



**PRÉFET  
DE L'AVEYRON**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE VIVRE,  
ENSEMBLE**



# DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS 2023 – 2027



**Département de l'Aveyron**





## L'édito du préfet

Depuis plusieurs années, une baisse de l'accidentalité routière s'est amorcée et se poursuit.

En revanche, au regard des chiffres de 2022, même si ces chiffres sont provisoires et ne sont pas encore pris en compte pour l'analyse réalisée lors de l'élaboration de ce nouveau DGO, il convient de constater l'aggravation de la mortalité routière sur le département.

Ces indicateurs appellent à une grande vigilance de notre part. Tous les modes de transport sont concernés, de même que tous les types de déplacement, professionnel, personnel ou de loisirs.

L'efficacité de l'action publique en matière de sécurité routière résulte de l'implication de l'ensemble des partenaires qui ont la charge de décliner les orientations d'actions proposées dans ce DGO 2023-2027 à travers les Plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) annuels pour les cinq années à venir.

Je tiens à rappeler que la politique de sécurité routière de l'État repose sur deux champs d'intervention fondamentaux et complémentaires :

- **la prévention** : moyen de communication permettant d'expliquer, de sensibiliser et de convaincre ;
- **la répression** : moyen de réprimer et de punir, qui reste indispensable pour assurer le respect des règles sur notre territoire.

Au regard du diagnostic territorial, le DGO constitue la feuille de route incontournable en matière de politique locale de sécurité routière pour notre territoire. Il traduit la volonté et l'engagement de chacun des acteurs à réduire l'accidentalité sur les routes aveyronnaises par la signature des partenaires institutionnels.

Enfin, je veux saluer la mobilisation de tous, collectivités territoriales, associations, entreprises, assurances, services de l'État et autres structures, qui œuvrent tous les jours individuellement ou collectivement dans la lutte contre l'insécurité routière et les drames qui l'accompagnent sur les routes de l'Aveyron.

*Charles GIUSTI*

## SOMMAIRE DGO

Sommaire DGO .....	4
1. LE CADRE GENERAL DE LA DEMARCHE .....	6
1.1. Les objectifs du DGO .....	6
1.2. La démarche d'élaboration .....	6
2. LE CONTEXTE LOCAL .....	8
2.1. Présentation générale du département .....	8
2.1.1. Situation géographique .....	8
2.1.2. Mortalité routière .....	17
2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables .....	20
2.1.4. Risque routier professionnel .....	23
2.1.5. Réseau routier .....	24
2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération .....	26
2.2.1. Typologie des accidents (2017-2021).....	26
2.2.2. Modes doux.....	28
2.2.3. Deux roues motorisés (2RM).....	30
2.2.4. Facteurs spécifiques hors agglomération tous modes de déplacement.....	32
2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération .....	34
2.3.1. Contexte et typologie des accidents (2017-2021).....	34
2.3.2. Modes doux.....	36
2.3.3. Deux roues motorisés (2RM) .....	38
2.3.3. Facteurs spécifiques .....	40
3. L'EVALUATION DU DGO 2018-2022.....	41
3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu .....	41
3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu .....	43
4. LES ENJEUX ET ORIENTATIONS PRIORISÉS POUR 2023-2027 .....	44
4.1. Le risque routier professionnel .....	44
4.2. Les conduites à risques .....	46
4.3. Les deux roues motorisés (2RM).....	48
4.4. Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » .....	50
5. SUIVI ET EVALUATION DU DGO 2023-2027 .....	52
5.1. Suivi de l'accidentalité départementale .....	52
5.2. Suivi des actions mises en œuvre dans le cadre du PDASR .....	52

6.	ANNEXES.....	53
6.1.	Annexe 1 : Définitions et glossaire.....	53
6.2.	Annexe 2 : Typologie des départements .....	55
6.3.	Annexe 3 : Méthode d'analyse des données .....	56
	Les jeunes .....	56
	Les seniors .....	57
6.4.	Annexe 4 : Données complémentaires .....	59
7.	VALIDATION ET SIGNATURE DU DOCUMENT PAR LES PARTENAIRES INSTITUTIONNELS... <b>Erreur ! Signet non défini.</b>	

# 1. LE CADRE GENERAL DE LA DEMARCHE

## 1.1. LES OBJECTIFS DU DGO

Le document général d'orientation (DGO) constitue le cadre stratégique pluriannuel guidant l'action de l'Etat déconcentré et de ses partenaires en faveur de la réduction de l'accidentalité routière.

Le DGO définit les axes prioritaires de la politique de sécurité routière du département de l'Aveyron à mettre en œuvre au cours des années 2023 à 2027 pour faire reculer l'insécurité routière. Il est élaboré dans le cadre d'une démarche partenariale associant l'État, le Parquet, le Conseil départemental, l'association des maires. Il doit également fédérer et mobiliser autour des axes prioritaires, l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

## 1.2. LA DEMARCHE D'ELABORATION

Sous la responsabilité du préfet, le chef de projet sécurité routière, le directeur des services du Cabinet, pilote la démarche d'élaboration de ce nouvel outil de référence adapté à la réalité du territoire, avec l'appui technique de l'Observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) et de la coordination.

L'élaboration du Document Général d'Orientations (DGO) constitue un moment fort de conception de l'action publique locale. A ce titre, il est nécessaire que soient impliqués tous les acteurs locaux concernés par les enjeux de la sécurité routière.

Cette démarche collaborative se décline en plusieurs étapes pour une finalisation, signature et diffusion du document **au plus tard le 31 mars 2023** :

### **1 / Lancement de la démarche :**

Courant octobre, la phase de lancement est mise en place dans le but de mobiliser une pluralité d'acteurs impliqués dans la lutte contre l'insécurité routière.

Le comité de pilotage (COFIL) s'est réuni le vendredi 18 octobre 2022 avec la présence d'un grand nombre de partenaires impliqués en faveur de la sécurité routière : les services de l'Etat (Police, Gendarmerie, Parquet, Education nationale, SDIS, Préfecture, Mission sécurité routière), les collectivités territoriales, les gestionnaires routiers (CD 12, DIRSO, DIRMC), les associations partenaires et les intervenants départementaux de sécurité routière.

### **2 / État des lieux partagé :**

Lors de ce comité de pilotage, un état des lieux est présenté par l'ODSR, appelé plus communément diagnostic territorial. Il s'agit d'une présentation générale du département avec ses spécificités, ainsi que les caractéristiques de l'accidentalité locale sur les cinq années antérieures (2017-2021) à partir de la base de données des accidents « TRAXy<sup>1</sup> ».

---

<sup>1</sup> TRAXy : système d'informations des accidents corporels de la circulation routière, regroupant les bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC) établis par les forces de l'ordre pour chaque accident corporel survenu sur le réseau routier.

Lors du comité de pilotage, un retour sur le précédent DGO est réalisé par la coordination, et notamment sur le suivi et l'évaluation des actions de prévention mises en place sur les années 2017 à 2022

### **3 / Détermination des enjeux et des orientations d'action :**

En raison des délais contraints, cette étape se déroule dans le cadre **d'une consultation publique** ouverte à tous les membres du comité de pilotage pour une période allant du 21 novembre au 25 décembre 2022.

Cette consultation restreinte est mise en place via le portail « Démarches simplifiées », outil de dématérialisation et de simplification des démarches administratives, porté par l'État.

Il s'agit pour les participants d'apporter leur contribution, de prioriser les quatre enjeux nationaux retenus et éventuellement déterminer un autre enjeu local au regard du diagnostic territorial partagé, puis faire part de leurs idées en matière d'orientations d'action.

A la suite de cette consultation, une restitution a été rédigée et a permis d'identifier les enjeux validés par le comité de pilotage, selon une méthode de pondération des enjeux et du rang de classement indiqué par les contributeurs.

Dans une logique de simplification, les quatre enjeux nationaux ci-dessous doivent être obligatoirement présents au DGO 2023-2027 :

- Les deux-roues motorisés ;
- Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs ;
- Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélo (y compris à assistance électrique) , engins de déplacement personnel motorisés et marche ;
- Le risque routier professionnel.

A l'issue de cette consultation publique, les retours n'ont pas fait apparaître d'enjeu supplémentaire à ceux identifiés nationalement.

### **4 / Rédaction du DGO :**

Sous l'égide du directeur des services du Cabinet, la coordination rédige le document sur la base du diagnostic partagé et des enjeux retenus par l'ensemble des membres du comité de pilotage.

### **5 / Signature du DGO :**

Afin de mettre en exergue l'importance de ce travail partenarial, une signature médiatisée est organisée **le jeudi 23 mars 2023 à 11 heures** dans les salons de la préfecture.

Ce moment de signature est l'occasion de valider de manière officielle le DGO pour les cinq années à venir avec la présence des principaux partenaires institutionnels (le Parquet, le Conseil départemental, l'association des maires), et d'afficher leur volonté et leur engagement communs à réduire l'accidentalité routière sur nos routes aveyronnaises.

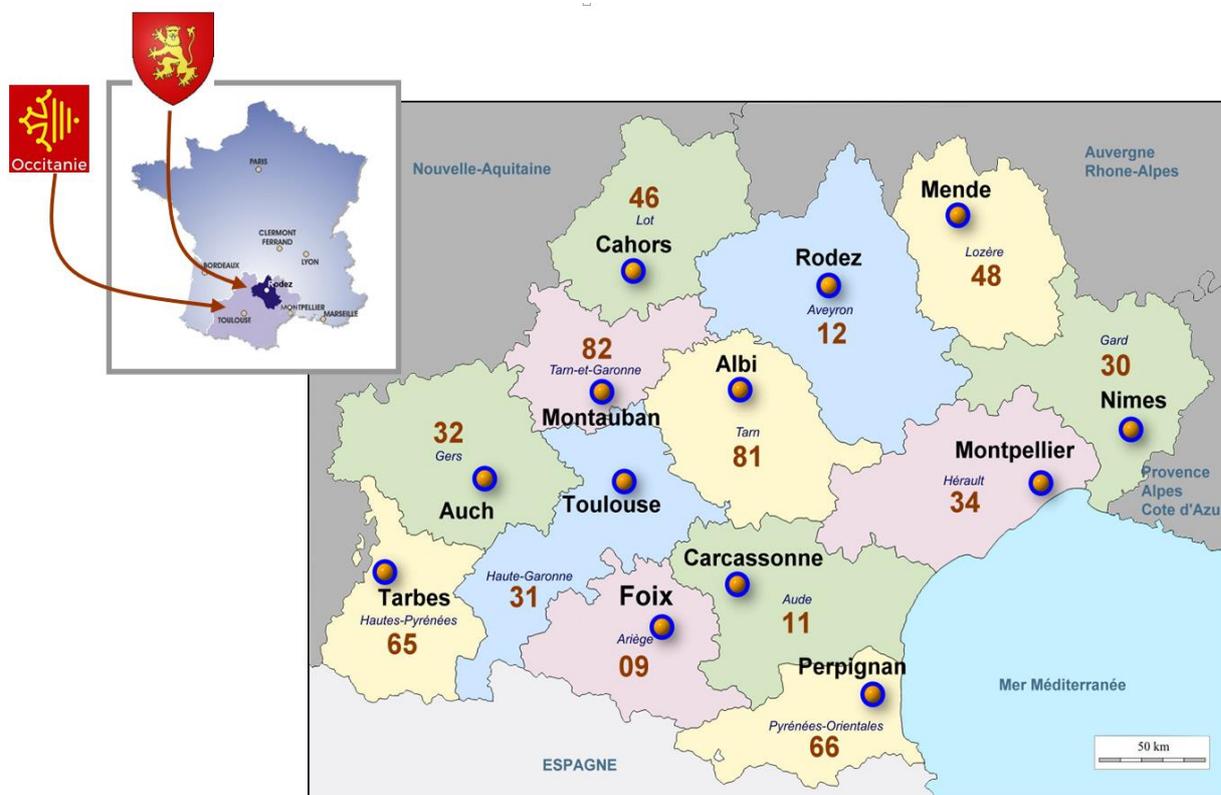
## 2. LE CONTEXTE LOCAL

### 2.1. PRESENTATION GENERALE DU DEPARTEMENT

#### 2.1.1. SITUATION GEOGRAPHIQUE

##### Présentation du département de l'Aveyron

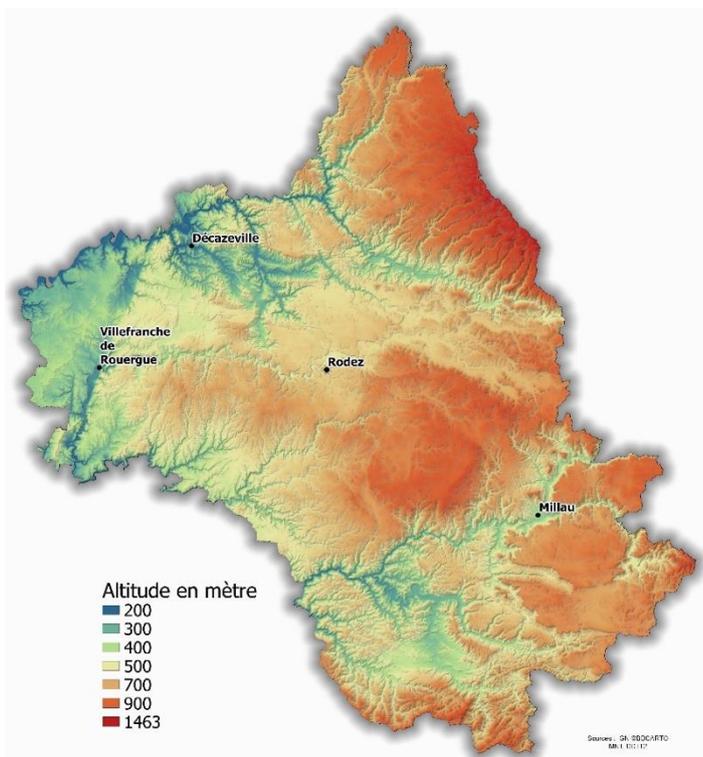
L'Aveyron fait partie depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016 de la nouvelle région administrative Occitanie, regroupant 13 départements. Il est limitrophe des départements du Tarn, du Tarn-et-Garonne, du Lot, de l'Hérault, du Gard, de la Lozère et du Cantal (région Auvergne-Rhône-Alpes). C'est une terre d'échange au sud du Massif Central entre les anciennes régions Auvergne, Midi-Pyrénées et Languedoc.



<b>Région</b>	Occitanie
<b>Préfecture</b>	Rodez
<b>Sous-Préfectures</b>	Millau Villefranche-de-Rouergue
<b>Population totale</b>	279 595 habitants INSEE 2019
<b>Densité</b>	32 hab/km <sup>2</sup>
<b>Superficie</b>	8 735 km <sup>2</sup> (5 <sup>e</sup> rang national)

<b>Arrondissements</b>	Rodez Millau Villefranche-de-Rouergue
<b>Cantons</b>	23
<b>Intercommunalités</b>	20 dont 1 communauté d'agglomération et 19 communautés de communes
<b>Communes</b>	285

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.



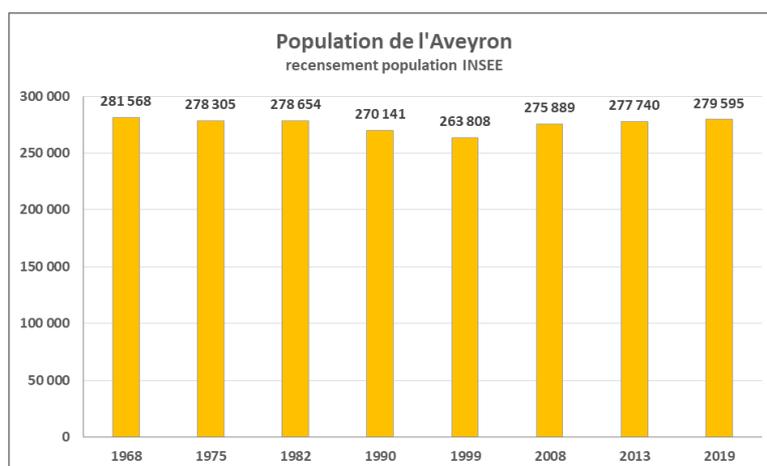
Carte du relief du département de l'Aveyron – Source DDT12

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

- La montagne couvre environ 34 % du territoire aveyronnais ;
- Les collines et les plateaux occupent quant à eux 64 % ;
- Les fonds de vallée représentent 2 %.

## Démographie

Les chiffres officiels de la population légale montrent une très légère augmentation de la population départementale depuis 2008, après avoir connu une baisse sur les 30 précédentes années, se rapprochant ainsi progressivement de la population de 1968.



La place de l'Aveyron parmi les départements de l'Occitanie :

	Superficie (km <sup>2</sup> ) / rang		Population 2019 / rang		Population 2013	Évolution annuelle moyenne (%)	densité / rang	
Ariège	4 890	10	153 287	12	152 684	+ 0,1	31,9	11
Aude	6 139	4	374 070	6	364 877	+ 0,4	60,9	7
<b>Aveyron</b>	<b>8 735</b>	<b>1</b>	<b>279 595</b>	<b>7</b>	<b>277 740</b>	<b>+ 0,1</b>	<b>32,0</b>	<b>10</b>
Gard	5 853	6	748 437	3	733 201	+ 0,3	127,9	3
Haute-Garonne	6 309	2	1 400 039	1	1 298 562	+ 1,3	221,9	1
Gers	6 257	3	191 377	10	190 276	+ 0,1	30,6	12
Hérault	6 101	5	1 175 623	2	1 092 331	+ 1,2	192,7	2
Lot	5 217	8	174 094	11	173 758	+ 0,0	33,4	9
Lozère	5 167	9	76 604	13	76 607	- 0,0	14,8	13
Hautes-Pyrénées	4 464	11	229 567	9	228 868	+ 0,1	51,4	8
Pyrénées-Orientales	4 116	12	479 979	4	462 705	+ 0,6	116,6	4
Tarn	5 758	7	389 844	5	381 927	+ 0,3	67,7	6
Tarn-et-Garonne	3 718	13	260 669	8	250 342	+ 0,7	70,1	5
<b>Occitanie</b>	<b>72 724</b>		<b>5 933 185</b>		<b>5 683 878</b>	<b>+ 0,7</b>	<b>81,6</b>	
France métropolitaine			65 096 768		63 697 865	+ 0,4	105,9	

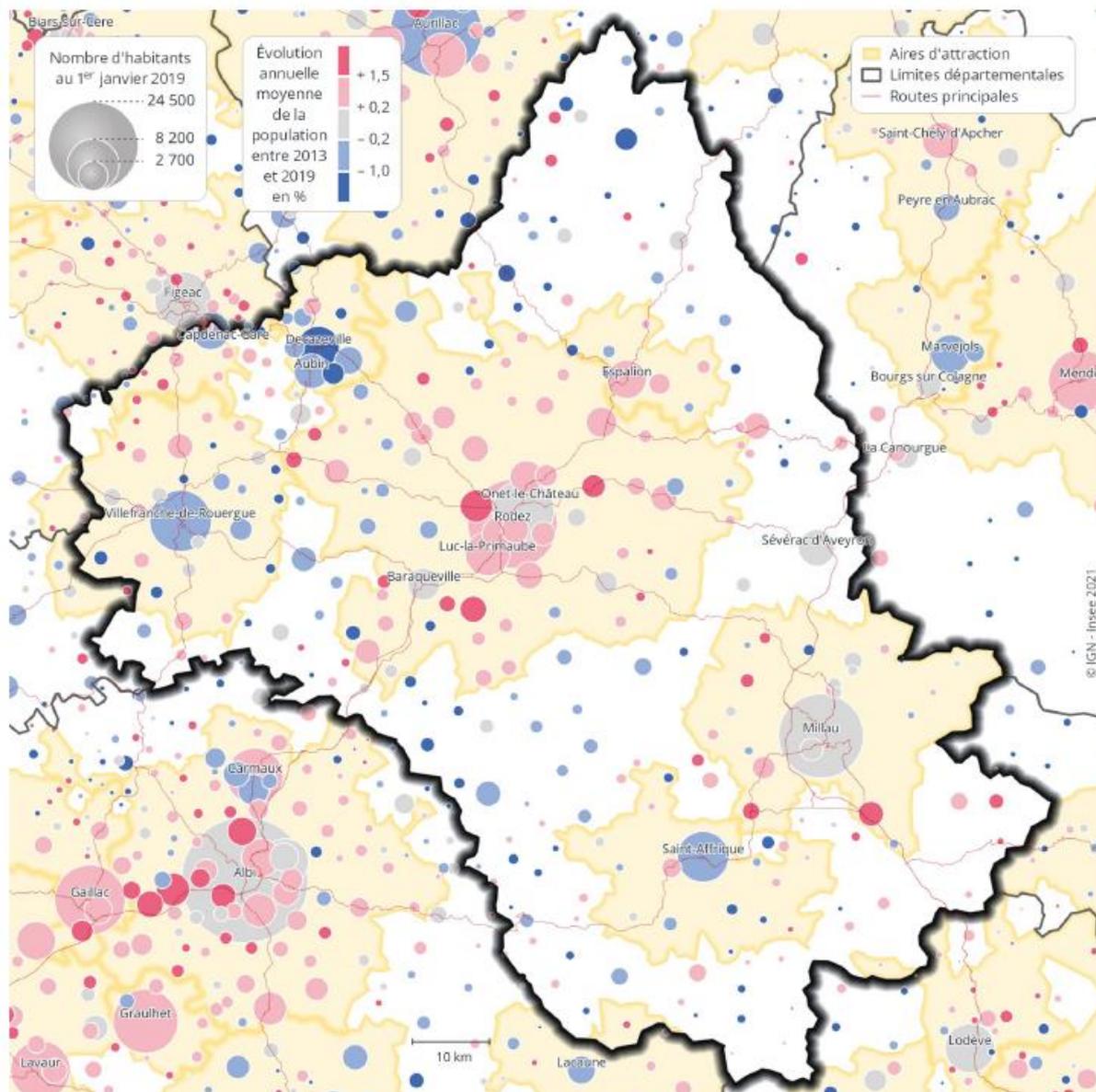
Le département de l'Aveyron est le plus grand département de l'Occitanie (le 5<sup>e</sup> au niveau national hors Guyane). Sa population affiche une relative stabilité (comme entre 2008 et 2013) : l'apport migratoire permet juste de compenser le déficit naturel (décès plus nombreux que les naissances). Il se classe en 7<sup>e</sup> position de l'Occitanie en termes de population (en 78<sup>e</sup> place au niveau national) et en 10<sup>e</sup> position en termes de densité.

L'évolution de la population au sein des principales zones urbaines du département n'est pas similaire : la population progresse surtout au centre du département, à Rodez et dans son agglomération.

