



Sécurité Routière

Document Général d'Orientations

2018 – 2022

Table des matières

1- Contexte local :

- A- Géographie
- B- Population et démographie
- C- Réseau routier
- D- Données socio-économiques

2- Accidentalité 2012-2016 et comparaison avec 2007-2011 :

- I. Accidentalité corporelle du département
- II. Comparaison avec des départements de même famille
- III Répartition des accidents corporels et des tués selon le mode de déplacement
- IV Répartition des accidents corporels et des tués selon le milieu
- V Répartition des accidents corporels et mortels suivant la catégorie des voies
- VI Communes du département les plus accidentogènes sur la période 2012-2016

3- Evaluation du DGO 2013-2017

4- Les enjeux impératifs :

- 4 a) risque routier professionnel
- 4 b) conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)
- 4 c) les jeunes, divisés en 3 classes d'âges (14-17, 18-24, 25-29)
- 4 d) les seniors, divisés en 2 classes d'âges (65-74, 75 et +)

5- Les enjeux facultatifs

- 5 a) le partage de la voirie
- 5 b) les 2 roues motorisés
- 5 c) la vitesse
- 5 d) les distracteurs

6- Récapitulatif des enjeux retenus

7- Traitement des enjeux et fiches par enjeu

1 Le contexte local

• A. Géographie du département :

Le Tarn-et-Garonne en région Occitanie, est limitrophe du Lot, de l'Aveyron, du Tarn, de la Haute-Garonne, du Gers et du Lot-et-Garonne (qui lui est rattaché à la Nouvelle Aquitaine)
Sa superficie de 3 717 km² le classe au 84^e rang des départements de métropole.



Le relief est constitué par les plaines des rivières Garonne, Tarn et Aveyron ainsi que par les collines de Lomagne et de Quercy, puis un plateau calcaire à l'est.

Le point le plus élevé est le Pech Maurel culminant à 510 mètres sur la commune de Castanet.

Les principales villes sont Montauban chef-lieu, et Castelsarrasin sous-préfecture.



• B. Population et démographie

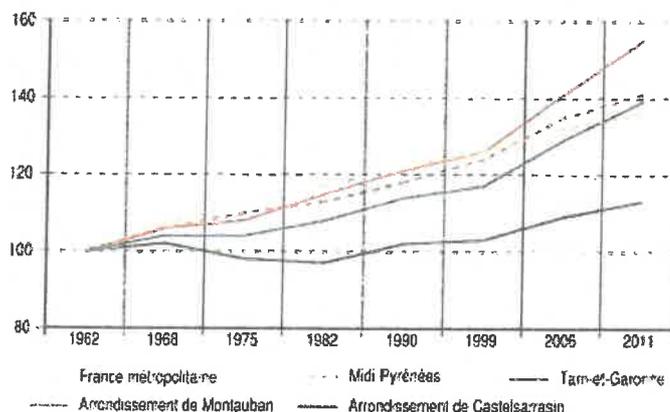
La population 2014 du département s'élève à 251 042 habitants, soit une densité de 68 habitants /km² (40^e rang national)

Ville de Montauban 2014 = 58 205 habitants

Ville de Castelsarrasin 2014 = 13 539 habitants

La croissance démographique en Tarn-et-Garonne est la plus forte observée au plan national entre 2006 et 2011 :

 Une dynamique démographique record depuis le début des années 2000
Évolution de la population du Tarn-et-Garonne entre 1962 et 2011 (base 100 en 1962)
par arrondissement

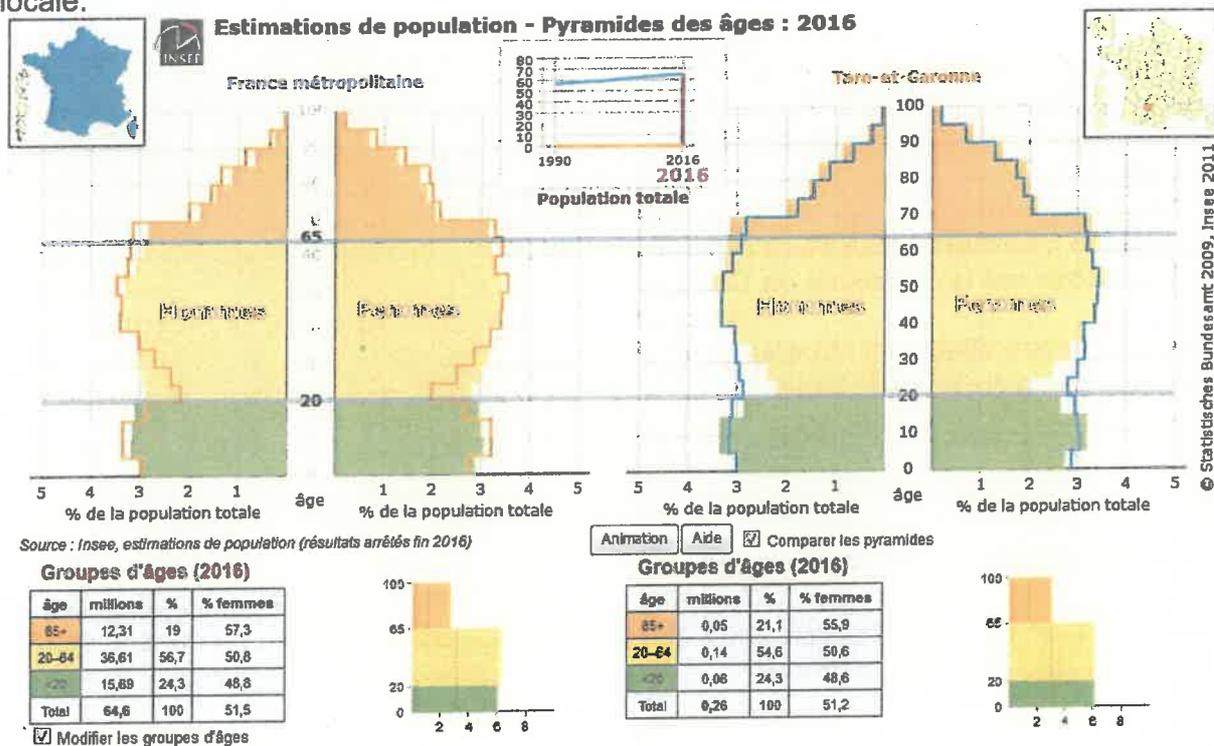


Sources : Insee, recensements de la population

La pyramide des ages diffère de celle de France entière, notamment pour les ages :

