

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Document général d'orientation 2013-2017

Département de l'Aveyron

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



Liste des abréviations

2RM	Deux Roues Motorisés
ATB	Accident Tué Blessé
BAAC	Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation routière
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'Orientation
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
ODSR	Observatoire Départemental de Sécurité Routière
ONISR	Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière
ORSR	Observatoire Régional de Sécurité Routière
PDASR	Plan Départemental d'Action 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

Sommaire

- ✓ Le mot du Préfet
- ✓ Le préambule
- ✓ Chapitre I : Présentation de la démarche
- ✓ Chapitre II : Caractéristiques du département de l'Aveyron
- ✓ Chapitre III : Eléments de bilan du D.G.O. 2008-2012
- ✓ Chapitre IV : Accidentologie 2007-2011
- ✓ Chapitre V : Orientations d'action
- ✓ Annexes

Introduction

La politique de sécurité routière est une priorité en ce qu'elle s'attache à la protection de la vie humaine. En 10 ans, les efforts entrepris dans le département de l'Aveyron ont fait nettement reculer le risque routier, permettant de réduire de moitié le nombre de personnes tuées, ce qui constitue un progrès considérable.

Tous nos efforts doivent se conjuguer pour relancer cette dynamique. La mise en oeuvre locale de la politique de sécurité routière nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs afin que des vies humaines soient épargnées. Elle repose sur l'action de chacun dans son propre champ de compétence et requiert l'échange et la coordination des actions.

Le Document Général d'orientations s'inscrit dans le cadre d'une démarche associant l'État et ses partenaires lesquels définissent les enjeux prioritaires de la politique locale de sécurité routière ainsi que les orientations d'actions à conduire pour les prochaines années. Cette politique se concrétise dans le cadre annuel du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

Ces enjeux prioritaires, déterminés sur la base d'un diagnostic partagé par l'ensemble des partenaires concernés, sont les suivants :

- les jeunes
- les deux-roues motorisés
- les comportements au volant
- les addictions
- les seniors

Les signataires du document général d'orientations s'engagent à développer une synergie d'actions avec l'ensemble des acteurs locaux de la sécurité routière pour décliner chaque année ces orientations dans les actions du PDASR et à s'assurer de leur pertinence au regard de l'objectif de diminution de l'accidentologie de chacun des enjeux.

Par cette déclaration, ils expriment leur détermination commune à faire reculer l'insécurité routière dans le département de l'Aveyron.

Mme Le Préfet,



Cécile POZZO di BORGO

Le président du Conseil général



Jean-Claude LUCHE

Le procureur de la République



Yves DELPERIÉ

Le président de l'association
départementale des maires,



Jean-Louis GRIMAL

Préambule

Lors de l'installation du Conseil national de la sécurité routière le 27 novembre 2012, le **Ministre de l'Intérieur** a fixé un objectif : diviser par deux, d'ici à 2020, le nombre de morts sur les routes.

Cet objectif est celui fixé par l'Union européenne. Il consiste, pour la France, à être en dessous des 2000 personnes tuées par an, à la fin de la décennie.

A cette occasion, il a demandé au CNSR d'adresser au Gouvernement des propositions pour lutter contre la violence routière et de réaliser des contrôles afin d'évaluer les actions mises en place chaque année. Pour cela il a fixé 2 axes de travail :

- ▶ les principaux facteurs accidentogènes : alcool, stupéfiants, vitesse
- ▶ les personnes les plus exposées : jeunes et usagers de deux-roues motorisés.

La lutte contre les causes majeures de l'accidentalité routière doit être une préoccupation permanente. En 2011, 30% des accidents mortels sont liés à l'alcool. Au moins 26% des personnes décédées sur la route le sont du fait où la vitesse est en cause. Les stupéfiants sont présents dans au moins 13% des accidents mortels. Le mélange alcool/cannabis multiplie par 14 le risque d'accident.

Par ailleurs, les 18-24 ans sont de loin les premières victimes des accidents de la route. A ce titre, une réflexion sur les formations ne peut être écartée.

Enfin, les conducteurs de deux-roues motorisés et spécialement les motocyclistes feront l'objet de toutes les attentions car ils utilisent un mode de déplacement qui les rend particulièrement vulnérables : les motocyclistes représentent, en 2011, 23% des usagers de véhicules à moteur tués sur la route.

En réponse aux instructions données, chaque département doit élaborer son **document général d'orientation** (DGO) pour les années 2013 à 2017. 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

2013-2017

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 2013 à 2017 pour faire reculer l'insécurité routière. Il est élaboré dans le cadre d'une démarche partenariale associant l'État, le Parquet, le Conseil général, 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.

La démarche d'élaboration

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

➔ **1** Réunion du **comité de pilotage** le 25 octobre 2012, présidé par le directeur des services du cabinet du Préfet, chef de projet « Sécurité Routière », constitué des membres du pôle de compétence.

Au cours de cette réunion, l'Observatoire départemental de la sécurité routière a présenté un bilan du précédent DGO 2008-2012 et l'évolution de l'accidentologie entre 2007 et 2011. Sur la base de cette analyse, le comité a validé les 5 enjeux départementaux pour les années 2013 à 2017. Ces enjeux portent sur les jeunes 14-24 ans, les deux-roues motorisés, les addictions (alcool, drogues et médicaments), les comportements au volant et les seniors (+ de 65 ans).

➔ **2** Contrairement aux précédents DGO, il n'a pas été mis en place des groupes de travail par enjeu pour élaborer les **orientations d'action** à inscrire dans le document général d'orientation.

Lors de la 2^{ème} réunion du **comité de pilotage** du 14 février 2013, les orientations d'actions ont été définies pour chaque enjeu retenu.

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.

➔ **3** Le projet de DGO avec les orientations d'action a été validé par le comité de pilotage réuni le 27 juin 2013.

Document général d'orientation

2013-2017

Chapitre II

Les caractéristiques du département de l'Aveyron

Présentation du département de l'Aveyron :

Région	Midi-Pyrénées	Arrondissements	Rodez
Préfecture	Rodez		Millau
Sous-préfecture(s)	Millau Villefranche-de-Rouergue		Villefranche-de-Rouergue
Population totale	277 048 hab. (2009)	Cantons	46
Densité	32 hab./km ²	Intercommunalités	36
Superficie	8 735 km ² (5 ^{ème} rang national)	Communes	304



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.

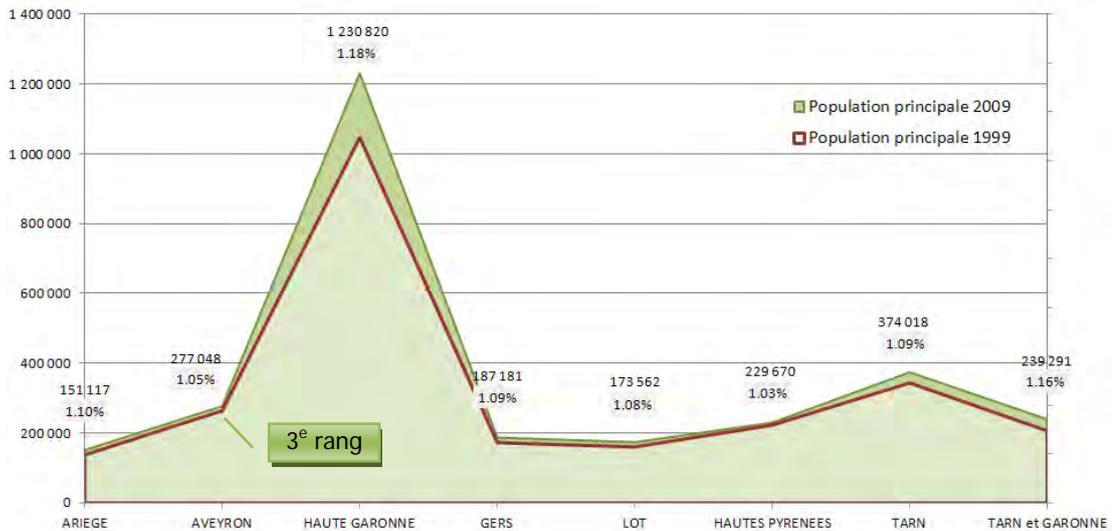
Le département de l'Aveyron est découpé en plusieurs régions naturelles séparées par de profondes vallées taillées par les principales rivières Aveyron, Lot, Tarn et Truyère. Suivant leurs situations, ces régions subissent l'influence du climat océanique, semi-continentale ou méditerranéenne et offrent 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 :

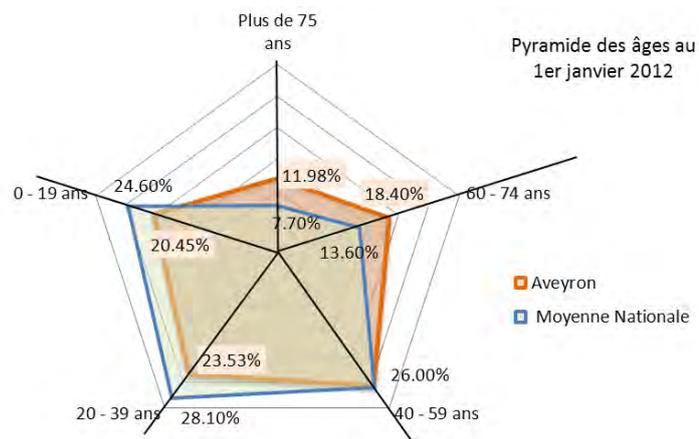
Les chiffres officiels de la population légale 2009 en vigueur au 1^{er} janvier 2012 confirment une légère augmentation de la population départementale (+ 13 124 habitants). Le département de l'Aveyron, 3^e régional en population (légale 2009), 5^e national en superficie, affiche une évolution démographique positive (+4,97%), mais celle-ci le classe au 7^e rang des huit départements composants la région Midi-Pyrénées.

Département	Population 1999	Population 2009	Evolution de 1999 à 2009	
Ariège	137 347	151 117	10.03%	3 ^e
Aveyron	263 924	277 048	4.97%	7 ^e
Haute-Garonne	1 046 532	1 230 820	17.61%	1 ^{er}
Gers	172 511	187 181	8.50%	5 ^e
Lot	160 034	173 562	8.45%	6 ^e
Hautes-Pyrénées	222 673	229 670	3.14%	8 ^e
Tarn	343 505	374 018	8.88%	4 ^e
Tarn-et-Garonne	206 170	239 291	16.06%	2 ^e
Total de la région Midi-Pyrénées	2 552 696	2 862 707	12.14%	



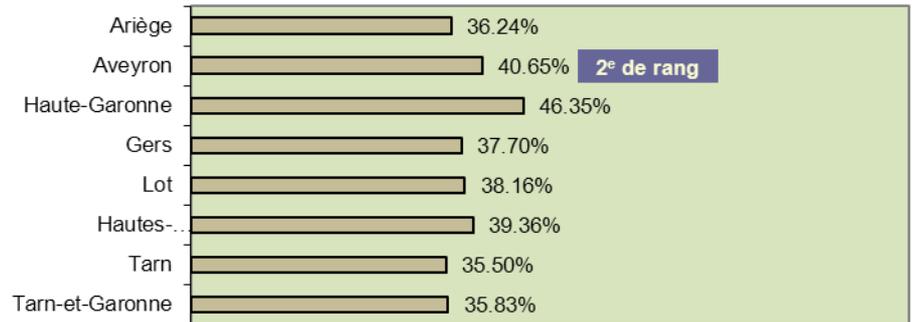
Si les principales agglomérations maintiennent leur population, les grandes zones rurales continuent de voir leur population diminuer inexorablement.

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 plus de 60 ans.



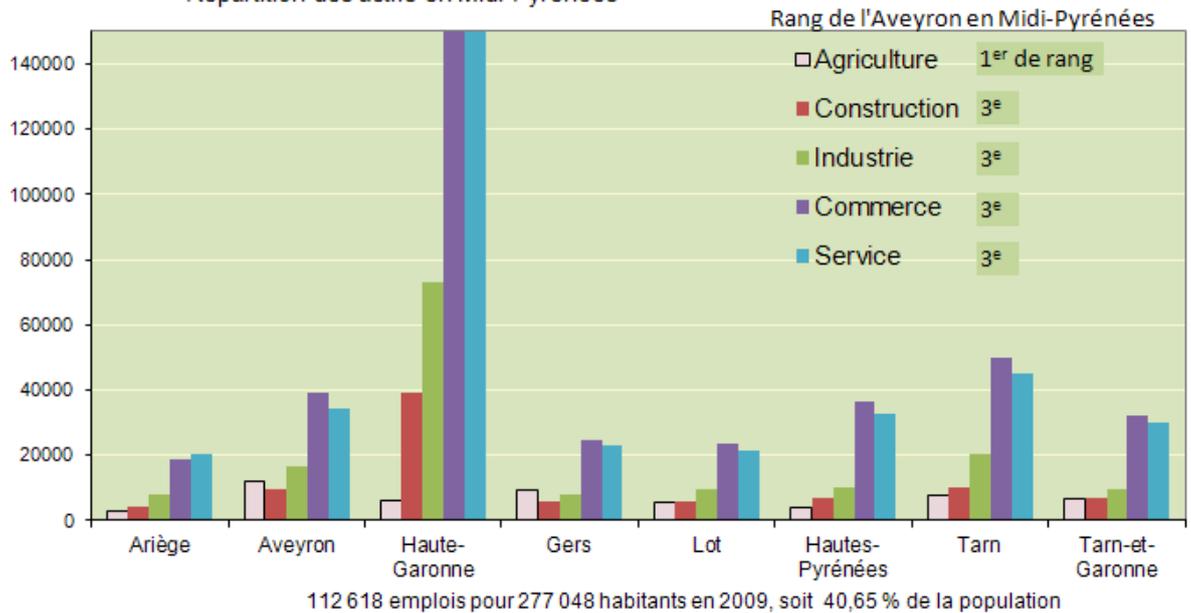
En ce qui concerne la part de population active (salarié ou non salarié) en Midi-Pyrénées, le département de l'Aveyron se classe au 2e rang.

Région Midi Pyrénées : représentation des actifs par département

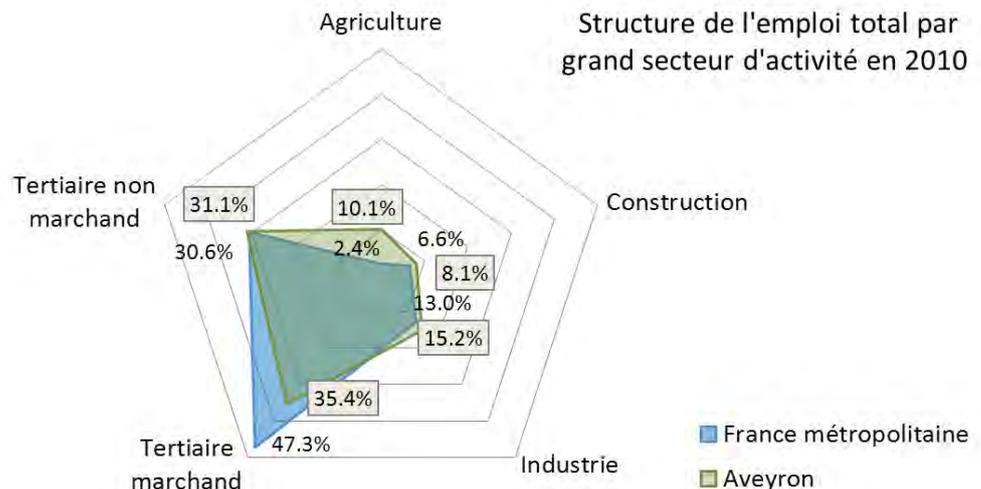


Sa répartition selon les secteurs d'activité indique une très large part dans les secteurs du tertiaire.