Unités urbaines	Population 2019	Population 2013	Evolution annuelle moyenne 2013-2019 (%)		
			Totale	due au solde naturel	due au solde migratoire
Rodez	47 868	46 584	+ 0.5	+ 0.1	+ 0.4
Millau	23 548	23 778	- 0.2	- 0.3	+ 0.1
Decazeville	14 152	15 189	- 1.2	- 0.9	- 0.3
Villefranche-de-Rouergue	12 342	12 644	- 0.4	- 0.5	+ 0.0
Saint-Affrique	9 229	9 419	- 0.3	- 0.5	+ 0.2
Espalion	6 001	5 705	+ 0.8	- 1.0	+ 1.9
Capdenac-Gare	4 419	4 516	- 0.4	- 0.8	+ 0.4
Séverac d'Aveyron	4 069	4 101	- 0.1	- 0.4	+ 0.2
Sébazac-Concourès	3 256	3 132	+ 0.6	+ 0.3	+ 0.3
Baraqueville	3 150	3 132	+ 0.1	+ 0.5	- 0.4
Valady	2 753	2 661	+ 0.6	+ 0.4	+ 0.2
Laissac-Séverac l'Église	2 147	2 073	+ 0.6	- 0.7	+ 1.3

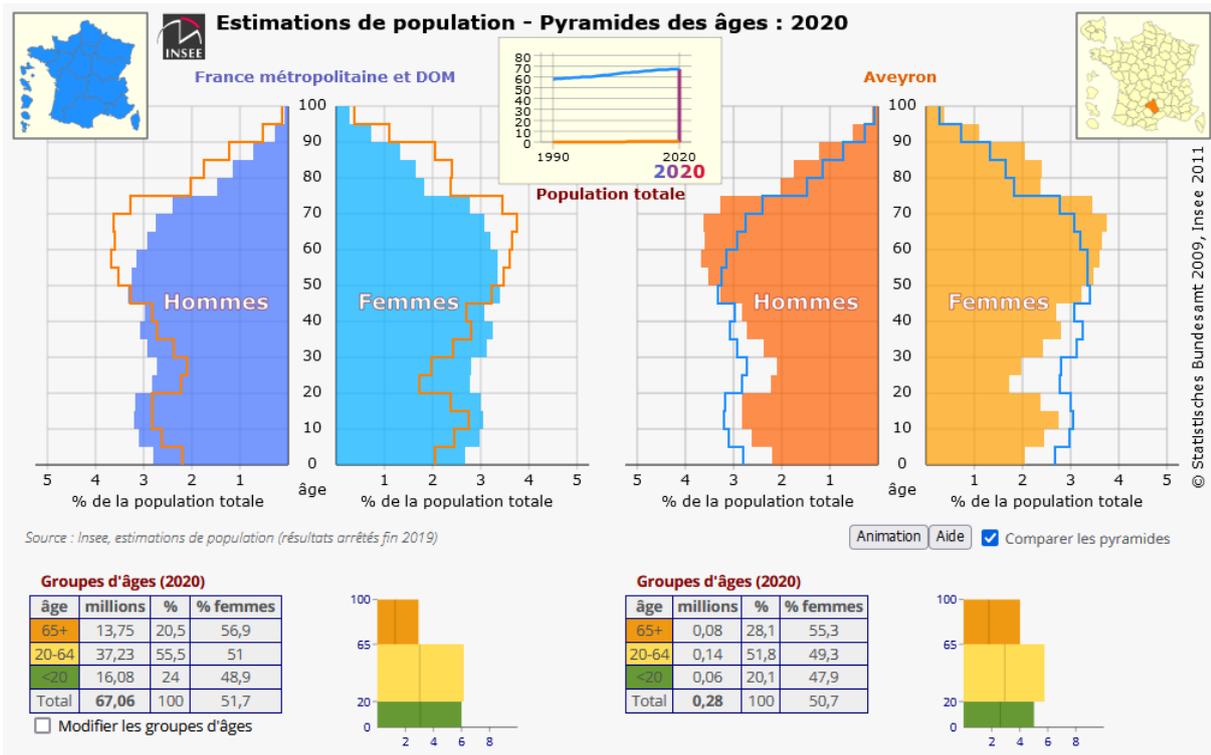
A l'opposé, la population baisse dans les communes de l'ouest et du sud du département.

## Population municipale au 1<sup>er</sup> janvier 2019 et évolution annuelle moyenne entre 2013 et 2019

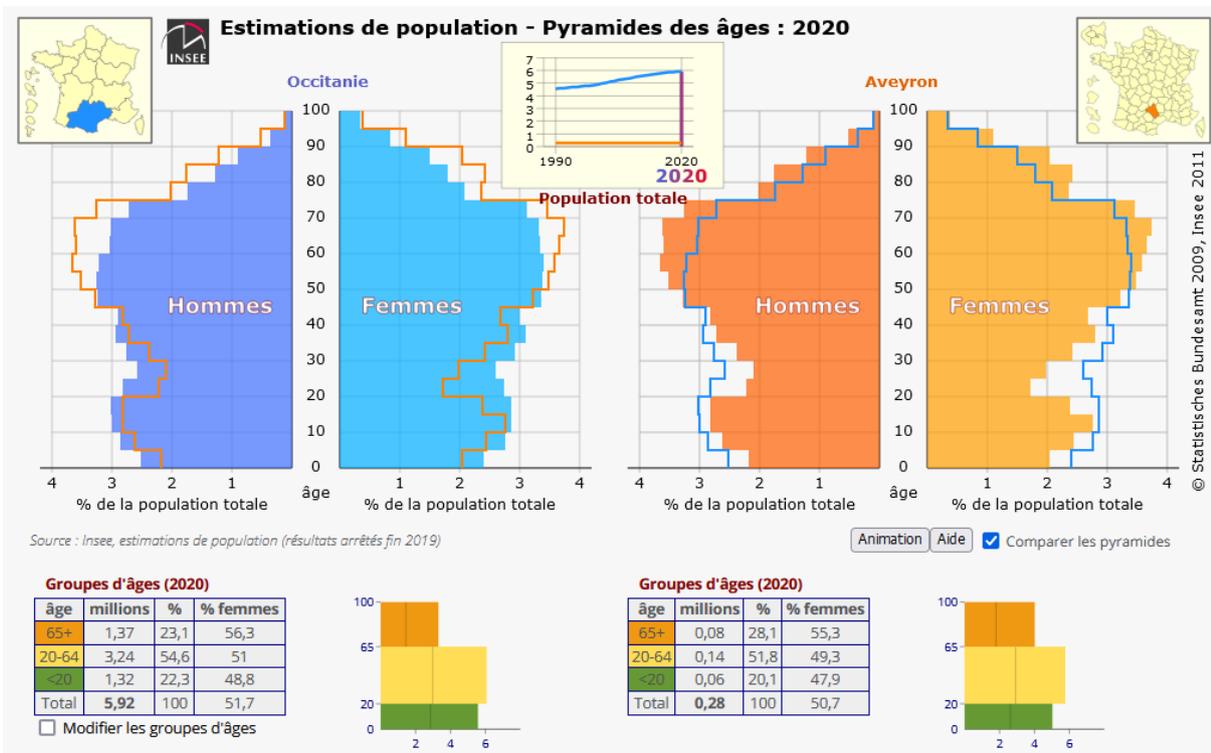


Source : Insee, recensements de la population

## Démographie France / Département de l'Aveyron



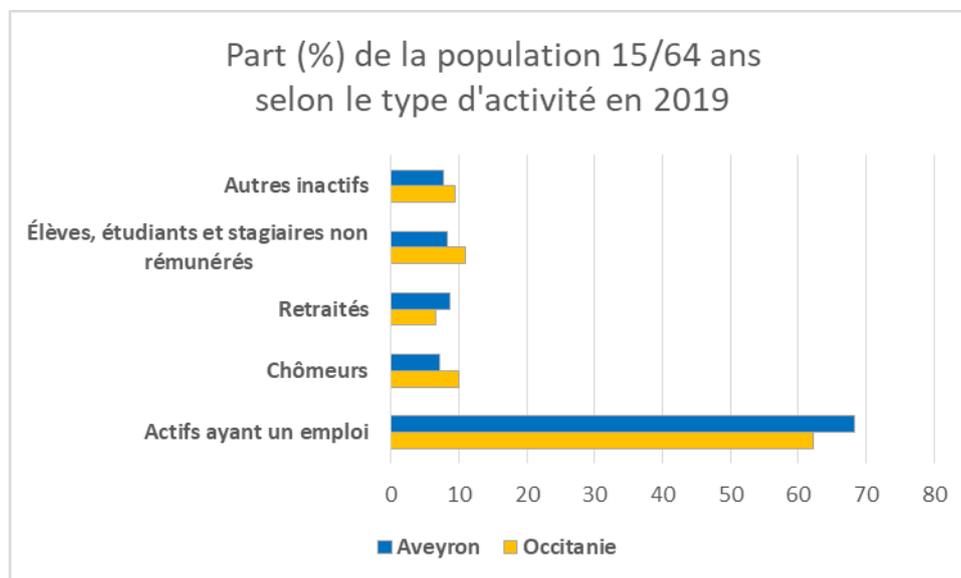
## Démographie Occitanie / Département de l'Aveyron



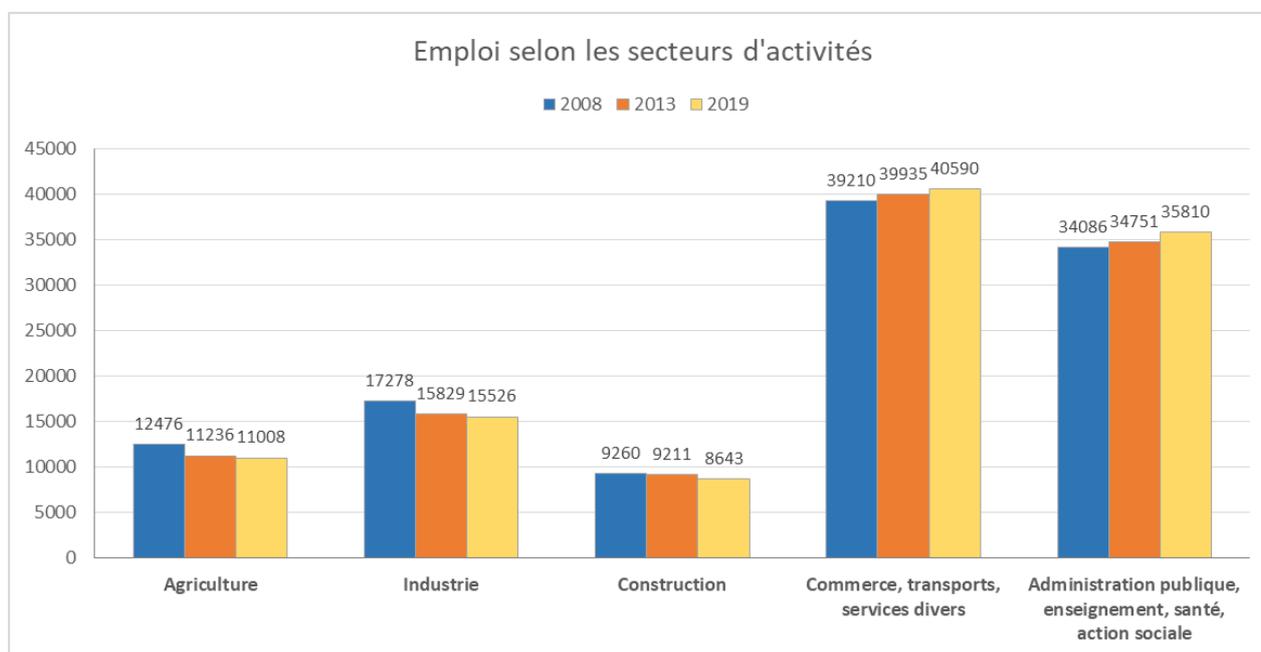
La comparaison des pyramides des âges du département de l'Aveyron avec celle de la France et celle de l'Occitanie met en évidence une population plus âgée : une bascule à l'âge de 50 ans apparaît, sureffectif des plus de 50 ans et déficit pour les moins de 50 ans.

## Activités

Le nombre d'actifs parmi la population ayant entre 15 et 64 ans, est de 121 298, dont 109 915 ont un emploi. La part des actifs ayant un emploi est supérieure à celle de l'Occitanie, tout comme celle des retraités.



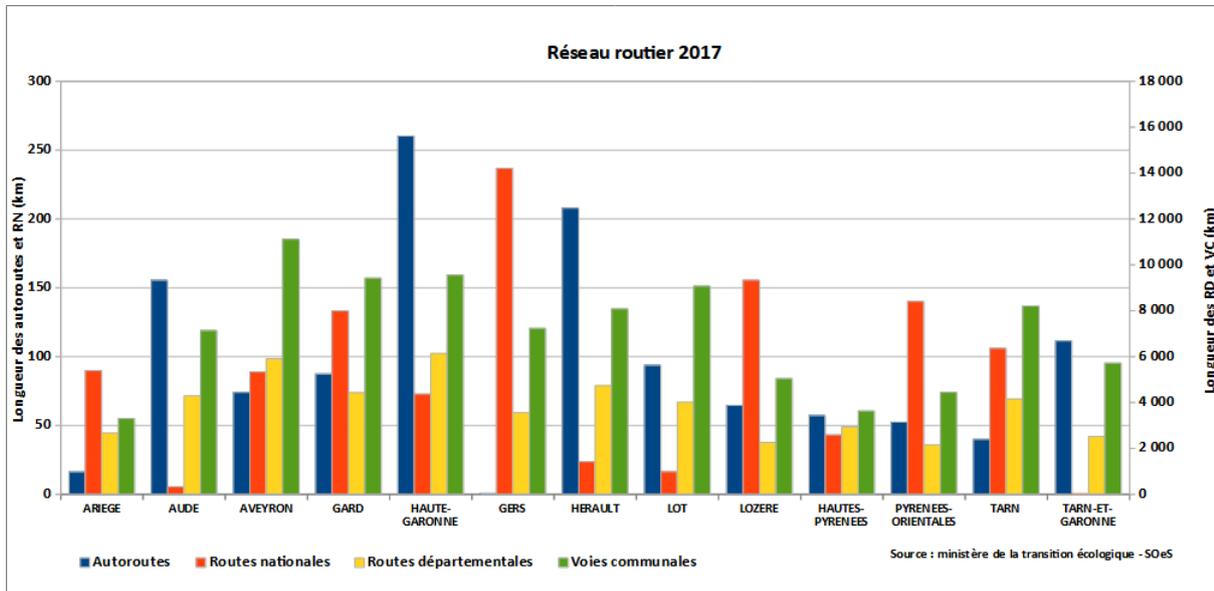
Les secteurs tertiaires, marchands et non marchands, rassemblent une part prépondérante des emplois qui croît au fil du temps.



Le taux d'équipements des ménages en automobile est de 88.7, se classant au 5<sup>e</sup> rang des départements de l'Occitanie, le taux d'équipement régional étant de 85.3 et national (métropole) de 81.3. Le mode de déplacement « véhicule léger ou utilitaire » est de loin le mode le plus utilisé en Aveyron pour se rendre sur son lieu de travail.

## Infrastructures

Le département de l'Aveyron se distingue par le réseau routier le plus important (en km) de tous les départements d'Occitanie, qui se décompose en 163 km de réseau routier national (74 km d'autoroutes et 89 de RN), 5 907 km de routes départementales et 11 114 km de voies communales.



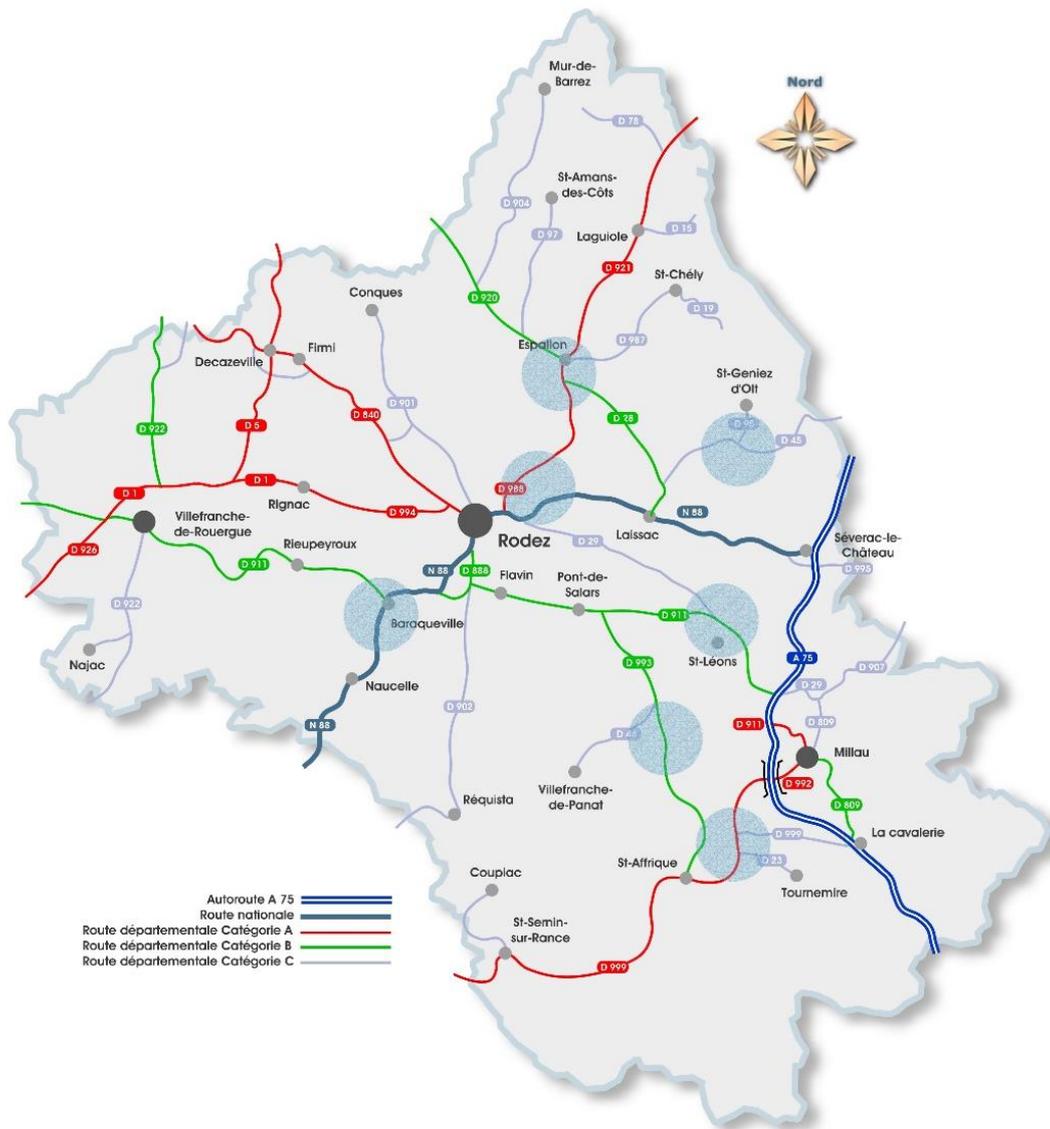
La qualité du réseau routier ne cesse de s'améliorer, tant pour le réseau routier national, avec la mise à 2x2 voies de l'ensemble de la RN88 comprise entre le département du Tarn et Rodez, que sur le réseau routier départemental.

Les principaux aménagements sont, sur le réseau principal (Cf. carte page suivante) :

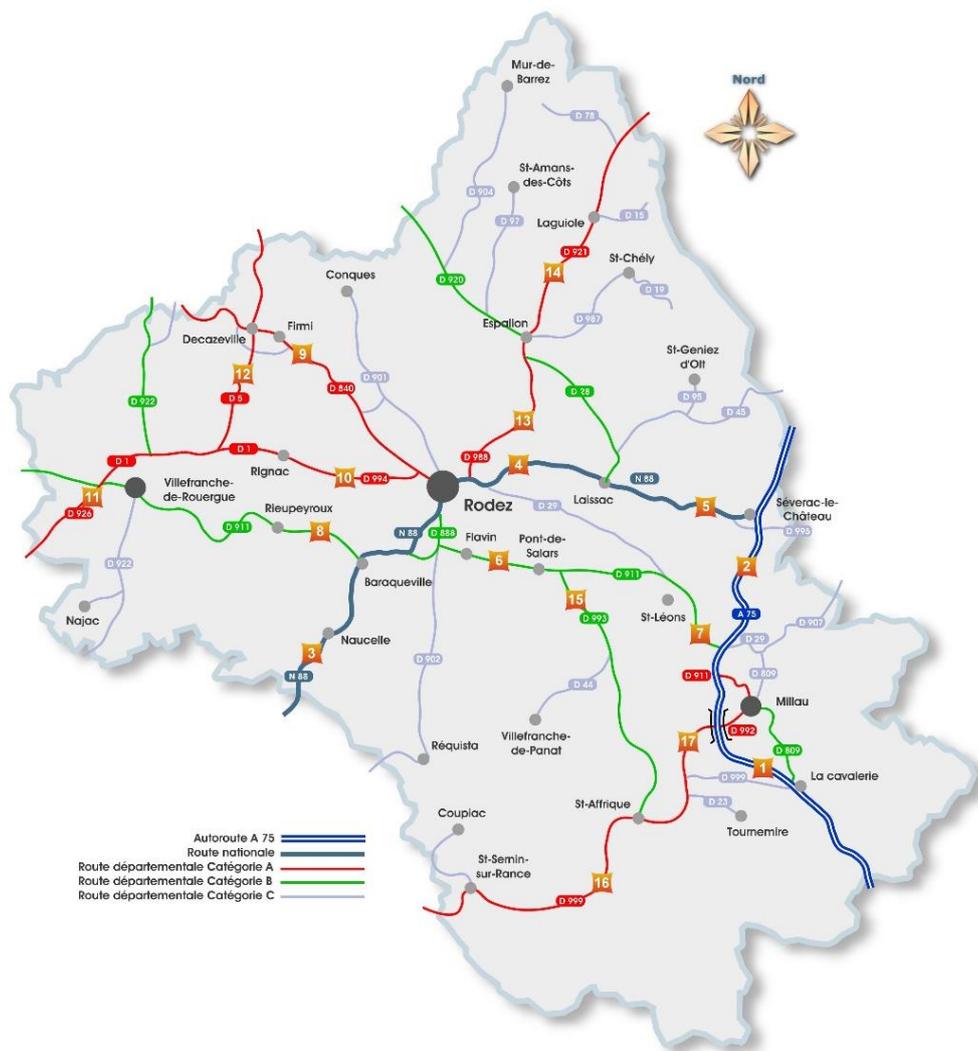
- La mise à 2x2 voies de la RN88 entre le département du Tarn et Rodez en 2 phases, section Marengo/les Molinières en 2019 et le contournement de Baraqueville de La Mothe à Marengo en mai 2022,
- La déviation d'Espalion en 2018,
- La liaison Rodez – Causse Comtal en 2 phases : déviation de Lioujas, commune de La Loubière en 2020 et le barreau de Saint-Mayme en 2021,
- Les rectifications de la RD911 au niveau de l'avenue de Marengo (2019), des virages du Rousseau (2020), de Bois de Tries (2021) et la côte de Vors (2021),
- La rectification de la RD993 entre Bouloc et Montjoux en 2018,
- L'aménagement de la RD999 sur la plaine de Laumière en 2018,
- La création de giratoires (liste non exhaustive) : sur la RD901 à Saint Viateur et à Fontanges (2017), sur la RD963 à Flagnac (2017), sur la RD840 à Mérvilles (Pisserate – 2019), sur la RD1 à Lanuéjols (2019), sur la RD988 à Bozouls (2021), sur la RD920 à Espalion (2019/2020).