- 15-35 ou les valeurs départementales sont inférieures (assez nettement pour la tranche 20-30)
- toutes les tranches au-dessus de 50 ans où les valeurs départementales sont supérieures
- les 5-15 ans sur-représentés dans le département

Le Tarn-et-Garonne devrait donc présenter des enjeux de sécurité routière pour les tranches d'âges supérieures à 50 ans et inférieures à 20 ans ; à l'inverse des enjeux pour les 15-35 ans seraient très significatifs au vu de la faible représentation démographique locale.



• C. Réseau routier :

Le Tarn-et-Garonne, situé à la croisée des autoroutes A62 (Atlantique -Méditerranée) et A 20 (Paris- Espagne)

Le réseau routier compte près de 10 000 kms de routes revêtues ainsi répartis :

- 135 kms d'autoroutes
- 2 500 kms de routes départementales
- 7 000 kms de voiries communales (VC et voies urbaines)
-

Les autoroutes A20 et A62 qui se rejoignent au sud de Montauban drainent jusqu'à 50 000 véh/j sur la rocade de Montauban

Les RD principales (RD 820 et 813 ex RN 20 et 113) sont des itinéraires structurants historiques ou le trafic se situe entre 10 et 20 000 véh/j.

Les RD assurant les liaisons inter-départementales (926 vers l'Aveyron, 928 vers le Gers, 930 vers la Haute-Garonne, 953 vers le Lot, et 999 vers le Tarn) supportent un trafic d'un niveau compris entre 4 et 7 000 véh/j)

Les RD de niveau inférieur (liaison intra-départementales ou d'intérêt cantonal) ont un trafic compris entre 400 et 4 000 véh/j)

La voirie communale, est très diversifiée selon son utilité (urbaine ou rurale)

- **D. Données Socio-économiques :**

Un département en forte mutation :

Le Tarn-et-Garonne est un département en pleine mutation, démographique, économique, sociale. Il constitue dans la région Occitanie un carrefour stratégique. Il est au carrefour des grands axes de communication Bordeaux - Toulouse - Montpellier et Paris - Limoges - Toulouse : grands axes routiers (RD 820 et 813) et autoroutiers (A 62 et A 20), infrastructures ferroviaires et voies d'eau (canal latéral à la Garonne). Ces voies de communication favorisent le développement démographique et économique. Enfin, une grande partie du territoire est située à moins de 30 minutes de Toulouse, métropole régionale en forte expansion démographique et économique. La partie sud du Tarn-et-Garonne, connaît les mêmes influences que les espaces situés dans l'aire urbaine toulousaine, qui ont vu leur rythme de développement ainsi que les volumes de déplacements s'accroître, notamment dans la relation domicile-travail.

Un département qui connaît un véritable essor démographique :

Le Tarn-et-Garonne connaît depuis une quinzaine d'années un fort accroissement démographique (+ 1,3% par an). Cette progression va se poursuivre. D'après les projections de l'INSEE, il est le département de métropole qui connaîtra la plus forte évolution de population d'ici 2040.

Le dynamisme démographique et économique de l'agglomération toulousaine devrait se poursuivre à l'horizon des vingt prochaines années. Le Tarn-et-Garonne apparaît comme un espace privilégié pour « capter » une part de ce développement. Les exercices prospectifs évoquent 120 000 habitants nouveaux répartis dans les villes moyennes et les pôles secondaires à proximité de Toulouse, avec les bassins de vie de Montauban et du sud du département comme principaux bénéficiaires.

Toutefois, cette évolution démographique est contrastée : particulièrement vraie pour le sud et le centre du département, cette hausse est tempérée par le vieillissement de la population qui concerne davantage des communes situées du nord-ouest et du nord-est.

Un département en mutation économique :

L'économie du Tarn-et-Garonne évolue : le secteur primaire marque le pas au profit du développement du domaine tertiaire, impulsé par la proximité toulousaine et le dynamisme montalbanais. Cependant, le dynamisme montalbanais ne suffit pas à

compenser l'augmentation de la demande de travail : ainsi, le département compte un taux de chômage supérieur à la moyenne nationale et régionale (de 11,6 % en fin 2014 contre respectivement 10,1 % et 10,5 %).

Le département dispose pourtant, outre sa qualité de vie, de nombreux atouts économiques liés à sa position stratégique et à l'existence des axes routiers et ferroviaires structurants, très favorables à l'accueil d'entreprises et de nouvelles activités.

La conjugaison de ces mutations démographiques et économiques emporte une profonde mutation à caractère social. Le Tarn-et-Garonne, département traditionnellement rural, connaît donc des évolutions en profondeur qui le transforment.

- **E. Parc de véhicules en circulation :**

Le parc des véhicules automobiles de moins de 15 ans et des poids lourds de moins de 20 ans s'élève à **165 384** unités (les données concernant les 2 roues-motorisés ne sont pas disponibles)

Pour la France entière, la valeur est de **± 40 000 000** de véhicules.

