

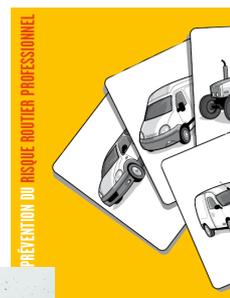


PRÉFET DU TARN

SECURITE ROUTIERE

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS 2018 – 2022

Département du Tarn



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

SOMMAIRE

PREFACE.....	3
1 LE CADRE GENERAL DE LA DEMARCHE.....	5
1.1 Les objectifs du document général d'orientations.....	5
1.2 La démarche d'élaboration.....	5
2 LE CONTEXTE LOCAL.....	7
2.1 Présentation générale du département.....	7
2.1.1 Situation géographique.....	7
2.1.2 Population et démographie.....	7
2.1.3 Réseau routier.....	8
2.2 L'accidentologie départementale.....	10
2.2.1 Évolution de l'accidentalité.....	10
2.2.2 Principales caractéristiques des accidents.....	11
3 L'EVALUATION DU DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS (DGO) 2013 - 2017	20
3.1 Suivi des actions du DGO 2013 - 2017 par enjeu.....	20
3.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu.....	21
4 LES ENJEUX ET ORIENTATIONS POUR 2018 - 2022.....	22
4.1 Les enjeux prioritaires.....	22
4.2 Les orientations.....	22
5 SUIVI ET ÉVALUATION DU DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS 2018 - 2022	25
5.1 Suivi de l'accidentologie départementale.....	25
5.2 Suivi des actions mises en œuvre dans le cadre du PDASR.....	29

PREFACE

Lors du Conseil national de sécurité routière (CNSR) du 23 janvier 2017, le ministre de l'Intérieur a réaffirmé l'objectif de 2000 personnes tuées sur les routes à l'horizon 2020. Pour cela, quatre grandes priorités nationales ont été fixées en matière de lutte contre l'insécurité routière :

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

Dans ce contexte, chaque département a pour mission d'élaborer un Document Général d'Orientation (DGO) pour la période 2018 - 2022.

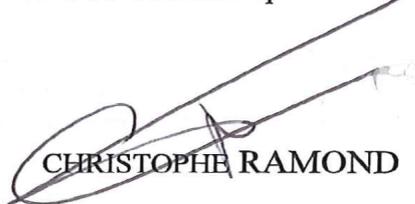
Outil de programmation et de mobilisation autour de véritables projets en matière de sécurité routière, il permet à partir de l'analyse la situation locale en matière d'accidentalité, de fixer pour les cinq années à venir les enjeux et les orientations d'actions qui seront ensuite déclinés annuellement en actions de sécurité routière.

Lors de son élaboration, l'ensemble des partenaires et acteurs locaux ont partagé l'analyse de l'insécurité routière du département et fixé les enjeux qui en découlent pour se mobiliser autour d'orientations d'actions communes.

Cette démarche doit donc permettre la mobilisation de tous pour lutter efficacement contre l'insécurité routière et réduire significativement le nombre d'accidents sur les routes.

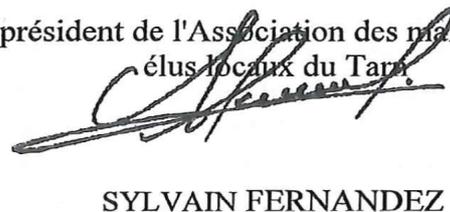
DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS DEPARTEMENT DU TARN 2018 – 2022

Le président du Conseil départemental du Tarn



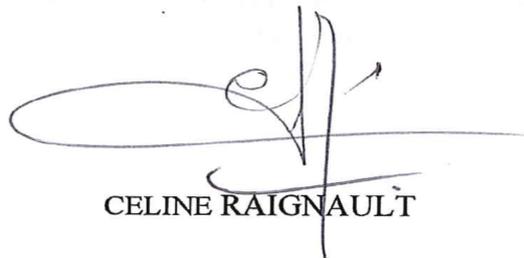
CHRISTOPHE RAMOND

Le président de l'Association des maires et des
élus locaux du Tarn



SYLVAIN FERNANDEZ

La procureur de la République
près le Tribunal de Grande Instance de Castres



CELINE RAIGNAULT

Le procureur de la République
près le Tribunal de Grande Instance d'Albi



ALAIN BERTHOMIEU

Le commandant du groupement de gendarmerie
du Tarn



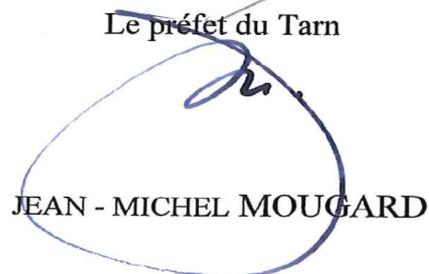
COLONEL PIERRE COUVE

Le directeur départemental de la sécurité
publique du Tarn



COMMISSAIRE PASCAL DUMAS

Le préfet du Tarn



JEAN - MICHEL MOUGARD

1 LE CADRE GENERAL DE LA DEMARCHE

1.1 Les objectifs du document général d'orientations

Sous la responsabilité du préfet de département et de son directeur de cabinet, chef de projet sécurité routière, l'élaboration du document général d'orientations (DGO) doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

Les principaux partenaires mobilisés sont les représentants des administrations de l'État, les forces de l'ordre, les élus départementaux et communaux, le représentant de l'association des maires, les assureurs du risque routier professionnel, la caisse d'assurance retraite de la santé au travail (CARSAT), la mutualité sociale agricole (MSA), la caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (CNRACL), les caisses primaires d'assurance maladie (CPAM), les associations locales et les bénévoles intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) et chargés de mission deux roues motorisés.

1.2 La démarche d'élaboration

La démarche d'élaboration du DGO 2018 – 2022 s'est déroulée en deux phases :

- 1ère phase : bilan et réactualisation des enjeux
- 2ème phase : définition des orientations d'actions 2018 – 2022

La première phase a consisté à établir un bilan et une évaluation du DGO 2013 – 2017 et de ses enjeux qu'étaient les jeunes de 14 à 24 ans, les seniors de plus de 60 ans, l'alcool, les stupéfiants et les médicaments et les deux roues.

Dans ce cadre, le bureau sécurité routière (BSR) de la direction départementale des territoires (DDT) du Tarn a mené une étude de l'accidentalité locale et un bilan des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) sur la base des données de la période 2012 – 2016 dont une synthèse figure en deuxième partie du présent document.

Cet état des lieux a permis de définir les enjeux prioritaires pour la période 2018-2022 qui sont déclinés dans le paragraphe 4.1 du présent document.

La deuxième phase a consisté en l'organisation de groupes de travail afin de déterminer pour les cinq années à venir, les orientations d'actions pour chaque enjeu.

Sous le pilotage du bureau sécurité de la DDT du Tarn, cinq groupes ont été constitués et ont mobilisé des représentants :

- ◆ des administrations de l'État (justice, direction départementale de la cohésion sociale et de la protection des populations (DDCSPP), DDT, éducation nationale) ;
- ◆ du conseil départemental du Tarn ;
- ◆ des mairies d'Albi et de Castres ;
- ◆ de l'association des maires du Tarn ;
- ◆ du groupement de gendarmerie ;
- ◆ de la direction départementale de la sécurité publique (DDSP) ;
- ◆ de la direction interdépartementale des routes du Sud-Ouest (DIRSO) ;

- ◆ 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).

Ces cinq groupes de travail se sont réunis les 7 et 8 mars 2018.

A l'issue de ces réunions, des orientations d'actions pour chacun des enjeux ont été définies.