Le conseil départemental de l'Aveyron a relevé les vitesses de 80 km/h à 90 km/h sur les routes départementales hors agglomération en deux phases : 1 040 km en mai 2021 et le reste du réseau au 1<sup>er</sup> juillet 2022.

## Localisation des principaux aménagements



## Point de localisation des comptages

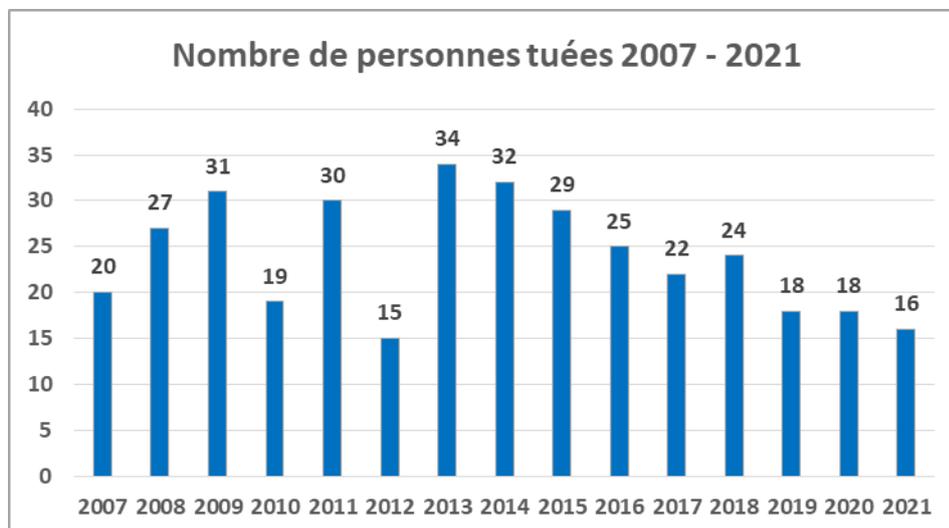


			<b>TMJA 2021</b>	<b>dont PL</b>
1	A75	Sud de Millau (La Cavalerie)	21 500	3 182
2	A75	Nord de Millau (Campagnac)	15 555	2 644
3	N88	Baraqueville	12 170	1 947
4	N88	Gages Montrozier	9 967	1 296
5	N88	Varès	6 707	1 408
6	D911	Baraque de Pouget	6 064	579
7	D911	La Glène	5 478	669
8	D911	Baraqueville	4 582	496
9	D840	Firmi	7 888	1 058
10	D994	Druelle	6 797	586
11	D926	Savignac	5 011	650
12	D5	Montbazens	3 160	228
13	D988	La Viguerie	9 317	737
14	D921	Espalion	2 472	246
15	D993	Montplaisir	1 823	210
16	D999	Salmanac	5 393	555
17	D992	Saint Georges	4 335	335

Les trafics ont connu une baisse importante en 2020 en raison des différentes restrictions de circulation liées à la crise sanitaire Covid et, en 2021, reviennent à un niveau proche d'avant crise.

## 2.1.2. MORTALITE ROUTIERE

- Sur une période longue, aucune tendance ne ressort formellement, notamment de par des résultats très contrastés sur la période 2007 à 2013. Par contre, depuis 2014, une tendance à la baisse s'est installée.



Sur la période plus récente des 5 dernières années (2017-2021), la baisse se poursuit mais de façon plus modérée et moins franche. En effet, le nombre en valeur absolue étant relativement faible, l'aléatoire peut facilement renverser cette tendance. Les données provisoires 2022 ne font que conforter ce côté aléatoire avec un nombre de tués qui est bien supérieur aux 15 années précédentes.

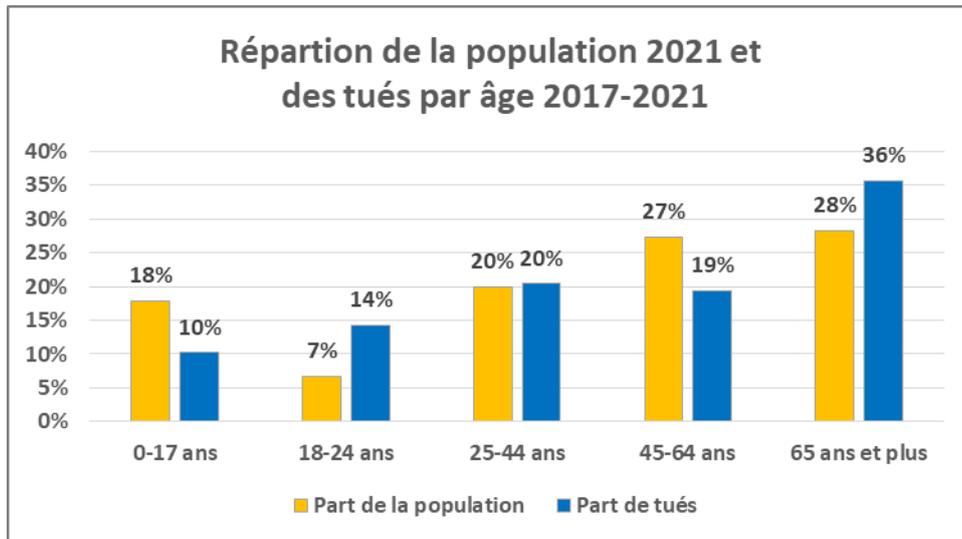
- Le nombre moyen de tués par an en Aveyron entre 2017 et 2021 est de 20 (98 en 5 ans). Le taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants (nombre de tués rapporté à la population du département), est de 70, valeur supérieure au taux de la famille des départements de montagne<sup>2</sup> :

	Moyenne de tués par département par an	Moyenne tués par millions d'habitants par an
Aveyron	20	70
Famille ILSR 1- Départements de montagne	17	65
France métropolitaine	32	47

---

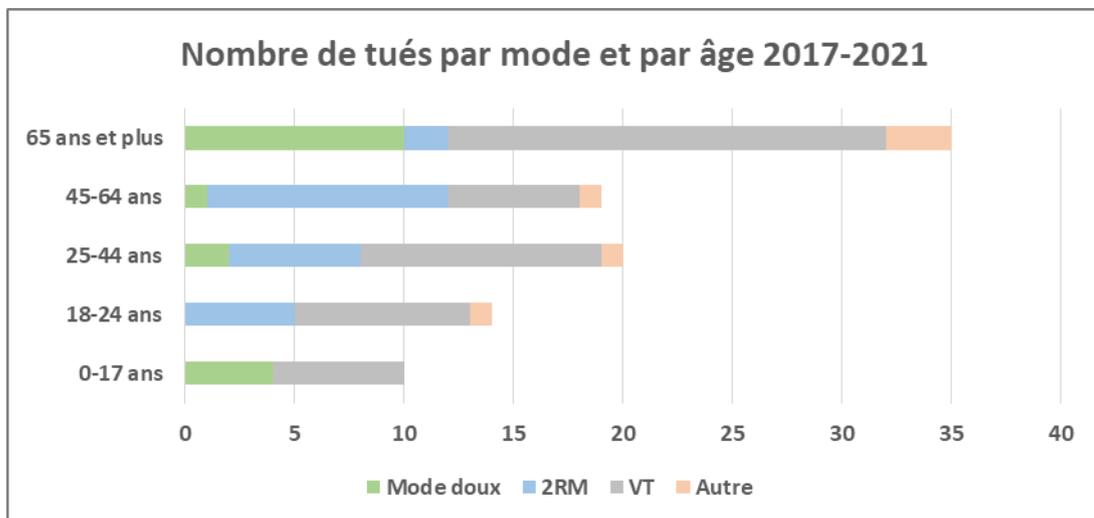
<sup>2</sup> Définition des familles de département : voir annexe 2.

- Répartition de la population par âge / Répartition des tués par âge (2017-2021)  
Deux classes d'âge présentent un sur-risque conséquent, ce sont les 18-24 ans et les 65 ans et plus.



### Les caractéristiques des victimes

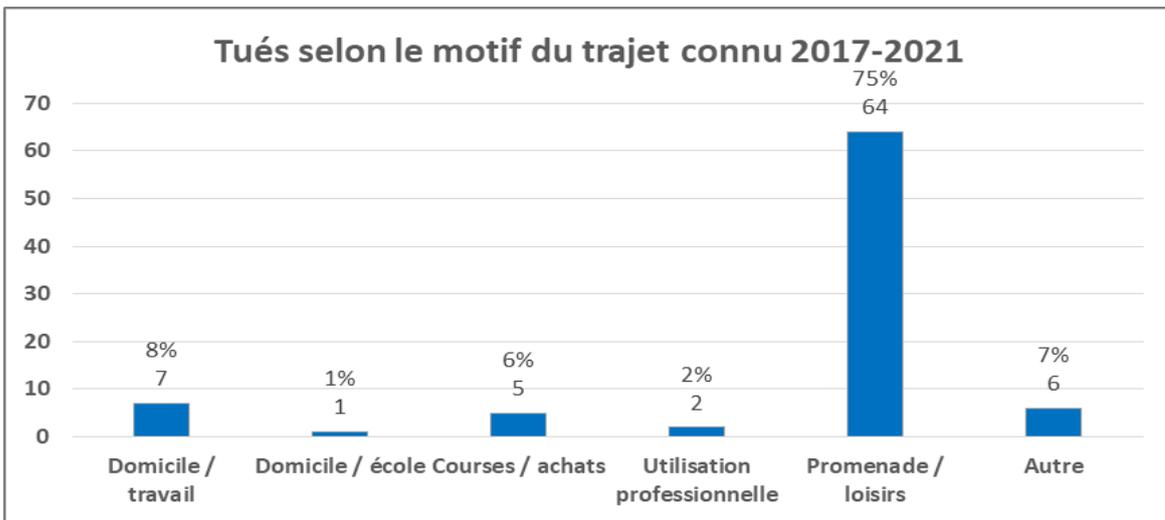
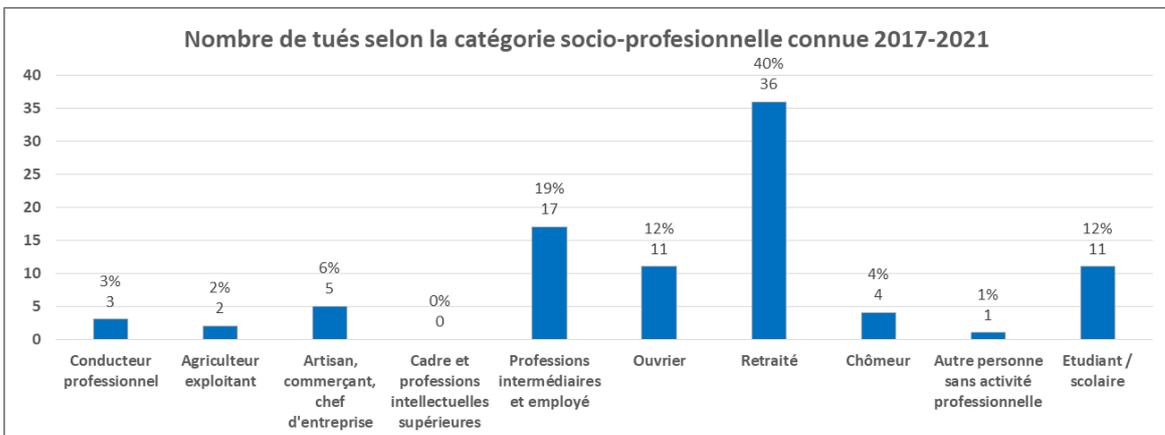
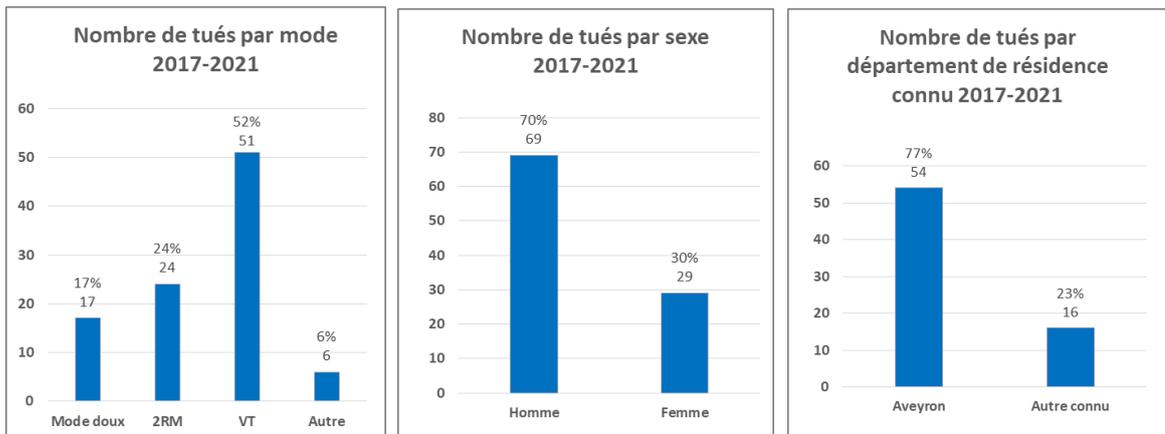
- Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021)



*Autre : il s'agit dans ce cas d'usagers de véhicule utilitaire (VU).*

Les personnes tuées lors de déplacement en mode doux (piéton/vélo) sont sur représentées dans les classes d'âges 0-17 ans et 65 ans et plus.

**Autres indicateurs :**



Les personnes tuées sont majoritairement des hommes (70 %) en véhicules de tourisme (52 %) résidant dans le département de l'Aveyron (77 %).

Par corrélation avec leur âge, il s'agit principalement de retraités (40 %) et lors de déplacement de type loisirs.

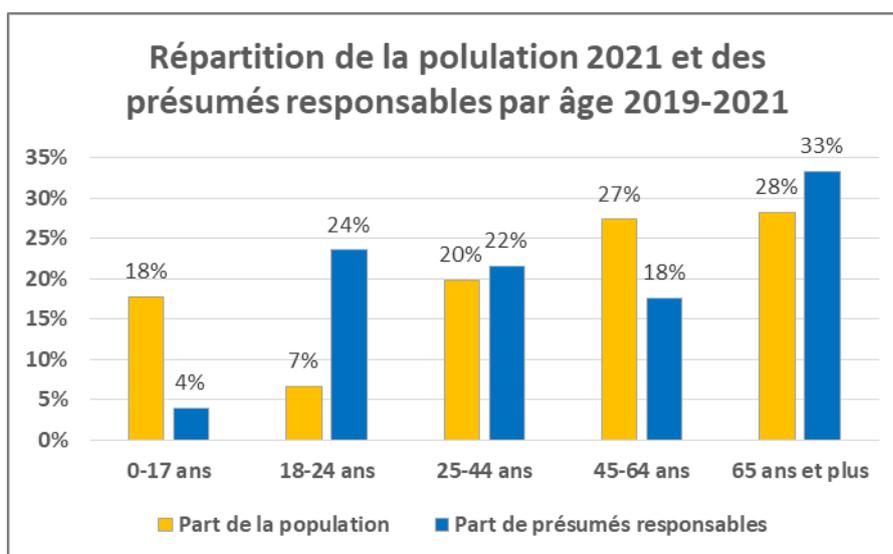
### 2.1.3. MORTALITE ROUTIERE, LES PRESUMES RESPONSABLES

Seuls les présumés responsables (PR) de la période 2019-2021 seront étudiés car une évolution du mode de décomptes et l'identification des facteurs est intervenue et ne permet pas une analyse sur les 5 dernières années.

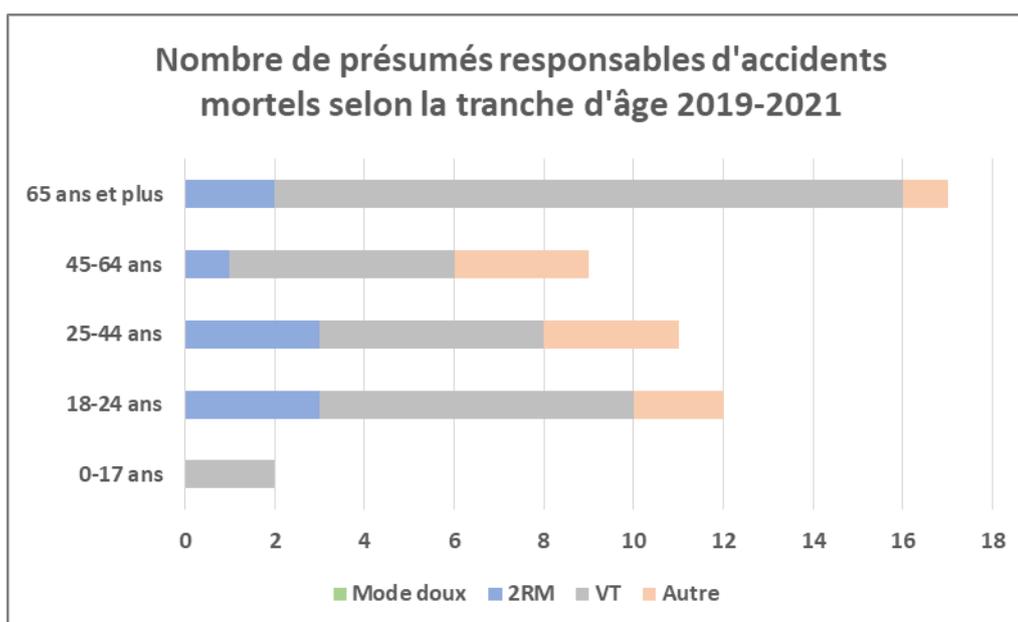
Pour le département de l'Aveyron, sur la période 2019-2021, il est dénombré 51 présumés responsables pour 49 accidents mortels recensés.

**Nota** : des accidents mortels peuvent ne pas comporter de présumé responsable et au contraire, des accidents peuvent en comporter plusieurs.

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

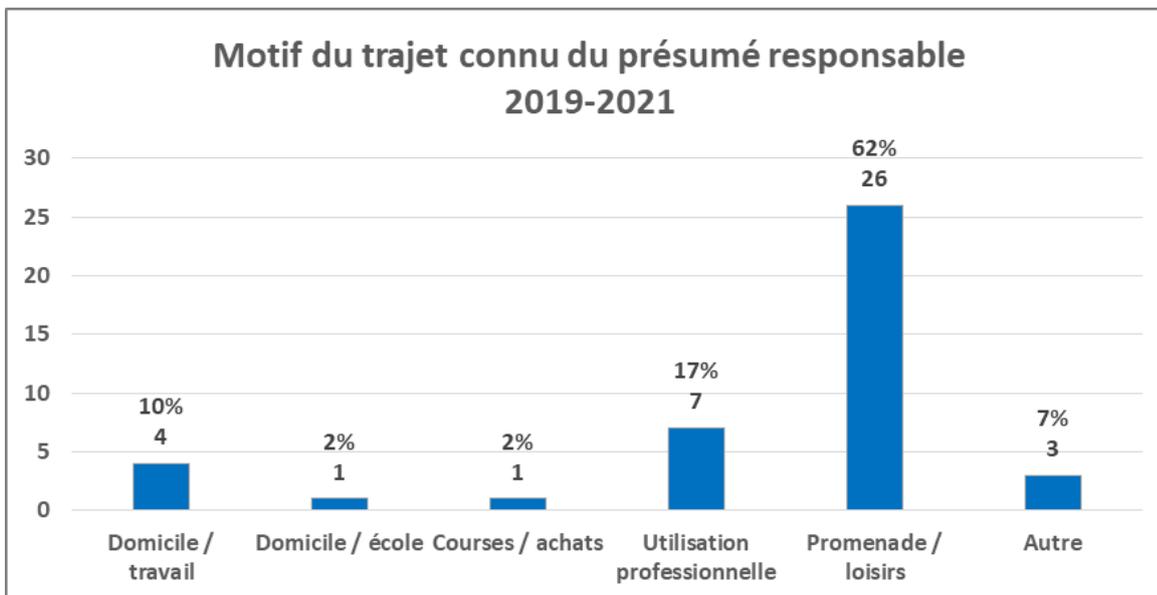
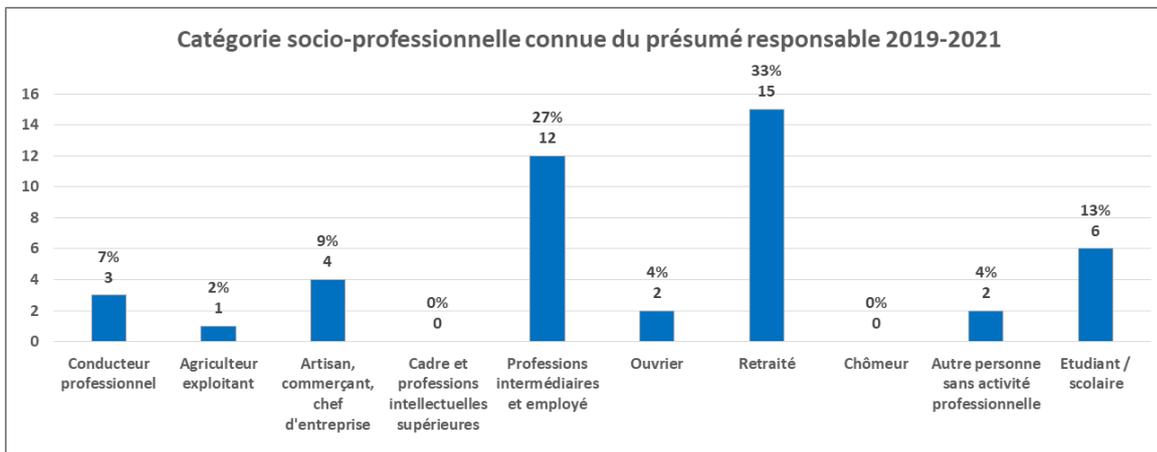
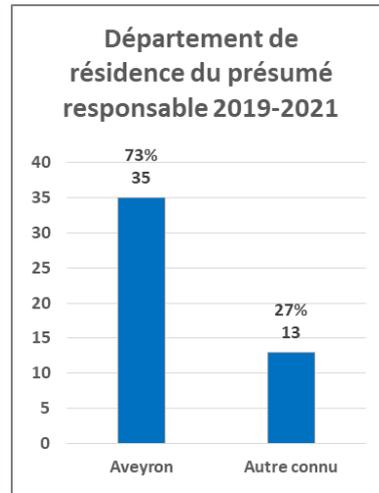
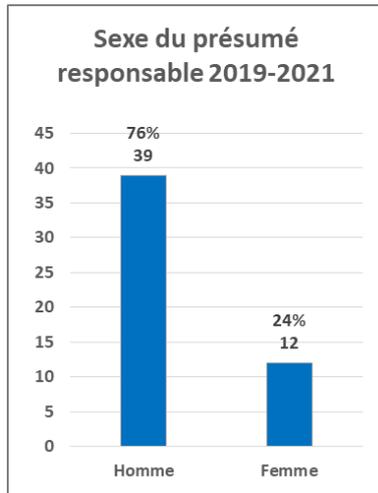
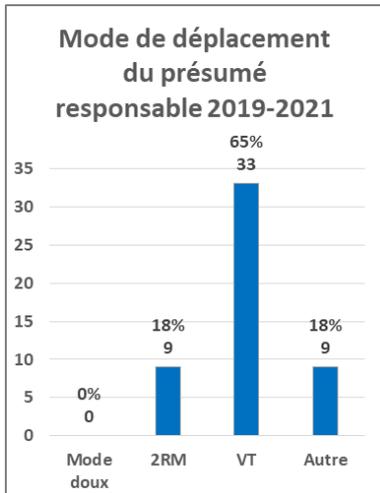


- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement selon l'âge (2019-2021)



*Autre* : il s'agit dans ce cas d'utilisateurs de véhicule utilitaire (6 VU) et de poids lourds (3PL).

