



SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Document Général d'Orientations DGO 2018-2022

Département de l'Aveyron

<http://www.securiteroutiere.gouv.fr/>



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Janvier 2018

Liste des abréviations

2RM	Deux Roues Motorisés
ATB	Accident Tué Blessé
BAAC	Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels
BH	Blessé Hospitalisé plus de 24 heures
BL	Blessé Léger (n'ayant pas nécessité plus de 24 heures de soins)
CFA	Centre de Formation des Apprentis
CG	Conseil Général
CISR	Comité Interministériel de la Sécurité Routière
DDT	Direction Départementale des territoires
DDSP	Direction Départementale de la Sécurité Publique
DGO	Document Général d'Orientations
DIR	Direction Interrégionale des Routes
DSCR	Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières
EDSR	Escadron Départemental de Sécurité Routière
ETF	Équipement de terrain fixe (radar automatique)
GN	Gendarmerie Nationale
IGN	Institut Géographique National
ILSR	Indicateurs Locaux de Sécurité Routières
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Economiques
MIF	Message d'InFraction
ODSR	Observatoire Départemental de Sécurité Routière
ONISR	Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière
ORSR	Observatoire Régional de Sécurité Routière
PDASR	Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière
PDCR	Plan Départemental des Contrôles Routiers
PL	Poids Lourd
PR	Point de Repère
PV	Procès-Verbal
RIU	Référentiel routier InterUrbain
RD	Route Départementale
RN	Route Nationale
SIG	Système d'Information Géographique
SR	Sécurité Routière
VC	Voirie Communale
VL	Véhicule Léger
ZAAC	Zone d'Accumulation d'Accidents Corporels

Définition de l'accident corporel de la circulation routière 1/2

Un accident corporel (mortel ou non mortel) de la circulation routière :

- provoque la **mort** ou la **blessure** d'une ou plusieurs personnes,
- survient sur une voie ouverte à la **circulation publique**,
- implique au moins un véhicule **roulant** ou se **déplaçant**,
- en **excluant les actes volontaires** (homicides volontaires, suicides...) et les catastrophes naturelles.

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui n'impliquent pas de véhicule en circulation.

Définition de l'accident corporel de la circulation routière 2/2

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers.

Parmi les **usagers impliqués**, on distingue :

- les victimes : personnes impliquées décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux
- les indemnes : personnes impliquées non victimes.

Parmi les **victimes**, on distingue :

- **les tués à trente jours (T)** : victimes **décédées sur le coup ou dans les trente jours** qui suivent l'accident
- **les blessés hospitalisés (BH)** : victimes admises comme patients dans un hôpital **plus de 24 heures**,
- **les blessés légers (BL)** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, **non hospitalisés ou** admises comme patients à l'hôpital **moins de 24 heures**.

Sommaire

- ✓ Le mot de la Préfète
- ✓ Le préambule
- ✓ Chapitre I : Présentation de la démarche
- ✓ Chapitre II : Caractéristiques du département de l'Aveyron
- ✓ Chapitre III : Éléments du bilan D.G.O. 2013-2017
- ✓ Chapitre IV : Accidentologie 2012-2016
- ✓ Chapitre V : Orientations des actions D.G.O. 2018-2022
- ✓ Chapitre VI : Validation du document par les membres du comité de pilotage sécurité routière

Le mot de la Préfète

Lors du comité interministériel de la sécurité routière du 08 janvier 2018, le Premier ministre a fixé les priorités d'actions afin de parvenir à une inflexion sensible de l'accidentalité. Ce plan ambitieux doit trouver une pleine application territoriale.

Le document général d'orientations pour la sécurité routière constitue la feuille de route des acteurs de la lutte contre l'insécurité routière. S'appuyant sur l'évolution des accidents de la route de ces dernières années, le nouveau document général d'orientations identifie les axes prioritaires de travail pour les années 2018 à 2022 en Aveyron :

- Le risque routier professionnel
- Les addictions (alcool et stupéfiants)
- Les jeunes
- Les seniors
- Les deux-roues motorisés

Les services de l'État, le département, les collectivités locales et plus d'une cinquantaine de partenaires locaux (associations, mutuelles, assurances, acteurs socio-économiques) sont mobilisés chaque année pour porter les messages de prévention auprès de nombreux publics dans le cadre des plans départementaux d'actions sécurité routière.

Comme pour les 2 précédents, les signataires du nouveau document général d'orientations affichent leur volonté et leur engagement commun à réduire l'accidentalité sur nos routes aveyronnaises.

Je remercie chacun des acteurs pour son implication. Cette mobilisation collective contribuera à la réussite de ce défi, c'est là notre responsabilité collective.



Catherine Sarlandie de La Robertie

Préambule

Le Gouvernement, dans la continuité des actions décidées lors du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015, a réaffirmé lors de l'installation du Conseil national de sécurité routière (CNSR) le 23 janvier 2017 les priorités d'action pour réduire l'accidentalité sur les routes :

- intensifier la lutte contre les comportements dangereux,
- protéger les usagers les plus vulnérables,
- favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière,
- donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi.

Dans un contexte difficile de reprise de l'accidentalité routière depuis 2013, l'objectif de diviser par deux le nombre de personnes tuées entre 2010 et 2020 nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs, à l'instar des engagements pris par des représentants du secteur privé et du secteur public pour réduire l'accidentalité dans le cadre des déplacements liés au travail. Afin de susciter cette implication commune, le délégué interministériel à la sécurité routière a décidé de relancer l'élaboration du Document général d'orientations (DGO).

Le Document général d'orientations que chaque département doit élaborer en 2017, pour la période 2018-2022, constitue un outil politique de programmation qui définira les orientations d'actions à mener mais également un outil de mobilisation locale pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

L'élaboration du DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

Document général d'orientations

2018-2022

Chapitre I

Présentation de la démarche

I.1 Cadre général

Le DGO doit définir les axes prioritaires de la politique de sécurité routière du département de l'Aveyron à mettre en œuvre au cours des années 2018 à 2022 pour faire reculer l'insécurité routière. Il est élaboré dans le cadre d'une démarche partenariale associant l'État, le Parquet, le Conseil départemental, l'association départementale des maires. Il doit également fédérer, autour des axes prioritaires, l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

Le DGO est avant tout une démarche impliquant tous les acteurs et un outil de programmation.

I.2 La démarche d'élaboration

L'élaboration du DGO s'est réalisée suivant la démarche participative ci-dessous :

Au cours de la réunion du comité de pilotage du 18 décembre 2017, l'Observatoire départemental de la sécurité routière a présenté un bilan du précédent DGO 2013-2017 et l'évolution de l'accidentologie entre 2012 et 2016. Sur la base de cette analyse, le comité a validé 5 enjeux (4 nationaux et 1 départemental) pour les années 2018 à 2022.

Ces enjeux portent sur le risque routier professionnel, la conduite après usage de substances psychoactives, les jeunes de 14 à 29 ans, les seniors de plus de 65 ans, ainsi que les usagers de deux-roues motorisés.

Les orientations d'actions définies préalablement par le pôle de compétence ont été présentées au cours de ce comité de pilotage.

Ces orientations définies dans le cadre du DGO feront l'objet d'actions opérationnelles qui seront inscrites annuellement dans les plans départementaux d'actions pour la sécurité routière (PDASR). Le comité de pilotage sera chargé d'assurer le suivi du DGO en fin d'année, de vérifier l'évolution des enjeux et de faire le bilan des actions de l'année en cours.

Document général d'orientations

2018-2022

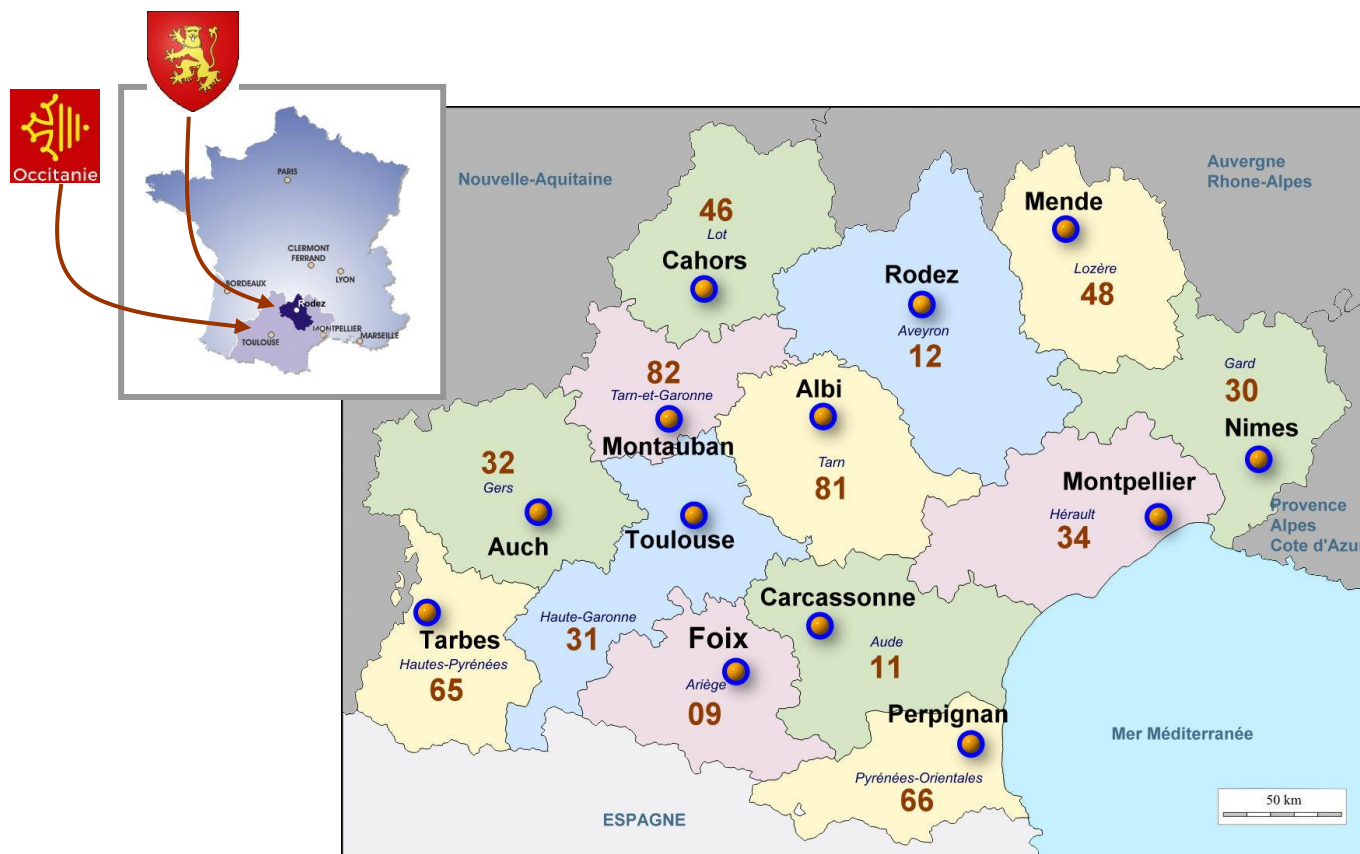
Chapitre II

Les caractéristiques du département de l'Aveyron

II.1 Présentation du département de l'Aveyron :

La nouvelle région Occitanie

Région	Occitanie	Arrondissements	Rodez
Préfecture	Rodez		Millau
Sous-préfecture(s)	Millau Villefranche-de-Rouergue		Villefranche-de-Rouergue
Population totale	278 644 hab. (2014)	Cantons	23
Densité	32 hab./km ²	Intercommunalités	19
Superficie	8 735 km ² (5 ^{ème} rang national)	Communes	285



L'Aveyron fait partie depuis le 1^{er} janvier 2016 de la nouvelle région administrative Occitanie, regroupant les anciennes régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon. Il est limitrophe des départements du Tarn, du Tarn-et-Garonne, du Lot, de l'Hérault, du Gard, de la Lozère et du Cantal (région Auvergne_Rhône-Alpes). C'est une terre d'échange au sud du Massif Central entre Auvergne et Languedoc.

Le point culminant du département est le lieu-dit "les Cazalets", culminant à 1 463 m, sur les Monts d'Aubrac. Le point le plus bas, 144 m se situe près de Capdenac à l'ouest du département.

Le département de l'Aveyron est découpé en plusieurs régions naturelles séparées par de profondes vallées taillées par les principales rivières ; le Tarn au sud, l'Aveyron au centre, le Lot et la Truyère au nord. Suivant leurs situations, ces régions subissent l'influence du climat océanique, semi-continentale ou méditerranéenne et offrent ainsi une grande diversité paysagère.

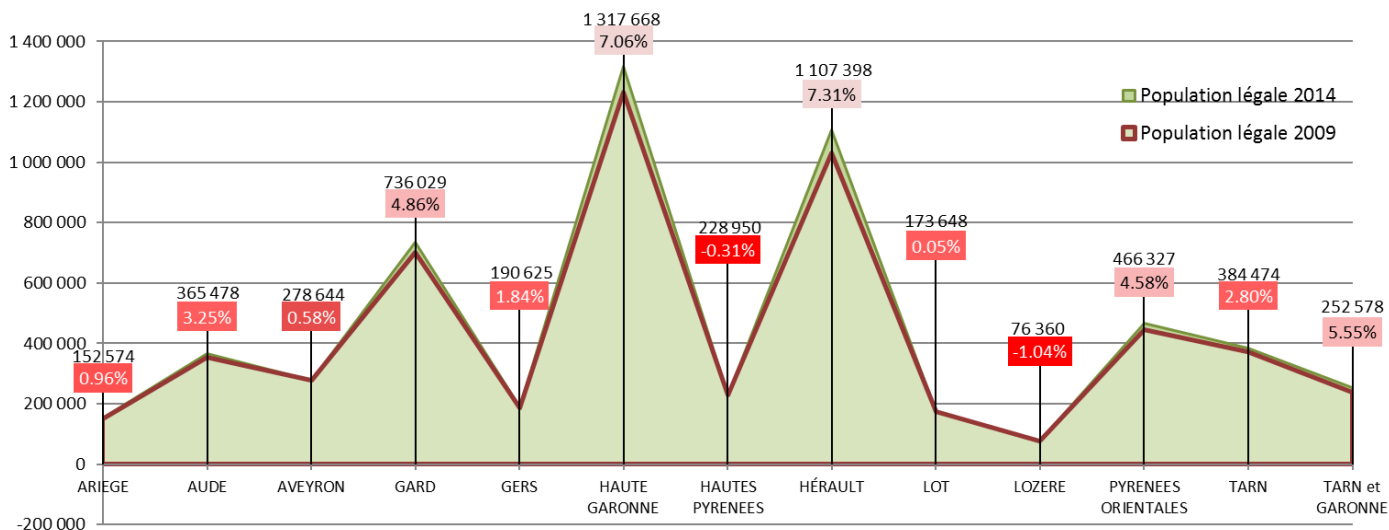
- La montagne couvre environ 34% du territoire aveyronnais
- Les collines et les plateaux occupent quant à eux 64% du département
- Les fonds de vallée représentent 2% de l'espace départemental

II.2 Démographie :

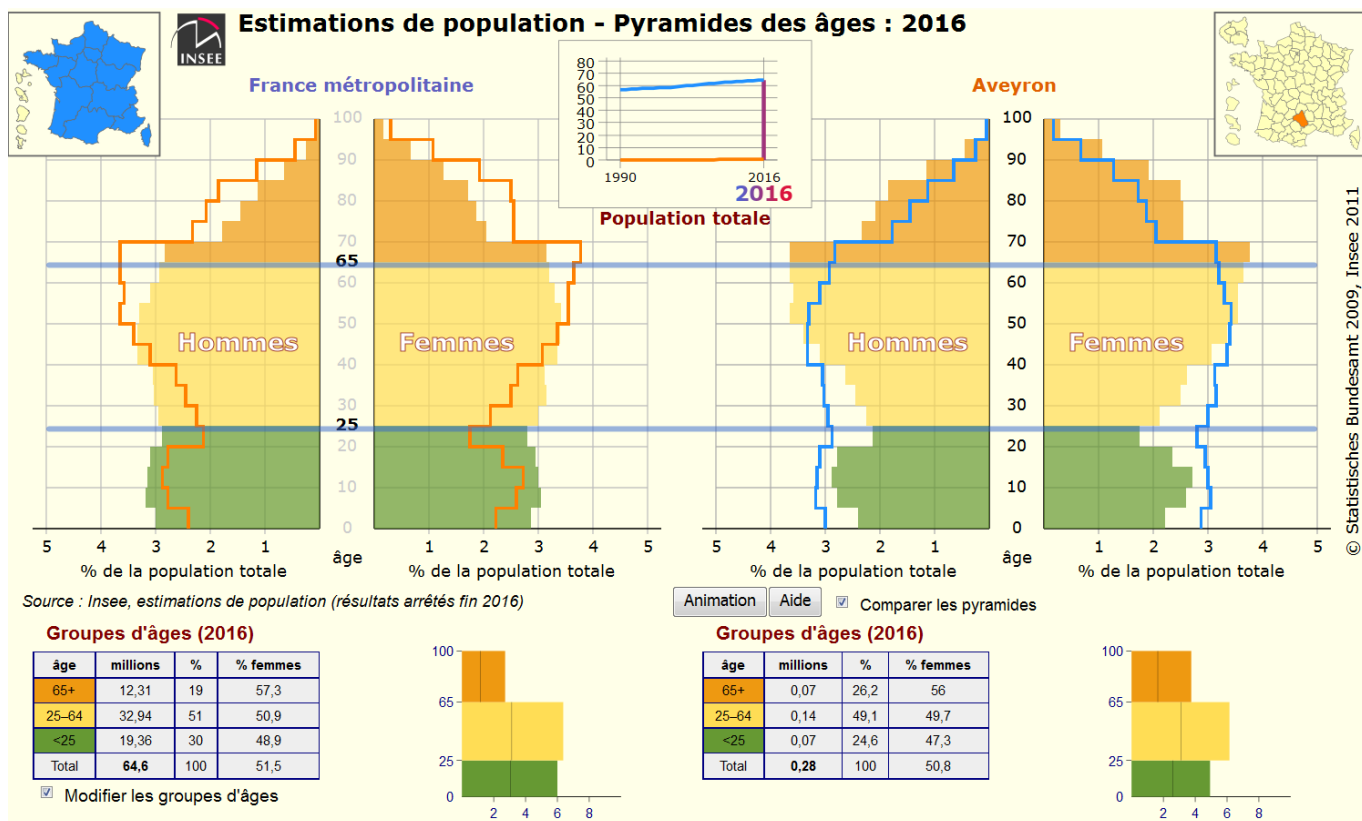
Les chiffres officiels de la population légale 2014 en vigueur au 1^{er} janvier 2012 confirment une légère augmentation de la population départementale par rapport à 2009 (+ 13 124 habitants). Le département de l'Aveyron, 5^e national en superficie, 1^{er} de la région Occitanie, affiche une évolution démographique positive (+0,58%), celle-ci le classe au 7^e rang (en population) des treize départements composants la région Occitanie.

Département	Superficie (km2) / Rang	Population 2009	Population 2014	Rang	Evolution	Densité
Ariège	4 890 / 10 ^e	151 117	152 574	12 ^e	0.96%	31
Aude	6 139 / 4 ^e	353 980	365 478	6 ^e	3.25%	60
Aveyron	8 735 / 1 ^{er}	277 048	278 644	7 ^e	0.58%	32
Gard	5 853 / 6 ^e	701 883	736 029	3 ^e	4.86%	126
Gers	6 257 / 3 ^e	187 181	190 625	10 ^e	1.84%	30
Haute-Garonne	6 309 / 2 ^e	1 230 820	1 317 668	1 ^{er}	7.06%	209
Hautes-Pyrénées	4 464 / 11 ^e	229 670	228 950	9 ^e	-0.31%	51
Hérault	6 101 / 5 ^e	1 031 974	1 107 398	2 ^e	7.31%	182
Lot	5 217 / 8 ^e	173 562	173 648	11 ^e	0.05%	33
Lozère	5 167 / 9 ^e	77 163	76 360	13 ^e	-1.04%	15
Pyrénées Orientales	4 116 / 12 ^e	445 890	466 327	4 ^e	4.58%	113
Tarn	5 758 / 7 ^e	374 018	384 474	5 ^e	2.80%	67
Tarn-et-Garonne	3 718 / 13 ^e	239 291	252 578	8 ^e	5.55%	68
Total de la région Occitanie	72 724	5 473 597	5 730 753		4.70%	79

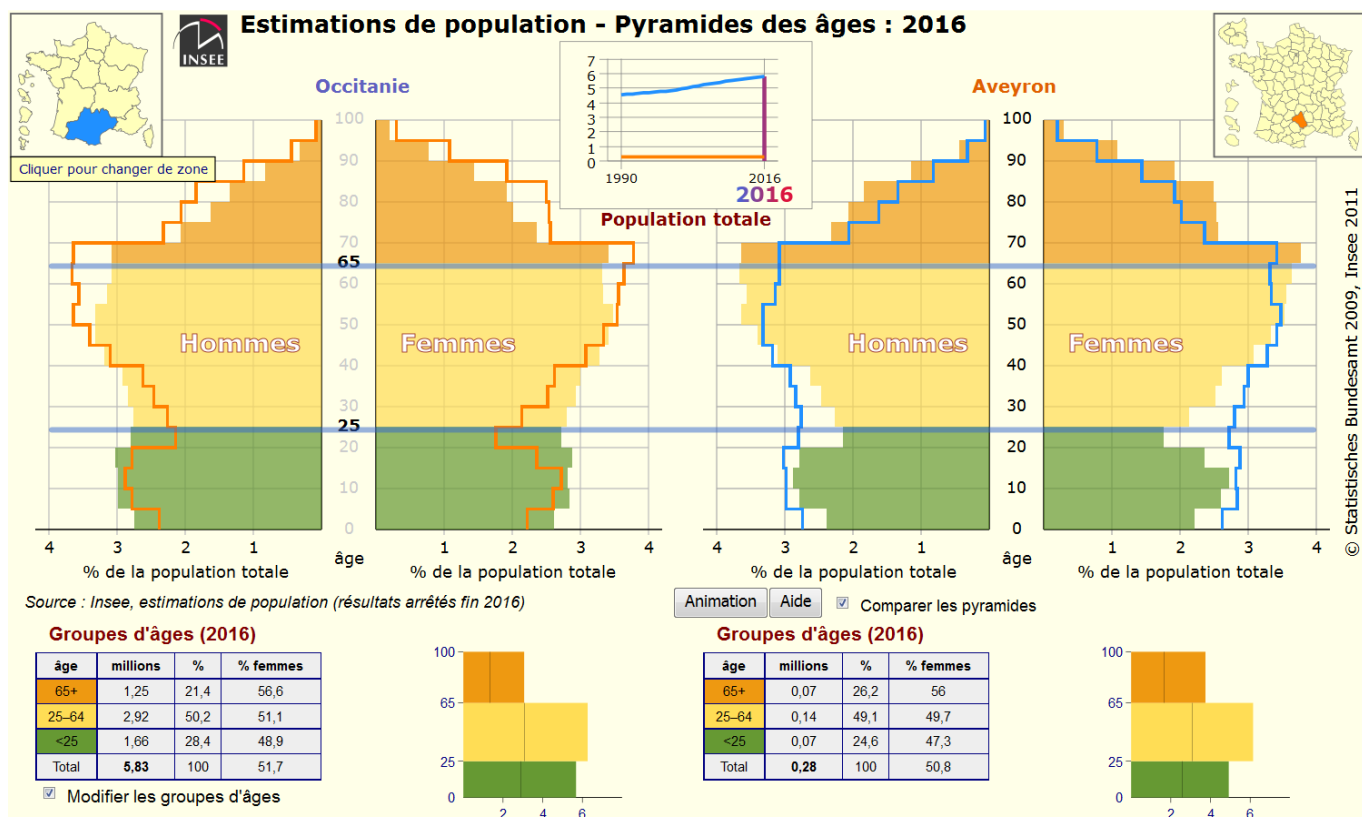
Si les principales agglomérations maintiennent leurs populations, les grandes zones rurales continuent de voir leur population diminuer. De fait, les départements essentiellement ruraux voient celles-ci stagner, voir diminuer comme les Hautes-Pyrénées ou la Lozère.