Le taux de motorisation est donc proche avec 0,61 v/h en Tarn-et-Garonne pour 0,65 au plan national.

En Tarn-et-Garonne la part de véhicules de 11 à 15 ans est de 37 %, de 8 à 10 ans 22 %, 6 et 7 ans 14 %, 4 et 5 ans 12 % et moins de 4 ans 15 %, valeurs conformes à la ventilation régionale ou nationale.

Le bilan des contrôles techniques 2016 réalisés dans le département et publié par l'UTAC donne un taux de 80,8 % de véhicules conformes à la première visite technique des véhicules particuliers de + de 4 ans (moyenne nationale 82,3%) et de 78,7 % pour les véhicules utilitaires (moyenne nationale 79,2%).

2- Accidentalité 2012-2016 et comparaison avec 2007-2011

I. Accidentalité corporelle du département :

Entre 2007 et 2011 le nombre annuel d'accidents corporels a significativement baissé dans le département (baisse de 40 % par rapport à la valeur 2007), puis une hausse est intervenue en 2012 (187) pour de nouveau retrouver la valeur de 2011 en 2016 (161 accidents), la tendance est orientée à la baisse (ce que ne confirmera pas 2017, en 9 mois nous recensons déjà 10 accidents de plus qu'en 2016)

Le nombre de tués est soumis à des fluctuations annuelles entre 37 et 24, la valeur 2017 sera dans cette fourchette car après 9 mois nous sommes à 23 tués. Par rapport à sa population, le Tarn-et-Garonne reste l'un des départements où le risque d'être tué par million d'habitants est le plus élevé de France. Pour la période 2012-2016, le département occupe le 5^e rang national. Cet indicateur local a toujours été très élevé.

Évolution de l'accidentalité du Tarn et Garonne



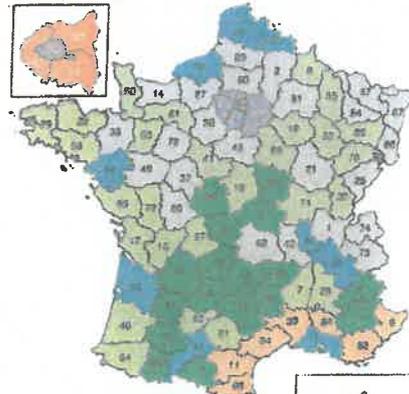
II. Comparaison avec des départements de la même famille :

Les spécificités des territoires impactent la typologie des mobilités et ainsi l'accidentalité. Des travaux statistiques menés en 2011-2012 ont défini pour les études d'accidentalités **neuf familles de départements homogènes** sur la base de variables telles que le nombre d'habitants, la densité de population, la répartition du trafic, les fonctions de transit ainsi que le contexte socio-économique. Le Tarn-et-Garonne figure dans la famille des départements de transition. Ceux-ci sont au nombre de 28 (en Occitanie, seul le département du Tarn en fait aussi partie). Il convient de comparer les indicateurs de ces départements à ceux du Tarn-et-Garonne pour mettre en évidence des enjeux spécifiques.

Les territoires métropolitains

Familles de départements définies pour les indicateurs locaux de sécurité routière

Zoom Petite couronne



- | | |
|--------------------------------|------|
| Paris | (1) |
| Départements petite couronne | (3) |
| Départements grande couronne | (4) |
| Départements à métropoles | (9) |
| Départements méditerranéens | (9) |
| Départements ruraux peu denses | (17) |
| Départements multipolaires | (25) |
| Départements de transition | (28) |

| Famille département | tués/M hab | 2012-2016 | | 2007-2011 | | |
|------------------------|------------|---------------|--------------|------------|---------------|--------------|
| | | 18-24 tués/Mh | + 65 tués/Mh | tués/M hab | 18-24 tués/Mh | + 65 tués/Mh |
| 7 | 74 | 210 | 76 | 93 | 292 | 82 |
| 8 | 48 | 112 | 29 | 71 | 173 | 88 |
| 10 | 69 | 159 | 92 | 86 | 224 | 69 |
| 16 | 56 | 123 | 29 | 100 | 344 | 112 |
| 17 | 81 | 261 | 65 | 106 | 292 | 80 |
| 18 | 79 | 178 | 64 | 99 | 137 | 90 |
| 22 | 59 | 148 | 57 | 73 | 210 | 92 |
| 26 | 79 | 211 | 47 | 105 | 273 | 134 |
| 29 | 46 | 114 | 39 | 57 | 147 | 77 |
| 39 | 103 | 264 | 49 | 110 | 410 | 86 |
| 40 | 75 | 162 | 48 | 111 | 276 | 128 |
| 41 | 102 | 277 | 53 | 126 | 328 | 97 |
| 50 | 65 | 160 | 43 | 86 | 265 | 92 |
| 52 | 97 | 326 | 69 | 107 | 207 | 133 |
| 53 | 65 | 213 | 60 | 87 | 296 | 99 |
| 55 | 65 | 198 | 50 | 96 | 217 | 98 |
| 56 | 53 | 152 | 24 | 69 | 235 | 70 |
| 61 | 92 | 239 | 59 | 58 | 131 | 58 |
| 64 | 53 | 121 | 51 | 60 | 149 | 68 |
| 70 | 66 | 200 | 83 | 119 | 385 | 119 |
| 71 | 74 | 252 | 81 | 103 | 327 | 75 |
| 79 | 79 | 272 | 45 | 94 | 354 | 92 |
| 81 | 71 | 147 | 58 | 114 | 370 | 130 |
| 82 | 106 | 195 | 101 | 127 | 456 | 131 |
| 85 | 69 | 300 | 38 | 96 | 353 | 73 |
| 87 | 57 | 115 | 47 | 70 | 191 | 66 |
| 88 | 72 | 195 | 43 | 102 | 332 | 85 |
| 89 | 95 | 243 | 71 | 119 | 372 | 73 |
| Moyenne Nle | 53 | 122 | 45 | 67 | 165 | 75 |

Pour les 2 périodes de références, il convient de noter que le département détient le taux le plus élevé de tués par habitant.

