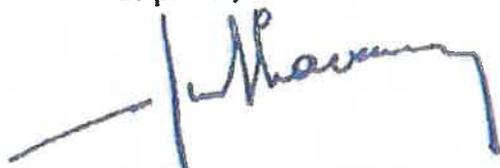
Ce document stratégique nous permettra de repenser nos orientations, pour les quatre enjeux qui ont été définis sur le plan national : les deux-roues motorisés (2RM), les conduites à risques, les nouveaux modes de mobilité dite « douce », le risque routier professionnel, ainsi que l'enjeu qui a été défini au plan local, les seniors.

La méthode d'élaboration collaborative de ce document nous a permis de réaliser collectivement un état des lieux détaillé de l'accidentalité et des mesures déjà entreprises pour la limiter. Elle nous a conduit à imaginer de nouvelles orientations adaptées aux spécificités du département.

Ce nouveau document s'inscrit dans le prolongement du précédent DGO assurant ainsi la continuité de l'action locale. Il se traduira chaque année par un plan d'actions impliquant l'ensemble des acteurs de la sécurité routière en Lot-et-Garonne, avec le soutien financier de l'État et du Département.

**AGEN, le 21 mars 2023**

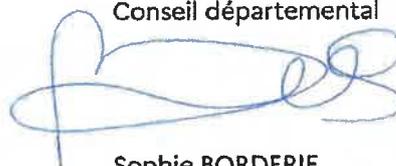
Le préfet,



**Jean-Noël CHAVANNE**

AGEN, le **28 AVR. 2023**

La présidente du  
Conseil départemental



**Sophie BORDERIE**

# 1. Le cadre général du DGO

## 1.1. Les objectifs

Dans la continuité du précédent DGO 2018-2022, le Document général d'orientations a pour objectifs de :

- permettre à l'État, aux collectivités territoriales et aux assureurs du risque professionnel de mettre en commun leurs compétences en faveur d'une politique globale de sécurité routière ;
- fédérer l'ensemble des acteurs autour d'actions prioritaires définies par enjeu.

## 1.2. La démarche d'élaboration

Ce document est préparé par les services de l'État en Lot-et-Garonne (Préfecture et Observatoire départemental de Sécurité routière (ODSR)).

Il fait l'objet d'une concertation avec les acteurs locaux de la sécurité routière (Conseil départemental, procureur, forces de l'ordre, collectivités, associations, professionnels).

**Il doit permettre la mobilisation de l'ensemble des acteurs locaux autour d'actions et de véritables projets départementaux pour tenter de contribuer à l'objectif de diminution de l'accidentalité.**

## 2. Diagnostic territorial

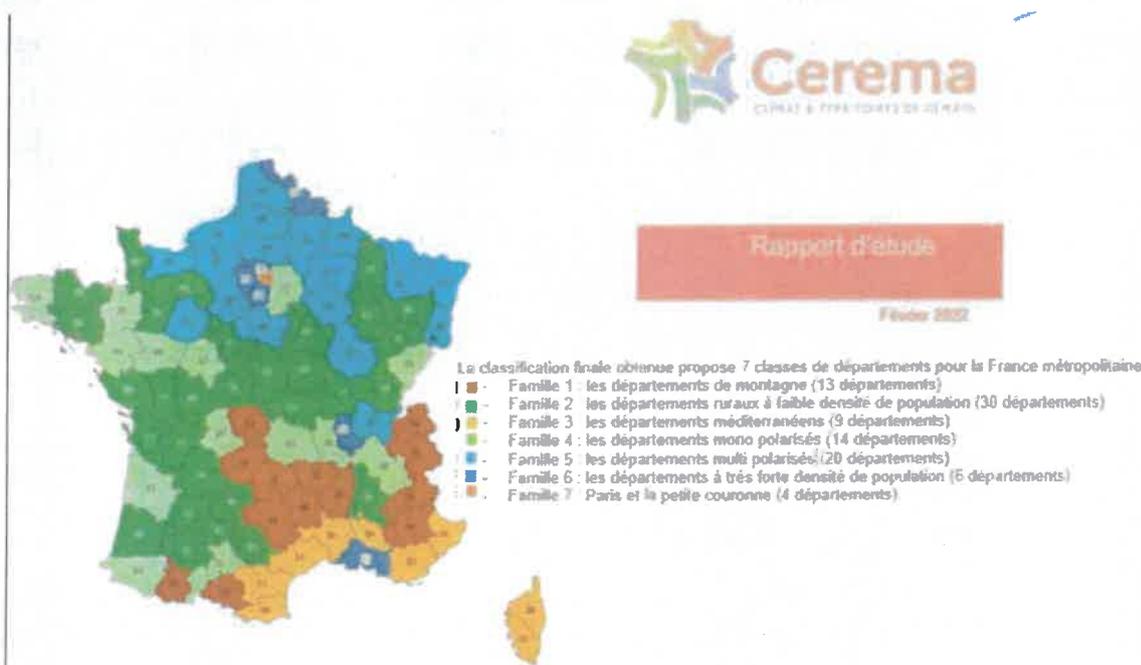
### 2.1. Présentation générale du département

#### 2.1.1. Présentation

Le département du Lot-et-Garonne est situé au cœur du bassin Aquitain et est aujourd'hui une zone de contact entre le Périgord au nord, l'Armagnac au sud, le Quercy à l'est et la Guyenne à l'ouest.

Limitrophe des départements du Lot, du Tarn-et-Garonne, du Gers, des Landes, de la Gironde et de la Dordogne, il forme une plaine sillonnée par la Garonne, qui traverse le département sur 123 km et du Lot, sur 80 km. Le climat est aquitain, tempéré par les influences océaniques avec des hivers frais, un été précoce et chaud.

Département agricole, le Lot-et-Garonne qui a une superficie de 5 361 km<sup>2</sup>, est découpé en 21 cantons et comptabilise 319 communes.



Le Lot-et-Garonne fait partie de la famille 2 : « les départements ruraux à faible densité de population ».

## 2.1.2. Mortalité routière les victimes

- Graphe d'évolution longue



On peut distinguer sur ce graphe d'évolution « longue » de la mortalité (2007–2021) plusieurs périodes :

- la période 2007–2011 où le nombre de tués oscille entre 35 et 43 tués ;
- la période 2012–2016 où il est constaté des écarts importants par rapport à la moyenne de cette période (25 tués) ;
- la période 2017–2021 pendant laquelle la mortalité a sensiblement baissé, le nombre de tués variant de 23 à 29 tués.

- Nombre de tués sur 5 ans (2017–2021)

Année	Tués
2017	29
2018	25
2019	23
2020	25
2021	24
Somme :	126

Le nombre total de tués sur la période 2017–2021 est de 126.

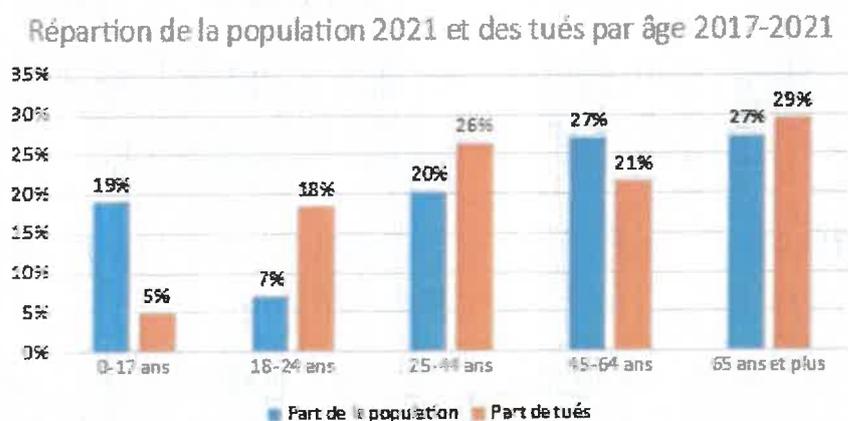
- Taux moyen des tués (2017–2021) pour 1 million d'habitants

	Moyenne de tués par département par an	Moyenne tués par millions d'habitants par an
<b>Lot-et-Garonne</b>	<b>25</b>	<b>76</b>
<b>Famille ILSR 2- Départements ruraux à faible densité de population</b>	<b>26</b>	<b>69</b>
<b>France métropolitaine</b>	<b>32</b>	<b>47</b>

Pour la période 2017–2021, la moyenne annuelle des tués en Lot-et-Garonne est inférieure à la moyenne des départements ruraux à faible densité de population, et également inférieure à la moyenne de la France métropolitaine.

Cependant, si l'on ramène cet indicateur au nombre d'habitants, la tendance est inverse. En effet, la moyenne annuelle de tués par millions d'habitants du Lot-et-Garonne est légèrement supérieure à la moyenne des départements ruraux à faible densité de population, et fortement supérieure à la moyenne de la France métropolitaine.

- Répartition de la population par âge / Répartition des tués par âge (2017-2021)



On constate une forte surreprésentation des 18-24 ans dans la mortalité. En effet ils ne représentent que 7 % de la population du département mais 18 % des tués.

Les 25-44 ans sont également surreprésentés mais de façon moindre : 20 % de la population et 26 % des tués.

La proportion de 65 ans et plus parmi les tués est conforme à leur proportion de la population.

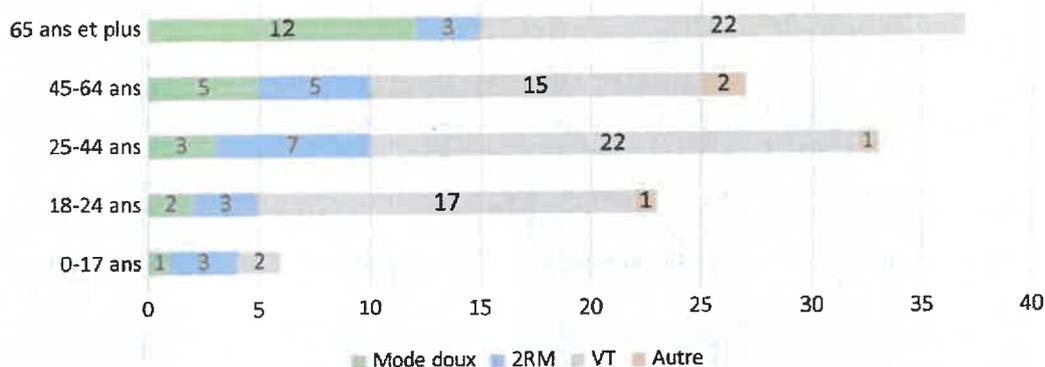
Les 45-64 ans et les 0-17 ans comptent des nombres de tués plus faibles que leurs proportions au sein de la population.

Les caractéristiques des victimes en graphes :

- nombres de tués par mode de déplacements

	Mode doux	2RM	VT	Autre	Somme	
0-17 ans		1	3	2	0	6
18-24 ans		2	3	17	1	23
25-44 ans		3	7	22	1	33
45-64 ans		5	5	15	2	27
65 ans et plus		12	3	22	0	37
<b>Somme</b>		<b>23</b>	<b>21</b>	<b>78</b>	<b>4</b>	<b>126</b>

## Nombre de tués par âge et par mode 2017-2021



Si on observe les tués selon leur âge et leur mode de déplacement on constate que la plus grande part des tués, tous âges confondus, concerne les utilisateurs de véhicule de tourisme (62 %) puis viennent les modes doux (18 %), les 2 RM (17 %) et les autres (3 %).

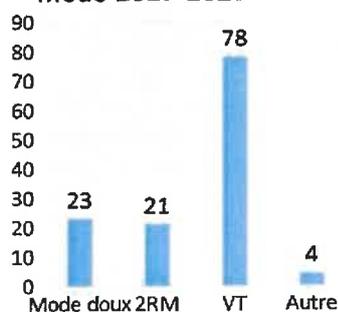
Les tués de 18-24 ans le sont principalement en véhicule de tourisme (74 %) et très peu en mode de déplacements doux (9 %).

On peut également noter que 32 % des tués de 65 ans et plus étaient des utilisateurs de modes doux ; la moyenne tous âges confondus étant de 18 %.

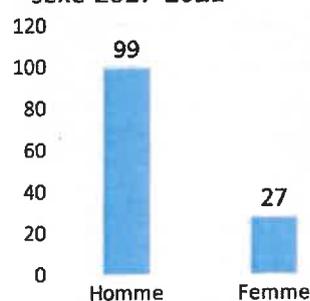
Les 65 ans et plus représentent d'ailleurs plus de la moitié des tués utilisateurs de modes doux (52 %).

- Nombre de tués (2017-2021) par mode, en valeurs,
- Nombre de tués (2017-2021) selon le sexe, en valeurs,
- Nombre de tués (2017-2021) selon le département de résidence, en valeurs,
- Nombre de tués (2017-2021) selon le motif du trajet, en valeurs,
- Nombre de tués (2017-2021) selon la CSP (catégorie socio-professionnelle), en valeurs.

Nombre de tués par mode 2017-2021



Nombre de tués par sexe 2017-2021

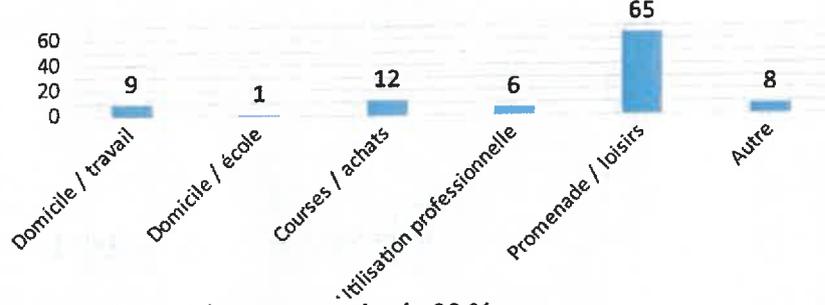


Nombre de tués par département de résidence connu 2017-2021



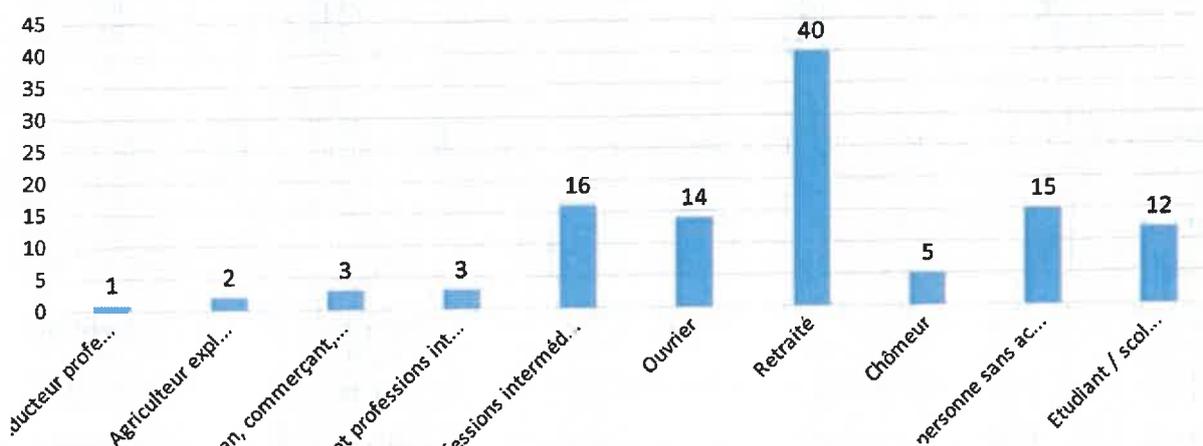
% de département de résidence inconnu : 33 %

### Tués selon le motif du trajet connu 2017-2021



% de motif du trajet non renseigné : 20 %

### Nombre de tués selon la CSP connue 2017-2021



% de CSP non renseignée ou inconnue : 12 %

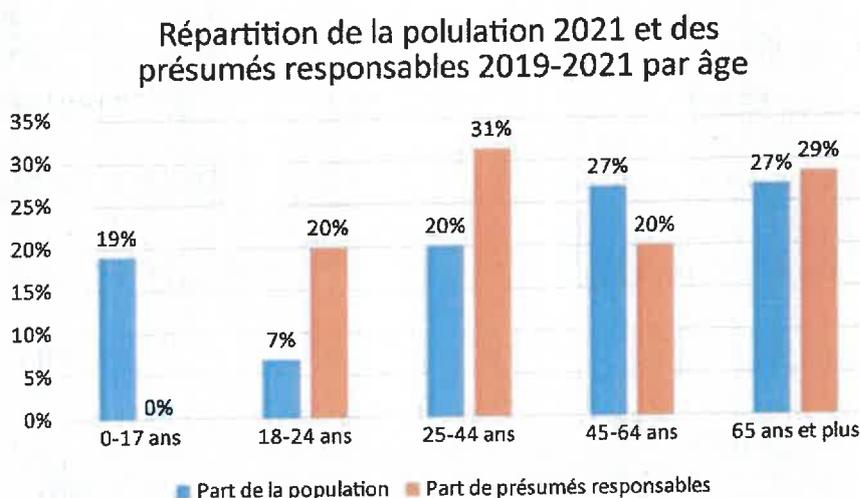
Si on devait dresser un portrait robot d'un tué en Lot-et-Garonne entre 2017 et 2021 ce serait : un homme (79 % des tués), circulant en véhicule de tourisme (62 % des tués), résidant en Lot-et-Garonne (84 % des tués par département de résidence connu), effectuant un trajet « promenade/loisir » (64 % des tués dont le motif de trajet est connu).

