Préfecture de l'Aveyron

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Document général d'orientation

2008-2012

Département de l'Aveyron

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

Janvier 2009

Liste des abréviations

2RM	Deux Roues Motorisés
AAC	Apprentissage Anticipé de la Conduite
ANPAA	Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie
APJ	Agent de Police Judiciaire
ASS	Alerte, Secours, Soins
ATB	Accident Tué Blessé
BAAC	Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation routière
BH	Blessé Hospitalisé
BNH	Blessé Non Hospitalisé
BL	Blessé Léger (nouvelle appellation du Blessé Non Hospitalisé)
CETE	Centre d'Études Techniques de l'Équipement
CERTU	Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
CFA	Centre de Formation des Apprentis
CG	Conseil Général
CISR	Comité Interministériel de la Sécurité Routière
CNRACL	Caisse Nationale des Retraites des Agents des Collectivités Locales
CP	Chef de Projet
CRAM	Caisse Régionale d'Assurance Maladie
DDASS	Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales
DDEA	Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture
DDJS	Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports
DDSP	Direction Départementale de la Sécurité Publique
DGO	Document Général d'Orientation
DIR	Direction Interrégionale des Routes
DSCR	Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières
ECPA	Enquête Comprendre Pour Agir
EDA	Enquête Détaillée d'accident
EDSR	Escadron Départemental de Sécurité Routière
EN	Éducation Nationale
FFM	Fédération Française des Motards
FFMC	Fédération Française des Motards en Colère
GN	Gendarmerie Nationale
GT	Groupe de Travail
HVE	Homme, Véhicule, Environnement
IAL	Indicateur d'Accidentologie Locale
IDSR	Intervenant Départemental de Sécurité Routière
IGN	Institut Géographique National
INRETS	Institut National de REcherche sur les Transports et leur Sécurité
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Economiques
MERIU	Modèle d'Échange de Référentiel routier InterUrbain
MILDT	Mission Interministérielle de Lutte contre les Drogues et la Toxicomanie
MSA	Mutuelle Sociale Agricole
ODISR	Observatoire Départemental Interministériel de Sécurité Routière
ONISR	Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière
OPJ	Officier de Police Judiciaire
ORS	Observatoire Régional de la Santé
ORSR	Observatoire Régional de Sécurité Routière
PDASR	Plan Départemental d'Action de Sécurité Routière
PIJ	Point d'Information Jeunesse
PJJ	Protection Judiciaire de la Jeunesse
PL	Poids Lourd
PR	Point de Repère
PV	Procès Verbal
RIU	Référentiel routier InterUrbain
RD	Route Départementale
RN	Route Nationale
SAMU	Service d'Aide Médicalisée d'Urgence
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SETRA	Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes
SIG	Système d'Information Géographique
SR	Sécurité Routière
TS	Très Significatif
VC	Voirie Communale
VL	Véhicule Léger
ZAAC	Zone d'Accumulation d'Accidents Corporels

Sommaire

- ✓ Le mot du Préfet
- ✓ Le préambule
- ✓ Chapitre I . . . . . : Présentation de la démarche
- ✓ Chapitre II . . . . . : Caractéristiques du département de l'Aveyron
- ✓ Chapitre III . . . . . : Rappels sur le précédent D.G.O. 2004-2008
- ✓ Chapitre IV . . . . . : Accidentologie 2003-2007
- ✓ Chapitre V . . . . . : Orientations d'action
- ✓ Annexes

Introduction

Sécurité routière : 4 ans pour changer nos comportements

Le document général d'orientations (DGO) pour la sécurité routière constitue véritablement 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 DGO 2008-2012 identifie les axes prioritaires de travail autour desquels les acteurs locaux doivent se fédérer.

L'horizon 2012 marquera une échéance majeure correspondant à l'objectif fixé par le Président de la République de réduire à moins de 3000 le nombre des tués sur les routes de France.

Le département de l'Aveyron et les Aveyronnais devront contribuer à la réussite de ce défi. C'est là notre responsabilité collective pour faire en sorte que nos routes deviennent plus sûres. Nous gardons en mémoire les 27 tués et 196 blessés de l'année 2008, victimes de la route sans omettre l'impact sur autant de familles.

Les services de l'État, les collectivités locales et plus d'une cinquantaine de partenaires locaux (associations, mutuelles, assurances, acteurs socio-économiques) sont mobilisés tout au long de l'année pour porter un message de prévention auprès de nombreux publics, au premier rang desquels les enfants, conducteurs de demain.

Les forces de l'ordre n'ont de cesse d'afficher leur présence sur les bords de route pour dissuader ou réprimer le non respect du code de la route et dans les écoles pour éduquer.

L'État, le Conseil général et les communes d'Aveyron ont renforcé leur partenariat pour créer une dynamique de terrain dont l'objectif est clair : faire évoluer durablement les comportements routiers. Le DGO 2008-2012 est le fruit de cet engagement commun.

L'objectif sera atteint lorsque chacun aura pris conscience que la route est un espace partagé sur lequel il n'y a pas de « petite infraction » car tout manquement est susceptible d'avoir des répercutions dramatiques. Respecter le code de la route, c'est respecter sa vie et celle des autres.

Gageons que le travail engagé avec le DGO 2008-2012 marquera une étape essentielle en ce sens.

Le président du Conseil général,

Jean-Claude Luche

Le Préfet,

Vincent Bouvier

Le président de l'association départementale des maires,

Jean-Louis Grimal

Préambule

Lors du conseil des ministres restreint du 21 décembre 2007, relatif à la sécurité routière, le **Président de la République** a fixé les objectifs suivants :

- réduire le nombre de personnes tuées sur les routes à moins de **3000 d'ici 2012**
- diviser par deux les accidents mortels dus à l'alcoolémie excessive
- diviser par trois le nombre de jeunes tués
- diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation des deux-roues.

Il a précisé les quatre orientations prioritaires de la politique des pouvoirs publics :

- la lutte contre la conduite sous l'emprise de l'alcool
- la lutte contre le non-respect du code de la route, en poursuivant notamment le déploiement des radars automatiques
- l'amélioration de la sécurité des usagers les plus vulnérables
- l'amélioration de la formation des conducteurs.

Le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 13 février 2008, sous la présidence du Premier ministre, a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risque et les multiples causes d'accidents, qui doivent contribuer à faire reculer les principaux facteurs de risque routier ainsi qu'à la protection des publics très exposés. Pour cela, il a été retenu les cinq thématiques pilotes déclinées en objectifs suivants :

Combattre les comportements à risques

- *renforcer la lutte contre les risques liés à l'alcool et aux stupéfiants :*
  - promouvoir l'auto-contrôle d'alcoolémie
  - imposer l'installation d'un éthylotest anti-démarrage en cas de délit de conduite sous l'emprise de l'alcool
  - développer des éthylotests électroniques anti-démarrage dans les véhicules de transports d'enfants
  - imposer la présence d'éthylotests électroniques dans les discothèques
  - interdire toute vente de boissons alcoolisées dans les points de vente de carburant
  - combattre la conduite après usage de stupéfiants.
- *contrôler et sanctionner davantage les délits routiers :*
  - poursuivre le déploiement du contrôle sanction automatisé
  - élaborer et mettre en oeuvre des plans départementaux de contrôles routiers
  - instaurer une peine de confiscation obligatoire du véhicule
  - lutter contre le trafic de points
  - retenir automatiquement le permis après un accident en cas d'homicide involontaire
  - mieux réprimer les infractions du code de la route commises par les conducteurs étrangers.

- **Renforcer la sécurité des usagers les plus vulnérables**
  - *poursuivre le déploiement de l'éducation routière en milieu scolaire*
  - *renforcer les équipements obligatoires pour les usagers vulnérables :*
    - équiper tous les véhicules d'un gilet rétro-réfléchissant et d'un triangle de pré-signalisation
    - équiper tous les cyclistes d'un gilet rétro-réfléchissant de nuit hors agglomération
    - inciter au port du casque pour tous les enfants de moins de 11 ans lorsqu'ils circulent à vélo.

- **Mieux former les futurs conducteurs**
  - *améliorer les conditions de passage de l'examen du permis de conduire*
  - *afficher le taux de réussite à l'examen pour chaque auto-école.*

- **Prévenir le risque routier professionnel**
  - *faire de la conduite un acte professionnel à part entière*
  - *promouvoir la sécurité dans les transports routiers de marchandises :*
    - développer les actions de prévention en partenariat avec les fédérations professionnelles du transport routier de marchandises
    - sanctionner l'utilisation d'un téléviseur ou d'une console de jeux vidéo en situation de conduite.

- **Renforcer la sécurité des infrastructures**
  - *développer des contrôles de sécurité des infrastructures routières*
  - *mettre en place des commissions consultatives d'usagers pour la signalisation routière*
  - *introduire le concept de « zone de rencontre » dans le code de la route.*

En réponse aux instructions données, chaque département doit élaborer son **document général d'orientation** (DGO) pour les années 2008 à 2012. Celui-ci doit comporter les orientations d'action de la politique à mener au sein du département pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés. Le Plan départemental d'action de sécurité routière (PDASR) devra s'inscrire, chaque année en cohérence avec les orientations du DGO.

Document général d'orientation

2008-2012

chapitre I

Présentation de la démarche

Cadre général

Le DGO doit définir les axes prioritaires de la politique de sécurité routière du département de l'Aveyron à mettre en oeuvre au cours des années 2009 à 2012 pour faire reculer l'insécurité routière. Il est élaboré dans le cadre d'une démarche partenariale associant l'État, le conseil général, le représentant départemental 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.

La démarche d'élaboration

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

➡ **1** Création d'un **comité de pilotage** à l'initiative de la directrice des services du cabinet du Préfet, chef de projet « Sécurité Routière », constitué des membres du pôle de compétence, du président de l'association départementale des maires et du conseil général (liste en annexe).

Ce comité, lors de sa réunion du 01 octobre 2008, a validé les 5 enjeux départementaux (4 nationaux et 1 local) proposés au regard des éléments statistiques fournis par l'observatoire départemental de sécurité routière. Ces enjeux portent sur les jeunes 14-24 ans, les deux-roues motorisés, l'alcool, la vitesse et les seniors (+ de 65 ans).

Au cours des mois d'août et de septembre, les candidats pour participer aux différents groupes de travail ont été contactés.

➡ **2** Constitution de **groupes de travail** par enjeux (listes en annexe) avec un pilotage assuré pour :

- Jeunes : Inspection Académique
- Deux-roues motorisés : Gendarmerie Nationale (EDSR)
- Alcool : Direction Départementale de la Sécurité Publique
- Vitesse : Gendarmerie Nationale (EDSR)
- Seniors : Médecin (DDASS)

Lors de la réunion du 01 octobre, les membres du comité de pilotage ont validé la constitution des groupes de travail.

➡ **3** Les groupes de travail se sont réunis en octobre et novembre pour élaborer les **orientations d'action** à inscrire dans le document général d'orientation. Leurs propositions sont reprises dans le projet de DGO.

➡ **4** Le projet de DGO avec les orientations d'action a été validé par le comité de pilotage réuni le 04 décembre 2008 sous la présidence de la Directrice des services du Cabinet du Préfet.

➡ **5** Les orientations définies dans le cadre du DGO feront l'objet d'actions opérationnelles qui seront inscrites annuellement dans les plans départementaux d'action 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'orientation

2008-2012

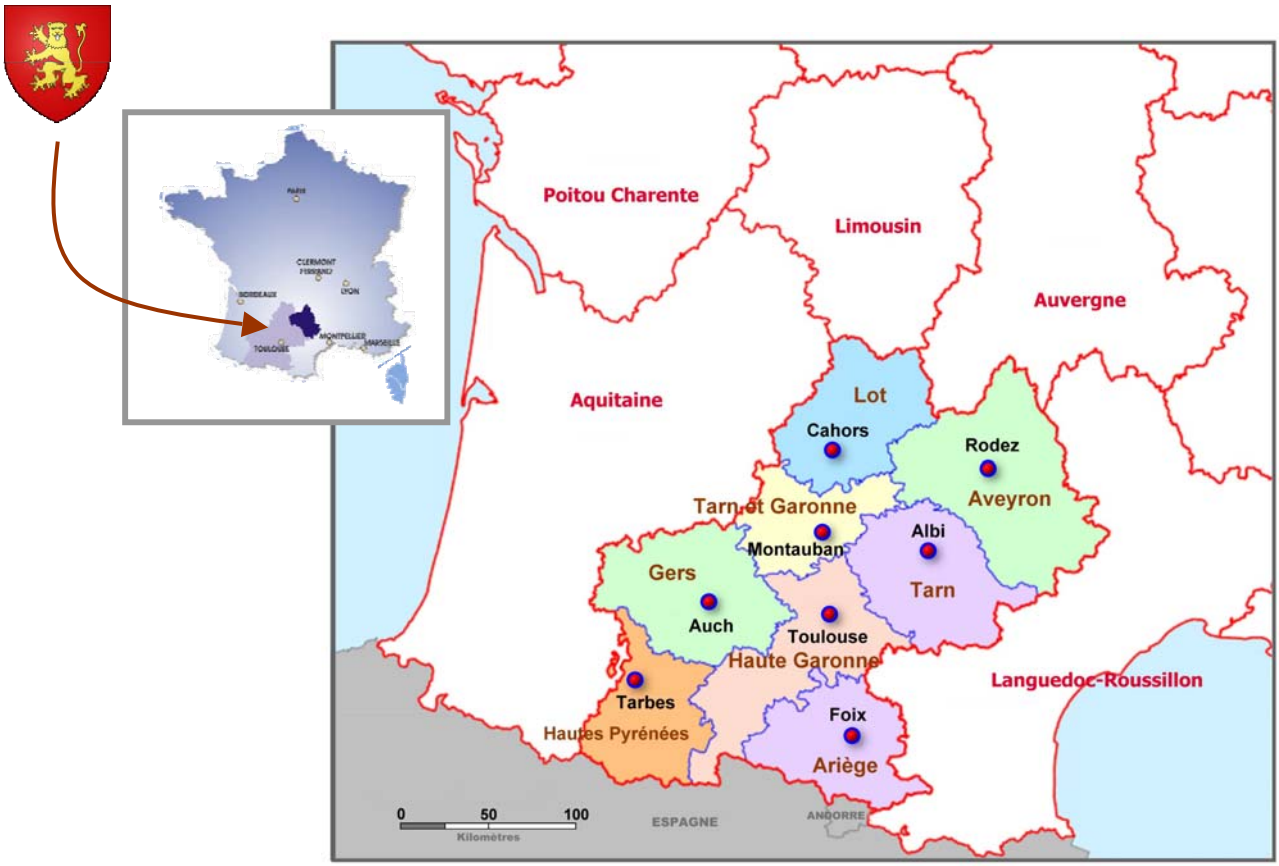
chapitre II

Les caractéristiques du département

de l'Aveyron

Présentation du département de l'Aveyron :

Région	Midi-Pyrénées	Arrondissements	Rodez Millau Villefranche-de-Rouergue
Préfecture	Rodez		
Sous-préfecture(s)	Millau Villefranche-de-Rouergue	Cantons	46
Population totale	273 377 hab. (*2006*)	Intercommunalités	36
Densité	31 hab./km²	Communes	304
Superficie	8 735 km² (*5ème rang national*)		



L'Aveyron fait partie de la Région administrative Midi-Pyrénées. Il est limitrophe des départements du Tarn, du Tarn-et-Garonne et du Lot (région Midi-Pyrénées), de l'Hérault, du Gard, et de la Lozère (région Languedoc-Roussillon) et du Cantal (région Auvergne). 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 Aveyron, Lot, Tarn et Truyère. Suivant leurs situations, ces régions subissent l'influence du climat océanique, semi-continental ou méditerranéen et offrent ainsi une grande diversité paysagère.