Démographie France / Département de l'Aveyron

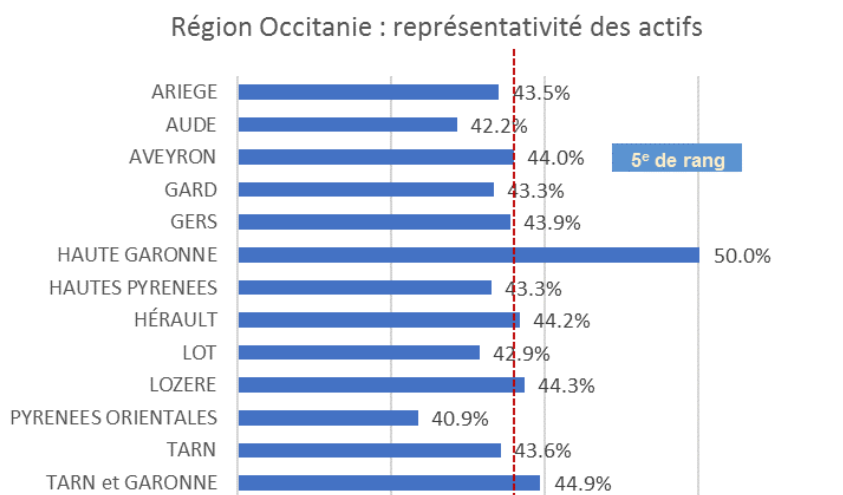


Démographie Région Occitanie / Département de l'Aveyron

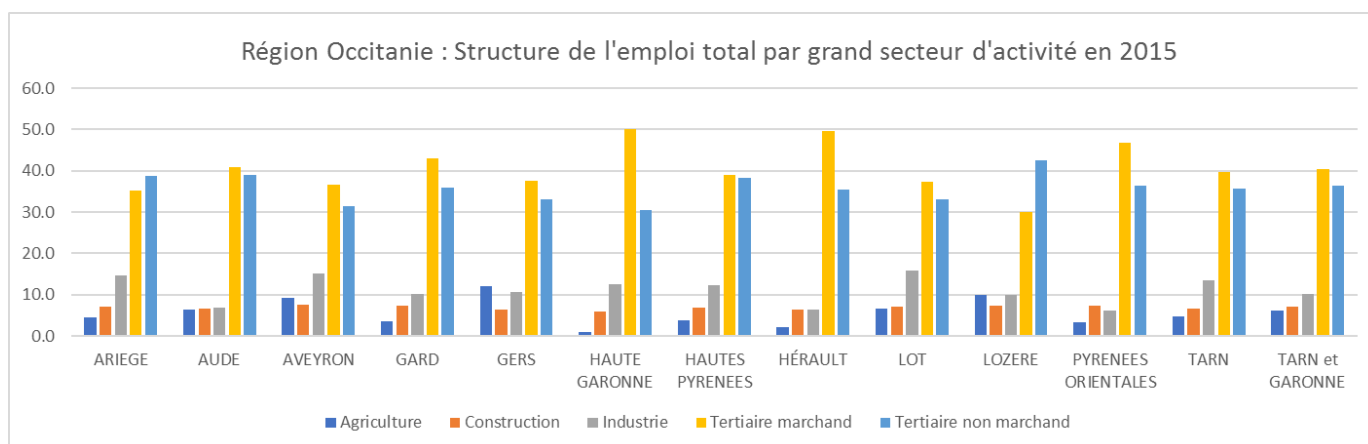


Le vieillissement de la population constitue un handicap majeur principalement dans les zones rurales éloignées des grands centres urbains. Proportionnellement au niveau national ou régional, le département de l'Aveyron manque de jeunes, à l'inverse la tranche des plus de 60 ans est sur-représentée.

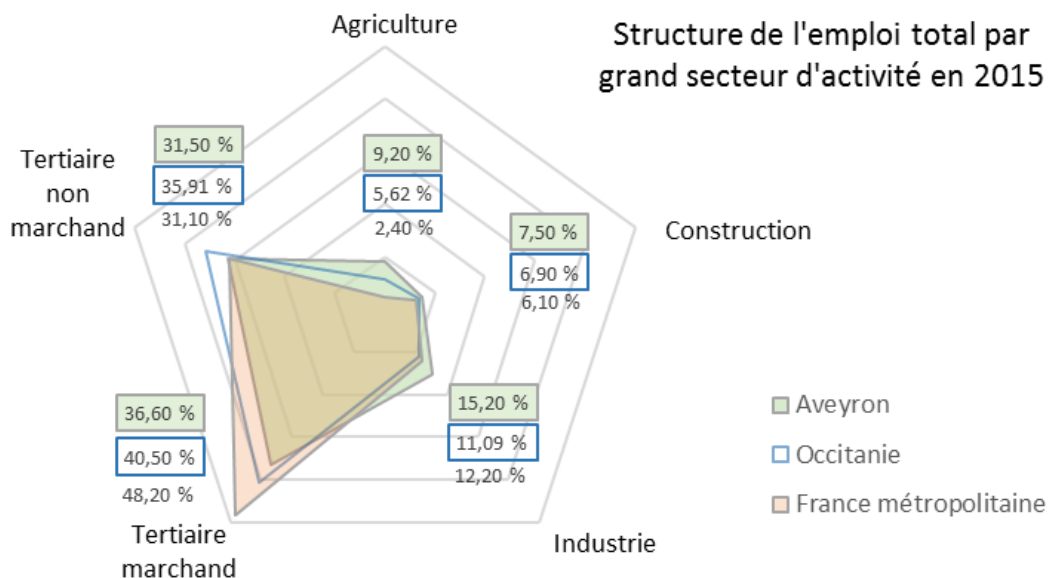
En ce qui concerne la part de population active (salarié ou non salarié) en Occitanie, le département de l'Aveyron se classe au 5^e rang.



Sa répartition selon les grands secteurs d'activité indique une très large part du tertiaire

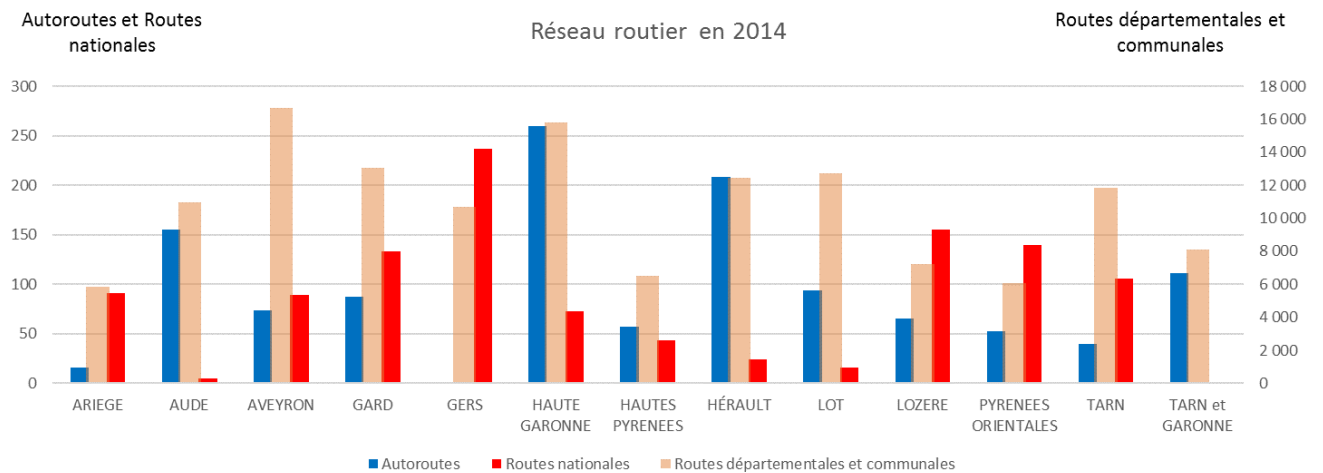


Tertiaire marchand (transports, commerce, services aux entreprises, services aux particuliers, activités immobilières et financières) du tertiaire non-marchand (éducation, santé, action sociale, administration...)



II.3 Infrastructures, insécurité routière :

Le département de l'Aveyron se distingue par le réseau routier départemental et communal le plus dense de la région Occitanie.

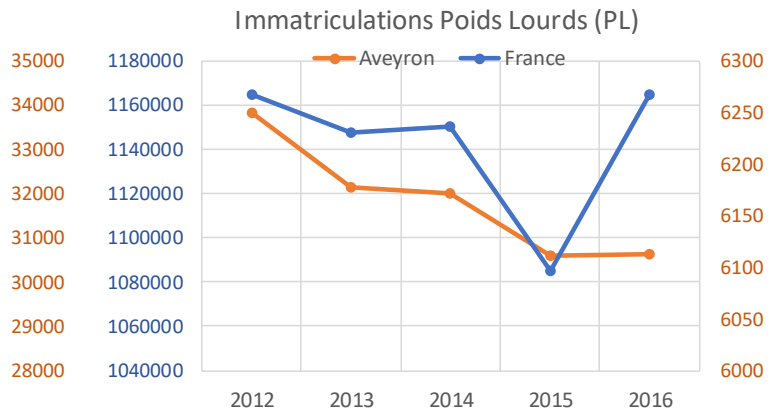
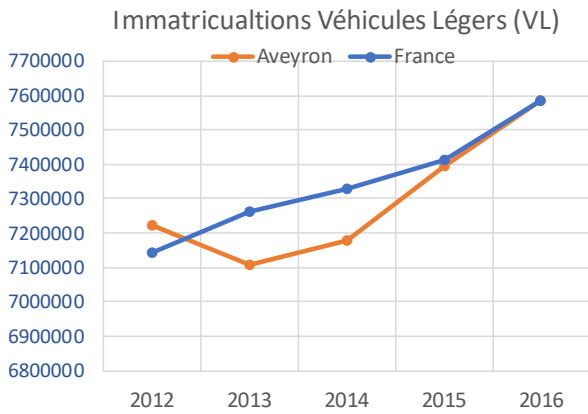


Le réseau de voiries de communication est important avec 9 500 km de voies communales, près de 5 965 km de voies départementales et 163 km de voies nationales (RN88 89 km et autoroute A75 74 km) dont 439 km classées voies à grande circulation (A75, RN88, RD et VC).

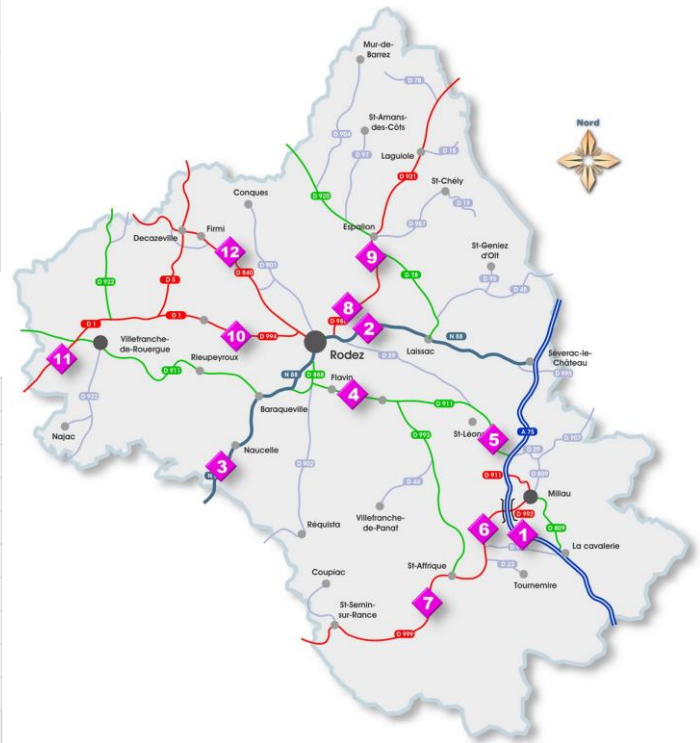
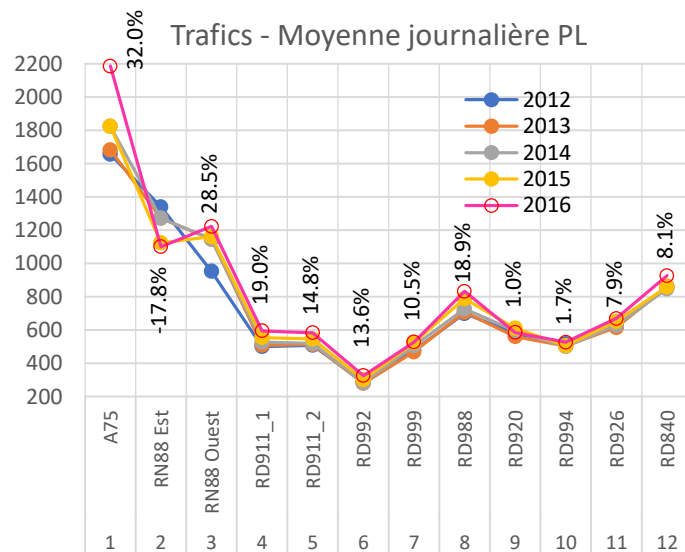
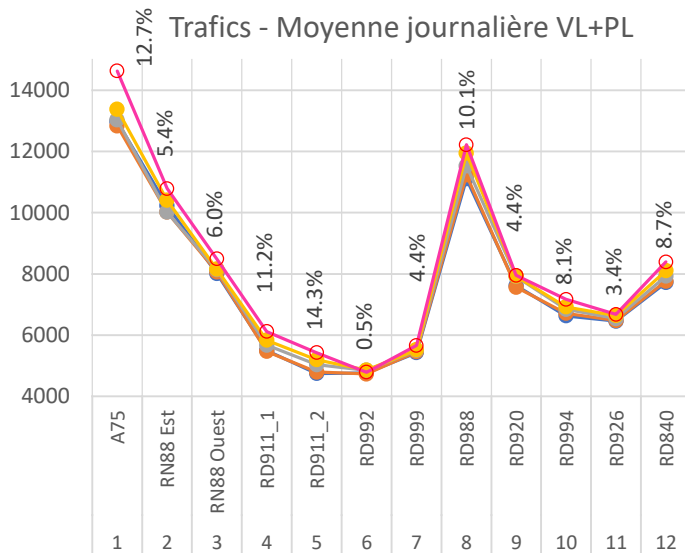


Ces dernières années, la qualité du réseau s'est améliorée notamment par l'aménagement de sections réputées accidentogènes (points couleur cyan) : déviation de Rignac, déviation de Curlande, Déviation de Pont de Salars, déviation de Viviez, créneaux à 3 voies dans les côtes de Nuces, de St. Germain, du Cayrol et d'Hymes, rectification et créneaux à Vailhourles, mise en sécurité de la cote de la Cavalerie, fin de l'aménagement de la cote de Montsalvy, voie PL dans la cote de St Georges de Luzençon

Sur les 5 dernières années (2012/2016), le nombre d'immatriculations des véhicules légers (neufs ou d'occasions) a augmenté en moyenne annuelle de 2,5 %, augmentation comparable au niveau national. En ce qui concerne les immatriculations de poids lourd, elles sont restées stable sur les 5 ans en Aveyron alors qu'elles ont diminué de 1,4 % au niveau national.



Coté trafics, que ce soit tous véhicules confondus ou uniquement poids lourds, on constate une augmentation significative du trafic routier sur les principales liaisons routières du département.



Document général d'orientations

2018-2022

Chapitre III

Éléments du bilan

D.G.O. 2013-2017

III.1 Rappel de l'accidentalité sur les périodes des quatre derniers DGO :

DGO	Diagnostic	Accidents		Tués		Blessés Hospitalisés		Blessés Légers	
2004/2008	1998/2002	1813		259		896		1694	
2008/2012	2003/2007	1134	-37%	171	-34%	834	-7%	659	-61%
2013/2017	2007/2011	911	-20%	127	-26%	800	-4%	411	-38%
2018/2022	2012/2016	893	-2%	135	6%	751	-6%	459	12%

Sur la période de diagnostic des 4 derniers DGO, le nombre d'accidents diminue de moitié, le nombre de tués également malgré une légère hausse sur le dernier quinquennat. Le nombre de blessés hospitalisés baisse légèrement de façon constante.

En données brutes sur les deux dernières périodes, le nombre d'accidents a baissé de 18 (soit -2%), le nombre de tués a augmenté de 8 (soit +6%) et celui des blessés hospitalisés a baissé de 49 (soit -6%).

	Période précédente 01/01/2007 au 31/12/2011	Période étudiée: 01/01/2012 au 31/12/2016	Soit une évolution de
Nombre d'accidents corporels	911	893	-1.98%
<i>dont mortels</i>	116	121	4.31%
<i>dont mortels ou avec BH</i>	751	710	-5.46%
Nombre de victimes	1338	1345	0.52%
<i>dont tués</i>	127	135	6.30%
<i>dont total blessés (1)</i>	1211	1210	-0.08%
<i>dont BH (2)</i>	800	751	-6.13%

III.2 Objectifs et orientations

Les objectifs du précédent DGO étaient de fixer les enjeux et les orientations d'action en matière de sécurité routière dans le département de l'Aveyron pour les cinq années 2013 à 2017.

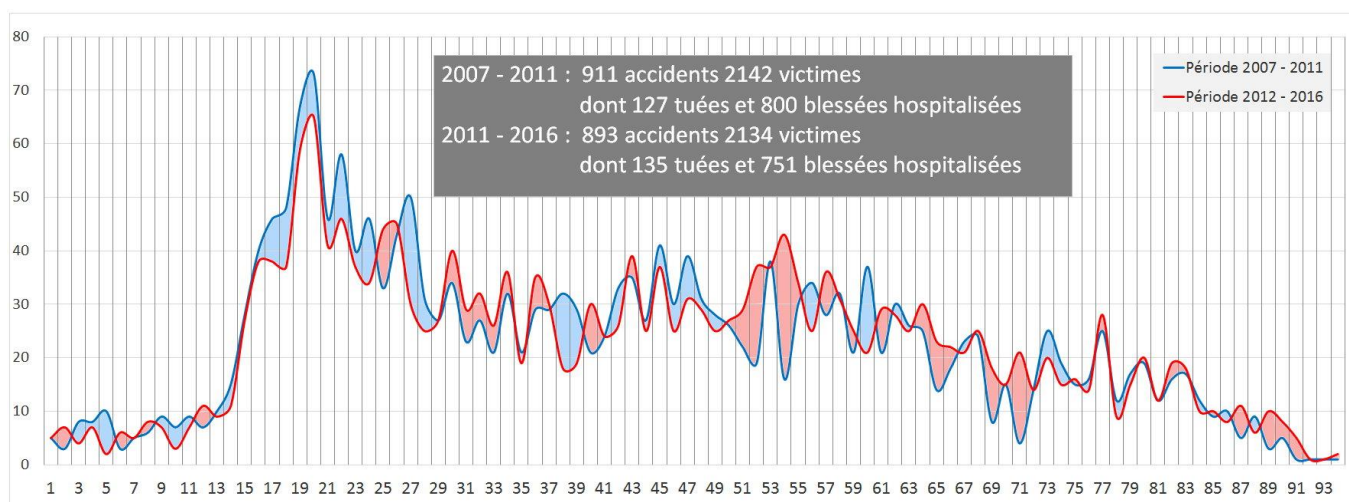
L'étude de diagnostic était basée sur les données accidents du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2011 (période de cinq ans) qui comptaient 911 accidents et 127 tués.

Le comité de pilotage avait validé en octobre 2012 les cinq enjeux aveyronnais proposés par l'observatoire départemental de la sécurité routière :

- ▶ Les jeunes de 14 à 24 ans
- ▶ Les 2 roues motorisés
- ▶ Les seniors de 65ans et +
- ▶ Les comportements au volant
- ▶ Les addictions.

III.3 Bilan de l'accidentalité selon les 5 enjeux retenus au DGO 2013/2017

Répartition des accidents selon l'âge des victimes sur les 2 périodes 2007/2011 et 2012/2016



Globalement, si on compare sur les 2 dernières périodes 2007/2011 et 2012/2016 les accidents répartis selon l'âge des victimes, on constate (en bleu) que sur les premières tranches d'âge en dessous de 50 ans il y a eu une amélioration de l'accidentalité. Par contre dans la tranche d'âge 50 ans et plus, les victimes ont été plus nombreuses dans la période 2012/2016 (en rouge).

► Les jeunes de 14 à 24 ans

Accidents impliquant au moins un usager âgé de 14 à 24 ans								
jeunes 14/24 ans	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			Sur cet enjeu, tous les indicateurs sont au vert ; baisse de 13% du nombre d'accidents, de 14% du nombre de tués et de 12% du nombre de blessés hospitalisés.	
				Tués	BH	BL		
2007/2011	359	37	286	42	312	212		
2012/2016	312	31	240	36	274	207		
Ensemble	671	68	526	78	586	419		
Évolution	-47 -13.09%	-6 -16.22%	-46 -16.08%	-6 -14.29%	-38 -12.18%	-5 -2.36%		
Écarts entre les 2 périodes par âges d'usager								
Écarts entre les 2 périodes 2004/2011 2012/2016	Usagers concernés	Accidents concernés	Accidents mortels	Accidents avec au moins un mort ou un BH	Victimes dans les accidents concernés			Le nombre d'accidents impliquant au moins un jeune (14/24ans) est en baisse, le bénéfice concerne essentiellement les blessés hospitalisés. En ce qui concerne les accidents mortels et de fait le nombre de tués, le bilan est plus mitigé. La tranche d'âge 18_24 ans est plus bénéficiaire que celle des 14-17 ans
					Tués	BH	BL	
14-17 ans	-22	-13	0	-17	-1	-15	-9	
18-24 ans	-37	-37	-2	-33	-2	-24	-3	

► Les seniors de 65 ans et +

Accidents impliquant au moins un usager de 65 ans et plus							
Séniors de 65 ans et +		Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes		
					Tués	BH	BL
2007/2011		262	42	230	46	248	95
2012/2016		278	55	242	60	257	131
Ensemble	–	540	97	472	106	505	226
Évolution		16	13	12	14	9	36
		6.11%	30.95%	5.22%	30.43%	3.63%	37.89%

Sur cet enjeu, tous les indicateurs sont au rouge. Il faut souligner que la tranche d'âge des plus de 65 ans est en constante augmentation dans la population aveyronnaise. Les plus de 75 ans représentent même 13% de la population contre 9% au plan national.

Écarts entre les 2 périodes par âges d'usager							
Écarts entre les 2 périodes 2004/2011 2012/2016	Usagers concernés	Accidents concernés	Accidents mortels	Accidents avec au moins un mort ou un BH	Victimes dans les accidents concernés		
					Tués	BH	BL
65-74 ans	22	14	6	6	9	13	35
75 ans et +	16	9	10	13	11	5	2

Durant la période 2012/2016, les usagers de plus de 65 ans ont été particulièrement impliqués

► Les 2 roues motorisés

Accidents impliquant au moins un 2 roues motorisé							
2 roues motorisé		Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes		
					Tués	BH	BL
2007/2011		276	21	226	22	221	85
2012/2016		243	16	192	16	193	78
Ensemble	–	519	37	418	38	414	163
Évolution		-33	-5	-34	-6	-28	-7
		-11.96%	-23.81%	-15.04%	-27.27%	-12.67%	-8.24%

Sur cet enjeu, tous les indicateurs sont au vert. Le nombre d'accidents sur la période 2012/2016 a baissé de 12% et le nombre de tués de 27%.

