



PRÉFET DU TARN

SECURITE ROUTIERE

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS 2013 - 2017

Département du Tarn



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

SOMMAIRE

PREFACE	3
LE CADRE GENERAL DE LA DEMARCHE	4
LE CONTEXTE LOCAL	5
1. Présentation générale du département	5
2. L'accidentologie départementale	6
2.1 - Définitions et généralités	6
2.2 – Caractéristiques des accidents	7
2.3 –Evolution de l'accidentologie.....	9
LES ENJEUX ET ORIENTATIONS	10
1. Les enjeux prioritaires	10
2. Les orientations	10
Pour l'enjeu deux roues :.....	10
Pour l'enjeu jeunes (14-24 ans) :.....	11
Pour l'enjeu seniors (plus de 60 ans):	11
Pour l'enjeu alcool, stupéfiants et médicaments :	12

PREFACE

Le Document Général d'Orientation (DGO) a pour but d'analyser les évolutions de l'accidentologie dans le département. Il fixe les enjeux et les orientations pour les cinq prochaines années en matière de sécurité routière.

L'élaboration de cet outil doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent.

Il constitue également un des éléments de la politique de programmation départementale et est un facteur de mobilisation autour de véritables projets déclinés dans le cadre annuel du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Les études menées par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière (ODSR) de la Préfecture ont mis en évidence quatre axes majeurs :

- les usagers de deux roues,
- les jeunes,
- les seniors,
- l'alcool, les stupéfiants et les médicaments.

Les services de l'Etat, du Conseil Général et des collectivités territoriales, les membres des associations œuvrant dans le domaine de la sécurité routière, les partenaires, les bénévoles et les entreprises ont activement participé à l'élaboration de ce document. Nous les remercions pour leur investissement.

Ce travail de fond permet d'améliorer la lutte contre l'insécurité routière et d'éviter de nombreux drames d'accidents de la route.

Les chiffres de 2012 ont encore été améliorés par rapport à 2011 (baisse de l'ensemble des indicateurs, dont 11 vies épargnées). Il faut poursuivre cette mobilisation.

Ce document général d'orientation indique la direction à suivre pour que les routes du Tarn soient toujours plus sûres.

Albi, le **11 JAN. 2013**

La préfète du Tarn



JOSIANE CHEVALIER

Le président du Conseil Général du Tarn



THIERRY CARCENAC

LE CADRE GENERAL DE LA DEMARCHE

Chaque département doit définir en 2012, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations (DGO) pour les années 2013 à 2017, les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents.

Il est élaboré, sous l'égide du Préfet, dans le cadre d'une démarche partenariale associant les services de l'Etat, les collectivités territoriales et les associations.

Dans le Tarn, l'établissement du DGO s'est déroulé en deux étapes :

1 ■ Sous la présidence du chef de projet sécurité routière, directeur de cabinet de la Préfecture, le Comité de pilotage composé :

- de représentants du Conseil Général,
- de représentants des mairies d'Albi et de Castres,
- de représentants du groupement de gendarmerie,
- de représentants de la Direction Départementale de la Sécurité Publique (DDSP),
- de représentants de la Direction Interdépartementale des Routes du Sud-Ouest (DIRSO),
- de représentants du pôle régional sécurité routière de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Midi Pyrénées,
- de représentants des associations ANPAA, Prévention MAIF, Prévention Routière, Syndicat des Pharmaciens, APAJ/ZEBU, Association des accidentés de la vie, Cyclo-randonneur Albigeois,
- des Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR),
- du coordinateur départemental de sécurité routière, chef du Bureau Sécurité Routière (BSR) de la Préfecture et de ses agents,

s'est réuni le 17 septembre 2012 afin de définir les principaux enjeux du DGO à venir sur la base d'un bilan qualitatif du précédent document et de l'évolution de l'accidentologie locale.

Ce comité a validé 4 enjeux départementaux au regard des éléments statistiques fournis par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR).