**Autres indicateurs :**



Ces indicateurs sont de même nature que pour l'ensemble de la mortalité.

Les facteurs pour les présumés responsables (PR) d'accidents mortels : il ne s'agit pas de regarder la responsabilité pénale des auteurs des accidents mais les causes présumées des accidents mortels pour identifier, selon les cas, des leviers potentiels d'action. Dans cette analyse ne sont regardées que les causes liées au facteur humain, sans préjuger des facteurs liés à l'infrastructure/environnement et aux véhicules.

De plus, il est fréquent que les facteurs soient multiples dans un même accident (multi-factorialité de l'accidentalité routière), portés par un ou plusieurs usagers. Enfin, certains facteurs peuvent être à l'origine de l'accident mais aussi être aggravants, c'est-à-dire accroître la gravité des conséquences sur les victimes.

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

	Homme	Femme	Total
Alcool	3	0	3
Changement de file	1	1	2
Contresens	0	0	0
Dépassement dangereux	1	1	2
Eblouissement	1	0	1
Inattention	6	1	7
Malaise	5	2	7
Médicaments	0	1	1
Non respect des distances de sécurité	1	0	1
Priorité	8	2	10
Somnolence - fatigue	2	0	2
Stupéfiant	5	0	5
Téléphone et distracteurs technologiques	0	0	0
Vitesse excessive ou inadaptée	7	0	7
Autre cause	7	3	10
Cause indéterminée	9	3	12
<b>Nombre de PR avec au moins 1 facteur</b>	<b>39</b>	<b>12</b>	<b>51</b>

*Autre cause : cause identifiée mais différente de celles mentionnées ci-dessus.*

*Cause indéterminée : pas de cause clairement identifiée par les forces de l'ordre.*

A noter :

- un usager cumule les facteurs alcool et stupéfiant,
- seuls les hommes présentent les facteurs alcool, stupéfiants et vitesse.
- Répartition des facteurs principaux des présumés responsables selon l'âge (2019-2021) pour les facteurs principaux : vitesse, alcool, stupéfiant, inattention + téléphone, priorité.

L'analyse des facteurs d'accidents mortels selon l'âge du présumé responsable n'est pas pertinente pour le département de l'Aveyron car l'effectif de chaque classe est trop faible. Il est toutefois possible de signaler que si toutes les classes d'âges sont concernées par l'inattention et la priorité, l'alcool concerne les 18-44 ans (2019-2021), la vitesse les 18-64 ans, les malaises/médicaments les 65 ans et plus.

Enfin, toutes les classes d'âges à l'exception des 65 ans et plus sont concernées par les stupéfiants.

## 2.1.4. RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

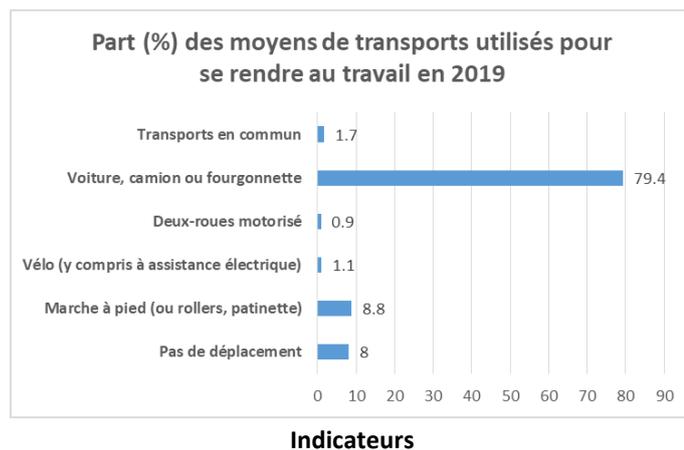
Le département de l'Aveyron est un département à dominante rurale, où la ville centre dénombre 24 475 habitants (INSEE 2019).

Cinq agglomérations disposent de transports en commun urbains : Rodez, Millau (3 lignes), Decazeville (3 lignes depuis 2013), Espalion (depuis 1<sup>er</sup> septembre 2021) et Villefranche-de-Rouergue (lancé au 1<sup>er</sup> juin 2022).

Les aménagements pour les déplacements en mode doux se développent progressivement, ainsi que les aires de covoiturage.

Cependant, le véhicule individuel reste le mode de déplacement principal pour se rendre au travail.

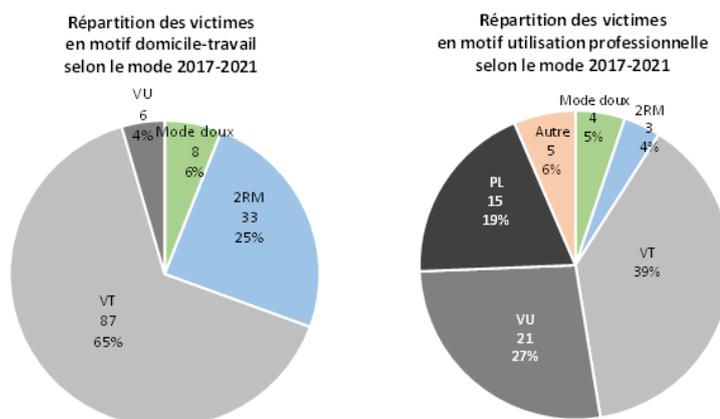
- Part modale pour les déplacements domicile-travail en Aveyron



En Aveyron, le motif de déplacement est connu pour 87 % des personnes tuées sur la période 2017-2021.

- Neuf personnes ont été tuées alors qu'elles effectuaient un trajet professionnel (7 en domicile/travail et 2 en trajet professionnel).
- 31 personnes ont été tuées dans un accident impliquant au moins un usager en déplacement professionnel (14 dans un accident impliquant un usager en domicile/travail et 19 en trajet professionnel).

Les victimes<sup>3</sup> de la route en déplacement de type domicile/travail sont principalement des usagers de véhicule particulier. Pour ceux en déplacement de type utilisation professionnelle, il s'agit principalement de véhicule particulier, puis de véhicule utilitaire (VU), de poids lourd (PL) ou de tracteur agricole, regroupés dans la catégorie « autre » dans les graphiques ci-après.



<sup>3</sup> Victimes : Cf. définition en annexe 1.

## 2.1.5. RESEAU ROUTIER

Le département de l'Aveyron compte 16 000 km de routes qui se décompose en :

RÉSEAU ROUTIER EN AVEYRON (données SOeS 2015) – en km		
	Longueur du réseau	Dont longueur en agglomération
<b>Autoroutes</b>	73	0
<b>Nationales</b>	102	10
<b>Départementales</b>	5 917	367
<b>Communales</b>	9 845	505
<b>Total</b>	<b>15 938</b>	<b>881</b>

L'autoroute A75 est gérée par la Direction Interdépartementale des Routes Massif Central et la route nationale N88 est gérée par la Direction Interdépartementale des Routes Sud-Ouest. Cette dernière est une route à 2x2 voies entre Rodez et le département du Tarn et majoritairement bidirectionnelle entre Rodez et l'A75 (1 créneau à 2x2 voies au niveau de Recoules).

Les 6 000 km de routes départementales sont gérés par le Département de l'Aveyron, classés en 5 catégories de route :

Catégories de route	Linéaire en km	Dont km hors agglomération
<b>A</b>	298	255
<b>B</b>	260	230
<b>C</b>	411	355
<b>D et E</b>	4 940	4 487

Source : département de l'Aveyron 2021

Parmi les routes départementales, 2 créneaux à 2x2 voies sont aménagés sur la RD809 pour un total approximatif de 8,5 km, le reste du réseau routier départemental est de type bidirectionnel avec des créneaux ponctuels de 2+1 voies.

La répartition des accidents 2017 – 2021 selon la catégorie de route :

	Accidentalité 2017 - 2021				dont ... en agglo			
	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
<b>Autoroutes</b>	37	1	62	26	0	0	0	0
<b>RN</b>	65	11	106	47	10	1	11	5
<b>RD</b>	603	80	818	444	143	19	155	81
<b>VC</b>	254	14	303	152	168	4	192	86
<b>Autres</b>	19	0	19	13	17	0	17	12
<b>Ensemble</b>	896	98	1204	628	302	24	334	162

Nota :

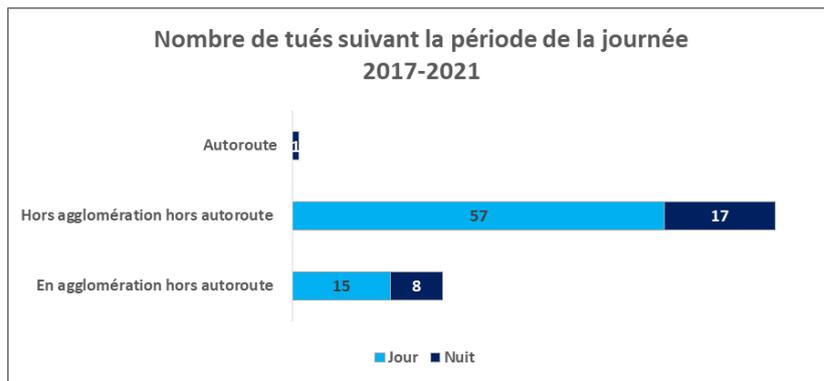
- Un accident pouvant avoir lieu à l'intersection de deux routes de catégories différentes, la ligne « ensemble » n'est pas le total des différentes lignes.
- La catégorie « autres » correspond essentiellement à des parkings ouverts à la circulation.

**Indicateurs accidentologie**

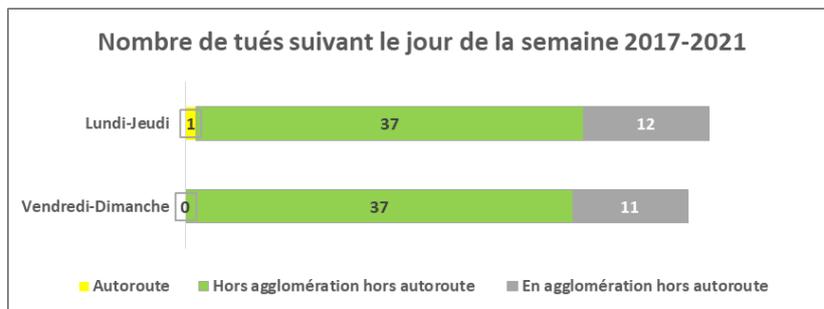
- Nombre de tués sur autoroute/hors aggro/en aggro (2017-2021)



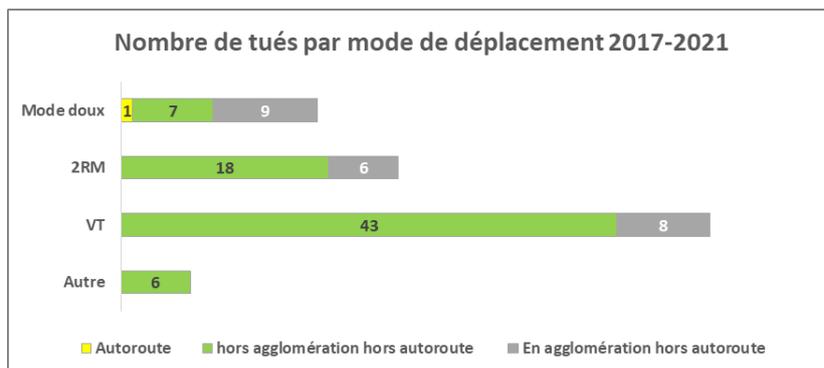
- Répartition jour/nuit selon les réseaux routiers (2017-2021)



- Nombre de tués pour la période Lundi-Jeudi/Vendredi-Dimanche selon autoroute/hors aggro/en aggro (2017-2021)



- Nombre de tués mode doux (piétons + vélo + EDPm), 2RM (cyclo + moto), VT selon les 3 milieux. (2017-2021)



## 2.2. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES ACCIDENTS HORS AGGLOMERATION

### 2.2.1. TYPOLOGIE DES ACCIDENTS (2017-2021)

La typologie des conflits permet de mettre en évidence qu'un tiers des victimes<sup>4</sup> (tués ou blessés) intervient dans un accident ne comprenant qu'un seul véhicule (sans piéton).

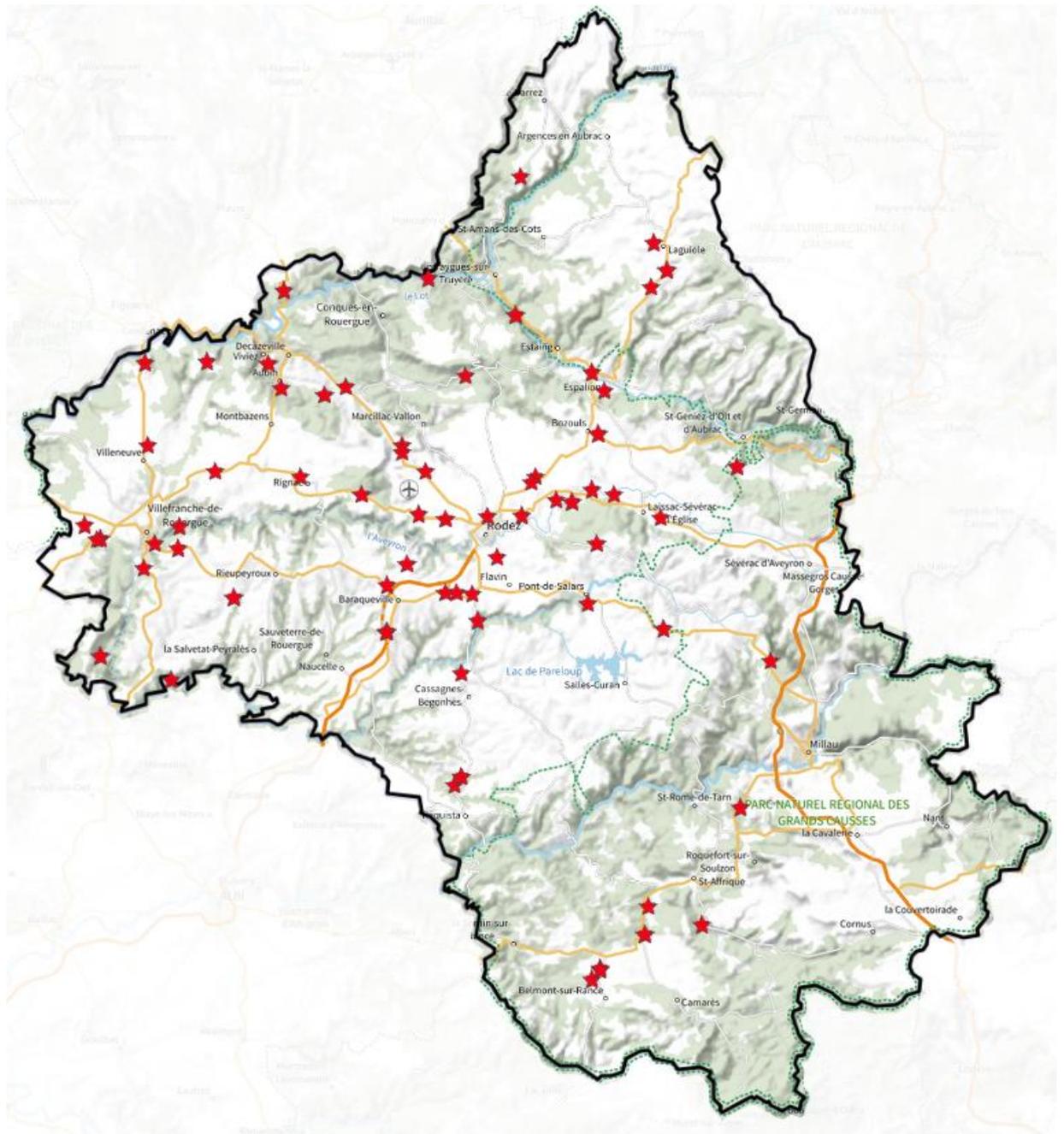
En analysant par mode de déplacement, cette part passe à 43 % pour les motards et les VU et même 67 % pour les poids lourds, alors qu'elle passe à 18 % pour les cyclos. Toutefois, pour ces dernières catégories, les valeurs absolues restent faibles.

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
<b>ACCIDENT SANS TIERS</b>	0	9	5	50	222	14	8	0	8	<b>316</b>

<b>COLLISION AVEC</b>										
<b>Piéton</b>	0	0	0	1	2	0	1	0	0	4
<b>Vélo</b>	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
<b>Cyclo</b>	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3
<b>Moto</b>	2	0	0	4	12	0	0	0	0	18
<b>VL</b>	10	14	18	43	260	8	1	0	2	356
<b>VU</b>	0	3	1	5	22	3	1	0	0	35
<b>PL</b>	4	1	1	4	24	2	0	0	0	36
<b>TC</b>	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
<b>Autre</b>	1	1	0	5	5	0	0	0	0	12
<b>MULTICOLLISION</b>	0	3	0	2	88	5	1	0	0	<b>99</b>
<b>TOTAL</b>	18	31	28	116	635	32	12	0	10	<b>882</b>
<i>Part de victimes</i>	2%	4%	3%	13%	72%	4%	1%	0%	1%	<b>100.00%</b>

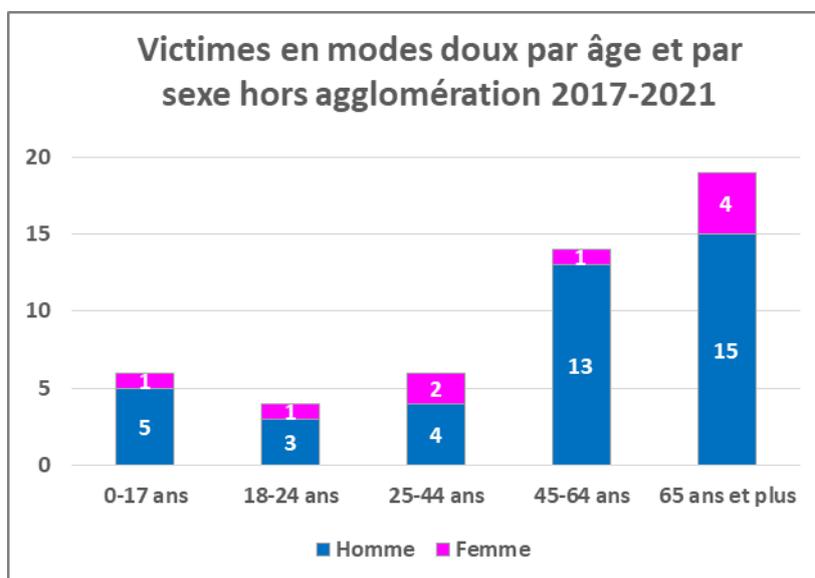
<sup>4</sup> Victimes : Cf. définition en annexe 1

- Carte des accidents mortels hors agglomération



## 2.2.2. MODES DOUX

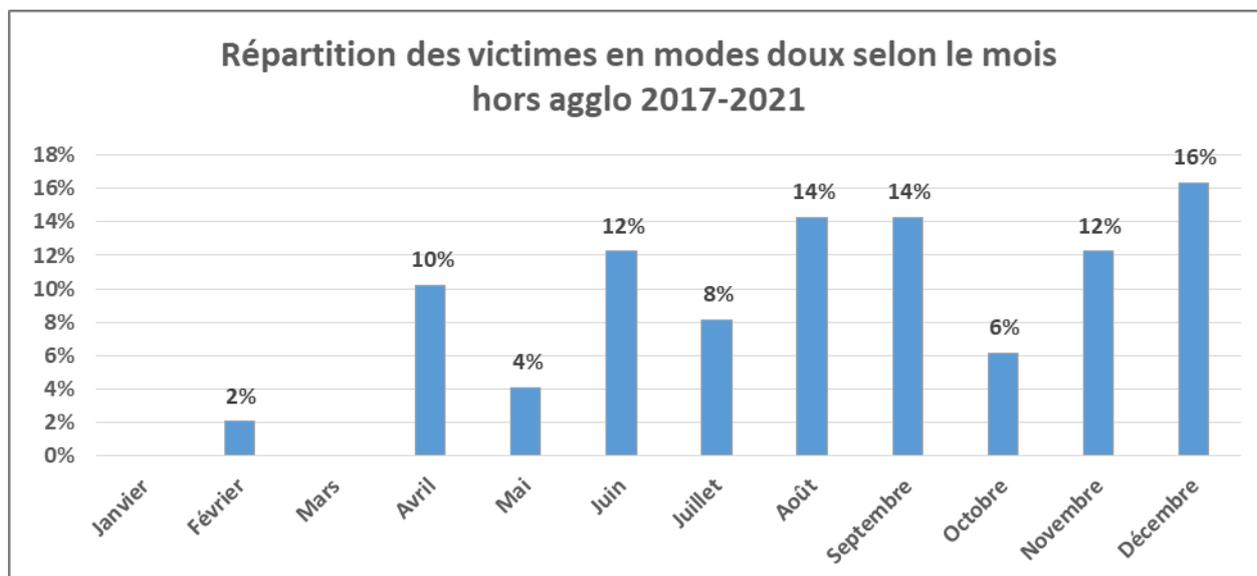
- **Piétons, cyclistes** victimes selon l'âge et le sexe, hors agglo (2017-2021)



Le nombre de victimes des modes doux hors agglomération sur la période étudiée est trop faible et trop fluctuant pour permettre de donner une tendance ni même d'observer une évolution entre 2021 et 2019, année de référence.