Accidents impliquant un 2RM en collision ou pas avec un autre véhicule							
Écarts entre les 2 périodes 2007/2011 2012/2016		Accidents concernés	Accidents mortels	Accidents avec au moins un mort ou un BH	Victimes dans les accidents concernés		
					Tués	BH	BL
bicyclette		2	0	2	0	2	2
VL		-37	-6	-34	-6	-24	-9
VU seul (1,5 < PTAC =< 3,5t)		-5	2	-3	2	-4	-3
PL seul (3,5 < PTAC =< 7,5t)		-1	0	-1	0	-1	0
PL seul (PTAC > 7,5t)		-2	-2	-3	-2	-2	1
PL + remorque(s)		1	0	1	0	1	0
tracteur agricole		6	2	7	2	5	-1
cyclomoteur (<=50cm ³)		-45	-4	-44	-4	-40	-9
motocyclette >50 et <=125cm ³		1	-2	1	-2	5	-2
motocyclette >125cm ³		10	0	8	-1	7	4

Ce bilan est à nuancer suivant la répartition des catégories de 2 roues motorisés

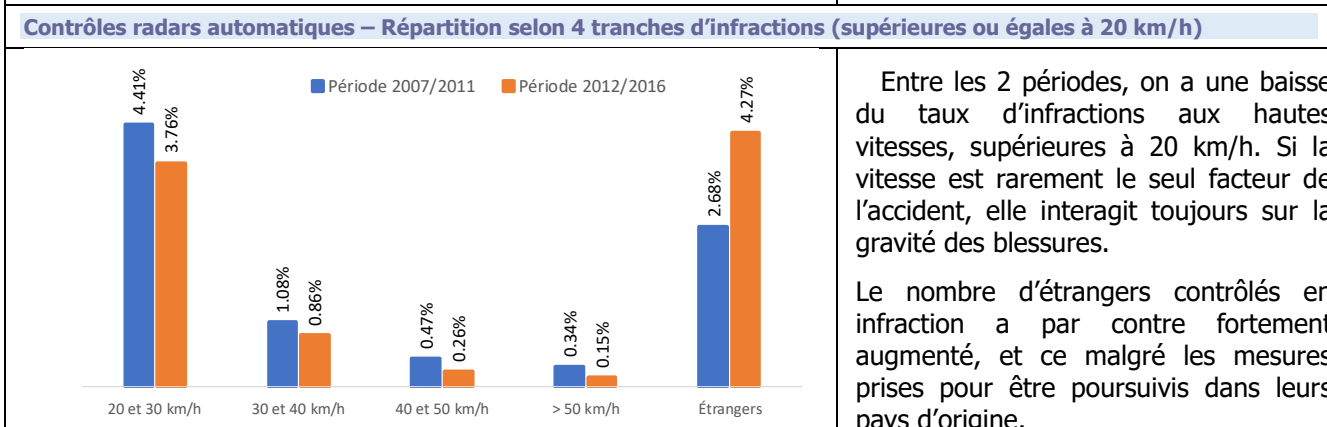
Entre les 2 périodes, on relève une forte baisse des accidents impliquant au moins un cyclomoteur et une augmentation dans ceux impliquant au moins une motocyclette de plus de 125 cm³.

Exemple de lecture du tableau : parmi les accidents impliquant au moins un 2RM, entre les 2 périodes, il y a 37 accidents de moins impliquant une collision entre 2RM et VL (*présupposé responsable*) avec comme conséquence 6 tués de moins (*qui peuvent être un usager 2RM ou un usager VL*)

► Les comportements au volant

Causes présumées : Vitesse non maîtrisée, priorité non respectée, dépassement et circulation à gauche							
Comportements au volant		Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes		
					Tués	BH	BL
2007/2011		612			72	542	288
2012/2016		605			84	544	276
Ensemble	–	1217			156	1086	564
Évolution		-7			12	2	-12
		-1.14%			16.67%	0.37%	-4.17%

Selon ces quatre causes présumées, on constate une baisse substantielle du nombre d'accidents, mais une augmentation des nombres de tués et de blessés hospitalisés. Le défaut de priorité reste une cause majeure. Les collisions frontales dues en parti à des malaises, des endormissements ou à l'usage du téléphone sont de plus en plus fréquentes.



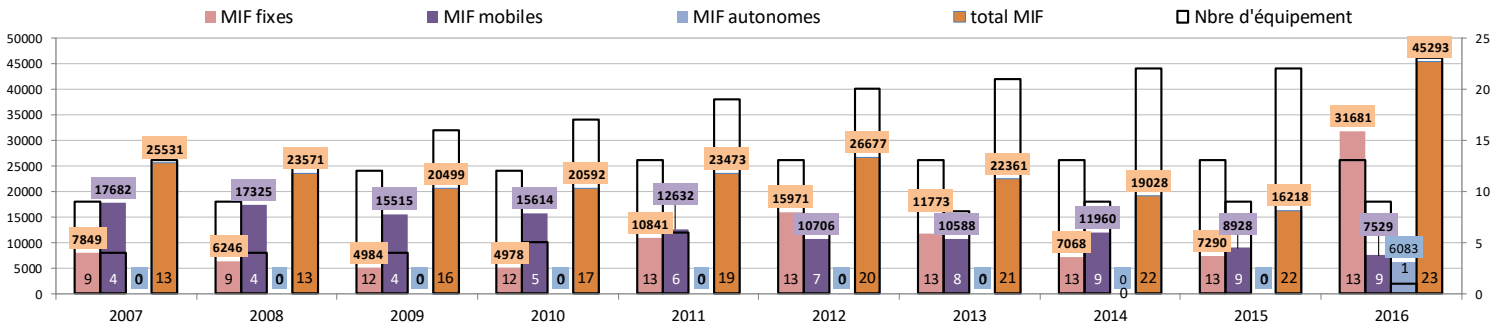
► Les addictions.

Dépassement du taux légal d'alcool dans le sang (0.5 mg/l)							
Alcool dépassement légal infraction délit		Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes		
					Tués	BH	BL
2007/2011		103	16	87	20	91	45
2012/2016		87	24	79	28	68	29
Ensemble	–	190	40	166	48	159	74
Évolution		-16	8	-8	8	-23	-16
		-15.53%	50.00%	-9.20%	40.00%	-25.27%	-35.56%

Concernant les conducteurs fortement alcoolisés (=>0.5 mg/l de sang), la tendance est mitigée. Les nombres d'accidents et de blessés hospitalisés ont baissé (-16% et -25%). Par contre le nombre d'accidents mortels est en augmentation (+8 tués). Il représente 21% du nombre total de tués sur la période 2012/2016.

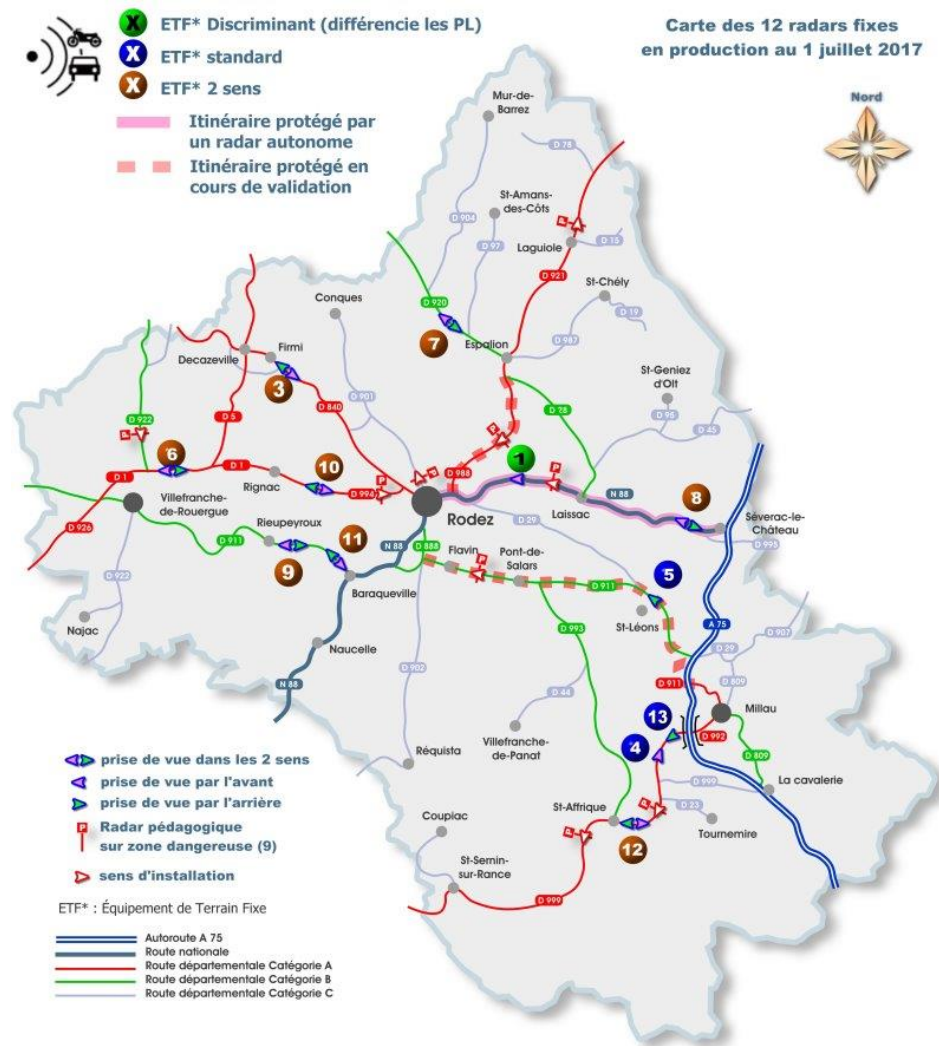
III.4 Bilan des contrôles

Infractions à la vitesse relevées par les équipements de contrôles sanctions automatisés fixes et mobiles
Nombre d'équipements en service



Entre 2011 et 2015 on constate une baisse du nombre total des infractions à la vitesse relevées par les équipements de contrôles sanctions automatisés (CSA). En 2016, le parc des équipements de contrôle sanction automatisé fixes ou mobiles s'est modernisé notamment en équipant la majorité des radars fixes de la fonction double sens et en mettant en service l'itinéraire protégé Rodez/Séverac-le-Château via la RN88. De ce fait, le nombre d'infractions relevées en 2016 a fortement augmenté.

Dans le département de l'Aveyron, sont actuellement en production : 12 radars fixes, 7 radars mobiles et 1 itinéraire surveillé par un radar chantier mobile (2 autres itinéraires sont en cours de validation).



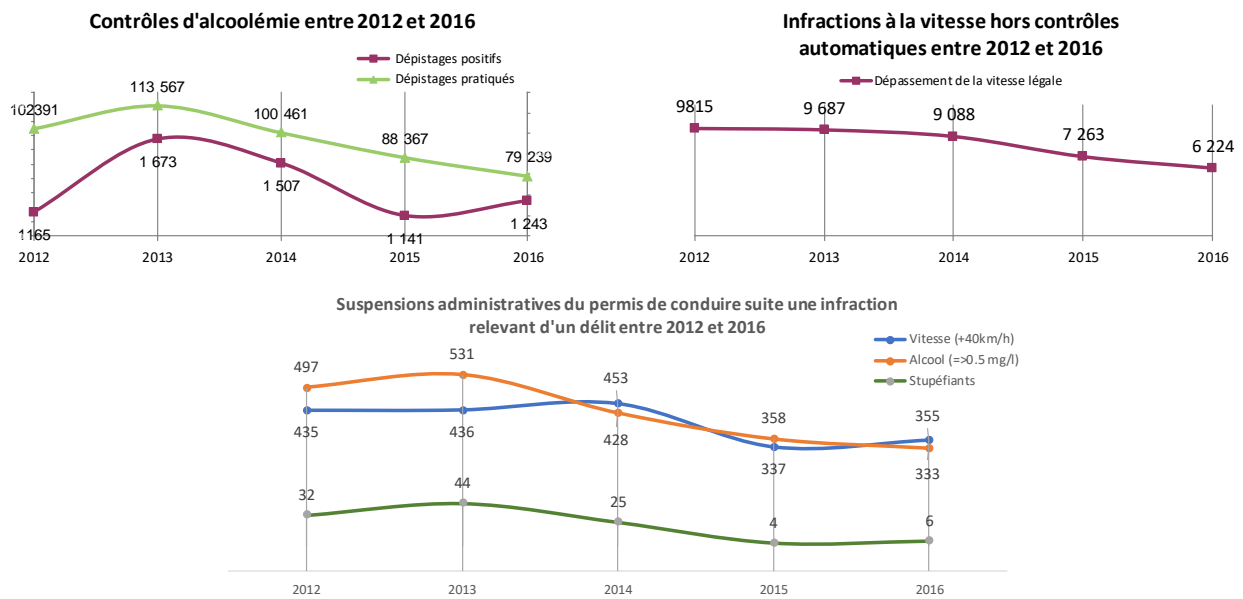
Outre les contrôles sanctions automatisés effectués par les radars fixes ou mobiles, les forces de l'ordre, Police et Gendarmerie contrôlent régulièrement les usagers de la route au bon respect des règles de conduite, notamment en ce qui concerne les vitesses excessives et la conduite sous l'emprise de l'alcool ou d'une drogue.

Voici un aperçu de leurs activités sur les infractions les plus recherchées entre 2012 et 2016 :

Contrôles de vitesse : 42 077 personnes ont été sanctionnées pour dépassement de la vitesse réglementaire.

Contrôles alcoolémie : Sur les 484 025 contrôles effectués, 6 729 se sont révélés positifs, 1.4 % des cas.

Suspension administrative du permis de conduire : entre 2012 et 2016, 111 suspensions ont été prononcées concernant la conduite sous l’emprise de stupéfiants, 2 147 sous l’emprise de l’alcool et 2 016 pour vitesse excessive.



III.5 Plan Départemental d'Actions Sécurité Routière :

Bilan financier des actions menées dans le cadre des PDASR annuels entre 2013 et 2017 :

Rubriques	2013		2014		2015		2016		2017		BILAN TOTAL	
	Nbre actions	Montant Financier	Nbre actions	Montant Financier	Nbre actions	Montant Financier	Nbre actions	Montant Financier	Nbre actions	Montant Financier	Nbre actions	Montant Financier
① Enjeu jeunes	29	23 572,15 €	32	26 338,71 €	30	28 020,55 €	31	26 989,37 €	27	25 241,77 €	149	130 162,55 €
② Enjeu 2RM	15	12 399,58 €	19	12 803,37 €	14	10 822,04 €	13	9 930,01 €	15	11 819,90 €	76	57 774,90 €
③ Enjeu comportements au volant	5	3 569,47 €	4	3 763,78 €	5	2 871,95 €	9	5 217,33 €	9	4 785,85 €	32	20 208,38 €
④ Enjeu addictions	12	10 125,00 €	12	9 430,00 €	10	8 343,87 €	11	8 098,46 €	11	7 900,00 €	56	43 897,33 €
⑤ Enjeu seniors	7	5 999,58 €	5	4 180,36 €	6	4 798,00 €	5	3 050,00 €	5	4 502,97 €	28	22 530,91 €
Label Vie	6	3 020,00 €	4	2 150,00 €	4	2 000,00 €	3	1 600,00 €	5	2 400,00 €	22	11 170,00 €
Équipement et fonctionnement SR		7 757,58 €		508,55 €		9 210,03 €		1 282,39 €		8 756,10 €	0	27 514,65 €
TOTAL :	74	66 443,36 €	76	59 174,77 €	69	66 066,44 €	72	56 167,56 €	72	65 406,59 €	363	313 258,72 €

Par le biais des appels à projets, le financement des actions de sécurité routière s'est fondé principalement sur ces 5 enjeux. Près de 363 projets d'action ont été présentés par les différents partenaires (services de l'État, collectivités, associations, mutuelles, etc...).

Synthèse entre budget et enjeux sur les périodes 2007/2011 et 2012/2016 :

- la thématique « jeunes » a été la plus prolifique (42% du budget total pour 41% des actions) avec un résultat positif, gain de 6 tués et de 38 blessés hospitalisés. Les actions menées par l'éducation nationale en partenariat avec de nombreux partenaires connaissent un vif succès auprès des jeunes.

- l'enjeu 2RM a mobilisé près de 18% du budget et 21 % des actions avec un résultat non négligeable, gain de 6 tués (-3 motards et -3 cyclomotoristes) et de 28 blessés hospitalisés. La mobilisation des forces de l'ordre sur cet enjeu est à souligner.

- l'enjeu comportement au volant (6% du budget et 9% des actions) a manqué de relais mais ce thème est repris au sein de certaines actions menées sur les autres enjeux. Au vu des contrôles routiers qu'ils soient faits par les forces de l'ordre ou par les contrôles automatisés, on se rend compte que les comportements liés à une vitesse inadaptée ou excessive s'améliorent mais restent un facteur aggravant des accidents.

- l'enjeu addictions présente un bilan mitigé à la vue des moyens déployés (14% du budget et 15% des actions) avec 8 tués en plus mais 23 blessés hospitalisés en moins. De nombreuses actions ont été conduites lors des différents rassemblements festifs.

- l'enjeu local seniors (7% du budget et 8% des actions) ne présente aucune amélioration, bien au contraire (14 tués en plus) : dans le département de l'Aveyron la part des plus de 65 ans représente une population grandissante et très fragile vis à vis des accidents de la circulation routière.

- le programme "Label Vie" offre pour des projets associatifs une possibilité de financement (800€ maxi) à toute action de sensibilisation SR menée envers les jeunes. 22 "Label Vie" ont été financés à hauteur de 11 170 € sur l'enjeu jeunes et l'enjeu addictions.

- les équipements et le fonctionnement de la SR concernent les fournitures d'équipements et de moyens (support de communication) sur les cinq enjeux.

Document général d'orientations

2018-2022

Chapitre IV

L'accidentalité 2012-2016 dans le département de l'Aveyron

Durant cette période de 5 ans, 893 accidents corporels ont fait 135 tués, 751 blessés hospitalisés (+de 24h) et 459 blessés légers.

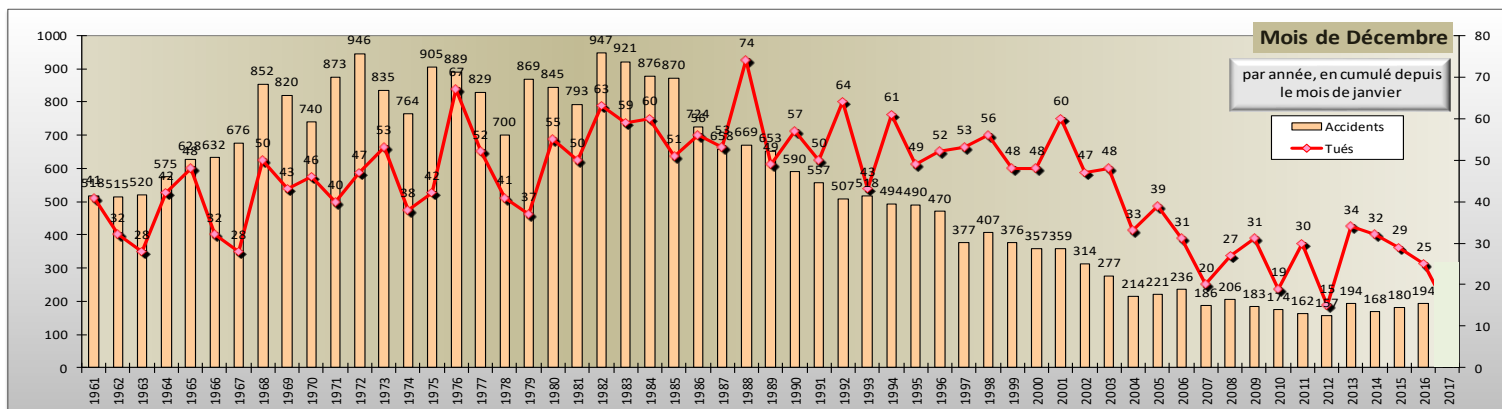
BILAN GLOBAL	Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués	Total blessés	dont BH
Nbre / période étudiée : 01/01/12 au 31/12/16	893	121	710	1345	135	1210	751
%/ période étudiée	100,0%	13,5%	79,5%	100,0%	10,0%	90,0%	55,8%

Le diagnostic sur l'accidentologie de l'Aveyron a été réalisé par la direction départementale des territoires à partir des données des fiches accidents (BAAC) renseignées par les forces de l'ordre (caractéristiques, lieux, véhicules et usagers). L'analyse a été établie avec les données de la période quinquennale 2012-2016.

IV.1 Évolution du nombre d'accidents et de victimes en Aveyron

Le tableau suivant résume sur les 10 dernières années les nombres d'accidents, de tués et de blessés qui ont eu lieu sur nos routes ; l'année 2012 est remarquable par un nombre de tués particulièrement bas. La tendance annuelle de l'accidentalité sur les 5 dernières années (à partir de 2012) est de +3,4% alors qu'elle était de -4,4 % sur la période 2007/2011.

Année		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Totaux annuels	Accidents	186	206	183	174	162	157	194	168	180	194
	Tués	20	27	31	19	30	15	34	32	29	25
	Blessés G	176	169	170	142	143	128	160	131	159	197
	Blessés L	78	103	75	98	57	90	111	74	84	64

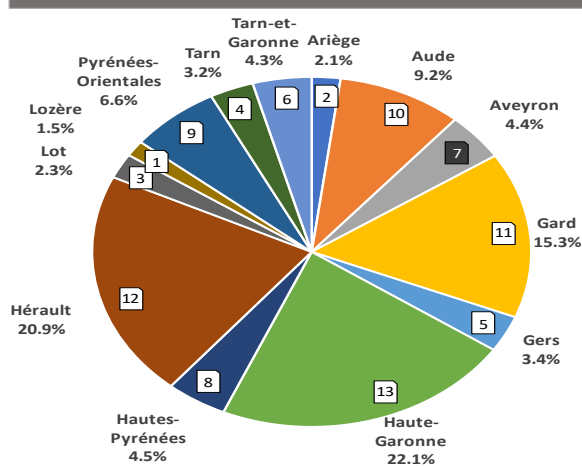


Sur cet histogramme des accidents et des tués depuis 1961, mis à part 3 années exceptionnelles en nombres de tués (2007 : 20 tués, 2010 : 19 tués et 2012 : 15 tués), on remarque que depuis une dizaine d'années l'accidentalité stagne, avec des résultats controversés d'une année sur l'autre.

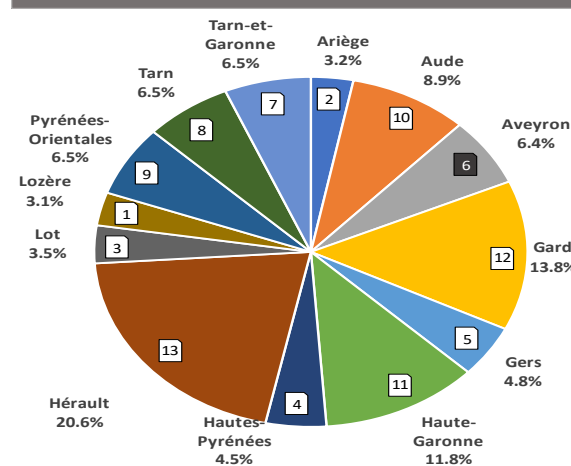
IV.2 Classement du département de l'Aveyron dans la région Occitanie

En ordre croissant sur la période 2012-2016, l'Aveyron se classe 7^e en nombre brut d'accidents (4,4%) et 6^e en nombre brut de tués (6,4%).