2 ■ Lors d'une deuxième réunion du comité de pilotage qui s'est tenue le 5 novembre 2012, les orientations d'actions ont été définies pour chaque enjeu retenu.

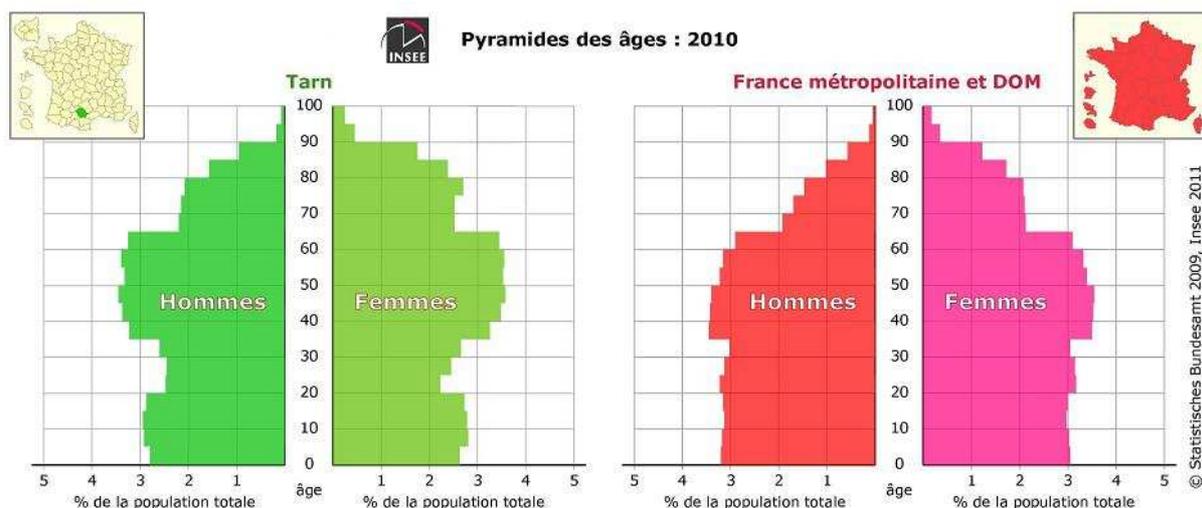
LE CONTEXTE LOCAL

1. Présentation générale du département



Avec 376 492 habitants (chiffres INSEE au 1^{er} janvier 2010), le département du Tarn est le deuxième département de Midi Pyrénées en terme de démographie et de densité de population (66 habitants au km²).

Sa pyramide des âges indique que la population semble plutôt vieillissante.



Groupes d'âges (2010)

âge	millions	%	% femmes
65+	0,08	21,8	57,8
20 - 64	0,21	55,8	50,6
<20	0,09	22,5	48,7
Total	0,38	100	51,7

Groupes d'âges (2010)

âge	millions	%	% femmes
65+	10,78	16,6	58,8
20 - 64	38	58,7	50,7
<20	15,97	24,7	48,8
Total	64,75	100	51,6

Avec 5 758 km² et à cheval sur le massif central et le bassin aquitain, les routes du Tarn sillonnent un département aux reliefs contrastés où se mêlent montagnes modestes, plateaux, gorges, collines et vallées alluviales.

Les plaines et collines, inclinées vers le sud ouest, sont bordées au nord-est de plateaux de faible altitude (Ségala) et au sud-est de chaînons montagneux (Monts de Lacaune dont le point culminant se situe à 1 267m d'altitude et Montagne Noire).

Le Tarn, l'Agout et le Dadou y ont creusé de larges vallées.

Le département est sillonné par environ 12 300 km de routes qui se décomposent en :

- ↪ 40 km de réseau autoroutier reliant la préfecture Albi à la métropole toulousaine (A68),
- ↪ 106 km de routes nationales (RN) incluant la RN 88 (Albi - Rodez), la RN 126 (Castres – Toulouse) et la RN 112 (Castres – Mazamet),
- ↪ 4 132 km de routes départementales (RD),
- ↪ environ 8 000 km de voies communales (VC).