Il détient également, et de très loin, le taux le plus élevé de tués parmi les + de 65 ans.

Pour les jeunes (18-24), la situation s'est nettement améliorée (baisse de 57%) même si l'indicateur reste au dessus de la moyenne.

Les enjeux de base liés à la sécurité routière sont donc très significativement marqués dans le département.

III Répartition des accidents corporels et des tués selon le mode de déplacement :

- Les piétons sont impliqués dans 10,8 % des accidents du département, au niveau national la valeur est de 19 %, dans la famille des départements de transition, celle-ci est de 14,6 %. La valeur observée localement n'est donc pas significative, toutefois ils représentent 8,8 % des tués du département (12/137)
- Les cyclistes sont impliqués dans 6,4 % des accidents et représentent 6,6 % des tués. Pas d'éléments de comparaison nationaux.
- Les usagers de 2 roues-motorisés sont impliqués dans 28,4 % des accidents du département (36,7 % au plan national) et comptent pour 17,6 % des tués du département (23 % au plan national)
- Les usagers de VL/VU sont impliqués dans 88,2 % des accidents du département et représentent 63 % des tués. Pas d'éléments de comparaison nationaux.
- Les usagers des autres modes de déplacements : PL, tracteurs agricoles, etc, sont impliqués dans 9,4 % des accidents pour 6 % des tués.

Pm : les 137 tués recensés sur la période 2012-2016 dans le département se répartissent ainsi :

- 12 piétons, soit 8,8 % des tués
- 9 cyclistes, soit 6,6 %
- 24 usagers de 2 roues-motorisés, soit 17,6 %
- 86 usagers de VL/VU, soit 63 %
- 6 autres modes (PL, tracteur agricole, etc), soit 4 %

En conclusion, la recherche par mode de déplacement n'indique pas de caractères significatifs de l'accidentalité locale par rapport au territoire national.

IV Répartition des accidents corporels et des tués selon le milieu :

En France 63 % des personnes tuées sur la route le sont dans des accidents « hors agglomération », en Tarn-et-Garonne le pourcentage s'élève à 82,5 % pour 2/3 des accidents.

Le réseau de rase campagne du département est donc significativement plus exposé au risque de survenance d'un accident mortel.

Les agglomérations de moins de 2 000 habitants représentent la moitié des victimes décédées en milieu urbain du département, l'agglomération montalbanaise ne recense que 3 % des tués sur la période 2012-2016 (4 sur 137) ; la commune de Montauban d'une superficie de 135 km², soit 3,63 % du département, compte 13 % des tués de la période.

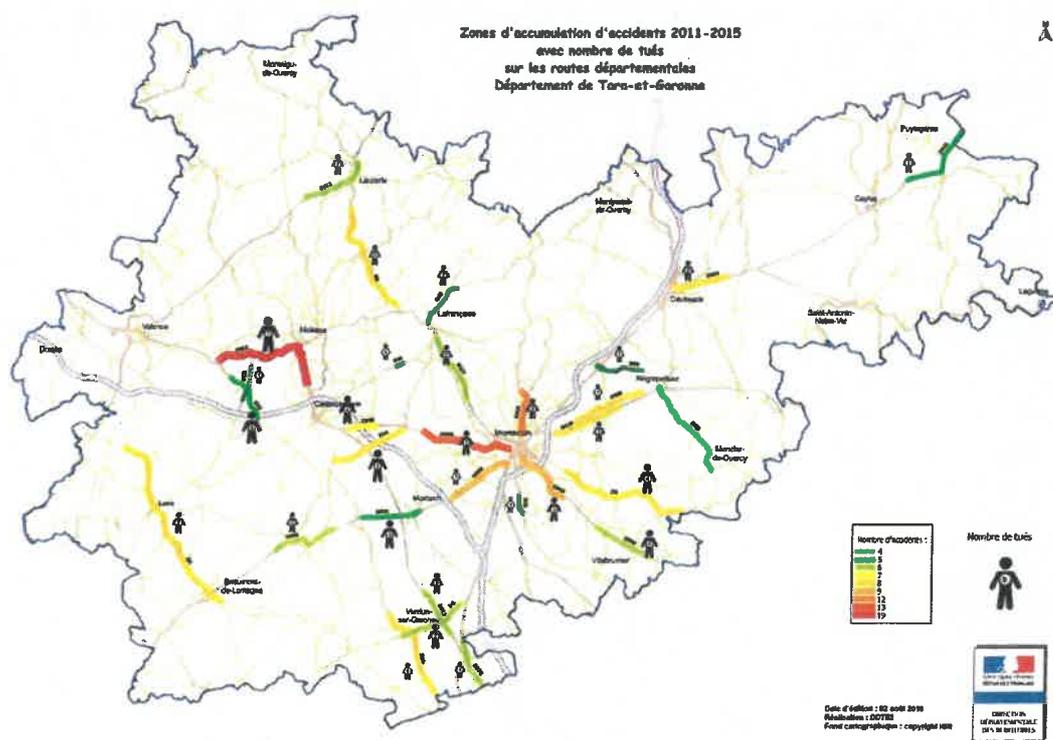
En conclusion : les efforts de la politique locale de sécurité routière en matière d'infrastructures, de contrôle et de prévention devraient porter davantage sur les zones rurales anormalement exposées au risque routier.