Répartition des actifs en Midi-Pyrénées



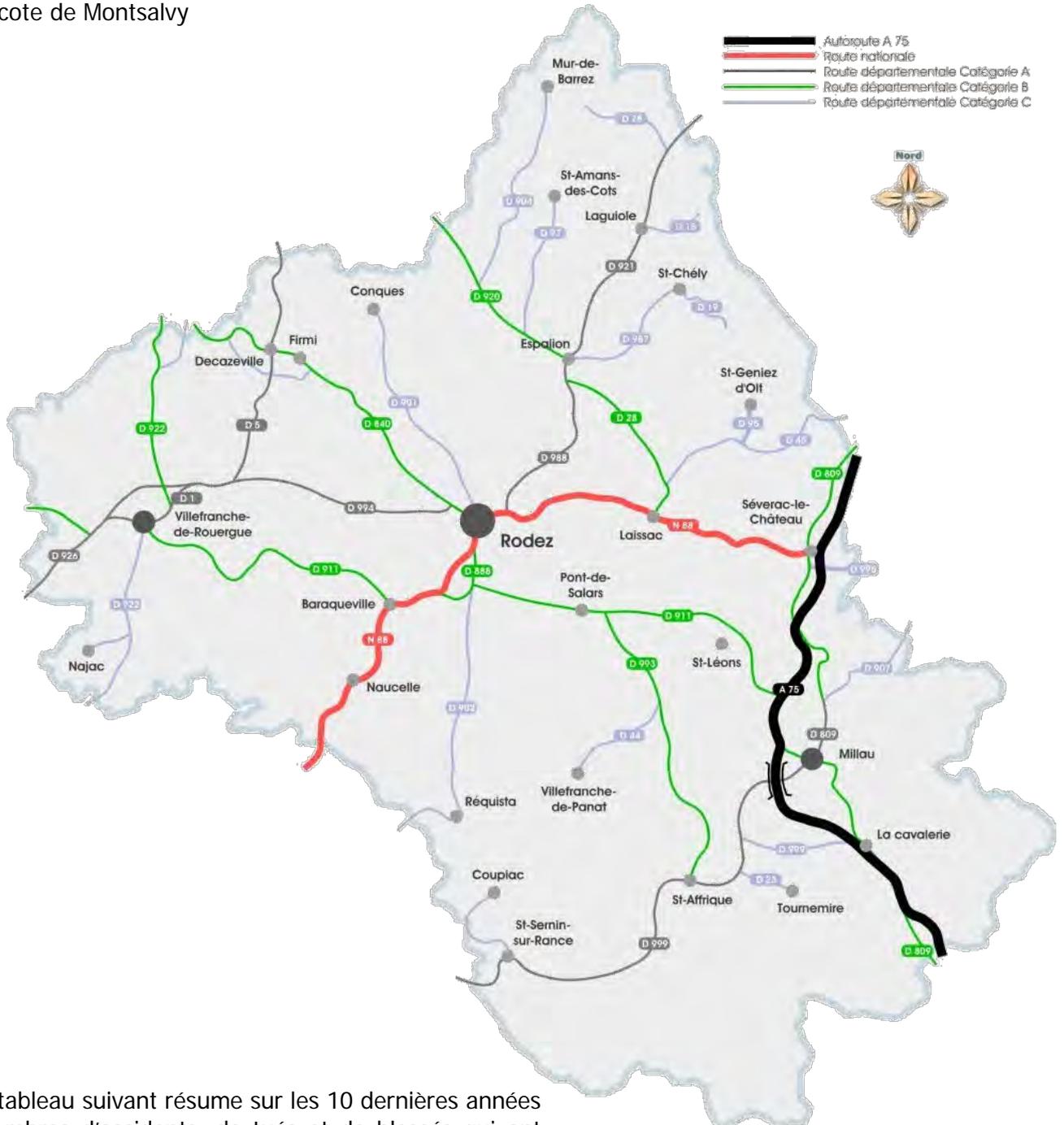
Structure de l'emploi total par grand secteur d'activité en 2010



Infrastructures, insécurité routière :

Le réseau de voiries de communication est important avec 9 500 km de voies communales, près de 6 000 km de voies départementales, dont 150 km classés voie à grande circulation et 160 km de voies nationales (RN88 90 km et autoroute A75 70 km).

Ces dernières années, la qualité du réseau s'est améliorée notamment par l'aménagement de sections réputées accidentogènes : 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 et du Cayrol, rectification et créneaux à Vailhourles, mise en sécurité de la cote de la Cavalerie, fin de l'aménagement de la cote de Montsalvy



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 :

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Accidents	277	214	221	236	186	206	183	174	162	157
Tués	48	33	39	31	20	27	31	19	30	15
Blessés	345	283	293	318	254	272	245	240	200	218

Document général d'orientation

2013-2017

Chapitre III

Éléments de bilans du DGO 2008-2012

1 / Rappel de l'accidentalité sur les périodes des trois derniers DGO :

DGO	diagnostic	Accidents		Tués		Blessés Hospitalisés	
2004/2008	1998/2002	1833		276		879	
2008/2012	2003/2007	1134	-38%	171	-38%	828	-29%
2013/2017	2007/2011	911	-20%	127	-26%	800	-19%

2 / 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 2008 à 2012.

L'étude de diagnostic était basée sur les données accidents du 1^{er} janvier 2003 au 31 décembre 2007 (période de cinq ans) qui comptaient 1134 accidents et 171 tués.

Le comité de pilotage avait validé en 2008 les cinq enjeux aveyronnais proposés par l'observatoire départemental de la sécurité :

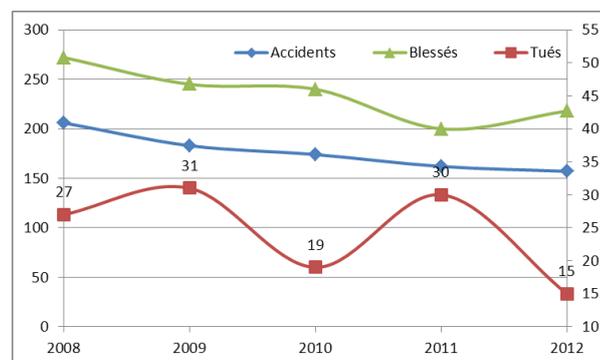
- ▶ les jeunes de 14 à 24 ans
- ▶ les 2 roues motorisés
- ▶ l'alcool
- ▶ la vitesse
- ▶ les seniors de 65ans et +.

3 / Bilan de la sécurité routière sur cette période de cinq ans :

A / Insécurité routière

L'évolution moyenne annuelle de l'accidentalité sur la période 2008-2012 a été de - 6,5% pour le nombre d'accidents et de - 4,0% pour le nombre de blessés; par contre la courbe de tendance du nombre des tués n'est pas stabilisée :

Nombres :	2008	2009	2010	2011	2012
Accidents	206	183	174	162	157
Tués	27	31	19	30	15
Blessés	272	245	240	200	218
Évolution :					
Nbre d'accidents		-11.17%	-4.92%	-6.90%	-3.09%
Nbre de tués		14.81%	-38.71%	57.89%	-50.00%
Nbre de blessés		-9.93%	-2.04%	-16.67%	9.00%



Si on compare les périodes 2003/2007 et 2007/2011, concernant les 5 enjeux les évolutions (nombre d'accidents) ont été respectivement de -4,2% pour l'enjeu "jeunes", +2,9% pour l'enjeu "2 roues motorisés", +1,3% pour l'enjeu "alcool" et +2% pour l'enjeu "seniors" (l'enjeu "vitesse" est difficilement quantifiable).

Concernant les infractions relevées (Vitesse et alcool), entre 2009 et 2012, 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 l'augmentation du parc des équipements de contrôle sanction automatisés fixes ou mobiles qui multiplie les points de contrôles dans le département de l'Aveyron : Actuellement en production ; 12 radars fixes et 7 radars mobiles. Parmi les infractions relevées, on constate une augmentation des dépassements de vitesse dans la tranche des 20-30 km/h.



Infractions à la vitesse relevées par les équipements de contrôles sanctions automatisés fixes et mobiles

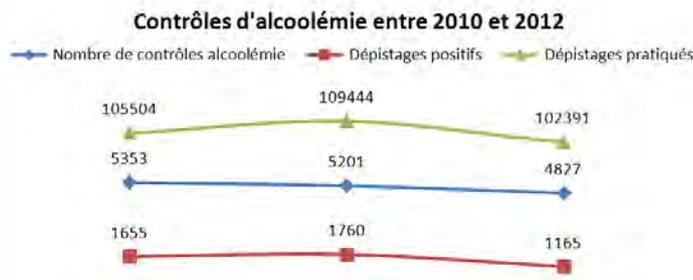


Outre les contrôles sanctions automatisés effectués par les radars fixes ou mobiles, les forces de l'ordre, Police et Gendarmerie contrôlent régulièrement les usagers de la route au bon respect des règles de conduite, notamment en ce qui concerne les vitesses excessives et la conduite sous l'emprise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

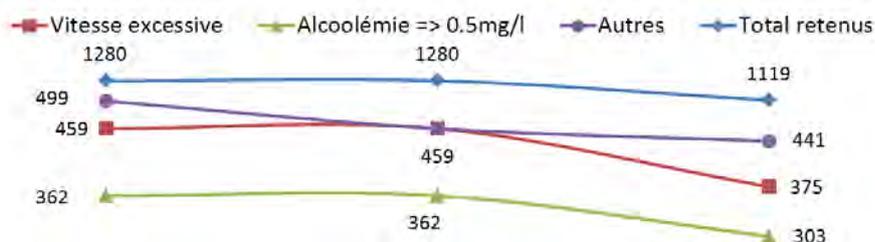
Voici un aperçu de leurs activités sur les infractions les plus recherchées entre 2010 et 2012 :

Ceux sont 20 451 opérations de contrôles de vitesse qui ont été effectuées. Ainsi 38 001 personnes ont été sanctionnées pour dépassement de la vitesse règlementaire.

Ceux sont 15 381 contrôles qui ont été effectués avec 317 339 dépistages pratiqués qui se sont révélés positifs dans 1.4 % des cas.



Suspension immédiate du permis de conduire suite une infraction relevant d'un délit entre 2010 et 2012



B / Plan Départemental d'Actions Sécurité Routière :

Par le biais des appels à projets, le financement des actions de sécurité routière s'est fondé principalement sur ces 5 enjeux. Près de 380 projets d'action ont été présentés par les différents partenaires (services de l'Etat, collectivités, associations, mutuelles, etc...) :

- la thématique « jeunes » a été la plus prolifique (50% des actions pour 38% du budget total) avec un résultat positif (gain de 9 tués). Certaines actions ont connus un vif succès notamment par leur originalité comme le festival du film SR pendant la semaine de sécurité routière de 2010.

- l'enjeu 2RM a mobilisé près de 10% du budget et 13 % des actions avec un résultat plus nuancé (gain de 3 tués : -5 motards mais +2 cyclomotoristes). La forte mobilisation des forces de l'ordre sur cet enjeu est à souligner.

- l'enjeu vitesse (4% du budget et 5% des actions) a manqué de relais mais ce thème est repris au sein des enjeux précédemment cités. Les comportements liés à une vitesse inadaptée ou excessive s'améliorent mais restent à l'origine des accidents (comme le défaut de priorité) et en tout cas comme facteur aggravant.

- l'enjeu alcool présente un bilan mitigé (gain de 1 tué) à la vue des moyens déployés (12% du budget et 14% des actions). De nombreuses actions ont été conduites lors des différents rassemblements festifs.

- l'enjeu local seniors (7% du budget et 9% des actions) présente une amélioration (gain de 14 tués) : entre autre, les actions de recyclage au code de la route et à la conduite ont permis d'obtenir ce résultat.

Bilan financier des actions menées dans le cadre des PDASR annuels entre 2008 et 2012 :

Rubriques	2008		2009		2010		2011		2012		BILAN TOTAL	
	Nbre actions	Montant Financier										
Enjeu jeunes 14 à 24 ans	31	31 732.50 €	42	30 617.78 €	38	33 809.12 €	38	30 745.74 €	39	28 978.19 €	188	155 883.33 €
Enjeu 2RM	7	8 265.00 €	8	6 182.59 €	9	8 374.15 €	10	8 696.52 €	15	8 343.45 €	49	39 861.71 €
Enjeu vitesse	3	1 497.00 €	4	1 671.00 €	5	5 421.35 €	4	2 687.82 €	4	4 138.00 €	20	15 415.17 €
Enjeu alcool	10	7 887.26 €	14	10 427.09 €	10	13 547.72 €	9	9 550.00 €	10	8 350.00 €	53	49 762.07 €
Enjeu seniors	4	2 688.90 €	12	6 350.05 €	6	6 850.00 €	6	7 976.71 €	7	3 940.00 €	35	27 805.66 €
Label Vie	6	4 800.00 €	7	4 100.00 €	11	6 300.00 €	6	3 900.00 €	4	2 150.00 €	34	21 250.00 €
Programme AGIR		1 768.49 €		4 574.52 €		2 319.84 €		317.10 €		177.65 €		9 157.60 €
Equipement et fonctionnement SR		7 803.19 €		5 840.27 €		7 428.16 €		8 673.39 €		8 717.86 €		38 462.87 €
Communication		11 072.47 €		7 456.02 €		8 942.76 €		13 277.72 €		9 159.85 €		49 908.82 €
TOTAL :	61	77 514.81 €	87	77 219.32 €	79	92 993.10 €	73	85 825.00 €	79	73 955.00 €	379	407 507.23 €

Document général d'orientation 2013-2017

Chapitre IV

L'accidentologie 2007-2011

dans le département de l'Aveyron

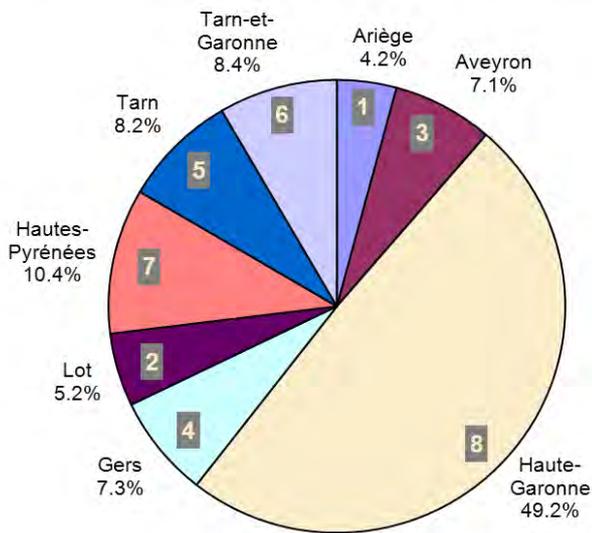
Durant cette période de 5 ans, le nombre d'accidents corporels a été de 911, faisant 127 tués, 800 blessés hospitalisés (+de 24h) et 411 blessés légers.

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) renseignés par les forces de l'ordre (caractéristiques, lieux, véhicules et usagers). L'analyse a été établie avec les données de la période quinquennale 2007-2011.

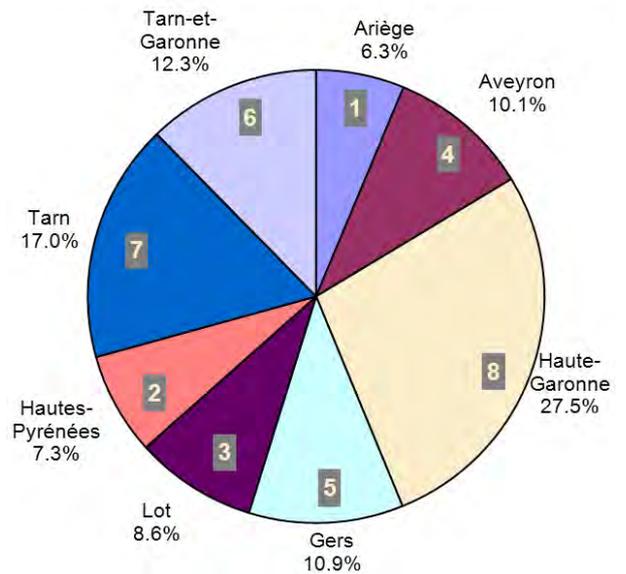
Classement du département de l'Aveyron dans la région Midi-pyrénées

Sur la période 2007-2011, l'Aveyron se classe 3^e en nombre brut d'accidents (7,1%) et 4^e en nombre brut de tués (10,1%).