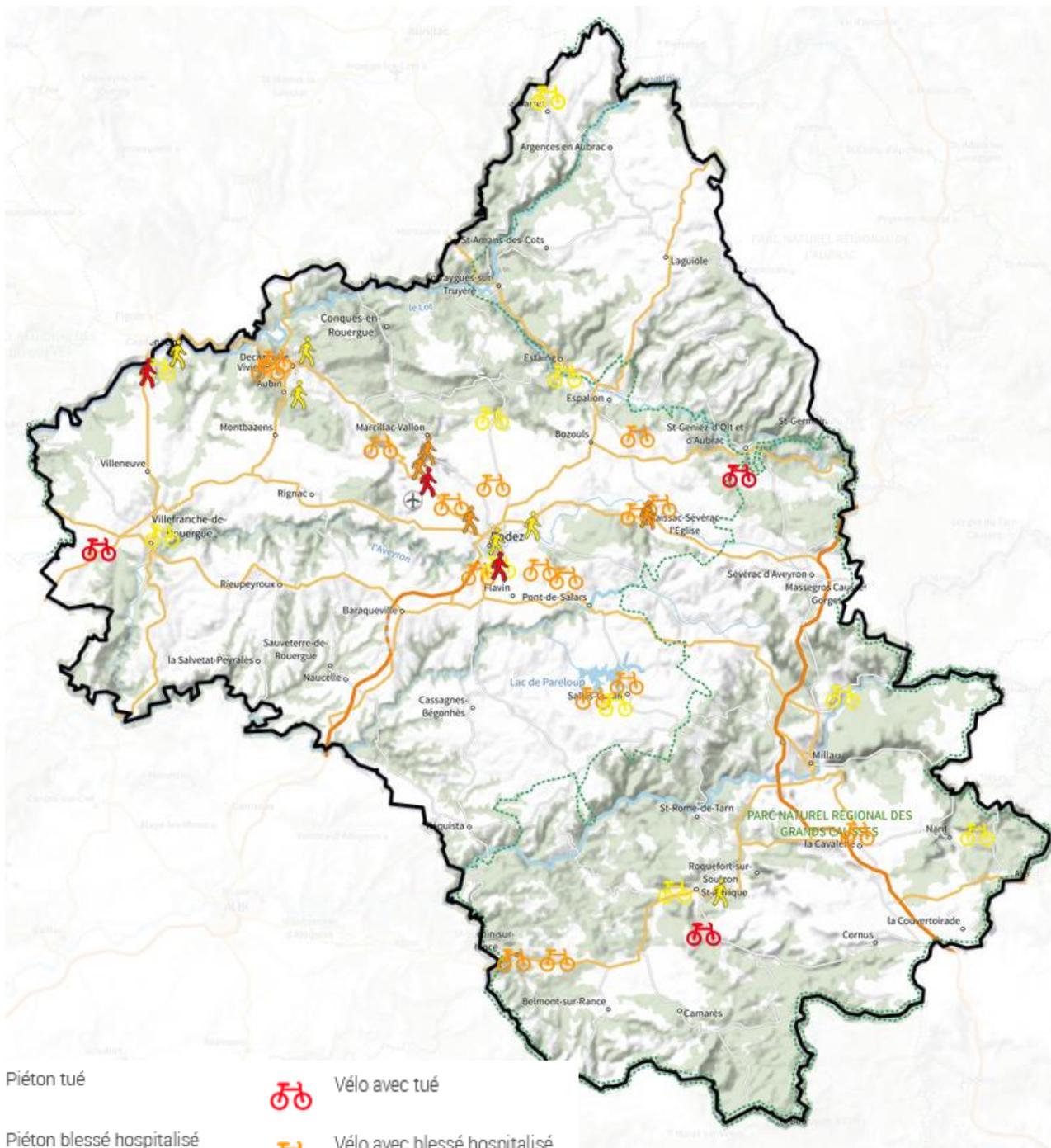
Les victimes piétons sont au nombre de 18 sur la période considérée et les victimes cyclistes au nombre de 31.

- Répartition en % des victimes **piétons, cyclistes** selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)



A noter que les valeurs oscillent de 0 à 8 victimes par mois, 5 ans cumulés.

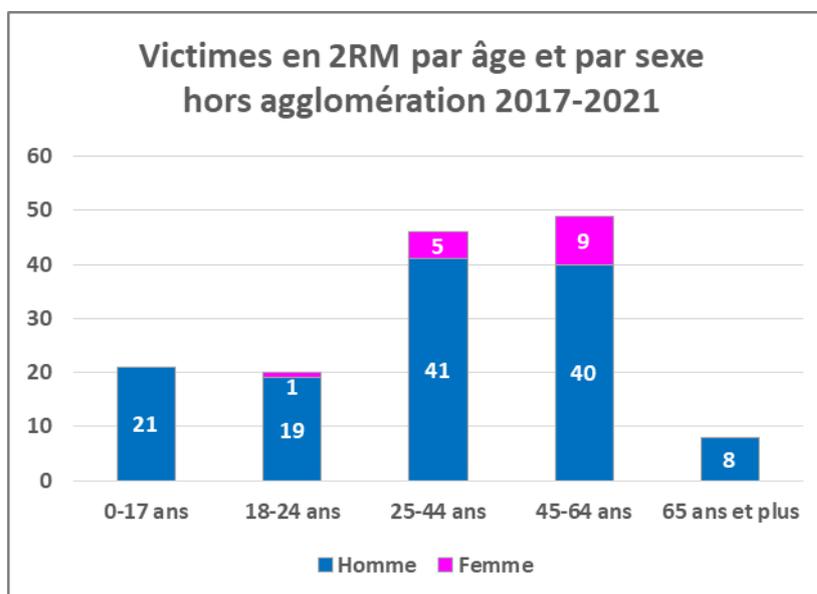
- Carte des accidents hors agglomération impliquant un mode doux (piéton – cycliste)



	Piéton tué		Vélo avec tué
	Piéton blessé hospitalisé		Vélo avec blessé hospitalisé
	Piéton blessé léger		Vélo avec blessé léger

### 2.2.3. DEUX ROUES MOTORISES (2RM)

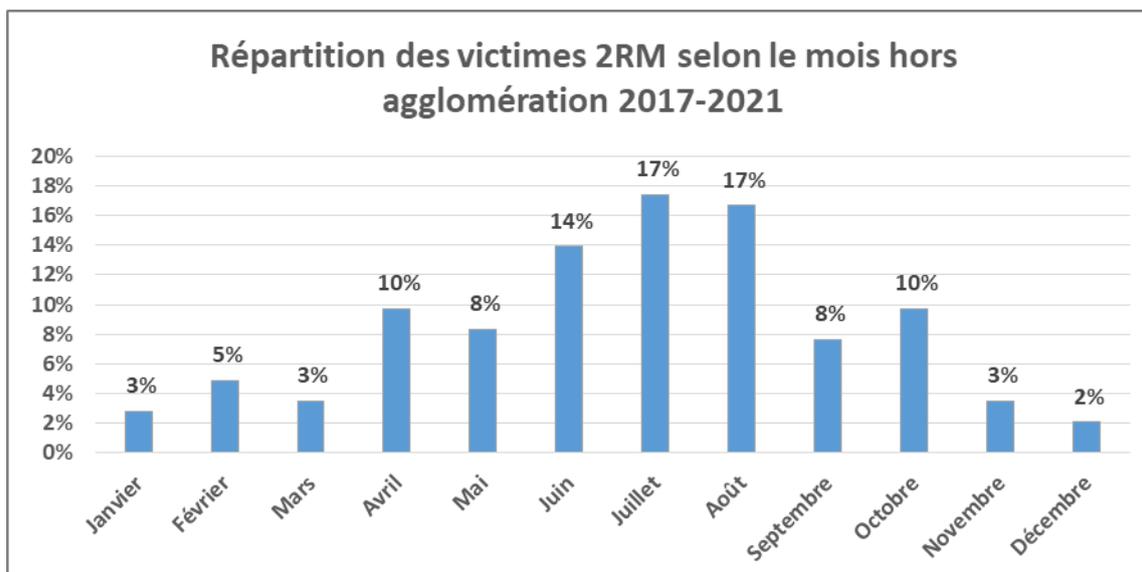
- **Cyclo, moto** victimes selon l'âge, le sexe hors agglo (2017-2021)



Sur la période 2017-2021, le nombre de victimes en 2RM connaît une augmentation avérée. Cette évolution est de 18 % entre 2019 et 2021, passant de 28 victimes à 33 (dont 4 tués).

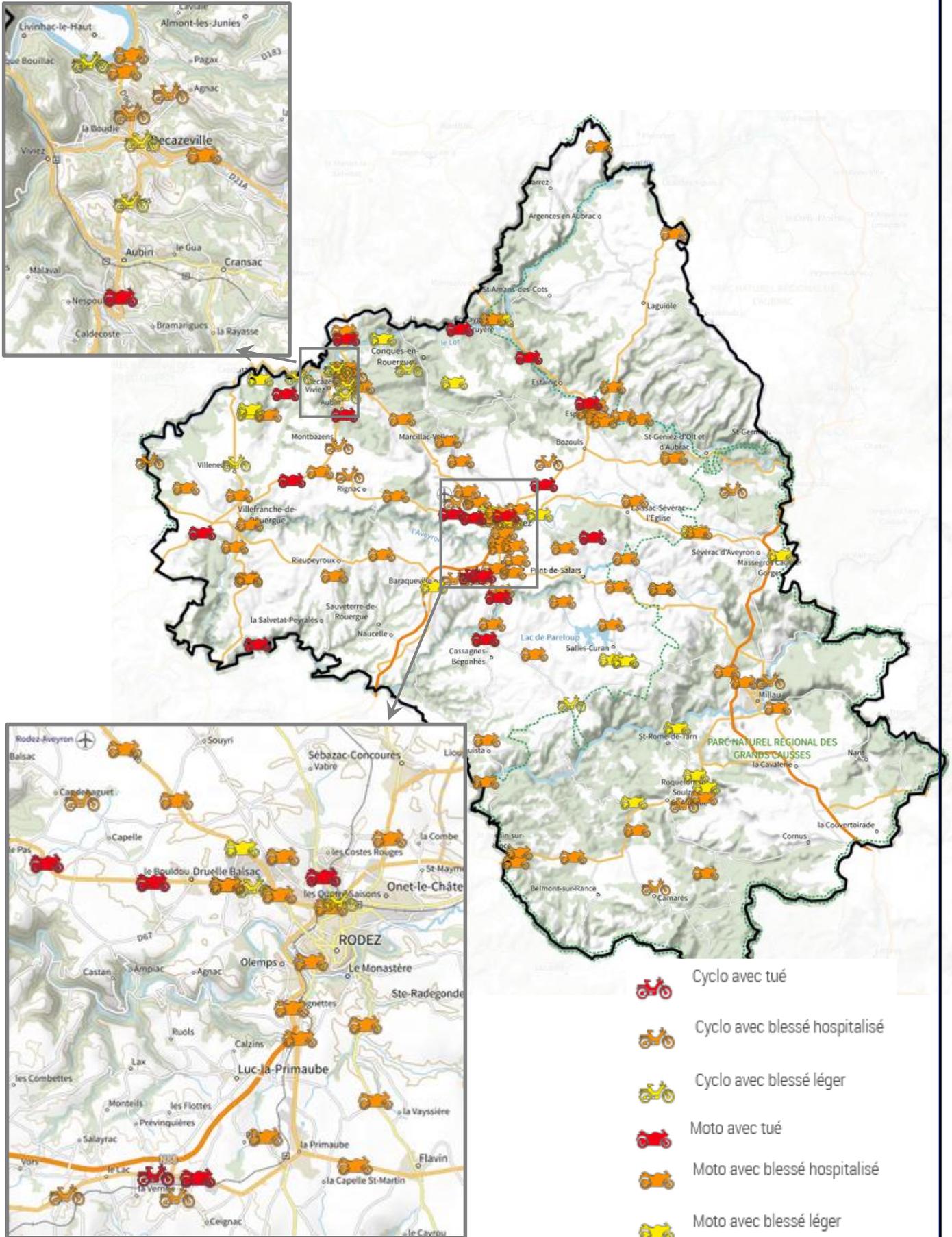
Les victimes en cyclo sont au nombre de 28 sur la période considérée et les victimes motards au nombre de 116.

- Répartition en % des victimes **cyclo, moto** selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)



A noter que les valeurs oscillent de 3 à 25 victimes par mois, 5 ans cumulés.

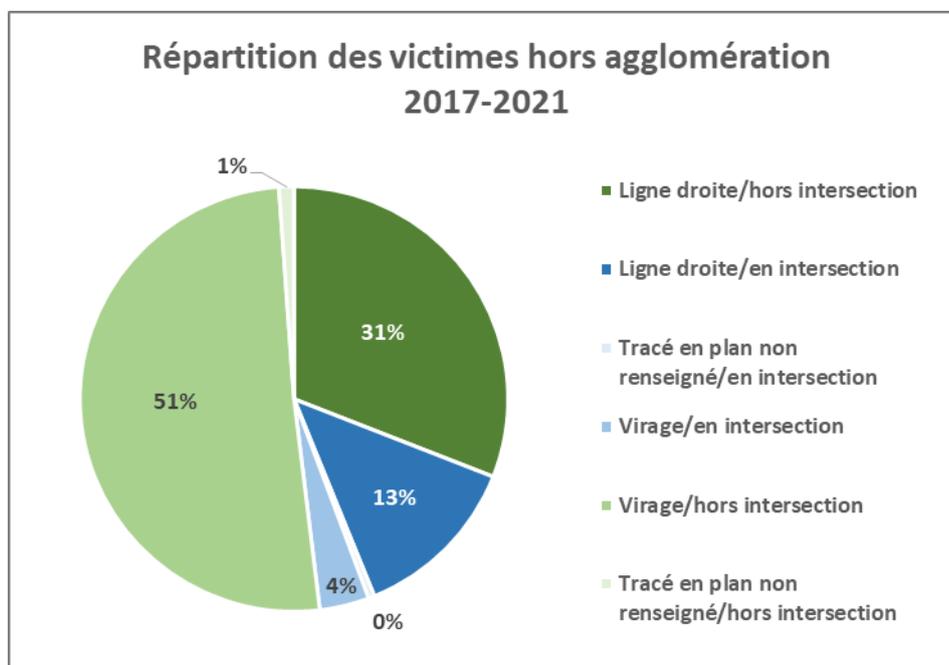
- Carte des accidents corporels hors agglomération impliquant un 2RM



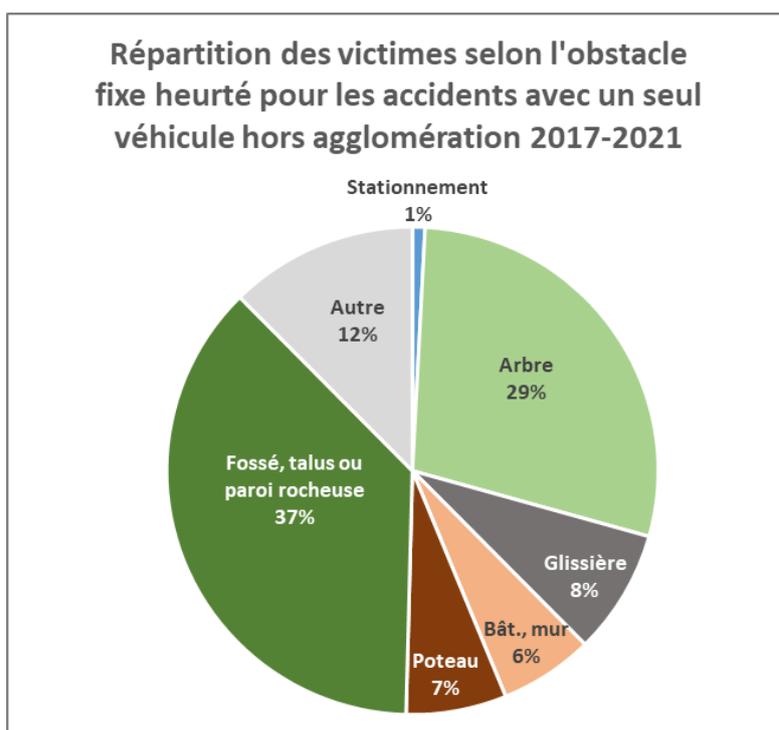
## 2.2.4. FACTEURS SPECIFIQUES HORS AGGLOMERATION TOUS MODES DE DEPLACEMENT

- Répartition des victimes en ligne droite/virage et en/hors intersection hors agglo (2017-2021)

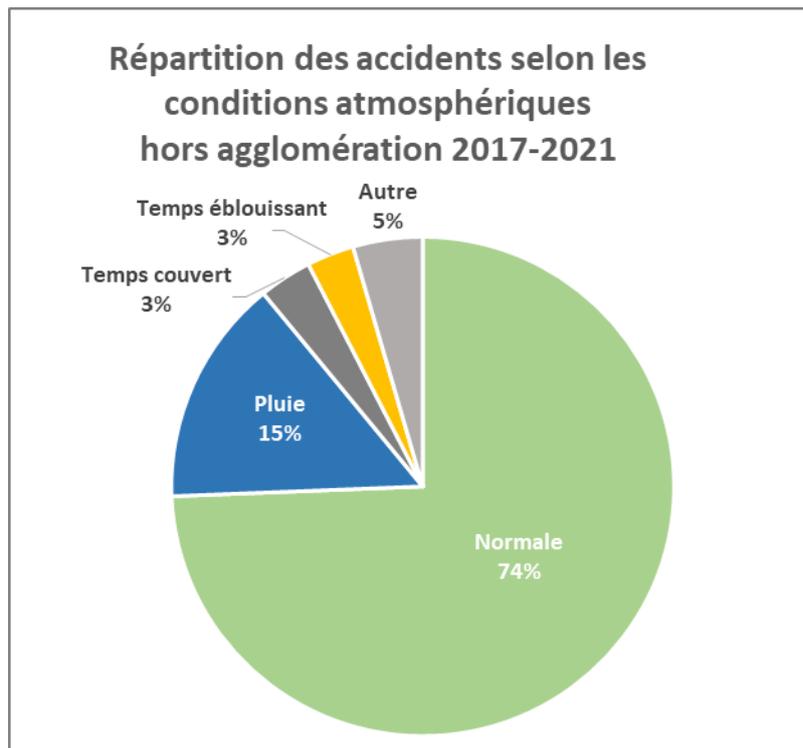
83 % des victimes l'ont été dans des accidents hors intersection, 44 % l'ont été en ligne droite.



- Répartition des victimes dans les accidents avec véhicule seul (sans piéton) selon l'obstacle fixe heurté hors agglomération (2017-2021)



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



## 2.3. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES ACCIDENTS EN AGGLOMERATION

### 2.3.1. CONTEXTE ET TYPOLOGIE DES ACCIDENTS (2017-2021)

La typologie des conflits permet de mettre en évidence que 17 % des victimes (tués ou blessés) interviennent dans un accident ne comprenant qu'un seul véhicule (sans piéton), soit moitié moins qu'en secteur hors agglomération.

En analysant par mode de déplacement,

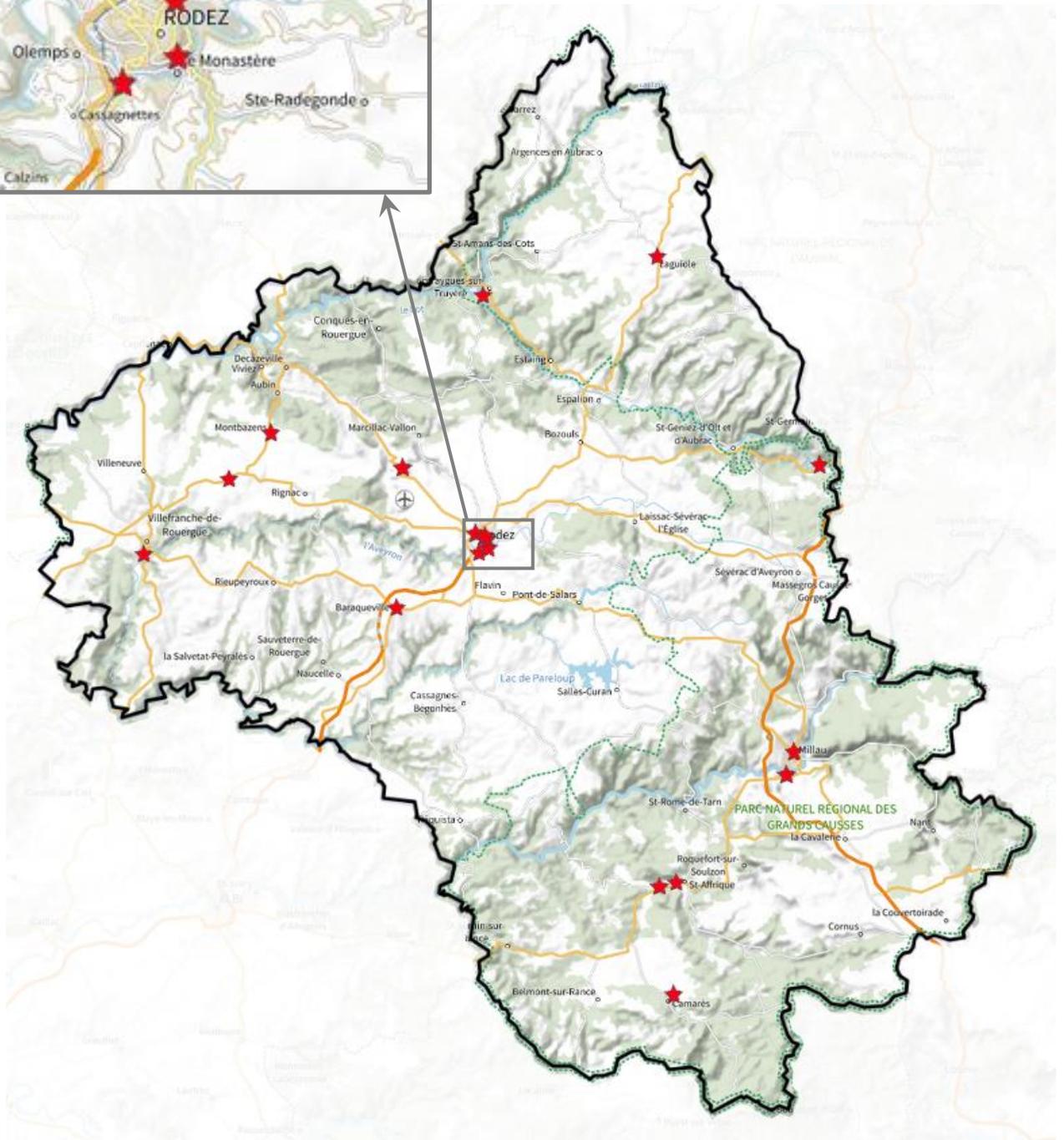
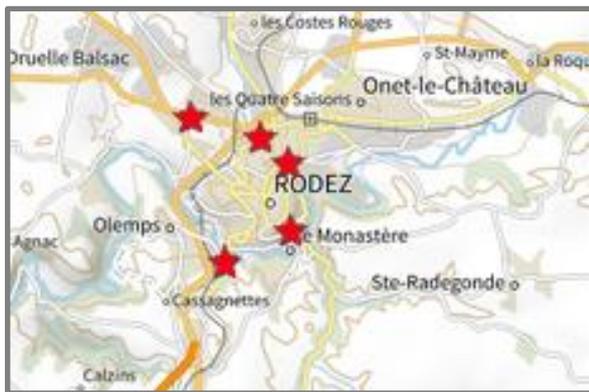
- la part des victimes piétons passe de 2 % hors agglomération à 29 % en agglomération, devenant la part la plus importante,
- la part des victimes cyclistes et cyclomotoristes augmente également, passant de 4 % à 11 % pour les cyclistes et de 3 % à 15 % pour les cyclomotoristes.