V Répartition des accidents corporels et mortels suivant la catégorie des voies :

En Tarn-et-Garonne :

- 4,8 % des accidents pour 4,4 % des tués se produisent sur le **réseau autoroutier**, en France respectivement 10 % et 7,7 %
- 60,7% des accidents pour 77,4 % des tués se produisent sur **RD**, en France respectivement 34 % et 64 %
- 34,5 % des accidents pour 18,2 % des tués se produisent sur **VC**, en France respectivement 48,6 % et 17,6 %

Après analyse, sur moins de 10 % de son linéaire, le réseau routier départemental recueille plus de 50 % des tués de la période 2011-2015. Les sections de routes les plus accidentogènes sont représentées dans la carte ci-dessous :



En conclusion, le réseau autoroutier (A20-A62-Rocade Montauban) ne présente pas de marqueurs d'insécurité routière particuliers, le réseau communal également (à un moindre niveau), par contre le réseau départemental présente des valeurs risque très supérieures à la moyenne nationale.

VI Communes du département les plus accidentogènes sur la période 2012-2016 :

Les 10 communes comptant le plus d'accidents corporels

| Commune | Nombre d'accidents corporels | part des accidents corporels du dept | nombre d'habitants | part de la population |
|-----------------------|------------------------------|--------------------------------------|--------------------|-----------------------|
| Montauban | 292 | 33,26 % | 58205 | 23,19 % |
| Castelsarrasin | 64 | 7,29 % | 13539 | 5,30 % |
| Moissac | 33 | 3,76 % | 12813 | 5,10 % |
| Causade | 23 | 2,62 % | 6655 | 2,73 % |
| Montech | 20 | 2,28 % | 5911 | 2,35 % |
| St Etienne de Tulmont | 13 | 1,48 % | 3723 | 1,45 % |
| Lafrançaise | 12 | 1,37 % | 2975 | 1,19 % |
| Labastide St Pierre | 12 | 1,37 % | 3809 | 1,52 % |
| Lacourt St Pierre | 12 | 1,37 % | 1146 | 0,45 % |
| Monbeton | 11 | 1,25 % | 3638 | 1,45 % |

Les 10 communes comptant le plus de tués

| Commune | Nombre de tués | part des tués du dept | nombre d'habitants | part de la population |
|-------------------------|----------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|
| Montauban | 18 | 13,14 % | 58205 | 23,19 % |
| Castelsarrasin | 13 | 9,49 % | 13539 | 5,30 % |
| Moissac | 6 | 4,38 % | 12813 | 5,10 % |
| St Porquier | 5 | 3,65 % | 1430 | 0,57 % |
| Montech | 4 | 2,92 % | 5911 | 2,35 % |
| Lafrançaise | 4 | 2,92 % | 2975 | 1,19 % |
| Sérignac | 3 | 2,19 % | 495 | 0,20 % |
| La Ville Dieu du Temple | 3 | 2,19 % | 3009 | 1,20 % |
| Grisolles | 3 | 2,19 % | 3836 | 1,53 % |
| Dieuportale | 3 | 2,19 % | 1477 | 0,59 % |

A la lecture de ces 2 tableaux, les 3 communes les plus peuplées se situent « normalement » aux trois premiers rangs de l'insécurité routière départementale.

On peut toutefois noter que plusieurs communes traversées par la RD 813 figurent dans ces classements : Castelsarrasin, Moissac, Montech, St Porquier, Grisolles et Dieuportale. L'itinéraire de la RD 813 a fait l'objet d'une demande de maillage complet par radars automatiques avec une priorité n°1 auprès de le DSR/DCA ; l'itinéraire classé en priorité n°2 (RD 928) est quant à lui représenté dans ces tableaux pour les communes de Montauban, Lacourt St Pierre, Montech et Sérignac.

On peut également noter l'absence dans ces tableaux de 2 communes aux indicateurs d'accidentalité très faibles (tant en nombre d'accidents qu'en nombre de tués) Beaumont de Lomagne et Valence d'Agen qui ont pourtant des populations de, respectivement, 4139 et 5320 habitants.

Une étude pourrait être menée sur ces 2 territoires afin de déterminer ce qui les distingue par rapport aux autres : quelles mesures spécifiques, quels aménagements, quels investissements des collectivités concernées en matière de prévention et de contrôles ?

3- Evaluation du DGO 2013-2017 :

I. Indicateurs de suivi des actions du DGO par enjeu

Dans son DGO 2013-2017, le département de Tarn et Garonne a retenu trois enjeux pour lesquels un certain nombre d'orientations d'actions (OA) ont été déclinés en actions annuelles au titre du PDASR.

Pour évaluer son plan d'actions sur chacun des enjeux, le département de Tarn et Garonne retient l'indicateur suivant :

- indicateur : nombre d'actions du PDASR mises en œuvre annuellement pour l'enjeu

| Répartition des actions du PDASR | | | | | |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|
| Enjeu 1 – Alcool -stupéfiants | | | | | |
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| Nombre actions | 5 | 4 | 4 | 3 | 6 |
| Enjeu 2 – 2 RM | | | | | |
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| Nombre actions | 4 | 6 | 4 | 4 | 9 |
| Enjeu 3 – Jeunes 18-24 ans | | | | | |
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| Nombre actions | 15 | 12 | 8 | 8 | 7 |

Le département de Tarn et Garonne a réalisé annuellement une vingtaine d'actions pour la période 2013-2017 en lien direct avec les enjeux. Tous les enjeux ont fait l'objet de plusieurs actions auprès de publics divers : établissements scolaires, centre de loisirs, établissements spécialisés, entreprises, séniors.

Une dizaine d'actions sensibilisant les plus jeunes (ex : pistes routière pour enfants de l'école primaire) ou les publics spécifiques (ex : apprentissage du code de la route pour les femmes de quartier) complètent ce bilan.