2 LE CONTEXTE LOCAL

2.1 Présentation générale du département

2.1.1 Situation géographique

Département français de métropole situé au cœur de la région Occitanie, le Tarn est limitrophe des départements de l'Aveyron, de l'Hérault, de l'Aude, de la Haute-Garonne et du Tarn-et-Garonne.

Ses principales villes sont : Albi (préfecture), Castres (sous-préfecture), Mazamet, Graulhet, Lavaur, Gaillac, et Carmaux.

Département rural, il présente une superficie de 5 758 km² et une densité de population de 66,8 habitants au kilomètre-carré.

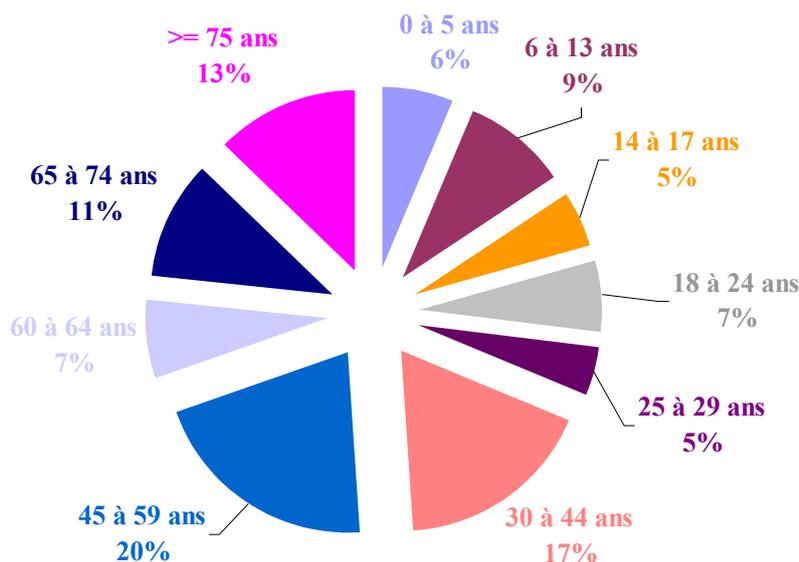
Sa partie ouest est influencée par l'attractivité économique et le dynamisme de la métropole régionale toulousaine. Cette influence se traduit principalement sur les logements et les déplacements.

2.1.2 Population et démographie

Selon les chiffres de l'institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), le département du Tarn compte 386 543 habitants (chiffres 2015) soit 0,6 % de la population française.

Comme pour la France métropolitaine, 51,7 % des habitants du Tarn sont des femmes et 48,3 % des hommes.

Répartition par classes d'âges de la population tarnaise (sources INSEE 2014) :



27% de la population tarnaise sont des jeunes de moins de 24 ans (29 % pour la France).

50 % des Tarnais ont entre 25 et 64 ans (51 % pour la France) et 23 % ont plus de 65 ans (18 % pour la France).

Sur la période 2010-2015, l'accroissement de la population totale tarnaise est légèrement supérieur à celui de la France (+ 2,97 % contre + 2,45 % au niveau national).

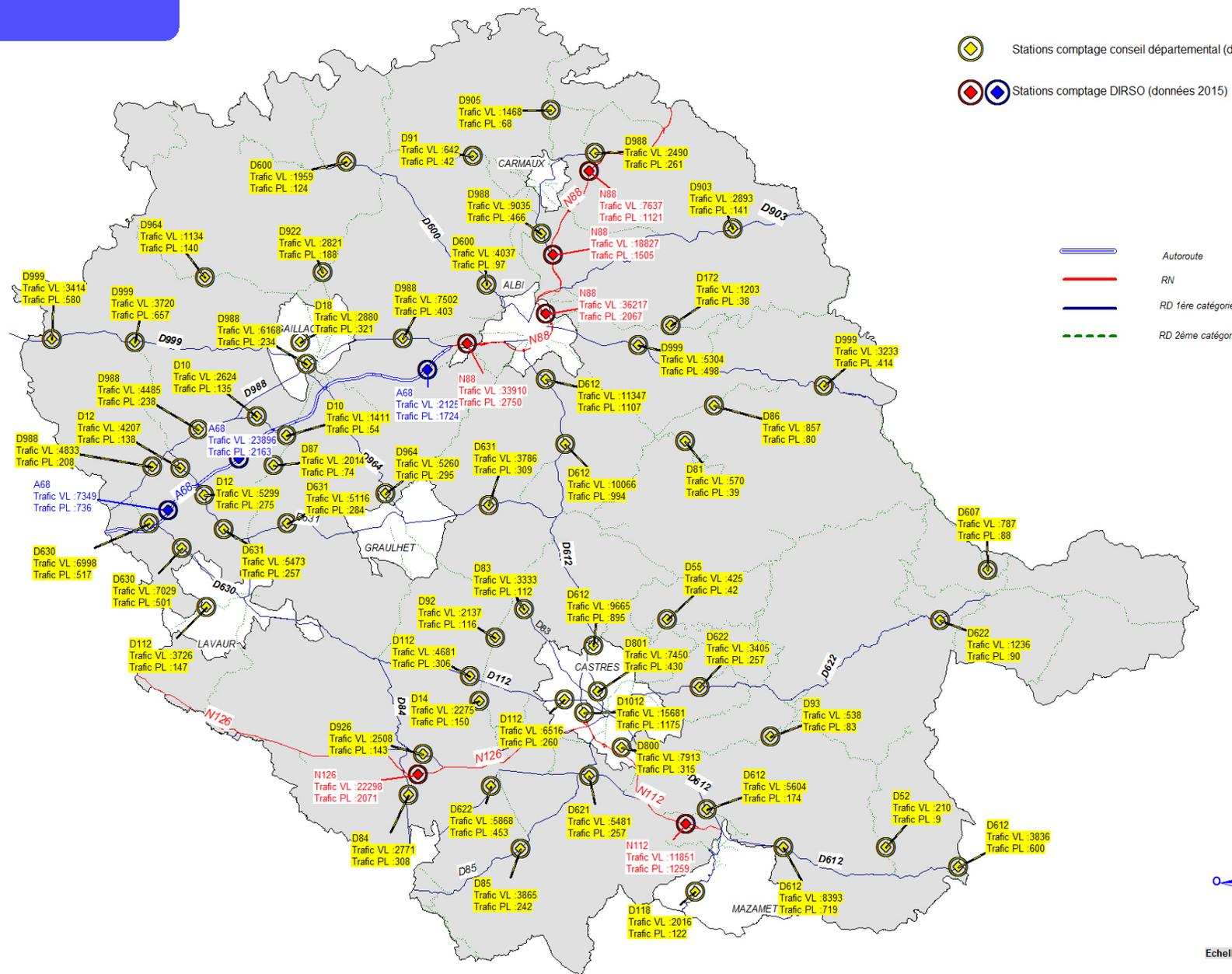
2.1.3 Réseau routier

Environ 12 200 kilomètres de routes quadrillent le département du Tarn.

Ils se décomposent de la manière suivante :

- 40 km d'autoroute A68,
- 106 km de routes nationales (RN) incluant la RN 88 (axe Toulouse/Rodez), la RN 112 entre Castres et Mazamet et la RN 126, dont 34 km de 2x2 voies,
- 4 144 km de routes départementales (RD),
- environ 7 900 km de voies communales (VC) et autres.

La cartographie des trafics routiers 2015 – 2016 présentée à la page suivante, permet d'illustrer le volume de véhicules circulant sur les divers axes routiers du département.