En 2011, le réseau structurant supportait les trafics routiers moyens suivants :

- ↪ 21 879 véhicules / jour pour l'A68,
- ↪ 19 265 véhicules / jour pour les routes nationales,
- ↪ 5 388 véhicules / jour pour le réseau départemental de 1^{er} catégorie.

L'évolution du trafic routier présente une hausse continue d'environ 3% par an.

Avec 197 482 voitures légères de moins de 15 ans en circulation en 2012, le département du Tarn est le 2^{ème} département de la région Midi Pyrénées après la Haute Garonne.

2. L'accidentologie départementale

2.1 - Définitions et généralités

L'étude accidentologique est basée sur l'exploitation et l'analyse des Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation (BAAC), synthèse informatique des procès-verbaux des forces de l'ordre, exploités par le logiciel CONCERTO.

Quelques définitions :

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

- 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.

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

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

- les **indemnes** : impliqués non décédés et dont l'état n'a nécessité aucun soin médical,
- les victimes impliquées non indemnes.

Parmi ces victimes, on distingue :

- les **tués** : à compter du 1er janvier 2005, toute personne qui décède sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident
- les **blessés hospitalisés** (BH) : victimes non tuées, admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures
- les **blessés légers** (BL) (ou non hospitalisés BNH) : victimes non tuées, ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admis comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

Les **victimes graves** regroupent les tués et les blessés hospitalisés.

On entend par **milieu urbain** (ou en agglomération), l'ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route (parties de routes situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau, situé hors agglomération, constitue la **rase campagne**.

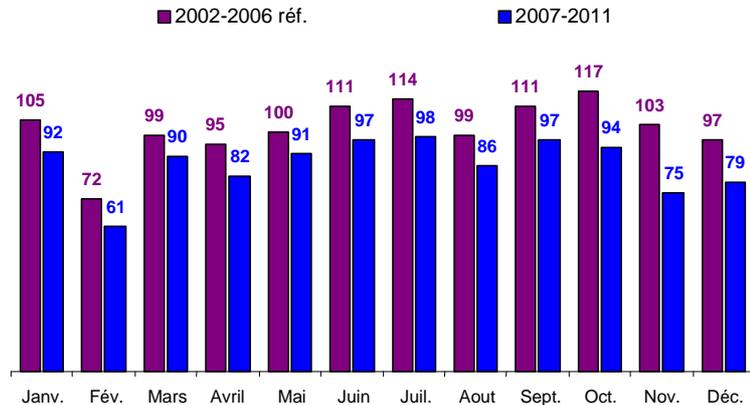
2.2 – Caractéristiques des accidents

Sur la période d'étude 2007 – 2011, les accidents corporels ont présenté les caractéristiques suivantes :

Dans le temps :

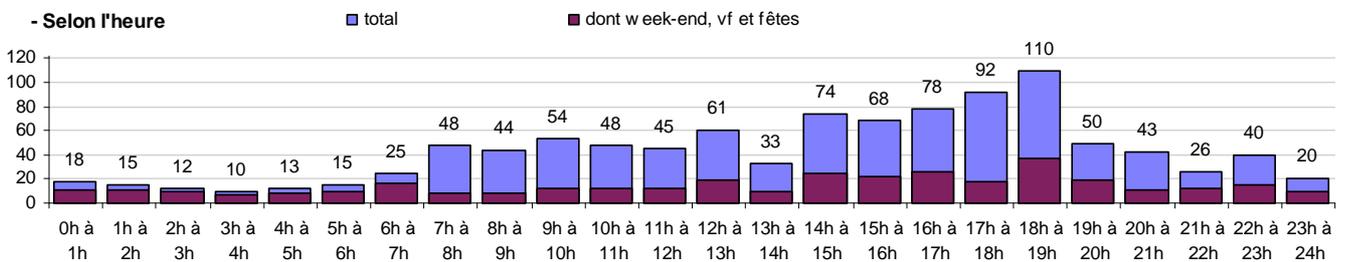
- ↪ une répartition uniforme sur l'ensemble des mois de l'année à l'exception de février qui est le mois le moins accidentogène,