Les subventions ont également permis de financer les projets des diverses structures du département comme la FFMC82, l'USEP 82...

| Répartition des crédits subvention-régie | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| Montant subvention | 27000 | 34000 | 32000 | 29300 | 40500 |
| Montant régie | 40000 | 26000 | 34000 | 27500 | 25400 |

II. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu du DGO

| Répartition des crédits du PDASR | | | | | |
|----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Enjeu 1 – Alcool -stupéfiants | | | | | |
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| Montant alloué | 25000 | 21000 | 26000 | 26000 | 23000 |
| Enjeu 2 – 2 RM | | | | | |
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| Montant alloué | 17000 | 14000 | 13500 | 10000 | 15000 |
| Enjeu 3 – Jeunes 18-24 ans | | | | | |
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| Montant alloué | 17000 | 19000 | 16600 | 15000 | 16000 |

Enjeu n°1 – Alcool – stupéfiants

Le soutien financier et logistique pour différentes associations ont été mis en œuvre : au profit de l'association « rentrez en vie » qui organise des soirées «SAM» dans l'ensemble du département, du comité des fêtes de Larrazet avec la continuité de la « Faites sans alcool », du PIJ de Nègrepelisse avec le festival de la jeunesse et un partenariat avec l'association ADDICT, toujours dans le cadre de la prévention alcool, avec des soirées dans une discothèque montalbanaise.

Enjeu n°2 – les 2RM

Des actions spécifiques ont été mises en place dont le « traditionnel » rallye moto de la gendarmerie, l'aide à la préparation au brevet de sécurité routière (ou permis AM) pour les jeunes de l'institut médico-éducatif d'Auvillar, ainsi que la mise en place d'ateliers « simulateurs moto » lors de nombreuses manifestations, avec notamment la participation des intervenants du Conseil Général et avec l'appui du nouveau chargé de mission deux roues motorisés.

Enjeu n°3 – les jeunes

De nombreuses actions ont été réalisées au sein des établissements scolaires, allant de l'école maternelle (école Verte à Montauban) à l'université de Montauban. La plupart des projets se sont traduits par la mise en place d'une ou de plusieurs journées d'interventions au sein de ces établissements, avec la mise en place d'ateliers d'information et de sensibilisation adaptés au public présent.

Les associations en lien avec la jeunesse ont également mis en œuvre des projets de sensibilisation à la sécurité routière destinés aux jeunes : les Points Informations Jeunesse de Beaumont de Lomagne et de Nègrepelisse, la Maison des Jeunes et de la Culture de Verdun sur Garonne.

En parallèle de ces interventions ciblées, des actions de sensibilisation à la sécurité routière ont été menées dans :

le milieu professionnel : pour les services techniques de la mairie de Caussade, pour la chambre des métiers de Montauban, pour la société Nutribio de Montauban mais aussi au sein des établissements militaires du département (9ème BSAM et quartier Guibert à Montauban, CIEC de Castelsarrasin),

le milieu associatif : l'accompagnement pour l'apprentissage du code de la route en faveur des femmes de quartier avec pour objectif de favoriser la mobilité en lien avec l'association Montauban services.

les instituts médico-éducatifs : le Centre Belissen de Monbeton, l'ADAPEI de Montauban.

La révision du code de la route auprès des seniors a été mise en pratique dans les communes de Beaumont de Lomagne, Caussade, Réalville, Pyularoque Saint Aignan, Auvillar, Escatalens, Valence d'Agen, Saint Clair et Molières.

Parallèlement à ces actions, le PDASR a poursuivi son soutien à l'association « Prévention Routière », pour la mise en œuvre des pistes routières dans les établissements scolaires du département. Les stages de citoyenneté avec l'association AVIR82 ont également été poursuivis depuis plusieurs années en régie par la coordination de la sécurité routière.

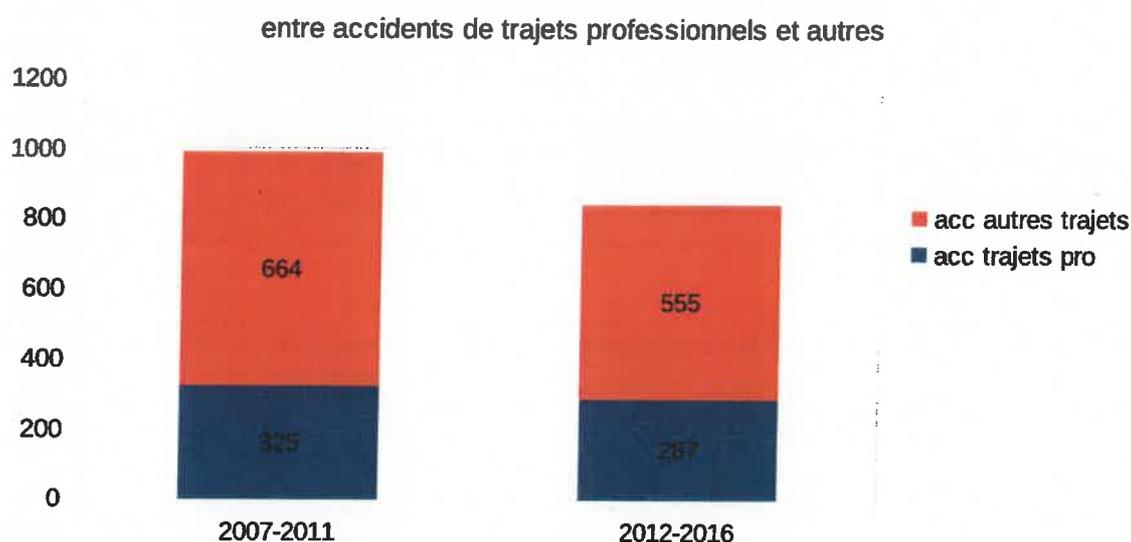
La coordination sécurité routière de la DDT 82 travaille avec quatre IDSR de façon régulière pour la mise en place et la réalisation des actions de prévention.