Les tranches d'âges les plus touchées sont : 65 ans et + (29 %), les 25-44 ans (26%), les 45-64 ans (21 %) et les 18-24 ans (18 %).

Les CSP les plus impactées sont : les retraités (36 % des tués dont la CSP est connue), les professions intermédiaires (14 %), les personnes sans activité professionnelle (14 %), les ouvriers (13 %) et les étudiants (11 %).

### 2.1.3. Mortalité routière les présumés responsables (PR)

- Répartition de la population par âge / Répartition des PR d'accidents mortels par âge (2019-2021)



Aucun des présumés responsables d'accidents mortels n'est dans la tranche 0-17 ans.

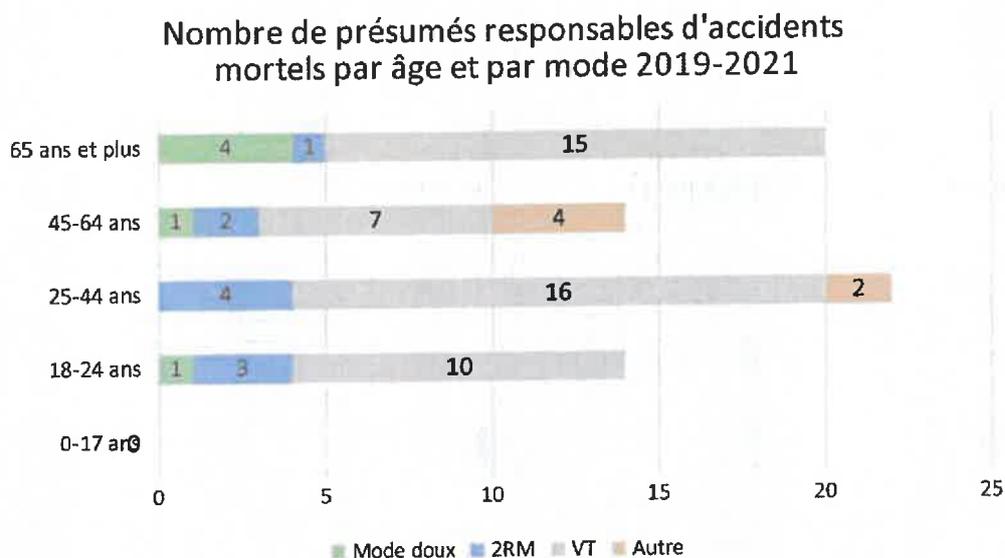
Les 18-24 ans sont fortement surreprésentés parmi les présumés responsables d'accidents mortels. En effet ils ne représentent que 7 % de la population du Lot-et-Garonne et pourtant 20 % des présumés responsables.

Les 25-44 ans sont également surreprésentés : 31 % des présumés responsables alors qu'ils équivalent à 20 % de la population.

Les 45-64 au contraire ne représentent que 20 % des présumés responsables alors qu'ils sont 27 % de la population.

Pour les 65 ans et plus la part des présumés responsables (29 %) est similaire à leur part de la population (27 %).

- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement selon l'âge (2019-2021)

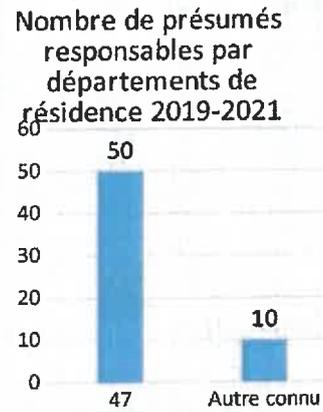
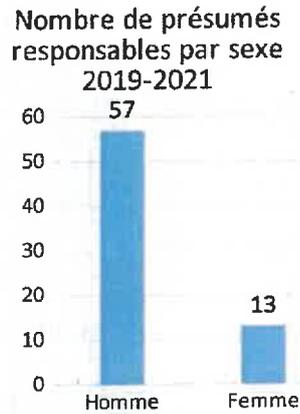
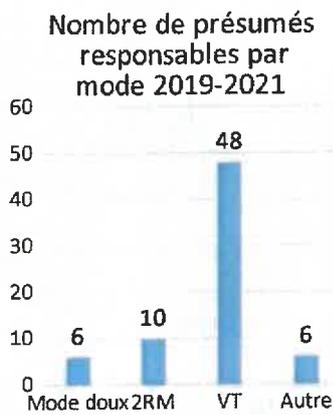


Quelle que soit la tranche d'âge, le principal mode de déplacements des présumés responsables d'accidents mortels est le véhicule de tourisme.

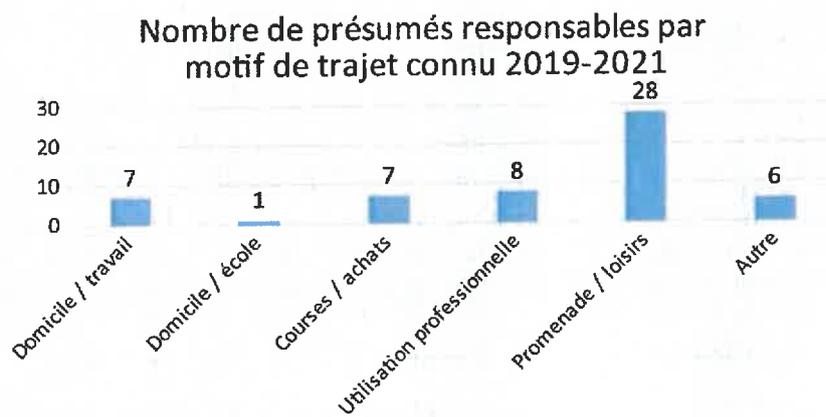
Les 2RM présumés responsables d'accidents mortels se situent principalement dans les tranches 18-24 ans et 25-44 ans.

Pour les modes doux responsables d'accidents mortels, ce sont principalement des seniors (65 ans et plus).

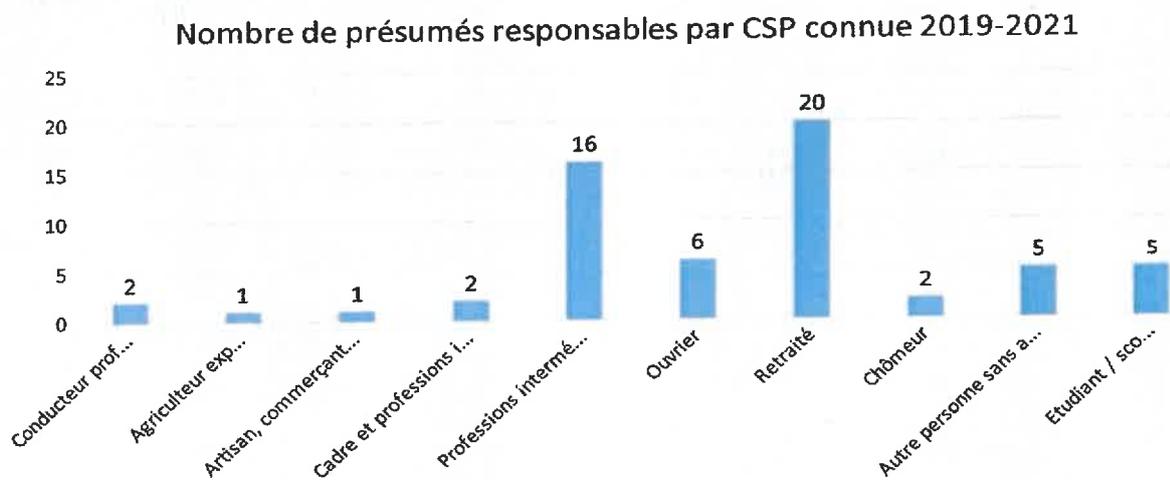
- Présumés responsables (2017-2021) par mode, en valeurs,
- Présumés responsables (2017-2021) selon le sexe, en valeurs,
- Présumés responsables (2017-2021) selon le département de résidence, en valeurs,
- Présumés responsables (2017-2021) selon le motif du trajet, en valeurs,
- Présumés responsables (2017-2021) selon la CSP, en valeurs.



**% de département de résidence inconnu : 14 %**



**% de motif du trajet inconnu : 19 %**



**% de CSP non renseignée ou inconnue : 14 %**

Si on devait dresser un portrait robot d'un présumé responsable en Lot-et-Garonne entre 2017 et 2021, ce serait un homme (81 % des présumés responsables), circulant en véhicule de tourisme (69 % des présumés responsables), résidant en Lot-et-Garonne (83 % des présumés responsables par département de résidence connu), effectuant un trajet « promenade/loisir » (49 % des présumés responsables dont le motif de trajet est connu).

Les présumés responsables se répartissent de la manière suivante : les 25-44 ans (31 %), les 65 ans et + (29 %), les 45-64 ans (20 %) et les 18-24 ans (20 %).

Les CSP les plus présentes parmi les présumés responsables sont : les retraités (33 % des présumés responsables dont la CSP est connue), les professions intermédiaires (27 % des présumés responsables dont la CSP est connue), les ouvriers (10 % des présumés responsables dont la CSP est connue), les personnes sans activité professionnelle (8 % des présumés responsables dont la CSP est connue), et les étudiants (8 % des présumés responsables dont la CSP est connue).

Les facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels :

- Répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables (2019-2021) distinction homme/femme

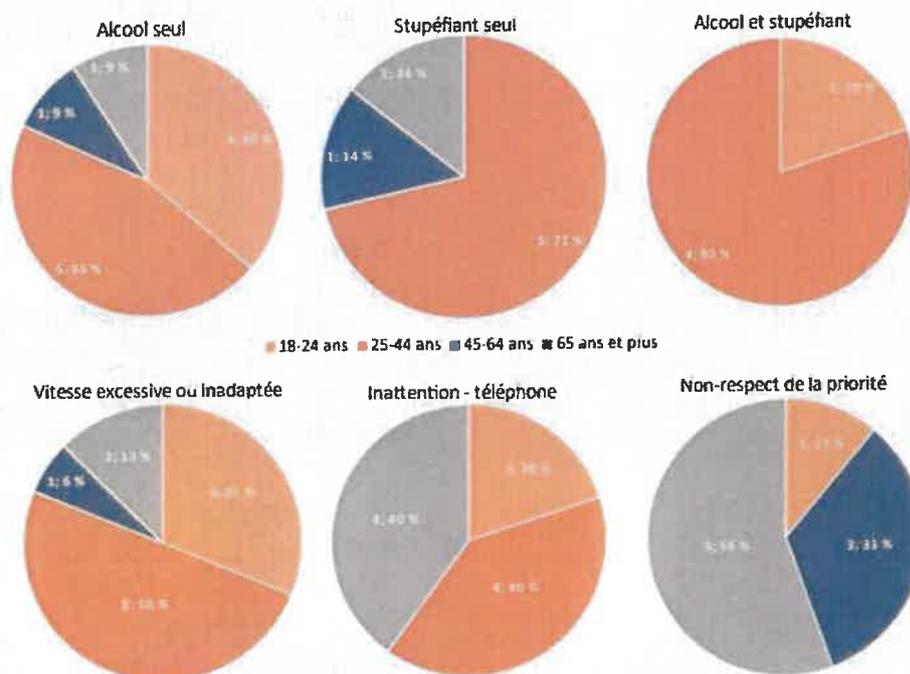
	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	15	1	16
Alcool seul	10	1	11
Stupéfiant seul	7		7
Alcool et stupéfiant	5		5
Inattention - téléphone	8	2	10
Non respect de la priorité	6	3	9
Malaise	4	1	5
Somnolence - fatigue	2		2
Médicaments	3		3
Contresens	4	1	5
Dépassement dangereux	2		2
Changement de file	1		1
Non respect des distances de sécurité	1		1
Eblouissement	1	1	2
Autre cause	5	2	7
Cause indéterminée	3	2	5
<b>Nombre de PR avec au moins 1 facteur</b>	<b>57</b>	<b>13</b>	<b>70</b>

La plus grande partie des présumés responsables est constituée par les hommes (81 %).

Les présumés responsables avec un facteur vitesse, alcool ou stupéfiants sont presque toujours des hommes (93 % à 100 %).

Les femmes présumées responsables se répartissent principalement sur les facteurs non respect de la priorité et inattention-téléphone.

- Répartition des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) : vitesse, alcool seul, stupéfiant seul, alcool et stupéfiant, inattention - téléphone, priorité.



En fonction de l'âge, la répartition des principaux facteurs d'accidents est très différente.

Les jeunes de moins de 25 ans sont présents sur les 5 facteurs mais particulièrement sur la vitesse excessive et l'alcool. 31 % des vitesses excessives sont le fait des – de 25 ans, 36 % également pour l'alcool seul.

Les 25-44 ans sont très présents sur 4 facteurs : 71 % des présumés responsables sous stupéfiants seuls ont entre 25 et 44 ans, 45 % des présumés responsables alcoolisés ont entre 25 et 44 ans, 50 % pour la vitesse, et 38 % pour l'inattention. Si on considère la conduite sous stupéfiants (seul ou cumulé à l'alcool) 71 % à 80 % des présumés responsables ont entre 25 et 44 ans.

Les 45-64 ans quant à eux, sont essentiellement présents sur les refus de priorité : 33 % des refus de priorité sont commis par des 45-64 ans.

Les seniors (65 ans et plus) commettent principalement des refus de priorité et des fautes d'inattention. 56 % des refus de priorité sont faits par des seniors et 50 % des inattentions.

#### 2.1.4. Risque routier professionnel

##### Données contextuelles

- Part modale pour les déplacements domicile-travail par département

Selon les statistiques de l'Observatoire des Territoires, en 2018 la part modale de la voiture pour les trajets domicile-travail est de 83,70 %. Elle est en légère hausse par rapport aux années précédentes (80,80 % en 2008).

La part modale des 2RM pour les trajets domicile-travail est de 2,80 %. Elle est en légère baisse par rapport aux années précédentes (4,10 % en 2008).

La part modale des transports en commun pour les trajets domicile-travail est de 2,20 %. Elle est en légère hausse par rapport aux années précédentes (1,70 % en 2008).