Ainsi, les usagers vulnérables sont beaucoup plus victimes en agglomération que hors agglomération, d'une part car leur part modale y est importante et d'autre part, les usagers des autres modes de déplacement sont moins « fragiles » à vitesse plus faible.

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
<b>ACCIDENT SANS TIERS</b>	0	3	13	15	27	1	1	0	2	<b>62</b>

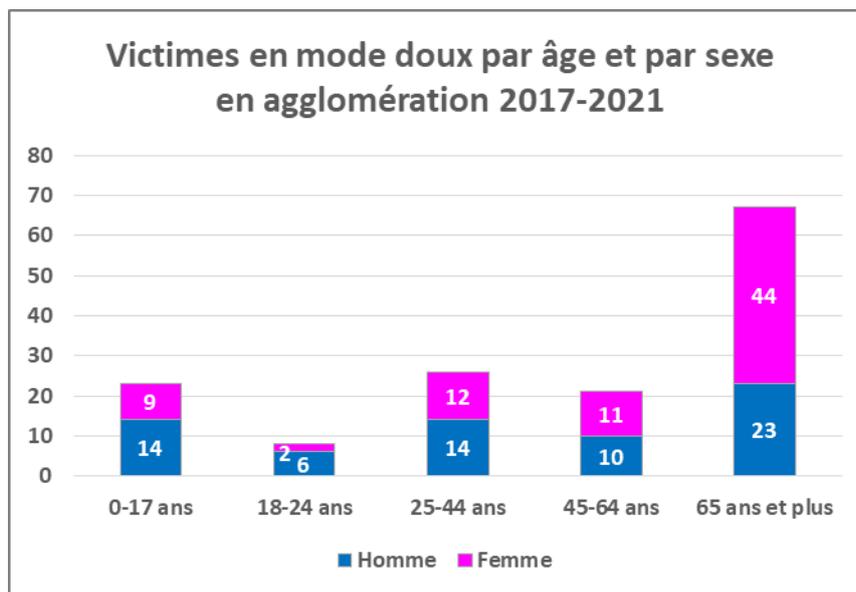
<b>COLLISION AVEC</b>										
<b>Piéton</b>	0	0	0	3	1	0	0	0	0	4
<b>Vélo</b>	0	2	0	1	0	0	0	0	0	3
<b>Cyclo</b>	4	0	6	0	1	1	0	0	0	12
<b>Moto</b>	5	2	1	0	1	0	0	0	0	9
<b>VL</b>	84	24	29	25	50	1	0	0	1	214
<b>VU</b>	6	2	2	2	4	1	0	0	0	17
<b>PL</b>	3	0	0	0	4	1	0	0	0	8
<b>TC</b>	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
<b>Autre</b>	1	1	1	1	4	1	0	0	0	9
<b>MULTICOLLISION</b>	2	5	2	2	7	0	0	0	0	<b>18</b>
<b>TOTAL</b>	105	40	54	49	99	6	1	0	3	<b>357</b>
<i>Part de victimes</i>	29%	11%	15%	14%	28%	2%	0%	0%	1%	<b>100.00%</b>

- Carte des accidents mortels en agglomération



### 2.3.2. MODES DOUX

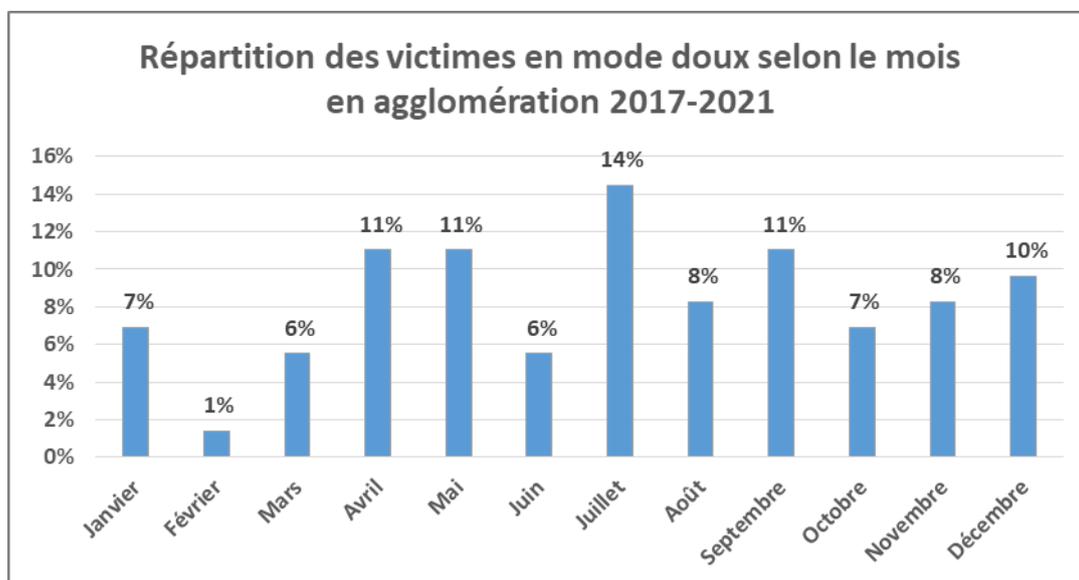
- **Piétons, EDPm<sup>5</sup>, cyclistes** victimes selon l'âge, le sexe en aggro (2017-2021)



Le nombre de victimes des modes doux en agglomération sur la période étudiée est trop fluctuant pour permettre de donner une tendance. Cependant l'évolution entre 2019, année de référence et 2021, présente une baisse de 43 %, passant de 40 victimes en 2019 à 23 en 2021.

Les victimes piétons sont au nombre de 105 sur la période considérée et les victimes cyclistes au nombre de 40.

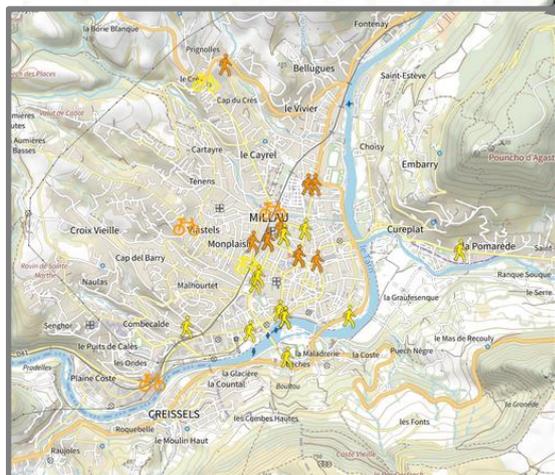
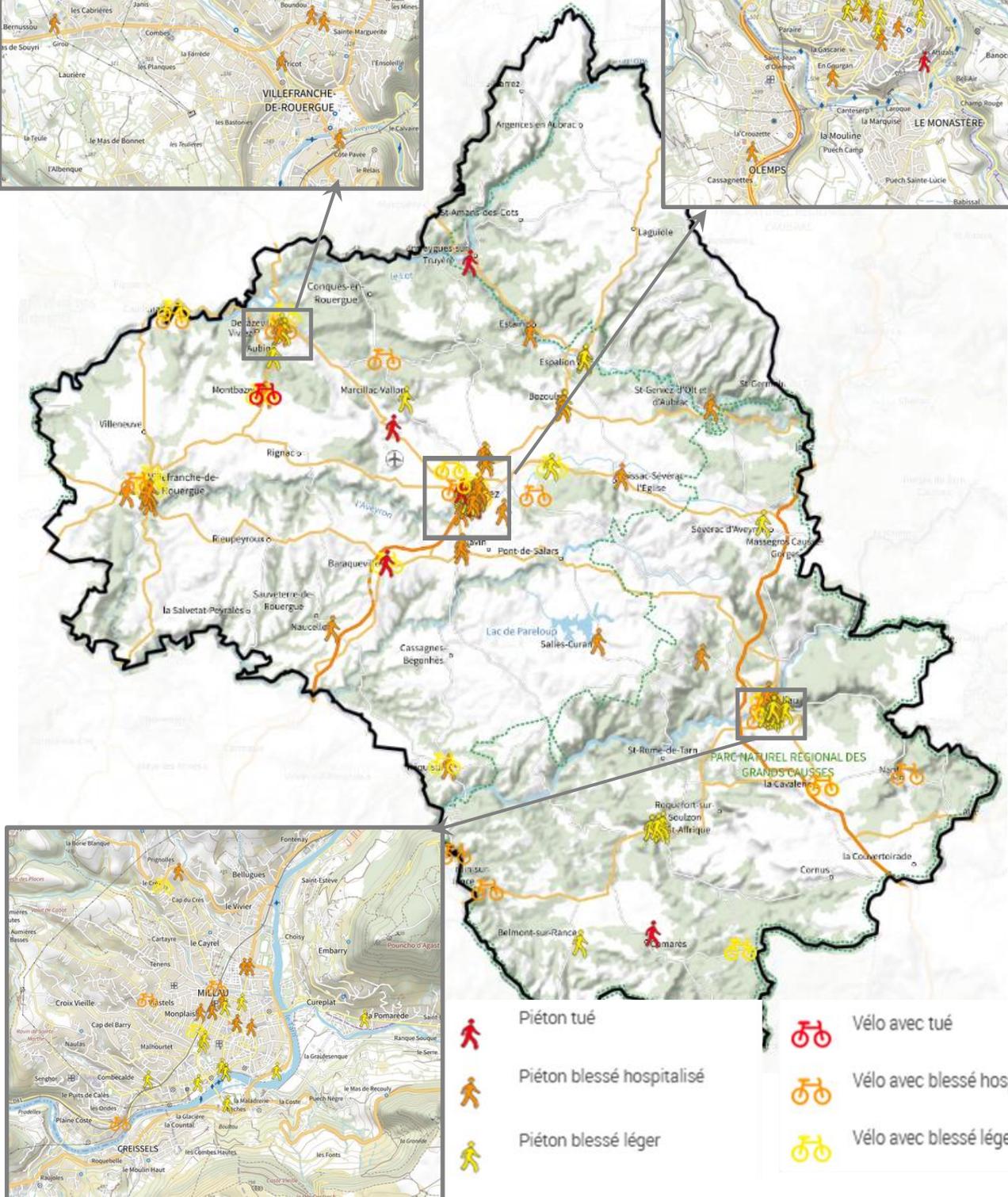
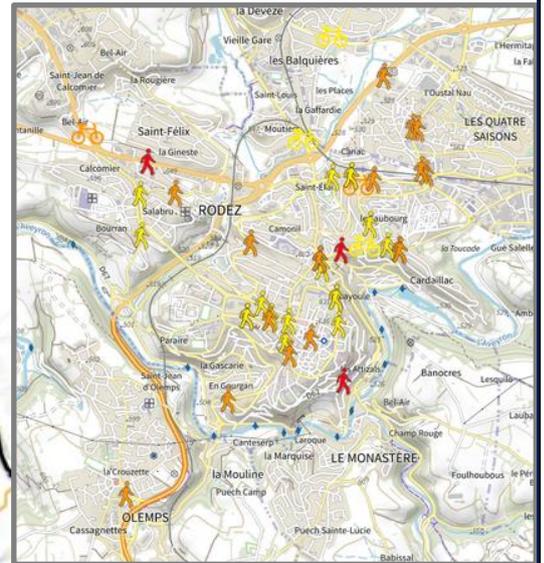
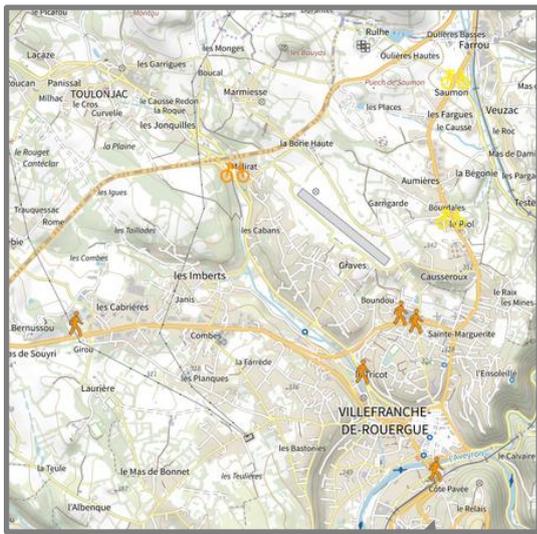
- Répartition en % des victimes **piétons, cyclistes** selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)



A noter que les valeurs oscillent de 2 à 21 victimes par mois, 5 ans cumulés.

<sup>5</sup> EDPm : engin de déplacement personnel motorisé

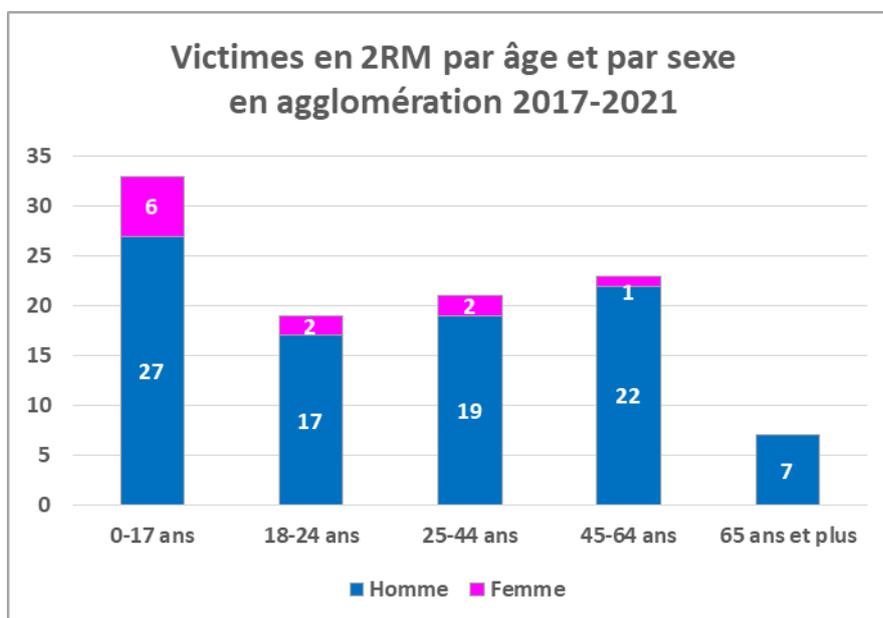
- Carte des accidents en agglomération impliquant un mode doux (piéton – cycliste)



	Piéton tué		Vélo avec tué
	Piéton blessé hospitalisé		Vélo avec blessé hospitalisé
	Piéton blessé léger		Vélo avec blessé léger

### 2.3.3. DEUX ROUES MOTORISES (2RM)

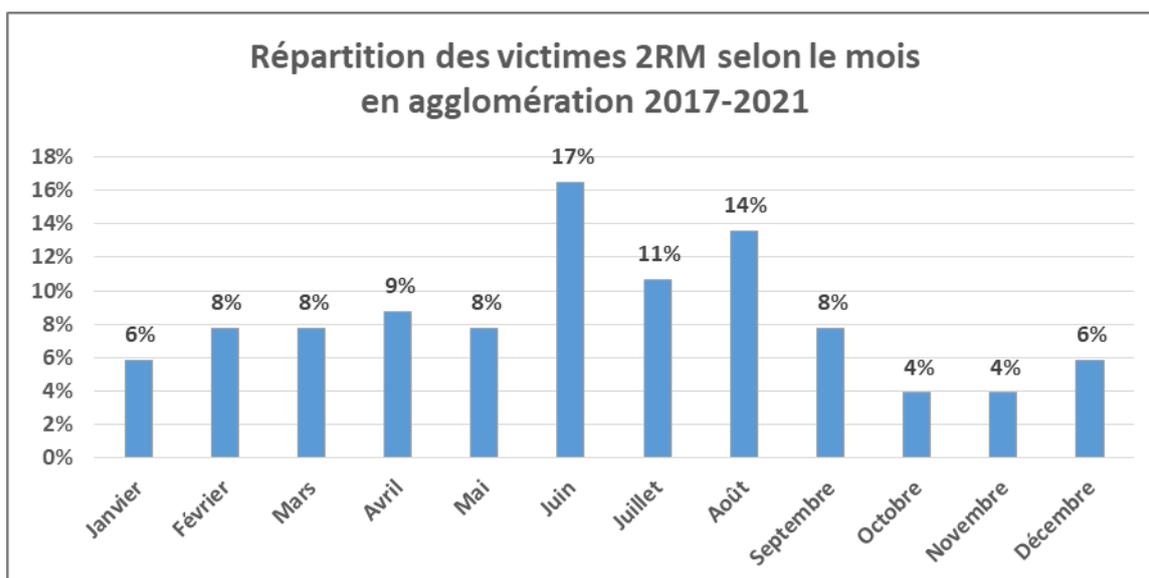
- **Cyclo, moto** victimes selon l'âge, le sexe en agglo (2017-2021)



Le nombre de victimes en 2RM en agglomération sur la période étudiée est trop fluctuant pour permettre de donner une tendance. Cependant l'évolution entre 2019, année de référence et 2021, présente une augmentation de 26 %, passant de 19 victimes en 2019 à 24 en 2021.

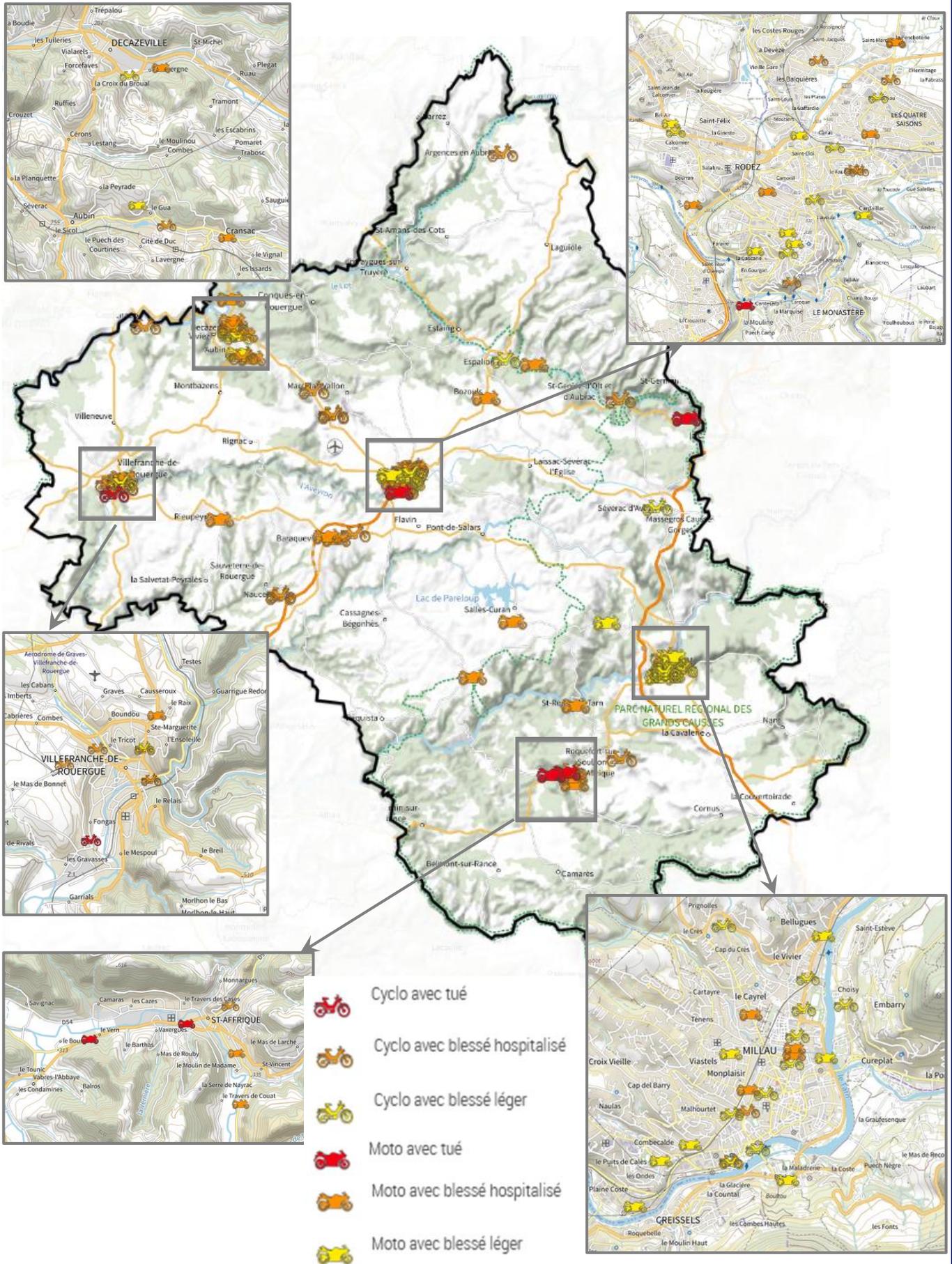
Les victimes en cyclo sont au nombre de 54 sur la période considérée et les victimes motards au nombre de 49.

- Répartition en % des victimes **cyclo, moto** selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)



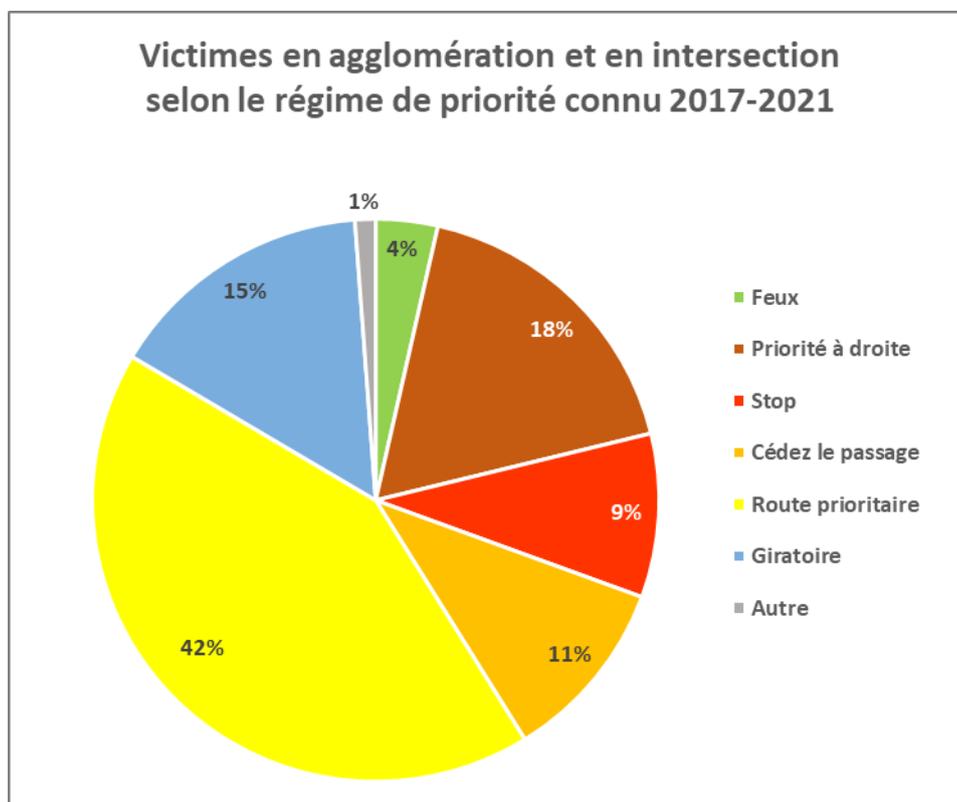
A noter que les valeurs oscillent de 4 à 17 victimes par mois, 5 ans cumulés.