4- Les enjeux impératifs (définis comme obligatoires par note du DISR du 11 avril 2017) :

- a) risque routier professionnel
- b) conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)
- c) les jeunes, divisés en 3 classes d'âges (14-17, 18-24, 25-29)
- d) les seniors, divisés en 2 classes d'âges (65-74, 75 et +)

a) le risque routier professionnel en Tarn-et-Garonne :

Comparaison Tarn-et-Garonne 2007-2011 et 2012-2016



En Tarn-et-Garonne 34 % des accidents sont liés aux trajets professionnels, ce qui est un des plus bas taux de France (46%) et des accidents de la famille à laquelle appartient le département (28 départements dits de transition) où le taux est de 37 %. Le pourcentage de tués (28%) dans ces accidents est également un des plus faible observé en France après l'Ariège et les Alpes-de-Haute-Provence.

| Période 2012-2016 | Personnes tuées dans accident trajet professionnel | Nombre total de tués | Pourcentage |
|-------------------|--|----------------------|-------------|
| Tarn-et-Garonne | 37 | 133 | 28% |
| Dépts Transition | 1533 | 3960 | 39% |
| France entière | 6446 | 16079 | 40% |

En conclusion, l'enjeu du risque routier professionnel n'est pas particulièrement significatif dans le département. Il ne représente ni un enjeu absolu, ni un enjeu relatif au sens donné par l'annexe technique pour l'établissement des DGO d'octobre 2017.

Toutefois, cet enjeu étant prioritaire pour au plan national, il conviendrait :

1. de suivre l'évolution annuelle des indicateurs spécifiques lors des réunions du Comité de Pilotage de la Sécurité Routière
2. de programmer annuellement dans chaque PDASR 2 ou 3 actions spécifiquement orientées vers la sensibilisation au risque routier professionnel des acteurs économiques principaux du département (milieu agricole, BTP....)

b) conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)

b1) enjeu alcool :

| Période 2012-2016 | Nombre accidents avec conducteur alcoolisé | Nombre accidents tous conducteurs taux connu | Pourcentage |
|-------------------|--|--|-------------|
| Tarn-et-Garonne | 152 | 716 | 21% |
| Dépts Transition | 5084 | 34888 | 15% |
| France entière | 24499 | 228461 | 11% |

| Période 2012-2016 | Nombre de tués avec conducteur alcoolisé | Nombre total de tués avec conducteurs taux connu | Pourcentage |
|-------------------|--|--|-------------|
| Tarn-et-Garonne | 33 | 103 | 32% |
| Dépts Transition | 1061 | 3466 | 31% |
| France entière | 4151 | 14017 | 30% |

L'alcool représente un enjeu absolu dans le département, le pourcentage d'accidents avec un conducteur alcoolisé est pratiquement 2 fois supérieur à la référence nationale et 6 points au-dessus des départements de la même famille.

Concernant la mortalité en lien avec l'alcoolémie, un tiers des décès de la route lui sont imputable dans le département, soit un pourcentage supérieur de 1 point aux valeurs observées dans les départements de la même famille et 2 points au-dessus de la référence nationale.

b2) enjeu stupéfiants :

| Période 2012-2016 | Nombre accidents avec conducteur drogué | Nombre accidents tous conducteurs taux drogue connu | Pourcentage |
|-------------------|---|---|-------------|
| Tarn-et-Garonne | 64 | 249 | 26% |
| Dépts Transition | 1990 | 14366 | 14% |
| France entière | 9512 | 87789 | 11% |

L'enjeu sur les stupéfiants est un enjeu absolu dans le département : le pourcentage de conducteur sous influence est 15 points au-dessus des valeurs nationales et pratiquement le double de celui observé dans les départements de la même famille.

Il est à noter que pour seulement 30 % des accidents corporels la recherche de produits stupéfiants est réalisée (contrairement aux accidents mortels où elle devrait être systématique).

| Période 2012-2016 | Nombre de tués avec conducteur drogué | Nombre total de tués avec conducteurs taux drogue connu | Pourcentage |
|-------------------|---------------------------------------|---|-------------|
| Tarn-et-Garonne | 25 | 92 | 27% |
| Dépts Transition | 576 | 2818 | 21% |
| France entière | 2448 | 10959 | 22% |

L'enjeu absolu est conforté par les chiffres sur les tués liés aux produits stupéfiants dans le département : 5 points au-dessus des valeurs nationales et 6 points au-dessus des valeurs de la famille des départements de transition.

c) les jeunes, divisés en 3 classes d'âges (14-17, 18-24, 25-29)

c1) 14-17 ans :

| Période 2012-2016 | Nombre d'accidents impliquant un 14-17 | Nombre d'accidents total | Pourcentage |
|-------------------|--|--------------------------|-------------|
| Tarn-et-Garonne | 98 | 879 | 11% |
| Dépts Transition | 5126 | 39069 | 13% |
| France entière | 25853 | 289565 | 9% |

Parmi les catégories d'usagers les plus représentées dans les accidents des 14-17 ans se trouve majoritairement celle des usagers vulnérables (piétons-cyclistes-cyclomotoristes-motards) avec 65 % des accidents. Pour cette tranche d'âge il conviendra d'insister dans les actions de prévention des PDASR sur les bons usages de ces modes de déplacement.

c2) 18-24 ans :

| Période 2012-2016 | Nombre d'accidents impliquant un 18-24 | Nombre d'accidents total | Pourcentage |
|-------------------|--|--------------------------|-------------|
| Tarn-et-Garonne | 262 | 879 | 30% |
| Dépts Transition | 12385 | 39069 | 32% |
| France entière | 92334 | 289565 | 32% |