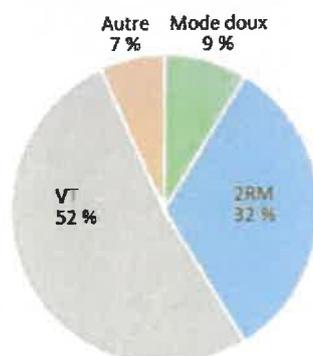
##### Indicateurs :

- Nombre de tués dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou trajet professionnel et part sur l'ensemble des tués (2017-2021)
- Nombre de tués ayant pour motif un trajet domicile-travail ou trajet professionnel sur l'ensemble des tués (2017-2021)

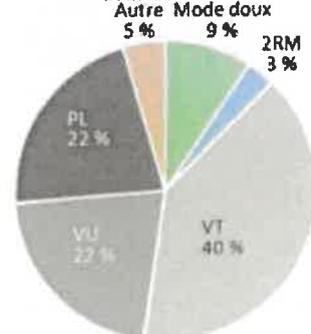
Dans le Lot-et-Garonne, 33 % des tués le sont dans un accident impliquant un usager en domicile travail ou en trajet professionnel. 12 % des tués ont pour motif un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel.

- Répartition des victimes (tués + blessés) en domicile-travail selon leur mode de déplacement (2017-2021)
- Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet professionnel selon leur mode de déplacement. (2017-2021)

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



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



La plus grande partie des victimes en motif domicile-travail est soit en véhicule de tourisme (52 %) soit en deux-roues motorisés (32 %).

La répartition des victimes en motif utilisation professionnelle quant à elle se ventile entre véhicule de tourisme (40 %), véhicule utilitaire (22 %) et poids lourd (22 %).

### 2.1.5. Réseau routier

#### Indicateurs d'accidentologie

- Nombre de tués sur autoroute/hors agglomération hors autoroute/en agglomération hors autoroute (2017-2021)

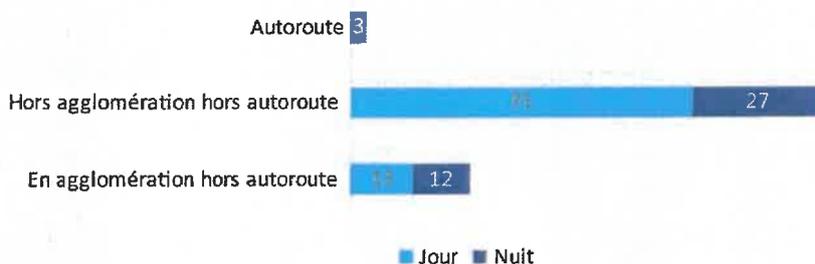
Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



Le nombre de tués sur autoroute est très faible (2 %). La majorité des tués se trouve hors agglomération hors autoroute (78 %), les 20 % restant sont en agglomération hors autoroute.

- Nombre de tués le jour et la nuit selon le milieu (2017-2021)

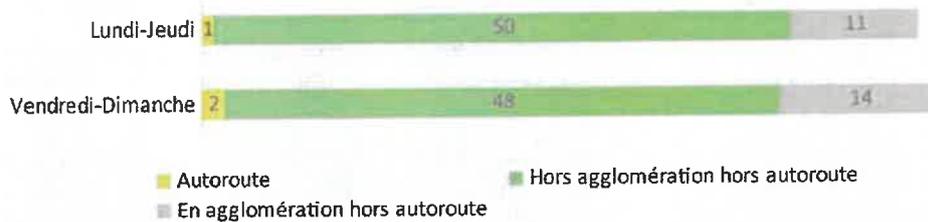
Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021



Hors agglomération hors autoroute, 72 % des tués le sont le jour et 28 % la nuit. En agglomération hors autoroute, 52 % des tués le sont le jour et 48 % la nuit.

- Nombre de tués pour les jours Lundi-Jeudi et Vendredi-Dimanche selon le milieu (2017-2021)

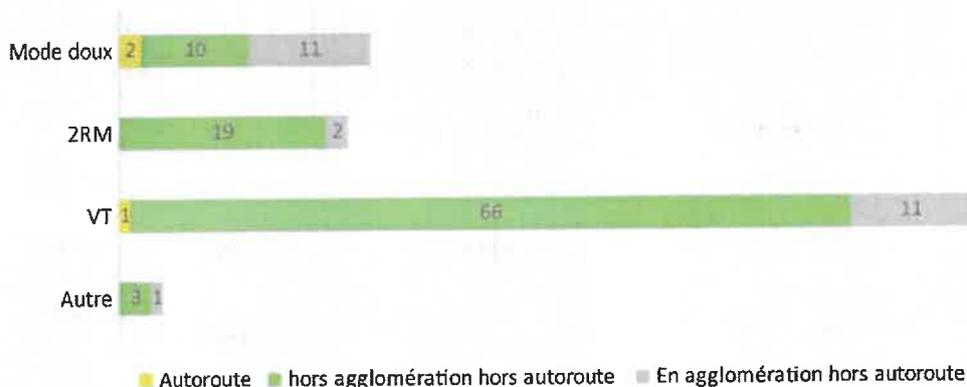
### Nombre de tués suivant le jour de la semaine 2017-2021



Les nombres de tués du lundi au jeudi sont comparables avec ceux du vendredi au dimanche et ce quel que soit le milieu.

- Nombre de tués par mode de déplacement selon le milieu. (2017-2021)

### Nombre de tués par mode 2017-2021



Si l'on observe le nombre de tués selon le mode de déplacement et le milieu :

- le nombre de tués en mode doux hors agglomération est équivalent à celui en agglomération.
- les tués en 2RM le sont presque toujours hors agglomération (91 %) et très rarement en agglomération (9 %).
- les tués en véhicule de tourisme le sont à nouveau, principalement hors agglomération (86 %).

## 2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

**Nota :** sauf spécification particulière restreignant l'étude aux accidents mortels, l'ensemble des indicateurs est appliqué aux accidents corporels sur les années 2017-2021. Les victimes désignent les tués et les blessés.

Seuls les accidents hors agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier l'écriture, la dénomination « hors agglomération » sera utilisée et l'autoroute exclue.

### 2.2.1. Typologie des accidents

- Qui tue + blesse qui hors agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

Qui tue + blesse qui hors agglomération 2017-2021										
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	2	8	33	256	9	4	0	5	317
<b>COLLISION AVEC</b>										
Piéton	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Vélo	0	4	0	0	0	0	0	0	0	4
Cyclo	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Moto	0	0	0	2	13	0	0	0	0	15
VL	15	18	39	49	178	9	4	0	6	318
VU	0	3	4	1	20	1	2	0	0	31
PL	2	3	0	5	28	5	1	0	1	45
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	0	0	0	1	5	0	0	0	0	6
MULTICOLLISION	2	2	4	10	69	2	1	0	1	91
TOTAL	19	32	55	101	571	26	12	0	13	829
Part de victimes	2%	4%	7%	12%	69%	3%	1%	0%	2%	100,00%

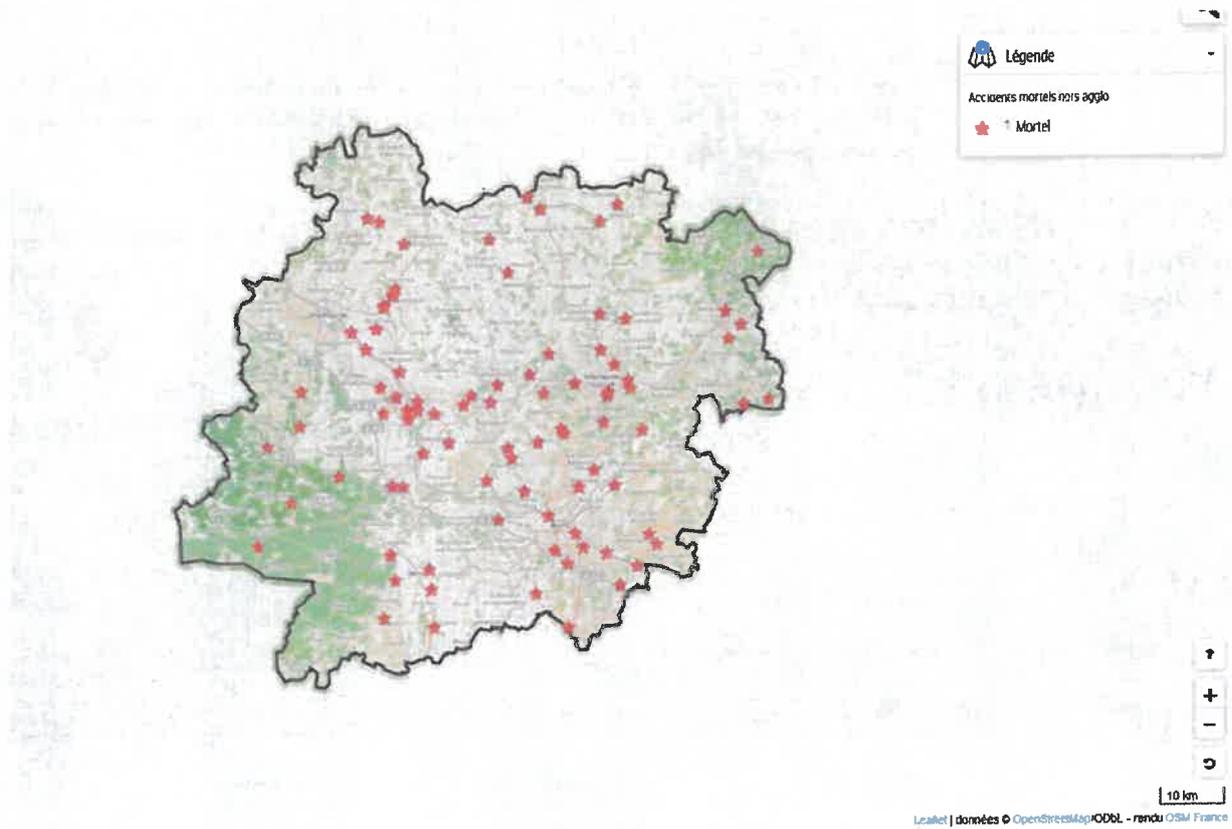
Les modes doux (piétons + vélos) sont principalement victimes de collisions contre des véhicules de tourisme (VT).

Les modes doux représentent 6 % des victimes hors agglomération, les 2RM comptent pour 19 %, et la plus grande partie des victimes (69 %) sont usagers de véhicule de tourisme.

38 % des victimes se tuent ou se blessent seuls.

38 % des victimes résultent d'une collision contre un véhicule de tourisme.

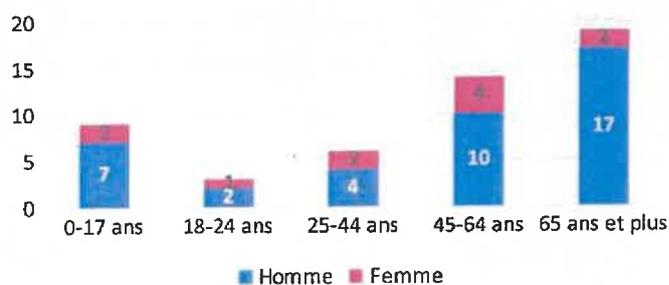
- Carte des accidents mortels : une carte avec un point par accident mortel situé hors agglomération (2017-2021)



### 2.2.2. Modes doux

- Victimes en **modes doux** (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021)

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



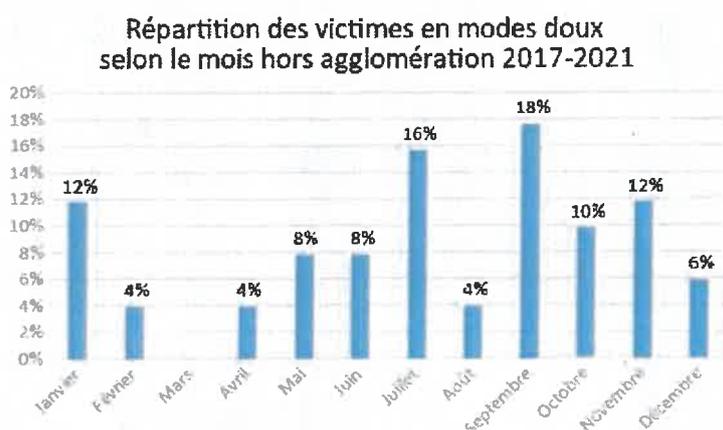
La plus grande partie des victimes en modes doux hors agglomération concerne les hommes (78 %). Les seniors sont les plus touchés (37 %), ensuite viennent les 45-64 ans (27 %) et les moins de 25 ans (24 %).

Parmi les moins de 25 ans on peut remarquer que les 18-24 ans sont très peu touchés (6 %).

- Evolution des victimes en modes doux entre 2021 et 2019, hors agglomération, avec un chiffre en %

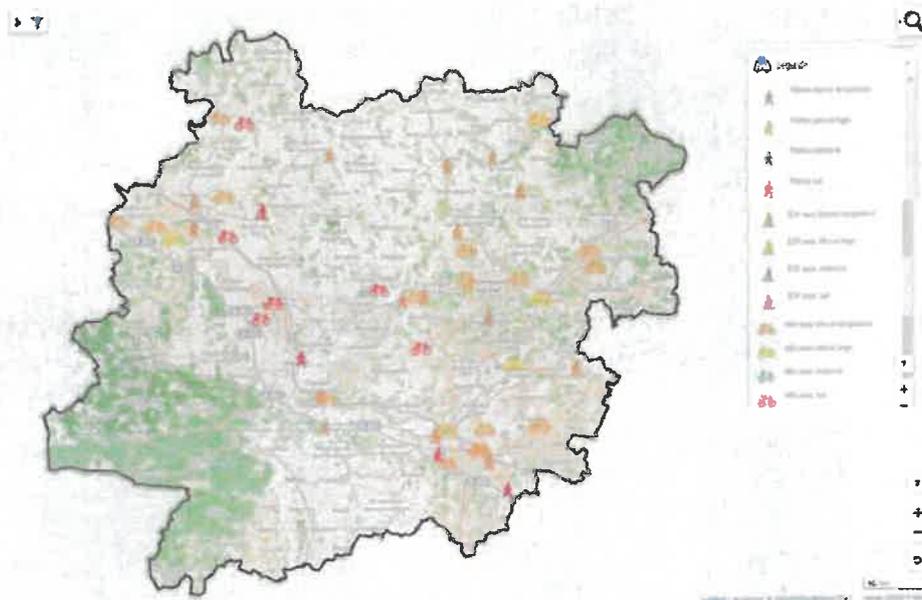
Le nombre de victimes en modes doux hors agglomération baisse de 29 % entre 2019 (14) et 2021 (10).

- Répartition en % des victimes en modes doux selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)



La répartition annuelle des victimes utilisant des modes doux hors agglomération est très variable selon les mois de l'année. Les mois enregistrant le plus de victimes sont les mois de septembre, juillet, novembre, janvier.

- Carte hors agglomération avec un pictogramme pour les modes doux impliqués dans un accident corporel (2017-2021)

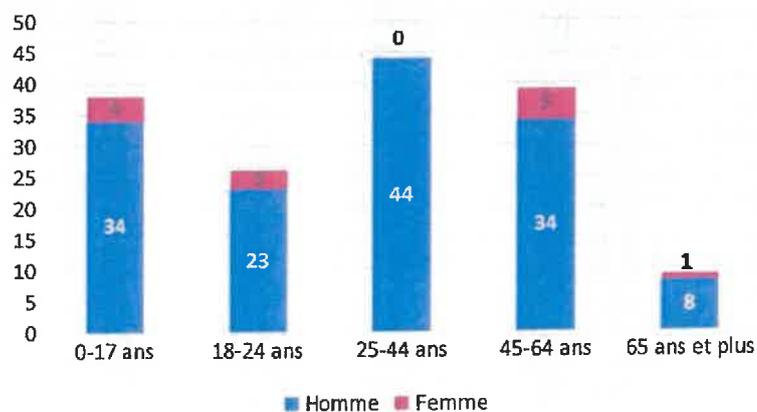


Les accidents en modes doux hors agglomération sont répartis sur tout le département.