Répartition des accidents sur la région Midi-Pyrénées période 2007-2011

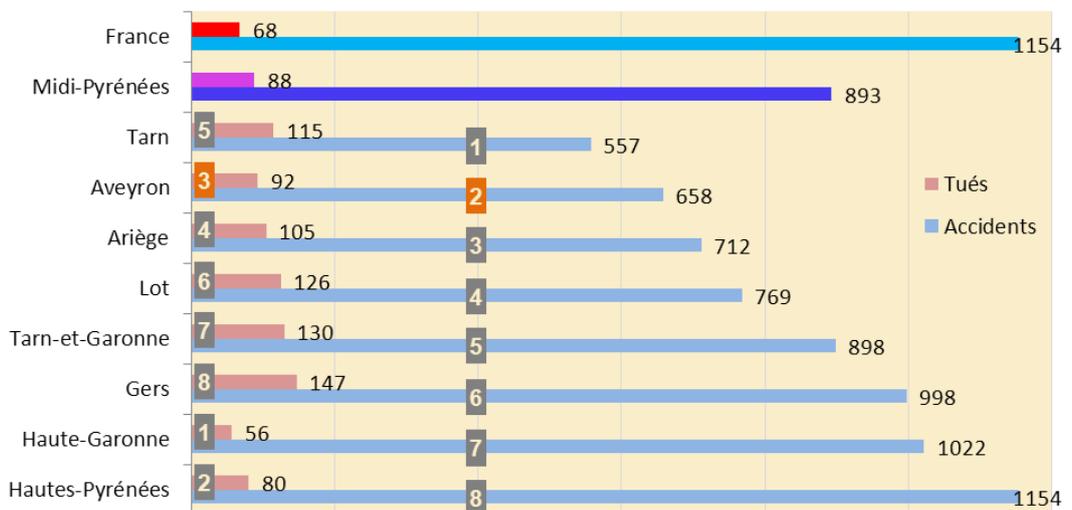


Répartition des tués sur la région Midi-Pyrénées période 2007-2011



Ramenées aux populations (INSEE 2009) assez 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 an et par million d'habitants période 2007-2011



L'Aveyron se classe alors 2^e en nombre d'accidents et 3^e en nombre de tués par an et par million d'habitants sur les huit départements de la région. A noter que sur Midi-Pyrénées les accidents sont moins nombreux mais plus graves que sur l'ensemble de la France métropolitaine.

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 :



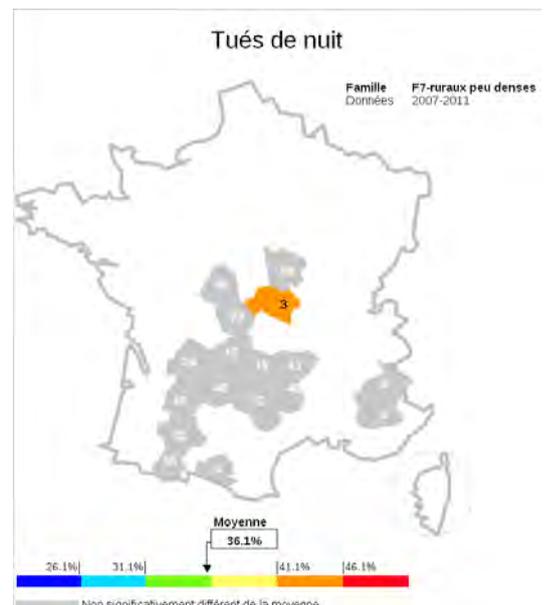
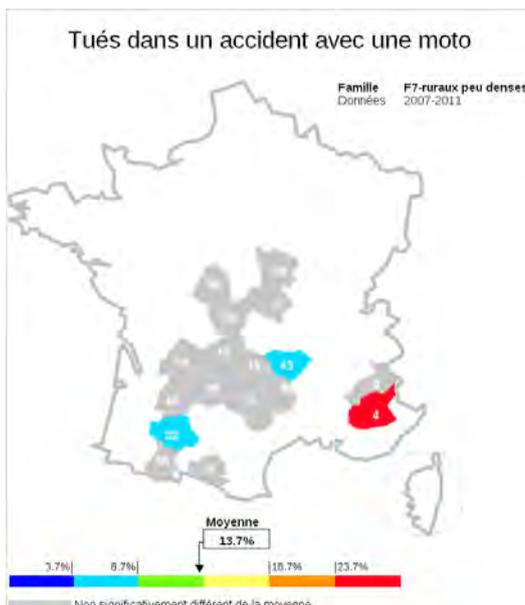
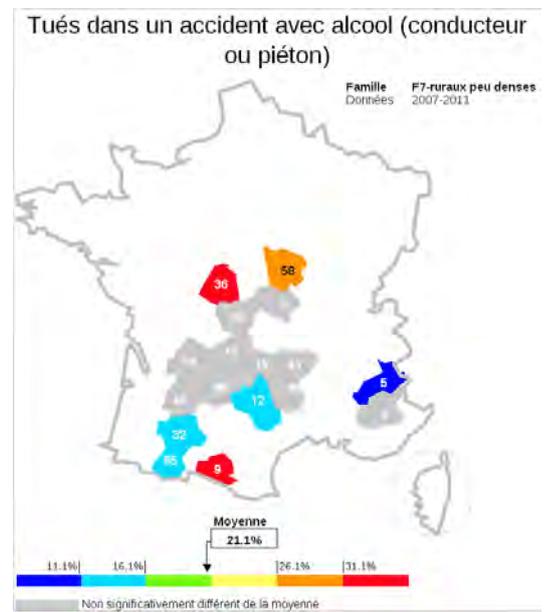
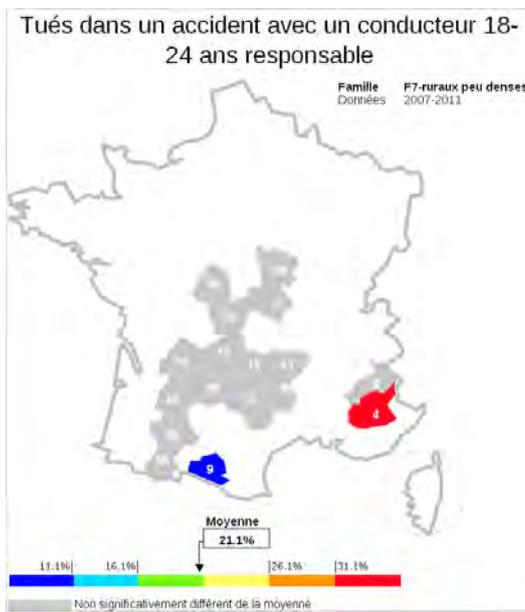
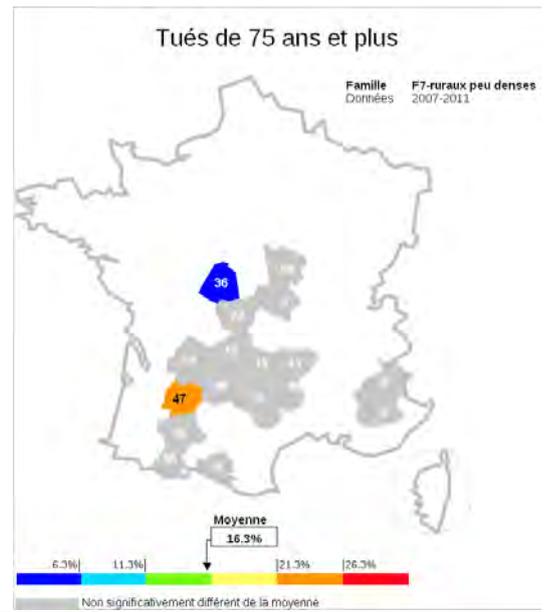
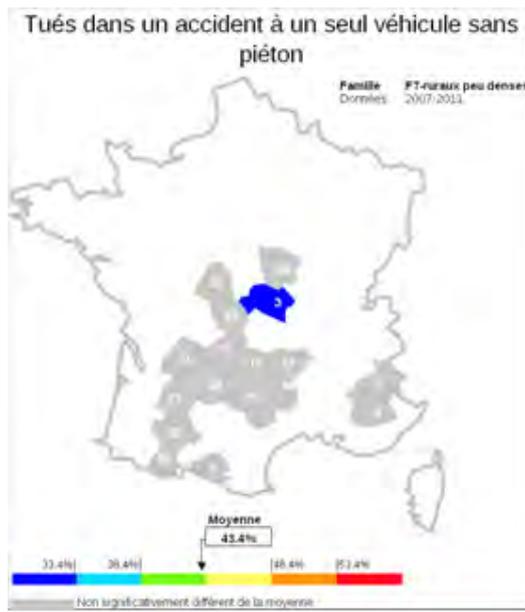
- F1 : Paris (noir)
- F2: Départements de petite couronne (magenta)
- F3 : Départements de grande couronne (violet)
- F4 : Départements d'outremer (rouge)
- F5 : Départements à métropoles (bleu)
- F6 : Départements méditerranéens (orange)
- F7 : Départements ruraux peu denses (vert foncé)
- F8 : Départements multipolaires (bleu ciel)
- F9 : Départements de transition (vert clair)

Le département de l'Aveyron est classé dans la famille 7 des départements dits "ruraux peu denses" (vert foncé). Ainsi son accidentalité peut être comparée aux autres départements de la même famille. A noter qu'en Midi-Pyrénées, 5 des huit départements appartiennent à la même famille : Ariège, Aveyron, Gers, Hautes-Pyrénées et Lot

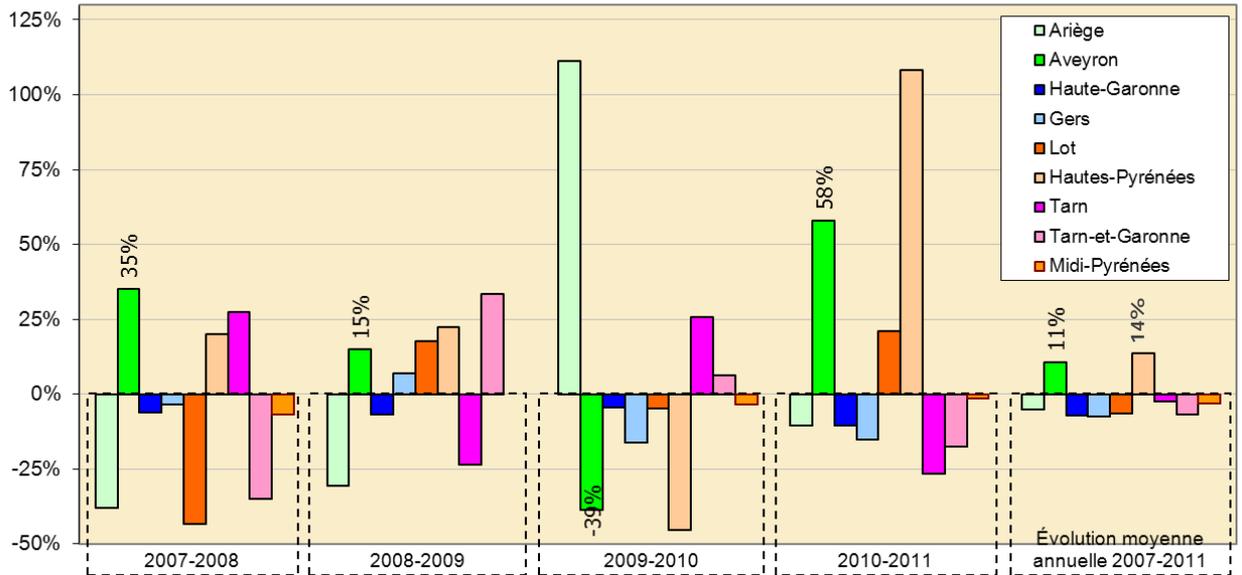
Le tableau ci-après présente la moyenne par famille pour six indicateurs. Ils sont calculés sur la période 2007-2011 :

N° famille	Libelle famille	% Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton	% Tués de 75 ans et plus	% Tués dans un accident avec un conducteur de 18-24 ans présumé responsable	% Tués dans un accident avec alcool (conducteur ou piéton)	% Tués dans un accident avec une moto	% Tué de nuit
F1	Paris	26,9	21,1	15,0	24,2	48,9	48,5
F2	Départements de petite couronne	25,7	11,5	16,1	13,6	44,8	43,8
F3	Départements de grande couronne	33,0	9,3	22,0	21,7	29,4	48,1
F4	Départements d'outre mer	31,5	3,1	25,0	28,2	25,1	57,0
F5	Départements à métropoles	37,6	10,7	23,4	24,8	22,4	45,7
F6	Départements méditerranéens	38,6	10,7	20,5	22,1	26,0	45,6
F7	Départements ruraux peu denses	43,4	16,3	21,1	21,1	13,7	36,1
F8	Départements multipolaires	37,8	11,4	23,4	26,4	17,4	44,2
F9	Départements de transition	40,1	13,3	23,0	27,7	15,3	42,9

Dans le département de l'Aveyron, l'accidentologie selon la typologie des accidents mortels ne se différencie pas de manière significative de la moyenne de la famille, sauf pour les accidents avec alcool (conducteur ou piéton) où l'Aveyron affiche de meilleurs résultats que la moyenne de 21,1%.

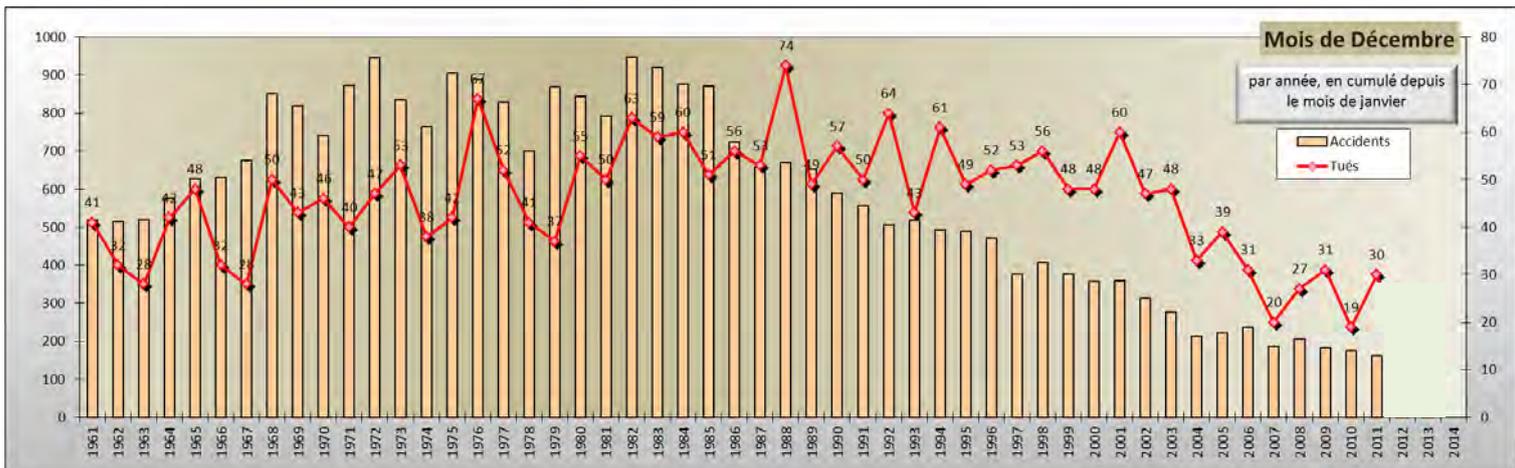


Évolution du nombre de tués en Aveyron et dans la région Midi-Pyrénées



Avec les Hautes Pyrénées, l'évolution moyenne annuelle du nombre de tués en Aveyron a augmenté (+14% et +11%) alors que sur les six autres départements de la région, la tendance est à la baisse. La France métropolitaine et la région Midi-Pyrénées enregistrent respectivement des baisses de -4% et -3%.