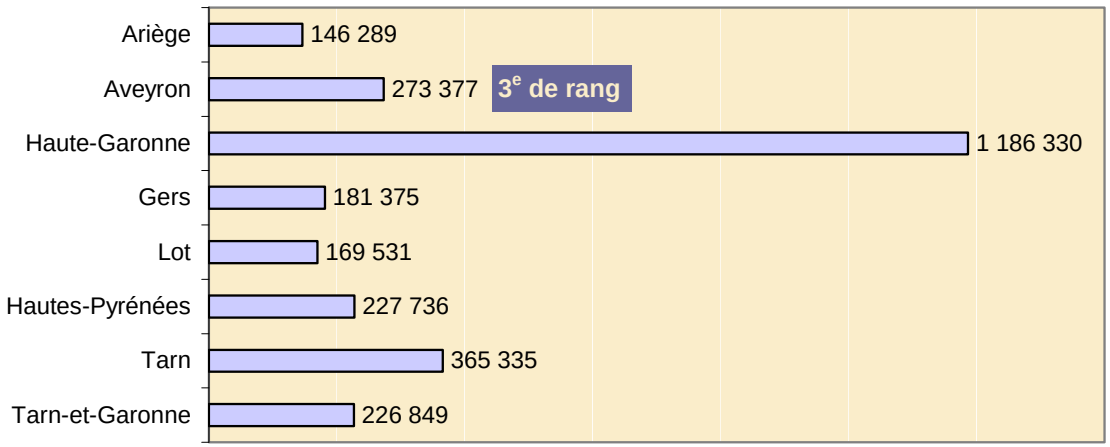
- la montagne couvre environ 34% du territoire aveyronnais (297 000 ha)
- les collines et les plateaux occupent quant à eux 64% du département (559 000 ha)
- les fonds de vallée représentent 2% de l'espace départemental (17 500 ha)

Démographie :

Les chiffres officiels de la population légale 2006 entrée en vigueur au 1er janvier 2009 confirme une légère augmentation de la population départementale (+ 9 569 habitants). Le département de l'Aveyron, 3e régional en population (légale 2006), 5e national en superficie, affiche une évolution démographique positive (+3,63%), mais celle-ci le classe au 7e rang des huit départements composants la région Midi-Pyrénées.

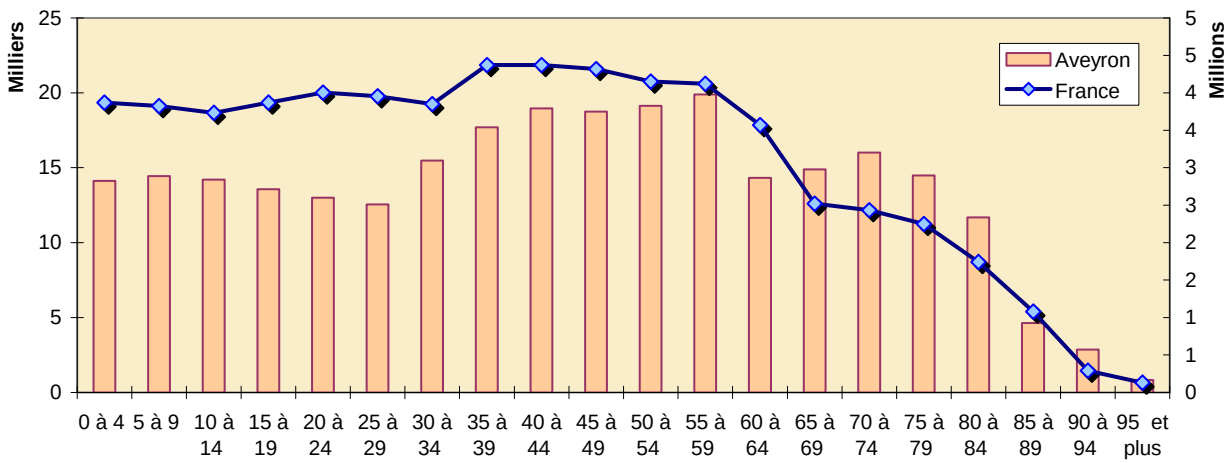
Département	Population 1999	Population légale 2006	Évolution de 1999 à 2006	
Ariège	137 205	146 289	6.62%	3e
Aveyron	263 808	273 377	3.63%	**7e**
Haute-Garonne	1 046 338	1 186 330	13.38%	1er
Gers	172 335	181 375	5.25%	6e
Lot	160 197	169 531	5.83%	5e
Hautes-Pyrénées	222 368	227 736	2.41%	8e
Tarn	343 402	365 335	6.39%	4e
Tarn-et-Garonne	206 034	226 849	10.10%	2e
Total de la région Midi-Pyrénées	2 551 687	2 776 822	8.82%	

Population légale 2006 des huit départements de Midi-Pyrénées



Si les principales agglomérations maintiennent leur population, les grandes zones rurales continuent de voir leur population diminuer inexorablement. De plus, le vieillissement de la population constitue cependant un handicap majeur principalement dans les zones rurales éloignées des principaux centres urbains. Proportionnellement au plan national, le département de l'Aveyron manque de jeunes, à l'inverse de la tranche des 65-84 ans.

Pyramide des âges : France et Aveyron à fin 2006

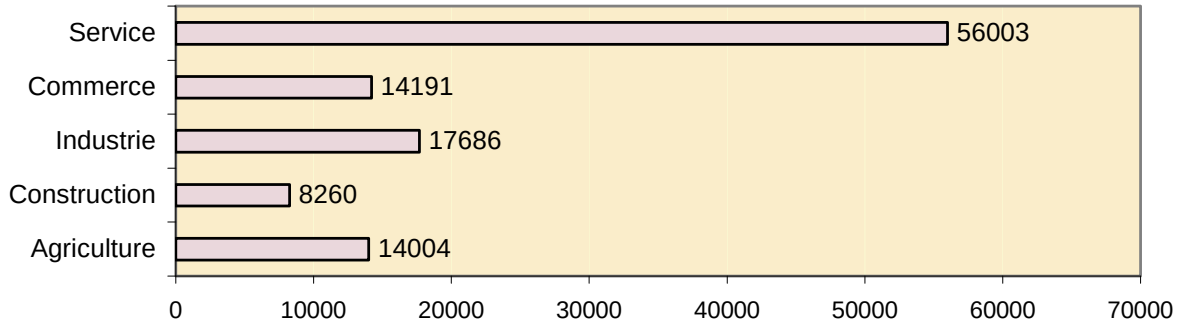


En ce qui concerne la part de population active (salarié ou non salarié) en Midi-Pyrénées, le département de l'Aveyron se classe au 2e rang.

Région Midi Pyrénées : représentation des actifs par département

Sa répartition selon les secteurs d'activité indique une très large part dans les services.

Répartition des emplois (salarié ou non salarié) en Aveyron

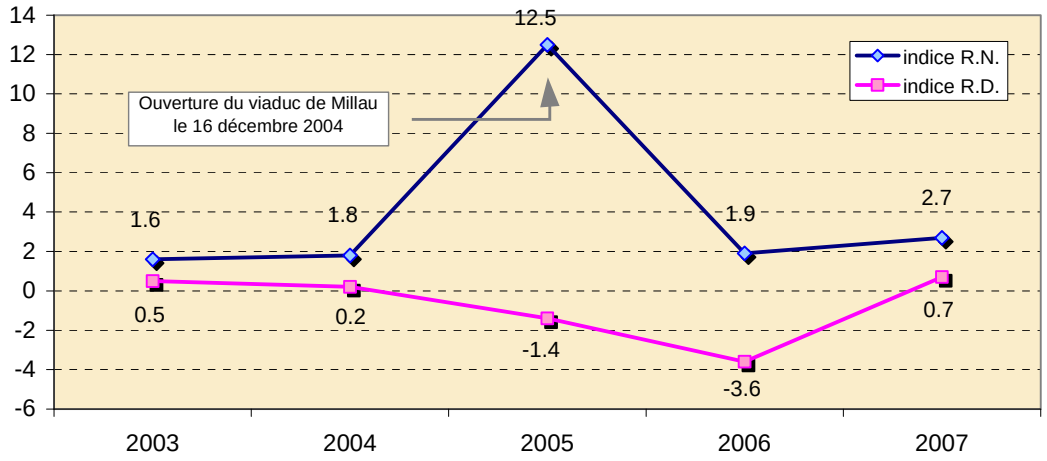


110 144 emplois pour 273 377 habitants en 2006, soit 40,3 % de la population

Infrastructures, trafics et accidents :

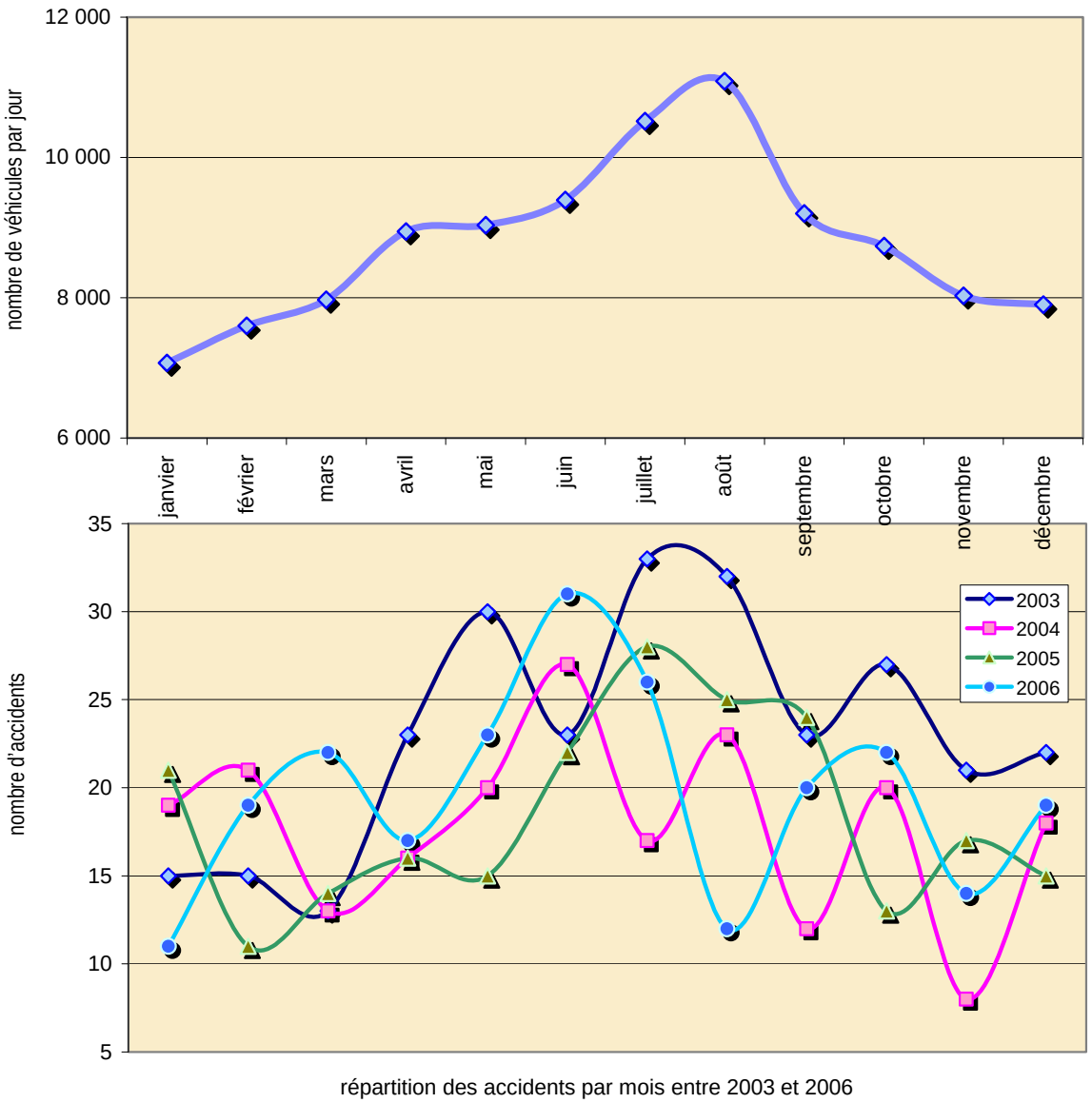
Le réseau de voiries de communication est important avec 9 500 km de voies communales, près de 6 000 km de voies départementales, dont 700 km classés voie à grande circulation et 160 km de voies nationales (RN88 90 km et autoroute A75 70 km). Le trafic moyen actuellement sur le réseau national (RN88 et A75) est de 14 300 véhicules/jour, pour 5 500 véhicules/Jour sur le réseau départemental. Le pic observé en 2005 est dû à l'ouverture de la section A75 comprenant le viaduc de Millau qui a eu pour conséquence une augmentation brutale du trafic sur cet axe.

Évolution du trafic routier sur routes nationales et routes départementales entre 2003 et 2007



Département à fort potentiel touristique, la période estivale juillet/août est sujet à une forte augmentation des trafics qui ne se traduit pas toujours par une augmentation du nombre des accidents.

Trafics moyens mensuels entre 2003 et 2006 recueillis à partir de 57 compteurs répartis sur le réseau à grande circulation du département, soit environ 700 km



répartition des accidents par mois entre 2003 et 2006

Le tableau suivant résume sur les 9 dernières années les nombres d'accidents, de tués et de blessés qui ont eu lieu sur nos routes (chiffres non corrigés) :

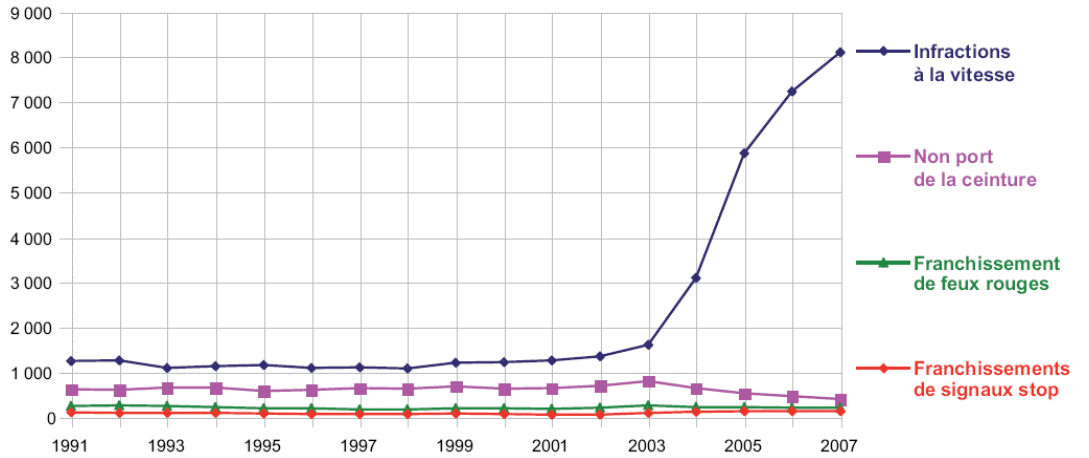
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Accidents	357	359	314	277	214	221	236	185	207
Tués	48	60	47	48	33	39	31	20	27
Blessés	498	491	442	345	281	294	318	248	196

Infractions relevées :

Entre 2004 et 2006, le nombre de dossiers traités par les tribunaux pour le retrait de points au permis de conduire a considérablement augmenté pour les infractions de vitesse. Cela s'explique par la mise en service dans le département de l'Aveyron des contrôles sanctions automatisés qui multiplient les points de contrôles (radars fixes : 4 fin 2004 + un en 2005 + un en 2006, radars mobiles : un en 2005 + un en 2006).