2.2 L'accidentologie départementale

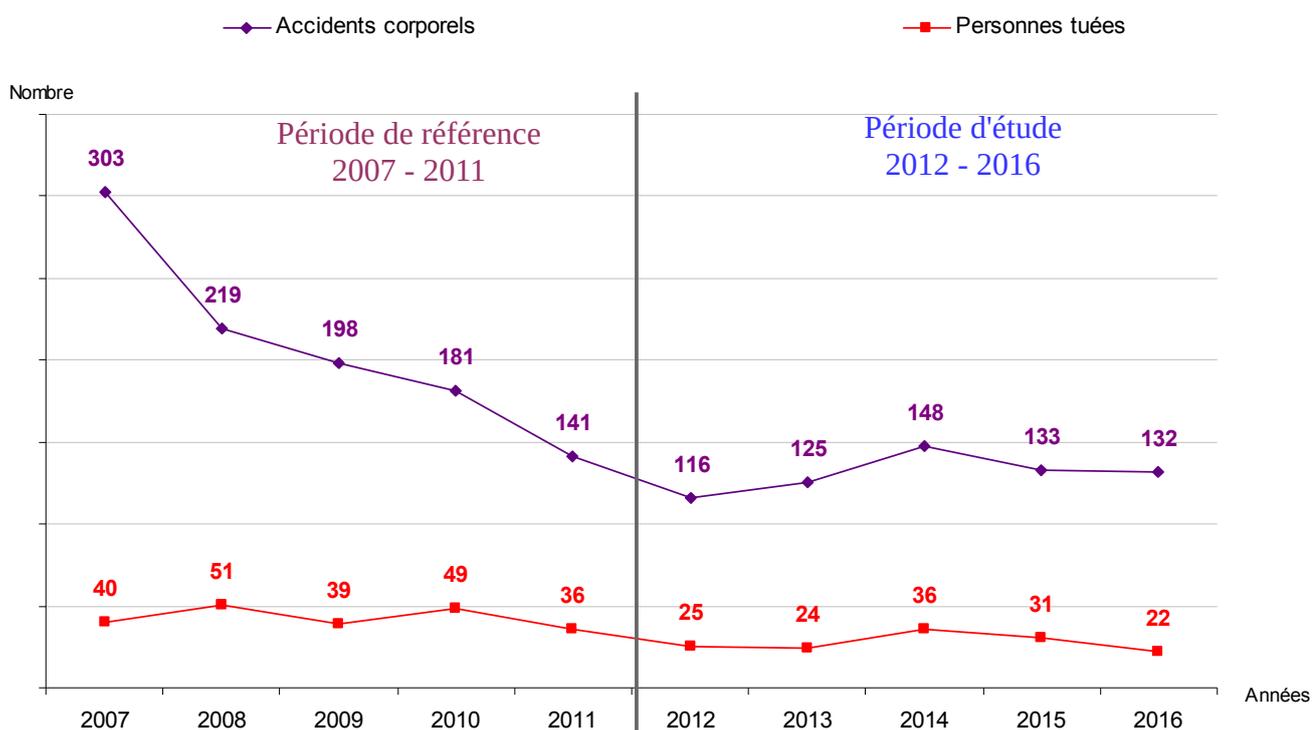
Le bureau sécurité routière de la direction départementale des territoires (DDT) du Tarn a réalisé une étude de l'accidentalité départementale sur la période 2012 – 2016. Cette analyse fondée sur l'exploitation des fichiers BAAC, bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation, synthèses informatiques des procès-verbaux des forces de l'ordre exploitées par le logiciel CONCERTO, a permis de comparer l'évolution des accidents corporels par rapport à la période de référence 2007 – 2011 (période d'étude du précédent DGO).

2.2.1 Évolution de l'accidentalité

		Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués	Total blessés	dont BH
Période d'étude : 2012-2016		673	126	603	1027	138	889	612
Période de référence : 2007 - 2011 (période d'étude précédent DGO)		1042	196	832	1542	215	1327	821
Evolution / période de référence	Nbre	-369	-70	-229	-515	-77	-438	-209
	%	-35.4%	-35.7%	-27.5%	-33.4%	-35.8%	-33.0%	-25.5%

Globalement par rapport à la période de référence 2007 - 2011, tous les indicateurs de l'accidentalité ont connu une diminution d'environ – 30 % en moyenne.

Évolution annuelle du nombre d'accidents corporels et de personnes tuées entre 2007 et 2016



Le nombre d'accidents corporels et de personnes tuées connaissent depuis 2007 une tendance à la baisse.

Pour les accidents corporels, cette diminution a connu trois phases : de 2007 à 2012 une baisse annuelle régulière jusqu'à atteindre un nombre plancher en 2012 avec 116 accidents recensés. A partir de 2013, cette inflexion s'est inversée jusqu'en 2014 (148 accidents corporels recensés). 2015 et 2016 ont enregistré un stabilité autour de 132 accidents corporels.

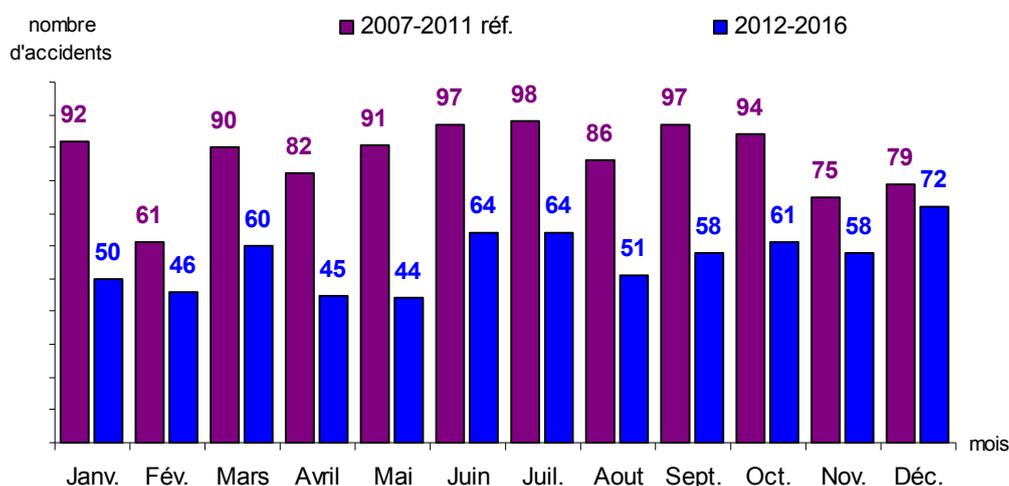
2.2.2 Principales caractéristiques des accidents

Dans le temps :

Sur la période d'étude 2012 – 2016, les accidents corporels ont présenté les caractéristiques suivantes :

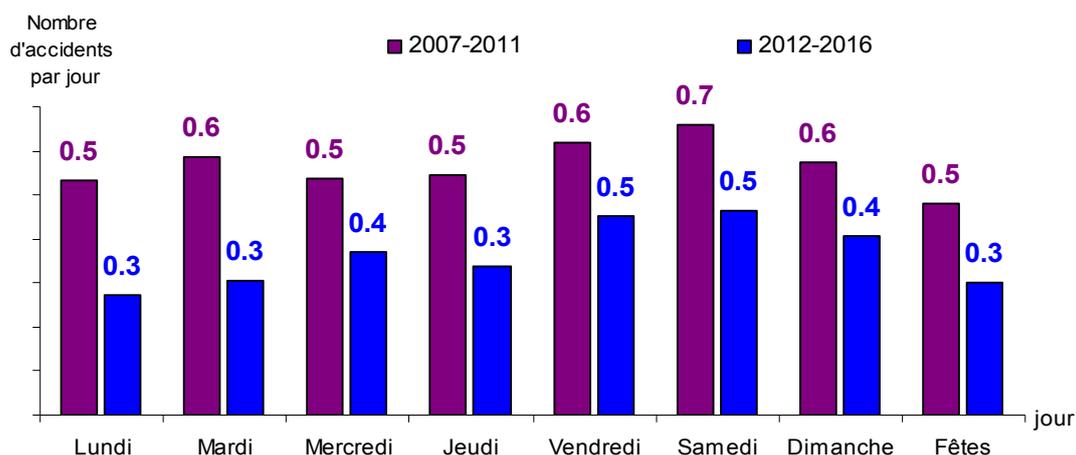
- ↪ une répartition uniforme sur l'ensemble des mois de l'année avec une très légère prédominance pour les mois estivaux qui correspondent à des conditions météorologiques plus clémentes, et pour le mois de décembre,

Répartition du nombre d'accidents selon le mois sur les périodes 2007-2011 et 2012 – 2016



- ↪ une répartition uniforme sur l'ensemble des jours de la semaine avec les vendredis, samedis et dimanches légèrement plus marqués ;

Répartition du nombre d'accidents par jour sur les périodes 2007-2011 et 2012 – 2016



↳ majoritairement le jour (69 % des accidents corporels, 8 % à l'aube ou au crépuscule et 23 % la nuit) ;

↳ durant les jours ouvrés, en journée entre 8h et 20h avec les créneaux 14h - 15h et 16h - 19h qui ressortent légèrement.