Évolution du nombre de tués depuis 1961 en Aveyron



Malgré une augmentation constante des trafics depuis 50 ans, les nombres d'accidents et de tués n'ont jamais été aussi bas, avec une forte amélioration depuis 2003. On remarque aussi que si le nombre d'accidents continue de baisser, celui des tués a tendance à stagner depuis 2006 avec des résultats controversés d'une année sur l'autre.

Bilan des accidents en Aveyron entre 2007 et 2011

		2007	2008	2009	2010	2011	2007/2011
Accidents	(A)	186	206	183	174	162	911
Tués	(T)*	20	27	31	19	30	127
Blessés Hospitalisés	(BH)*	176	169	170	142	143	800
Blessés Légers	(BL)	78	103	75	98	57	411
Total blessés		254	272	245	240	200	1211
Gravité	en Aveyron :	7.3	8.3	9.3	10.3	11.3	12.3
	en France :	4.3	4.4	4.5	4.5	4.7	4.4

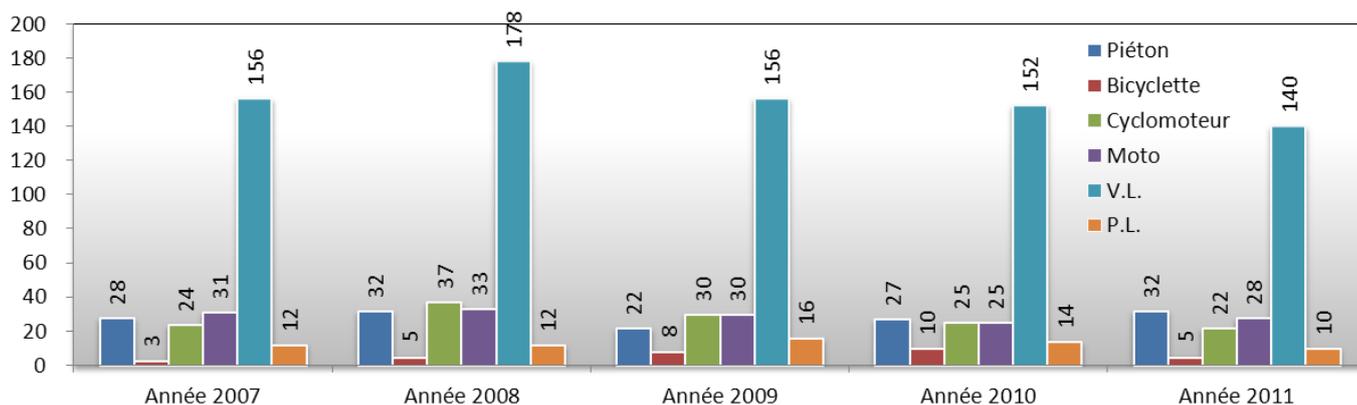
(*) : À compter du 1^{er} janvier 2005, afin de pouvoir comparer facilement les données avec ses voisins européens et de mieux mesurer l'impact des mesures prises en matière de sécurité routière, la France est passée à une nouvelle définition de la variable "gravité des blessures". Parmi les victimes,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

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, quasiment le double que le plan national, voir le triple sur la période entière 2007/2011. 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.

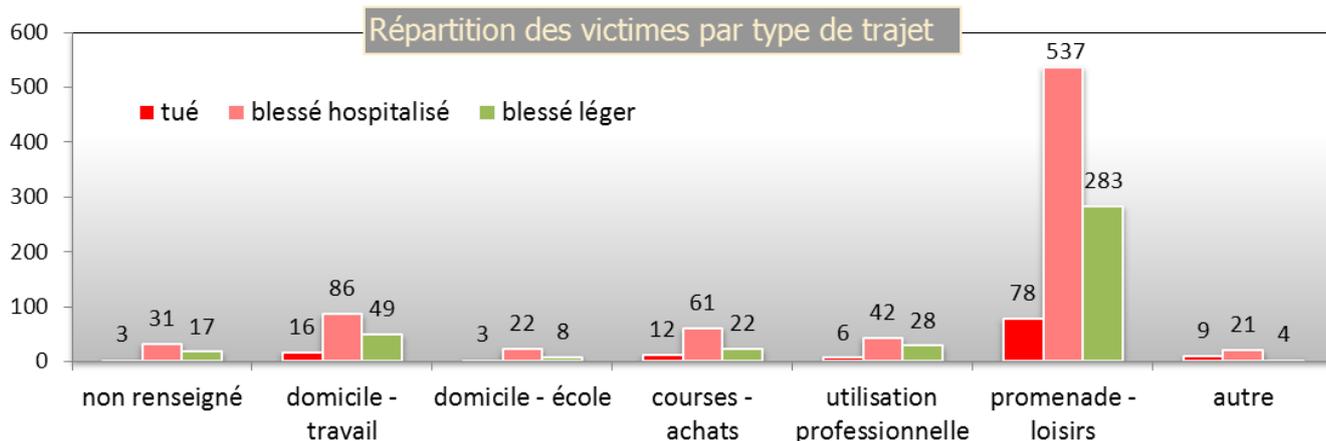
Répartition des accidents par catégories d'usagers

Accidents impliquant au moins 1...	Année 2007	Année 2008	Année 2009	Année 2010	Année 2011	totaux 2007-2011
Piéton	28	32	22	27	32	141
Bicyclette	3	5	8	10	5	31
Cyclomoteur	24	37	30	25	22	138
Moto	31	33	30	25	28	147
V.L.	156	178	156	152	140	782
P.L.	12	12	16	14	10	64
Ensemble des accidents sur la période	186	206	183	174	162	911

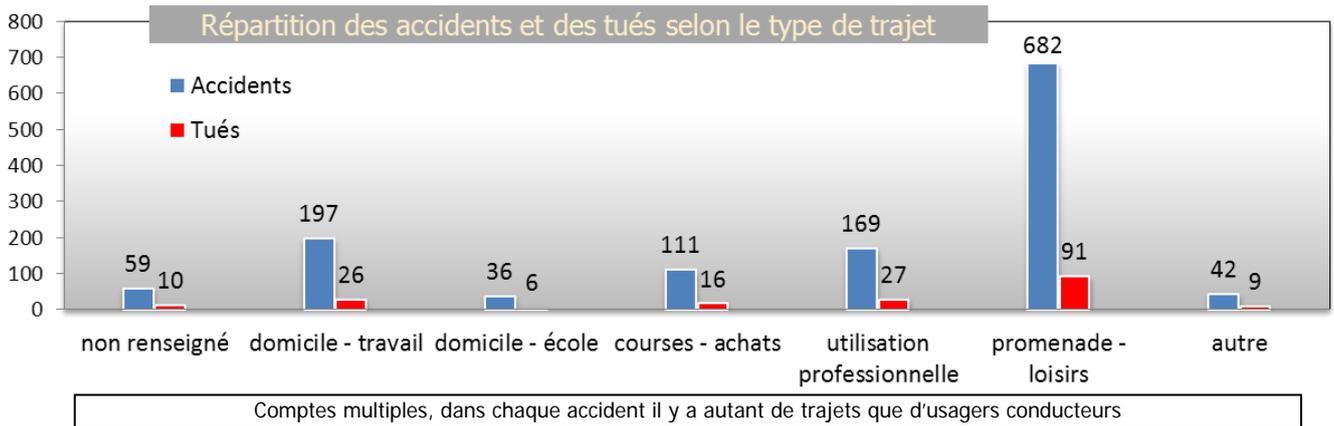


Sur la période 2007-2011, on observe une diminution des accidents impliquant au moins un VL. Même observation en ce qui concerne les accidents avec au moins un 2 roues motorisé. 86% des 911 accidents impliquent un usager de véhicule léger. Les usagers de 2 roues motorisés, cyclomoteurs et motocyclettes, sont concernés dans 31% des cas tout en ne représentant qu'une minorité des usagers de la route. En plan national, le nombre de kilomètres parcouru par les usagers de 2RM ne représente que 2% de la circulation routière.

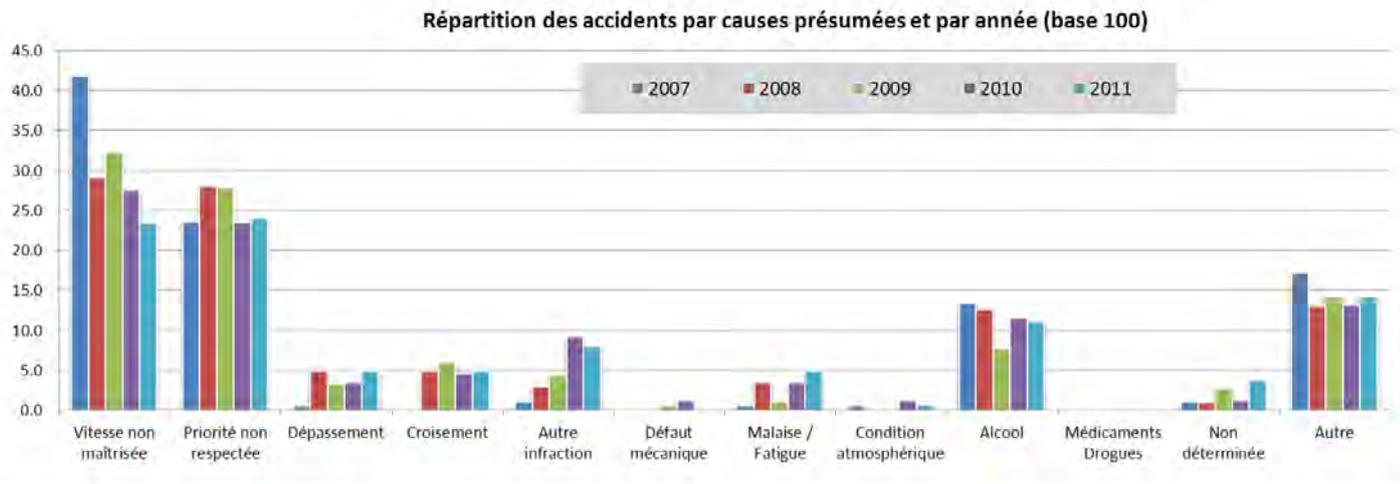
Répartition des accidents par types de trajet



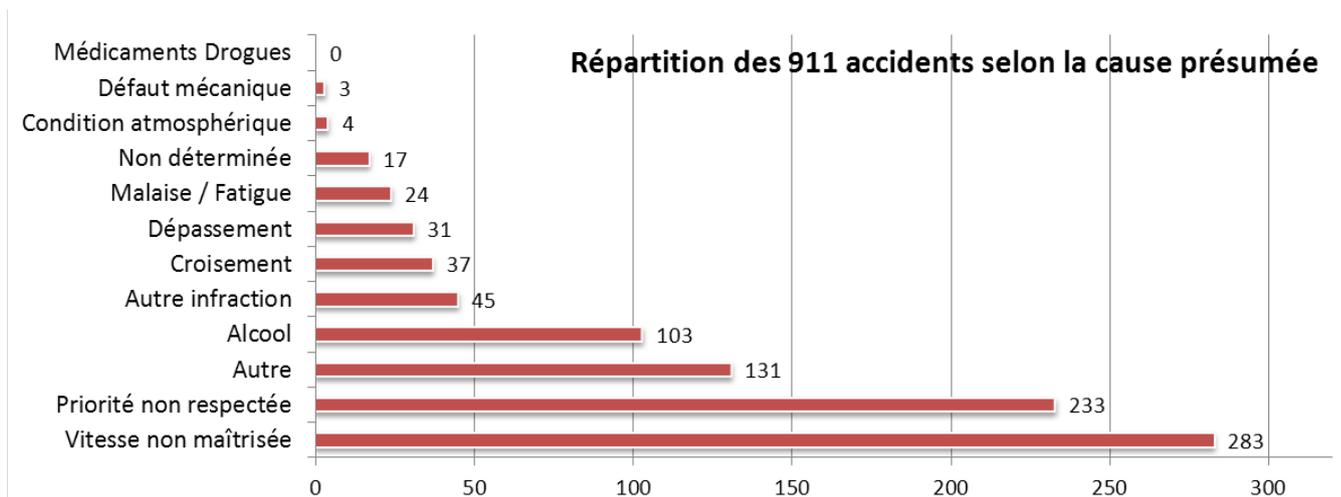
Les trajets promenade-loisirs se détachent fortement des autres déplacements. Cette particularité liée à un département plutôt tourné vers le tourisme. Les personnes en déplacement promenade/loisirs représentent une grande partie des victimes des accidents de la route, toutes gravités confondues.



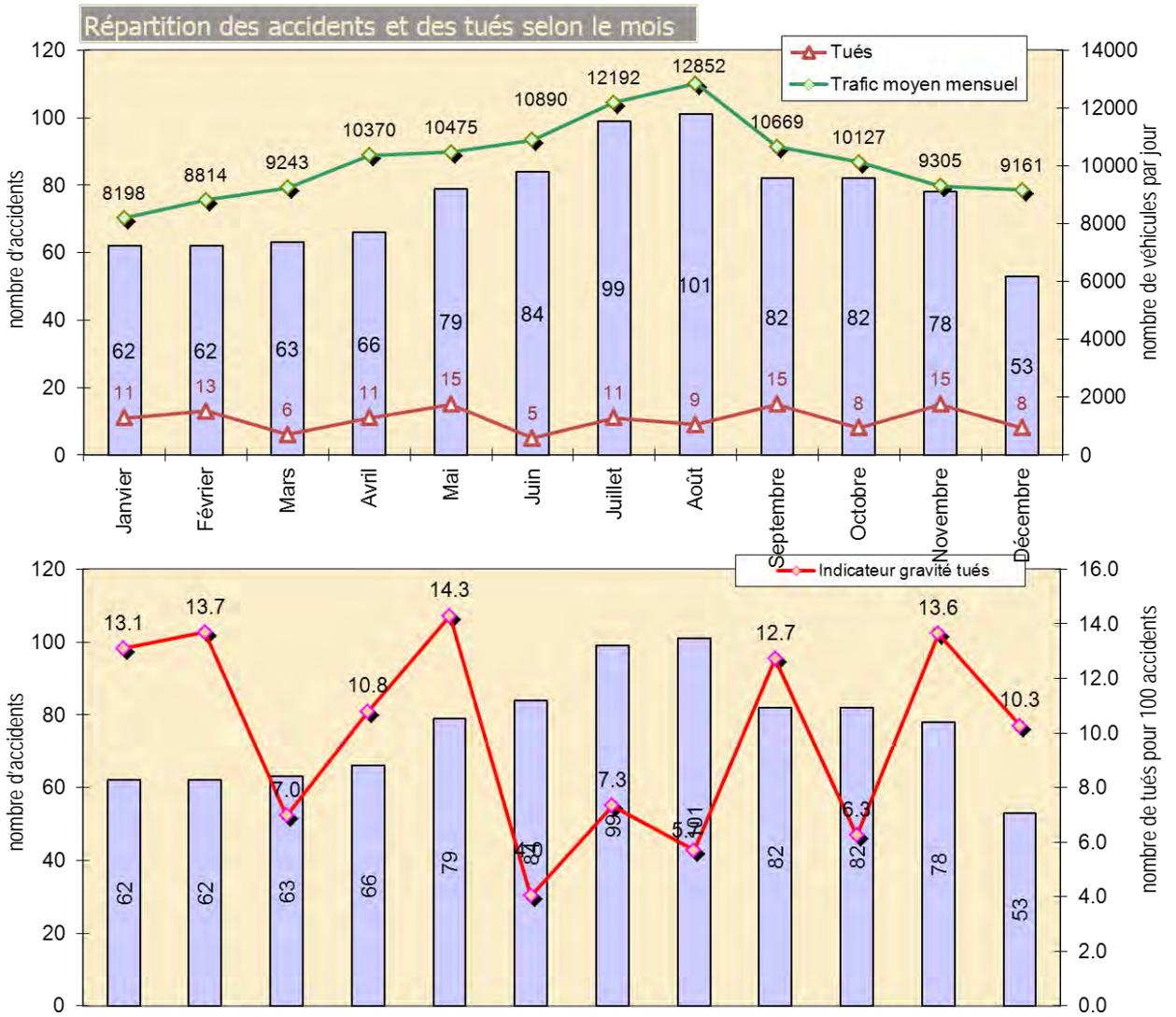
Répartition des accidents selon les causes présumées :