- Carte des accidents corporels en agglomération impliquant un 2RM



#### 2.3.4. FACTEURS SPECIFIQUES

- Répartition des accidents en/hors intersection (2017-2021) : 37 % des accidents en agglomération surviennent en intersection.
- Répartition des victimes selon le régime de priorité dans les intersections (2017-2021)



### 3. L'ÉVALUATION DU DGO 2018-2022

Pour rappel, le Document Général d'Orientations constitue un **outil de programmation** qui définit les orientations d'actions à mener, mais également un **outil de mobilisation locale** pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

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

Pour le DGO 2018-2022, 5 enjeux ont été identifiés, 4 imposés à l'échelle nationale et 1 enjeu local au regard de l'accidentalité du département.

#### Les enjeux nationaux :

- Le risque routier professionnel
- Les addictions (alcool et stupéfiants)
- Les jeunes (14-29 ans)
- Les seniors (+ de 64 ans)

#### L'enjeu local :

- Les deux roues-motorisés

#### 3.1. SUIVI DES ACTIONS DU DGO 2018-2022 PAR ENJEU

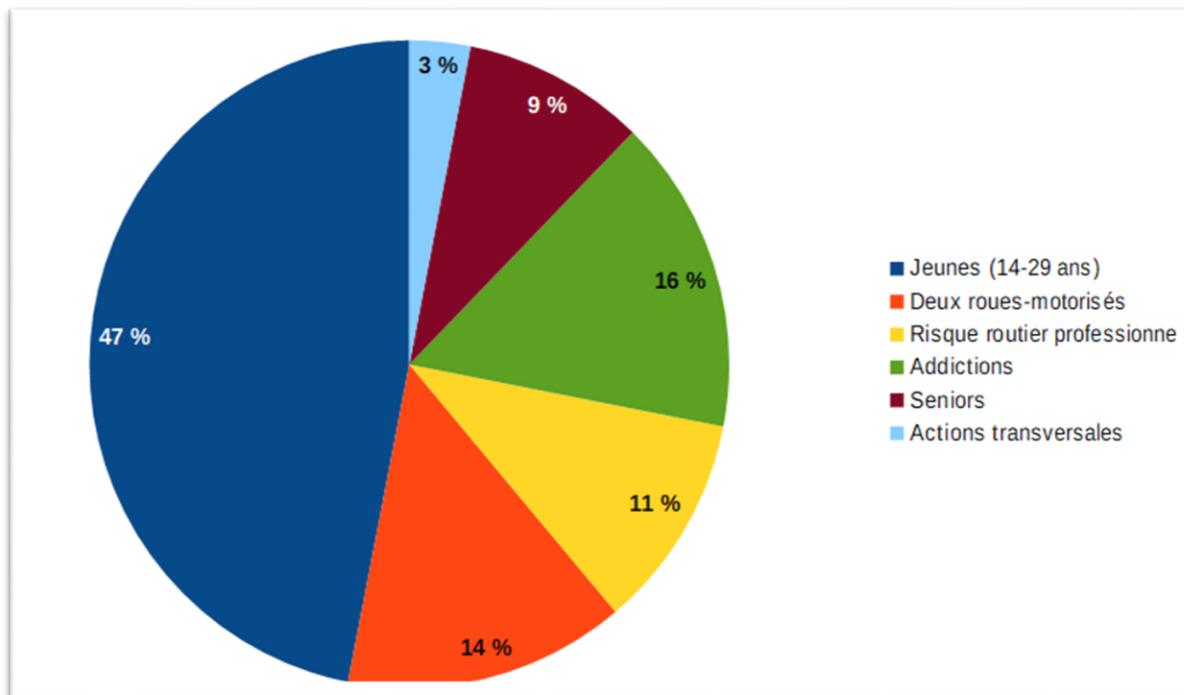
Les actions recensées dans les plans départementaux d'actions de sécurité routière de 2018 à 2022 font suite aux appels à projets lancés chaque année au mois de décembre.

Sur la période 2018-2022, **260** projets d'actions ont été présentés par les différents partenaires engagés dans la lutte contre l'insécurité routière dans le cadre des PDASR annuels.

Enjeux	Année 2018		Année 2019		Année 2020		Année 2021		Année 2022	
	Actions réalisées	%								
Jeunes (14-29 ans)	26	41	31	49	15	65	22	49	28	43
Deux roues-motorisés	11	17	8	13	3	13	6	13	9	14
Risque routier professionnel	8	13	7	11	2	9	3	7	8	12
Addictions	11	17	12	19	2	9	7	16	9	14
Seniors	6	9	4	6	1	4	6	13	7	11
Actions transversales	2	3	1	2	0	0	1	2	4	6
<b>TOTAL :</b>	<b>64</b>	100	<b>63</b>	100	<b>23</b>	100	<b>45</b>	100	<b>65</b>	100

Il convient de rappeler que pour les années 2020 et 2021, la crise sanitaire a fortement affecté le bon déroulement des actions, et notamment dans les établissements scolaires, lors des évènements festifs et auprès des seniors.

On observe que l'enjeu « jeunes » est très représenté par le nombre d'actions réalisées auprès de ce public. Les actions emblématiques menées par l'Éducation nationale en partenariat avec de nombreux partenaires connaissent un vif succès auprès de ce jeune public.



Répartition des actions par enjeu sur la période 2018-2022 (en %)

### 3.2. UTILISATION DES CREDITS AFFECTES A CHAQUE ENJEU

En début d'année, une dotation globale est affectée et répartie en fonction des enjeux du DGO en vigueur et du nombre de projets présentés par les porteurs de projet dans le cadre des PDASR annuels.

Enjeux	Année 2018		Année 2019		Année 2020		Année 2021		Année 2022	
	Actions réalisées	Montant								
Jeunes (14-29 ans)	26	28 606,16 €	31	31 550,37 €	15	20 702,82 €	22	25 256,72 €	28	30 959,14 €
Deux roues-motorisés	11	5 017,23 €	8	6 235,48 €	3	1 456,29 €	6	8 272,23 €	9	14 696,48 €
Risque routier professionnel	8	5 399,01 €	7	6 387,86 €	2	4 392,49 €	3	2 495,00 €	8	7 250,00 €
Addictions	11	11 253,33 €	12	11 168,00 €	2	1 200,00 €	7	7 600,00 €	9	7 785,20 €
Seniors	6	5 048,93 €	4	5 200,00 €	1	619,92 €	6	8 000,00 €	7	7 300,00 €
Actions transversales	2	9 880,19 €	1	8 405,49 €	0	14 309,47 €	1	12 296,28 €	4	4 768,52 €
<b>TOTAL :</b>	<b>64</b>	<b>65 204,85 €</b>	<b>63</b>	<b>68 947,20 €</b>	<b>23</b>	<b>42 680,99 €</b>	<b>45</b>	<b>63 920,23 €</b>	<b>65</b>	<b>72 759,34 €</b>

## 4. LES ENJEUX ET ORIENTATIONS PRIORISÉS POUR 2023-2027

La méthode d'analyse des données pour chaque enjeu est explicitée en annexe 3.

### 4.1. LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

#### **Constat :**

Il s'agit des accidents corporels impliquant des usagers qui se déplaçaient pour un motif professionnel : pour se rendre ou revenir de leur travail, ou pour un déplacement professionnel. Il s'agit principalement d'usagers en voiture.

	Enjeu absolu	Enjeu relatif	Réf.
<b>Déplacement professionnel</b>	<b>310 accidents</b> 203 victimes dont 9 tués	<b>35 % des accidents</b> 16 % des victimes 9 % des tués	30 % 13 % 11 %
<i>Domicile – travail</i>	<i>174 accidents</i> <i>134 victimes</i> <i>dont 7 tués</i>	<i>64 % des accidents en dépl. prof.</i> <i>64 % des victimes en dépl. prof.</i> <i>65 % des tués en dépl. prof.</i>	59 % 60 % 60 %
<i>Utilisation professionnelle</i>	<i>156 accidents</i> <i>76 accidents</i> <i>dont 2 tués</i>	<i>36 % des accidents en dépl. prof.</i> <i>36 % des victimes en dépl. prof.</i> <i>35 % des tués en dépl. prof.</i>	41 % 40 % 40 %

L'accidentalité en « risque routier professionnel » est supérieure de 5 points par rapport à la famille de départements de montagne et représente 1/3 de l'accidentalité du département de l'Aveyron.



**Objectif :** sensibiliser, faire de la prévention, communiquer sur le risque routier au regard des deux composantes suivantes :

- Le risque « trajet domicile-travail », qui se caractérise par le déplacement pour se rendre de son domicile à son lieu de travail ;
- Le risque « trajet professionnel », qui se caractérise par le déplacement effectué dans le cadre d'une mission professionnelle (réunion ou formation par exemple).

**Modalité(s) d'action :** prévention / sensibilisation / communication

**Public(s) visé(s) :** entreprises, administrations, collectivités, chambres consulaires (CFA, CCI)

**Orientation(s) d'action :**

- Améliorer la connaissance sur les accidents de trajet domicile/travail et utilisation professionnelle ;
- Promouvoir des ateliers de conduite en situation complexe (neige, verglas) ;
- Inviter les entreprises, administrations, collectivités et médecine du travail à un travail partenarial sur l'élaboration des plans d'actions ;
- Travailler sur les conditions de travail et notamment la préparation des déplacements ;
- Promouvoir les stages de remise à niveau ;
- Sensibiliser les chefs d'entreprise à l'importance d'informer leurs personnels sur tous les risques encourus lors de déplacements routiers ;
- Communiquer sur les obligations de l'employeur et sa responsabilité ;
- Renforcer les actions de prévention dans les entreprises avec simulateurs, formateurs et forces de l'Ordre ;
- Sensibiliser aux risques liés à la conduite sous emprise d'alcool et/ou stupéfiants et utilisation du téléphone portable en conduisant ;
- Intervenir dans les sections CAP conduite routière en apprentissage ;
- Relayer les campagnes de communication nationale à l'échelle locale.

**Contrôle – sanction :**

- Poursuivre les contrôles routiers sur le transport en partenariat avec les forces de l'ordre et la DREAL Occitanie ;
- Cibler les entreprises à risques afin d'afficher fermement la volonté de contrôles par secteur d'activité sur des périodes longues.

**Exemples d'actions concrètes :**

- Journée de sensibilisation auprès des agents de la DIR Massif Central et DIR Sud-Ouest en novembre dernier (agents travaillant sur les réseaux routiers) ;
- Journée de sensibilisation auprès des personnels du SDIS de l'Aveyron.

**Indicateurs de suivi**

- Nombre d'accidents de la thématique, de victimes (tués, blessés dont blessés hospitalisés)
- Nombre d'actions réalisées et nombre de personnes sensibilisées à cet enjeu
- Nombre de contrôles routiers réalisés par forces de l'ordre et la DREAL
- Nombre d'actions réalisées dans les entreprises

## 4.2. LES CONDUITES A RISQUES

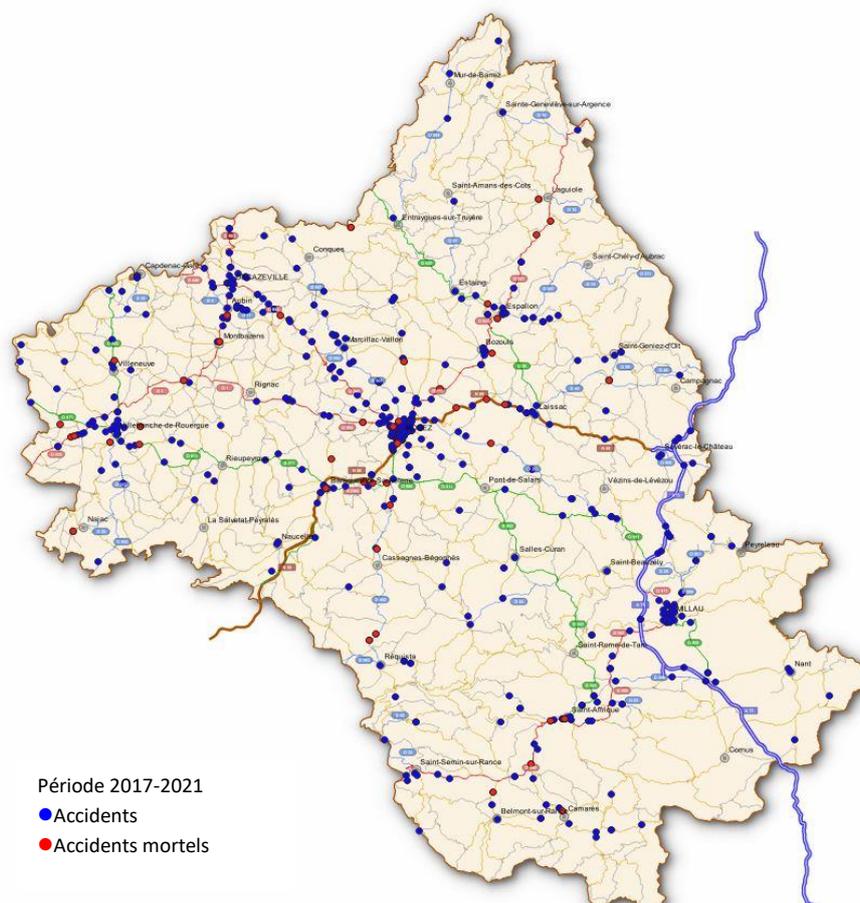
### **Constat :**

Il s'agit des accidents corporels impliquant au moins un conducteur dont un des facteurs ci-dessous a été constaté (alcool, stupéfiants, priorité, vitesse, et distracteur)

	Aveyron	
	Accidents	Tués
<b>Alcool</b>	108 – 12 %	22 – 22 %
<b>Stupéfiants</b>	37 – 4 %	12 – 12 %
<b>Priorités</b>	101 – 11 %	13 – 13 %
<b>Vitesse</b>	162 – 18 %	17 – 17 %
<b>Distracteur inattention</b>	183 – 20 %	8 – 8 %

Il est parfois difficile d'identifier les conduites à risque, hormis les conduites sous emprise de l'alcool et/ou stupéfiants qui font l'objet de dépistage par tests.

Les données pour la famille de départements de montagne ne permettent pas d'établir une comparaison.



**Objectif :** sensibiliser et responsabiliser l'ensemble des acteurs de la chaîne (usagers de la route les plus vulnérables, gérants de lieux festifs, débits de boissons) à identifier les comportements les plus à risque.

**Modalité(s) d'action :** prévention / sensibilisation / communication

**Public(s) visé(s) :** tout public et particulièrement les jeunes (14-29 ans) et les seniors (+ de 65 ans)

**Orientation(s) d'action :**

- Développer les actions d'information dans les établissements scolaires (du collège à l'enseignement supérieur) sur les risques liés à la consommation d'alcool/stupéfiants et usage des distracteurs ;
- Promouvoir les actions de sensibilisation sur les risques liés à l'usage des distracteurs ;
- Promouvoir les actions de sensibilisation sur la conduite sous stupéfiants ;
- Poursuivre et augmenter la mise en place des soirées « SAM » ;
- Accroître la distribution des kits « Capitaine de soirée » ;
- Mobiliser les organisateurs de soirées (festivals, fêtes de village) ;
- Amplifier les actions de sensibilisation auprès des seniors sur la prise de médicaments et ses effets ;
- Intensifier les interventions pédagogiques des forces de l'ordre dans les établissements scolaires et entreprises ;
- Promouvoir des soirées d'informations au niveau des communes (sous forme de débat/conférence).

**Contrôle – sanction :**

- Renforcer les contrôles sur l'usage des distracteurs et développer des alternatives aux poursuites ;
- Organiser des contrôles ciblés lors d'événements festifs (sortie de discothèque, festivals, ...) ou soirs de fête (St-Sylvestre) ;
- Accroître les actions de répression pour les récidivistes.

**Exemples d'actions concrètes :**

- Interventions de prévention par les associations « Village 12 » ou « Jeunesse, arts et loisirs » lors de grands événements festifs sur le département ;
- Mise en place d'un stand de prévention sur les risques liés à la consommation d'alcool ou stupéfiants lors d'un festival.

**Indicateurs de suivi**

- Nombre d'accidents de la thématique, de victimes (tués, blessés dont blessés hospitalisés)
- Nombre d'actions réalisées et nombre de personnes sensibilisées à cet enjeu
- Nombre de contrôles routiers réalisés par forces de l'ordre
- Nombre de personnes sensibilisées lors d'événements festifs
- Nombre d'actions réalisées auprès des seniors sur les effets de la prise de médicaments

### 4.3. LES DEUX ROUES MOTORISÉS (2RM)

#### **Constat :**

Il s'agit des accidents corporels impliquant au moins un conducteur de 2 RM (cyclo, moto légère ou moto lourde)

	Enjeu absolu	Enjeu relatif	Réf.
<b>2RM</b>	<b>231 accidents</b> 248 victimes dont 24 tués	<b>26 % des accidents</b> 19 % des victimes 24 % des tués	32 % 25 % 26 %
<i>Cyclo</i>	<i>77 accidents</i> <i>82 victimes</i> <i>dont 2 tués</i>	<b>33 % des accidents avec cyclo</b> 33 % des victimes en cyclo 8 % des tués en cyclo	28 % 27 % 10 %
<i>Moto légère</i>	<i>27 accidents</i> <i>26 victimes</i> <i>dont 3 tués</i>	<b>12 % des accidents avec moto légère</b> 10 % des victimes en moto légère 13 % des tués en moto légère	13 % 12 % 8 %
<i>Moto lourde</i>	<i>128 accidents</i> <i>140 victimes</i> <i>dont 19 tués</i>	<b>55 % des accidents avec moto lourde</b> 56 % des victimes en moto lourde 79 % des tués en moto lourde	59 % 60 % 82 %

Les 2RM sont présents dans 26 % des accidents de la période 2017-2021 (231/896), représentent 19 % des victimes (tués + blessés : 248/1302) et 24 % des tués (24/98).

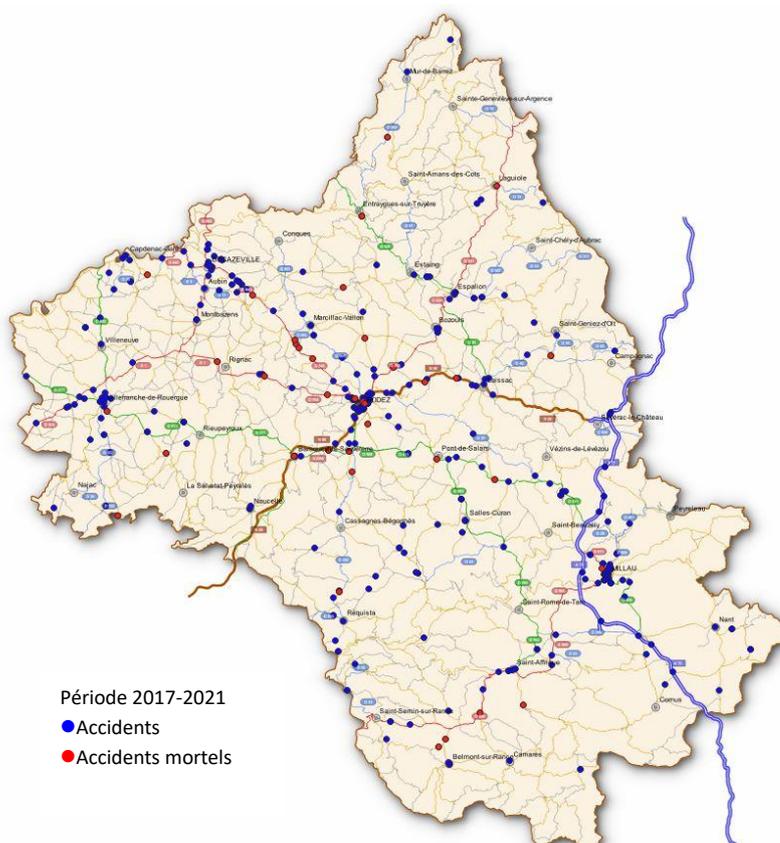
Les victimes se répartissent en 1/3 de cyclomotoristes et 2/3 de motards.

Les tués se répartissent en 8 % de cyclomotoristes et 92 % de motards.

Cependant lors des années les plus récentes (2020-2021), les tués représentent 31 % et 33 % de l'ensemble des tués.

Par comparaison avec les départements de montagne :

- L'accidentalité des 2RM en Aveyron représente une part plus faible de l'accidentalité (-6 points)
- L'accidentalité des cyclos est supérieure (+5 points) tout comme le nombre de victimes en cyclo (+6 points).



Des données complémentaires sur les 2RM sont consultables **en annexe 4**.

**Objectif :** améliorer la pratique du motocyclisme en toute sécurité. Promouvoir une pratique sécurisée de l'activité (scooter, cyclo, moto) sur le long terme et ainsi agir sur la responsabilisation des conducteurs, sur l'équipement approprié en toutes circonstances et la visibilité des 2RM.

**Modalité(s) d'action :** prévention / communication

**Public(s) visé(s) :** usagers des 2RM (scooters, cyclos, motos)

**Orientation(s) d'action :**

- Promouvoir le port d'un équipement de protection individuelle adaptée (en partenariat avec les boutiques dédiées) ;
- Développer plus de journées post-permis à destination des motards (trajectoire de sécurité, reprise de guidon, remise à niveau,...) ;
- Amplifier les actions de sensibilisation sur la vulnérabilité des 2RM et la nécessité d'éviter un sur-risque (par la prise de stupéfiants, consommation d'alcool, absence d'équipements de sécurité,...) ;
- Continuer les actions de sensibilisation dans les collèges et lycées (avec conduite sur simulateurs) ;
- Proposer auprès des vendeurs d'équipements une TVA réduite lors d'un achat d'EPI (équipement de protection individuelle) ;
- Sensibiliser les usagers de 2RM au respect du code de la route ;
- Sensibiliser les gestionnaires de voirie à une prise en compte des 2RM dans l'aménagement routier et notamment urbain et dans l'entretien des routes ;
- Travailler sur la visibilité des 2RM.