La tranche horaire 16h – 19h correspond en semaine à la sortie du travail et/ou des écoles. Le créneau 14h - 15h correspondrait à un moment où les routes sont moins fréquentées et où les conducteurs se relâchent.

↳ durant les week-ends et jours de fêtes, de manière homogène sur l'ensemble des créneaux horaires avec les créneaux les plus marqués entre 10h et 12h et l'après-midi entre 14h et 19h.

Les accidents constatés la nuit entre 0h et 6h sont plus nombreux les week-ends et jours de fête qu'en semaine, phénomène pouvant être associé à des périodes festives.

Dans l'espace:

Sur la période d'étude 2012 – 2016, les accidents corporels se sont déroulés :

↳ en majorité sur les routes départementales (RD) et sur les voies communales (VC) qui représentent le linéaire de route le plus important ;

	Longueur totale (km)	2012 - 2016		2007 - 2011	
		Nombre d'accidents	Part en %	Nombre d'accidents	Part en %
Autoroute A68	40	11	2%	9	1 %
Routes nationales	106	53	8%	87	8 %
Routes départementales	4 144	481	72%	647	62 %
Voies communales	7 900	175	26%	372	36 %

↳ hors agglomération (67 % des accidents corporels) ;

Pour les 33 % des accidents qui ont lieu en agglomération, ils se situent principalement au niveau des principales agglomérations : Albi, Castres, Gaillac, Carmaux, Graulhet et Mazamet et des villes moyennes situées à l'ouest du département dont le développement et les échanges routiers sont liés à la proximité et l'attractivité de la métropole toulousaine comme Saint Sulpice, Lavaur, Giroussens.

↳ en ligne droite dans 70 % des accidents corporels ;

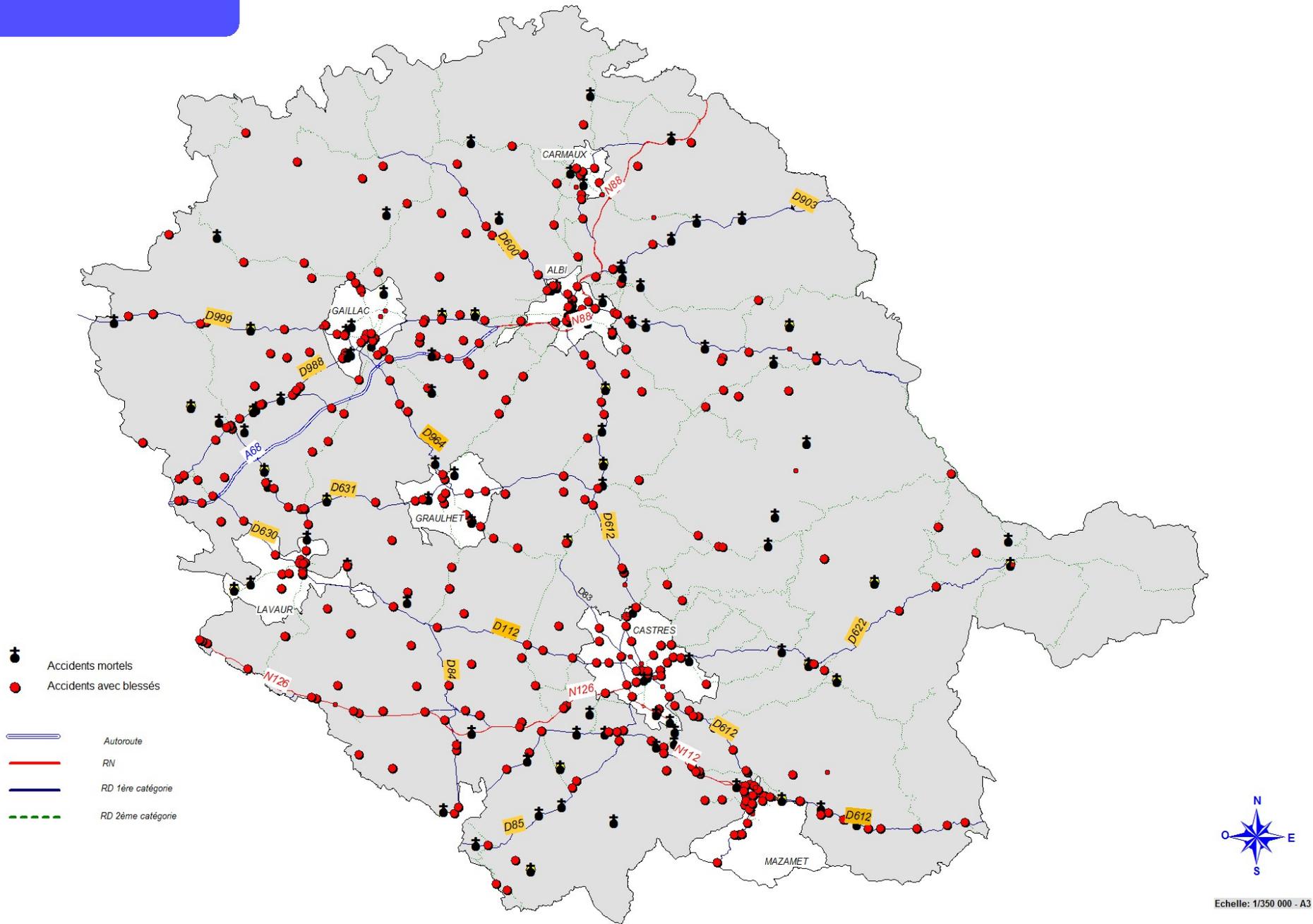
Pour les 30 % des accidents corporels qui se déroulent dans des secteurs sinueux, 16 % ont lieu dans des courbes à gauche, 12 % dans des courbes à droite et 2 % dans sections en S.

↳ 74 % des accidents sur des secteurs plats, 21 % dans des secteurs pentus, 4 % en sommet ou bas de côte ;

↳ majoritairement hors intersection, avec 80% des accidents corporels ;

Les 20 % des accidents corporels qui ont lieu en intersection, sont intervenus principalement dans des carrefours en X suivis par les carrefours en T.

La cartographie des accidents corporels sur la période 2012 – 2016 présentée à la page suivante, permet d'illustrer la répartition de l'accidentalité sur le département.