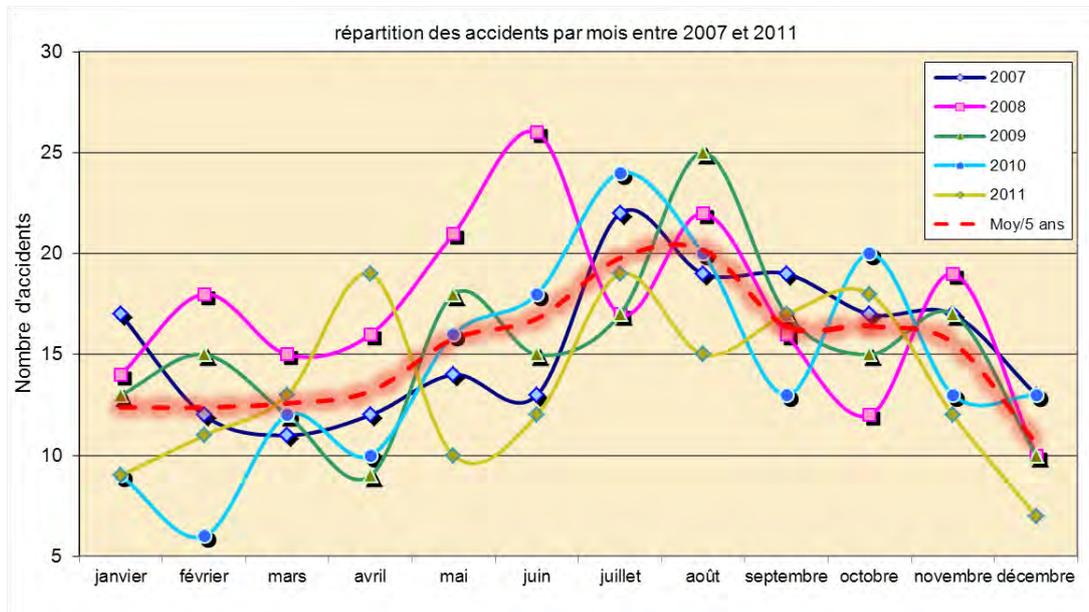
De 2007 à 2011, les accidents dus à une vitesse non maîtrisée représentent 31% du total des 911 accidents ; cette cause tend à la baisse alors que celle pour défauts de priorité (26%) reste stable.



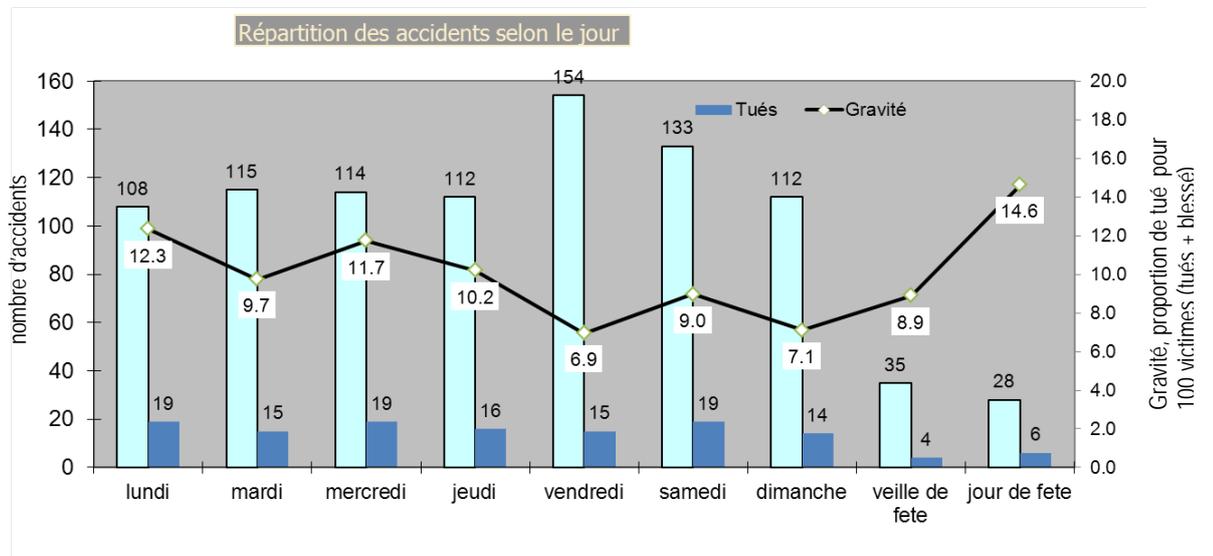
Répartition des accidents selon le mois, le jour



Les nombres d'accidents répartis par mois suivent la courbe des trafics avec des maxis sur les mois d'été. La gravité est moins importante pendant la période estivale.

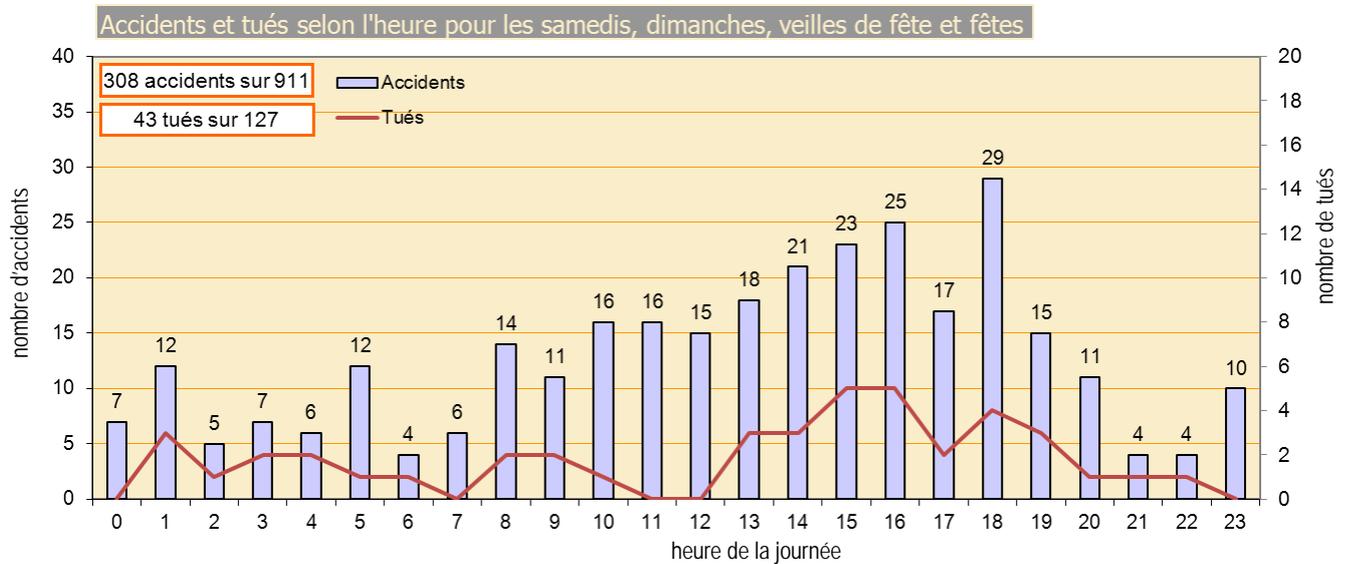
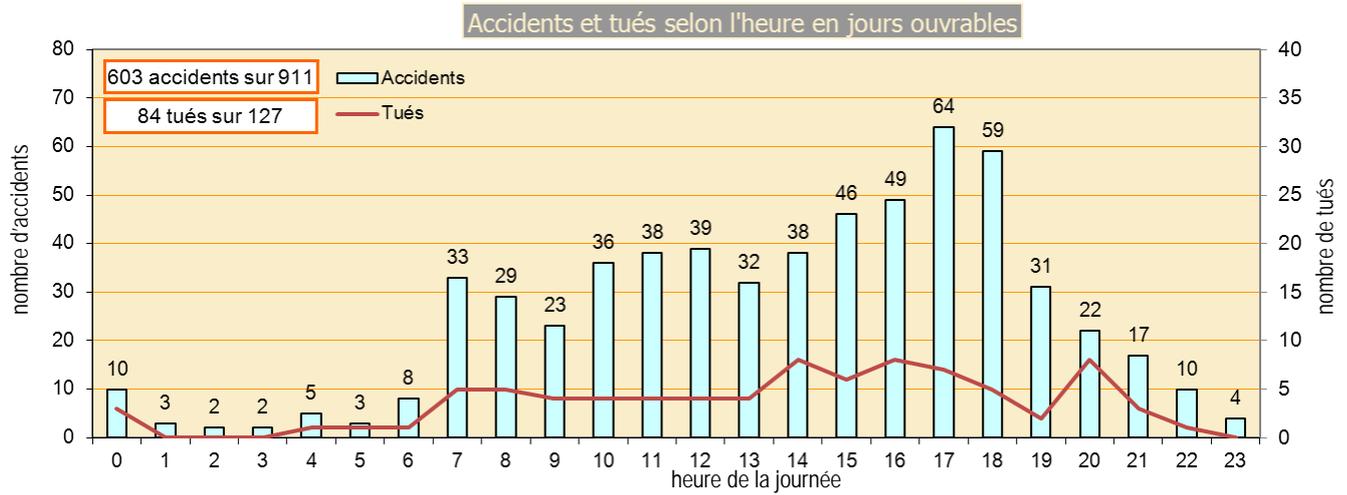


Département à fort potentiel touristique, la période estivale juillet/août est sujette à une augmentation des trafics qui se traduit par une augmentation du nombre des accidents.



Sur la période d'étude 2007-2011, les vendredis après-midi et weekend ont été marqués par beaucoup d'accidents; à noter aussi l'indice de gravité des accidents survenus un jour de fête.

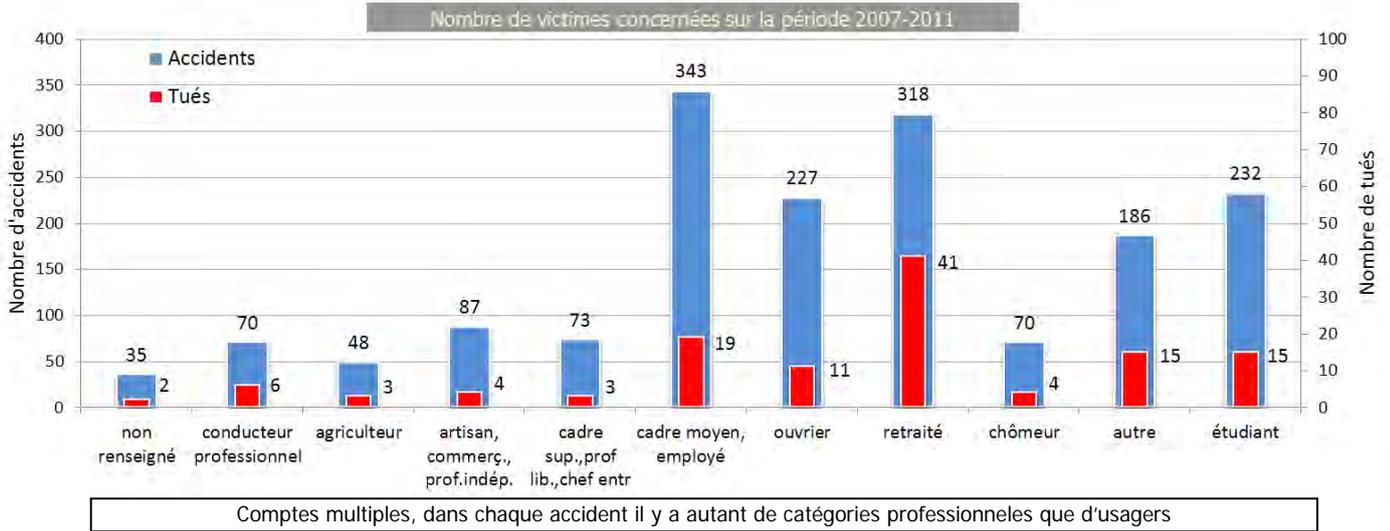
Répartition des accidents selon l'heure



Les deux tiers des accidents ont lieu lors des jours ouvrables. Ils se produisent tout au long de la journée aux heures de travail avec des pointes lors des trajets domicile-travail ; peu d'accidents pendant la nuit du matin, par contre le soir les accidents sont assez nombreux dans la tranche horaire 19/22 heure, sorties du travail.

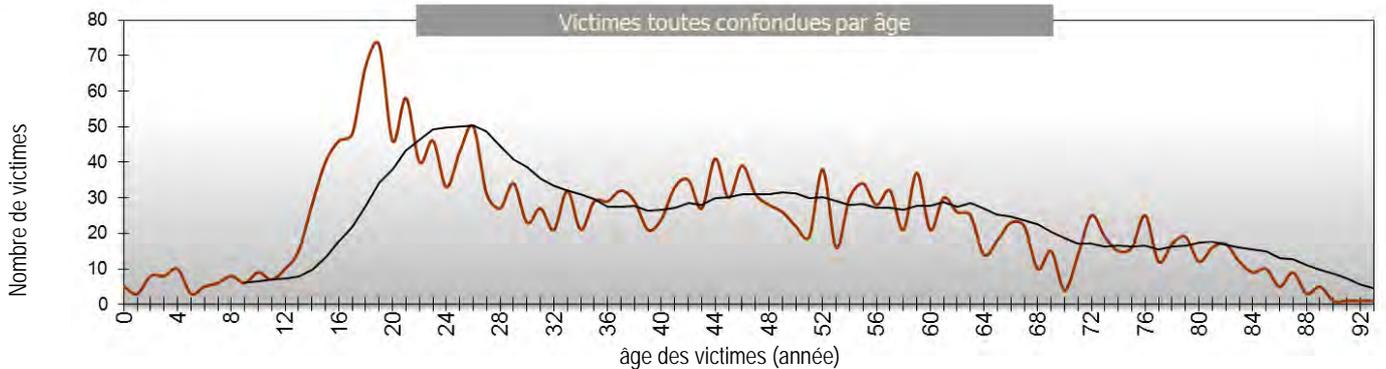
Lors des week-ends ou jours de fête, on remarque beaucoup plus d'accidents dont des mortels pendant les heures de nuit. C'est la tranche horaire 13/18 heure qui enregistre le plus d'accidents et de tués.