### 2.2.3. 2RM

- Victimes en 2RM (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe hors agglomération (2017-2021)

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



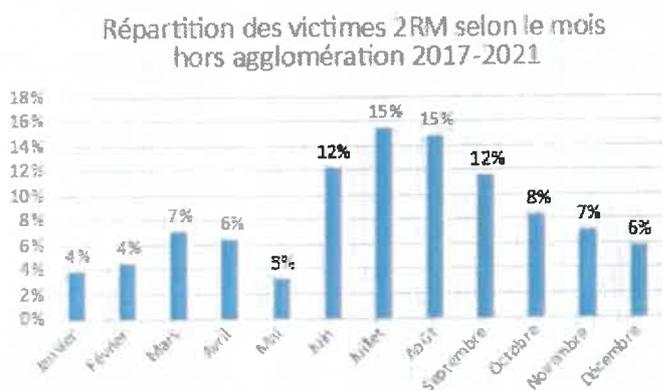
Les hommes représentent la plus grande partie des victimes en 2RM hors agglomération. Les plus touchés sont les moins de 25 ans puis les 25-44 ans et enfin les 45-64 ans. Les seniors sont peu touchés quant à eux.

Parmi les moins de 25 ans, la tranche 0-17 ans est la plus impactée.

- Evolution des victimes en 2RM 2019-2021, hors agglomération.

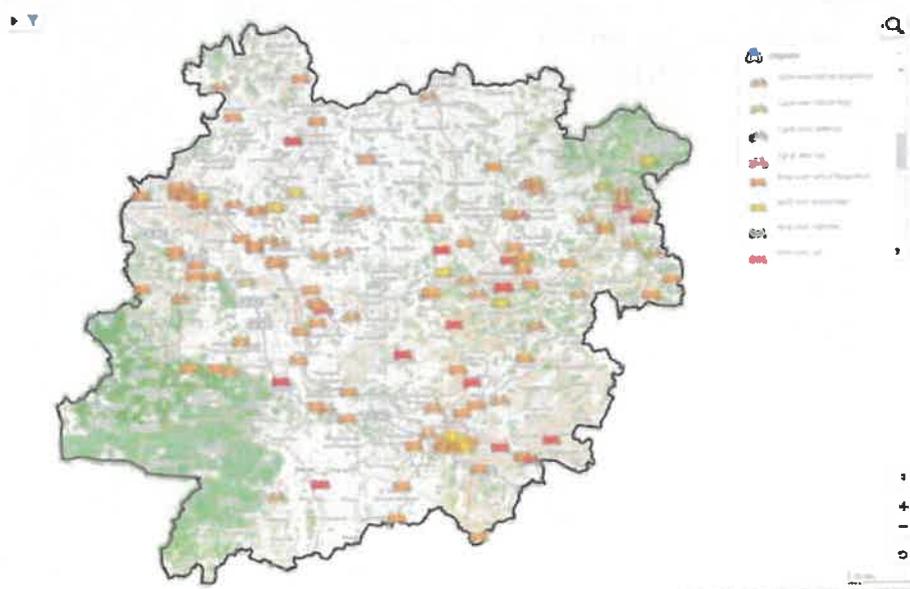
Le nombre de victimes en 2RM hors agglomération entre 2019 (31) et 2021 (32) a augmenté de 3 %.

- Répartition en % des victimes en 2RM selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)



On peut noter le caractère saisonnier dans la répartition des victimes 2RM. En effet, les mois de juin à septembre concentrent 54 % des victimes 2RM.

- Carte hors agglomération avec un pictogramme pour les 2RM impliqués dans un accident corporel (2017-2021).

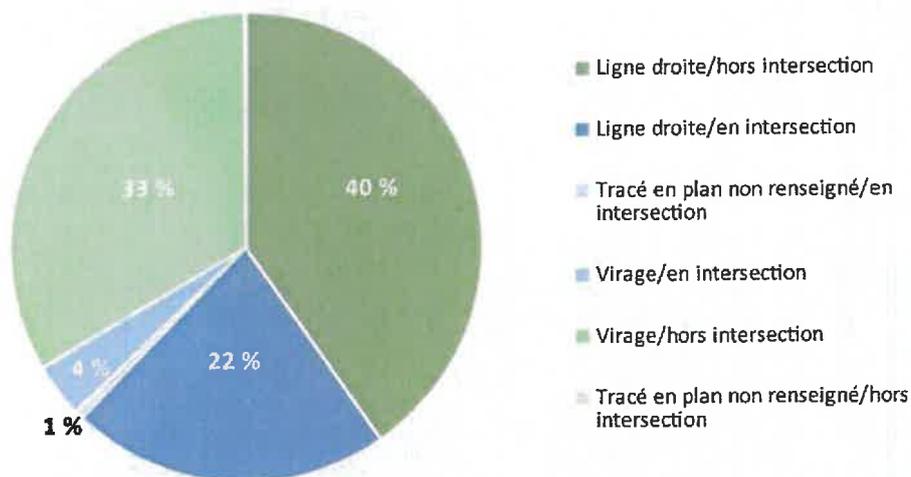


Les accidents en 2RM hors agglomération sont répartis sur tout le département. Aucune zone particulière ne se dégage.

### 2.2.4 Facteurs spécifiques

- Répartition des victimes hors agglomération selon que le lieu soit en ligne droite/virage et en/hors intersection (2017-2021).

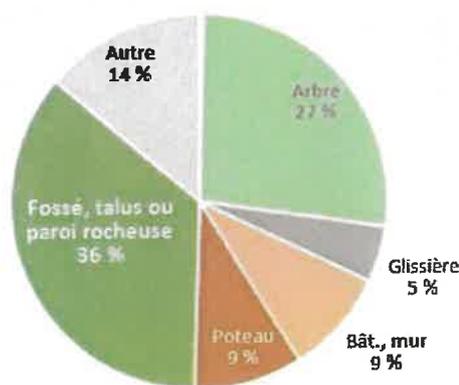
Répartition des victimes hors agglomération 2017-2021



*Lecture : la répartition des victimes hors intersection peut se lire en sommant les 3 parties vertes du camembert (73%), les 3 parties bleues pour les victimes en intersection (27%). La répartition des victimes en ligne droite se lit sur les 2 parties foncées (62%), sur les 2 parties claires pour les victimes en virage (37%).*

- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule hors agglomération (2017-2021) (accident avec véhicule seul)

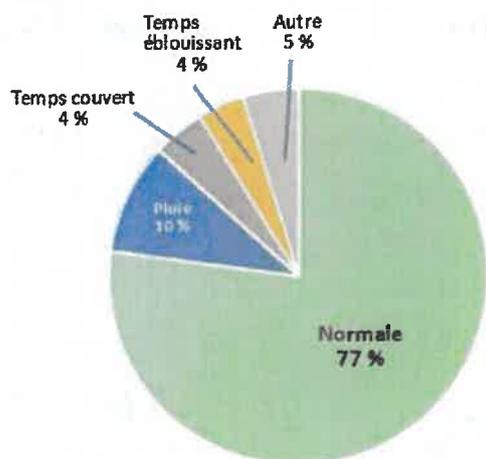
Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule hors agglomération 2017-2021



Les principaux obstacles fixes heurtés hors agglomération sont les fossés (36%) et les arbres (27%).

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

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



77 % des accidents corporels hors agglomération ont lieu avec une météo normale.

## 2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

Seuls les accidents en agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier l'écriture, la dénomination « en agglomération » sera utilisée et l'autoroute exclue.

### 2.3.1. Typologie des accidents

- Qui tue + blesse qui en agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

Qui tue + blesse qui en agglomération 2017-2021										
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
<b>ACCIDENT SANS TIERS</b>	0	0	11	11	39	2	0	0	0	63
<b>COLLISION AVEC</b>										
Piéton	0	1	0	0	0	2	1	0	0	4
Vélo	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Cyclo	2	0	1	0	3	0	0	0	0	6
Moto	3	0	0	0	3	0	0	0	0	6
VL	72	27	62	30	79	2	0	0	2	274
VU	11	1	5	3	6	0	0	0	0	26
PL	3	3	1	1	3	0	0	0	0	11
TC	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Autre	1	2	0	2	2	0	0	0	0	7
<b>MULTICOLLISION</b>	9	0	4	2	20	0	0	0	0	35
<b>TOTAL</b>	103	34	85	49	155	6	1	0	2	435
<i>Part de victimes</i>	24%	8%	20%	11%	36%	1%	0%	0%	0%	100,00%

Les modes doux (piétons + vélos) sont principalement victimes de collisions contre des véhicules de tourisme (VT).

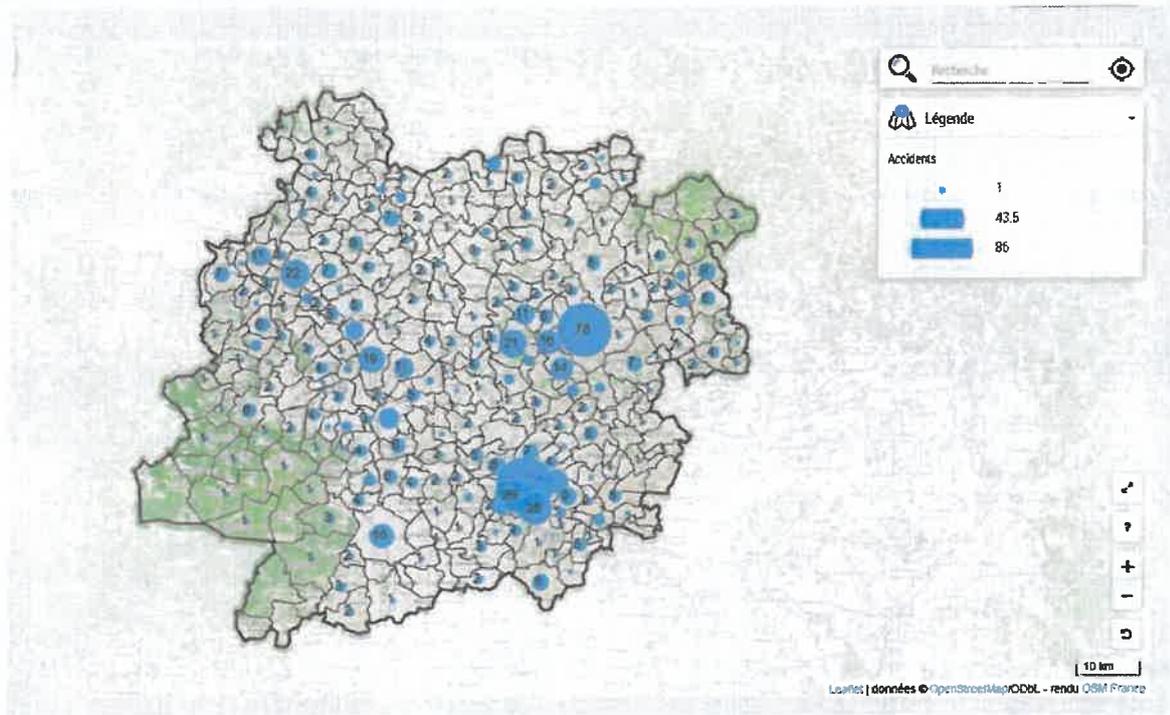
Les modes doux représentent 32 % des victimes en agglomération, les 2RM comptent pour 31 %, et 36 % sont des usagers de véhicules de tourisme.

14 % des victimes se tuent ou se blessent seuls.

63 % des victimes résultent d'une collision contre un véhicule de tourisme.

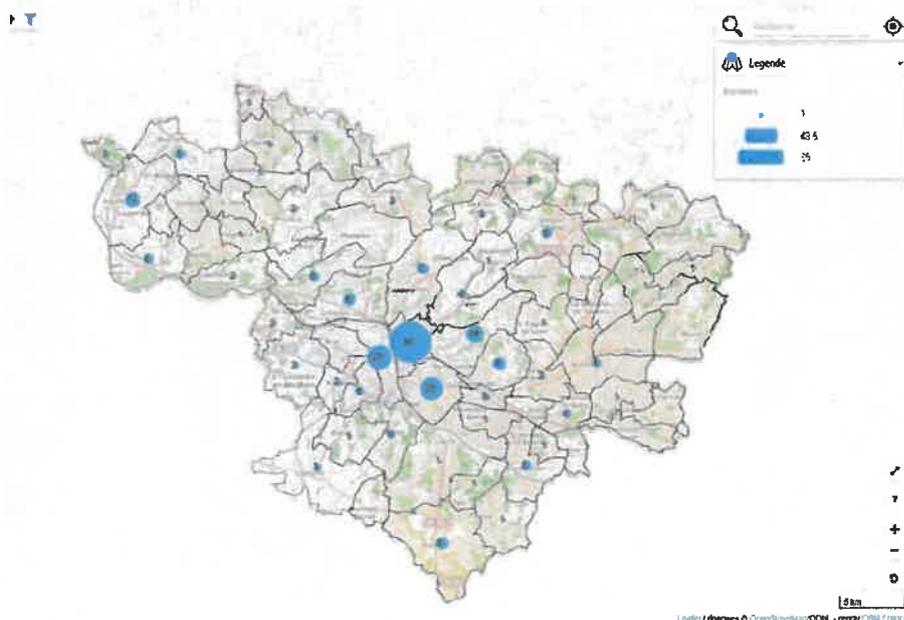
- Cartes indiquant le nombre d'accidents corporels par commune (2017-2021) :

A l'échelle départementale :



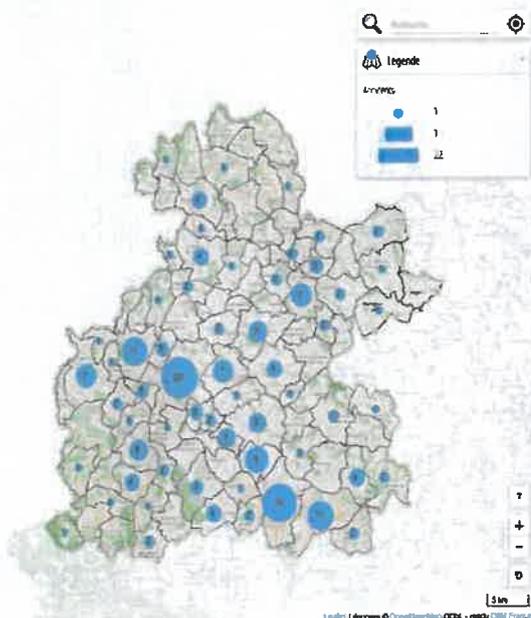
La majorité des accidents se répartit autour des communes d'Agen et Villeneuve-sur-Lot.

Arrondissement d'Agen :



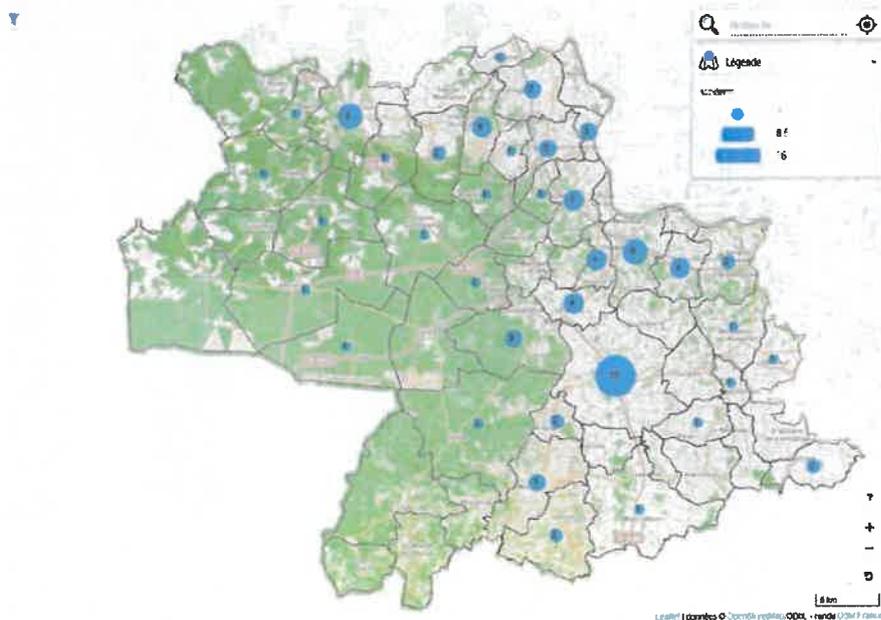
Sur l'arrondissement d'Agen, les 5 communes qui présentent le plus grand nombre d'accidents sont : Agen (86 accidents), Le Passage d'Agen (29 accidents), Boé (28 accidents), Bon-encontre (16 accidents), Aiguillon (12 accidents).