Nombre d'accidents corporels



- ↪ une répartition uniforme sur l'ensemble des jours de la semaine y compris les samedis et dimanches ;

- ↪ en journée durant les jours ouvrés avec un pic entre 17h et 19h



Durant les week-end et fêtes, la tranche nocturne de 0h à 7h, est plus marquée.

Dans l'espace :

- ↪ en majorité sur les RD et VC qui représentent le linéaire de route le plus important,
- ↪ hors agglomération (tendance qui s'est inversée par rapport au précédent DGO),
- ↪ en ligne droite,
- ↪ sur du plat,
- ↪ hors intersection.

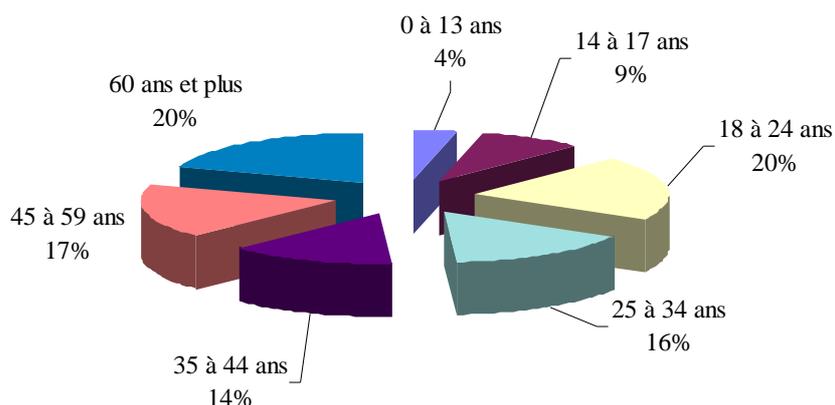
Les impliqués :

- ↳ les usagers de véhicules légers (VL) en majorité suivi des usagers de deux roues motorisés

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN ...	2007-2011		2002-2006 Réf.	
	Nbre accid.	% accid.	Nbre accid.	% accid.
piéton	123	11.8%	202	10.3%
bicyclette	52	5.0%	99	5.0%
2R motorisé < 50 cm3 (cyclomoteur)	146	14.0%	394	20.0%
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3 (motocyclette)	146	14.0%	220	11.2%
vl ou vu	917	88.0%	1767	89.8%
poids lourd	52	5.0%	100	5.1%
les autres modes	37	3.6%	36	1.8%
Ensemble des accidents de la période	1042	100.0%	1968	100.0%

- ↳ à 66 % des hommes qui représentent 71 % des victimes,
- ↳ les 18 – 24 ans et les plus de 60 ans principalement victimes des accidents,

Répartition des victimes selon l'âge



Les circonstances :

- ↳ la majorité impliquant plusieurs véhicules,

Il est toutefois à noter que la part des accidents avec un seul véhicule (34%) est en augmentation par rapport à la période d'étude du précédent DGO (29%).

- ↳ par temps sec et sur chaussée sèche,
- ↳ de jour avec une bonne visibilité,

Les facteurs aggravants :

- ↳ dans 17 % des accidents corporels, les usagers impliqués présentent un taux d'alcoolémie supérieur à la limite autorisée.

L'alcool est présent dans 29 % des accidents mortels.

↪ 87 % des usagers impliqués dans les accidents utilisent les dispositifs de sécurité (ceinture, casque).

La non-utilisation progresse toutefois dépassant ainsi les 6% des accidents.

Dans les accidents mortels, la non-utilisation de ces dispositifs a occasionné 24 % des décès.

↪ 34 % des accidents corporels ont eu lieu contre des obstacles latéraux.