Ce qui est conforme à ce qu'on observe au niveau national :

Évolution de quelques infractions au code de la route (milliers de cas sanctionnés)



Sources : ministère de l'intérieur, DLPAJ, Union routière de France (www.urf.asso.fr)

Le déploiement en 2007 de 3 radars fixes et 2 radars mobiles supplémentaires a fait progresser le nombre d'infractions relevées pour excès de vitesse de 50 % par rapport à 2006, alors qu'au niveau de la région Midi-Pyrénées, ce chiffre est à la baisse malgré une augmentation du parc des équipements de terrain.

En Aveyron de 2004 à 2006

Catégories d'infractions	2004	2005	↗↘	2006	↗↘
Vitesse	5674	8496	50%	11768	39%
Règles de circulation	1379	1115	-19%	1623	46%
Règles de priorité	721	653	-9%	739	13%
Ceintures et casques	1520	846	-44%	910	8%
Règles administratives	0	0		20	
Délits (hors vitesse, dommages corporels, alcoolémie)	50	52	4%	54	4%
Dommages corporels (hors alcoolémie)	41	39	-5%	34	-13%
Alcoolémie	550	615	12%	769	25%
totaux :	**9935**	**11816**	**19%**	**15917**	**35%**

Les chiffres représentent des dossiers traités pour retrait de points au permis de conduire

En région Midi-Pyrénées entre 2006 et 2007

	Excès de vitesse		
	Année 2006	Année 2007	Évolution
Ariège	17 834	34 121	91.33%
Aveyron	22 326	33 545	50.25%
Haute-Garonne	283 984	292 781	3.10%
Gers	35 366	37 136	5.00%
Lot	50 585	49 825	-1.50%
Hautes-Pyrénées	65 433	65 049	-0.59%
Tarn	43 241	45 729	5.75%
Tarn-et-Garonne	57 743	57 388	-0.61%
Total de la région Midi-Pyrénées	576 512	615 574	6.78%

Les chiffres représentent des infractions relevées pour excès de vitesse (par radars automatiques ou par forces de l'ordre)

Document général d'orientation

2008-2012

chapitre III

Rappels

sur le DGO 2004-2008

dans le département de l'Aveyron

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 2004 à 2008.

L'étude de diagnostic était basée sur les données accidents du 1er janvier 1998 au 31 décembre 2002 (période de cinq ans) qui comptaient 1813 accidents et 276 tués.

Les études préalables réalisées en 2003 par la Direction départementale de l'équipement avaient permis d'identifier une liste de 7 enjeux possibles pour l'élaboration du DGO, qui se déclinait comme suit :

- la gravité des accidents
- l'accidentologie des nouveaux conducteurs
- l'accidentologie du week-end
- l'accidentologie estivale
- l'accidentologie en courbes
- l'accidentologie sur chaussées mouillées
- l'accidentologie avec obstacles latéraux.

Le pôle de compétence, réuni le 4 mars 2004, en avait validé trois :

1. Les jeunes conducteurs de moins de deux ans de permis
2. Les accidents de la période estivale
3. Les accidents du week-end.

Bilan sur cette période de cinq ans :

L'évolution moyenne annuelle sur la période 2004-2008 a été de -8,3% pour l'ensemble des accidents.

En ce qui concerne les 3 enjeux, les évolutions ont été respectivement de -12%, -10% et -10%. Les actions menées sur ces 3 thèmes ont permis de faire baisser de façon significative le nombre d'accidents.

Document général d'orientation

2008-2012

chapitre IV

L'accidentologie 2003-2007

dans le département de l'Aveyron

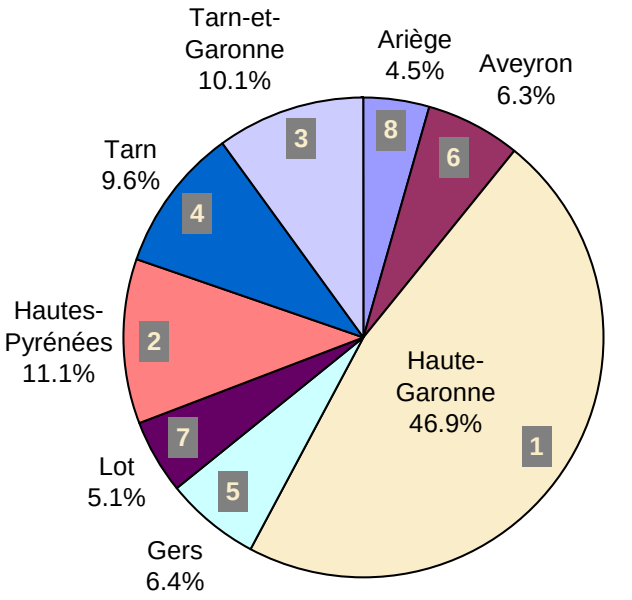
Durant cette période de 5 ans, le nombre d'accidents corporels a été de 1134, faisant 171 tués, 834 blessés hospitalisés et 659 blessés légers.

Le diagnostic sur l'accidentologie de l'Aveyron a été réalisé par la direction départementale de l'équipement et de l'agriculture à partir des données du fichier accidents (BAAC) renseigné par les forces de l'ordre (caractéristiques, lieux, véhicules et usagers). L'analyse a été établie avec les données de la période quinquennale 2003-2007.

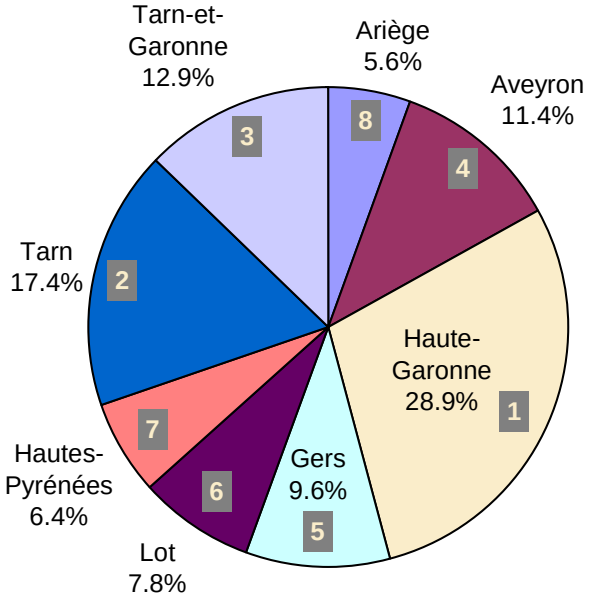
Classement du département de l'Aveyron dans la région Midi-pyrénées

Sur la période 2003-2007, l'Aveyron se classe 6e par le nombre d'accidents (6,3%) et 4e par le nombre de tués (11,4%).

Répartition des accidents sur la région Midi-Pyrénées
période 2003-2007

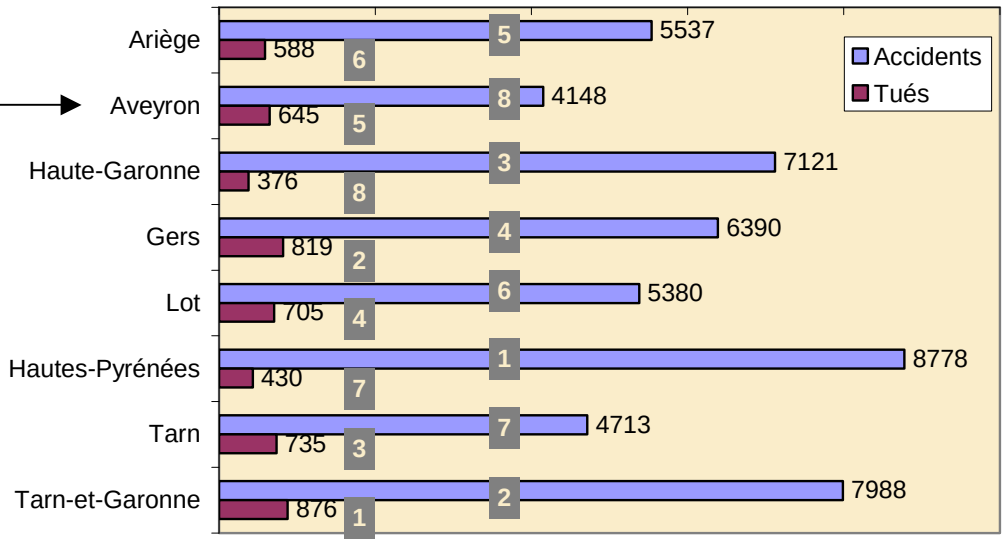


Répartition des tués sur la région Midi-Pyrénées
période 2003-2007



Ramenées aux populations totales, très différentes des huit départements composants la région Midi-Pyrénées, il convient de comparer les données au million d'habitants.

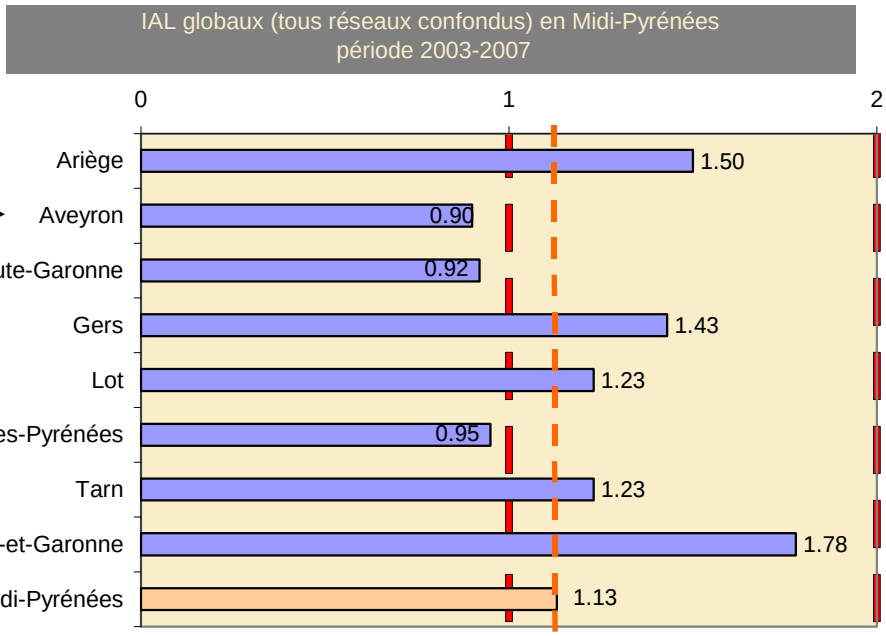
Nombres d'accidents et de tués par million d'habitants
période 2003-2007



L'Aveyron se classe 5e en nombre de tués par million d'habitants

De même pour comparer les départements par rapport à leurs infrastructures routières, un indicateur d'accidentologie locale (IAL) est calculé par département pour la période 2003-2007. Ces IAL prennent en compte les particularités des réseaux d'infrastructures routières et des trafics respectifs, et permettent d'apprécier, par rapport à la référence constituée par les données de la métropole (IAL=1), le risque d'être tué en fonction des kilomètres parcourus.

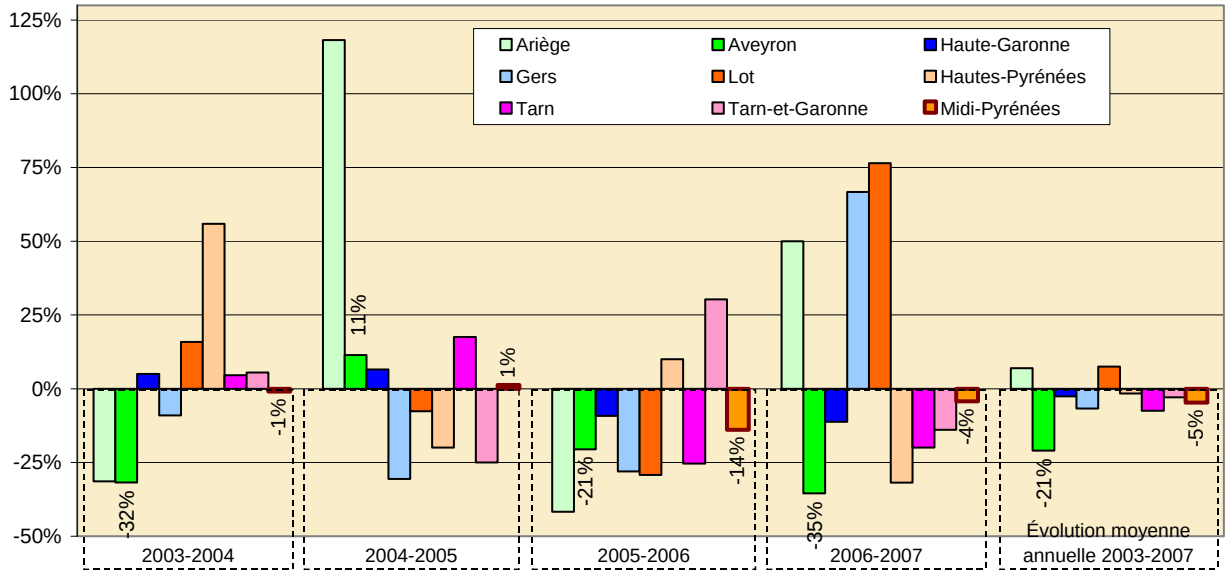
L'Aveyron est le département où le risque est le plus faible en Midi-Pyrénées. Et avec un indicateur global de 0.9, il est en dessous la référence nationale (IAL=1).



Sources des données : bilan 2007 – Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

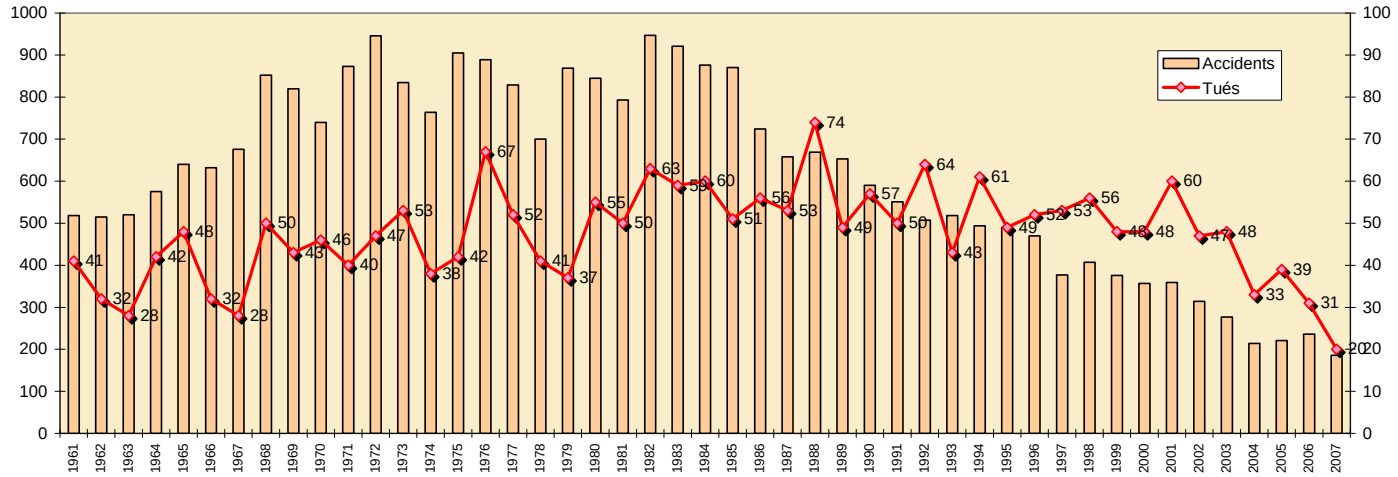
Nota : C'est le département de l'Isère (région Rhône-Alpes) qui présente le sous-risque minimum avec un IAL de 0,51 et celui de la Corse du Sud pour le surrisque maximum avec un IAL de 1,78

Évolution du nombre de tués en Aveyron et dans la région Midi-Pyrénées



En Aveyron, l'évolution moyenne annuelle du nombre de tués entre 2003 et 2007 (-21%) est supérieure au niveau régional (-5%) et national (-7%).