Arrondissement de Marmande :



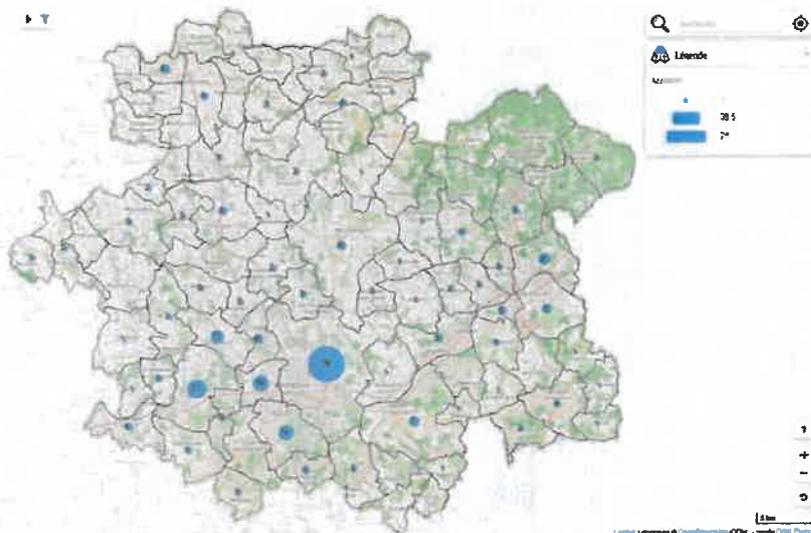
Sur l'arrondissement de Marmande, les 5 communes qui présentent le plus grand nombre d'accidents sont : Marmande (22 accidents), Tonneins (19 accidents), Clairac (11 accidents), Sainte-Bazeille (11 accidents), Fauillet (9 accidents).

Arrondissement de Nérac :



Sur l'arrondissement de Nérac, les 3 communes qui présentent le plus d'accidents sont : Nérac (16 accidents), Feugarolles (6 accidents), Casteljaloux (6 accidents).

### Arrondissement de Villeneuve-sur-Lot :

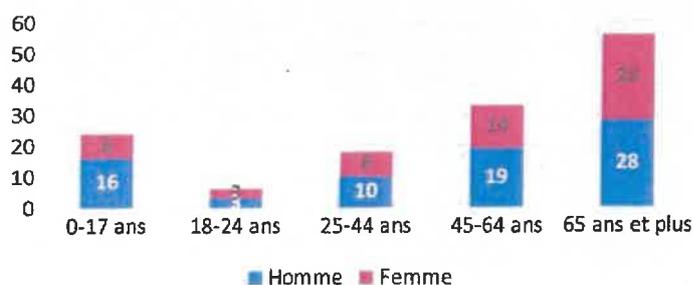


Sur l'arrondissement de Villeneuve-sur-Lot, les 5 communes qui présentent le plus d'accidents sont : Villeneuve-sur-Lot (76 accidents), Sainte-Livrade-sur-Lot (21 accidents), Bias (16 accidents), Pujols (14 accidents), Casseneuil (11 accidents).

### 2.3.2. Modes doux

- Victimes en modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, en agglomération (2017-2021)

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

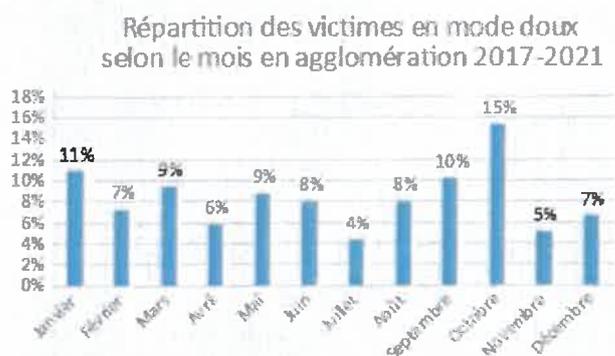


En agglomération, la répartition des victimes en modes doux selon le sexe est équilibrée : 55 % sont des hommes et 45 % des femmes. Les seniors sont les plus touchés (41 %), ensuite viennent les 45-64 ans (24 %) et les moins de 25 ans (22 %). Parmi les moins de 25 ans, la tranche 18-24 ans est très peu touchée (4 %).

- Evolution des victimes en modes doux entre 2021 et 2019 en agglomération :

Le nombre de victimes en modes doux en agglomération augmente de 56 % entre 2019 (25 victimes) et 2021 (39 victimes).

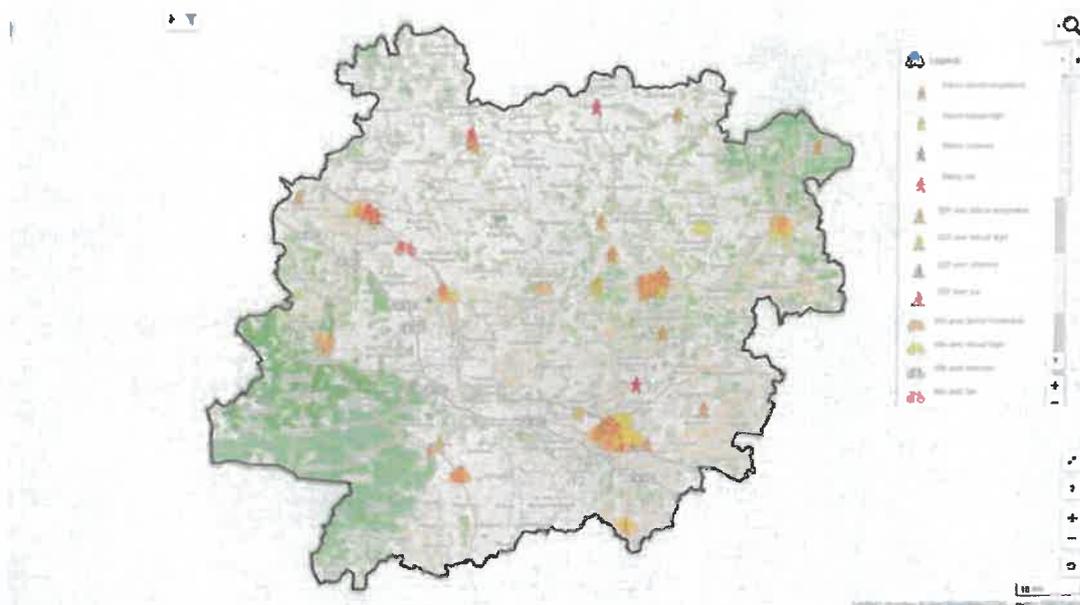
- Répartition annuelle des victimes, par mois, utilisant des modes doux en agglomération (2017-2021)



Le nombre mensuel de victimes en modes doux en agglomération est très variable selon le mois de l'année. Les mois comptant le plus de victimes sont octobre, janvier et septembre.

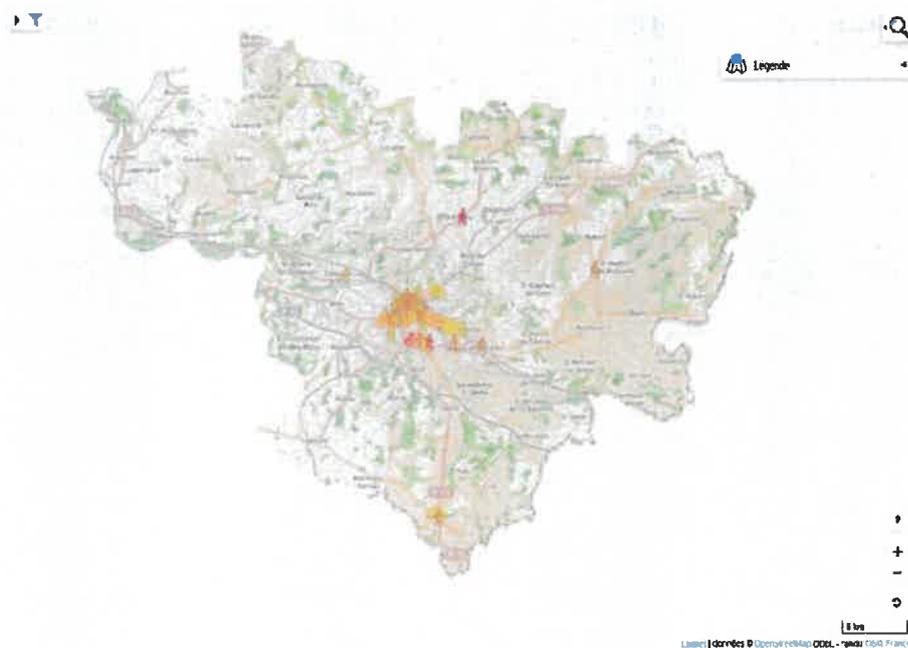
- Cartes en agglomération avec un pictogramme pour les modes doux impliqués dans un accident corporel (2017-2021)

Echelle départementale :



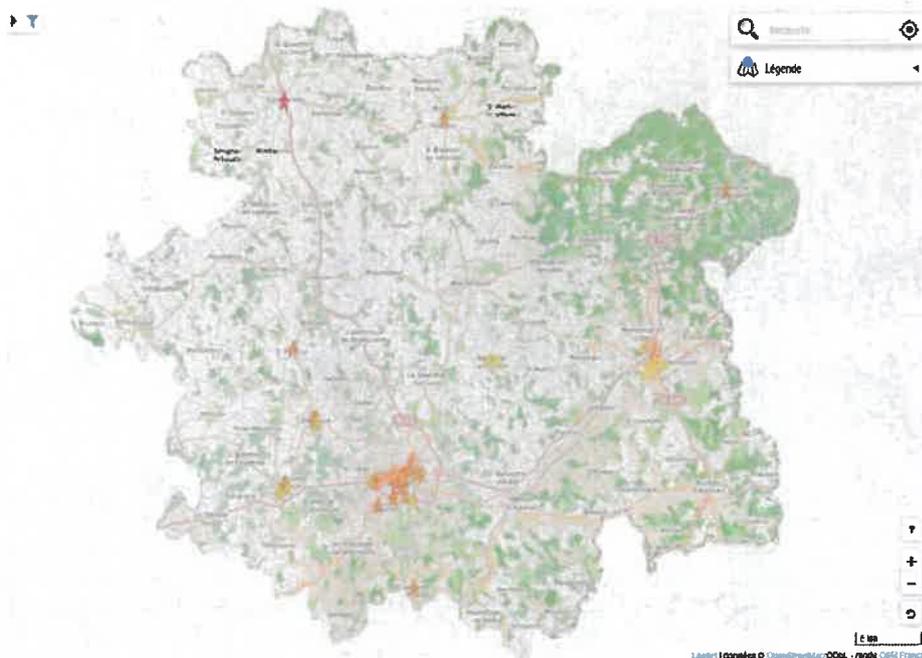
La majorité des accidents se répartit autour des communes d’Agen et Villeneuve-sur-Lot.

Arrondissement d’Agen :



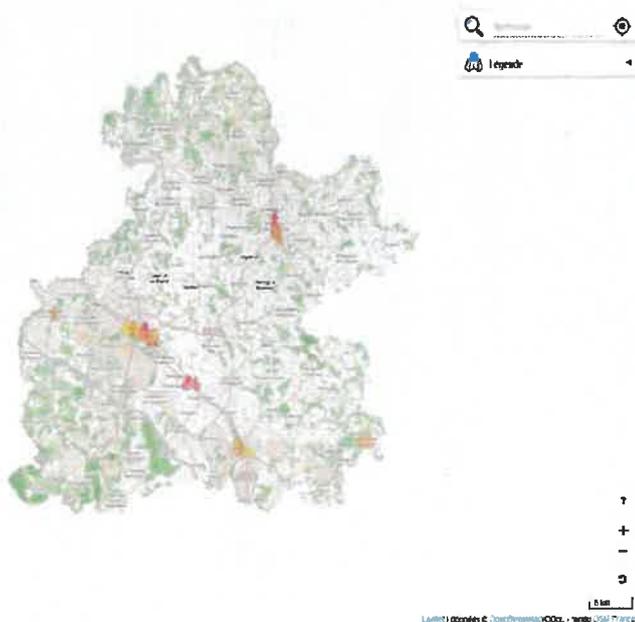
Ces accidents se répartissent principalement sur Agen, Le-Passage, Bon-encontre et Boé.

### Arrondissement de Villeneuve-sur-Lot :



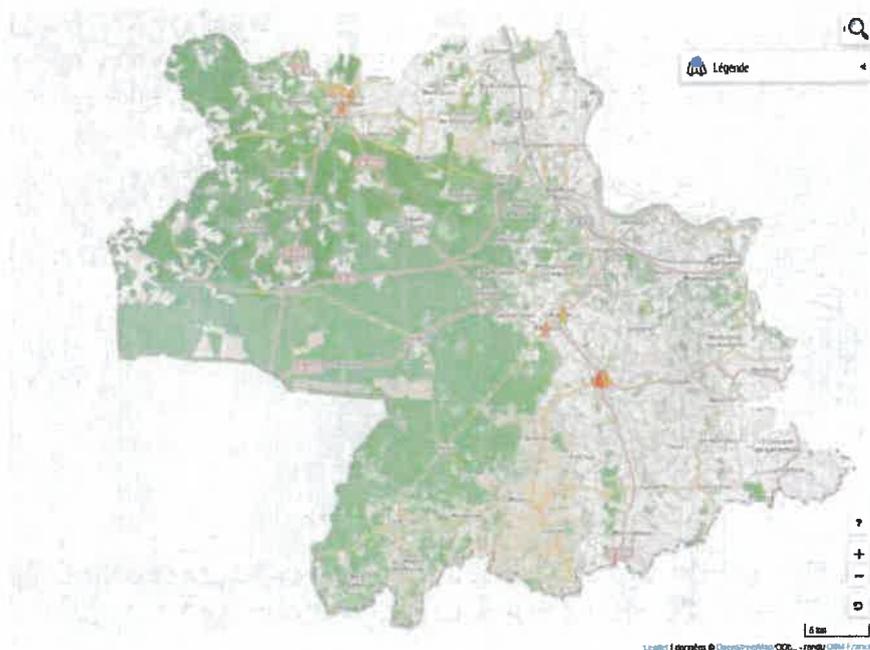
La majorité de ces accidents se trouve sur la commune de Villeneuve-sur-Lot.

### Arrondissement de Marmande



Peu d'accidents en modes doux en agglomération sont enregistrés sur cette partie du département. Ces accidents se situent principalement sur Marmande et Miramont-de-Guyenne.

### Arrondissement de Nérac

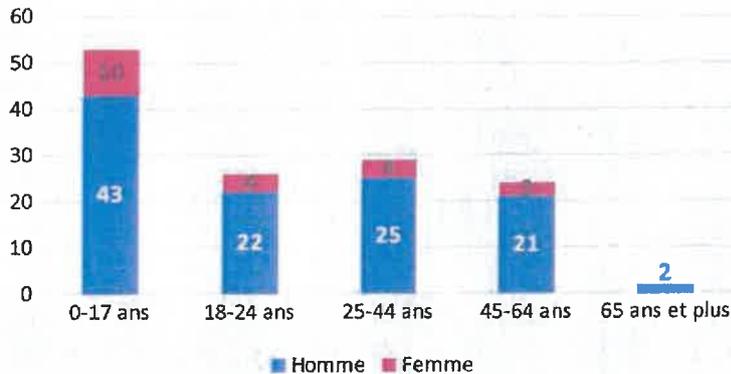


Peu d'accidents en modes doux en agglomération sont relevés sur cet arrondissement. Ces accidents sont principalement sur Nérac et Casteljaloux .