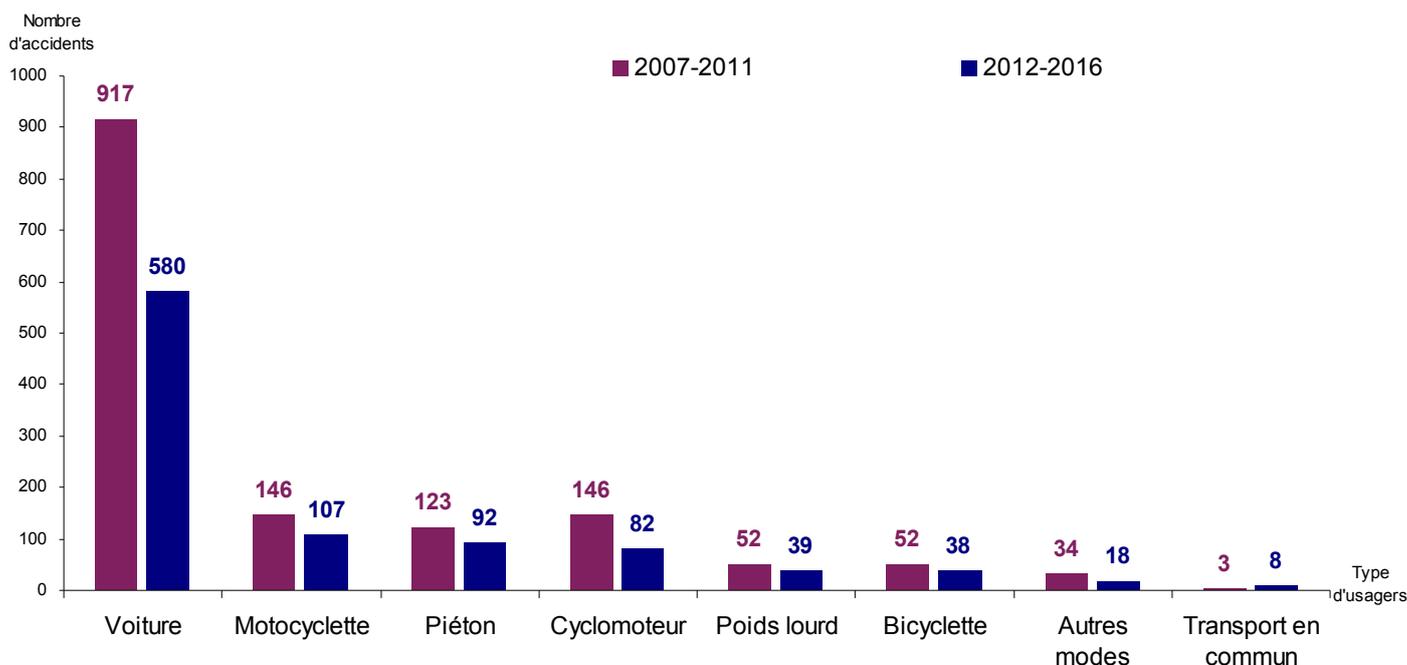


Les impliqués dans les accidents corporels :

↳ Les 4 catégories d'usagers les plus impliquées dans les accidents corporels entre 2012 et 2016 sont :

- les automobilistes dans 86 % des accidents,
- les motocyclistes dans 16 % des accidents,
- les piétons dans 14 % des accidents,
- les cyclomotoristes dans 12% des accidents,

Répartition du nombre d'accidents selon le type d'utilisateur impliqué sur les périodes 2007-2011 et 2012 - 2016

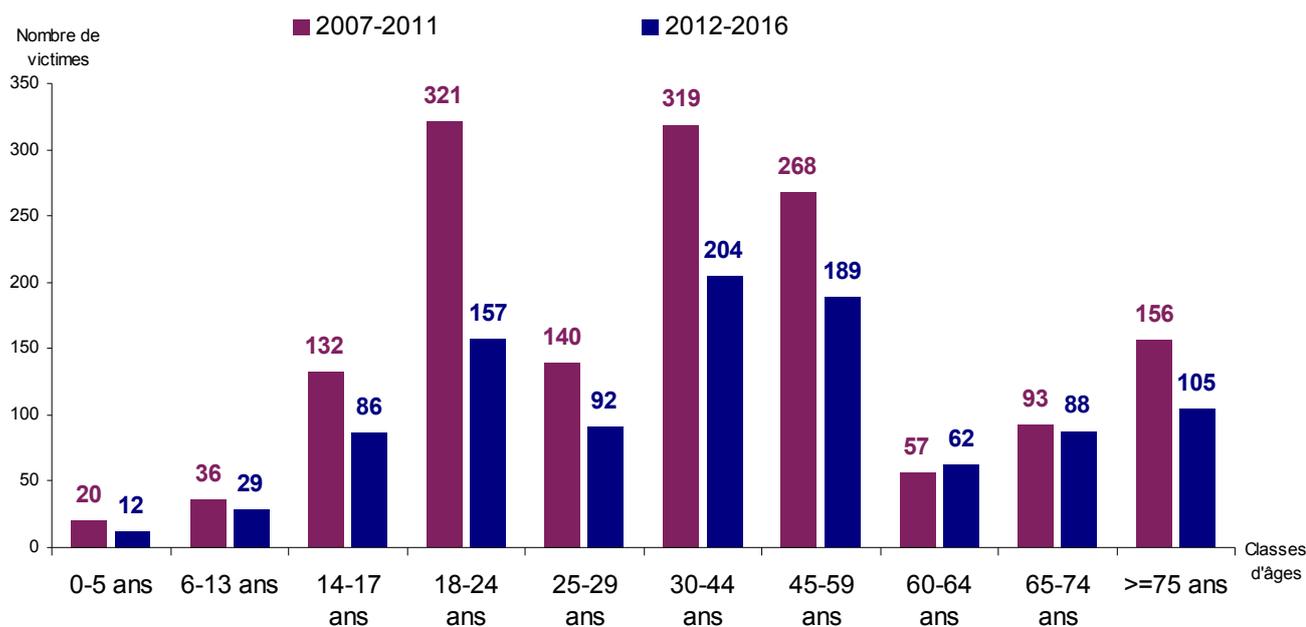


↳ 64 % des victimes des accidents corporels entre 2012 et 2016 sont des hommes ;

↳ Les tranches d'âges les plus touchées par l'accidentalité routière tarnaise entre 2012 et 2016 sont :

- les 30 - 44 ans avec 20% des victimes alors qu'ils ne représentent que 17 % de la population Tarnaise,
- les seniors de plus de 65 ans qui représentent 24 % de la population Tarnaise, avec 19 % des victimes (part légèrement en augmentation par rapport à la période de référence),
- les 45 - 59 ans qui représentent 20 % des Tarnais, avec 18 % des victimes,
- chez les jeunes de moins de 29 ans, les 18 - 24 ans avec 15 % des victimes et 7% de la population suivis par les 14 – 17 ans avec 8 % des victimes des accidents et 7 % de la population Tarnaise.

Répartition par classes d'âges des victimes (tués + blessés) dans les accidents sur les périodes 2007-2011 et 2012 – 2016



Les circonstances :

↳ Les accidents corporels entre 2012 et 2016 se sont déroulés : par temps sec et sur chaussée sèche dans 80 % des accidents ;

↳ La majorité des accidents corporels entre 2012 et 2016 a impliqué plusieurs véhicules (53 % d'entre eux) ;

Les types de collisions les plus observées dans les accidents corporels entre 2012 et 2016 sont :

- les chocs entre deux ou plusieurs voitures dans 25% des cas,
- les chocs entre voiture et motocyclette dans 11% des cas,
- les chocs entre voiture et cyclomoteur dans 8% des cas, le plus souvent constatés en agglomération.

Il est toutefois à noter que la part des accidents avec un seul véhicule (33%) concernent majoritairement des sorties de route de voitures ou véhicules légers.

↳ Les types de manœuvre les plus rencontrés dans les accidents corporels entre 2012 et 2016 sont :

- les dépôts ou changement de file dans 42% des accidents corporels ;
- les « tourne-à-gauche » dans 25 % des accidents corporels ;
- les dépassements dans 12 % des accidents corporels.