Répartition des victimes par catégories socio-professionnelles

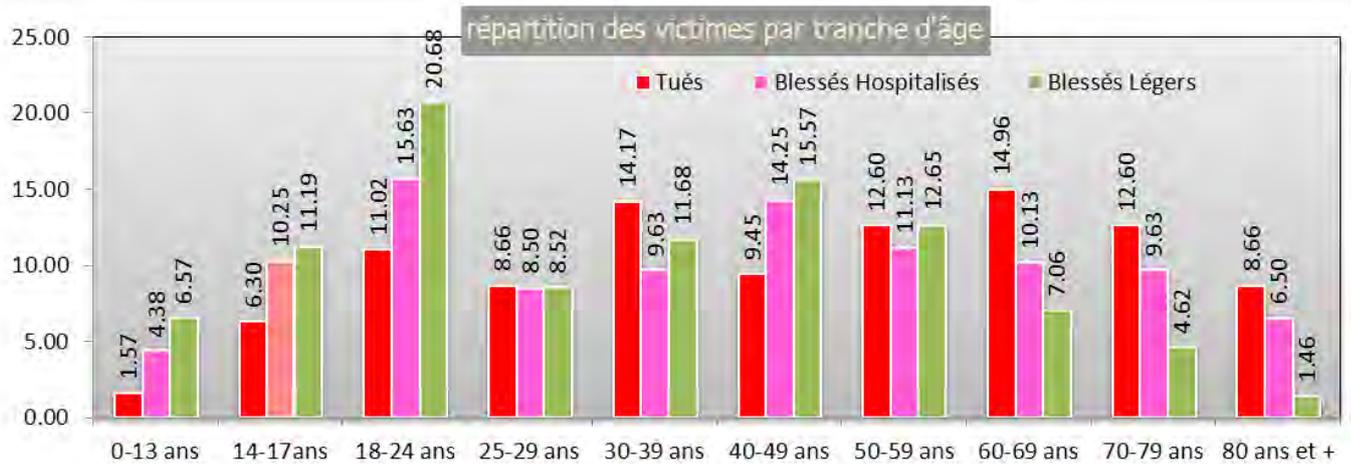


Forte représentativité de la catégorie "retraité" (plus de 60 ans). A noter qu'à cette catégorie est associée une gravité (tués pour 100 accidents) assez importante.

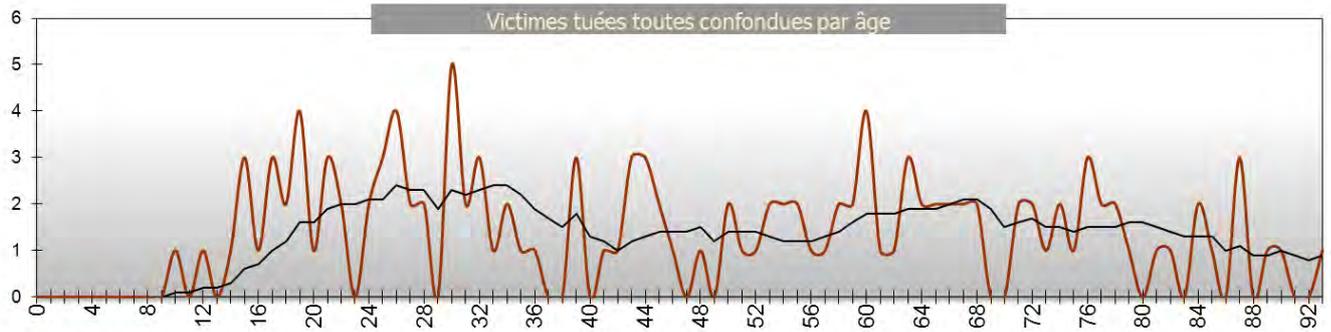
Répartition des victimes par classes d'âge



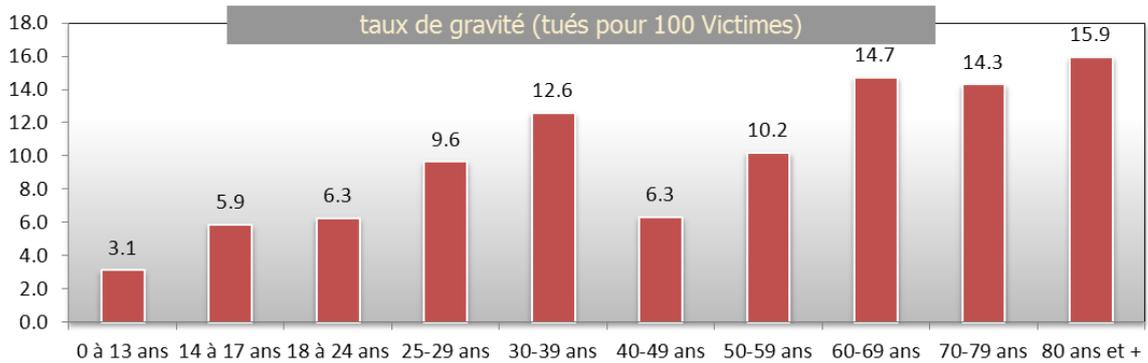
Le nombre de victimes augmente de manière très importante à partir de 14 ans et diminue progressivement à partir de 26 ans.



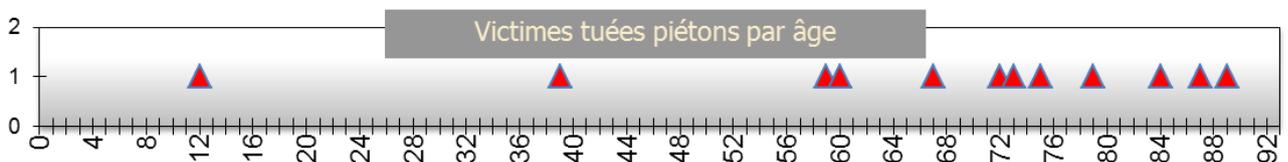
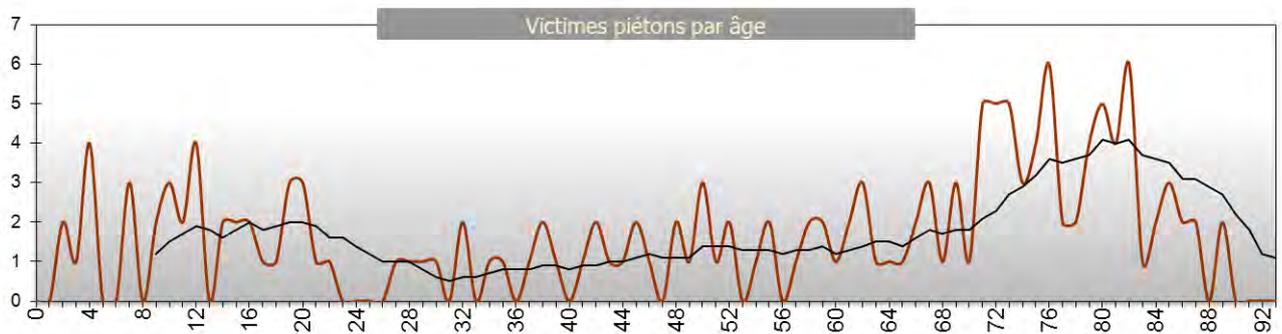
Ce graphe met en évidence qu'à partir de 60 ans, les blessures sont plus graves que dans les tranches d'âge plus jeunes. La tranche d'âge des 18-24 ans se démarque aussi, avec un nombre de victimes élevé (Tué+BH+BL).



Ici la courbe des victimes tuées marque un pic dans la tranche des 25-35 ans. Par contre ci-dessous le graphe des taux de gravité tué pour 100 victimes (tué, blessé hospitalisé et léger) met en évidence la fragilité des personnes âgées de plus de 60 ans face à la violence des chocs lors d'un accident.



Sur l'ensemble des 1338 victimes (127 tué + 800 BH + 411 BL), 156 étaient des usagers piétons. 12 d'entre eux sont décédés, essentiellement des personnes de plus de 60 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.

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	9	12
	blessé hospitalisé	14	6	5	20	60	105
	blessé léger	6	3	5	14	11	39
Bicyclettes	tué					2	2
	blessé hospitalisé			1	13	12	26
	blessé léger	2	1	1	2	1	7
Cyclomoteurs	tué		5	1	1		7
	blessé hospitalisé	4		23	22	2	51
	blessé léger	2	25	10	8	1	46
Motos	tué		1		16		17
	blessé hospitalisé			11	92	14	117
	blessé léger		1	7	30	3	41
VL	tué	2	6	13	48	43	112
	blessé hospitalisé	31		113	289	193	626
	blessé léger	26	39	79	185	50	379
PL	tué		2	1	8	8	19
	blessé hospitalisé	2		5	27	14	48
	blessé léger			2	10	6	18
Autres	tué						0
	blessé hospitalisé			3	3	7	13
	blessé léger		1	2	5		8

(Tableau calculé sur 911 accidents, faisant 127 tués, 800 BH et 411 BL)
 Se lit : par tranche d'âge concernée, nombre de victimes (tués, blessés hospitalisés ou légers) dans des accidents impliquant au moins une catégorie de véhicule

Les usagers piétons ou cyclistes décédés sont majoritairement des personnes de plus de 60 ans.

Les usagers cyclomoteurs décédés sont dans la tranche d'âge 14-17 ans, laquelle constitue l'âge des pratiquants de ce type de véhicule.

Quant aux adeptes des 2 roues motorisés de plus de 50 cm³, les personnes décédées ont quasiment toutes entre 25 et 59 ans.

La grande majorité des personnes décédées le sont dans des accidents impliquant au moins un VL (véhicule le plus représenté dans la circulation) et sont principalement réparties dans les tranches d'âge 25-59 ans et plus de 60 ans.

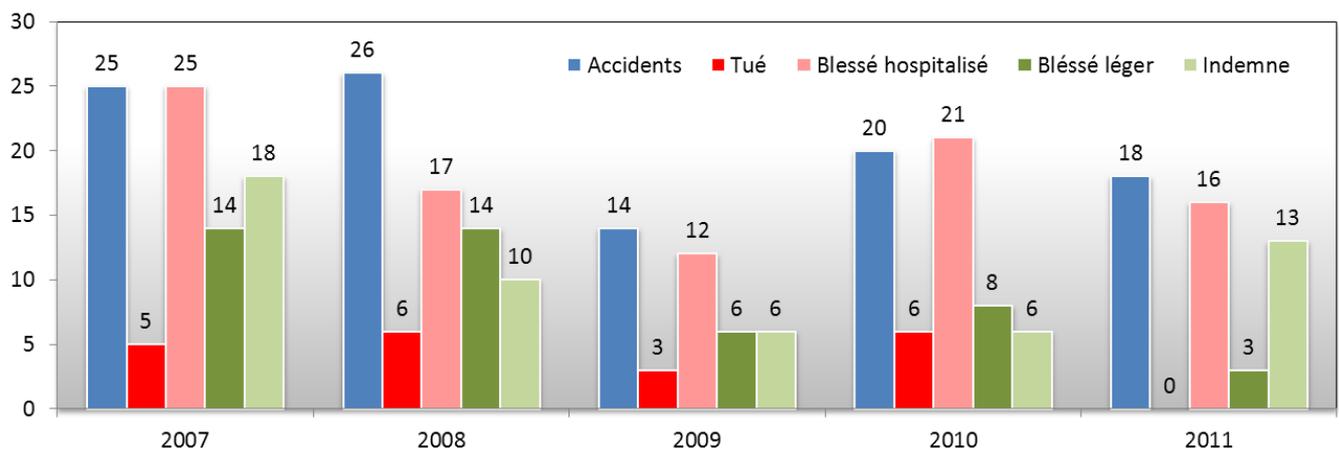
Les accidents impliquant au moins un PL ont provoqué le décès de 19 personnes dont 8 personnes de plus de 60 ans.

Accidents avec alcool

Sur la période 2007-2011, 103 accidents ayant pour cause présumée une conduite sous l'emprise de l'alcool ont été recensés. Ce qui correspond à 11,3% de l'ensemble des 911 accidents. Sur ces 103 accidents, 16 accidents d'entre eux ont entraîné le décès de 20 personnes.

Sur ces 5 ans, la part de la mortalité dans les accidents avec alcool est de 19%, ce qui place le département de l'Aveyron en dessous de la moyenne nationale de 29,9%. Pour information, la Haute Savoie a un taux de 42,6% alors que pour les Hautes Alpes il est seulement de 9,5%.

Ci-dessous, représentation des ATB sur les années 2007 à 2011 : durant l'année 2009, le nombre d'accidents avait fortement baissé, puis remonté en 2010 et 2011. En 2011, la gravité des accidents avec alcool était au plus bas, aucun tué. Globalement, sur ces 5 années la tendance est à la baisse.

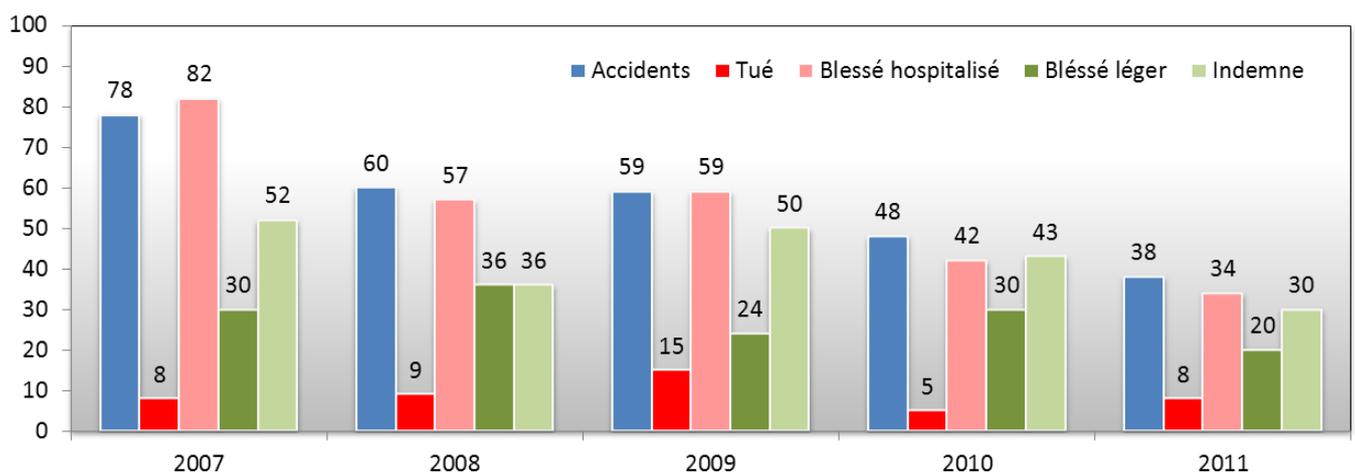


Accidents dus à un défaut de maîtrise une vitesse excessive ou non maîtrisée

La vitesse est le plus souvent un facteur aggravant liée avec un défaut de maîtrise du véhicule.

Sur la période 2003-2011, 283 accidents ayant pour cause présumée à une vitesse excessive ou non maîtrisée ont été recensés. Ce qui correspond à 31% de l'ensemble des 911 accidents. Sur ces 283 accidents, 40 accidents d'entre eux ont entraîné le décès de 45 personnes. La part de la mortalité dans les accidents avec vitesse est de 16%.

Ci-dessous, représentation des ATB sur les années 2007 à 2011 : globalement, sur ces 5 années la tendance est à la baisse mais la gravité reste importante (tué/100 victimes).



Localisation des accidents mortels



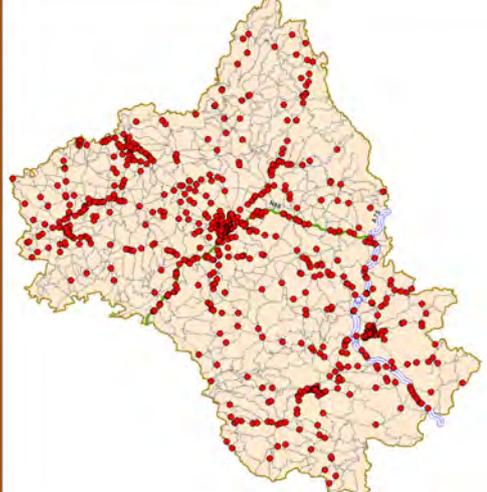
Département de l'Aveyron
période 2007-2011



116 accidents mortels
entre 2007 et 2011
127 tués



911 accidents entre 2007 et 2011



		Longueur (km)	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
						Tués	BH	BL	Indemnes
A75	Traversée du département	70	22	2	15	2	21	16	16
RN88	Traversée du département	90	59	14	51	17	50	40	49
RD	Sections	154	105	26	93	29	116	52	84
	Rodez	49	36	10	30	10	31	26	40
	Villefranche de Rouergue	27	23	6	22	7	32	10	13
	La Ribaube	49	19	4	17	4	21	5	15
	Millau (A75)	29	27	6	24	8	32	11	16

Document général d'orientation 2013-2017

Chapitre V

DGO 2013-2017



Les orientations d'action

L'analyse de l'accidentologie sur la période 2007-2011 menée par l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) et présentée au comité de pilotage le 25 octobre 2012 a permis de dégager les enjeux pour le département de l'Aveyron.