### 2.3.3. 2RM

- Victimes en 2RM (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe en agglomération (2017-2021)

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



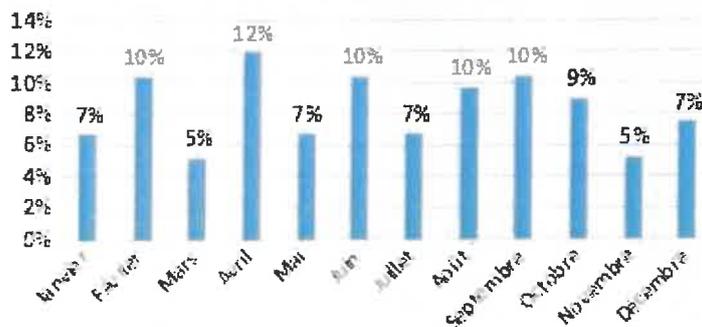
Près de la moitié des victimes 2RM en agglomération, est caractérisée par des hommes ayant moins de 25 ans (49 %). Le nombre de victimes seniors est très faible (2 victimes).

- Evolution des victimes en 2RM entre 2021 et 2019 en agglomération, avec un chiffre en % :

Le nombre de victimes en 2RM en agglomération augmente de 26 % entre 2019 (25) et 2021 (39).

- Répartition en % des victimes en 2RM selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)

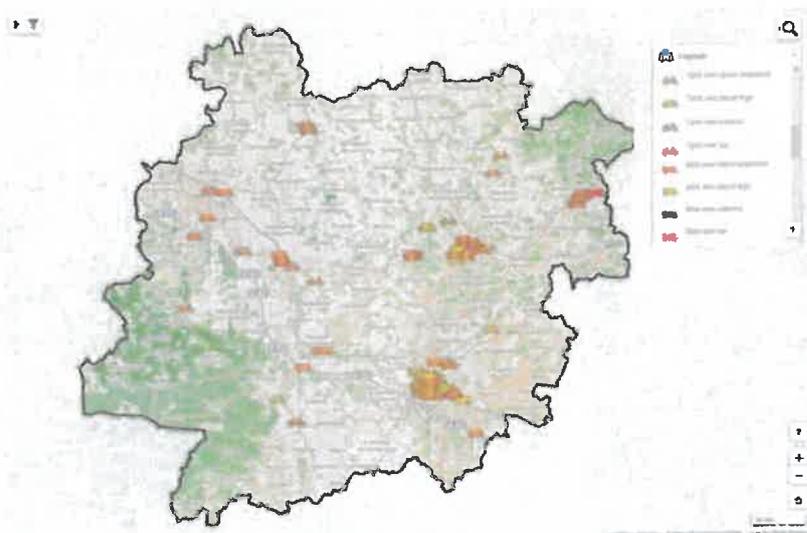
Répartition des victimes 2RM selon le mois en agglomération 2017-2021



Il n'y a pas ici de caractère saisonnier. Les victimes **2RM** en agglomération se répartissent tout au long de l'année.

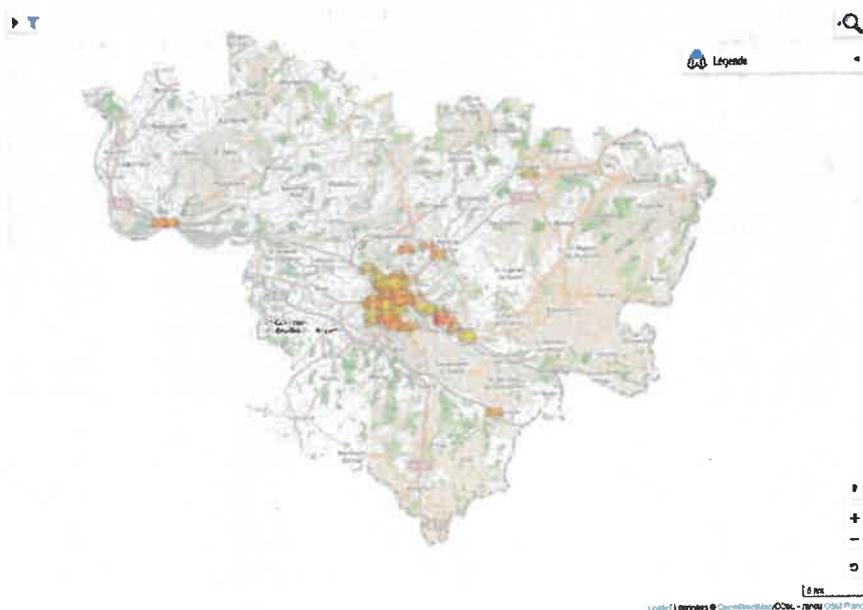
- Cartes en agglomération avec un pictogramme pour les **2RM** impliqués dans un accident corporel (2017-2021).

#### Echelle départementale :



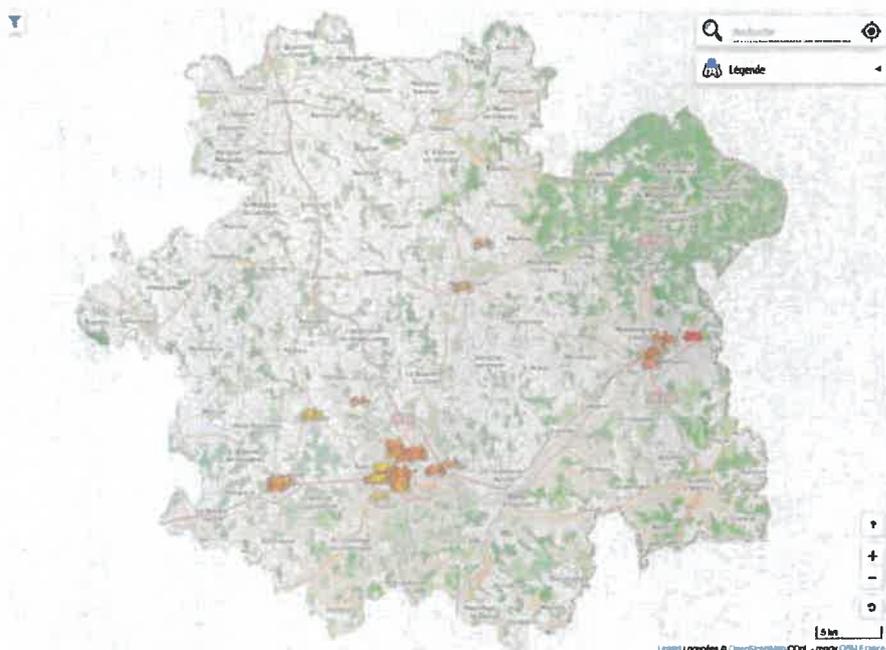
Ces accidents se répartissent principalement autour des communes d'Agen et Villeneuve-sur-Lot.

#### Arrondissement d'Agen :



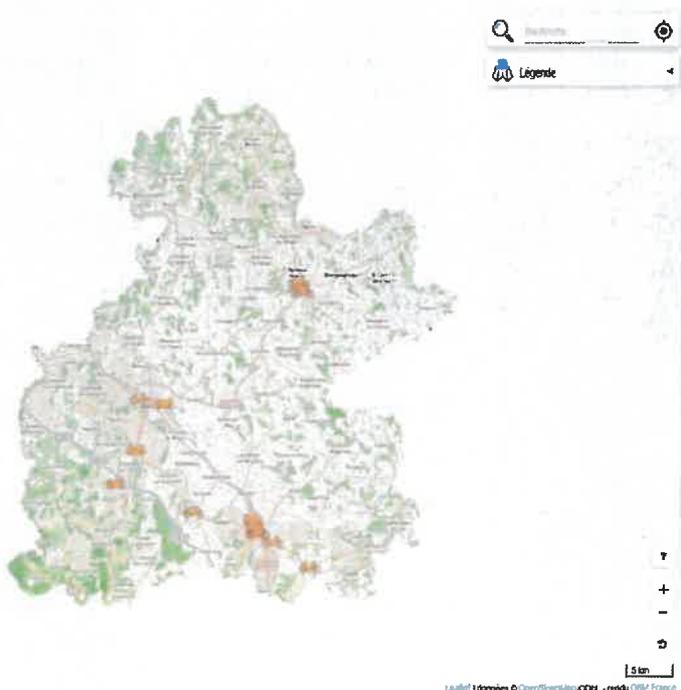
Ces accidents se répartissent principalement sur Agen, Le-Passage d'Agen, Bon-Encontre, et Boé.

Arrondissement de Villeneuve-sur-Lot :



Ces accidents se répartissent principalement sur Villeneuve-sur-Lot, Fumel et Sainte-Livrade.

Arrondissement de Marmande :



Peu d'accidents en 2RM en agglomération sont relevés sur cet arrondissement. Ces accidents sont principalement localisés à Tonneins.

Arrondissement de Nérac :



Peu d'accidents en 2RM en agglomération sont relevés sur cet arrondissement.

### 2.3.4. Facteurs spécifiques

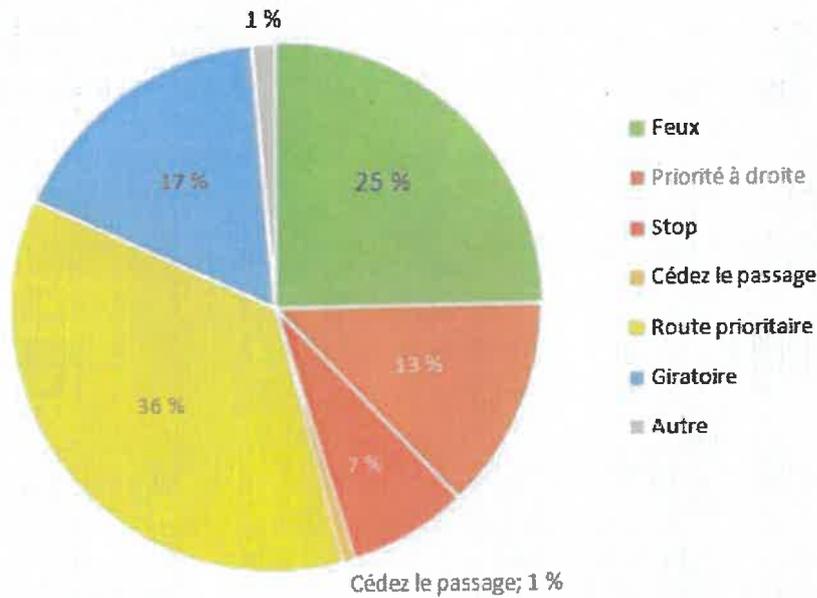
- Répartition des accidents en/hors intersection (2017-2021)

En/hors intersection	Accidents	Pourcentage	Tués	Victimes
Hors intersection	177	52,84%	14	224
En intersection	158	47,16%	11	211
<b>Total</b>	<b>335</b>	<b>100,00%</b>	<b>25</b>	<b>435</b>

La part des accidents en intersection est de 47 %.

- Répartition des victimes selon le régime de priorité (2017-2021)

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



## 2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute

Pour la période 2017-2021, le nombre d'accidents (21) et de victimes (49) sur autoroute est très faible et ne permet pas d'en faire une analyse détaillée.

### **3. Bilan des actions du DGO 2018 – 2022**

Dans le cadre du Document général d'orientation, et en cohérence avec ses orientations, un Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) est élaboré, chaque année. Ce sont en moyenne 45 actions de prévention et de sécurité routière qui ont été menées en Lot-et-Garonne de 2018 à 2022, et ce dans un contexte parfois compliqué (crise sanitaire).

Ces actions ont mobilisé aussi bien des partenaires dans le milieu associatif, que des institutionnels (groupement de gendarmerie départementale, police nationale, service départemental d'incendie et de secours, etc).

Ce travail de prévention vient en complément des actions préventives et répressives menées par les forces de l'ordre, auxquelles s'ajoute le contrôle sanction automatisé (CSA).

Enfin, un travail de communication locale très ciblée complète la communication nationale.

#### **3.1. Suivi des actions par enjeu**

##### ***3.1.1. • Risque routier professionnel***

Dans le cadre de l'enjeu RRP le Lot-et-Garonne travaille en collaboration avec le syndicat des transports routier afin de sensibiliser les entreprises. Outre des actions en entreprises, ce partenariat se traduit chaque année par la remise symbolique d'un « trophée de la sécurité routière en entreprise », trophée symbolique mais qui permet au lauréat de valoriser son implication en la matière.

Au fil des ans d'autres actions ont vu le jour : auprès des artisans du bâtiment avec la CAPEB, auprès des Compagnons du bâtiment (apprentis, itinérants, demandeurs d'emploi, encadrants), et d'autres.

On notera qu'au-delà des attentes classiques liées à l'activité professionnelle elle-même, les employeurs sont de plus en plus demandeurs d'actions intégrant un volet drogues et alcool au volant.

### 3.1.2. • Addictions (alcool et stupéfiants)

Des actions sont menées tout au long de l'année, l'alcool et les stupéfiants formant un pilier de l'insécurité routière en Lot-et-Garonne.

Au-delà des actions classiques (établissements de nuit, milieu scolaire et étudiantin,...), des opérations ont été menées :

- En milieu carcéral, dans le cadre de la prévention de la récidive ;
- Dans le cadre d'évènements de grande ampleur, au premier rang desquels Garorock : sur ce festival un stand d'information et de prévention permet de vérifier son alcoolémie avant de reprendre la route. Plusieurs milliers de tests sont ainsi effectués à chaque évènement.

### 3.1.3. • Jeunes

Les forums scolaires constituent un incontournable des actions tournées vers les jeunes. Organisés chaque année dans les lycées du département, ils permettent de sensibiliser toute une classe d'âge au risque routier à travers trois ateliers :

- Rapport à la règle et à la transgression, animé par la police ou la gendarmerie ;
- Rapport à autrui et à la citoyenneté, animé par des inspecteurs du permis ou une association ;
- Rapport au risque et à la prudence, animé par des sapeurs-pompiers du service départemental d'incendie et de secours.

D'autres actions visent à toucher un maximum de public jeune, dans les différentes strates de la société (journée des préventions en université, formation au sein du foyer des jeunes travailleurs, etc).

### 3.1.4. • Seniors

L'une des actions phare du département est CAR47 (Conduire l'Automobile du Retraité), action qui prend désormais une ampleur nationale. Le principe est de mettre en relation un senior conscient de ne plus être en mesure de conduire, et une personne qui acceptera de lui servir de chauffeur bénévole, ce dernier étant auparavant évalué par une auto-école partenaire.

Une autre action a fait suite au drame de Puisseguin. Le constat a été fait que, dans le cadre d'un accident de bus, les personnes doivent réagir « intuitivement » pour évacuer. Il n'existe aucune procédure à mettre en œuvre, aucun automatisme à appliquer.

Afin de proposer une solution à ce problème, une association partenaire a développé un modus operandi de l'évacuation d'un car.

Il se traduit par un petit film, qui a vocation à être remis gracieusement aux représentants des clubs seniors, des autocaristes du département, et aux organismes intéressés, l'objectif étant une diffusion dans le cadre des voyages organisés.

Ce film montre comment procéder à une évacuation : installation des PMR au départ, qui évacue par quelle porte, etc. Il se termine par un exercice d'évacuation chronométré, filmé de l'intérieur du bus et de l'extérieur (vue du dessus via un drone), et qui montre une évacuation dans le calme, en 48 secondes.

Ces actions s'ajoutent aux opérations habituelles envers les seniors (révision du code de la route et autres).