Les facteurs aggravants :

↳ Les équipements de sécurité (ceinture, casque)

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

Les usagers de véhicules qui n'ont pas utilisé les dispositifs de sécurité, sont en majorité des automobilistes (76% d'entre eux entre 2012 et 2016), des utilisateurs de véhicules utilitaires (14% d'entre eux entre 2012 et 2016) et des usagers de cyclomoteurs (6% d'entre eux entre 2012 et 2016).

13% des victimes graves ne portaient pas leur équipement de sécurité entre 2012 et 2016. Cette part est portée à 20% chez les tués entre 2012 et 2016.

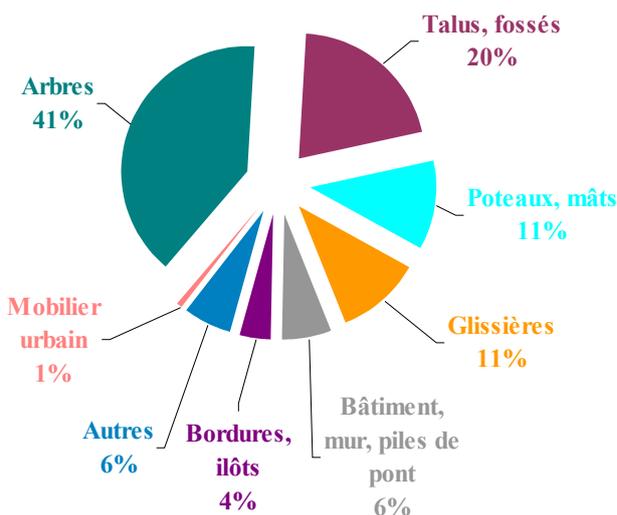
14 % des occupants arrière des véhicules et plus particulièrement, sur la place arrière centrale, ne portaient pas les équipements de sécurité entre 2012 et 2016 contre 8 % pour les places avant.

↳ Les obstacles latéraux.

Dans les accidents qui n'impliquent qu'un seul véhicule entre 2012 et 2016, soit 33 % des accidents corporels de cette période, les sorties de route avec choc contre un obstacle latéral représentent 84% des accidents.

Type d'obstacles fixes heurtés

entre 2012 et 2016



Les obstacles fixes les plus présents dans les accidents sont :

- les arbres (41 % des obstacles) ;
- les talus et/ou fossés (20 % des obstacles).

Ces deux types d'obstacles sont fréquemment rencontrés sur le réseau routier Tarnais situé en rase campagne.

En ce qui concerne les accidents contre arbres, 88% d'entre eux se déroulent sur le réseau départemental qui comptabilise plusieurs dizaines de milliers d'arbres d'alignements.

96 % des accidents contre arbre sont des accidents graves.

24 % des accidents mortels sur la période 2012 – 2016 sont la conséquence d'un choc contre un arbre.

Les principales causes :

↳ Dans les accidents mortels sur la période 2012 – 2016 :

Après chaque accident mortel, le bureau sécurité routière de la direction départementale des territoires organise une réunion d'expertise en présence de représentants des forces de l'ordre, du gestionnaire de voirie, de la commune afin d'analyser les circonstances de l'accident.

Les analyses menées au cours de ces réunions d'expertise ont permis de déterminer les principales causes des accidents mortels lorsque celles-ci étaient clairement identifiées.

Les causes observées dans les accidents mortels sur la période 2012 – 2016 comparées à la période de référence 2007 - 2011

Part en % des accidents mortels selon la cause Classes d'âges des présumés responsables	Alcool		Stupéfiants (*)		Vitesse		Refus de priorité		Attention perturbée	
	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011
Moins de 14 ans						0.5%				
14 - 17 ans							1.6%			
18 - 24 ans	4.8%	5.6%	4.8%	1.0%	7.1%	7.1%	1.6%	2.0%	0.8%	
25 - 29 ans	4.8%	2.6%	1.6%		4.0%	4.6%	1.6%	0.5%	0.8%	0.5%
30 - 45 ans	7.9%	5.1%	5.6%	0.5%	7.9%	5.1%	0.8%	1.0%		0.5%
45 - 64 ans	3.2%	5.1%			4.0%	3.6%	4.0%	2.6%	0.8%	1.0%
65 - 74 ans	0.8%	1.0%				0.5%	0.8%			0.5%
75 ans et plus	0.0%	0.5%			0.8%	0.5%	0.8%	3.1%		
Tous âges confondus	21.4%	19.9%	11.9%	1.5%	23.8%	21.9%	11.1%	9.2%	2.4%	2.6%

(*) les données relatives aux stupéfiants demeurent peu exhaustives du fait d'un manque de fiabilité de la base accident sur cette thématique.

La vitesse excessive, la conduite sous emprise alcoolique et les refus de priorité représentent les trois principales causes observées dans les accidents mortels sur les deux périodes d'étude.

La conduite sous l'emprise de stupéfiants représente sur la période 2012 – 2016 la cause de 12 % des accidents mortels. Les données relatives à la conduite sous l'emprise de stupéfiants sur la période 2007 – 2011 sont peu exhaustives ce qui rend toute comparaison peu significative.

En croisant le type de cause et l'âge des présumés responsables des accidents sur la période 2012 - 2016, la répartition des principales causes s'effectue comme suit :

- chez les jeunes entre 18 et 24 ans présumés responsables, la vitesse, l'alcool et les stupéfiants ;
- chez les jeunes entre 25 et 29 ans présumés responsables, l'alcool et la vitesse ;
- chez les personnes entre 30 et 45 ans présumés responsables, qui représentent la tranche d'âge la plus impliquée dans les accidents de la circulation, la vitesse et l'alcool et les stupéfiants ;
- chez les seniors de plus de 65 ans présumés responsables, les refus de priorité.

↳ La conduite sous l'emprise d'*alcool* se retrouve dans 15 % des accidents corporels recensés entre 2012 et 2016.

Les accidents avec conducteur alcoolisé concernent majoritairement :

- des automobilistes (83% d'entre eux) ;

- des conducteurs âgés de 21 à 59 ans avec une prédominance chez les 25 – 34 ans.

Ils se déroulent principalement :

- les fins d'après-midi et la nuit à partir de 16h et jusqu'à 8h du matin avec le créneau 20h – 21h plus marqué, en semaine comme le week-end ;
- en fin de semaine (samedi et dimanche) ;
- tout au long de l'année avec un mois de décembre légèrement plus marqué.

Ils se situent plutôt hors agglomération avec toutefois 33 % d'entre eux en agglomération et hors intersection.

↳ La conduite sous l'emprise de *stupéfiants* se retrouve dans 14% des accidents corporels recensés entre 2012 et 2016.

Les accidents avec présence de stupéfiants concernent majoritairement :

- des automobilistes (87% d'entre eux) ;
- des conducteurs âgés de 18 à 44 ans avec une prédominance chez les 25 – 34 ans et 35 – 44 ans.

Ils se déroulent principalement :

- les fins d'après-midi et la nuit à partir de 16h et jusqu'à 6h du matin avec le créneau 16h – 17h plus marqué, en semaine comme le week-end ;
- sur l'ensemble des jours de la semaine ;
- tout au long de l'année.

Ils se situent plutôt hors agglomération avec toutefois 25% d'entre eux en agglomération et hors intersection.