Répartition des accidents en région OCCITANIE période 2012-2016

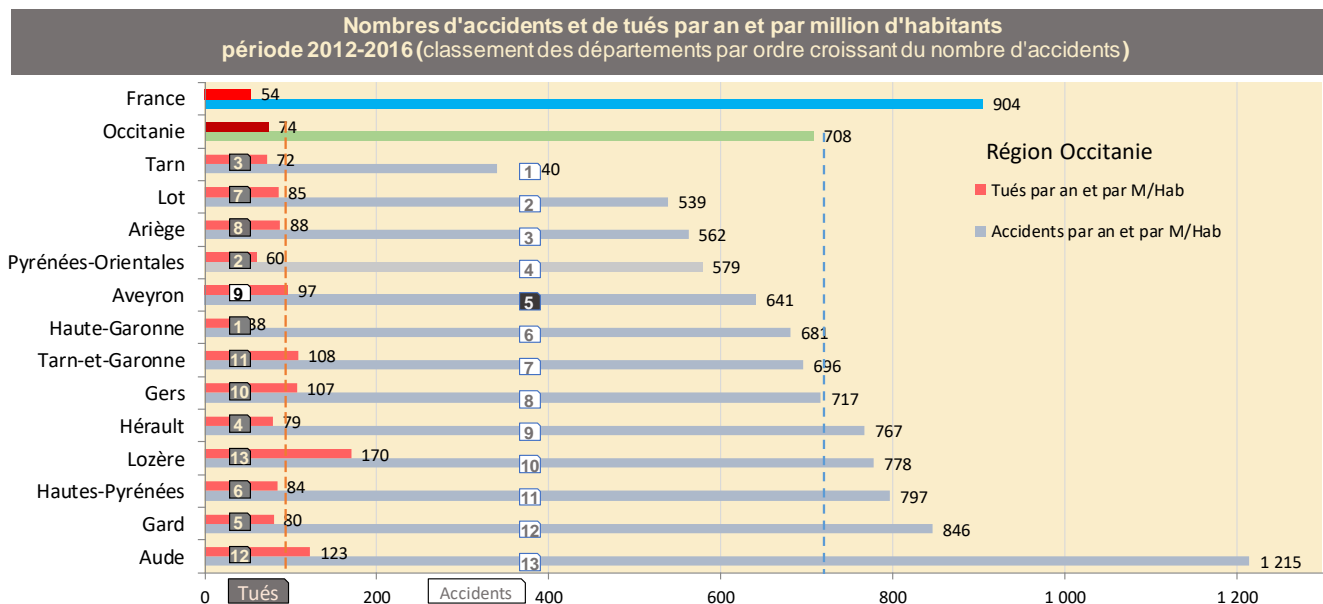


Répartition des tués en région OCCITANIE période 2012-2016



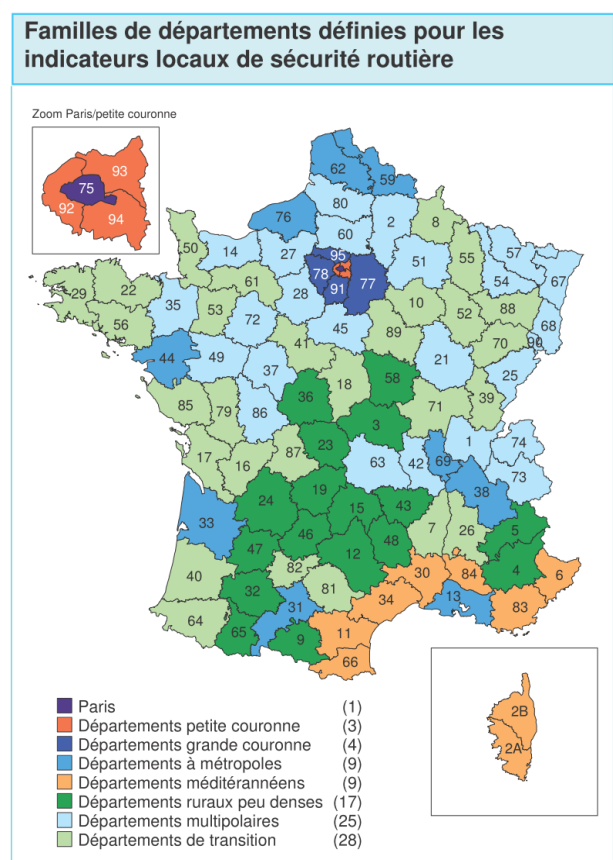
6 Classement des 13 départements de la région Occitanie

Les populations (INSEE 2014) des treize départements d'Occitanie étant très différentes, il convient de comparer les données en million d'habitants. L'Aveyron se classe alors 5^e en nombre d'accidents et 9^e en nombre de tués par an et par million d'habitants sur les treize départements de la région. A noter qu'en Occitanie les accidents sont moins nombreux mais plus graves que sur l'ensemble de la France métropolitaine.



Malgré tout au vu des critères sociaux économiques de chaque département, la comparaison de l'accidentalité est délicate. Peut-on comparer les départements de la Lozère et de l'Hérault sans tenir compte de leurs spécificités ?

IV.3 Classement du département de l'Aveyron au sein d'une même famille



En l'absence de données de trafic exhaustives et fiables, les indicateurs d'accidentalité locaux (IAL) ont été abandonnés en 2009 et remplacés par des indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR). Rappelons que l'IAL avait pour objectif de tenter de comparer le niveau de sécurité des départements entre eux en tenant compte de la constitution de leur réseau et du trafic supporté.

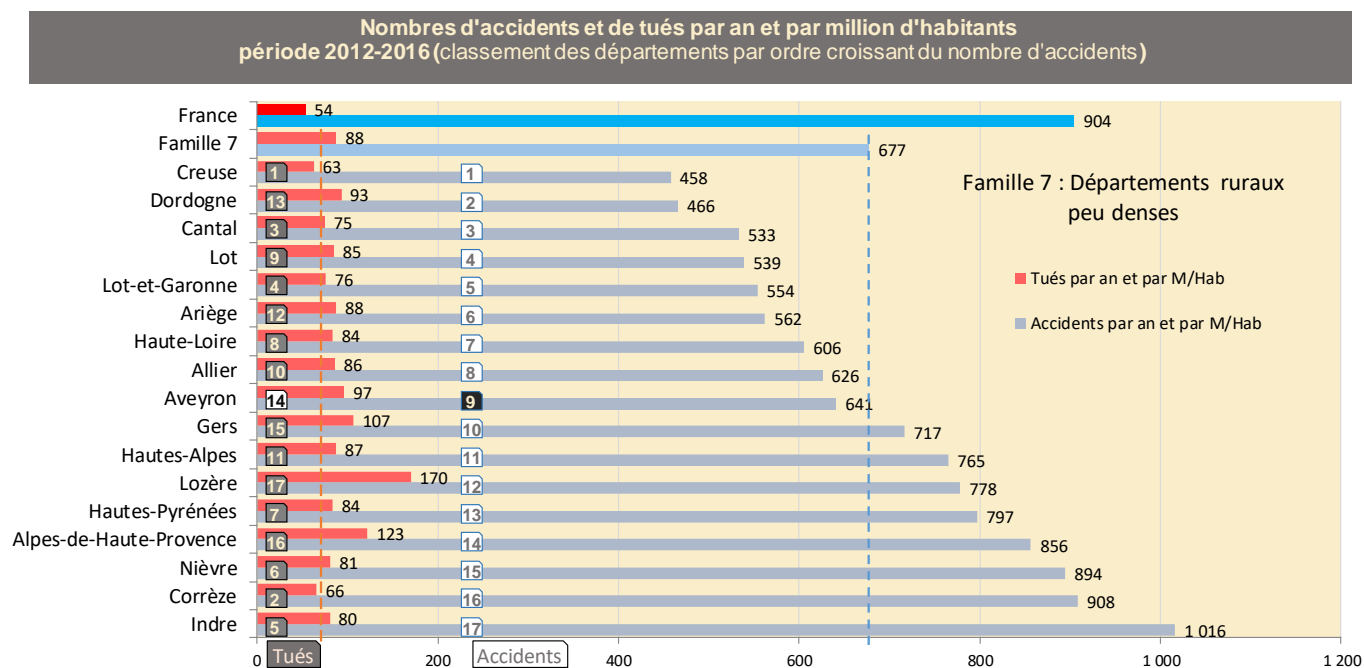
Ces nouveaux indicateurs (ILSR) résultant d'analyses statistiques complexes sur des variables qualifiant les contextes départementaux en termes de comportement des usagers locaux et de mobilité interne et externe aux départements ont permis de classer les départements en 9 familles (carte ci-contre).

Le département de l'Aveyron est classé dans la famille des départements dits "ruraux peu denses" (vert foncé). Ainsi son accidentalité peut être comparée aux autres départements de cette même famille. A noter qu'en Occitanie, 6 des treize départements en

font partie : Ariège, Aveyron, Gers, Hautes-Pyrénées, Lot et Lozère.

Ainsi en termes d'accidentalité le département de l'Aveyron peut se comparer aux 16 autres départements classés "ruraux peu denses" au sein de cette famille.

Le département de l'Aveyron se classe alors au 9^e rang en nombre d'accidents et au 14^e en nombre de tués, comparaison des données en million d'habitants (population INSEE 2014). Il est donc dans la moyenne pour le nombre d'accidents par million d'habitants mais seulement 14^e sur 17 pour le nombre de tués, ce qui révèle une gravité plus importante des accidents en Aveyron.



Le tableau ci-après présente la moyenne par famille pour cinq indicateurs. Ils sont calculés sur la période 2012-2016 :

N° famille	Libellé famille	Part des Tués dans un accident "professionnel"/total tués trajet connu	Part des tués dans un accident avec conducteur alcoolisé/alcool connu	Part des tués par classes d'âges/totalité des tués			Part des tués par classes d'âges/totalité des		Part des personnes tuées en deux roues motorisés par classes d'âges/totalité tués		
				14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans	65-74 ans	75 ans et plus	Tout âge	< 50 ans	≥ 50 ans
F1	Paris	63%	23%	2%	11%	8%	8%	26%	37%	30%	7%
F2	Petite couronne	51%	21%	4%	16%	11%	6%	16%	34%	30%	4%
F3	Grande couronne	49%	22%	3%	22%	11%	5%	8%	28%	23%	5%
F4	Outre-mer	29%	34%	4%	22%	15%	5%	5%	36%	33%	3%
F5	Métropoles	41%	29%	4%	20%	10%	7%	13%	26%	21%	4%
F6	Méditerranéens	34%	32%	4%	15%	10%	8%	15%	30%	22%	8%
F7	Ruraux peu denses	37%	28%	3%	16%	7%	12%	19%	17%	12%	5%
F8	Multipolaires	42%	31%	4%	20%	10%	8%	13%	20%	16%	4%
F9	De transition	39%	31%	4%	18%	10%	9%	16%	19%	15%	4%
	Aveyron	46%	24%	4%	10%	9%	14%	23%	37%	14%	23%

Au sein de sa famille (F7), selon la typologie des accidents mortels le département de l'Aveyron affiche de manière significative de mauvais résultats par rapport à la moyenne de la famille. Seuls les accidents mortels avec au moins un conducteur alcoolisé (24%) et les accidents mortels avec au moins un usager âgé de 18 et 24 ans (10%) sont moins nombreux que la moyenne, respectivement 28% et 16%.

Ci-dessous, comparaison annuelle de l'accidentalité aveyronnaise avec le niveau national et la moyenne des 17 départements classés en famille-7.

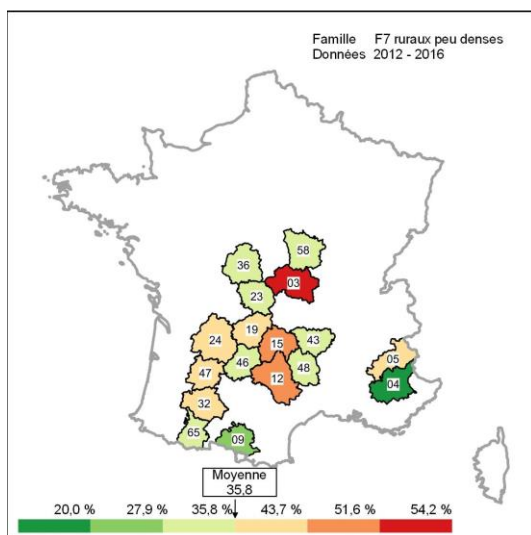
En Aveyron, l'indice annuel de gravité 1 se situe au-dessus du niveau moyen de la famille 7 sans atteindre le niveau national. Par contre, l'indice de gravité 4 égal au nombre de tués pour 100 accidents est très élevé en 2013, 2014 et 2015. L'écart avec l'indice national (6 en moyenne) s'explique par le fait que le département de l'Aveyron est classé parmi la famille des départements ruraux peu denses : Les accidents corporels sont plus nombreux en rase campagne (2/3), ils engendrent plus de gravité que ceux se produisant en milieu urbain.

		2012	2013	2014	2015	2016
France	Accidents	60 437	56 812	58 191	56 603	57 522
	Tués	3 653	3 268	3 384	3 461	3 477
	BH	27 142	25 966	26 635	26 595	27 187
	BL	75 851	70 607	73 048	70 802	72 645
famille 7	Accidents	151	143	151	141	146
	Tués	18	18	19	19	21
	BH	112	101	107	100	111
	BL	83	79	85	76	78
Aveyron	Accidents	157	194	168	180	194
	Tués	15	34	32	29	25
	BH	128	160	128	158	177
	BL	90	111	77	84	97
Indice de Gravité 1 : nombre de tués pour 100 victimes (usager impliqué non indemne)						
France		176	176	177	178	180
famille 7		141	139	140	139	144
Aveyron		148	157	141	151	154
Indice de Gravité 4 : Nombre de tués pour 100 accidents						
France		6.0	5.8	5.8	6.1	6.0
famille 7		11.7	12.9	12.4	13.8	14.2
Aveyron		9.6	17.5	19.0	16.1	12.9

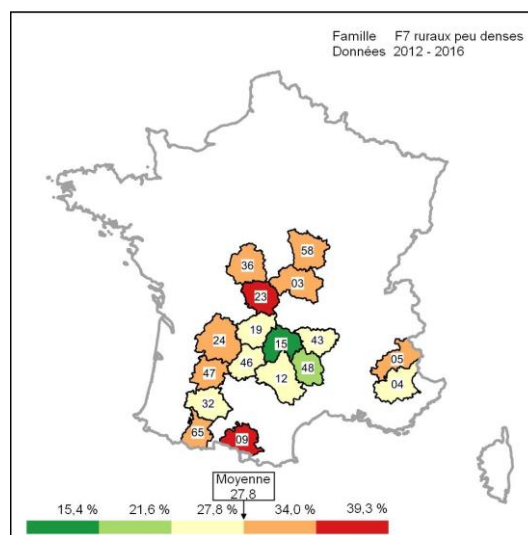
< moyen >

Classements des départements de la famille 7 selon certains thèmes

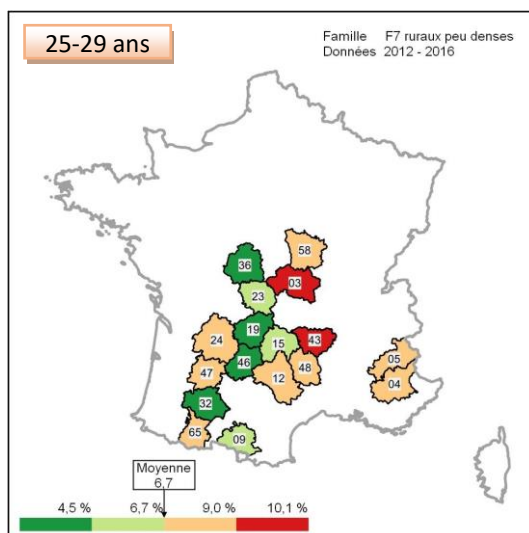
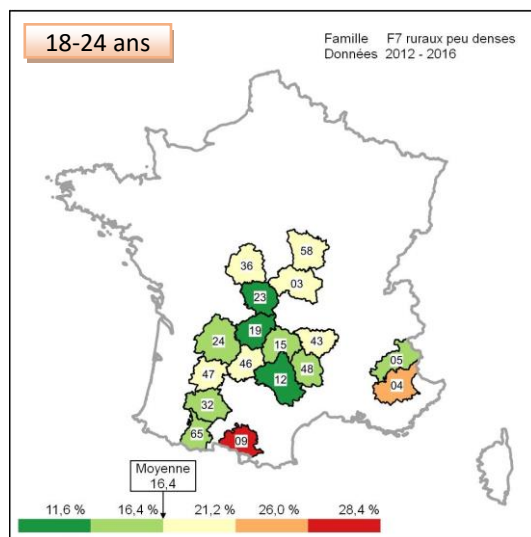
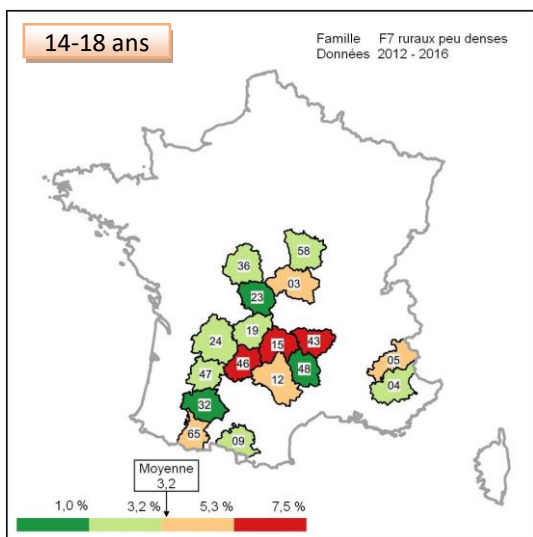
Le risque routier professionnel



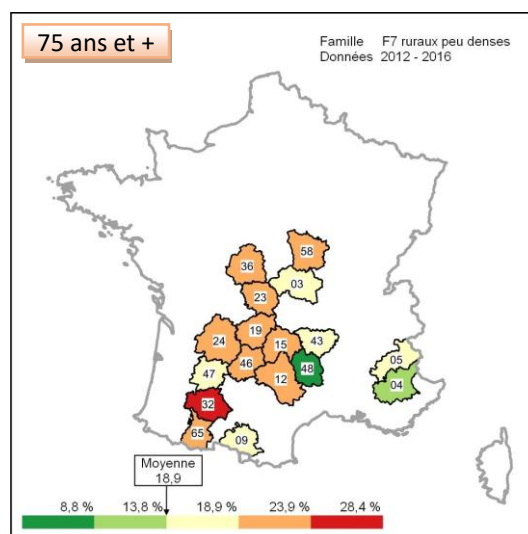
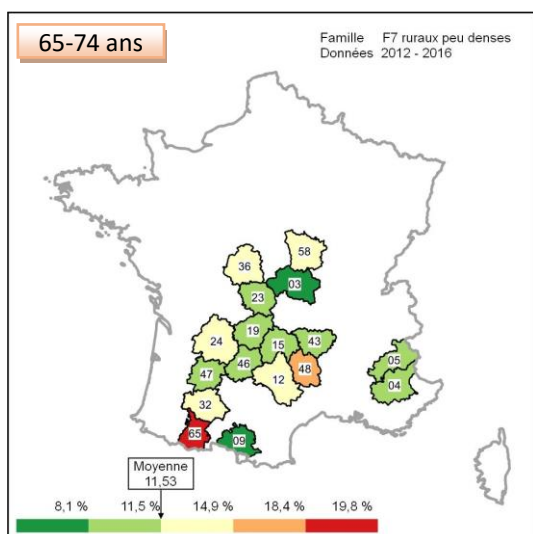
La conduite sous emprise de l'Alcool



Les jeunes, divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans)



Les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 et 75 ans et plus)

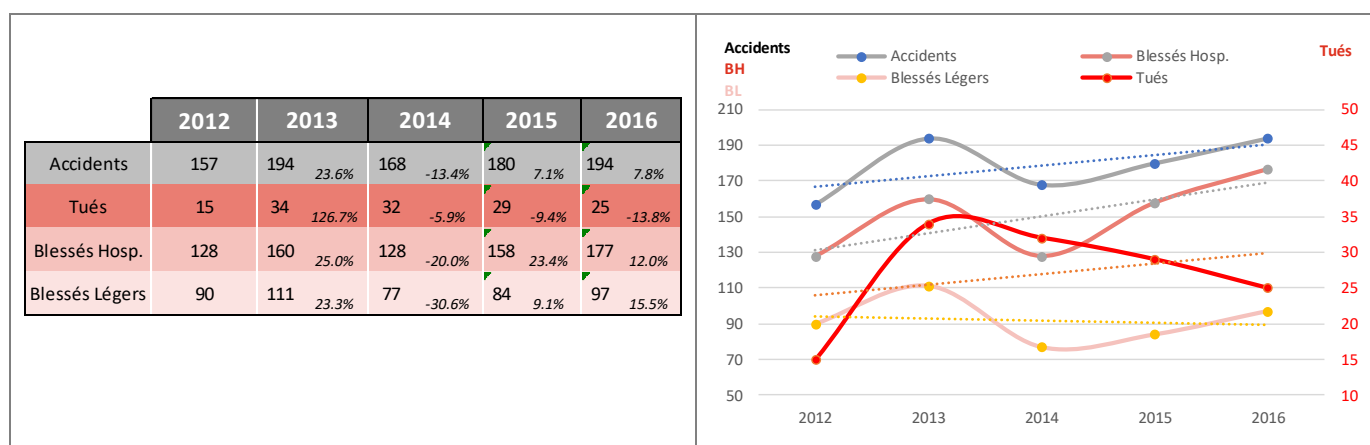


IV.4 Analyse de l'accidentalité départementale sur la période de cinq ans 2012/2016 :

Rappel de la définition de l'accident corporel de la circulation routière	
<p>Un accident corporel (mortel ou non mortel) de la circulation routière :</p> <p>Provoque la mort ou la blessure d'une ou plusieurs personnes,</p> <p>Survient sur une voie ouverte à la circulation publique,</p> <p>Implique au moins un véhicule roulant ou se déplaçant,</p> <p>En excluant les actes volontaires (homicides volontaires, suicides...) et les catastrophes naturelles.</p> <p><i>Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui n'impliquent pas de véhicule en circulation.</i></p>	<p>Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers.</p> <p>Parmi les usagers impliqués, on distingue :</p> <p>Les victimes : personnes impliquées décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux</p> <p>Les indemnes : personnes impliquées non victimes.</p> <p>Parmi les victimes, on distingue :</p> <p><u>Les tués à trente jours (T)</u> : victimes décédées sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident</p> <p><u>Les blessés hospitalisés (BH)</u> : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures,</p> <p><u>Les blessés légers (BL)</u> : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisés ou admises comme patients à l'hôpital moins de 24 heures.</p>

Durant cette période, il a été constaté par les forces de l'ordre 893 accidents dont 121 mortels qui ont fait 1 345 victimes : 135 tués et 1 210 blessés, dont 751 blessés hospitalisés.

L'évolution de l'accidentalité est en augmentation sur la période 2012-2016. Les courbes de tendance (en pointillés) sont à la hausse, que ce soit pour les nombres d'accidents, de tués ou de blessés hospitalisés ; seule celle du nombre des blessés légers est stable :



Alors que sur la période précédente (2007-2011), la tendance annuelle était de -4,4 %, sur 2012-2016 elle est passée à +3,4 %.

3 cartes de localisation des accidents survenus entre 2012 et 2016



Département de l'Aveyron

Période 2012 – 2016

Tous les accidents



Légende

893 accidents sur la période 2012-2016


- 772 accidents avec blessé(s) sans tué
- +
121 accidents avec au moins un tué



Les agglomérations et les itinéraires structurants ressortent.

Ainsi que les zones d'accumulations d'accidents comme :

- RD1 vers Villefranche de Rouergue
- RD999 vers Saint Affrique
- RD888-RN88 La Primaube – La Mothe
- Secteurs de l'A75

.....



Département de l'Aveyron

Période 2012 – 2016

Accidents mortels



Légende

893 accidents sur la période 2012-2016

+ 121 accidents avec au moins un tué



Les accidents mortels ne se produisent pas systématiquement sur le réseau principal.