Évolution du nombre de tués depuis 1961 en Aveyron



Malgré une augmentation constante des trafics depuis 46 ans, les nombres d'accidents et de tués n'ont jamais été aussi bas, avec une forte amélioration depuis 2003.

Bilan des accidents en Aveyron entre 2003 et 2007

		2003	2004	2005	2006	2007	2003-2007
Accidents	(A)	277	214	221	236	186	1 134
Tués	(T) *	51	35	39	31	20	177
Blessés Hospitalisés	(BH) *	*121*	*102*	*199*	*230*	*176*	*828*
Blessés Légers	(BL)	*222*	*177*	*95*	*88*	*78*	*660*
Total blessés	(B)	343	279	294	318	254	1 488
Gravité	en Aveyron :	13.02	11.22	11.71	8.88	7.30	10.6
	en France :	5.03	4.91	4.69	4.41	4.28	

(*) : À compter du 1er janvier 2005, afin de pouvoir comparer facilement les données avec ses voisins européens et de mieux mesurer l'impact des mesures prises en matière de sécurité routière, la France est passée à une nouvelle définition de la variable "gravité des blessures". Parmi les victimes, on distingue donc :

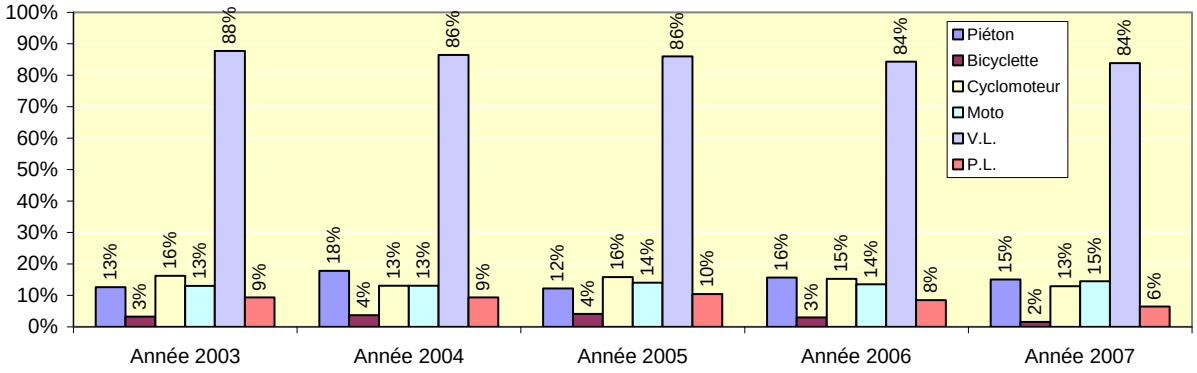
- les tués : Personnes qui décèdent sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident
- les blessés hospitalisés : Victimes admises comme patients plus de 24 heures en centre hospitalier
- les blessés légers : Victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admis comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

Aux valeurs de 2003 et 2004, un coefficient correcteur a ainsi été appliqué sur le nombre de tués et de blessés hospitalisés.

En Aveyron, l'indice de gravité, égal au nombre de tués pour 100 victimes (personne impliquée non indemne), est relativement important par rapport au niveau national, 7,3 pour 4,28 en 2007. Cet écart peut s'expliquer par le fait que le département de l'Aveyron est plutôt rural. Les accidents corporels ont lieu en majorité en rase campagne engendrant plus de gravité que ceux se produisant en milieu urbain.

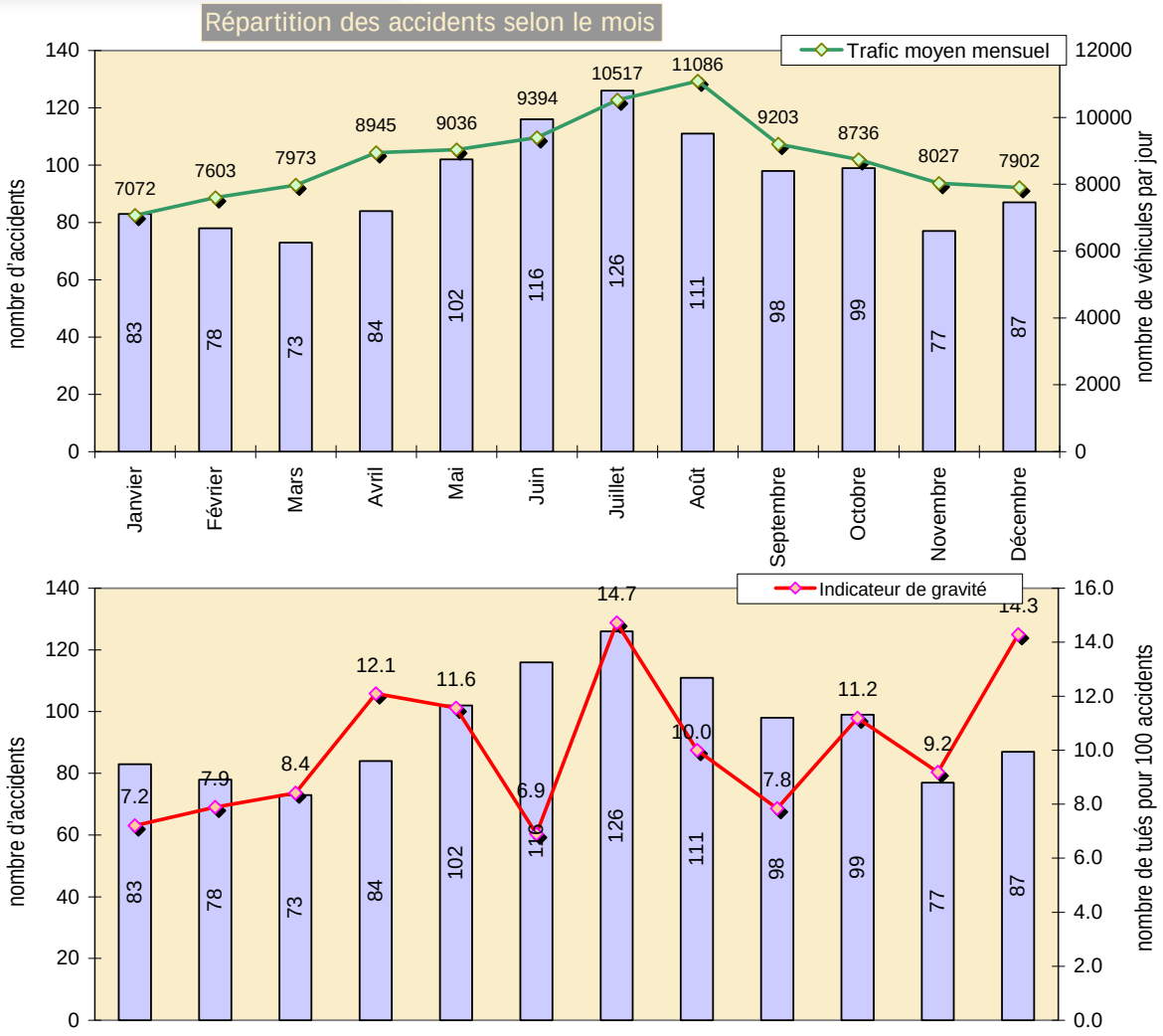
Répartition des accidents par catégories d'usagers

Accidents impliquant au moins 1...	Année 2003	Année 2004	Année 2005	Année 2006	Année 2007	totaux 2003-2007
Piéton	35	38	27	37	28	165
Bicyclette	9	8	9	7	3	36
Cyclomoteur	45	28	35	36	24	168
Moto	36	28	31	32	27	154
V.L.	243	185	190	199	156	973
P.L.	26	20	23	20	12	101
Ensemble des accidents sur la période	277	214	221	236	186	1134

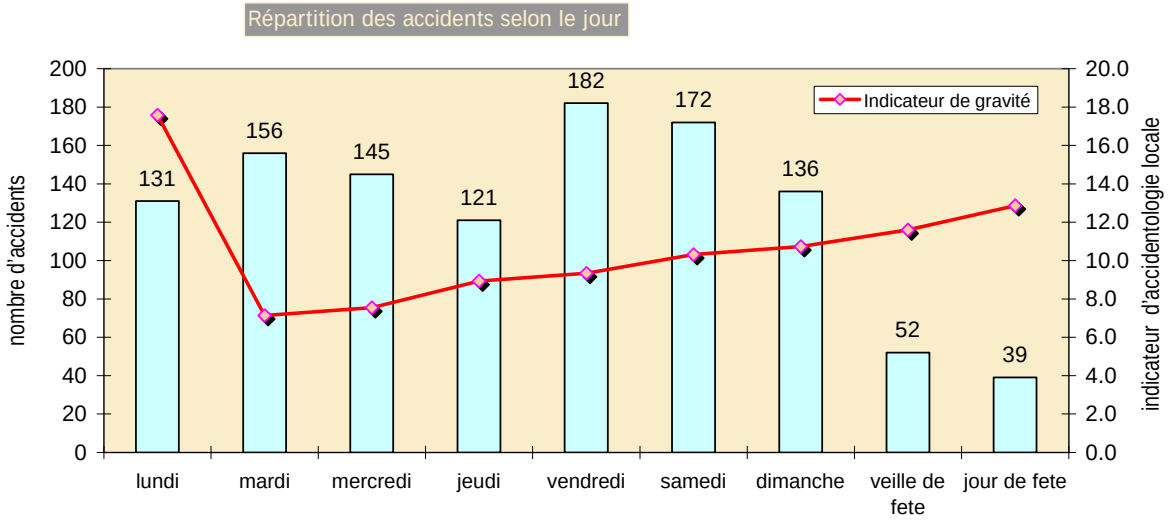


Sur la période 2003-2007, 86% des 1134 accidents impliquent un usager de véhicule léger. Les usagers de 2 roues motorisés, cyclomoteurs et motocyclettes, sont concernés dans 28% des cas tout en ne représentant qu'une minorité des usagers de la route (moins de 1% au niveau national).

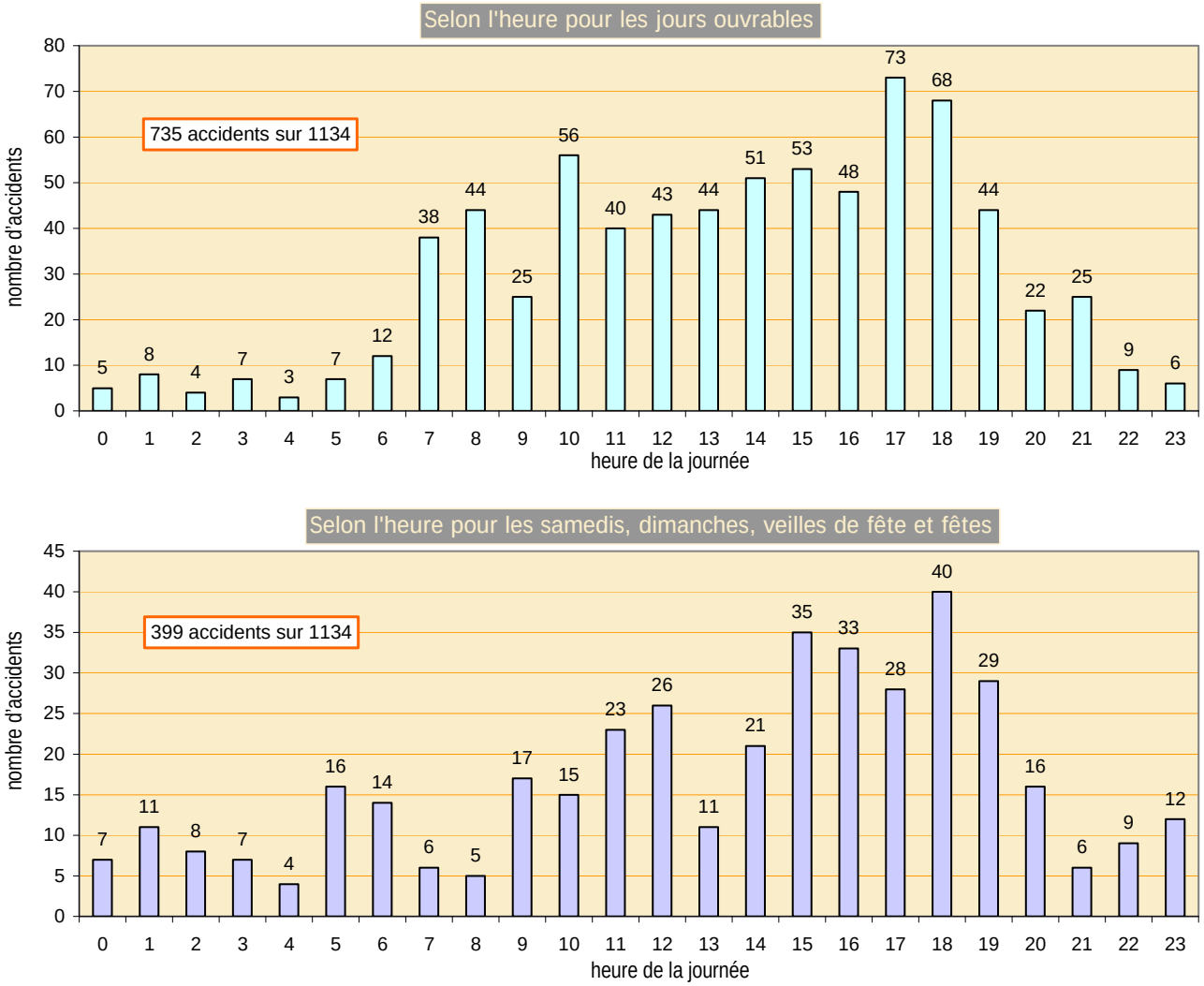
Répartition des accidents selon le mois, le jour ou l'heure



Les nombres d'accidents répartis par mois suivent la courbe des trafics avec des maxis sur les mois d'été.