### 3.1.5. • *Deux-roues motorisés*

L'action en faveur des deux-roues motorisés bénéficie de l'appui du groupement départemental de gendarmerie et d'une association locale, les motards du 47.

Au-delà d'actions d'interventions ponctuelles, l'enjeu 2RM se traduit par deux grands rendez-vous annuel : la journée des motards (reprise de guidon, au printemps), et « les p'tits cubes », tournée vers les cyclomoteurs.

### 3.2. Utilisation des crédits par enjeu

Le tableau ci-dessous répartit les subventions allouées par enjeu :

Montants alloués								
Enjeu	2018	2019	2020	2021	2022	Total	Moyenne Annuelle	% de la dotation globale 2018/2022
Addiction	9 800	14 150	9 250	1 500	4 500	39 200	7 840	16%
2RM	2 550	2 550	7 250	10 100	5 400	27 850	5 570	11%
Jeunes	10 975	7 650	12 400	12 250	15 000	58 275	11 655	24%
Seniors	5 550	6 300	5 900	6 200	6 900	30 850	6 170	13%
RRP	3 750	5 750	4 500	10 800	8 600	33 400	6 680	14%
Autres	9 550	21 600	11 000	12 827	1 750	56 727	11 345	23%
<b>Total</b>	<b>42 175</b>	<b>58 000</b>	<b>50 300</b>	<b>53 677</b>	<b>42 150</b>	<b>246 302</b>	<b>49 260</b>	

Chaque année les dossiers font l'objet d'une analyse concertée avec le conseil départemental de Lot-et-Garonne, ce qui permet de couvrir l'ensemble des enjeux en multipliant les moyens et lieux de sensibilisation. Par exemple, l'enjeu « jeune » fait l'objet de forums scolaires en lycée, d'actions en université, mais aussi sur d'autres terrains (rencontres sportives, établissements de nuit, etc).

## 4. Les enjeux du DGO 2023-2027

Le DGO est un outil de programmation et de mobilisation locale pour lutter contre l'insécurité routière.

Sous la direction du préfet, il définit les priorités d'actions à mener durant la période 2023-2027. Quatre de ces priorités sont déterminées nationalement. Pour la période 2023-2027 ce sont :

- les deux-roues motorisés ;
- les conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse, non respect des priorités, distracteurs) ;
- les nouveaux modes de mobilités dites « douces » : vélos (dont VAE), EDPM (engin de déplacement personnel motorisé), marche ;
- le risque routier professionnel.

Il est possible, en fonction des enjeux locaux, d'ajouter une ou deux priorités locales à ces quatre priorités nationales. Au vu de l'accidentalité et de la démographie du département, il est décidé d'intégrer les seniors comme enjeu local du département.

### 4.1. Les deux-roues motorisés (2RM)

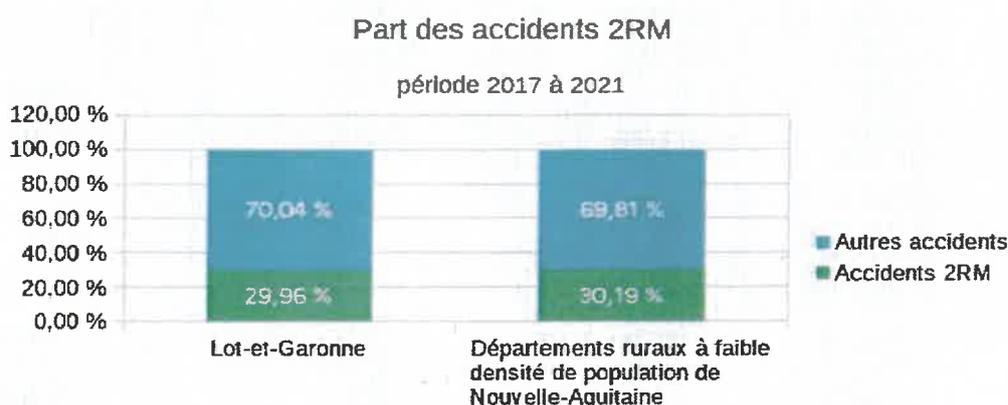
#### 4.1.1. *Importance de l'enjeu 2RM dans le département de Lot-et-Garonne*

	Période 2012-2016	Période 2017-2021
Nombre total d'accidents corporels	923	898
Nombre d'accidents corporels 2RM	265	269
Nombre total de victimes	1374	1313
Nombre de victimes d'accidents 2RM	283	326
Tués	17	22
Blessés	266	304
Blessés hospitalisés	199	212
	<b>Lot-et-Garonne</b>	

Entre 2017 et 2021 en Lot-et-Garonne, on dénombre 898 accidents corporels, 126 tués, 1187 blessés dont 709 blessés hospitalisés. 269 de ces accidents impliquent des 2RM. Les accidents impliquant des 2RM provoquent 22 tués, 304 blessés dont 212 blessés hospitalisés.

Par rapport à la période précédente (2012-2016) les accidents liés aux 2RM sont en très légère hausse (+ 1,5%). Les nombres de tués et blessés liés aux 2RM sont également en légère hausse (respectivement + 29 % et + 14%). Cet enjeu était déjà identifié dans le précédent DGO.

#### 4.1.2. Part des accidents 2RM par rapport à l'ensemble des accidents corporels

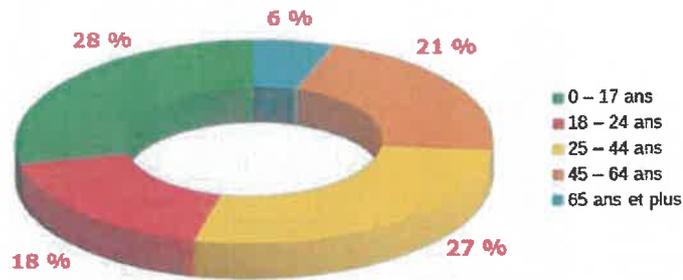


Sur la période 2017-2021, les accidents 2RM représentent en Lot-et-Garonne environ 30 % du total des accidents corporels. Ceci est comparable à la situation des autres départements ruraux à faible densité de population de Nouvelle-Aquitaine.

#### 4.1.3. Les victimes d'accidents impliquant des 2RM en Lot-et-Garonne

Parmi les 326 victimes de ces accidents, 292 sont des usagers de 2RM (21 tués, 271 blessés dont 200 blessés hospitalisés).

Les victimes 2RM sont pour 48 % des usagers de cyclomoteurs, 12 % des usagers de motos légères, et 40 % des usagers de motos lourdes.



La plus forte proportion de victimes des accidents impliquant des 2RM se situe dans la tranche d'âge 0-17 ans (usagers de cyclomoteurs). Il y a très peu de seniors parmi les victimes de ces accidents.

#### 4.1.4. Les présumés responsables d'accidents impliquant des 2RM en Lot-et-Garonne

275 usagers sont présumés responsables des accidents impliquant des 2RM.

56 % des présumés responsables de ces accidents sont des conducteurs de 2RM.

41 % des présumés responsables sont des conducteurs de véhicules légers (véhicules de tourisme + véhicules utilitaires).

Au regard des classes d'âges, 35 % des présumés responsables se situent dans la tranche 25-44 ans, 25 % dans la tranche 45-64 ans, 16 % dans la tranche 18-24, 15 % dans la tranche 0-17 ans 15 %, et 9 % pour les seniors.

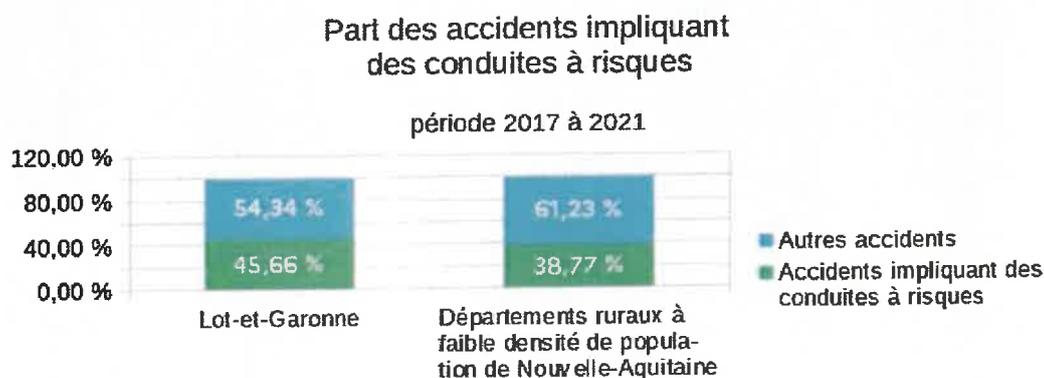
## 4.2. Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse, non respect des priorités, et distracteurs

### 4.2.1. Mise en évidence de l'enjeu conduites à risques dans le département de Lot-et-Garonne.

	Période 2017-2021
Nombre total d'accidents corporels	898
Nombre d'accidents corporels impliquant des conduites à risques	410
Nombre total de victimes	1313
Nombre de victimes des accidents impliquant des conduites à risques	608
Tués	58
Blessés	550
Dont blessés hospitalisés	323
<b>Lot-et-Garonne</b>	

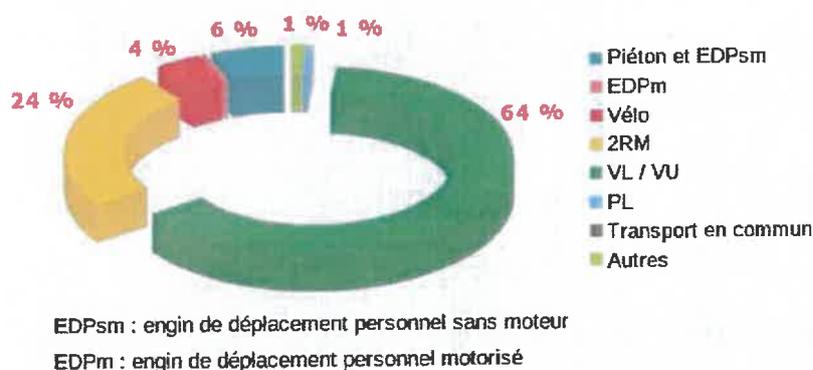
Sur la période 2017-2021, en Lot-et-Garonne, 410 accidents impliquent des conduites à risques. Les conduites à risques ont provoqué 608 victimes : 58 tués et 550 blessés dont 323 blessés hospitalisés. Cet enjeu global relatif aux conduites à risques n'était pas identifié comme tel dans le précédent DGO qui traitait de l'enjeu relatif aux conduites avec alcool et/ou stupéfiants.

### 4.2.2. Part des accidents conduites à risques par rapport à l'ensemble des accidents corporels

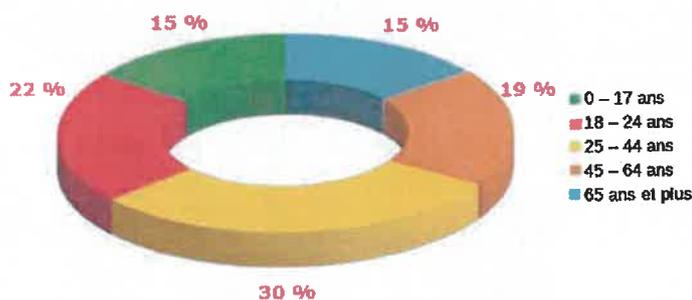


Sur la période 2017-2021, en Lot-et-Garonne, les accidents impliquant des conduites à risques représentent 46 % des accidents corporels. Cette proportion est plus importante que celle observée dans les départements ruraux à faible densité de population de Nouvelle-Aquitaine.

#### 4.2.3. Les victimes d'accidents avec des conduites à risques en Lot-et-Garonne



Parmi les 608 victimes de ces accidents, 64 % sont des usagers de véhicules légers, 24 % sont des usagers de 2RM, 10 % sont des usagers de modes doux.



La plus forte proportion de victimes des accidents impliquant des conduites à risques se situe dans la tranche d'âge 25-44 ans.

#### 4.2.4. Les présumés responsables d'accidents avec des conduites à risques en Lot-et-Garonne

418 usagers sont présumés responsables des accidents avec des conduites à risques.

78 % des présumés responsables sont des conducteurs de véhicules légers (véhicules de tourisme et véhicules utilitaires).

16 % des présumés responsables sont des conducteurs de 2RM.

3 % des présumés responsables sont des usagers de modes doux.

Au regard des classes d'âge, 36 % des présumés responsables se situent dans la tranche 25-44 ans, 23 % dans la tranche 18-24 ans, 20 % dans la tranche 45-64, 16 % pour les seniors et 5 % dans la tranche 0-17 ans.

### 4.3. Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos (dont VAE), EDPM (engin de déplacement personnel motorisé), marche

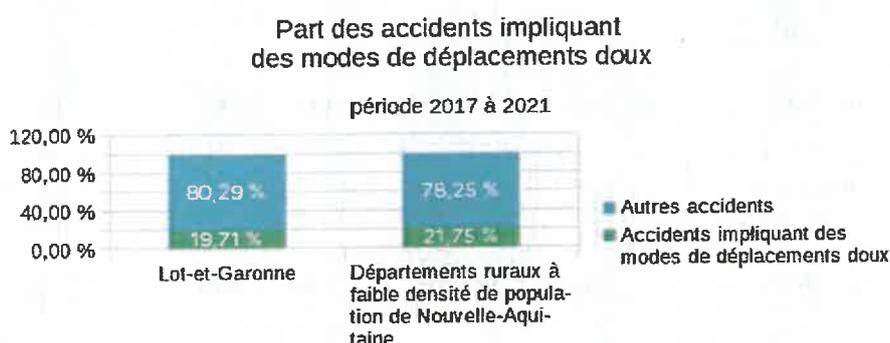
#### 4.3.1. Mise en évidence de l'enjeu mobilité douce

	Période 2017-2021
Nombre total d'accidents corporels	898
Nombre d'accidents corporels impliquant des mobilités douces	177
Nombre total de victimes	1313
Nombre de victimes des accidents impliquant des modes doux	206
Tués	23
Blessés	183
Dont blessés hospitalisés	119
<b>Lot-et-Garonne</b>	

Depuis la crise sanitaire, l'utilisation des modes doux de déplacement a fortement augmenté aussi bien en Lot-et-Garonne qu'au niveau national. Les usagers de modes doux sont particulièrement vulnérables en cas d'accident. Non protégés, ils sortent rarement indemnes lors d'un accident.

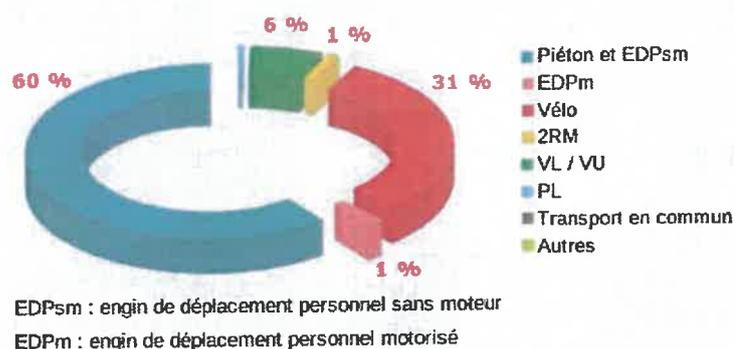
Durant la période 2017-2021, en Lot-et-Garonne, 177 accidents impliquent des mobilités douces. Ces accidents ont provoqué 206 victimes : 23 tués et 183 blessés dont 119 blessés hospitalisés. Cet enjeu n'était pas identifié pas dans le précédent DGO.