Département de l'Aveyron

Période 2012 – 2016

Routes principales



		Longueur (km)	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes				Gravité G0 (Nbre d'accidents pour 100 km)	Gravité G3 (Nbre de tués pour 100 accidents)
						Tués	BH	BL	Indemnes		
A75	Traversée du département	74	24	3	20	4	28	12	22	32.4	16.7
RN88	Traversée du département	90	77	9	43	11	50	29	56	85.6	14.3
RD	6 Sections principales	278.9	172	31	144	33	160	106	159	61.7	19.2
	Rodez - Marcillac - Limite avec la Canatl	43.3	23	2	20	2	19	10	20	53.1	8.7
	Rodez - Espalion	30	20	5	13	5	15	14	17	66.7	25.0
	Rodez - Decazeville - Limite avec le	48.2	32	6	21	7	23	31	28	66.4	21.9
	Rodez - Villefranche - Limite avec le	68.2	42	9	38	9	47	23	30	61.6	21.4
	La Cavalerie - St Affrique - Limite avec le	71.8	33	5	31	6	30	16	44	46.0	18.2
	Rodez - Pont de Salars - Millau	60.7	22	4	21	4	26	12	20	36.2	18.2

Période 2012 - 2016

Légende

- Accidents avec seulement un (des) blessé(s)
- ⊕ Accidents avec au moins un tué

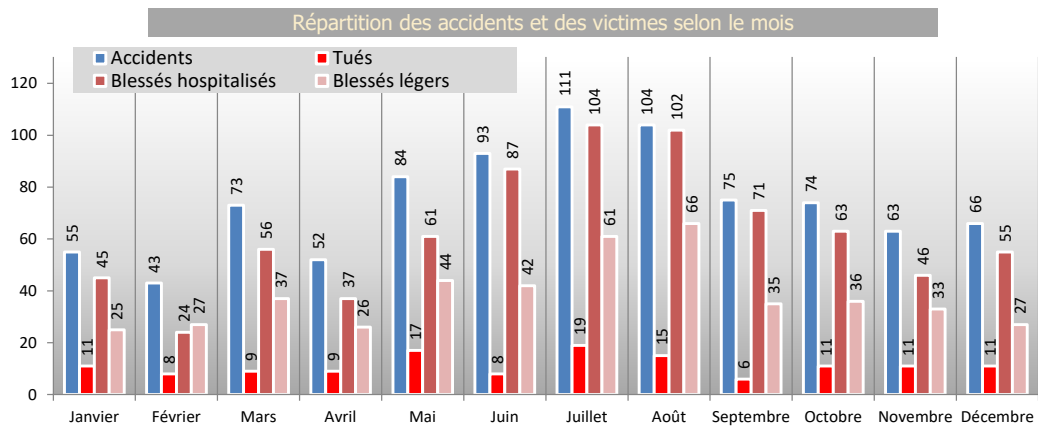
31% des 893 accidents
36% des 135 tués
32% des 751 blessés hospitalisés



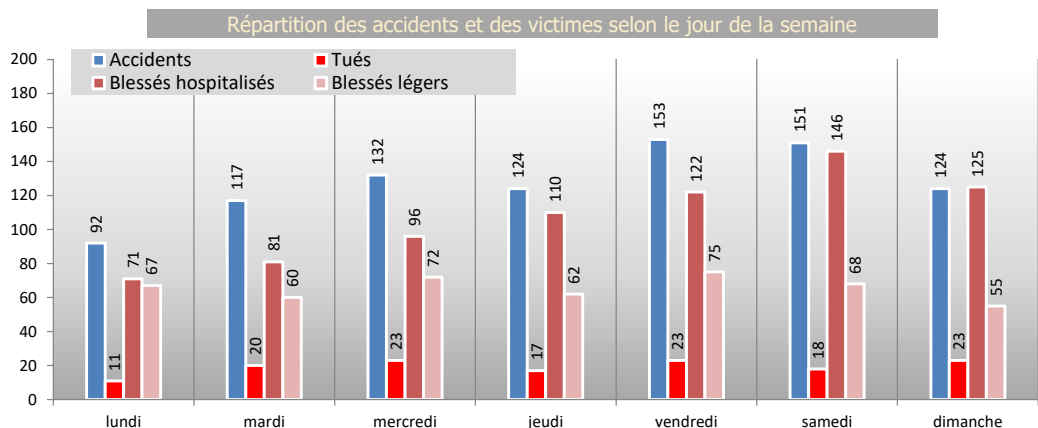
Cette carte a servi de base pour proposer les 6 itinéraires à protéger

- RN88 Rodez - Laissac - Séverac le Château
- RD 999 La Cavalerie - St Affrique
- RD840 Rodez - Decazeville - département du Lot
- RD988-RD920 Rodez - Espalion
- RD994-RD1 Rodez - Rignac – dépt. du Tarn et Garonne
- RD911 Rodez - Pont de Salars - Millau

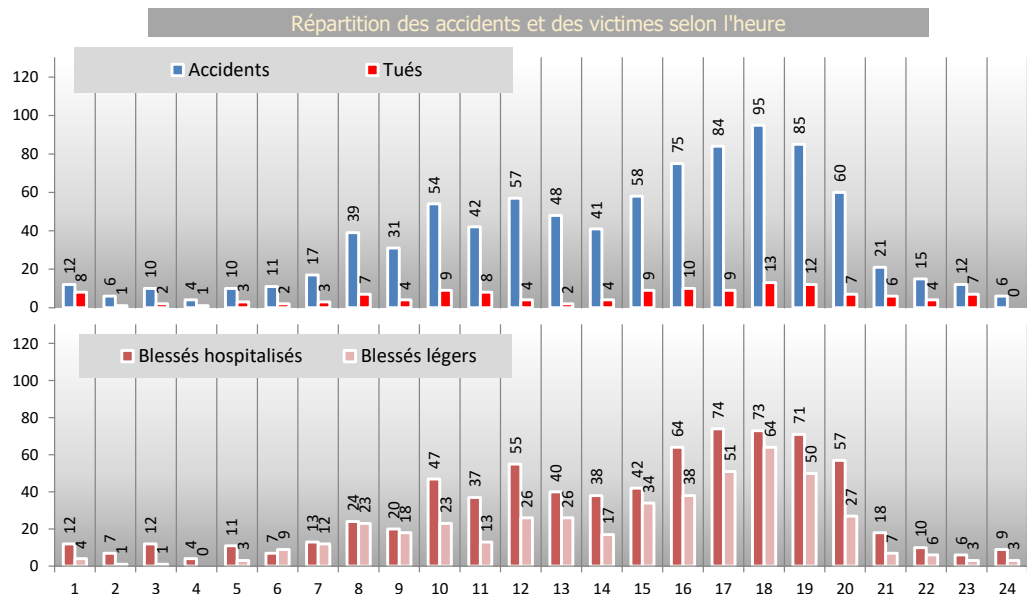
Répartition des accidents et des victimes selon le mois, le jour, l'heure



L'accidentalité durant les mois d'été, mai, juin, juillet et août est plus importante. Elle correspond aux mois où la circulation est la plus dense, caractéristique d'un département prisé par les touristes

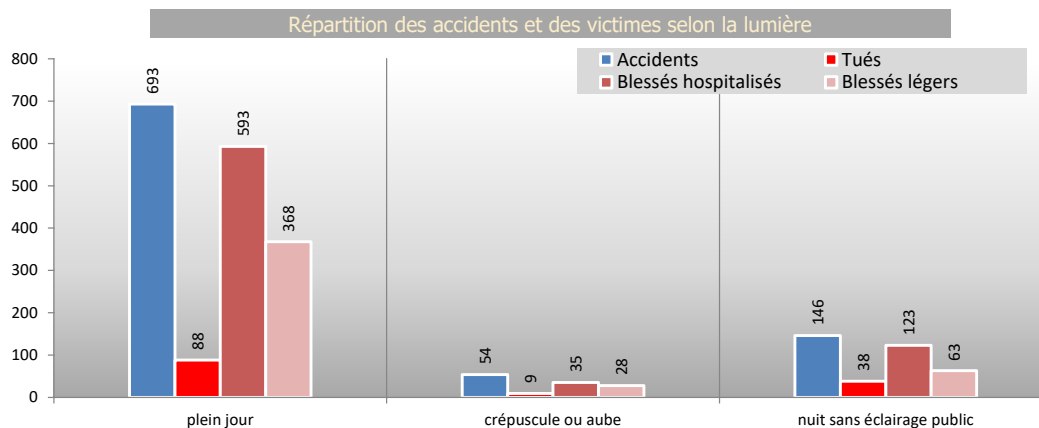


Sur la semaine, les accidents ont lieu plutôt en fin de semaine, le lundi étant un jour plus calme.



Concernant la répartition en fonction de l'heure, il ressort nettement une recrudescence des accidents avec son lot de victimes entre 16H et 20H.

Répartition des accidents et des victimes selon la lumière



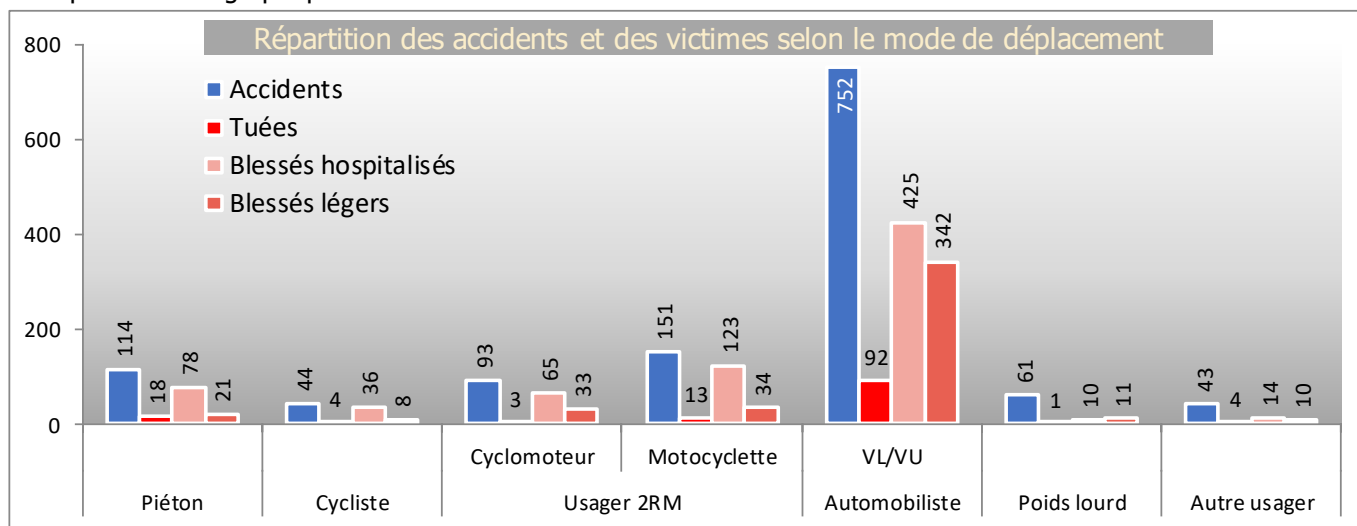
78% des accidents se produisent en plein jour. Ils représentent 65% des tués et 79% des blessés hospitalisés

Répartition des accidents et des victimes selon les principaux modes de déplacements

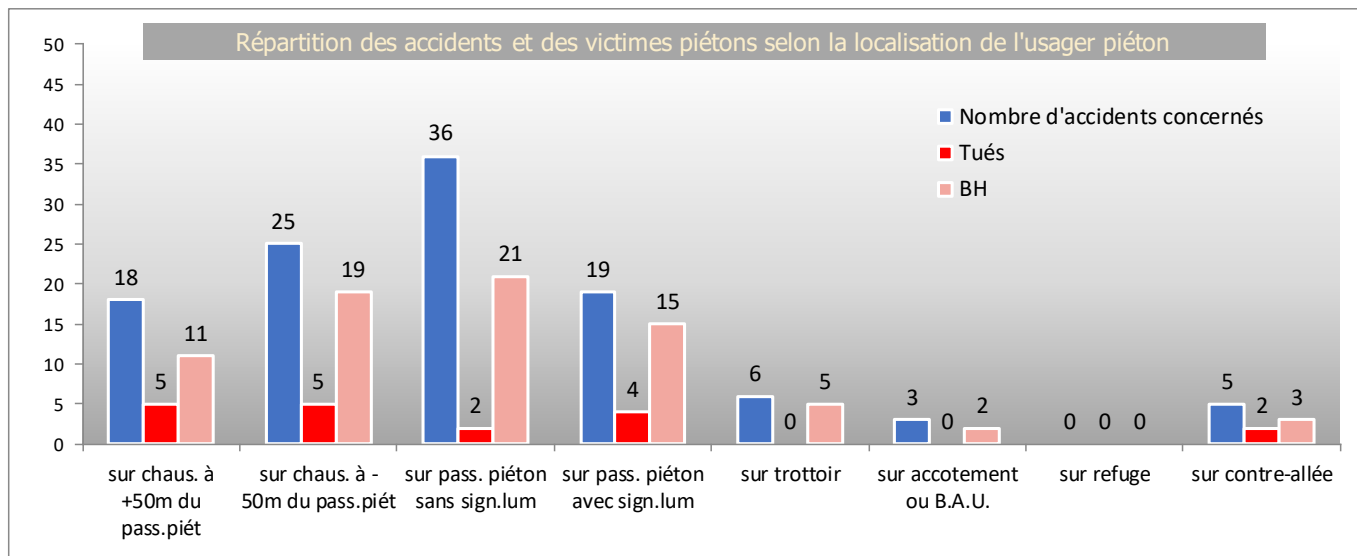
Si les VL (ou VU) sont impliqués dans 84% des accidents, ils représentent une très forte proportion des usagers de la route. Il n'en est pas de même pour les piétons et des usagers de 2RM qui sont plutôt minoritaires. Ils sont pourtant impliqués respectivement dans 13% et 27% des cas. Les piétons de plus de 65 ans forment une population fragile. Ils sont impliqués dans 60 accidents sur 114 (52%) et représentent 72% de l'ensemble des piétons décédés sur la période 2012-2016.

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN ...	Nbre accid.	% accid.	VICTIMES	Nbre tués	Nbre total blessés	Nbre BH	TOTAL
piéton	114	12,8	piéton	18	99	78	117
cycle	44	4,9	cycle	4	44	36	48
2R motorisé < 50 cm ³	93	10,4	2R motorisé < 50 cm ³	3	98	65	101
2R motorisé > = 50 et <= 125 cm ³	28	3,1	2R motorisé > = 50 et <= 125 cm ³	0	31	25	31
2R motorisé > 125 cm ³	124	13,9	2R motorisé > 125 cm ³	13	126	98	139
2R > = 50 cm ³ (avant 2007)	0	0,0	2R > = 50 cm ³ (avant 2007)	0	0	0	0
vl ou vu	752	84,2	vl ou vu	92	765	423	857
poids lourd	61	6,8	poids lourd	1	21	10	22
transport en commun	6	0,7	transport en commun	0	8	2	8
tramway (et train)	1	0,1	tramway (et train)	0	0	0	0
autre mode	37	4,1	autres modes	4	18	14	22
<i>un accident peut être imputé à plusieurs lignes - les victimes ne sont imputées qu'à une seule ligne</i>				135	1210	751	1345

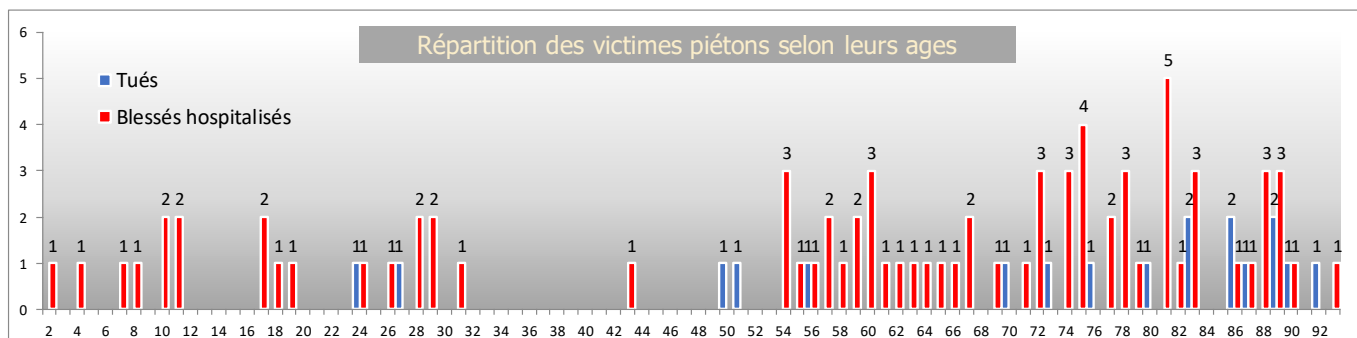
Représentation graphique



Concernant les accidents impliquant au moins un piéton traversant la chaussée, on constate que la majorité de ceux-ci se produit sur passage protégé (55 sur 98). Les piétons qui traversent hors passage piéton alors qu'il en existe un à moins de 50 m (infraction au code de la route) sont impliqués dans 25 accidents. 10 tués piétons sont recensés dans des accidents hors passage protégé



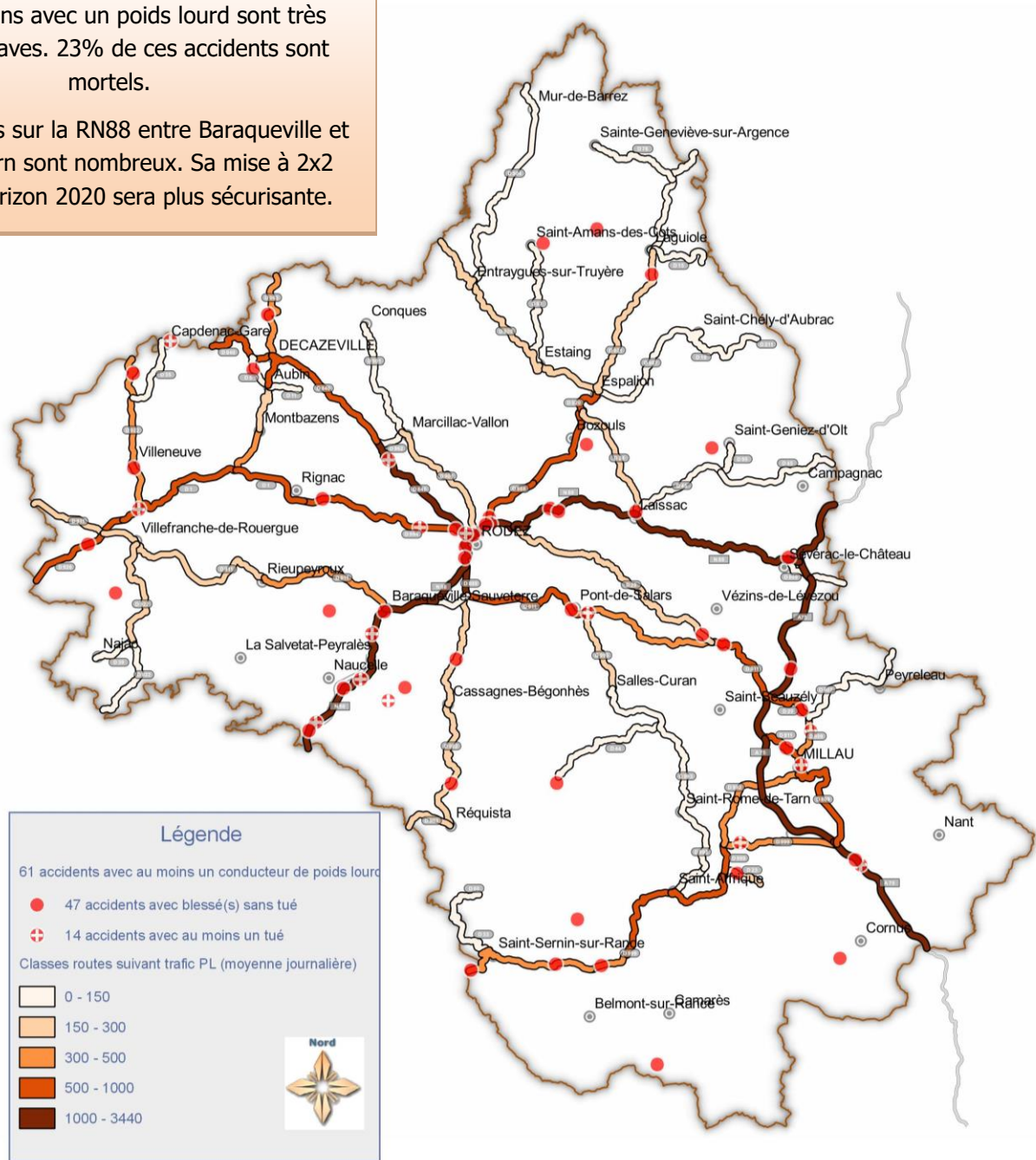
Sur ces accidents avec piétons, on constate que les victimes piétons âgées de 65 ans et plus sont nombreuses et que la gravité augmente avec l'âge.



Localisations des accidents impliquant un poids lourd sur le réseau routier classé en fonction du trafic PL.

Les collisions avec un poids lourd sont très souvent graves. 23% de ces accidents sont mortels.

Les accidents sur la RN88 entre Baraqueville et la limite Tarn sont nombreux. Sa mise à 2x2 voies à l'horizon 2020 sera plus sécurisante.



Répartition des accidents en nombre selon le type de conflit :

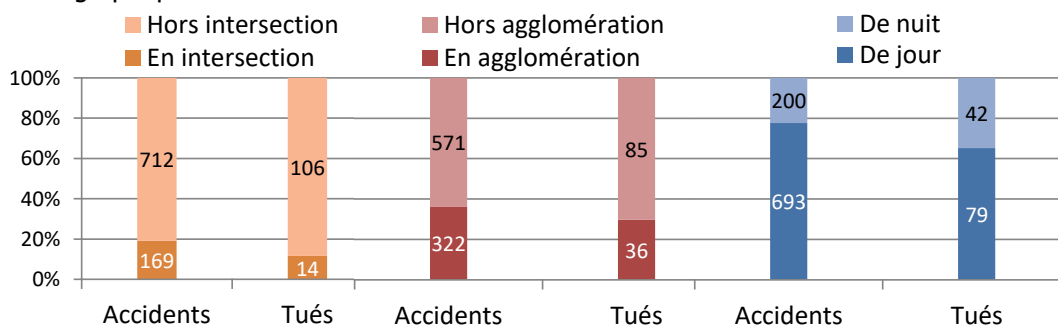
Dans les conflits (collisions) entre les différents modes de déplacements impliquent en grande majorité les VL (ou VU). On remarque le nombre important de collisions avec piétons (101) et usagers de 2 roues (30 en vélo, 146 en 2RM), mais aussi avec PL (41).

	Véhicule seul (sans piétons)	Piéton	Cycle	2R motorisé < 50 cm3	2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	2R motorisé > 125 cm3	VL ou VU	PL	TC	Train
Cycle	6	1	3							
2R motorisé < 50 cm3	20	2	2	1						
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	6	1	0	0	1					
2R motorisé > 125 cm3	47	0	1	1	1	3				
VL ou VU	185	101	30	65	18	63	255			
PL	9	4	1		1	3	41	5		
TC	2	1			0	0	2			
Train					0	0	1			
Les autres modes	9	4	1	2	0	7	12	1	1	
Sur les 893 accidents de la période	284	114	44	93	28	124	752	61	6	1

Répartition selon le lieu

	Nombre d'accidents	%	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec tué(s) ou BH	Nombre de tués	Nombre total de blessés	Dont BH
En intersection	169	19.2	14	121	15	243	132
Hors intersection	712	80.8	106	579	119	951	609
En agglomération	322	36.1	36	225	39	381	214
Hors agglomération	571	63.9	85	485	96	829	537
De jour	693	77.6	79	546	88	961	593
De nuit	200	22.4	42	164	47	249	158

Représentation graphique



Répartition selon le réseau

En données brutes, les routes départementales sont plus accidentogènes, mais si on ramène l'accidentalité aux RD les plus fréquentées qui représentent un linéaire d'environ 965 km (catégorie A, B et C), le nombre d'accidents au 100 km se situe entre ceux de l'A75 et de la RN88, l'A75 étant la moins accidentogène.