3 L'EVALUATION DU DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS (DGO) 2013 – 2017

3.1 Suivi des actions du DGO 2013 – 2017 par enjeu

Dans le DGO 2013 – 2017, le département du Tarn a retenu quatre enjeux pour lesquels ont été déclinés annuellement les actions du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) :

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

Pour évaluer le plan d'actions sur chacun des enjeux, les indicateurs retenus sont :

- Indicateur n°1 : nombre d'actions du PDASR mises en œuvre annuellement pour l'enjeu
- Indicateur n°2 : nombre de personnes sensibilisées annuellement pour l'enjeu

Indicateur n°1 - Nombre d'actions du PDASR mises en œuvre annuellement par enjeu					
	En 2013	En 2014	En 2015	En 2016	En 2017
Enjeu « deux roues »	35	32	35	33	75
Enjeu « jeunes »	66	68	72	71	109
Enjeu « seniors »	16	20	23	18	21
Enjeu « alcool, stupéfiants et médicaments »	45	48	44	64	88

L'évolution de l'indicateur n°1 relatif au nombre d'actions du PDASR mises en œuvre montre une augmentation globale du nombre d'actions sur l'ensemble de la période. Chaque année, le nombre d'actions du PDASR par enjeu a été orienté en fonction de l'analyse de la mortalité observée l'année précédente ce qui se traduit par une fluctuation de ce nombre selon les années.

Indicateur n°2 - Nombre de personnes sensibilisées annuellement par enjeu					
	En 2013	En 2014	En 2015	En 2016	En 2017
Enjeu « deux roues »	16 000	16 000	16 000	16 000	16 000
Enjeu « jeunes »	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000
Enjeu « seniors »	4 500	5 000	5 000	5 000	5 000
Enjeu « alcool, stupéfiants et médicaments »	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000

L'indicateur n°2 relatif au nombre de personnes sensibilisées souligne l'importance du public sensibilisé annuellement.

3.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

Évolution de la dotation globale allouée au PDASR						
	2013	2014	2015	2016	2017	Évolution sur les 5 années (en%)
Montant total des crédits alloués en €	74 606 €	67 979 €	69 680 €	59 057 €	66 910 €	-10 %
Part de la dotation globale de crédits utilisés sur des actions transversales ou hors enjeu	17 %	6 %	8 %	10 %	19 %	

Sur les cinq années de déclinaison du DGO 2013 – 2017, la dotation budgétaire annuelle allouée au PDASR a baissée de 10% passant de 74 606 € en 2013 à 66 910 € en 2017.

La diminution budgétaire a engendré une optimisation des crédits, essentiellement centrés sur les enjeux prioritaires.

Répartition des crédits du PDASR par enjeu par année										
	En 2013		En 2014		En 2015		En 2016		En 2017	
	Montant en €	Part de la dotation globale en %	Montant en €	Part de la dotation globale en %	Montant en €	Part de la dotation globale en %	Montant en €	Part de la dotation globale en %	Montant en €	Part de la dotation globale en %
Enjeu « deux roues »	12 415 €	17%	10 500 €	15%	14 480 €	21%	17 000 €	29%	17500 €	26%
Enjeu « jeunes »	22 045 €	30%	22 150 €	33%	19 900 €	29%	17 100 €	29%	16 900 €	25%
Enjeu « seniors »	6 816 €	9%	9 300 €	14%	10 100 €	14%	5 600 €	9%	5 800 €	9%
Enjeu « alcool, stupéfiants et médicaments »	20 605 €	28%	21 800 €	32%	19 500 €	28%	13 360 €	23%	14 000 €	21%

La fluctuation de la part de crédits allouée à chaque enjeu est liée à l'évolution annuelle de la mortalité routière observée localement et des dossiers proposés par les porteurs de projet.

4 LES ENJEUX ET ORIENTATIONS POUR 2018 – 2022

4.1 Les enjeux prioritaires

Au niveau national, la délégation à la sécurité routière (DSR) a identifié quatre enjeux prioritaires impératifs :

- le risque routier professionnel ;
- la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants) ;
- les jeunes divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans) ;
- les seniors divisés en deux classes d'âges (65-74 et 75 ans et plus).

Ainsi que quatre enjeux facultatifs :

- le partage de la voirie ;
- les deux-roues motorisés (2RM) ;
- la vitesse ;
- les distracteurs.

Sur la base de l'analyse présentée précédemment, cinq enjeux prioritaires ont été identifiés pour le département du Tarn, à savoir :

- ↪ le risque routier professionnel ;
- ↪ la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants) ;
- ↪ les jeunes divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans) ;
- ↪ les seniors divisés en deux classes d'âges (65-74 et 75 ans et plus) ;
- ↪ les deux roues motorisés.

Ces cinq thématiques feront partie des priorités d'actions déclinées annuellement dans les plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

4.2 Les orientations

Les orientations d'actions pour chaque enjeu présentées ci-dessous ont été définies lors des cinq groupe de travail.

↪ ***Pour l'enjeu RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL***

Les orientations proposées sont :

- Promouvoir l'information des employeurs et des employés sur les liens entre le risque routier professionnel et l'organisation du travail
- Sensibiliser les entreprises sur les évolutions de la réglementation relative au risque routier professionnel et sur leurs responsabilités
- Favoriser et promouvoir des actions innovantes pour mobiliser les entreprises et faire évoluer leur vision sur la prévention sécurité routière
- Sensibiliser dès la formation professionnelle (CFA, ...) et en continu
- Mobiliser l'ensemble des acteurs et partenaires liés au risque routier professionnel (CARSAT, CCI, comités d'entreprise, ...).

↳ ***Pour l'enjeu CONDUITE APRES USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES (alcool, stupéfiants)***

Les orientations proposées sont :

- Communiquer en adaptant le message au public visé (jeunes, adultes, professionnels) et au type de substances psychoactives évoquées (alcool, stupéfiants, médicaments)
- Sensibiliser les usagers dès le plus jeune âge (à partir du CM2) sur ces substances et leurs effets sur les plans individuel et collectif
- Promouvoir et valoriser le principe du conducteur désigné (opération SAM) et l'autocontrôle lors des soirées
- Améliorer la connaissance sur les accidents liés aux stupéfiants et à l'alcool,
- Mobiliser les organisateurs de manifestations festives (comités de fêtes, ...), les milieux associatifs, les comités d'entreprises.

↳ ***Pour l'enjeu JEUNES (14 à 29 ans)***

Les orientations proposées sont :

- Sensibiliser et éduquer dès le plus jeune âge (maternelle) à la sécurité routière en adaptant le message au public visé
- Sensibiliser et associer les parents des jeunes entre 14 et 17 ans et des plus jeunes
- Informer et éduquer les jeunes sur les nouveaux modes de déplacements et notamment des déplacements doux (trottinette ou vélo électrique par exemple)
- Promouvoir et sensibiliser sur l'utilisation des équipements de sécurité (casque, gilet jaune, ...) pour être mieux perçu et mieux protégé
- Promouvoir et favoriser la réalisation d'actions sécurité routière portées par les jeunes eux-même (Label vie, conseil départemental des jeunes, référents sécurité routière jeunes, ...)
- Mobiliser l'ensemble des acteurs et organismes en contact avec les jeunes (centres d'apprentissage, clubs et éducateurs sportifs, entreprises et comités d'entreprises, associations d'étudiants, éducation nationale, comités des fêtes, ...).

↳ ***Pour l'enjeu SENIORS (plus de 65 ans)***

Les orientations proposées sont :

- Poursuivre l'information et la formation régulière des seniors sur les règles de la conduite et sur les autres modes de déplacement comme à pieds, à vélo, en transports en commun
- Sensibiliser les seniors sur les répercussions possibles sur la conduite ou les déplacements des modifications physiques, psychiques et physiologiques liées à l'âge (effet des médicaments, perte de mobilité, diminution de la vue, ...)
- Informer les seniors sur les nouvelles technologies disponibles et présentes dans les véhicules et leur utilisation (boite automatique, régulateur de vitesse, ...)

- Développer les partenariats et mobiliser les organismes en contact avec ce public (aides à domicile, milieu médical, club des aînés, correspondants communaux, ...) sur le thème des déplacements et de la sécurité routière.