- ➔ Le comité de pilotage a donc validé les cinq enjeux :
 - ▶ les jeunes 14-24 ans
 - ▶ les deux roues motorisés
 - ▶ les comportements au volant (vitesse, règles de conduite, fatigue, téléphone, ...)
 - ▶ les addictions : alcool, drogues et médicaments
 - ▶ les personnes âgées

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

Enjeu jeunes de 14 à 24 ans	▶ 302 accidents, bilan : 38 tués, 242 blessés hospitalisés et 171 blessés légers.
Enjeu 2 roues motorisés	▶ 282 accidents, bilan : 23 tués, 227 blessés hospitalisés et 87 blessés légers.
Enjeu comportements au volant	▶ aucune donnée dans les fiches BAAC.
Enjeu addictions : alcool	▶ 103 accidents, bilan : 20 tués, 45 blessés hospitalisés et 91 blessés légers.
Enjeu seniors de 65 ans	▶ 262 accidents, bilan : 46 tués, 95 blessés hospitalisés et 248 blessés légers.

Les orientations d'action déclinées dans les différents domaines information, formation, éducation, contrôles - sanction, et définies ci-après ont été validées par le comité de pilotage du 14 février 2013.

Les orientations précisent les axes prioritaires d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière du département et permettent 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 jeunes de 14 à 24 ans

Constats

et

Analyse

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

- 302 accidents sur 911 soit 33,2 % (dont 33 mortels)
- 38 tués sur 127 soit 29,9 % (22 d'entre eux sont des jeunes < 24 ans)
- 451 victimes impliquées sur 1338 soit 33,7 % (tuées ou blessées)

Qui :

- 77 % des hommes
- 37 % des cyclomoteurs

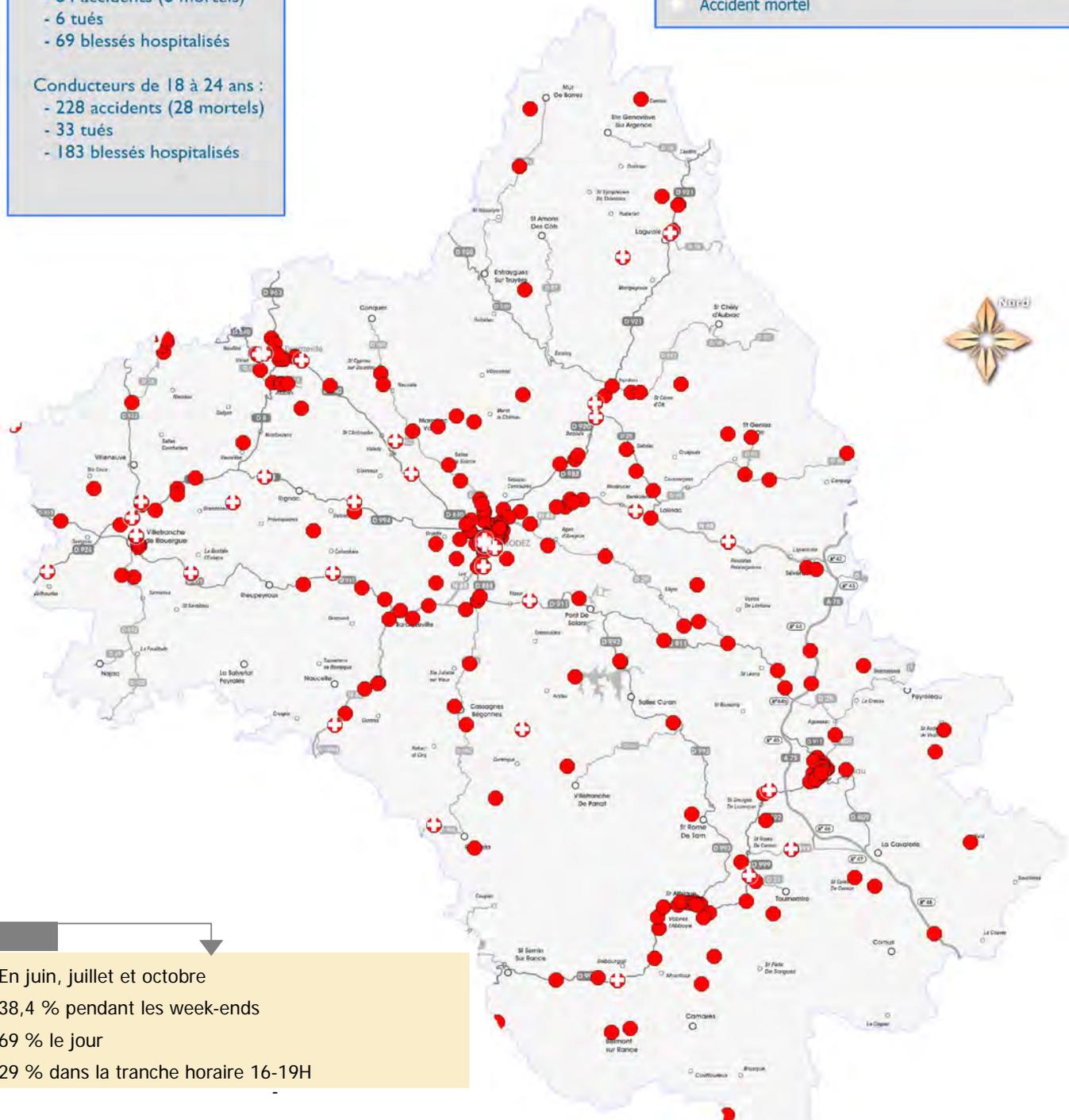
Période 2007-2011

Conducteurs de 14 à 17 ans :
 - 84 accidents (6 mortels)
 - 6 tués
 - 69 blessés hospitalisés

Conducteurs de 18 à 24 ans :
 - 228 accidents (28 mortels)
 - 33 tués
 - 183 blessés hospitalisés

Légende

- Accidents avec au moins un conducteurs 14 à 24 ans
- ⊕ Accident mortel



- En juin, juillet et octobre
- 38,4 % pendant les week-ends
- 69 % le jour
- 29 % dans la tranche horaire 16-19H

Où :

- 150 accidents en agglomération, 9 tués
- 152 hors agglomération, 29 tués

Comment :

- alcoolémie positive dans 11,6 % des 302 accidents dont 28 % ont moins d'un an de permis
- 24,5 % concernent un seul véhicule
- Hors intersection, 29 tués

Les orientations d'action

■ Information

- Renforcer la connaissance des usagers jeunes impliqués dans les accidents de la route
- Travailler sur l'implication des auto-écoles et des assureurs
- Communiquer sur les conséquences humaines, financières, matérielles, sociales et judiciaires des accidents
- Faire des rappels à la Loi : la vie avant, pendant et après l'accident
- Sensibiliser les parents à la sécurité routière, notamment à la réglementation de la sécurité routière et aux systèmes de protection des enfants dans les véhicules
- Sensibiliser les élus, les directeurs d'écoles et les assistantes maternelles à la nécessité de mettre en place des projets d'écoles sur les risques liés aux déplacements domicile / école
- Relayer localement les campagnes nationales
- Sensibiliser les jeunes et les parents sur les conduites à risques notamment lors des sorties festives

■ Formation

- Porter la sécurité routière dans le monde sportif avec les accompagnateurs
- Impliquer les acteurs de la nuit et des lieux festifs dans la prise en compte de la mobilité des jeunes
- Mobiliser les entreprises sur le risque routier des jeunes salariés
- Apprendre la courtoisie au volant : partager, protéger, respecter les usagers de la route, savoir rester « zen » au volant
- Former les jeunes aux premiers secours
- Sensibiliser les jeunes à la SR dans les centres de formation des apprentis (CMA, CCI, CFA, ...)
- Faire passer les bons messages (formations des intervenants et des acteurs SR)
- Améliorer la formation à la conduite des jeunes conducteurs (conduite accompagnée, accès au permis,...)

■ Éducation

- Apprendre aux jeunes enfants à se déplacer en ville en sécurité, pour en faire des citoyens responsables et autonomes (permis piétons)
- Eveiller les jeunes au sens civique et à la responsabilité dès le plus jeune âge
- Apprendre à connaître son véhicule et l'environnement routier
- Poursuivre la désignation et la formation des correspondants SR dans les établissements
- Sensibilisation des jeunes à la sécurité routière en milieu scolaire :
 - A l'école élémentaire avec l'Attestation de Première Education à la Route (APER),
 - Dans le secondaire avec l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR) de 1er (14 ans - Classe de 5^{ème}) et 2ème niveau (16 ans – Classe de 3ème et de niveau correspondant)
- Pour les 14-17 ans, voir BSR (Brevet de Sécurité Routière) pour les 2 roues motorisés
- Promouvoir les concours éducatifs (affiches, BD, films,...) et valoriser ce travail

■ Contrôle sanction

- Effectuer des «contrôles techniques» ciblés (vélos et cyclomoteurs) via une démarche double prévention / répression
- Systématiser l'apport d'un volet pédagogique à toute sanction visant les jeunes
- Améliorer le suivi des « récidivistes »

Les deux roues motorisés

Constats

et

Analyse

Accidents impliquant au moins un conducteur de 2RM

- 282 accidents sur 911 soit 31 % dont 22 mortels
- 23 tués sur 127 soit 18 % (22 usagers de 2RM et 1 piéton)
- 337 victimes impliquées (tuées ou blessées)
- 141 motos (16 tués)
- 138 cyclomoteurs (7 tués)

Qui :

- 80 % des hommes
- Entre 16/17 ans pour les cyclomoteuristes
- Entre 45/59 ans pour les motards

Période 2007-2011

Conducteurs Cyclomoteurs (<50 cm3) :

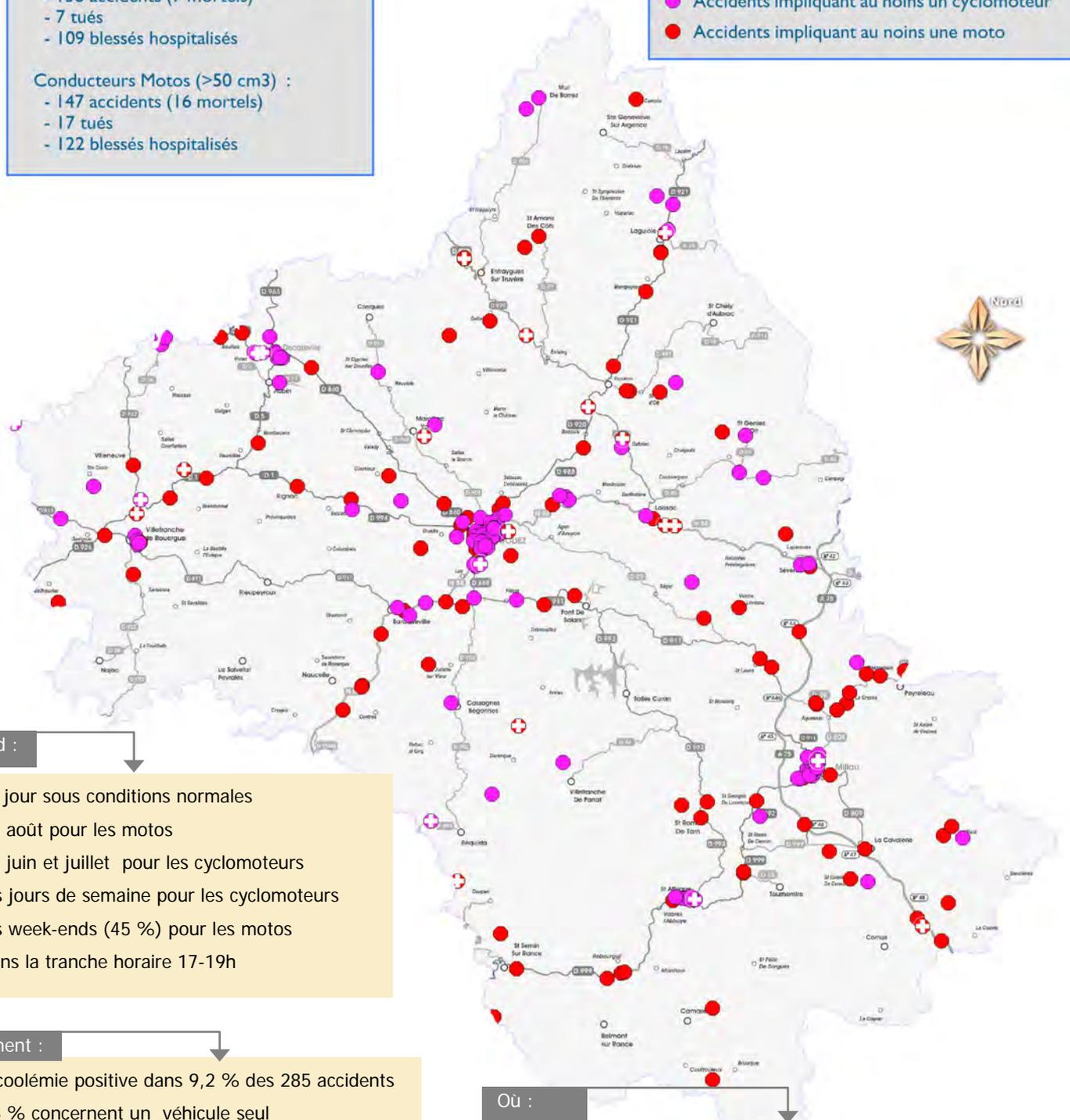
- 138 accidents (7 mortels)
- 7 tués
- 109 blessés hospitalisés

Conducteurs Motos (>50 cm3) :

- 147 accidents (16 mortels)
- 17 tués
- 122 blessés hospitalisés

Légende

- Accidents mortels
- Accidents impliquant au moins un cyclomoteur
- Accidents impliquant au moins une moto



Quand :

- de jour sous conditions normales
- en août pour les motos
- en juin et juillet pour les cyclomoteurs
- les jours de semaine pour les cyclomoteurs
- les week-ends (45 %) pour les motos
- dans la tranche horaire 17-19h

Comment :

- alcoolémie positive dans 9,2 % des 285 accidents
- 34 % concernent un véhicule seul
- conflits avec les autres usagers
- comportements (code de la route)

Où :

- Cyclomoteurs 113 accidents en agglo, 25 hors agglo, 6 tués
- Motos 53 accidents en agglo, 94 hors agglo, 17 tués

Les orientations d'action

■ Information

- Améliorer la connaissance sur les accidents avec les 2 roues motorisés
- Faire une campagne d'information sur la courtoisie au guidon et le partage de la route
- Sensibiliser les pilotes de 2RM aux risques spécifiques en les mettant au contact d'accidentés de la route (motocyclistes de préférence)
- Sensibiliser avec l'aide du Chargé de Mission 2RM les maîtres d'ouvrage routiers sur les aménagements et les équipements pouvant présenter des dangers pour les 2 roues
- Sensibiliser les usagers sur les problèmes spécifiques sur la conduite d'un 2 roues
- Informer les parents et usagers sur la nécessité du bon état du deux-roues motorisés (éclairage, freins, débridage)
- Sensibiliser les parents sur l'acquisition d'un cyclomoteur (diagnostiquer les connaissances apprises lors du BSR, équipements de sécurité...)