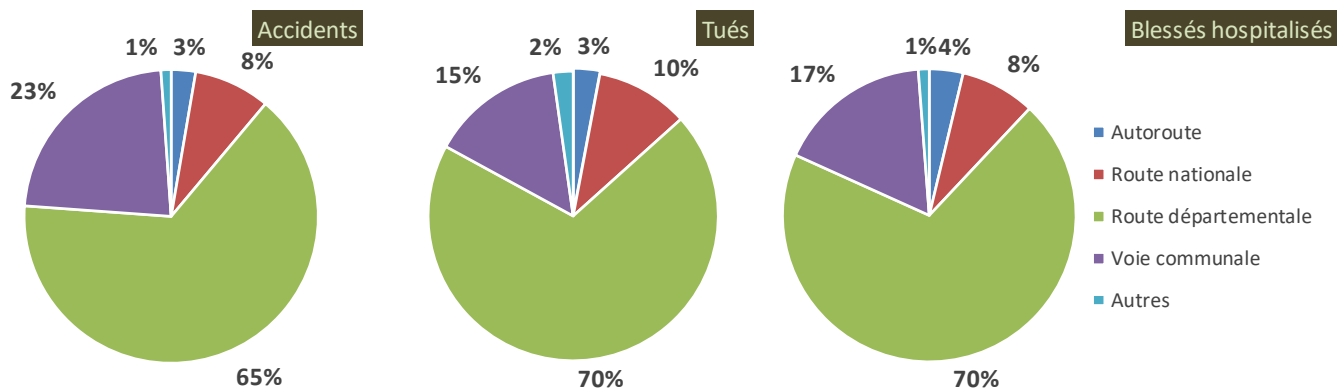
	Nombre	%	G4	Linéaire	Acc/100km
Autoroute	24	2,7	16,7	74	32
R.N.	77	8,6	18,2	90	86
R.D.	581	65,1	16,2	965	60
V.C. et autres	266	29,8	9,4		
Totalité des accidents sur la période	893	100,0	15,1		

G4 : indice de gravité, nombre de tué pour 100 accidents

(Un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes)

	Nombre d'accidents	%	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec tué(s) ou BH	Nombre de tués	Nombre total de blessés	Dont BH
AU	24	2.7	3	20	4	40	28
RN	75	8.4	12	58	14	116	62
RD	581	65.1	85	486	94	812	524
VC	203	22.7	20	137	20	229	128
Autres	10	1.1	1	9	3	13	9

Les accidents sont affectés une seule fois, à la route principale



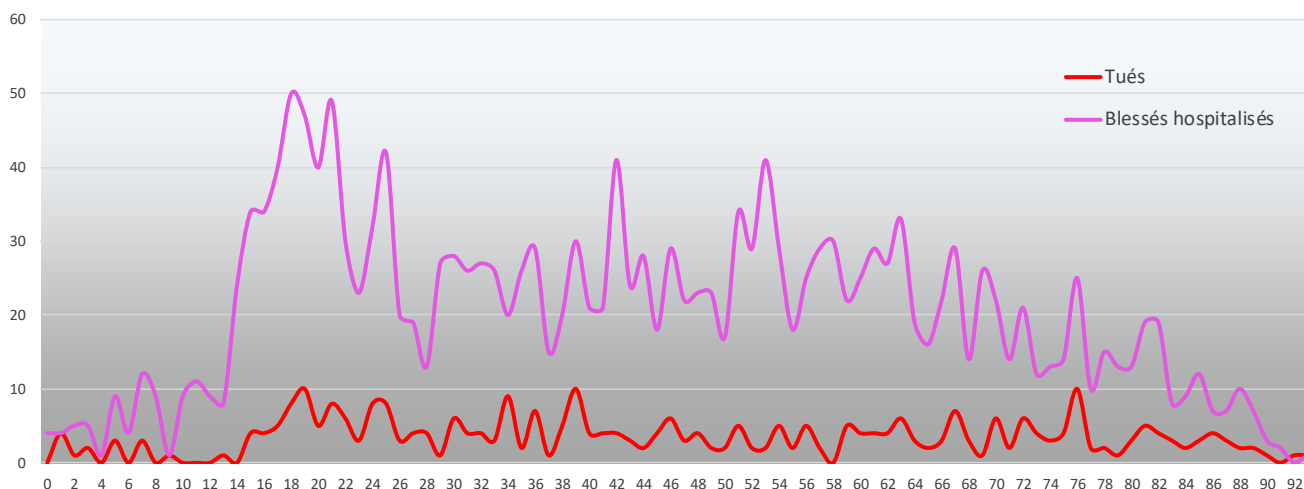
Sur les routes bidirectionnelles hors agglomération :

	Nombre d'accidents corporels	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Tués	BH	BL
Ensemble des routes bidirectionnelles hors agglomération	507	77	430	86	469	262
dont RN	46	8	36	10	40	35
dont RD	411	61	345	66	385	208
dont RD de catégorie A	101	26	90	29	108	76
dont RD de catégorie B	81	9	70	10	82	31

dont RN / Ensemble	9,07%	10,39%	8,37%	11,63%	8,53%	13,36%
dont RD / Ensemble	81,07%	79,22%	80,23%	76,74%	82,09%	79,39%
dont RD de catégorie A / RD	24,57%	42,62%	26,09%	43,94%	28,05%	36,54%
dont RD de catégorie B / RD	19,71%	14,75%	20,29%	15,15%	21,30%	14,90%
A + B	44,28%	57,38%	46,38%	59,09%	49,35%	51,44%

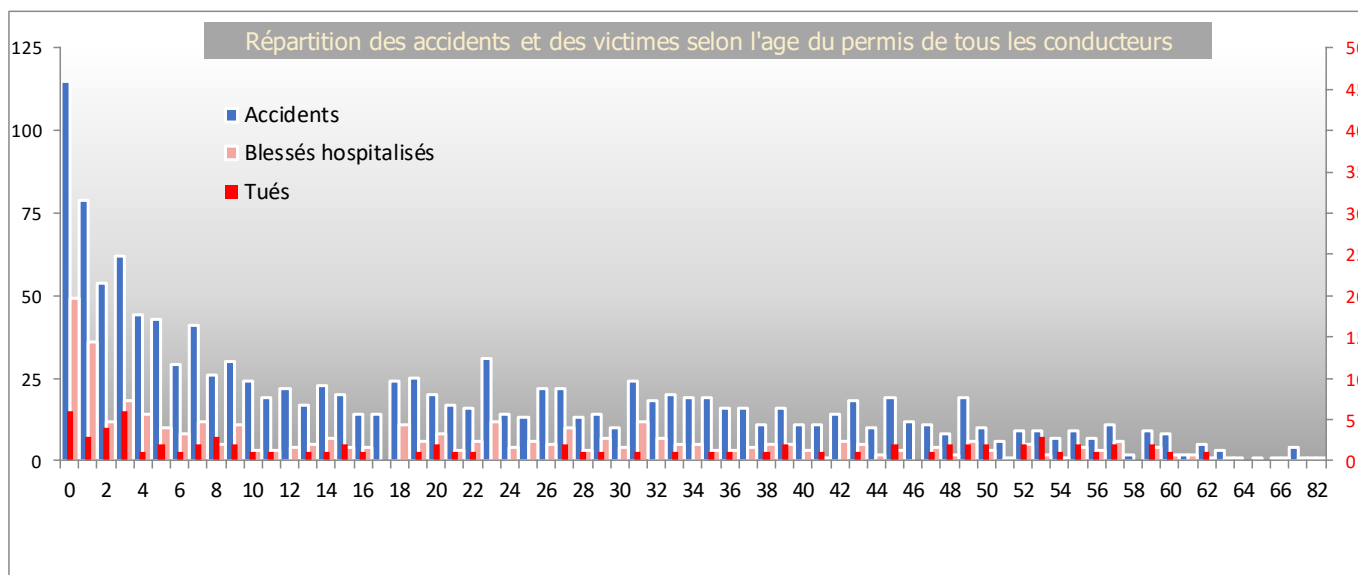
Près de 60% des tués dans les accidents se produisant hors agglomération ont lieu sur le réseau départemental de catégorie A et B qui représente 9,3% des 5 904 km de routes départementales

Répartition des victimes selon leurs âges



Les usagers dont l'âge se situe entre 14 et 25 ans sont particulièrement impliqués dans les accidents.

Répartition des accidents et des victimes selon l'âge du permis

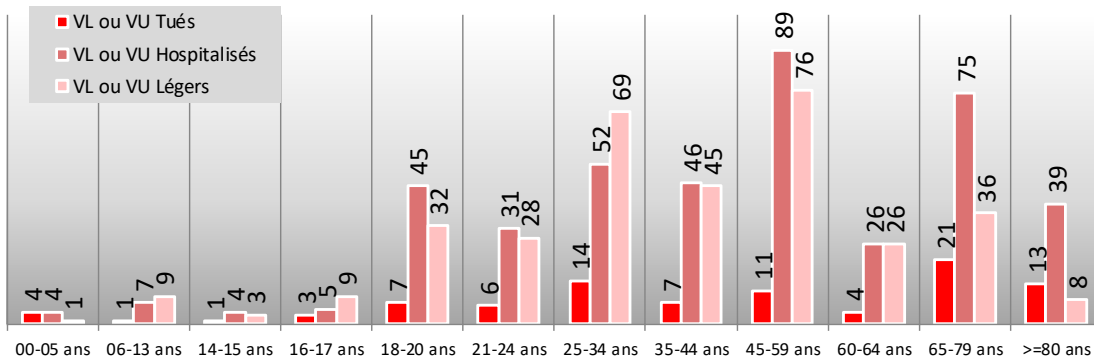


Lors des 10 premières années de conduite, l'accidentalité est élevée, puis se stabilise. Le nombre de victimes suit la même progression, par contre la gravité augmente dans les accidents avec conducteur de plus de 45 ans de permis.

Répartition des victimes par catégories d'usagers et par classes d'âges

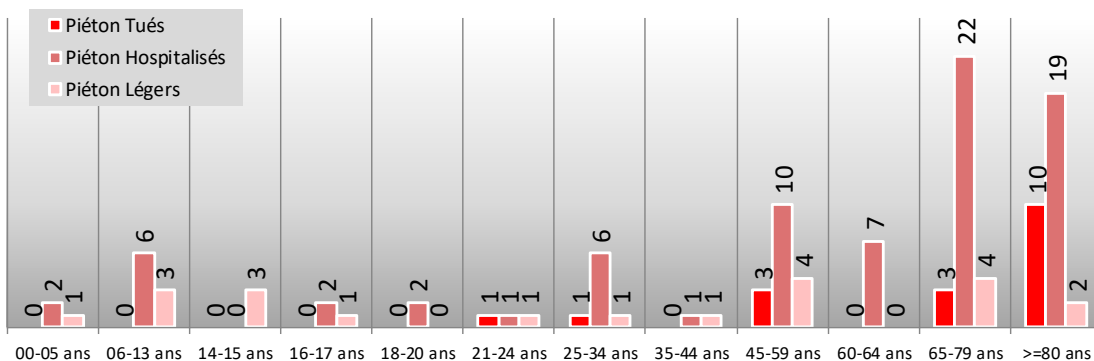
Les usagers âgés de 18 à 60 ans sont surreprésentés, ils font parti de la population active. La tranche d'âge 65/+80 ans ressort aussi.

VL ou VU



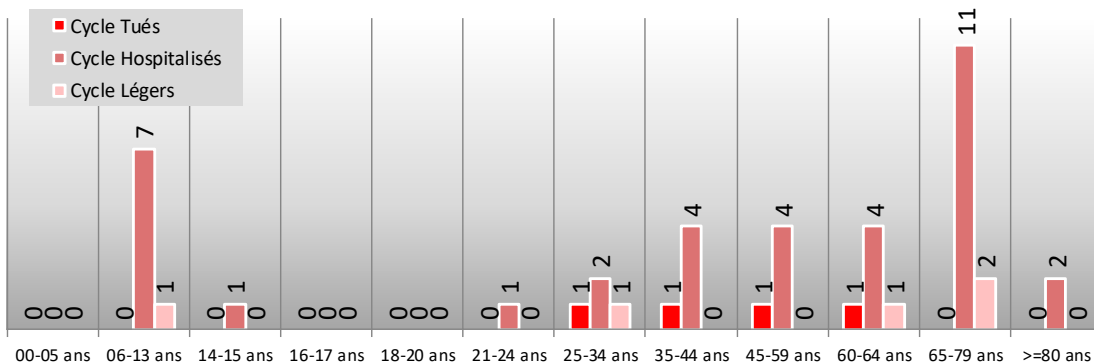
En ce qui concerne les piétons, les usagers les plus vulnérables sont les plus âgés.

Piétons



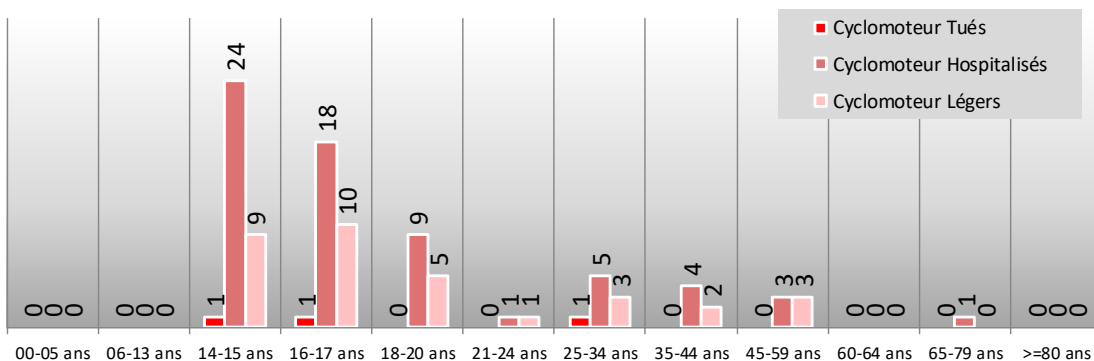
Deux tranches d'âges ressortent. Les 6-13 ans et les plus de 35 ans

Cycles



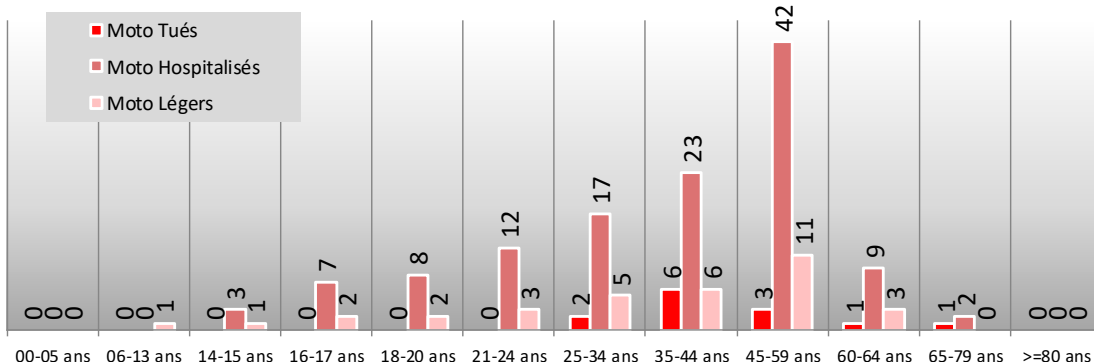
Les usagers de cyclomoteur âgés entre 14 et 18 ans sont principalement impliqués

Cyclomoteurs



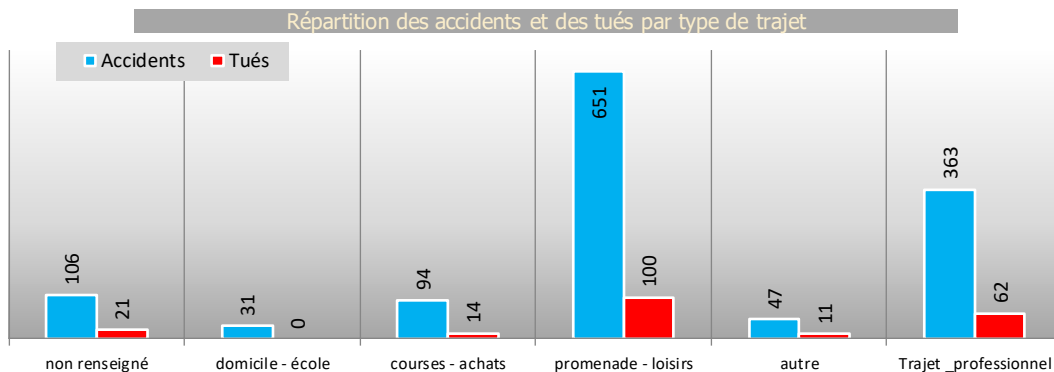
Les usagers de moto âgés entre 35 et 60 ans sont sur-représentés

Motocyclettes



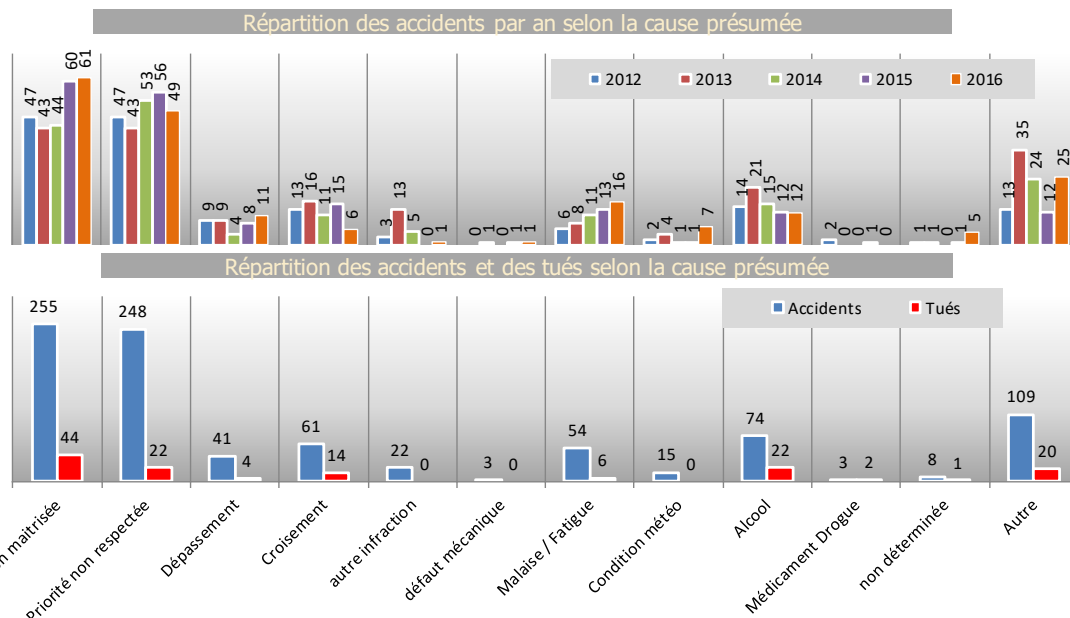
Répartition des accidents et des tués selon le type de trajet

Deux catégories ressortent
Les trajets promenade/
loisirs et professionnels



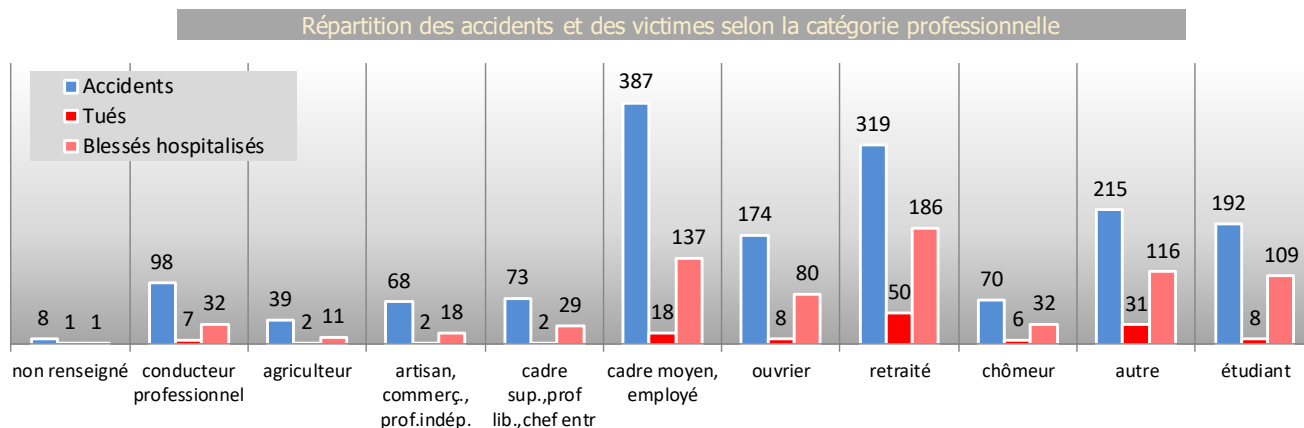
Répartition des accidents et des tués selon la cause présumée

Vitesse et priorité sont les
2 causes présumées
principales. A noter les
accidents dus à l'alcool
sont stables, ceux dus à la
fatigue ou à un malaise
sont en progression.



Répartition des accidents et des victimes par catégories socio-professionnelles

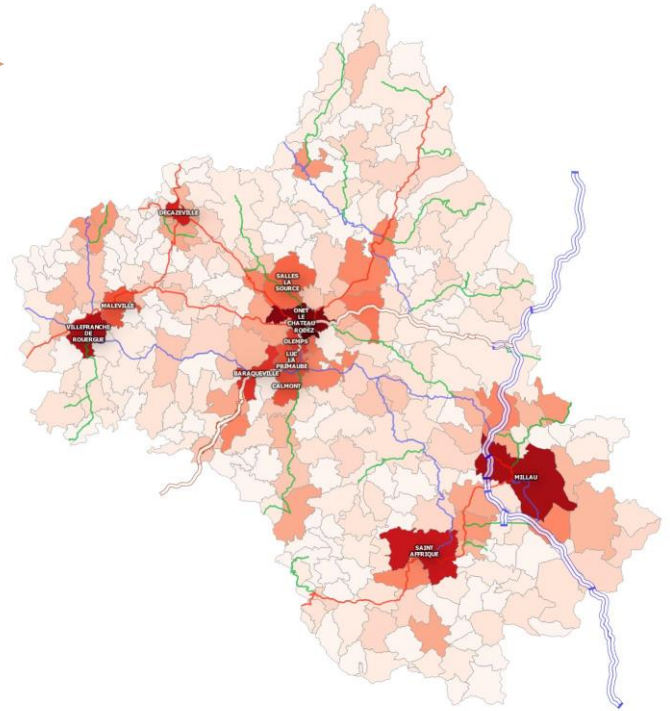
Si la catégorie cadre moyen/employé est majoritaire dans le nombre d'accidents, les usagers retraités représentent une population très impliquée, notamment parmi les victimes tuées.