#### 4.3.2. Part des accidents impliquant des mobilités douces par rapport à l'ensemble des accidents corporels

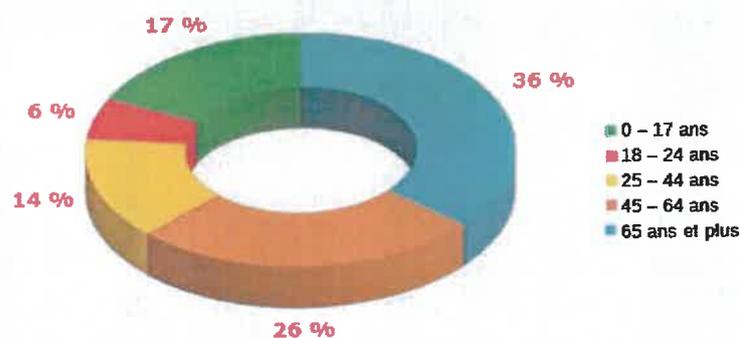


La part des accidents impliquant des modes doux, en Lot-et-Garonne, est proche de 20 %. Elle est certes légèrement plus faible que celle des départements ruraux à faible densité de population de Nouvelle-Aquitaine, mais elle reste tout de même significative.

### 4.3.3. Les victimes d'accidents impliquant des mobilités douces en Lot-et-Garonne



Parmi les 206 victimes de ces accidents, 92 % sont des usagers de modes doux (60 % de piétons, 31 % de cyclistes et 1 % d'EDPm).



La plus forte proportion de victimes des accidents impliquant des modes doux correspond à la tranche d'âge des seniors (65 ans et plus).

#### 4.3.4. Les présumés responsables d'accidents impliquant des mobilités douces en Lot-et-Garonne

181 usagers sont présumés responsables des accidents impliquant des mobilités douces.

69 % des présumés responsables sont des conducteurs de véhicules légers (véhicules de tourisme + véhicules utilitaires).

25 % des présumés responsables sont des usagers de modes doux.

Au regard des classes d'âge, 31 % des présumés responsables se situent dans la tranche 25-44 ans, 28 % dans la tranche 45-64 ans, 24 % pour les seniors, 11 % dans la tranche des 18-24 ans et 6 % dans la tranche des 0-17 ans.

### 4.4. Le risque routier professionnel

#### 4.4.1. Mise en évidence de l'enjeu risque routier professionnel

	Période 2012-2016	Période 2017-2021
Nombre total d'accidents corporels	923	898
Nombre d'accidents corporels risques routiers professionnels	349	313
Nombre total de victimes	1374	1313
Nombre de victimes risques routiers professionnels Tués	50	42
risques routiers professionnels blessés	457	410
risques routiers professionnels blessés hospitalisés	273	244
<b>Lot-et-Garonne</b>		

Le tableau ci-dessus concerne les trajets professionnels comprenant les trajets dans le cadre d'une utilisation professionnelle d'une part, et les trajets domicile-travail d'autre part.

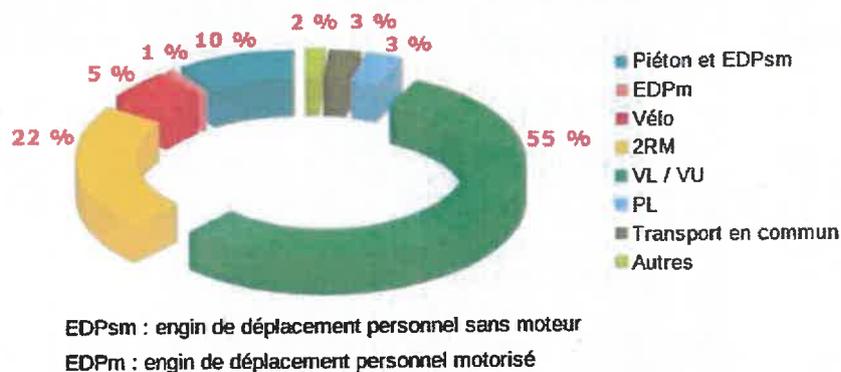
Durant la période 2017-2021, en Lot-et-Garonne, 313 accidents sont liés à des trajets professionnels. Ces accidents font 452 victimes : 42 tués et 410 blessés dont 244 blessés hospitalisés.

Par rapport à la période précédente (2012-2016) les nombres d'accidents, de tués et de blessés liés aux risques routiers professionnels sont en baisse. Cet enjeu était déjà identifié dans le précédent DGO.

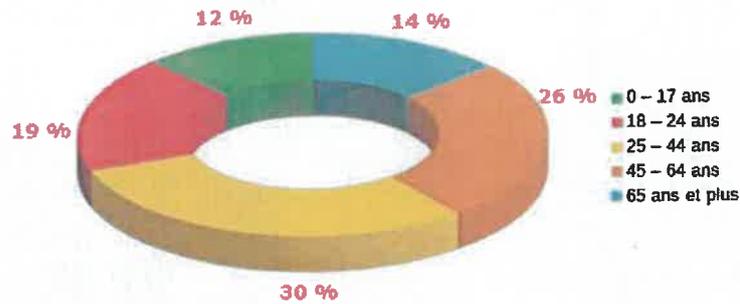
#### 4.4.2. Part des accidents liés à des trajets professionnels par rapport à l'ensemble des accidents corporels

La part des accidents liés à des trajets professionnels, en Lot-et-Garonne, est proche de 35 %, ce qui est comparable à la situation des départements ruraux à faible densité de population de Nouvelle-Aquitaine.

#### 4.4.3. Les victimes d'accidents impliquant des trajets professionnels en Lot-et-Garonne



Parmi les 452 victimes de ces accidents, 55 % sont des usagers de véhicules légers, 22 % des usagers de 2RM, 16 % des usagers de modes doux, 3 % des usagers de poids lourds et 3 % des usagers de transports en commun .



La plus forte proportion de victimes des accidents impliquant des trajets professionnels se situe dans la tranche d'âge 25 – 44 ans .

#### 4.4.4. Les présumés responsables d'accidents liés à des trajets professionnels en Lot-et-Garonne

322 usagers sont présumés responsables des accidents liés à des trajets professionnels.

72 % des présumés responsables sont des conducteurs de véhicules légers (véhicules de tourisme + véhicules utilitaires).

13 % des présumés responsables sont des conducteurs de 2RM.

8 % des présumés responsables sont des conducteurs de poids lourd.

Les classes d'âges des présumés responsables : 0-17 ans 6 %, 18-24 ans 18 %, 25-44 ans 38 %, 45-64 ans 30 %, et les seniors 8 %.

## 4.5. Les seniors

### 4.5.1. *Mise en évidence de l'enjeu seniors dans le département de Lot-et-Garonne*

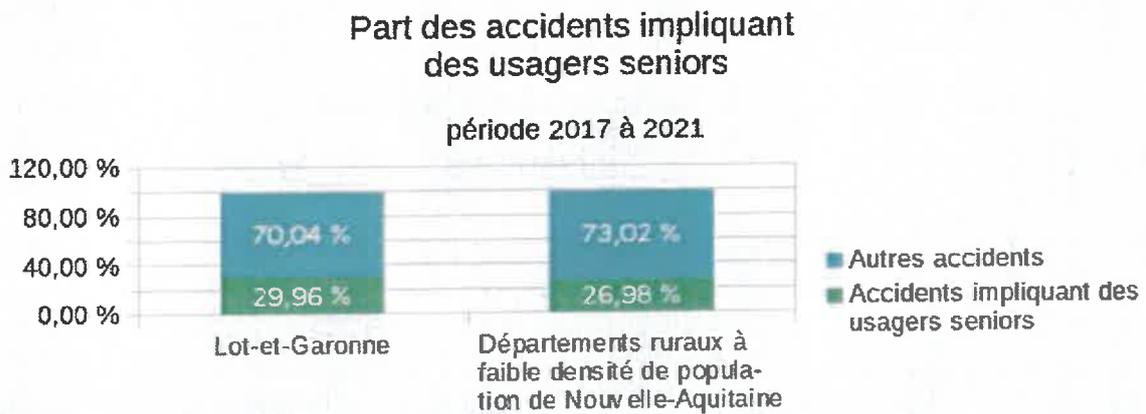
Les seniors sont les usagers âgés de 65 ans et plus.

	Période 2012-2016	Période 2017-2021
Nombre total d'accidents corporels	923	898
Nombre d'accidents corporels impliquant des seniors	260	269
Nombre total de victimes	1374	1313
Nombre de victimes d'accidents impliquant des seniors	398	379
Tués	44	44
Blessés	354	335
Dont blessés hospitalisés	213	216
<b>Lot-et-Garonne</b>		

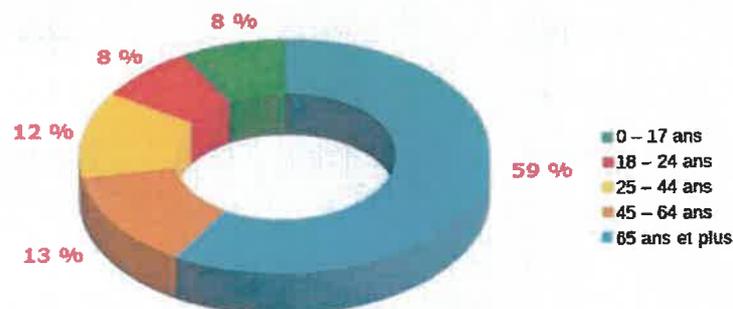
Entre 2017 et 2021 en Lot-et-Garonne, on dénombre 269 accidents où des seniors sont impliqués. Ces accidents ont provoqué 379 victimes : 44 tués, 335 blessés dont 216 blessés hospitalisés.

Par rapport à la période précédente (2012-2016) les nombres d'accidents, de tués et de blessés liés aux seniors sont similaires. Cet enjeu était déjà identifié dans le précédent DGO.

#### 4.5.2. Part des accidents impliquant des seniors par rapport à l'ensemble des accidents corporels



Parmi les 379 victimes de ces accidents, 59 % sont des usagers de véhicules légers, 26 % des usagers de modes doux, 13 % des usagers de 2RM.



Les seniors sont les principales victimes des accidents dans lesquels ils sont impliqués.

#### **4.5.3. Les présumés responsables d'accidents où des seniors sont présents en Lot-et-Garonne**

273 usagers sont présumés responsables des accidents impliquant des seniors.

82 % des présumés responsables sont des conducteurs de véhicules légers (véhicules de tourisme + véhicules utilitaires).

8 % des présumés responsables sont des conducteurs de 2RM.

7 % des présumés responsables sont des usagers de mobilités douces.

Au regard des classes d'âge, 55 % des présumés responsables se situent chez les seniors, 16 % dans la tranche 45-64 ans, 14 % dans la tranche des 25-44 ans, 10 % dans la tranche des 18-24 ans, et 5 % dans la tranche des 0-17 ans.

## **5. Mise en œuvre et suivi du DGO**

### **5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR**

Dans le cadre du travail préparatoire du DGO, la préfecture a sollicité un grand nombre de partenaires tels que les associations impliquées dans la sécurité routière, les maires du département (via l'association des maires de France et l'association des maires ruraux de France), les assureurs, ou encore l'union des métiers et des industries de l'hôtellerie de Lot-et-Garonne.

Dans le même temps, une grande réunion cadre a permis d'échanger sur le sujet avec les acteurs institutionnels : conseil départemental, forces de sécurité intérieure, service départemental d'incendie et de secours, procureur de la République, et observatoire départemental de sécurité routière.

A l'issue de ces échanges des grandes lignes ont été dessinées pour chaque objectif.

#### **5.1.1. Les 2RM**

Les actions actuellement menées (journée des motards et p'tits cubes) sont très bien reçues par le public, et permettent de bons échanges.

Néanmoins, on constate que les candidats à ces journées sont trop souvent les mêmes. Il apparaît nécessaire de diversifier la « clientèle » de ces actions. Cela pourra passer par exemple par des relais des actions sur les réseaux sociaux, ou des contacts auprès des concessions 2RM.

Par ailleurs il est constaté que, même si son intérêt n'est plus à démontrer, le gilet airbag est peu porté dans le département. Il semble opportun d'augmenter les actions en faveur de cet équipement (démonstrations sur les actions, communications via les réseaux sociaux, etc).

Enfin, la problématique des services de livraison de nourriture à domicile est soulevée. Ces prestations sont régulièrement effectuées en cyclomoteurs. Or, l'état des véhicules et le respect des règles de circulation constituent un risque routier patent.

La difficulté ici réside en l'absence de groupement de travailleurs dans le département ( associations, syndicats...).

L'un des objectifs sera donc de trouver les moyens de toucher cette population. Une option envisagée serait de passer par les employeurs (chaînes de restauration rapide entre-autres).

### 5.1.2. *Conduites à risque*

Deux sujets litigieux émergent des discussions :

- Le téléphone au volant : phénomène en pleine extension, et fortement accidentogène.

Dans le cadre des actions de sécurité routière, il est demandé que la communication soit faite non seulement sur l'illégalité de l'usage du téléphone tenu en main, mais aussi sur le risque accru d'accident par tout usage du téléphone, y compris via un dispositif mains libres.

- Alcool et stupéfiants : suite aux échanges, il est décidé de mieux utiliser le volet judiciaire dans le cadre de la prévention. Cela pourra passer par une communication sur les risques en termes de condamnation, tant au pénal qu'au civil, le rappel de la déchéance d'assurance dans certains cas, etc.

### 5.1.3. *mobilités douces*

Il est mis en évidence un problème majeur de connaissance de la règle concernant les nouvelles mobilités. Ainsi, pour les EDPM, le premier travail devra porter sur l'information du public plus que sur la prévention en tant que telle.

On note en particulier la présence régulière de ces engins hors agglomération. Cette infraction, particulièrement accidentogène, a déjà occasionnée un décès d'utilisateur de trottinette électrique en 2021.

Le principal problème des mobilités douces en Lot-et-Garonne demeure la visibilité. Le respect des règles élémentaires, tel que l'éclairage des vélos, est très faible. Un travail conjoint prévention / répression pour être mené régulièrement afin de sensibiliser au mieux les usagers.

#### 5.1.4. RRP

Le travail actuel sur les RRP nécessite de s'adapter à l'évolution actuelle de la société.

Il est fait mention de la problématique grandissante des addictions en milieu professionnel (en particulier stupéfiants et téléphones).

On note également le fort développement des services de livraison. Ces services font en général partie des usagers vulnérables de la route (en particulier cyclomoteurs et vélos). Or, on constate de nombreuses problématiques, tant du côté de l'état des véhicules utilisés que du respect des règles (circulation sur trottoirs, non respects des signaux d'arrêts).

Enfin, il est noté que le développement des EDPM permet à des travailleurs précaires et demandeurs d'emploi de bénéficier d'un moyen de locomotion bon marché.

Un travail de sensibilisation devra donc être porté auprès de ce public.

Au-delà de ces sujets précis, il est évoqué l'influence positive en termes de sécurité routière de l'écoconduite. Ce sujet, initié depuis 2022 dans le cadre du PDASR, sera accentué sur le DGO 2023-2027.

#### 5.1.5. Seniors

Le Lot-et-Garonne est un département rural, peu pourvu en transports en communs, et dans lequel la population « senior » est plus importante que la moyenne nationale.

Malheureusement cela se traduit par une surreprésentation de cette catégorie de la population dans l'accidentologie locale.

Il est souligné un point positif : il s'agit d'une population qui est en général réceptive aux actions de sécurité routière, voir en demande de telles opérations.

Le travail actuel envers les seniors va donc être poursuivi dans le cadre de ce DGO, d'où l'inscription des seniors en tant qu'enjeu local.

Il est évoqué la nécessité de pouvoir proposer des actions dans tout le département, et de travailler auprès des seniors sur les différentes mobilités (en particulier voiture, vélo, marche).

Enfin cette population étant plus sujette à la consommation de médicaments, il est convenu de travailler sur le sujet, soit directement, soit en partenariat avec les professionnels (en particulier l'ordre des médecins et l'ordre des pharmaciens).

## **5.2. Modalité de suivi du DGO**

La préfecture et le conseil départemental se rencontrent chaque année pour arbitrer les dossiers déposés dans le cadre du PDASR.

A cette occasion un point sera fait sur les orientations du DGO.

Le cas échéant, en fonction de l'évolution de l'accidentalité du département, des pistes d'évolution pourront être proposées.