Parmi les obstacles heurtés, les arbres restent majoritaires avec 40% des accidents de la catégorie.

Le choc contre des arbres est l'une des principales causes aggravantes et compte pour 25 % des décès sur les routes du Tarn.

2.3 -Evolution de l'accidentologie

L'évolution de l'accidentologie est basée sur le comparatif des données accidentologiques issues de la période d'étude 2007-2011, présentée ci-dessus, avec celles issues de la période 2002-2006, base d'étude du précédent DGO et appelée « période de référence ».

									Tués par millions d'habitants		
		Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués	Total blessés	dont BH	G4	Tarn	National
Période d'étude : 2007-2011		1042	196	832	1542	215	1327	821	20.6	111.5	63.9
Période de référence : 2002 - 2006 (période d'étude précédent DGO)		1968	249	1027	2889	279	2610	964	14.2	140.0	77.0
Evolution / période de référence	Nbre	-926	-53	-195	-1347	-64	-1283	-143	+6	-29	-13
	%	-47.1%	-21.3%	-19.0%	-46.6%	-22.9%	-49.2%	-14.8%	+45.5%	-20.4%	-17.0%

Une diminution assez nette de l'ensemble des indicateurs est à noter par rapport à la période de référence.

Toutefois, l'indice de gravité G4 (nombre de tués pour 100 accidents corporels de la catégorie) est en augmentation comme au niveau national et place le département du Tarn bien au-dessus du niveau national.

A l'issue de ce comparatif, les thématiques suivantes ont connu un maintien ou une évolution défavorable par rapport à l'étude de référence :

- ↪ les deux roues ;
- ↪ les piétons ;
- ↪ les jeunes (18-24 ans) ;
- ↪ les 45 à 59 ans ;
- ↪ les seniors (plus de 60 ans) ;
- ↪ l'alcool ;
- ↪ les équipements de sécurité (ceinture, casque) ;
- ↪ les obstacles latéraux.

1. Les enjeux prioritaires

Sur la base de l'étude accidentologique comparative menée par l'ODSR, le Comité de pilotage qui s'est réuni le 17 septembre 2012, a retenu quatre enjeux prioritaires pour la période 2013-2017, à savoir :

- ↪ les deux roues ;
- ↪ les jeunes (14-24 ans) ;
- ↪ les seniors (plus de 60 ans) ;
- ↪ l'alcool, les stupéfiants et les médicaments.

Ces quatre thématiques feront partie des priorités d'actions déclinées annuellement dans les Plans Départementaux de Sécurité Routière (PDASR).

2. Les orientations

Lors de la deuxième réunion du comité de pilotage du 5 novembre 2012, chaque enjeu a fait l'objet d'une déclinaison selon trois axes :

- le volet « éducation » ;
- le volet « information » ;
- les « propositions d'actions »

Pour l'enjeu deux roues :

- Education :
 - ↪ Améliorer la connaissance sur les accidents des deux roues,
 - ↪ Développer l'information sur la cohabitation des usagers (information sur la perception des problèmes liés aux différents types de véhicules et d'usagers : deux-roues, véhicules particuliers, véhicules utilitaire, poids lourds...),
 - ↪ Accentuer l'éducation routière des conducteurs de deux-roues et en particulier de cyclomoteurs et de scooters > 50 cm².
- Information :
 - ↪ Informer les élus et participer le cas échéant à la réflexion sur les aménagements ou les modifications d'infrastructures pouvant présenter des avantages ou des dangers pour les deux-roues,
 - ↪ Informer tous les publics sur les conséquences de modification du débridage des deux roues motorisés,
 - ↪ Accentuer l'information sur les équipements de sécurité des conducteurs de deux roues motorisés ou non motorisés.