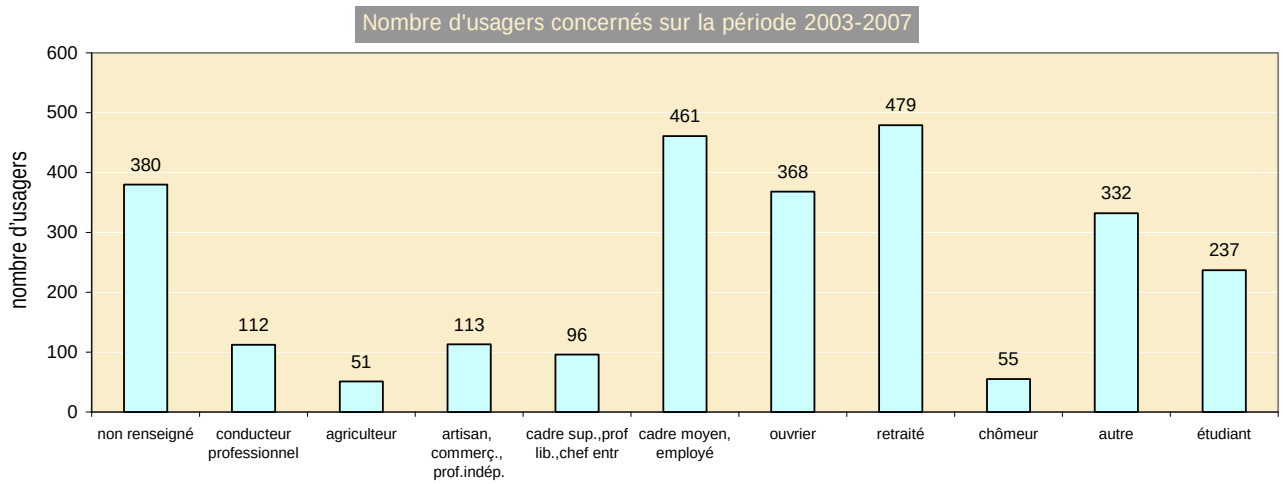


Sur la période d'étude 2003-2007, les lundis de l'année 2004 ont été marqués par beaucoup d'accidents faisant notamment plusieurs tués (10 accidents faisant 13 tués en 2004 pour 26 accidents faisant 32 tués sur la période 2003-2007), ce qui explique le pic de l'indicateur gravité ; à noter aussi la problématique du week-end et des jours de fête avec plus d'accidents et un indice de gravité en hausse.



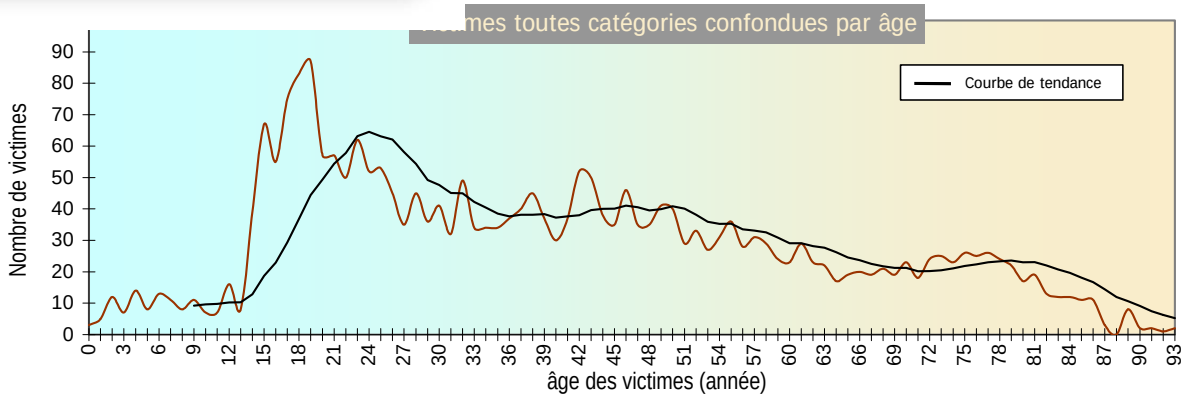
Les deux tiers des accidents ont lieu lors des jours ouvrables. Ils se produisent tout au long de la journée avec des pointes aux heures des trajets domicile-travail. Lors des week-ends ou jours de fête, on remarque beaucoup plus d'accidents pendant les heures de nuit.

Répartition des victimes par catégories socio-professionnelles

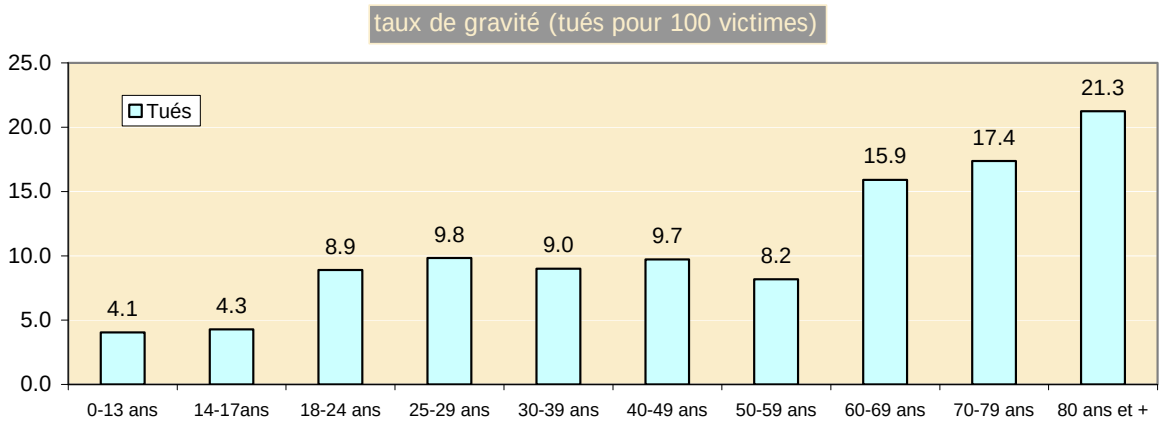


Forte représentativité de la catégorie retraité (plus de 60 ans). A noter que la catégorie étudiant n'est renseignée que depuis 2005, donc sous estimée dans cette représentation.

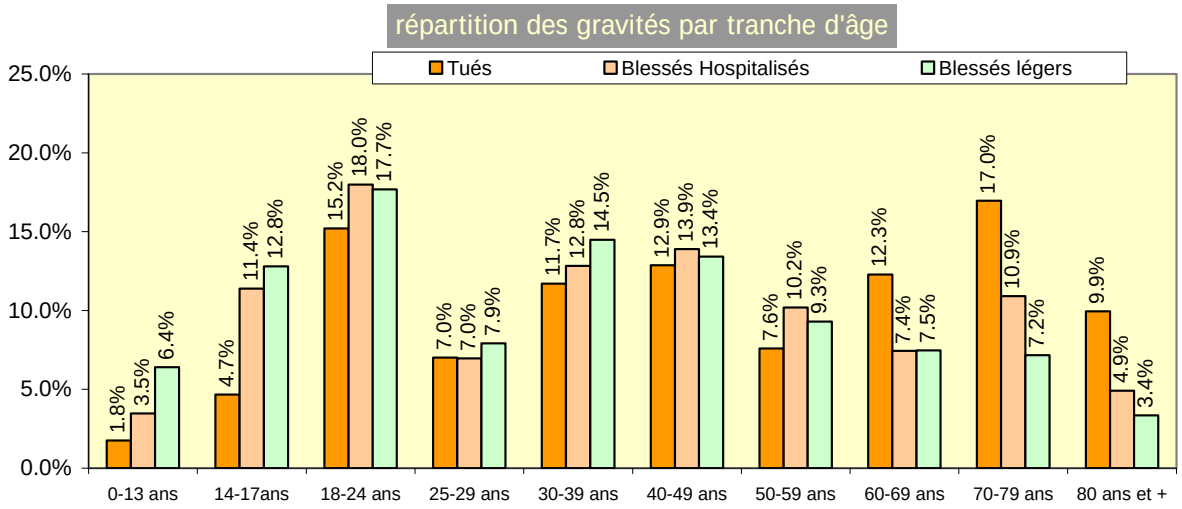
Répartition des victimes par classes d'âge



Le nombre de victimes augmente de manière très importante à partir de 14 ans et diminue progressivement à partir de 24 ans.

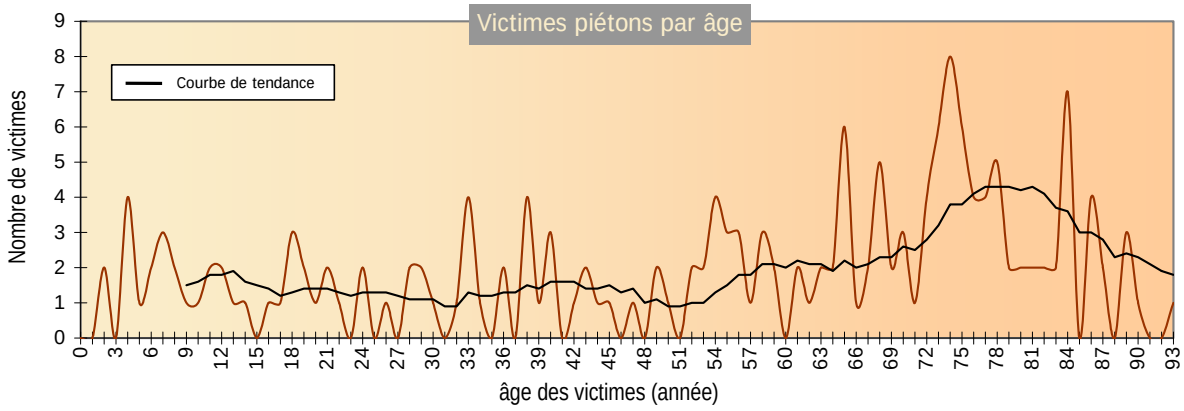


Et si on compare les taux de gravité (tués pour 100 victimes), ils sont beaucoup plus élevés à partir de 60 ans, ce qui peut mettre en évidence une certaine fragilité de l'être humain face à la violence des chocs à partir d'un certain âge.



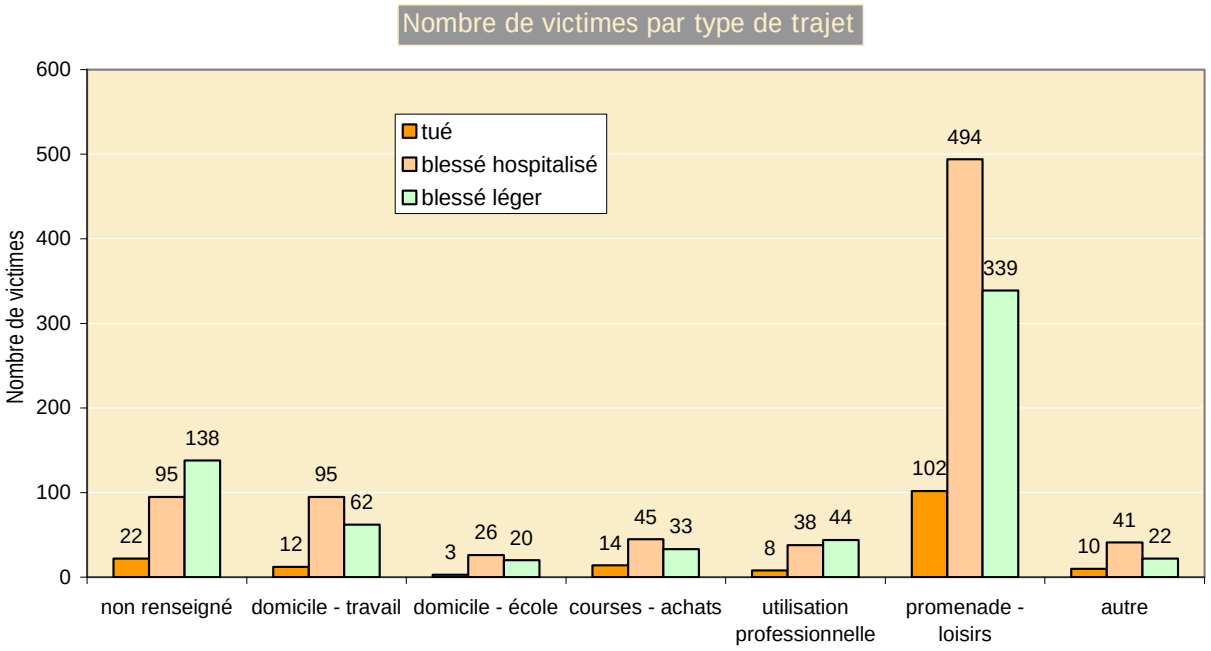
La tranche d'âge des 18-24 ans est la plus touchée, quelle que soit la gravité des blessures.

A noter également l'accidentologie importante et le fort pourcentage de tués dans les tranches de seniors (70 ans et plus).



Toujours selon l'âge des usagers, parmi les victimes piétons, les plus de 65 ans sont particulièrement touchés.

Répartition des victimes par types de trajet



les trajets promenade-loisirs se détachent fortement des autres déplacements. Cette particularité liée à un département plutôt tourné vers le tourisme avait fait l'objet de deux enjeux au précédent DGO 2004-2008 : accidentologie du week-end et durant la période estivale.

Répartition des victimes par catégories de véhicule et par classes d'âge

		0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-59 ans	+ 60 ans	total
Piétons	tué			1	2	15	**18**
	blessé hospitalisé	9	4	7	29	57	**106**
	blessé léger	10	1	4	20	19	**54**
Bicyclettes	tué				1	3	**4**
	blessé hospitalisé	2		1	8	11	**22**
	blessé léger	3		2	5	2	**12**
Cyclomoteurs	tué		4			1	**5**
	blessé hospitalisé	4		17	19	8	**48**
	blessé léger	3	57	5	9	1	**75**
Motos	tué			3	18		**21**
	blessé hospitalisé	2		17	80	6	**105**
	blessé léger		1	7	32	6	**46**
VL	tué	3	5	25	50	64	**147**
	blessé hospitalisé	25		133	309	178	**645**
	blessé léger	41	76	107	261	111	**596**
PL	tué	1	1	3	13	12	**30**
	blessé hospitalisé	2		5	42	14	**63**
	blessé léger		4	5	38	12	**59**
Autres	tué				2		**2**
	blessé hospitalisé			2	8	8	**18**
	blessé léger	2	1	2	15	3	**23**
Total	**tué**	**4**	**10**	**32**	**86**	**95**	**227**
	blessé hospitalisé	**44**	**4**	**182**	**495**	**282**	**1007**
	blessé léger	**59**	**140**	**132**	**380**	**154**	**865**

(Tableau calculé sur 1134 accidents, faisant 177 tués, 828 BH et 660 BL)
Se lit : par tranche d'âge concernée, nombre de victimes (tués, blessés hospitalisés ou légers) dans des accidents impliquant une catégorie de véhicule

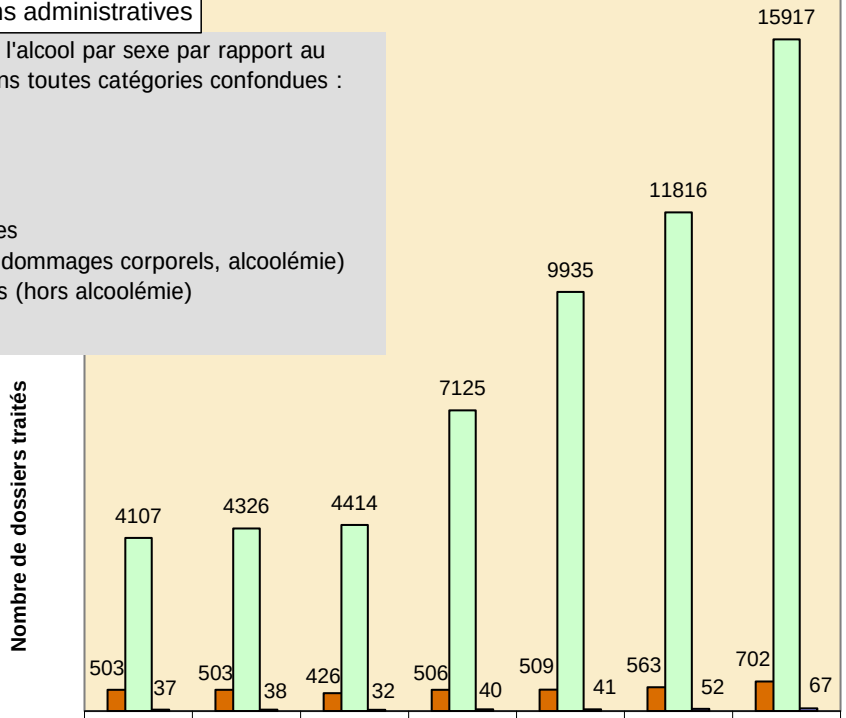
Accidents avec alcool

Par rapport au nombre total de tests de dépistages de l'alcoolémie effectués par les forces de l'ordre durant 2007, le taux de positivité est de 1.8%. Ce qui classe le département de l'Aveyron au 14e rang national (premier taux pour la Lozère (1,0%) et le dernier taux pour Paris (11,4%)).