**Contrôle – sanction :**

- Augmenter les actions de répression pour les récidivistes ;
- Réaliser davantage de contrôles sur le port des équipements obligatoires et incitation au port d'équipement de protection individuelle.

**Exemples d'actions concrètes :**

- Journée de sensibilisation auprès des jeunes aux dangers de la route et à la conduite d'un 2RM au sein de lycées du département ;
- Journée « Opération trajectoire de sécurité » organisée par l'EDSR 12 pour 70 motards environ 2 fois dans l'année.

**Indicateurs de suivi**

- Nombre d'accidents de la thématique, de victimes (tués, blessés dont blessés hospitalisés)
- Nombre d'actions réalisées et nombre de personnes sensibilisées à cet enjeu
- Nombre de motards sensibilisés au port d'un équipement de sécurité

#### 4.4. LES NOUVEAUX MODES DE MOBILITE DITE « DOUCE »

##### **Constat :**

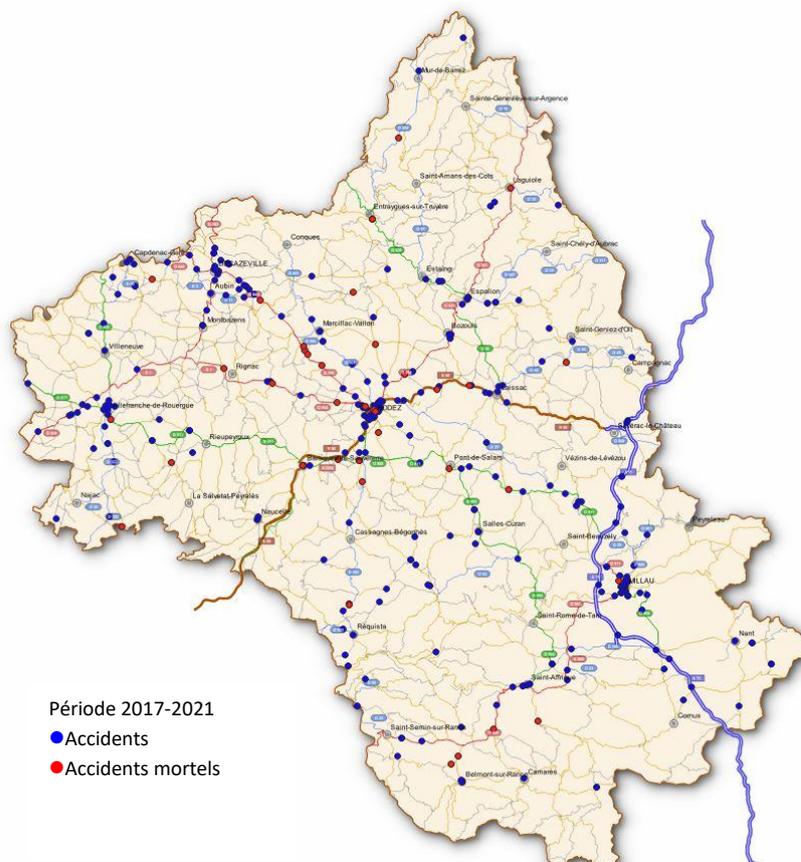
Il s'agit des accidents corporels impliquant au moins un piéton ou cycliste

	Enjeu absolu	Enjeu relatif	Réf.
<b>Mobilité « douce »</b>	<b>186 accidents</b> 195 victimes dont 17 tués	<b>21 % des accidents</b> 15 % des victimes 13 % des tués	24 % 19 % 19 %
<i>Piéton</i>	<i>119 accidents</i> <i>124 victimes</i> <i>dont 11 tués</i>	<b>64 % des accidents modes doux</b> 64 % des victimes modes doux 65 % des tués modes doux	59 % 60 % 60 %
<i>Vélo</i>	<i>67 accidents</i> <i>71 victimes</i> <i>dont 6 tués</i>	<b>36 % des accidents modes doux</b> 36 % des victimes modes doux 35 % des tués modes doux	41 % 40 % 40 %

Les mobilités « douces » comprennent les accidents impliquant des piétons et/ou des cyclistes, aucun accident corporel n'ayant été constaté sur la période étudiée, avec un EDPm.

C'est en agglomération que surviennent le plus fréquemment les accidents de ces deux modes de déplacement (3/4 des victimes).

La part des victimes âgées de 65 ans et plus est supérieure en Aveyron par rapport à la famille des départements de montagne (+11 points).



Des données complémentaires sur les cyclistes et le port du casque sont consultables **en annexe 4**.

**Objectif** : apprendre à vivre ensemble, à partager la voirie avec tous ces nouveaux modes de déplacements doux et en toute sécurité.

**Modalité(s) d'action** : prévention / sensibilisation / communication

**Public(s) visé(s)** : tout public et particulièrement les :

- jeunes (14-29 ans), utilisateurs d'EDPm
- seniors (+ de 65 ans), piétons et cyclistes

**Orientation(s) d'action** :

- Sensibiliser les usagers et notamment les jeunes adultes à l'utilisation d'un EDPm et informer sur la réglementation en vigueur ;
- Développer la sensibilisation à ces nouveaux modes de déplacement dans les établissements scolaires ;
- Édicter des règles de circulation et d'équipements obligatoires plus précises ;
- Communiquer davantage sur les risques et obligations des utilisateurs d'EDPm ;
- Faire respecter les règles du code de la route ;
- Inciter à l'achat d'un casque pour les cyclistes et utilisateurs d'EDPm en partenariat avec les boutiques dédiées ;
- Travailler en intergénérationnel pour comprendre les attentes des autres ;
- Sensibiliser les gestionnaires de voirie pour une prise en compte de ces nouveaux modes de déplacement dans l'aménagement routier et notamment urbain ;
- Sensibiliser ces utilisateurs à l'importance d'être bien visible.

**Contrôle – sanction** :

- Intensifier les contrôles préventifs auprès des usagers utilisateurs d'EDPm et cycles ;
- Mettre en place des contrôles renforcés.

**Exemples d'actions concrètes** :

- Journée de sensibilisation auprès des jeunes d'une commune sur l'importance d'être bien visible en tant que conducteurs d'EDPm ou vélo avec la conception d'un objet rétro-réfléchissant.

**Indicateurs de suivi**

- Nombre d'accidents de la thématique, de victimes (tués, blessés dont blessés hospitalisés)
- Nombre d'actions réalisées et nombre de personnes sensibilisées à cet enjeu
- Nombre de jeunes sensibilisés à l'utilisation des EDPm
- Nombre de seniors « piétons » sensibilisés au port d'un équipement rétro-réfléchissant pour être bien visible

## 5. SUIVI ET EVALUATION DU DGO 2023-2027

Le DGO 2023-2027 est **la feuille de route** permettant de guider les actions de sécurité routière présentées par les différents partenaires dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière.

### 5.1. SUIVI DE L'ACCIDENTALITE DEPARTEMENTALE

Chaque année, le bilan de l'accidentalité routière intègrera un suivi spécifique des indicateurs les plus représentatifs du DGO et notamment, pour chaque enjeu :

- Suivi du nombre d'accidents,
- Suivi du nombre de victimes (tués, blessés)

### 5.2. SUIVI DES ACTIONS MISES EN ŒUVRE DANS LE CADRE DU PDASR

Les actions recensées dans le cadre des PDASR annuels feront l'objet d'une évaluation selon plusieurs indicateurs de suivi en fonction de l'enjeu.

## 6. ANNEXES

### 6.1. ANNEXE 1 : DEFINITIONS ET GLOSSAIRE

Les statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation routière sont établies en fonction des définitions suivantes (arrêté du 27 mars 2007) :

#### Accident :

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière est un accident qui :

- provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ;
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

#### Usagers :

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- les indemnes : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;
- les victimes : impliqués non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- les tués : toute personne qui décède du fait de l'accident, sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident ;
- les blessés : victimes non tuées.

Parmi les blessés, on distingue :

- les blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures ;
- les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises

#### Agglomération

La notion d'agglomération correspond aux sections de voiries comprises entre les panneaux d'entrée et de sortie de ville (EB10 – EB20).

#### Mode doux

La notion de mode doux regroupe les usagers piétons, y compris en roller, trottinette et autres engins de déplacement personnel et les cyclistes.

#### Usagers vulnérables

Les usagers vulnérables regroupent les usagers piétons, y compris en roller, trottinette et autres engins de déplacement personnel, les cyclistes, les cyclomotoristes et les motards.

## Glossaire

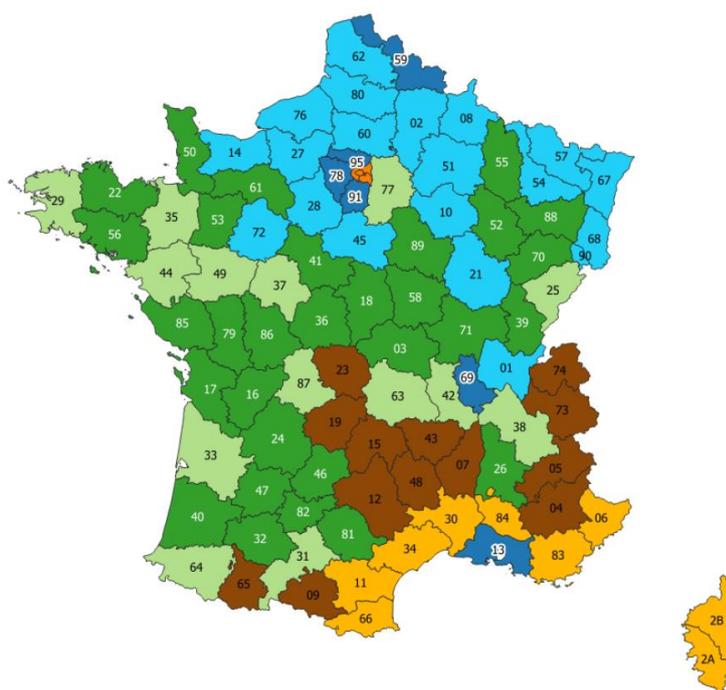
<b>ATB</b>	Accident Tué Blessé
<b>BAAC</b>	Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels
<b>BH</b>	Blessé Hospitalisé plus de 24 heures
<b>BL</b>	Blessé Léger (n'ayant pas nécessité plus de 24 heures de soins)
<b>2RM</b>	Deux Roues Motorisés
<b>DDT</b>	Direction Départementale des Territoires
<b>DGO</b>	Document Général d'Orientations
<b>EDPm</b>	Engin de Déplacement Personnel motorisé
<b>IDSR</b>	Intervenant Départemental de Sécurité Routière
<b>INSEE</b>	Institut National de la Statistique et des Études Economiques
<b>ODSR</b>	Observatoire Départemental de Sécurité Routière
<b>PDASR</b>	Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière
<b>DREAL</b>	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
<b>PL</b>	Poids Lourd
<b>PR</b>	Présumé Responsable
<b>RD</b>	Route Départementale
<b>RN</b>	Route Nationale
<b>SIG</b>	Système d'Information Géographique
<b>SOeS</b>	Service de l'Observation et des Statistiques du ministère en charge de la transition écologique
<b>SR</b>	Sécurité Routière
<b>TMJA</b>	Trafic Moyen Journalier Annuel
<b>VC</b>	Voirie Communale
<b>VT</b>	Véhicule de Tourisme
<b>VU</b>	Véhicule Utilitaire

## 6.2. ANNEXE 2 : TYPOLOGIE DES DEPARTEMENTS

Le Cerema<sup>6</sup> a construit une typologie des départements français<sup>7</sup> pour permettre de comparer entre eux des départements présentant des caractéristiques communes afin d'identifier les points de force ou d'amélioration via des indicateurs de performance.

La classification des départements en familles suit le principe que les départements d'une même famille ont des caractéristiques proches, méthode s'appuyant sur 21 variables (démographie, économie, météorologie, mobilité, répartition urbain/rural, relief et tourisme).

Le résultat principal est la répartition de l'ensemble des départements dans 7 familles :



- - Famille 1 : les départements de montagne (13 départements)
- - Famille 2 : les départements ruraux à faible densité de population (30 départements)
- - Famille 3 : les départements méditerranéens (9 départements)
- - Famille 4 : les départements monopolarisés (14 départements)
- - Famille 5 : les départements multipolarisés (20 départements)
- - Famille 6 : les départements à très forte densité de population (6 départements)
- - Famille 7 : Paris et la petite couronne (4 départements).

Ainsi, l'Aveyron est parmi la famille « départements de montagne », au même titre que les départements de l'Ariège, les Hautes-Pyrénées et la Lozère parmi les départements d'Occitanie.

---

<sup>6</sup> Cerema : centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, établissement public sous la tutelle du ministère de la transition écologique et solidaire et du ministère de la cohésion des territoires.

<sup>7</sup> Rapport d'étude consultable : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/construction-typologie-departements-france-metropolitaine>

### 6.3. ANNEXE 3 : METHODE D'ANALYSE DES DONNEES

Pour chaque enjeu du DGO 2023-2027, les données chiffrées (2017-2021) sont comparées au ratio de la famille de départements de montagne pour appréhender son poids. Ainsi, sont regardés :

- L'enjeu absolu : le nombre d'accidents, de victimes, de tués pour chaque thématique
- L'enjeu relatif : la part de cette thématique dans l'ensemble de l'accidentalité du département
- La comparaison : l'écart éventuel de cette part par rapport à celle des départements de la même famille, montagne pour l'Aveyron.

Les enjeux jeunes et seniors, présents dans le DGO 2018-2022, n'ont pas été repris en tant que tels dans le nouveau DGO mais seront déclinés dans chaque enjeu. C'est pourquoi, l'accidentalité selon une approche par tranches d'âges a été analysée.

#### LES JEUNES

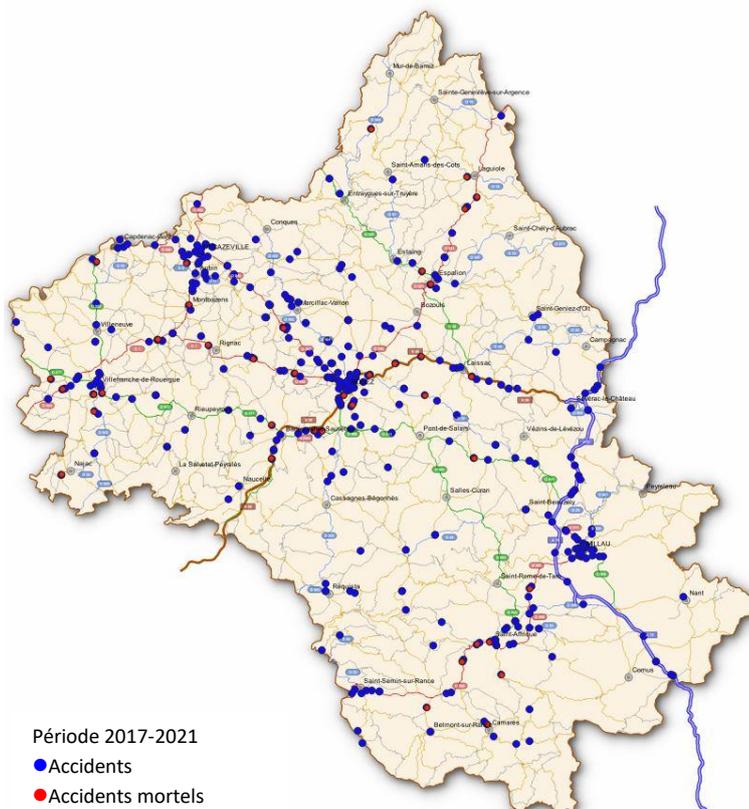
	Enjeu absolu	Enjeu relatif	Réf.
<b>14-17 ans</b> 4 % pop.	<b>99 accidents</b> 97 victimes dont 5 tués	<b>11 % des accidents</b> 7 % des victimes 5 % des tués	11 % 8 % 4 %
<b>18-24 ans</b> 7 % pop.	<b>243 accidents</b> 229 victimes dont 14 tués	27 % des accidents 18 % des victimes 14 % des tués	28 % 17 % 15 %
<b>25-29 ans</b> 4 % pop.	<b>130 accidents</b> 925 accidents dont 3 tués	15 % des accidents 7 % des victimes 3 % des tués	17 % 9 % 8 %

Globalement, la part des accidents impliquant un jeune dans le département de l'Aveyron est similaire dans les départements de la famille montagne.

Pour autant, les 3 tranches d'âges « jeunes » étudiées, ont un sur-risque d'accidents et d'être victimes d'un accident (part supérieure à la part que représente cette tranche d'âges dans la population).

Dans la majorité de ces accidents impliquant ces jeunes, ils sont conducteurs : dans 70 % des accidents impliquant un jeune de 14-17 ans ; 92 % pour les 18-24 ans et 83 % pour les 25-29 ans.

Ils sont majoritairement « présumés responsables » : à 50 % pour les conducteurs de 14-17 ans, 70 % pour les 18-24 ans et 68 % pour les 25-29 ans.



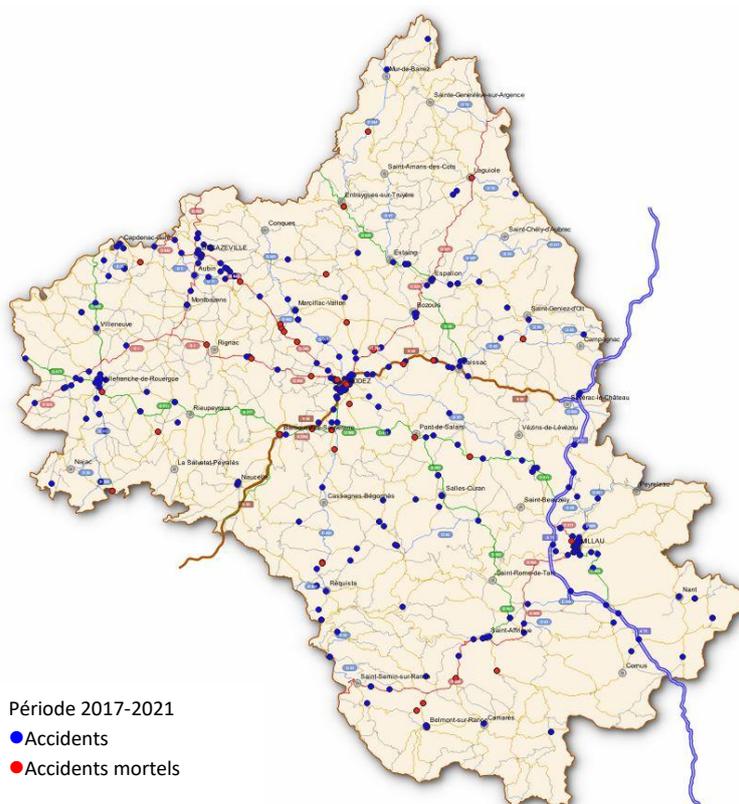
## LES SENIORS

	Enjeu absolu	Enjeu relatif	Réf.
<b>65-74 ans</b> <span style="background-color: #92d050; border-radius: 50%; padding: 5px; display: inline-block;">14 % pop.</span>	<b>173 accidents</b> 137 victimes dont 13 tués	<b>19 % des accidents</b> 11 % des victimes 13 % des tués	16 % 9 % 13 %
<b>75 ans et plus</b> <span style="background-color: #92d050; border-radius: 50%; padding: 5px; display: inline-block;">14 % pop.</span>	<b>178 accidents</b> 152 victimes dont 22 tués	20 % des accidents 12 % des victimes 22 % des tués	14 % 8 % 17 %

Les seniors présentent un sur-risque par rapport à leur part dans la population de l'Aveyron, mais également par rapport à l'accidentalité des seniors dans la famille des départements de montagne : 3 points pour les 65-74 ans et 6 points pour les 75 ans et plus.

Dans la majorité des accidents impliquant un senior, ils sont conducteurs ou piétons et présumés responsable :

	Accidents avec conducteur de cette tranche d'âge	dont conducteur présumé responsable de cette tranche d'âge	
<b>65-74 ans</b>	141	94	22 piétons
<b>75 ans et plus</b>	128	102	44 piétons



**Parmi les jeunes et les seniors : conducteur et conducteur présumé responsable – mode de déplacement**

tranches d'âges	Accidents impliquant au moins un usager de cette tranche...			Victimes de cette tranche d'âge	
		dont un conducteur de cette tranche d'âge	dont un conducteur de cette tranche présumé responsable	Victimes	Répartition selon le mode de déplacement
<b>14-17 ans</b>	99	69	49	97	51 en cyclo dont 4 passagers 2 en moto légère 4 piétons et 8 cyclistes 32 en VT/VU dont 4 conducteurs
<b>18-24 ans</b>	243	223	170	229	12 en cyclo dont 2 passagers 27 en moto dont 1 passager 6 piétons et 6 cyclistes 177 en VT/VU dont 117 conducteurs/60 passagers 1 conducteur de PL
<b>25-29 ans</b>	130	108	73	92	3 en cyclo 15 en moto dont 1 passager 3 piétons et 1 cycliste 70 en VL/VU dont 54 conducteurs/16 passagers
<b>65-74 ans</b>	173	141	74	137	6 en cyclo 8 en moto 23 piétons et 14 cyclistes 84 en VT/VU dont 65 conducteurs/19 passagers 1 conducteur de PL 1 conducteur de quad
<b>75 ans et plus</b>	231	158	102	152	1 en moto 45 piétons et 4 cyclistes 100 en VT/VU dont 67 conducteurs/33 passagers 1 conducteur de tracteur agricole et 1 de buggy

## 6.4. **ANNEXE 4** : DONNEES COMPLEMENTAIRES

### 2 roues motorisés et présumé responsable

	<b>Accidents impliquant au moins un usager de 2RM</b>	
		dont un conducteur 2RM présumé responsable
<b>2-Roues motorisés</b>	<b>231</b>	<b>158</b>
<i>dont cydo</i>	<i>77</i>	<i>57</i>
<i>dont moto légère</i>	<i>27</i>	<i>13</i>
<i>dont moto lourde</i>	<i>128</i>	<i>88</i>

### Cyclistes

71 victimes parmi les cyclistes dont :

- 40 en agglomération et 31 hors agglomération
- 18 porteurs du casque (9 en agglomération / 9 hors agglomération), soit ¼ des victimes.



# DGO 2023-2027

## 7. VALIDATION ET SIGNATURE DU DOCUMENT PAR LES PARTENAIRES INSTITUTIONNELS

Fait à Rodez, le 23 MARS 2023



Le Préfet de l'Aveyron

Charles GIUSTI



Le Président du Département de l'Aveyron

Arnaud VIALA



Le Procureur de la République



Nicolas RIGOT-MÜLLER



Le Président de l'association des maires de l'Aveyron

Jean-Marc CALVET

# SÉCURITÉ ROUTIÈRE **VIVRE, ENSEMBLE**

Préfecture de l'Aveyron :

Coordination sécurité routière - Mission Sécurité Routière - Direction Départementale des Territoires

Chef de projet départemental « sécurité routière » : **Alexandre RIZZON**, directeur des services du cabinet.