▪ Propositions d'actions :

- ↪ Favoriser l'organisation de formations complémentaires à la conduite de moto,
- ↪ Sensibiliser les parents et conducteurs à la conduite des deux roues, aux spécificités et aux dangers liés à ce mode de déplacement (actions d'alternative à la poursuite),
- ↪ Sensibiliser les cyclistes sur les équipements de sécurité et faire un rappel du code de la route à vélo,
- ↪ Lutter contre le commerce illégal d'articles permettant d'augmenter la puissance des deux-roues motorisés,
- ↪ Faire des actions de communication, presse, radio concernant les deux roues motorisés et non motorisés.

Pour l'enjeu jeunes (14-24 ans) :

▪ Education :

- ↪ Poursuivre le développement des actions en milieu scolaire par tranche d'âge : les petits, les 8-14 ans et les 14-24 ans. Pour la dernière catégorie ne pas se limiter au code mais initier à la pratique des deux-roues < 50 cm2,

▪ Information :

- ↪ Poursuivre les interventions des correspondants sécurité routière dans les lycées, les collèges et l'université,
- ↪ Renforcer la publicité autour des actions de sécurité routière à travers internet par exemple (site des services de l'Etat).

▪ Propositions d'actions :

- ↪ Cibler certaines actions de sensibilisation sur les populations de jeunes en apprentissage à un métier (CFA, CME, Foyers de jeunes travailleurs, MJC...),
- ↪ Impliquer les animateurs dans le cadre du milieu sportif, lors de manifestations,
- ↪ Relancer le portage des actions par les jeunes dans le cadre des opérations Label vie,
- ↪ Développer l'écoute et l'information sur les conséquences des accidents de la route (psychologiques, judiciaires, pécuniaires) notamment dans les lycées, les facultés, les C.F.A.

Pour l'enjeu seniors (plus de 60 ans):

▪ Education :

- ↪ Favoriser les tests de conduite, les tests de réflexes et les tests de vision,
- ↪ Renforcer les stages de recyclage pour les seniors.

▪ Information :

- ↪ Renforcer l'information des seniors en fonction de leur situation d'usager de la route,
- ↪ Développer la prise de conscience par l'information, en liaison avec le milieu médical.

▪ Propositions d'actions :

- ↪ Inciter les seniors à utiliser les modes de transports alternatifs à la voiture,
- ↪ Relancer les référents communaux sécurité routière sur les actions possibles visant ce public,
- ↪ Impliquer les associations, les organismes sociaux et les caisses complémentaires dans les opérations seniors,
- ↪ Nouer des partenariats avec les organismes en contact avec les seniors,
- ↪ Favoriser les actions pour les « seniors piétons ».

Pour l'enjeu alcool, stupéfiants et médicaments :

Les analyses accidentologiques nous amènent à cibler plus particulièrement les tranches d'âges supérieures à 30 ans qui sont les plus touchées par la conduite sous l'emprise d'alcool.

▪ Education :

- ↪ Sensibiliser les usagers sur les conséquences de l'alcool et des stupéfiants au volant : risques corporels, judiciaires, administratifs et psychologiques,
- ↪ Mobiliser les entreprises, les collectivités territoriales et les professionnels de la santé sur le risque alcool, grâce à une réorientation des plans de prévention des risques en entreprise (PPRRE),
- ↪ Favoriser les actions ponctuelles sur la population active,
- ↪ Promouvoir et valoriser le principe du conducteur désigné (opération SAM),
- ↪ Promouvoir l'autocontrôle.

▪ Information :

- ↪ Améliorer la connaissance sur les accidents liés à l'alcool et aux stupéfiants,
- ↪ Relayer localement les campagnes nationales,
- ↪ Organiser localement des campagnes sur le risque de conduite sous l'emprise de stupéfiants.

▪ Propositions d'actions :

- ↪ Maintenir à un niveau élevé les contrôles (plan départemental de contrôles routiers),
- ↪ Mobiliser les organisateurs de soirées et les milieux associatifs, les comités d'entreprises (Alcoborne souvent demandé par les associations),
- ↪ Travailler en collaboration avec la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) et la Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail (CARSAT) afin de mieux atteindre le milieu professionnel. 📍