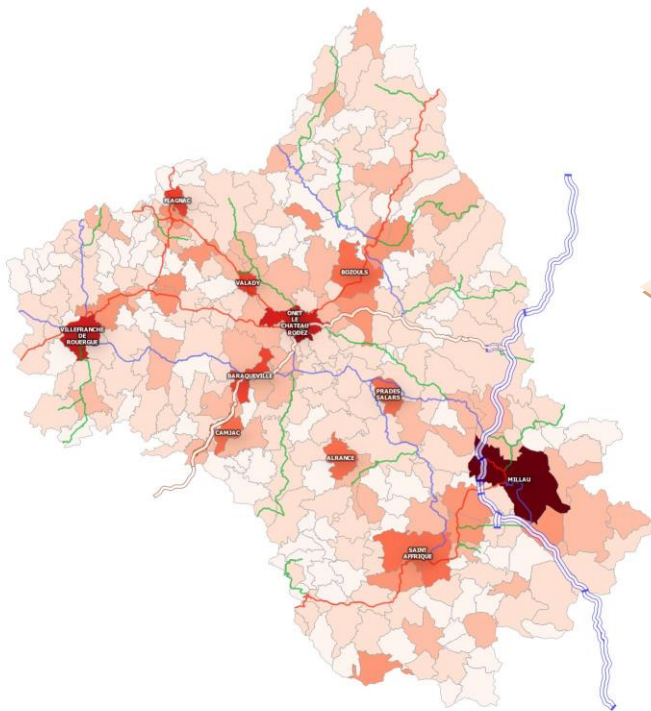
Classement des communes (Accidents, Tués, Blessés)

Classement des communes selon le nombre d'accidents

Globalement les communes plus urbaines ont un nombre d'accidents plus important ; Rodez, Onet le Château, Decazeville, Villefranche de Rouergue, Millau, Saint Affrique



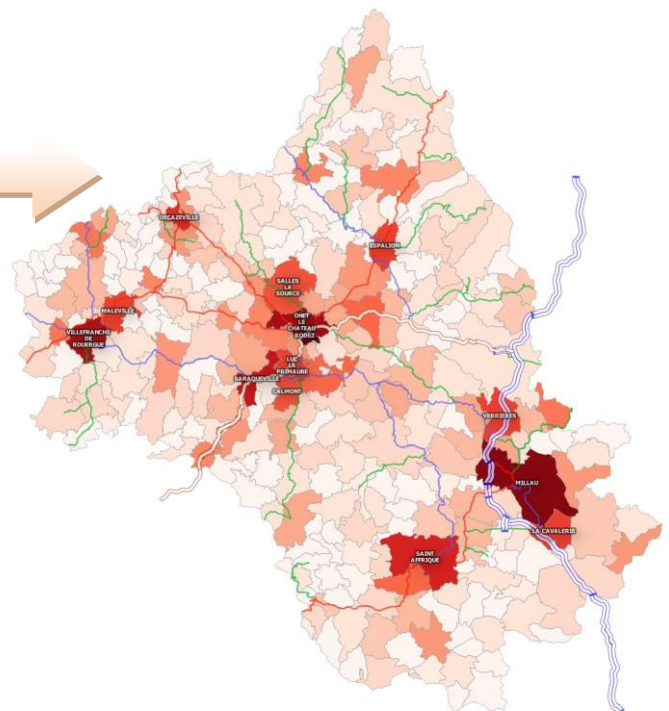
Classement des communes selon le nombre de tués



Classement des communes selon le nombre de blessés

En ce qui concerne le nombre de tués ou les blessés hospitalisés, on constate que les itinéraires les plus fréquentés ressortent du classement :

- Rodez-Espalion,
- Rodez-Decazeville,
- Rodez Villefranche de Rouergue
- Rodez-Albi
- Millau-Saint_Affrique



Document général d'orientations 2013-2017

Chapitre V

Orientations des actions D.G.O. 2018-2022

L'analyse de l'accidentologie sur la période 2012-2016 menée par l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) et présentée au comité de pilotage le 18 décembre 2017 a permis de dégager les enjeux pour le département de l'Aveyron.

➔ Le comité de pilotage a donc validé cinq enjeux :

▶ **Quatre enjeux nationaux :**

1. Le risque routier professionnel
2. La conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)
3. Les jeunes, divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans)
4. Les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 et 75 ans et plus)

▶ **Un enjeu départemental :**

5. Les deux-roues motorisés (2RM : cyclomoteurs et motocyclettes)

Suivant les enjeux, les nombres d'accidents corporels impliquant un conducteur sont de :

Enjeu N°1	▶	356 accidents, bilan : 62 tués, 268 blessés hospitalisés et 106 blessés légers.
Enjeu N°2	▶	108 accidents, bilan : 31 tués, 93 blessés hospitalisés et 37 blessés légers.
Enjeu N°3 14_17 ans	▶	75 accidents, bilan : 3 tués, 60 blessés hospitalisés et 28 blessés légers.
18_24 ans	▶	202 accidents, bilan : 29 tués, 170 blessés hospitalisés et 134 blessés légers.
25_29 ans	▶	122 accidents, bilan : 12 tués, 86 blessés hospitalisés et 97 blessés légers.
Enjeu N°4 65_74 ans	▶	112 accidents, bilan : 20 tués, 108 blessés hospitalisés et 72 blessés légers.
75 et plus	▶	114 accidents, bilan : 26 tués, 109 blessés hospitalisés et 35 blessés légers.
Enjeu N°5 Cyclos	▶	93 accidents, bilan : 3 tués, 69 blessés hospitalisés et 37 blessés légers.
Motos	▶	151 accidents, bilan : 13 tués, 126 blessés hospitalisés et 41 blessés légers.

Les orientations d'actions de ce document concernent pour chaque enjeu : l'amélioration de la connaissance, l'infrastructure, l'éducation, la sensibilisation, la formation, l'information, le contrôle/sanction.

Cette réflexion sur les orientations et les enjeux retenus pour le département, doit au cours des cinq prochaines années de la réalisation du DGO permettre de fédérer l'ensemble des acteurs et de les impliquer fortement dans la définition d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière ainsi que dans la conception des projets.

Le Document Général d'Orientations sera également au cours de ces cinq années, d'une grande souplesse de manière à s'adapter aux volontés locales des partenaires. Il s'agit d'obtenir leur engagement dans sa mise en œuvre, et de continuer à travailler ensemble selon un plan annuel d'intervention qui orientera les priorités d'actions dans le cadre du Plan Départemental d'Action de Sécurité Routière (PDASR).

Le risque routier professionnel

Constats

et

Analyse

Accidents impliquant au moins un conducteur en trajet lié au risque routier professionnel

- 356 accidents sur 893 soit 40 % dont 57 mortels
- 62 tués sur 135 soit 46 %
- 527 victimes impliquées sur 1343 soit 39% (tuées ou blessées)

Qui :

- Tranche 35 – 59 ans
- 66% sont des usagers VL, 13 des PL
- 45% des accidents avec au moins un conducteur catégorisé cadre moyen ou employé

Période 2012 - 2016

Conducteurs en trajet professionnel

- 193 accidents (36 mortels) **G3=97,9**
- 40 tués **G4=20,7**
- 149 blessés hospitalisés

Conducteurs en trajet domicile/travail

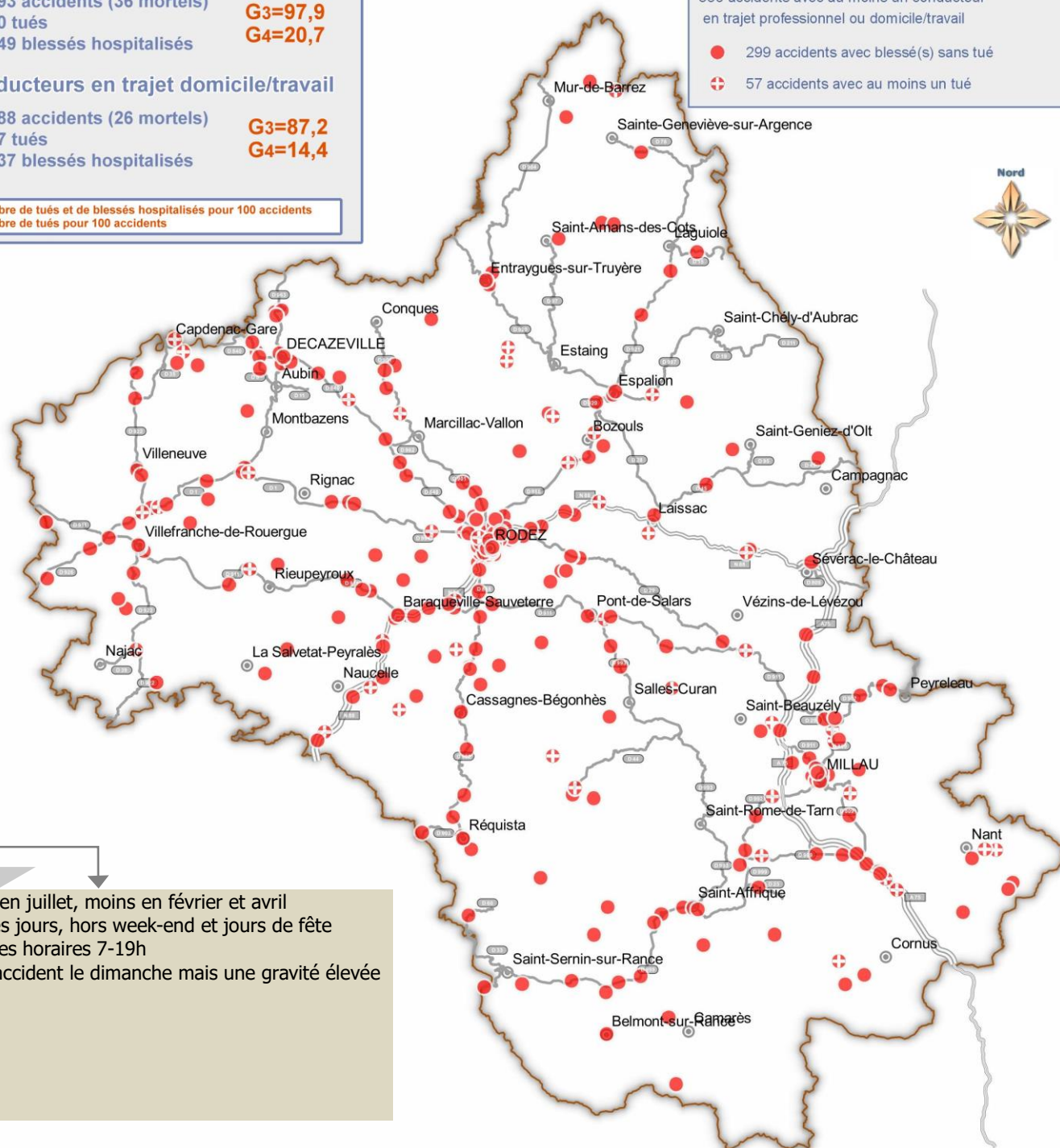
- 188 accidents (26 mortels) **G3=87,2**
- 27 tués **G4=14,4**
- 137 blessés hospitalisés

G3 Nbre de tués et de blessés hospitalisés pour 100 accidents
G4 Nbre de tués pour 100 accidents

Légende

356 accidents avec au moins un conducteur en trajet professionnel ou domicile/travail

- 299 accidents avec blessé(s) sans tué
- ⊕ 57 accidents avec au moins un tué



Quand :

- Pointe en juillet, moins en février et avril
- Tous les jours, hors week-end et jours de fête
- Tranches horaires 7-19h
- Peu d'accident le dimanche mais une gravité élevée

Comment :

- 14 accidents (4%) avec conducteur alcoolisé
- 11 accidents avec conducteur sous stupéfiant
- 17% véhicule seul
- 24% contre obstacles fixes
- 17% impliquent au moins un PL

Où :

- 64 % hors agglomération
- 81 % hors intersection
- 65% sur route départementale
- Acc/100km : 10 sur A75, 44 sur RN88 et 24 sur RD (réseau principal)

Les orientations d'action**■ Amélioration de la connaissance**

- Améliorer la connaissance sur les accidents de trajet domicile travail et utilisation professionnelle
- Promouvoir la réalisation de diagnostics de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises pour détecter d'éventuels problèmes
- Relayer localement les campagnes nationales
- Communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet et communiquer sur les gains de sécurité obtenus à chaque Km/h en moins pour les vitesses moyennes pratiquées
- Travailler avec les branches professionnelles qui ont des risques routiers spécifiques (horaires décalés, nombreux déplacements, fatigue...)
- Connaître son véhicule et adapter sa vitesse aux circonstances (caractéristiques de la voie, état de la surface, conditions météo, ...)

■ Infrastructure :

- Inviter les entreprises à dialoguer avec les gestionnaires d'infrastructure si problèmes spécifiques d'accès au lieu de travail, tous modes

■ Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Inciter les entreprises à signer l'appel national par le biais d'actions annuelles et faire témoigner les entreprises qui s'engagent pour la sécurité routière de leurs salariés
- Sensibiliser les agents à la préparation de leurs déplacements
- Renforcer la connaissance de risques locaux spécifiques (intempéries)
- Sensibiliser les entreprises à l'utilisation du numérique (audioconférence, visioconférence...) pour limiter les déplacements
- Promouvoir les formations à la conduite (stage/perfectionnement)
- Participer à la formation des auto-entrepreneurs organisée par les Chambres de commerce et d'industrie (par ex. 2 heures de sensibilisation intégrées au module de formation)
- Promouvoir les formations et les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises, dans les collectivités et les services publics
- Renforcer les actions d'information et de sensibilisation, notamment dans les centres de formation d'apprentis (CFA) et les lycées professionnels, en lien avec le tissu professionnel, les forces de l'ordre, le monde médical, les professionnels de la conduite
- Informer sur les obligations de l'employeur et sa responsabilité

■ Contrôle – sanction :

- S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite
- S'assurer que les charges transportées ne constituent pas un facteur de risque supplémentaire : arrimage, immobilisation et séparation des charges de l'habitacle
- Contrôler strictement l'équipement des véhicules de service et de fonction

Les substances : alcool et stupéfiants

Constats

et

Analyse

Accidents impliquant au moins un conducteur conduisant sous l'emprise de l'alcool ou (et) de stupéfiants

- 108 accidents sur 893 soit 12 % dont 27 mortels
- 31 tués sur 135 soit 23 %
- 161 victimes impliquées sur 1343 soit 12% (tuées ou blessées)

Qui :

- 37% de conducteurs catégorisés cadre moyen, employé ou ouvrier
- 75% concernent des hommes

Période 2012 - 2016

Conducteurs sous emprise de l'alcool

- 83 accidents (21 mortels) **G3=110,8**
- 25 tués **G4=30,1**
- 67 blessés hospitalisés

Conducteurs sous emprise de stupéfiant

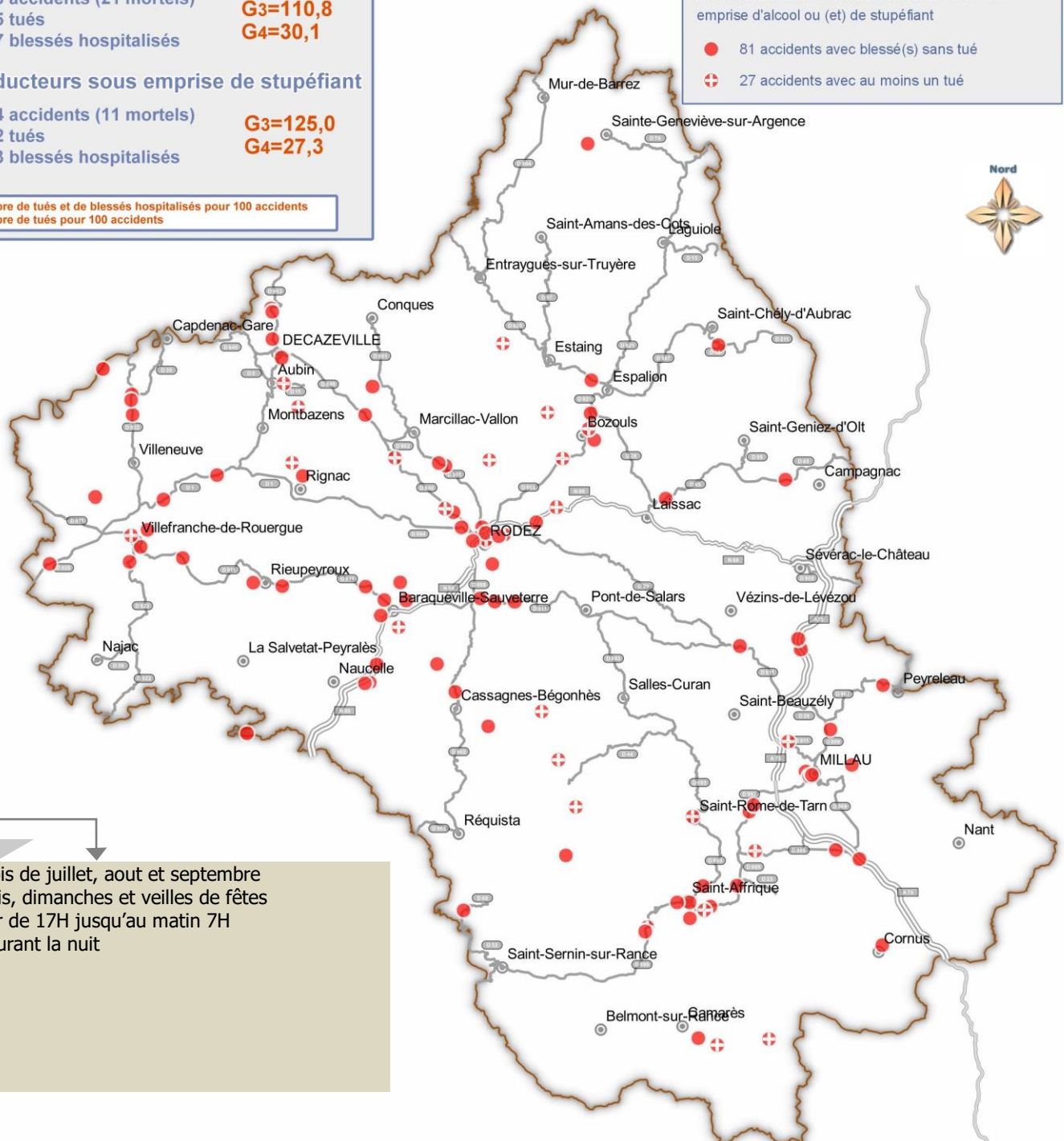
- 44 accidents (11 mortels) **G3=125,0**
- 12 tués **G4=27,3**
- 43 blessés hospitalisés

G3 Nbre de tués et de blessés hospitalisés pour 100 accidents
G4 Nbre de tués pour 100 accidents

Légende

108 accidents avec au moins un conducteur sous emprise d'alcool ou (et) de stupéfiant

- 81 accidents avec blessé(s) sans tué
- ⊕ 27 accidents avec au moins un tué



Quand :

- Les mois de juillet, août et septembre
- Samedis, dimanches et veilles de fêtes
- À partir de 17H jusqu'au matin 7H
- 48% durant la nuit

Comment :

- 56% concernent un seul véhicule impliqué
- 87% en VL et 10% en 2RM

Où :

- 91% hors intersection
- Acc/100km : 3 sur A75, 8 sur RN88 et 9 sur RD

Les orientations d'action**■ Amélioration de la connaissance :**

- Améliorer la connaissance sur les accidents avec alcool /stupéfiants
- Mieux comprendre les accidents graves liés au facteur alcool : travailler en partenariat avec le dispositif d'appui territorial de la MILDECA, l'agence régionale de la santé, les professionnels de santé
- Poursuivre l'amélioration de la collecte des informations alcool /stupéfiants lors des contrôles et accidents
- Multiplier les messages sur les conséquences de l'alcool et des drogues au volant

■ Infrastructure :

- Promouvoir les bus de nuit et les organisations diverses de retour (navettes, taxis...) avec les organisateurs de soirées festives

■ Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre
- Développer le dépistage précoce des comportements liés à l'alcool et aux stupéfiants
- Maintenir des campagnes publicitaires (relais des campagnes nationales et organisation de campagnes locales) sur les risques aux addictions (alcool et substances psychoactives)
- Sensibiliser aux risques liés à l'alcool et aux drogues sur la conduite à tous les stades du développement de l'enfant usager de la route et lors de la formation à la conduite (santé, risques corporels, judiciaires, administratifs et financiers)
- Développer les actions d'information dans les établissements scolaires et les entreprises
- Informer sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues (effet sur le champ visuel, allongement des temps de réaction, diminution des réflexes...)
- Mobiliser les organisateurs de soirées festives (particuliers, collectivités territoriales, établissements, associations...) sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant et chez le piéton (rappel de la réglementation)

■ Contrôle – sanction :

- S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest
- Coordonner les services de la justice et de la santé afin d'améliorer l'efficacité de la réponse pénale et de la prise en charge sanitaire
- Etablir des recommandations à l'égard des récidivistes (développer les contrôles spécifiques des alcooliques chroniques, développer l'éthylotest anti-démarrage)
- Recourir à l'immobilisation ou à la confiscation des véhicules des conducteurs en état de conduite sous l'empire de l'alcool ou de stupéfiants
- Organiser des contrôles cibles à la sortie de lieux festifs (discothèques...) ou les soirs de fête (St-Sylvestre, rassemblements estivaux...)

Les jeunes

Constats et **Analyse**

Accidents impliquant au moins un conducteur âgé entre 14 et 29 ans

Qui :

- 368 accidents sur 893 soit 41 % dont 38 mortels
- 42 tués sur 135 soit 31 %
- 568 victimes impliquées sur 1343 soit 42% (tuées ou blessées)

- 27% d'utilisateurs catégorisés cadre moyen ou employé
- 21% concernent des étudiants

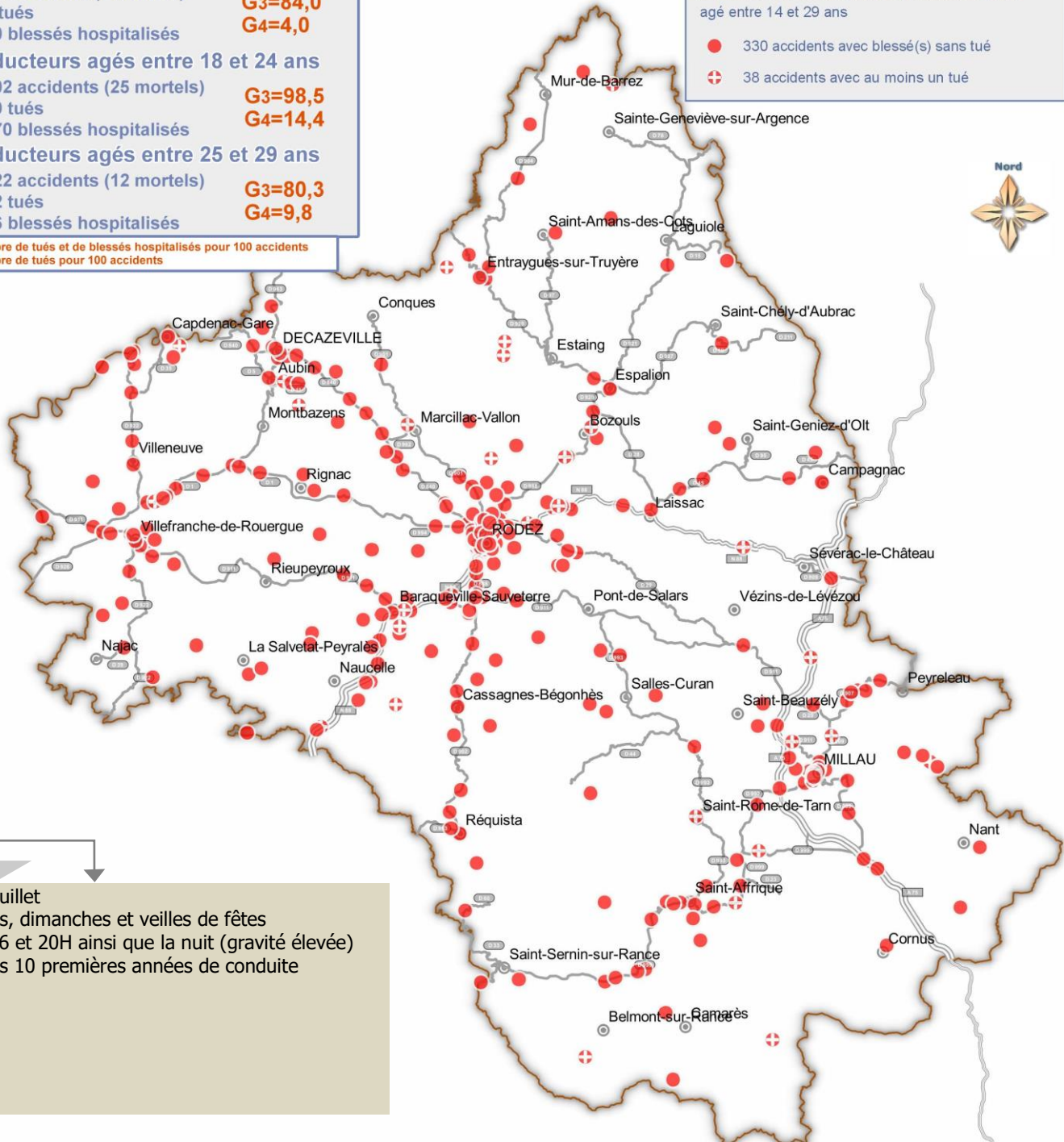
Période 2012 - 2016

Conducteurs âgés entre 14 et 17 ans	
- 75 accidents (3 mortels)	G3=84,0
- 3 tués	G4=4,0
- 60 blessés hospitalisés	
Conducteurs âgés entre 18 et 24 ans	
- 202 accidents (25 mortels)	G3=98,5
- 29 tués	G4=14,4
- 170 blessés hospitalisés	
Conducteurs âgés entre 25 et 29 ans	
- 122 accidents (12 mortels)	G3=80,3
- 12 tués	G4=9,8
- 86 blessés hospitalisés	
G3 Nbre de tués et de blessés hospitalisés pour 100 accidents	
G4 Nbre de tués pour 100 accidents	