Département de l'Aveyron

Sanctions administratives

Nombres d'infractions à l'alcool par sexe par rapport au nombre total d'infractions toutes catégories confondues :
- vitesse
- règles de circulation
- règles de priorité
- ceinture et casques
- règles administratives
- délits (hors vitesse, dommages corporels, alcoolémie)
- dommages corporels (hors alcoolémie)
- alcoolémie.



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
hommes	503	503	426	506	509	563	702
femmes	37	38	32	40	41	52	67
Total des infractions traitées	4107	4326	4414	7125	9935	11816	15917

Ces chiffres concernent le nombre de dossiers traités pour retrait de points suite à des infractions au code la route

Phénomène touchant en très grande majorité les hommes, le nombre d'infractions liées à un dépassement du taux légal d'alcoolémie est en augmentation avec des contrôles mieux ciblés.

En 2007, le nombre de dépistage a progressé de 1% par rapport à 2006 (passant de 77 112 à 77 908) et le nombre de positifs de 9,4% (1301 à 1423).

Bilan global sur la période 2003-2007	Accid.	Tués	BH	BL	Accid. Mortels	Accid. Graves	Ig
	113	21	101	67	19	94	18.6

BH : Blessé hospitalisé
BL (ou BNH) : Blessé léger (ou blessé non hospitalisé)
Ig : Indice de gravité, taux de tués pour 100 accidents

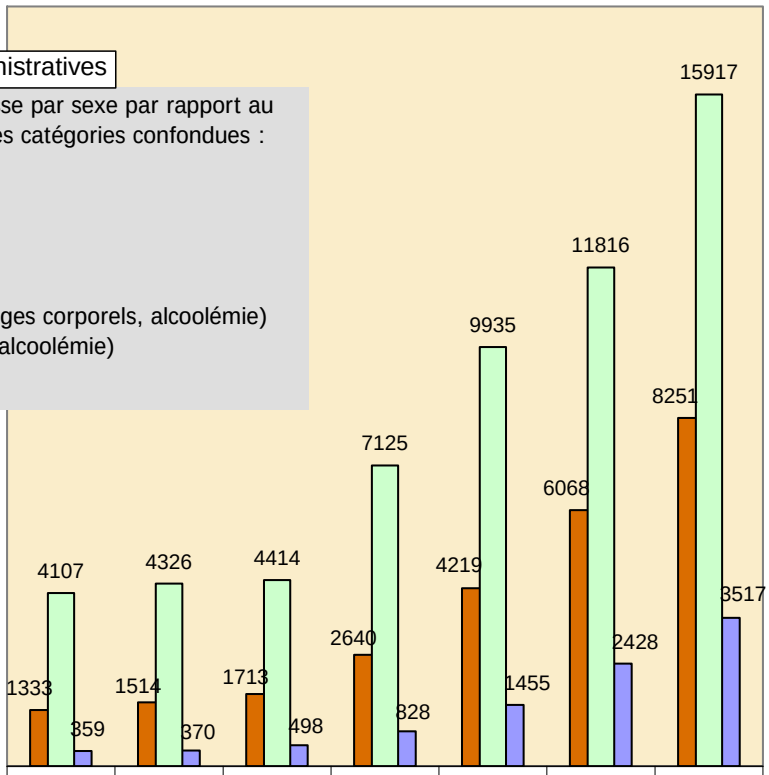
Malgré tout, sur la période 2003-2007, 113 accidents sont imputables à des conducteurs ayant dépassé le taux légal d'alcoolémie. Sur ces 113 accidents, 19 accidents d'entre eux ont entraîné les décès de 21 personnes.

La vitesse

Département de l'Aveyron

Sanctions administratives

Nombres d'infractions à la vitesse par sexe par rapport au nombre total d'infractions toutes catégories confondues :
- vitesse
- règles de circulation
- règles de priorité
- ceinture et casques
- règles administratives
- délits (hors vitesse, dommages corporels, alcoolémie)
- dommages corporels (hors alcoolémie)
- alcoolémie.

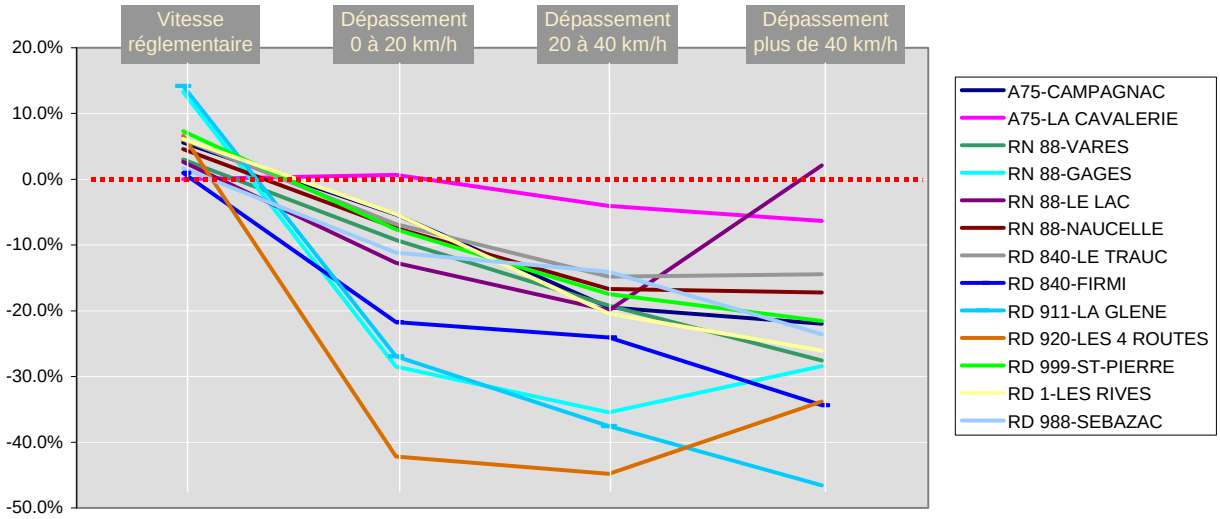


	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
hommes	1333	1514	1713	2640	4219	6068	8251
femmes	359	370	498	828	1455	2428	3517
Total des infractions traitées	4107	4326	4414	7125	9935	11816	15917

Ces chiffres concernent le nombre de dossiers traités pour retrait de points suite à des infractions au code la route

La forte progression du nombre des dossiers traités est en adéquation avec l'implantation à partir de 2004 des dispositifs de contrôles sanctions à la vitesse (radars automatiques fixes ou mobiles).

Évolution des vitesses pratiquées entre 2003 et 2007



Sur la période 2003-2007, l'analyse faite sur 13 compteurs répartis sur les principales routes du département, montrent que les véhicules respectant la vitesse réglementaire sont plus nombreux, mais aussi que les dépassements de 20 à 40 km/h et de plus de 40 km/h persistent.

Localisation des accidents mortels

Département de l'Aveyron
période 2003-2007

Document général d'orientation

2008-2012

chapitre V

DGO 2008-2012

Les orientations d'action

L'analyse de l'accidentologie menée par l'observatoire départemental interministériel de la sécurité routière (ODISR) et présentée au comité de pilotage le 1er octobre 2008 a permis de confirmer les enjeux proposés au plan national, mais aussi de dégager un enjeu local qui concerne les seniors.

Le comité de pilotage a validé cinq enjeux :

- 4 enjeux nationaux :
  - les jeunes de 14 à 24 ans
  - les deux roues motorisés
  - la vitesse
  - l'alcool
- 1 enjeu local :
  - les seniors (plus de 65 ans)

Cinq groupes de travail ont été formés et missionnés pour approfondir ces cinq enjeux afin de proposer des orientations d'action (voir en annexe les compositions des groupes).

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

Enjeu jeunes de 14 à 24 ans . .	424 accidents, bilan : 47 tués, 318 blessés hospitalisés et 282 blessés légers.
Enjeu 2 roues motorisés	319 accidents, bilan : 26 tués, 227 blessés hospitalisés et 120 blessés légers.
Enjeu alcool	113 accidents, bilan : 21 tués, 101 blessés hospitalisés et 67 blessés légers.
Enjeu vitesse	aucune donnée dans les fiches BAAC
Enjeu seniors de 65 ans	305 accidents, bilan : 60 tués, 214 blessés hospitalisés et 155 blessés légers.

L'objectif des groupes de travail a été de préciser les axes prioritaires d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière du département, permettant ainsi de fédérer les acteurs et d'obtenir leur engagement dans sa mise en œuvre. Leur déclinaison annuelle se fera dans le cadre des plans départementaux d'action de sécurité routière (PDASR).

Les orientations d'action déclinées dans les différents domaines infrastructure, éducation, formation, information, contrôles et sanction, et définies ci-après ont été validées par le comité de pilotage du 4 décembre 2008.

Les jeunes de 14 à 24 ans

Constats et Analyse

Accidents impliquant au moins un conducteur âgé de 14 à 24 ans

- *424 accidents sur 1134 soit 37,4 %*
- *47 tués sur 171 soit 27,5 % (34 d'entre eux sont des jeunes)*
- *647 victimes impliquées (tuées ou blessées)*

Qui :

- 69 % des hommes
- 35 % des cyclomoteurs

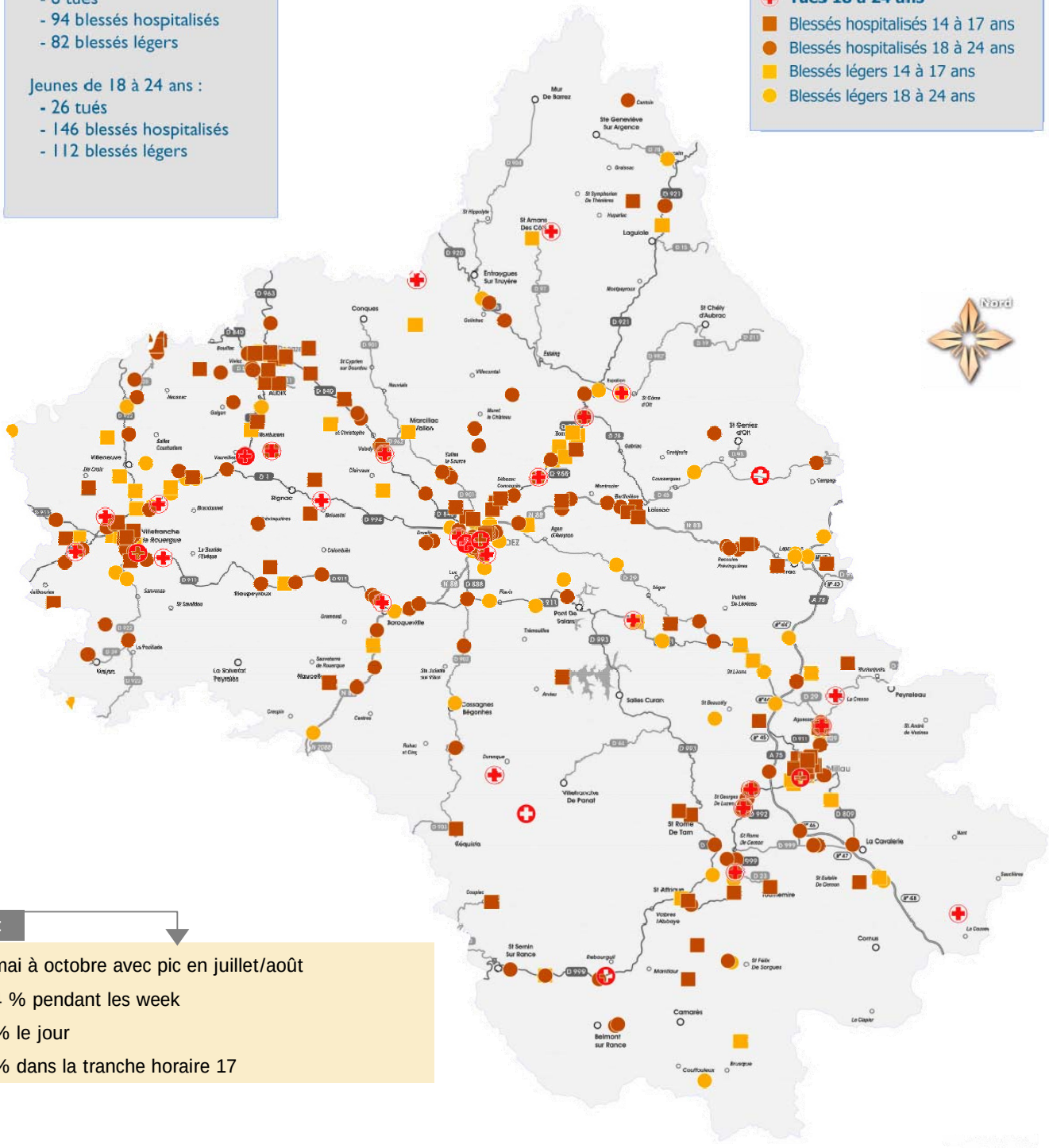
Période 2003-2007

Jeunes de 14 à 17 ans :
- 8 tués
- 94 blessés hospitalisés
- 82 blessés légers

Jeunes de 18 à 24 ans :
- 26 tués
- 146 blessés hospitalisés
- 112 blessés légers

Légende

- Tués 14 à 17 ans
- Tués 18 à 24 ans
- Blessés hospitalisés 14 à 17 ans
- Blessés hospitalisés 18 à 24 ans
- Blessés légers 14 à 17 ans
- Blessés légers 18 à 24 ans



Quand :

- de mai à octobre avec pic en juillet/août
- 38,4 % pendant les week
- 73 % le jour
- 21 % dans la tranche horaire 17

Où :

- 181 accidents en agglomération, 7 tués
- 243 hors agglomération, 40 tués

Comment :

- alcoolémie positive dans 13,8 % des 424 accidents dont 28 % ont moins d'un an de permis
- 34 % concernent un seul véhicule

Les jeunes de 14 à 24 ans

Propositions

Les orientations d'action

Information

- renforcer la connaissance des usagers jeunes impliqués dans les accidents de la route
- sensibiliser les jeunes sur les conduites à risques notamment lors des sorties festives
- relayer localement les campagnes nationales
- inciter et soutenir les actions portées par les jeunes eux-mêmes et promouvoir les projets portés par les jeunes dans le cadre du programme Label Vie.

Formation

- mobiliser les entreprises sur le risque routier de jeunes apprentis
- améliorer la formation à la conduite des jeunes conducteurs (conduite accompagnée, accès au permis,...)
- travailler avec le réseau des auto-écoles et les assureurs
- porter la sécurité routière dans le monde sportif avec les accompagnateurs et les éducateurs
- former les jeunes aux premiers secours.