■ Formation

- Apprentissage des règles de sécurité de base et mise en pratique avec la conduite de quads
- Insister sur « le voir et être vu », apprendre à voir l'autre
- Renforcer et valoriser la conduite, l'allure et le comportement adaptés.
- La sensibilisation des jeunes sur la nécessité des équipements homologués de protection passive (casques, blousons, gants...)
- Intervenir autour du nouveau permis AM ou du permis moto pour sensibiliser les jeunes aux risques du 2 roues (avant ou à l'issue de la formation)
- Développer un plan d'actions en partenariat avec les professionnels de la moto et des cyclomoteurs adapté aux tranches d'âges (14-17 ans, jeunes adultes et motards expérimentés)
- Apprendre aux automobilistes la cohabitation avec les 2 roues et les autres usagers
- Connaître son 2 roues
- Poursuivre les opérations de rallye motocycliste avec plus de théorie, notamment celui de la Gendarmerie
- Mettre en place des opérations au profit des jeunes dans les établissements scolaires ou au sein de structures spécialisées (Pistes cyclomoteurs et simulateurs 2RM)

■ Éducation

- Sensibiliser les jeunes à la SR dans les centres de formation des apprentis
- Promouvoir les valeurs de comportement dans la conduite
- Apprendre à connaître son véhicule et l'environnement routier

■ Contrôle sanction

- Lutter contre le débridage et plus particulièrement le kittage des cyclomoteurs
- Contrôles ciblés dans le cadre du Plan Départemental des Contrôles Routiers

Les comportements au volant

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 accidents sur 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

Les orientations d'action

■ Information

- Sensibiliser les usagers sur la vitesse et l'accident ; les risques encourus et occasionnés ; les lois de la physique (distance d'arrêt, résistance du corps humain...) et sur la gravité des accidents sur réseau bi-directionnel (fragilité des usagers piétons et 2 roues en urbain)
- Informer et expliquer sur la fatigue au volant et ses conséquences
- Assurer une mise à niveau de la signalisation des limitations de vitesse sur l'ensemble du réseau et une cohérence de signalisation de priorité en impliquant l'ensemble des gestionnaires de voiries,
- Sensibiliser les élus sur l'emplacement des panneaux d'agglomération, notamment lors des informations des élus correspondants sécurité routière
- Impliquer les collectivités locales et territoriales pour des aménagements urbains pertinents et cohérents avec la signalisation
- Promouvoir la conduite apaisée au sein des entreprises et développer une meilleure prise en compte du risque routier en entreprise, dans les collectivités et les services publics
- Communiquer sur les risques et les sanctions
- Communiquer sur la signalisation routière et les nouveautés
- Promouvoir les actions « les comportements au volant » sur les aires d'autoroute en période estivale
- Favoriser le déploiement de radars pédagogiques dans les agglomérations
- Mobiliser les transporteurs routiers et sensibiliser les chauffeurs PL au respect des vitesses et des distances de sécurité
- 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

■ Formation

- Favoriser les stages de conduite en situations difficiles
- Connaître son véhicule et adapter sa vitesse aux circonstances (caractéristiques de la voie, état de la surface, conditions météo,...)

■ Éducation

- Faire comprendre le sens de la règle (créée pour protéger) ; pas de petite infraction, les marges de tolérance tuent. Valoriser le respect de la règle pour sauver des vies
- Apprendre le code de la route dès le plus jeune âge
- Promouvoir l'éco-conduite (conduite apaisée)

■ Contrôle sanction

- Contrôles ciblés (vitesse, téléphone, priorité) dans le cadre du Plan Départemental des Contrôles Routiers
- Confisquer les véhicules d'auteurs récidivistes

Les addictions : alcool

Constats

et

Analyse

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

- 103 accidents sur 911 soit 11,3 % dont 16 mortels
- sur les 136 conducteurs impliqués, 125 étaient alcoolisés (97 hommes)
- 20 tués sur 127 soit 15,7 % (14 sous l'emprise de l'alcool)
- 156 victimes impliquées (tuées ou blessées)

Qui :

- 3/4 des hommes
- tranche d'âge 25-59 ans, 13 tués
- forte représentativité des 17-23 ans parmi les usagers concernés

Période 2007-2011

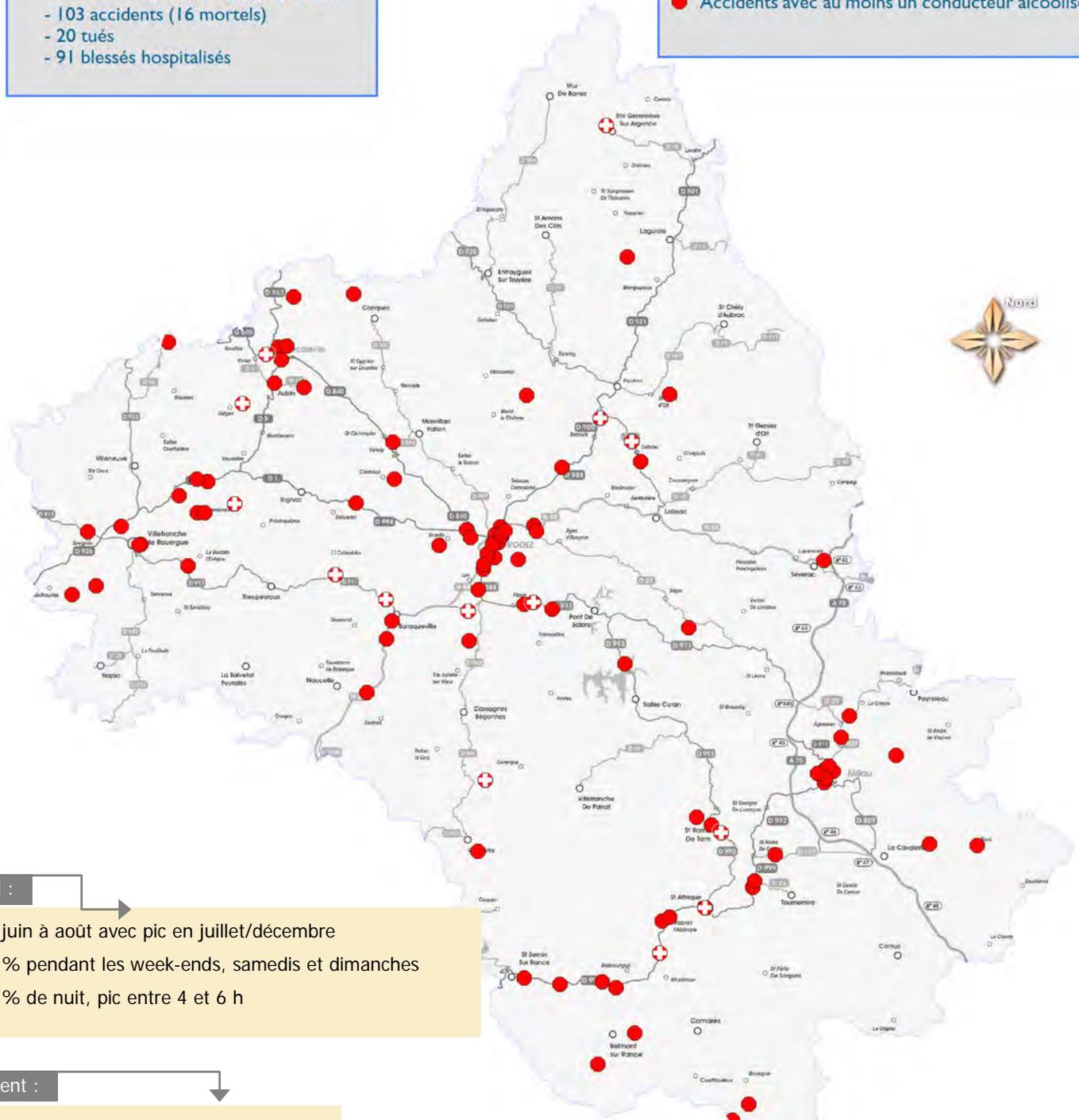
Conducteurs en situation d'infraction ou de délit :

- 103 accidents (16 mortels)
- 20 tués
- 91 blessés hospitalisés

Légende

● Accidents mortels

● Accidents avec au moins un conducteur alcoolisé



Quand :

- de juin à août avec pic en juillet/décembre
- 51 % pendant les week-ends, samedis et dimanches
- 65 % de nuit, pic entre 4 et 6 h

Comment :

- 80% des tués dans les accidents avec VL
- 15 % motos et 5 % cyclomoteurs
- 67 % concernent un seul véhicule

Où :

- 39 accidents en agglomération, 4 tués
- 64 hors agglomération, 16 tués

Les orientations d'action

■ Information

- Combattre les idées reçues sur l'alcool et le cannabis et les produits psychotropes
- Rappel des sanctions et du dispositif pénal
- Promouvoir les bus de nuit et les organisations diverses de retour (navettes, taxis...)
- Promouvoir les lieux de dégrisement et de repos après les moments festifs
- Informer sur la dangerosité de l'abus d'alcool
- Informer et expliquer sur la prise de médicaments et ses conséquences au volant
- Améliorer la connaissance des accidents sous conduite addictive
- 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

- Développer la notion alcool/drogues dans les stages alternatifs
- Former les éducateurs sportifs aux risques liés à l'alcool + drogues et sensibiliser les dirigeants de club de leur responsabilité
- Mobiliser les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants et festifs
- Mobiliser les collectivités territoriales et les Comités des fêtes sur le risque alcool (rappel de la réglementation)
- Mobiliser les entreprises et les professionnels de la santé sur le risque alcool
- Responsabiliser et sensibiliser les parents sur les risques liés à l'alcool

■ Éducation

- Développer des outils de communication
- Sensibiliser les jeunes sur les conséquences de l'alcool et des drogues (assurance, corps..)
- Promouvoir et valoriser le principe du conducteur désigné (opération SAM pour les jeunes)
- Promouvoir l'auto-contrôle

■ Contrôle sanction

- Prévenir la récidive
- 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)

Les seniors (plus de 65 ans)

Constats

et

Analyse

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

- 262 accidents sur 911 soit 29 % (dont 42 mortels)
- 46 tués sur 127 soit 36 % (35 d'entre eux ont plus de 65 ans)
- 389 victimes impliquées (tuées ou blessées)

Où :

- 53% des victimes ont +65ans (186 H et 166 F)
- 69 accidents avec au moins un piéton seniors dont 8 mortels (8 tués, âge moyen 78 ans)
- usagers VL ou piétons

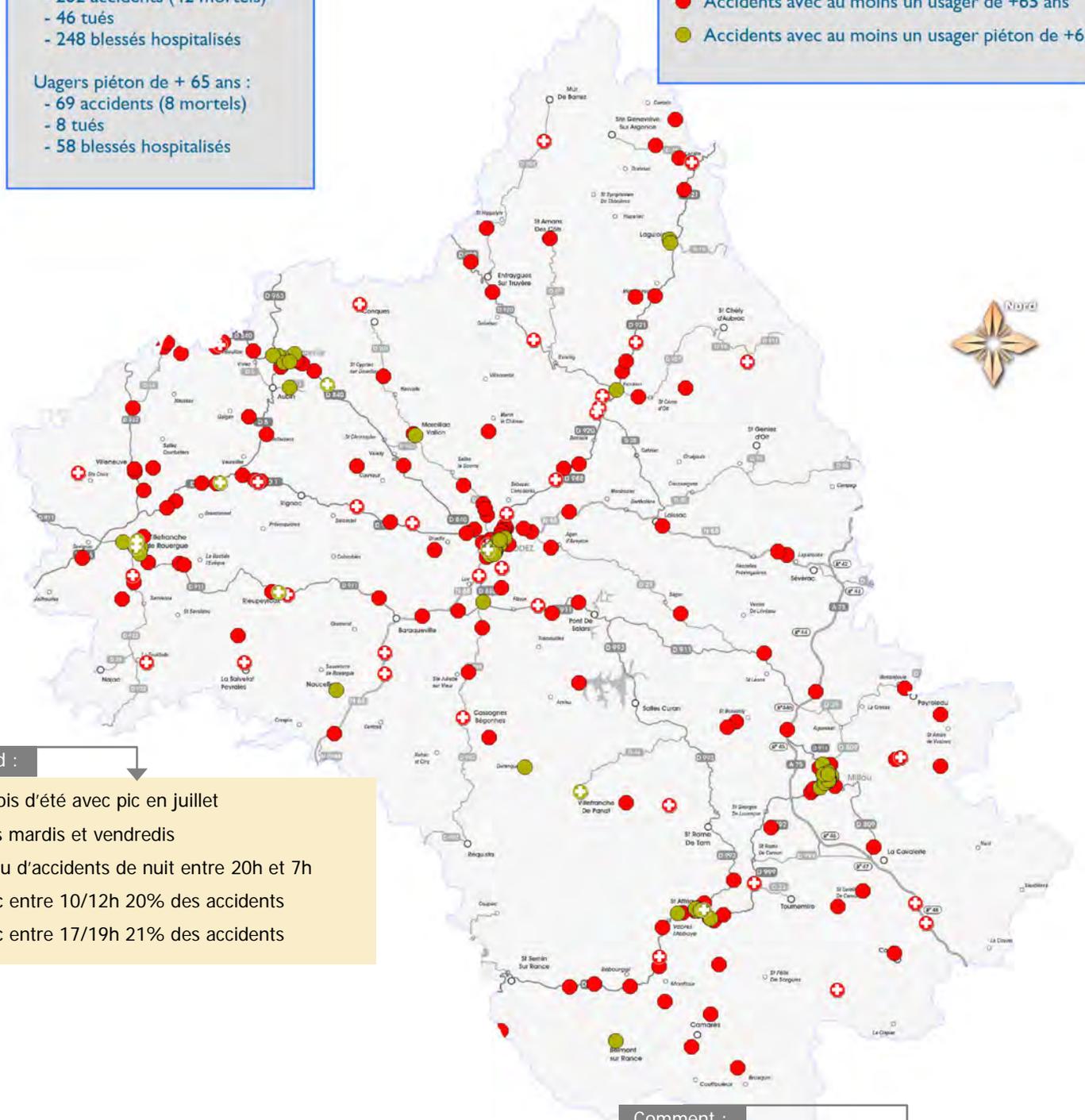
Période 2007-2011

Usagers de +65 ans :
 - 262 accidents (42 mortels)
 - 46 tués
 - 248 blessés hospitalisés

Usagers piéton de + 65 ans :
 - 69 accidents (8 mortels)
 - 8 tués
 - 58 blessés hospitalisés

Légende

- ◆ Accidents mortels
- Accidents avec au moins un usager de +65 ans
- Accidents avec au moins un usager piéton de +65



Quand :

- mois d'été avec pic en juillet
- les mardis et vendredis
- peu d'accidents de nuit entre 20h et 7h
- pic entre 10/12h 20% des accidents
- pic entre 17/19h 21% des accidents

Où :

- 124 accidents en agglomération, 12 tués
- 138 hors agglomération, 34 tués

Comment :

- alcoolémie positive dans 1,5 % des 262 accidents
- 76% hors intersection
- 47% avec un seul véhicule impliqué

Les orientations d'action

■ **Information**

- Travailler avec les collectivités sur les projets d'aménagements urbain
- Sensibiliser sur la perte d'autonomie et sur les addictions
- Informer les seniors sur la problématique du tourne-à-gauche, de la traversée des chaussées, des giratoires
- Distinguer le senior conducteur, passager et piéton
- Renforcer la connaissance des seniors impliqués dans les accidents de la route
- Développer la communication vers cette cible
- Identifier et impliquer les clubs des aînés et les associations de seniors en milieu rural et milieu urbain
- Inciter les seniors à utiliser les modes de transports locaux alternatifs et le covoiturage

■ **Formation**

- Développer les actions de sensibilisation des seniors (acteurs prévention de terrain) sur les troubles cognitifs qui apparaissent dans le vieillissement normal et sur leur prise en compte dans leurs pratiques d'usagers de la route
- Auto évaluer et remettre à niveau les connaissances du code de la route
- Impliquer le milieu médical dans la sensibilisation des seniors (contrôle des aptitudes physiques, vue et ouïe) et sensibilisation sur la prise de médicaments
- Mettre en place des stages de recyclage pour expliquer les nouveaux aménagements ou la nouvelle signalisation

■ **Éducation**

- Favoriser le compagnonnage des seniors avec des jeunes

■ **Contrôle sanction**

- Sensibiliser les usagers conduisant des voiturettes sans permis



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Direction départementale des territoires
Mission gestion de crise et sécurité routière

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