Légende

368 accidents avec au moins un conducteur jeune agé entre 14 et 29 ans

- 330 accidents avec blessé(s) sans tué
- ⊕ 38 accidents avec au moins un tué



Quand :

- Pic en juillet
- Samedis, dimanches et veilles de fêtes
- Entre 16 et 20H ainsi que la nuit (gravité élevée)
- Lors des 10 premières années de conduite

Comment :

- 27% concernent un seul véhicule impliqué, dont 26% alcoolisés
- 21% d'utilisateurs cyclomoteurs, peu d'alcool
- 18% d'utilisateurs motos, peu d'alcool
- 86% d'utilisateurs VL, dont 8% alcoolisés
- En cyclomoteur entre 14 et 17 ans, puis en VL

Où :

- 80% hors intersection
- Acc/100km : 8 sur A75, 34 sur RN88 et 24 sur RD (réseau principal)

Les orientations d'action**■ Amélioration de la connaissance :**

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des jeunes selon les différents modes de déplacement
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents
- Communiquer sur les conséquences humaines, financières, matérielles, sociales et judiciaires des accidents
- Recenser les structures accueillant des jeunes (écoles, associations sportives, culturelles ...) et identifier les actions menées par les différents intervenants

■ Infrastructure :

- Développer les aménagements sécurisés aux abords des établissements de formation, de loisirs ou sur le parcours habituel des jeunes
- Optimiser la circulation aux abords des établissements en intégrant l'ensemble des modes de déplacements, et plus particulièrement la marche

■ Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Impliquer les structures éducatives et les entreprises accueillant des apprentis sur le risque routier des jeunes
- Favoriser l'initiative des jeunes pour diffuser des messages de sécurité ou organiser des actions, par exemple dans le cadre du service civique
- Favoriser les rencontres entre les acteurs : parents d'élèves, élus, directeurs d'établissements accueillant des jeunes, enseignants, animateurs, organisateurs de transport, transporteurs, conducteurs d'autocars... dans le but de sécuriser les déplacements
- Faire des rappels à la Loi : la vie avant, pendant et après l'accident
- Développer et valoriser les comportements citoyens (partage de la route et respect de la règle)
- Mobiliser les associations culturelles et sportives accueillant du jeune public aux risques routiers
- Sensibiliser les écoles, universités et les associations étudiantes aux risques encourus dans les déplacements lors de la prise d'alcool ou de stupéfiants
- Utiliser les réseaux sociaux et les sites internet pour diffuser des messages de prévention
- Informer et sensibiliser aux ports des équipements de sécurité à vélo et 2RM (casques, gilets jaunes, gants...)
- Apprendre la courtoisie au volant : partager, protéger, respecter les usagers de la route, savoir rester « zen » au volant
- Former les jeunes aux premiers secours
- Transmettre les données relatives à l'accidentalité des jeunes aux établissements d'enseignement de la conduite en vue de leur diffusion

■ Contrôle – sanction :

- S'assurer du respect des règles de circulation aux abords des établissements accueillant des jeunes
- Vérifier le port des équipements et dispositifs de sécurité (dispositifs de retenue, ceinture de sécurité, casques, gilets, gants...)
- Contrôler les équipements des cycles et deux-roues motorisés (notamment les cyclomoteurs) et lutter contre le débridage
- Développer des alternatives à la sanction pour les jeunes

Les seniors

Constats

et

Analyse

Accidents impliquant au moins un conducteur âgé de 65ans et plus

- 218 accidents sur 893 soit 24 % dont 40 mortels
- 44 tués sur 135 soit 33 %
- 356 victimes impliquées sur 1343 soit 27% (tuées ou blessées)

Qui :

- Des piétons impliqués dans 14% des accidents
- Des retraités présents dans 96% des accidents

Période 2012 - 2016

Conducteurs agés entre 65 et 74 ans

- 112 accidents (18 mortels) **G3=114,3**
- 20 tués **G4=17,9**
- 108 blessés hospitalisés

Conducteurs agés de 75 ans et plus

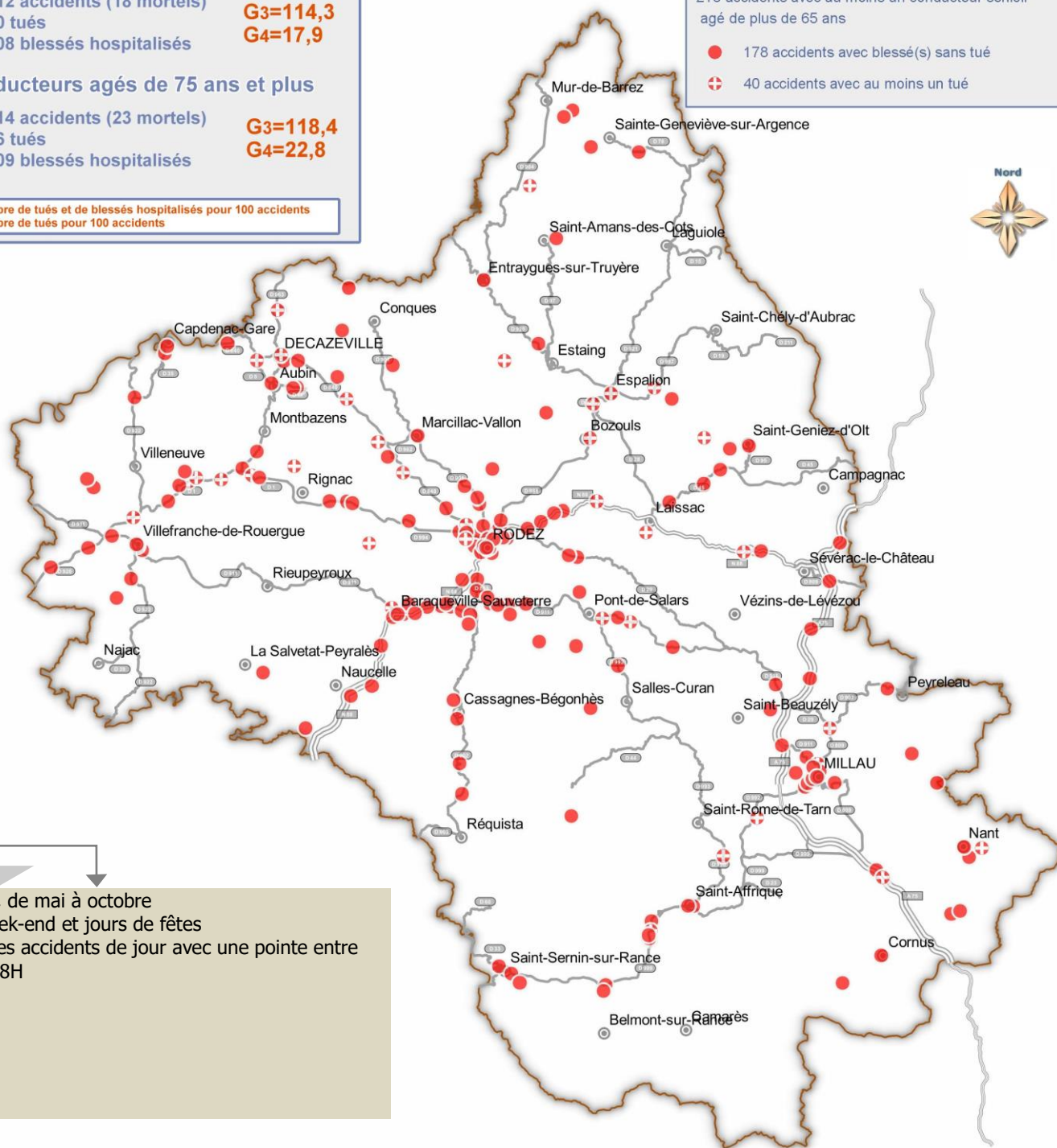
- 114 accidents (23 mortels) **G3=118,4**
- 26 tués **G4=22,8**
- 109 blessés hospitalisés

G3 Nbre de tués et de blessés hospitalisés pour 100 accidents
G4 Nbre de tués pour 100 accidents

Légende

218 accidents avec au moins un conducteur senior agé de plus de 65 ans

- 178 accidents avec blessé(s) sans tué
- ⊕ 40 accidents avec au moins un tué



Quand :

- 6 mois, de mai à octobre
- Les week-end et jours de fêtes
- 90% des accidents de jour avec une pointe entre 15 et 18H

Comment :

- 21% des accidents se sont produits en VL seul
- 94% des accidents concernent un VL en collision avec un autre usager

Où :

- 75% hors intersection
- 67% hors agglo
- 68% sur routes départementales
- Acc/100km : 11 sur A75, 23 sur RN88 et 15 sur RD

Les seniors piétons

Constats

et

Analyse

Accidents impliquant au moins un piéton âgé de 65ans et plus

Sur l'ensemble des 893 accidents :

- 60 accidents sur 893 soit 6,7 % dont 13 mortels
- 13 tués sur 135 soit 9,6 %
- 64 victimes impliquées sur 1343 soit 4,7% (tuées ou blessées)

Sur les 114 accidents impliquant au moins un piéton :

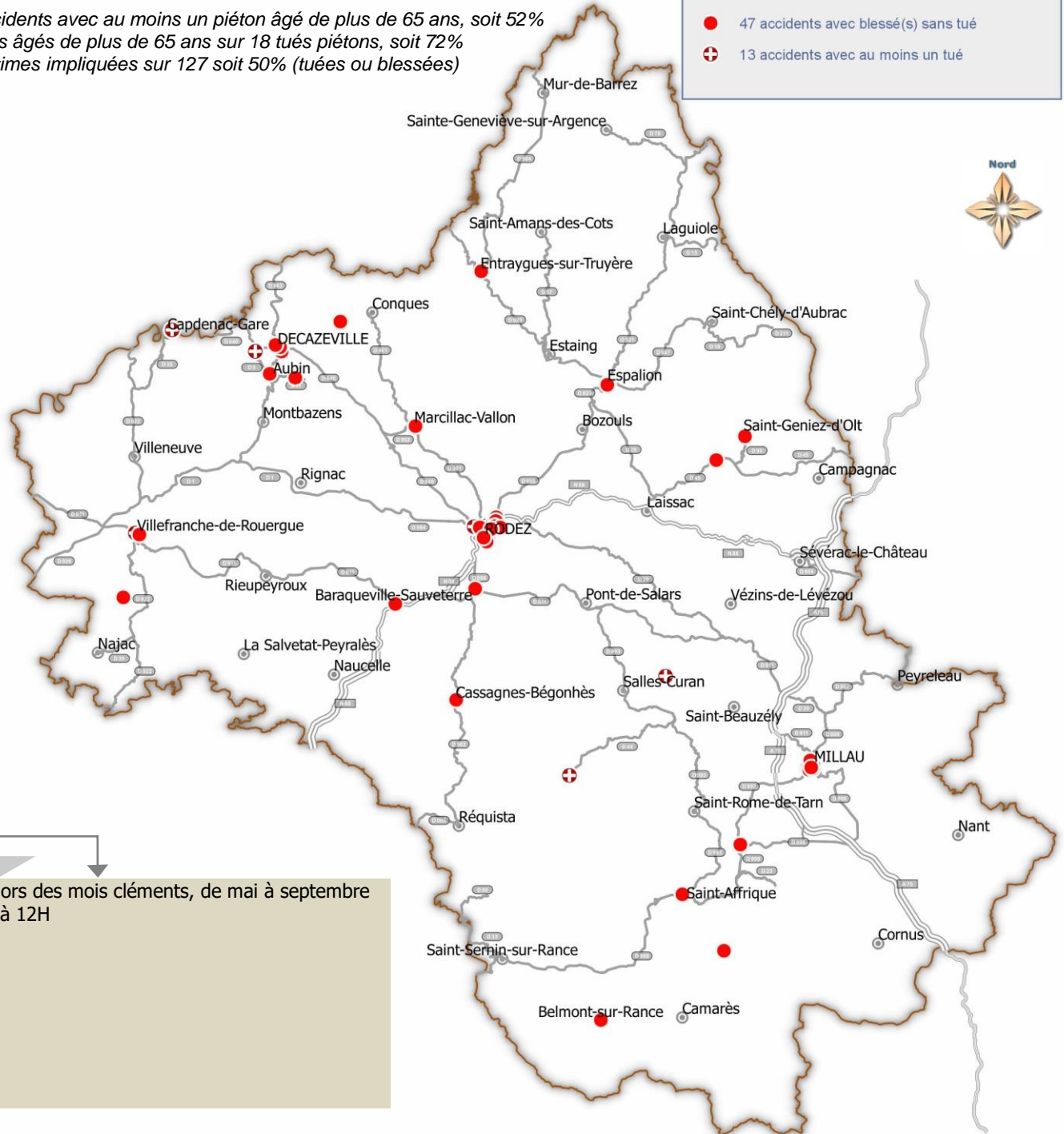
- 60 accidents avec au moins un piéton âgé de plus de 65 ans, soit 52%
- 13 tués âgés de plus de 65 ans sur 18 tués piétons, soit 72%
- 64 victimes impliquées sur 127 soit 50% (tuées ou blessées)

Légende

60 accidents avec au moins un sénior piéton

- 47 accidents avec blessé(s) sans tué
- ⊕ 13 accidents avec au moins un tué

Nord



Quand :

- Plutôt lors des mois cléments, de mai à septembre
- De 9H à 12H

Comment :

- 52 des accidents (87%) sont une collision VL / Piéton

Où :

- 85% hors intersection
- 77% sur une chaussée rectiligne
- 93% en agglo
- 57% sur un passage protégé

Les orientations d'action**■ Amélioration de la connaissance :**

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors selon les différents modes de déplacement
- Améliorer la connaissance de l'accidentalité des conducteurs et piétons seniors liée à une diminution des réflexes et de la mobilité
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents
- Identifier et impliquer les clubs des aînés et les associations de seniors en milieu rural et milieu urbain

■ Infrastructure :

- Sécuriser les rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors (par exemple en dégagant les passages piétons pour permettre une meilleure co-visibilité, etc..)
- Intégrer les problématiques liées à la sécurité des déplacements des seniors dans les nouveaux aménagements
- Inciter les seniors à utiliser les modes de transports locaux alternatifs

■ Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Organiser des remises à niveau théorique et pratique du code de la route
- Organiser des conférences et des ateliers "santé et conduite" en sensibilisant sur la diminution des capacités physiques (diminution des réflexes, vue, audition, motricité ...)
- Sensibiliser sur la prise de médicaments
- Promouvoir le contrôle des aptitudes à la conduite avec audiomètre, visiomètre et réactiomètre
- Informer sur les aides à la conduite, les véhicules à boîte de vitesse automatique
- Sensibiliser à l'importance d'être vu surtout la nuit
- Améliorer la formation dans les auto-écoles sur les problématiques liés au vieillissement

■ Contrôle – sanction :

- Sensibiliser les usagers conduisant des voiturettes sans permis
- Rappeler aux médecins leur possibilité de suspendre le permis des personnes inaptes à la conduite
- Contrôler le fonctionnement des équipements d'éclairage et de signalisation de tous les véhicules pour une meilleure visibilité réciproque

Les deux roues motorisés

Constats et Analyse

Accidents impliquant au moins un conducteur de 2RM

- 243 accidents sur 893 soit 37 % dont 16 mortels
- 16 tués sur 135 soit 12 %
- 287 victimes impliquées sur 1343 soit 21% (tuées ou blessées)

Qui :

- Entre 14/17 ans pour les cyclomotoristes
- Entre 45/59 ans pour les motards
- 51% des 2RM > 125 cm³

Période 2012 - 2016

Conducteurs cyclomoteurs (<50cm3)

- 93 accidents (3 mortels) **G3=77,4**
- 3 tués **G4=3,2**
- 69 blessés hospitalisés

Conducteurs motocyclettes (=>50cm3)

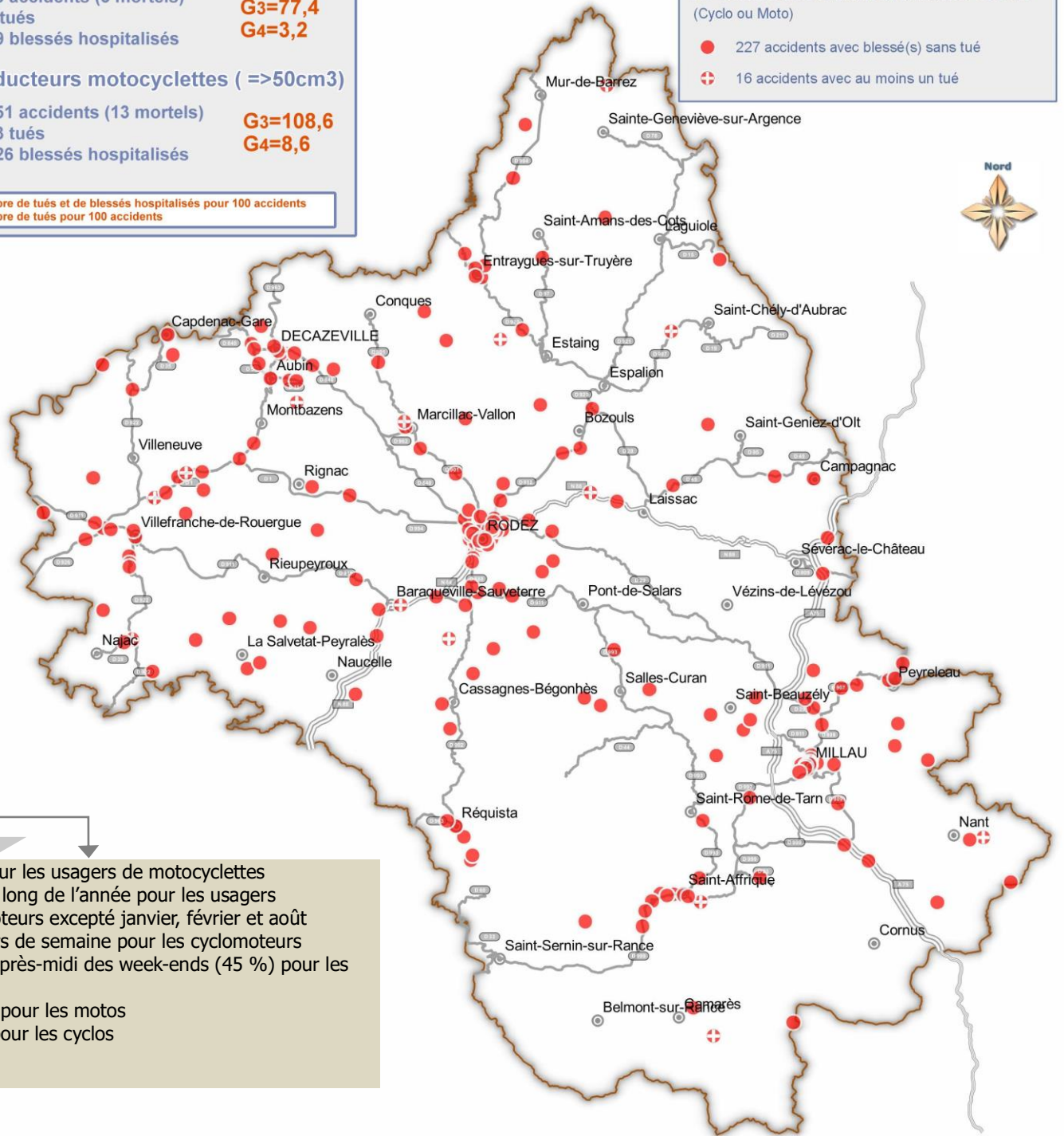
- 151 accidents (13 mortels) **G3=108,6**
- 13 tués **G4=8,6**
- 126 blessés hospitalisés

G3 Nbre de tués et de blessés hospitalisés pour 100 accidents
G4 Nbre de tués pour 100 accidents

Légende

243 accidents avec au moins un conducteur de 2RM (Cyclo ou Moto)

- 227 accidents avec blessé(s) sans tué
- ⊕ 16 accidents avec au moins un tué



Quand :

- L'été pour les usagers de motocyclettes
- Tout au long de l'année pour les usagers cyclomoteurs excepté janvier, février et août
- Les jours de semaine pour les cyclomoteurs
- Dans l'après-midi des week-ends (45 %) pour les motos
- 14-20H pour les motos
- 7-20H pour les cyclos

Comment :

- Alcoolémie positive dans 7.4 % des 243 accidents
- 30 % des accidents concernent un 2RM seul dont 65% dans un virage
- 146 accidents (60%) conflits avec un VL
- Comportements (code de la route)

Où :

- 75% sur RD pour les motos
- 57% en aggro pour les cyclomoteurs
- 63% accidents cyclos et 68% accidents motos en aggro
- Acc/100km : 3 sur A75, 11 sur RN88 et 16 sur RD (réseau principal)
-

Les orientations d'action**■ Amélioration de la connaissance :**

- Améliorer la connaissance des accidents de 2RM
- Identifier les itinéraires accidentogènes
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents

■ Infrastructure :

- Sensibiliser les motocyclistes sur les points dangereux et les faire remonter aux gestionnaires de voirie
- Intégrer les problématiques liées à la circulation des deux-roues motorisés lors de la réalisation des ouvrages routiers

■ Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés...) en mobilisant les forces de l'ordre, les moto-écoles, les associations
- Mettre en place des opérations au profit des jeunes dans les établissements scolaires ou au sein de structures spécialisées (pistes cyclomoteurs et simulateurs 2RM)
- Promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle obligatoires (casque et gants) et facultatifs (vêtements renforcés...)
- Sensibiliser les conducteurs sur l'entretien de leur véhicule
- Sensibiliser sur la fragilité des usagers de 2RM et la nécessité d'éviter les surrisques (usage de substances psychoactives et conduite, vitesse inadaptée, absence d'équipements, 2RM modifié, non-respect du code de la route...)
- Informer les parents sur la nécessité du bon état du cyclomoteur (éclairage, freins, débridage)
- Valoriser les connaissances relatives aux spécificités des accidents 2RM auprès des utilisateurs de motos et cyclos
- Sensibiliser les techniciens de l'infrastructure et les élus à la pratique d'un 2RM (opération motard d'un jour...)
- Apprendre aux automobilistes la cohabitation avec les 2 roues motorisés

■ Contrôle - sanction :

- Réaliser des contrôles sur la conformité des véhicules (contrôles préventifs en amont possibles, notamment sur les cyclomoteurs aux abords des établissements scolaires)
- Réaliser des contrôles sur les casques et gants avec une incitation au port d'équipements de protection individuelle additionnels
- Cibler les contrôles de 2RM sur les axes et/ou périodes accidentogènes
- Contrôler la possession du permis AM sans sanction, mais faire suivre d'une présentation des risques encourus

Document général d'orientation

2018-2022

Validation du document par les membres du comité
de pilotage sécurité routière



La Préfète de l'Aveyron

Catherine Sarlandie de La Robertie



Le Procureur de la République

Olivier Naboulet



Le Président du Conseil départemental de l'Aveyron

Jean-François Galliard



Le Président de l'Association départementale des maires et
présidents de communautés de l'Aveyron

Jean-Louis Grimal



Direction départementale des territoires

Mission sécurité routière

9 rue de Bruxelles, Bourran BP 3370
12 033 Rodez cedex 9