Éducation

- sensibiliser les jeunes à la sécurité routière en milieu scolaire :
  - à l'école élémentaire avec l'attestation de première éducation (APER)
  - dans le secondaire avec l'attestation scolaire de sécurité routière de 1er et de 2^{e} niveau (ASSR 1er et 2^{e} niveau)
  - faire passer les bons messages (formations des intervenants et des acteurs SR)
  - désigner des correspondants SR dans les établissements.
- promouvoir les concours éducatifs (affiches, B.D., films, etc....) et valoriser ce travail
- impliquer et sensibiliser les parents (développer la démarche d'un contrat moral avec les enfants)
- sensibiliser les jeunes à la SR dans les centres de formation des apprentis
- promouvoir les valeurs de comportement dans la conduite
- impliquer le public féminin comme vecteur de prévention vis-à-vis de l'usager masculin
- apprendre à connaître son véhicule et l'environnement routier.

Contrôle sanction

- travailler avec la Justice pour le rappel à la loi (concernant les jeunes délinquants primaires, partenariat à créer dans le cadre de stage alternatif aux poursuites pénales), participer aux audiences pénales pour compléter le dispositif pédagogique.

Les deux roues motorisés

Constats et Analyse

Accidents impliquant au moins un conducteur de 2RM

- *319 accidents sur 1134 soit 28,1 %*
- *26 tués sur 171 soit 15,2 % (25 usagers de 2RM et 1 piéton)*
- *373 victimes impliquées (tuées ou blessées)*
- *150 motos (21 tués)*
- *172 cyclomoteurs (5 tués)*

Qui :

- 88 % des hommes

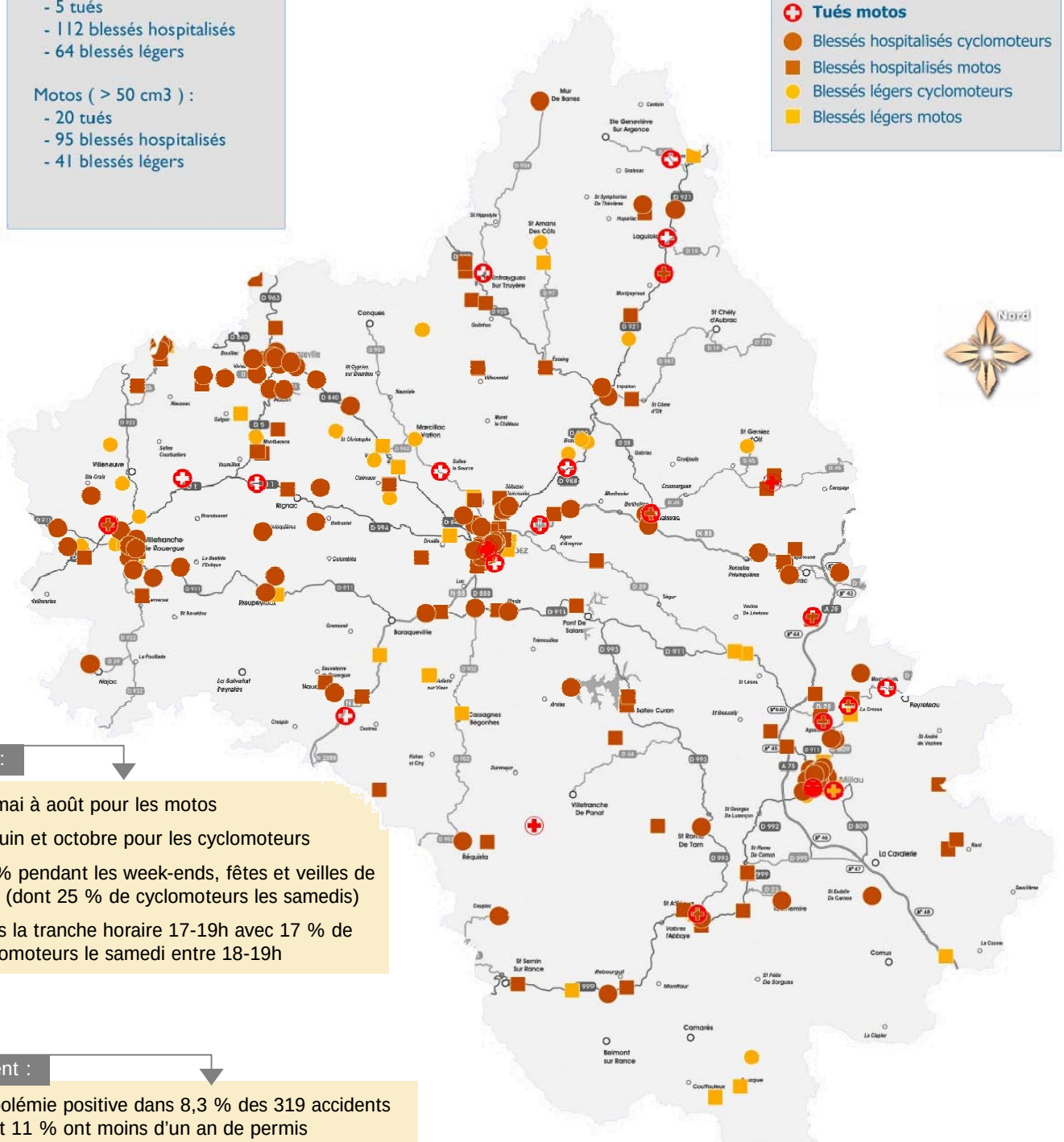
Période 2003-2007

Cyclomoteurs (< 50 cm3) :
- 5 tués
- 112 blessés hospitalisés
- 64 blessés légers

Motos (> 50 cm3) :
- 20 tués
- 95 blessés hospitalisés
- 41 blessés légers

Légende

- Tués cyclomoteurs
- Tués motos
- Blessés hospitalisés cyclomoteurs
- Blessés hospitalisés motos
- Blessés légers cyclomoteurs
- Blessés légers motos



Quand :

- de mai à août pour les motos
- en juin et octobre pour les cyclomoteurs
- 41 % pendant les week-ends, fêtes et veilles de fête (dont 25 % de cyclomoteurs les samedis)
- dans la tranche horaire 17-19h avec 17 % de cyclomoteurs le samedi entre 18-19h

Comment :

- alcoolémie positive dans 8,3 % des 319 accidents dont 11 % ont moins d'un an de permis
- 27 % concernent un seul véhicule
- conflits avec les autres usagers
- comportements (code de la route)

Où :

- 180 accidents en agglomération, 9 tués
- 139 hors agglomération, 17 tués

Les deux roues motorisés

Propositions

Les orientations d'action

Infrastructure

- sensibiliser avec l'aide de M. Moto 12 les maîtres d'ouvrage routiers sur les aménagements et les équipements pouvant présenter des dangers pour les 2 roues
- élaborer une plaquette à l'intention des motocyclistes et cyclomotoristes aveyronnais traitant des spécificités départementales
- installer des relais (par ex sur l'A75) lors des grandes migrations de motocyclistes (vacances et grands prix motos).

Information

- améliorer la connaissance sur les accidents avec les 2 roues motorisés
- sensibiliser les usagers sur les problèmes spécifiques à la conduite d'un 2 roues
- sensibiliser les parents sur l'acquisition d'un cyclomoteur (diagnostiquer les connaissances apprises lors du BSR, équipements de sécurité...)
- impliquer les concessionnaires moto dans le domaine de la sécurité routière.

Formation

- mettre en oeuvre des simulateurs de conduite motos et cyclos au profit des collégiens et lycéens
- impliquer les établissements scolaires dans la prévention des risques liés à l'usage des 2RM
- développer un plan d'action en partenariat avec les professionnels de la moto et des cyclomoteurs adapté aux tranches d'âges (14-17 ans, jeunes adultes et motards expérimentés)
- sensibiliser aux automobilistes à la cohabitation entre les 2 roues et les autres usagers
- poursuivre les opérations de rallye motocycliste avec plus de théorie, notamment celui de la Gendarmerie
- connaître son 2 roues.

Éducation

- sensibiliser les jeunes à la SR dans les centres de formation des apprentis
- promouvoir les valeurs de comportement dans la conduite
- impliquer le public féminin comme vecteur de prévention vis-à-vis de l'usager masculin
- apprendre à connaître son véhicule et l'environnement routier.

Contrôle sanction

- contrôles ciblés dans le cadre du plan départemental des contrôles routiers, avec une répression sans faille des infractions comportementales des pilotes de 2 roues
- privilégier la prise de vue par l'arrière lors de l'installation de radar fixe
- lutter contre le débridage et plus particulièrement le kittage des cyclomoteurs.

Propositions relevant du niveau national

- faire évoluer la réglementation au plan national sur :
  - l'obligation minimale d'équipement de sécurité
  - le permis moto avec stage obligatoire dans une école de pilotage
  - le renforcement du BSR.

La vitesse

Constats et Analyse

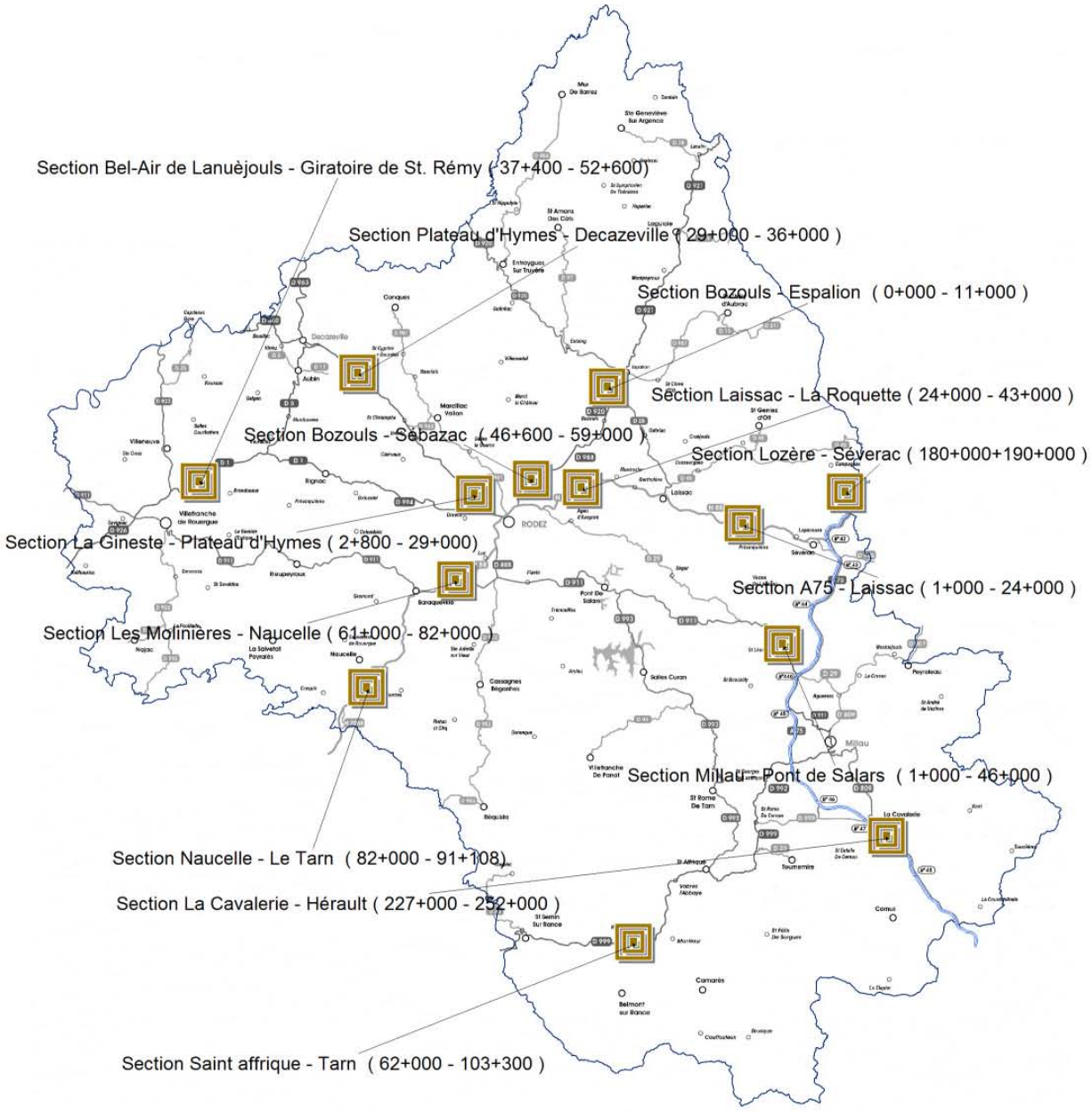
- *plus qu'un dépassement caractérisé de la limite réglementaire, la vitesse est souvent excessive aux regards des conditions de circulations et devient un facteur aggravant des accidentssur l'ensemble du département, le pourcentage d'usagers respectant les vitesses réglementaires a augmenté en moyenne de 12%*
- *en zone gendarmerie, l'accidentalité liée à la vitesse a chuté de 31 % depuis la mise en place des contrôles radars.*

Qui :

- 77 à 70 % des hommes
- 23 à 30 % des femmes

Nombre de dossiers de retrait de points liés à la vitesse, traités entre 2002 et 2006

Analyses de vitesse et de trafic sur 13 compteurs répartis sur le département avec ou sans radar fixe à proximité



La vitesse

Propositions

Les orientations d'action

Infrastructure

- assurer une mise à niveau de la signalisation des limitations de vitesse sur l'ensemble du réseau en impliquant l'ensemble des gestionnaires de voiries.

Information

- améliorer la connaissance et le suivi des vitesses pratiquées
- mobiliser les transporteurs routiers et sensibiliser les chauffeurs PL au respect des vitesses et des distances de sécurité
- relayer localement les campagnes nationales
- sensibiliser les usagers sur les conséquences de vitesse : risques corporels, judiciaires, administratifs et financiers.

Formation

- connaître son véhicule et adapter sa vitesse aux circonstances (caractéristiques de la voie, état de la surface, conditions météo, etc....).

Éducation

- promouvoir l'éco-conduite (conduite apaisée).

Contrôle sanction

- renforcer le plan des contrôles vitesses et les sanctions (déploiement des radars et PDCR)
- confisquer les véhicules d'auteurs récidivistes.

Propositions relevant du niveau national

- promouvoir les systèmes embarqués de contrôle de vitesse
- améliorer la sécurité passive des véhicules (alarme de dépassement de vitesse)
- systématiser l'implantation de radar automatique dans une logique d'axe et non plus seulement en fonction de l'accidentalité
- équiper les véhicules d'un enregistreur type « boîte noire ».