↳ ***Pour l'enjeu DEUX ROUES MOTORISES (2RM)***

Les orientations proposées sont :

- Améliorer la perception réciproque des deux roues motorisés et des autres usagers en sensibilisant dès le plus jeune âge notamment sur la prise d'information au niveau des intersections
- Sensibiliser et mobiliser les gestionnaires de voiries sur la nécessité d'intégrer les deux roues dans les aménagements de voirie
- Informer, sensibiliser et promouvoir la nécessité d'un bon entretien du véhicule et la réglementation notamment pour les cyclomoteurs
- Sensibiliser les usagers de deux roues et notamment les cyclomotoristes sur l'utilisation des équipements de sécurité.

5 SUIVI ET ÉVALUATION DU DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS 2018 – 2022

L'élaboration du DGO a permis un travail partenarial grâce à la mise en place de groupes de travail par enjeu.

Annuellement, un suivi de l'application du DGO sera effectué au regard :

- de l'évolution des chiffres de l'accidentalité locale depuis la mise en œuvre du DGO ;
- du bilan des actions pour chaque enjeu ;
- de la redéfinition éventuelle des priorités d'actions.

Dans cet objectif, il est proposé de mettre en place les indicateurs de suivi relatif à l'accidentalité et aux actions mises en œuvre dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

L'intérêt de mettre en place ces indicateurs est double :

- ils permettent de situer l'importance de chaque enjeu du département, de le comparer à d'autres départements et d'observer l'évolution sur la période du DGO ;
- ils seront suivis annuellement afin d'observer les tendances et de renforcer les actions spécifiques à l'enjeu en cas d'évolution négative.

5.1 Suivi de l'accidentologie départementale

Pour chaque enjeu, deux familles d'indicateurs de suivi seront analysés :

- des indicateurs bruts permettant un suivi simple et régulier de l'enjeu au niveau départemental ;
- des indicateurs de référence permettant, lorsque cela s'avère utile, de positionner le département par rapport à d'autres départements de même type et à la France métropolitaine.

Une valeur de référence par indicateur est établie sur la base des données statistiques de la période 2012 – 2016.

Les tableaux qui suivent détaillent les différents types d'indicateurs pour chaque enjeu retenu :

↳ **Pour l'enjeu RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL**

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur	Valeur de référence sur la période 2012 – 2016 pour le Tarn
Nombre de tués dans un accident « professionnel » (mission + trajet domicile-travail)	Brut	58
Part des accidents corporels « professionnels » (mission + trajet domicile-travail) parmi l'ensemble des accidents corporels du département	Référence	35 %
Part des accidents corporels « mission » parmi l'ensemble des accidents corporels « professionnels » du département	Référence	47 %
Part des accidents corporels « trajet-domicile-travail » parmi l'ensemble des accidents corporels « professionnels » du département	Référence	65 %

↳ **Pour l'enjeu CONDUITE APRES USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES (alcool, stupéfiants)**

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur	Valeur de référence sur la période 2012 – 2016 pour le Tarn
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé	Brut	25
Part des accidents corporels avec un conducteur alcoolisé parmi l'ensemble des accidents corporels avec taux d'alcool connu	Référence	15 %
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiant	Brut	14
Part des accidents corporels avec présence de stupéfiant parmi l'ensemble des accidents corporels avec présence de stupéfiants connue.	Référence	43 %

↳ *Pour l'enjeu JEUNES (14 à 29 ans)*

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur	Valeur de référence sur la période 2012 – 2016 pour le Tarn
Nombre de tués chez les jeunes entre 14 et 17 ans	Brut	5
Part des tués chez les 14 – 17 ans rapportée à la mortalité du département	Référence	4 %
Nombre de tués chez les jeunes entre 18 et 24 ans	Brut	19
Part des tués chez les 18 – 24 ans rapportée à la mortalité du département	Référence	14 %
Nombre de tués chez les jeunes entre 25 et 29 ans	Brut	15
Part des tués chez les 25 - 29 ans rapportée à la mortalité du département	Référence	11 %
Nombre d'accidents impliquant un jeune entre 14 et 17 ans	Brut	77
Part des accidents impliquant un jeune entre 14 et 17 ans rapportée à l'accidentalité du département	Référence	11 %
Nombre d'accidents impliquant un jeune entre 18 et 24 ans	Brut	176
Part des accidents impliquant un jeune entre 18 et 24 ans rapportée à l'accidentalité du département	Référence	26 %
Nombre d'accidents impliquant un jeune entre 25 et 29 ans	Brut	119
Part des accidents impliquant un jeune entre 25 et 29 ans rapportée à l'accidentalité du département	Référence	18 %

↳ *Pour l'enjeu SENIORS (plus de 65 ans)*

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur	Valeur de référence sur la période 2012 – 2016 pour le Tarn
Nombre de tués chez les seniors entre 65 et 74 ans	Brut	13
Part des tués chez les 65 – 74 ans rapportée à la mortalité du département	Référence	9 %
Nombre de tués chez les seniors 75 ans et plus	Brut	24
Part des tués chez les plus de 75 ans rapportée à la mortalité du département	Référence	17%

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur	Valeur de référence sur la période 2012 – 2016 pour le Tarn
Nombre d'accidents impliquant un senior entre 65 et 74 ans	Brut	111
Part des accidents impliquant un senior entre 65 et 74 ans rapportée à l'accidentalité du département	Référence	17 %
Nombre d'accidents impliquant un senior de 75 ans et plus	Brut	110
Part des accidents impliquant un senior de plus de 75 ans rapportée à l'accidentalité du département	Référence	16 %

↪ *Pour l'enjeu DEUX ROUES MOTORISES (2RM)*

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur	Valeur de référence sur la période 2012 – 2016 pour le Tarn
Nombre d'accidents corporels de 2RM du département	Brut	189
Part des accidents corporels impliquant un 2RM parmi l'ensemble des accidents corporels du département	Référence	28 %
Nombre d'usagers de 2RM tués du département	Brut	34
Part des tués en 2RM parmi les tués du département	Référence	25 %
Nombre d'accidents corporels de cyclomoteurs et 2RM de moins de 125cm ³ du département	Brut	82
Part des accidents corporels impliquant un cyclomoteur et 2RM de moins de 125cm ³ parmi l'ensemble des accidents corporels du département	Référence	12 %
Nombre d'usagers tués en cyclomoteur et 2RM de moins de 125cm ³ du département	Brut	17
Part des tués en cyclomoteur et 2RM de moins de 125cm ³ parmi les tués du département	Référence	12 %
Nombre d'accidents corporels de 2RM de 125cm ³ et plus du département	Brut	107
Part des accidents corporels impliquant un 2RM de 125cm ³ et plus parmi l'ensemble des accidents corporels du département	Référence	16 %
Nombre d'usagers tués en 2RM de 125cm ³ et plus du département	Brut	17
Part des tués en 2RM de 125cm ³ et plus parmi les tués du département	Référence	12 %

5.2 Suivi des actions mises en œuvre dans le cadre du PDASR

Pour chacun des enjeux traités, des orientations d'actions ont été définies et elles seront déclinées annuellement en actions PDASR.

Pour évaluer le plan d'actions sur chacun des enjeux, les indicateurs suivants seront retenus :

- indicateur n°1 : nombre d'actions du PDASR mises en œuvre annuellement pour l'enjeu ;
- indicateur n°2 : nombre de personnes sensibilisées annuellement par enjeu ;
- indicateur n°3 : part des actions relatives à chaque orientation fixée par enjeu

Pour chaque enjeu, un suivi du montant des crédits alloués et consommés sera également effectué annuellement dans le cadre de l'établissement du PDASR.