L'alcool

Constats et Analyse

Accidents impliquant au moins un conducteur sous l'emprise de l'alcool

- *113 accidents sur 1134 soit 10 %*
- *21 tués sur 171 soit 12,3 % (14 sous l'emprise de l'alcool)*
- *189 victimes impliquées (tuées ou blessées)*

Qui :

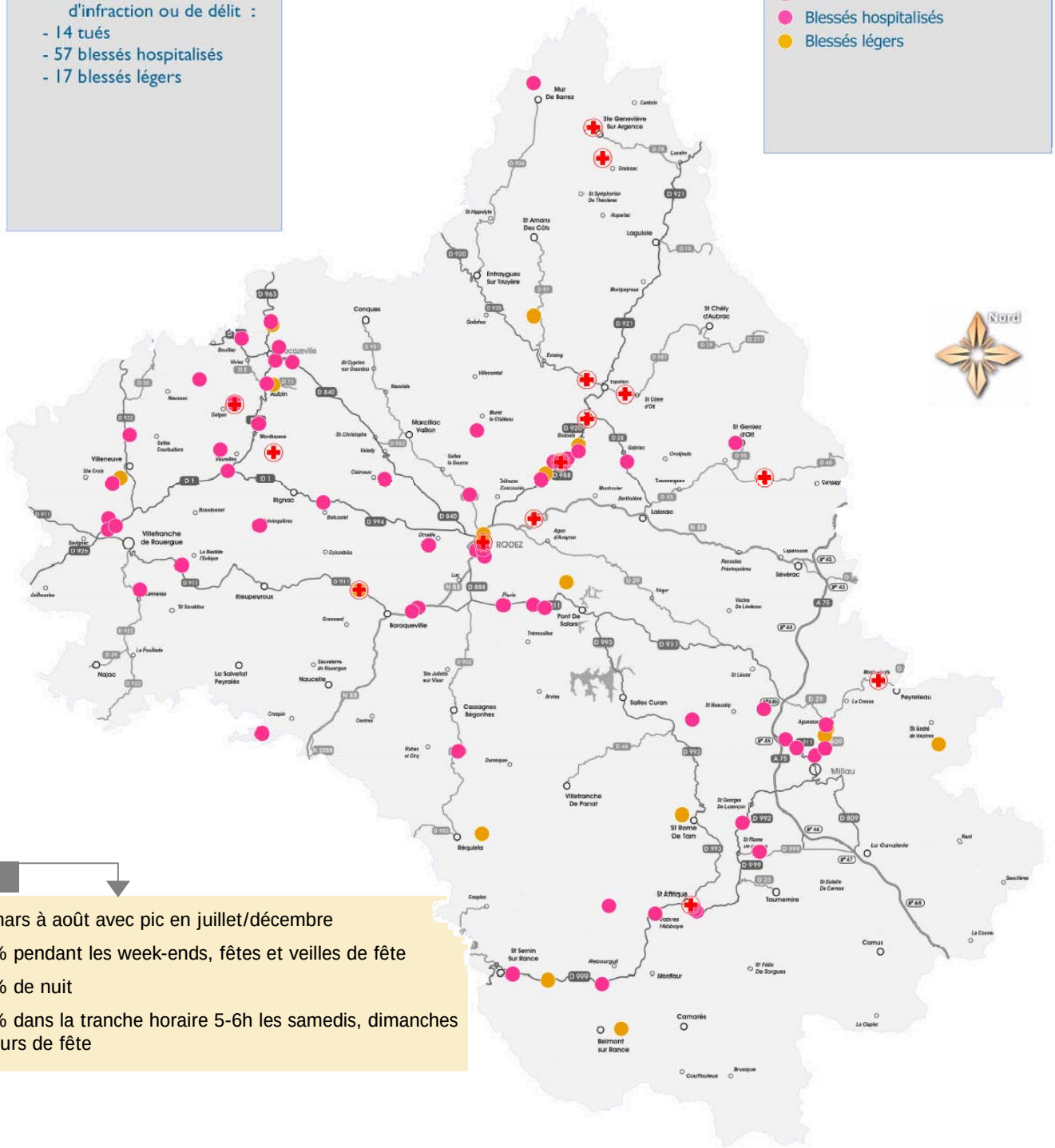
- 2/3 des hommes
- tranche d'age 25-59 ans, 13 tués
- forte alcoolémie des 35-45 ans

Période 2003-2007

Usagers en situation d'infraction ou de délit :
- 14 tués
- 57 blessés hospitalisés
- 17 blessés légers

Légende

- Tués
- Blessés hospitalisés
- Blessés légers



Quand :

- de mars à août avec pic en juillet/décembre
- 63 % pendant les week-ends, fêtes et veilles de fête
- 65 % de nuit
- 25 % dans la tranche horaire 5-6h les samedis, dimanches et jours de fête

Où :

- 37 accidents en agglomération, 6 tués
- 76 hors agglomération, 15 tués

Comment :

- parmi les tués, 14 VL, 2 cyclos et 5 motos
- 60 % concernent un seul véhicule

L'alcool

Propositions

Les orientations d'action

Information

- améliorer la connaissance sur les accidents avec alcool
- sensibiliser les usagers sur les conséquences de l'alcool au volant : risques corporels, judiciaires, administratifs et financiers
- relayer localement les campagnes nationales.

Formation

- rappeler la réglementation sur les débits de boissons en responsabilisant les élus
- mobiliser les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants et festifs
- mobiliser les entreprises, les collectivités territoriales et les professionnels de la santé sur le risque alcool
- responsabiliser et sensibiliser les parents sur les risques liés à l'alcool
- travailler avec la médecine du travail sur le risque professionnel routier et avec la médecine pour les étudiants
- travailler avec les professionnels, les débiteurs d'alcool, les représentants des discothèques et les comités des fêtes.

Éducation

- sensibiliser les associations sportives et les clubs sportifs par le biais des collectivités
- promouvoir et valoriser le principe du conducteur désigné (opération SAM pour les jeunes)
- promouvoir l'auto-contrôle.

Contrôle sanction

- travailler avec la Justice (concernant les délinquants primaires, partenariat à créer dans le cadre de stage alternatif aux poursuites pénales et voir la possibilité d'instaurer la mesure d'un travail non rémunéré au profit de la collectivité), participer aux audiences pénales pour compléter le dispositif pédagogique
- maintenir à un niveau élevé les contrôles et les sanctions sur l'alcool au volant (plan départemental des contrôles routiers).

Constats et Analyse

Les seniors (plus de 65 ans)

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

- *305 accidents sur 1134 soit 27 %*
- *60 tués sur 171 soit 35 % (50 d'entre eux ont plus de 65 ans)*
- *429 victimes impliquées (tuées ou blessées)*

Qui :

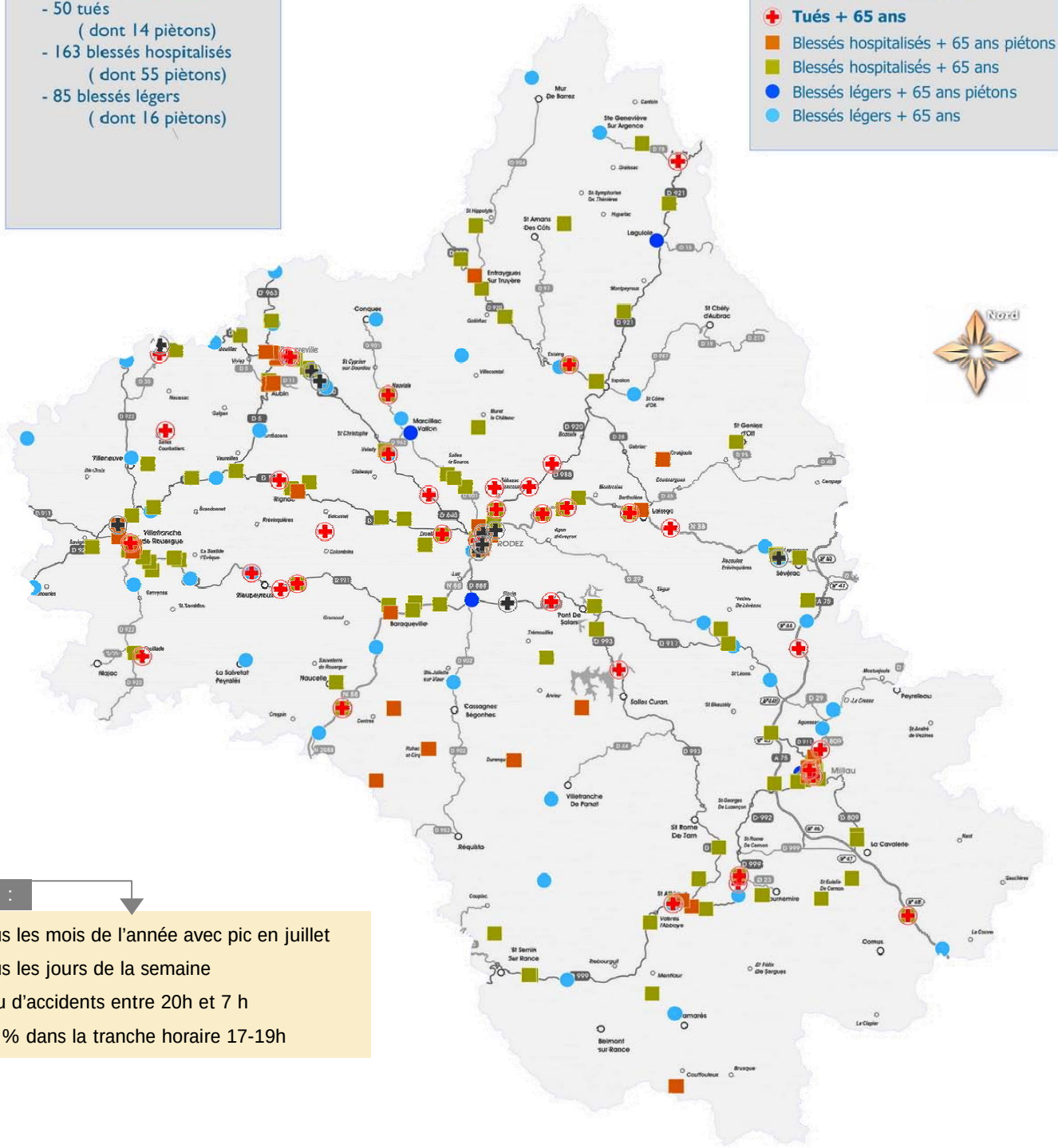
- 14 des tués sont des piétons
- 84 % d'hommes

Période 2003-2007

Usagers de plus de 65 ans :
- 50 tués
  (dont 14 piètons)
- 163 blessés hospitalisés
  (dont 55 piètons)
- 85 blessés légers
  (dont 16 piètons)

Légende

- Tués + 65 ans piétons
- Tués + 65 ans
- Blessés hospitalisés + 65 ans piétons
- Blessés hospitalisés + 65 ans
- Blessés légers + 65 ans piétons
- Blessés légers + 65 ans



Quand :

- tous les mois de l'année avec pic en juillet
- tous les jours de la semaine
- peu d'accidents entre 20h et 7 h
- 18 % dans la tranche horaire 17-19h

Où :

- 144 accidents en agglomération, 15 tués
- 161 hors agglomération, 45 tués

Comment :

- alcoolémie positive dans 2,26 % des 305 accidents
- 47 % concernent un seul véhicule

Les seniors (plus de 65 ans)

Propositions

Les orientations d'action

Infrastructure

- travailler avec les collectivités sur les projets d'aménagements urbains
- distinguer le senior conducteur, passager et piéton
- inciter les seniors à utiliser les modes de transports locaux alternatifs et le covoiturage.

Information

- renforcer la connaissance des seniors impliqués dans les accidents de la route
- développer la communication vers cette cible
- identifier les clubs et les associations de seniors en milieu rural et milieu urbain
- impliquer les clubs des aînés.

Formation

- mettre en place des stages de recyclage pour expliquer les nouveaux aménagements ou la nouvelle signalisation
- impliquer le milieu médical dans la sensibilisation des seniors (contrôle des aptitudes physiques, vue et ouïe) et contacter l'ordre des pharmaciens afin de mener des actions de sensibilisation sur la prise de médicaments.

Éducation

- favoriser le compagnonnage des seniors avec des jeunes.

Contrôle sanction

- sensibiliser les usagers conduisant des voiturettes sans permis.

Propositions relevant du niveau national

- rendre obligatoire une journée de recyclage (code et conduite) après 60 ans.

Membres du comité de pilotage :

- Mme FADDI Béatrice, Directrice des Services du Cabinet de la Préfecture
- M. COSTES Michel, Président du Comité Sécurité Routière du Conseil Général
- M. GRIMAL Jean-Louis, Président de l'Association Départementale des Maires
- Lieutenant DUHEN Éric, Gendarmerie Nationale, Commandant l'EDSR
- Capitaine BAYONNE Pascal, Direction Départementale de la Sécurité Publique
- M. NASI Serge, Inspection Académique
- M. CURE Jean-Pierre, Direction Départementale de l'Equipement et de l'Agriculture
- Mme BALAS Lise, Direction Départementale de la Jeunesse et Sports
- M. PÉRET Michel, Direction Départementale de la Protection Judiciaire de la Jeunesse
- Capitaine ALLEGUÈDE Stéphane, Service Départemental d'Incendie et de Secours
- M. MARTEL Christian, Centre Départemental de Documentation Pédagogique
- Mme RIEUX Josette, Coordination Départementale de la Sécurité Routière (DDEA)
- M. HIBERT Didier, Observatoire Départemental de la Sécurité Routière (DDEA)
- M. ESCASSUT J-Pierre, Coordinateur Départemental de la Sécurité Routière (DDEA).

Membres des groupes de travail :

1- LES JEUNES 14-24 ANS

Pilote : M. NASI Serge, Inspection Académique

- M. GARDE Jacques, Association Départementale des Maires
- M. MARTEL Christian, Centre Départemental de Documentation Pédagogique
- M. PÉRET Michel, Direction Départementale de la Protection Judiciaire de la Jeunesse
- M. FERNANDEZ Daniel, Comité Sécurité Routière du Conseil Général
- Mme LAUMOND Christel, Association Départementale d'Aide aux Victimes et Médiation
- Mme TAPIE Christine, Direction Départementale de la Jeunesse et Sports
- M. COUDERC Maurice, Prévention Routière.

2 - LES DEUX ROUES MOTORISÉS

Pilote : Lieutenant DUHEN Éric, Gendarmerie Nationale, Commandant l'EDSR

- M. MANHARIC Daniel, M. Moto 12
- M. DELAGNE Christophe, Comité Départemental Motocycliste
- M. FERNANDEZ Daniel, Comité Sécurité Routière du Conseil Général.

3 - L'ALCOOL

Pilote : Capitaine BAYONNE Pascal, Direction Départementale de la Sécurité Publique

- M. GARDE Jacques, Association Départementale des Maires
- Mme AYRAULT Gwënola, Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie
- M. FERNANDEZ Daniel, Comité Sécurité Routière du Conseil Général
- Mme ANDRIEU Régine, Association Départementale d'Aide aux Victimes et Médiation
- M. BRAGA Daniel, Prévention Routière
- M. PÉREZ Christophe, IDSR et conseiller pédagogique d'éducation au lycée d'Aubin
- Mme HER Anne-Christine, Service Prévention à EDF et élue déléguée à la jeunesse sur Rodez
- Mme HORTALA Dominique, médecin
- M. BALTHAZAR Claude, Président de l'Union des Métiers des Industries Hôtellerie
- M. LAGARDE J-François, Union des Métiers des Industries Hôtellerie.

4 - LA VITESSE

Pilote : Lieutenant DUHEN Éric, Gendarmerie Nationale, Commandant l'EDSR

- Capitaine BAYONNE Pascal, Direction Départementale de la Sécurité Publique
- Capitaine ALLEGUÈDE Stéphane, Service Départemental d'Incendie et de Secours
- M. FOSSEMALE Joël, CER auto-école
- M. FERNANDEZ Daniel, Comité Sécurité Routière du Conseil Général
- M. MANENS Bernard, IDSR.

5 - LES SENIORS

Pilote : Mme HORTALA Dominique, médecin

- M. BRAGA Daniel, Prévention Routière
- M. FERNANDEZ Daniel, Comité Sécurité Routière du Conseil Général
- M. LÉPINAT Jean-Claude, Fédération des Aînés Ruraux
- M. AJOUN Mohamed, UDSMA.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère
de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable
et de l'Aménagement
du territoire

Direction départementale de l'équipement et de l'agriculture
Mission gestion de crise et sécurité routière
9 rue de Bruxelles, Bourran BP 3370
12 033 Rodez cedex 9