Pour cette tranche d'âge, l'enjeu dans le département n'est **pas significatif** par rapport aux départements de la même famille ou par rapport aux indicateurs nationaux, on peut noter que pour cette population, le risque « usager vulnérable » disparaît puisque plus de 80 % des accidents concerne des usagers VL/VU/PL.

c3) 25-29 ans :

| Période 2012-2016 | Nombre d'accidents impliquant un 25-29 | Nombre d'accidents total | Pourcentage |
|-------------------|--|--------------------------|-------------|
| Tarn-et-Garonne | 145 | 879 | 16% |
| Dépts Transition | 7154 | 39069 | 18% |
| France entière | 65107 | 289565 | 22% |

Pour cette tranche d'âge également, l'enjeu dans le département n'est **pas significatif** par rapport aux départements de la même famille ou par rapport aux indicateurs nationaux, on peut noter que pour cette population, le risque « usager vulnérable » disparaît puisque plus de 85 % des accidents concerne des usagers VL/VU/PL.

d) les seniors divisés en 2 classes d'âges : 65-74 et 75 ans et +**d1) les seniors 65-74 ans**

| Période 2012-2016 | Nombre d'accidents impliquant un 65-74 | Nombre d'accidents total | Pourcentage |
|-------------------|--|--------------------------|-------------|
| Tarn-et-Garonne | 116 | 879 | 13% |
| Dépts Transition | 5240 | 39069 | 13% |
| France entière | 30007 | 289565 | 10% |

| Période 2012-2016 | Nombre de tués 65-74 ans | Nombre total de tués | Pourcentage |
|-------------------|--------------------------|----------------------|-------------|
| Tarn-et-Garonne | 14 | 137 | 10% |
| Dépts Transition | 361 | 4110 | 9% |
| France entière | 1433 | 17243 | 8% |

Les seniors 65-74 ans représentent un **enjeu relatif** dans le département quant au nombre d'impliqués de la tranche d'âge ainsi qu'à la mortalité observée.

d2) les seniors 75 ans et + :

| Période 2012-2016 | Nombre d'accidents impliquant un 75 ans et + | Nombre total d'accidents | Pourcentage |
|-------------------|--|--------------------------|-------------|
| Tarn-et-Garonne | 137 | 879 | 16% |
| Dépts Transition | 5207 | 39069 | 13% |
| France entière | 25802 | 289565 | 9% |

| Période 2012-2016 | Nombre de tués 75 ans et + | Nombre total de tués | Pourcentage |
|-------------------|----------------------------|----------------------|-------------|
| Tarn-et-Garonne | 27 | 137 | 20% |
| Dépts Transition | 655 | 4110 | 16% |
| France entière | 2488 | 17243 | 14% |

Les seniors de plus de 75 ans représentent un **enjeu absolu** dans le département pour tous les indicateurs observés (nombre d'accidents et mortalité de la classe d'âge)

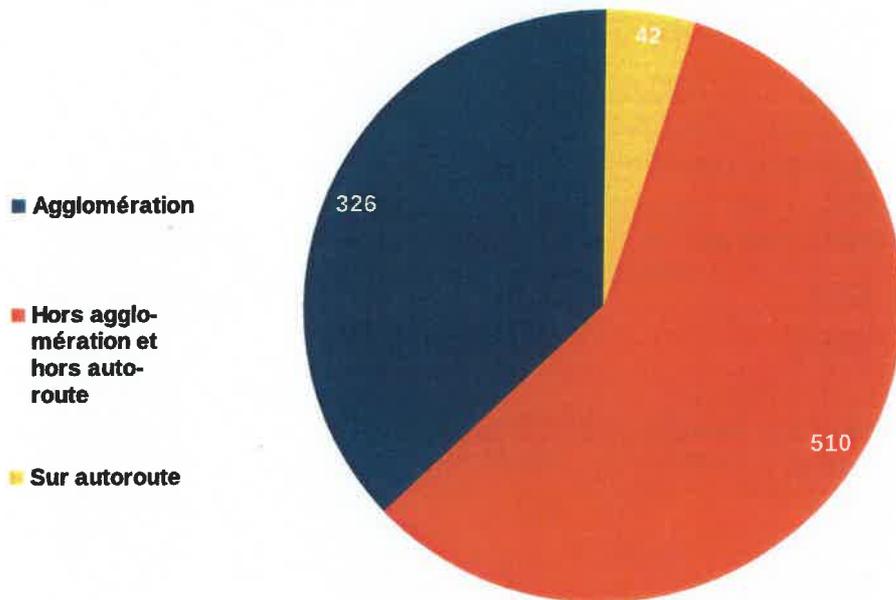
5- Les enjeux facultatifs (à étudier localement) :

- **a) le partage de la voirie (urbain/interurbain)**

Les analyses menées sur cette thématique dans le département avec comparaison des indicateurs disponibles pour la France entière et la famille des départements de transition ne mettent **pas en évidence un enjeu spécifique dans ce domaine**. Que ce soit pour les piétons, les cyclistes, en agglomération ou hors agglomération, les valeurs observées dans le département sont toutes identiques aux valeurs de référence supra-territoriales. **L'enjeu local serait plutôt dans la mise en cohérence de la signalisation** afin que la différenciation des milieux urbains/rase campagne soit plus pertinente pour l'usager et qu'ainsi il respecte mieux les directives qui lui sont données (de nombreuses sections de routes au caractère rural avéré sont classées en agglomération par leurs élus locaux au détriment d'une lisibilité correcte de la route)

Pour 2500 kms de routes gérées par le Conseil Départemental, 319 kms se situent administrativement en agglomération soit 12,8 % du linéaire limité de fait à 50km/h.

Période 2012-2016 - Répartition des accidents corporels selon le milieu



Période 2012-2016 - Répartition des tués selon le milieu

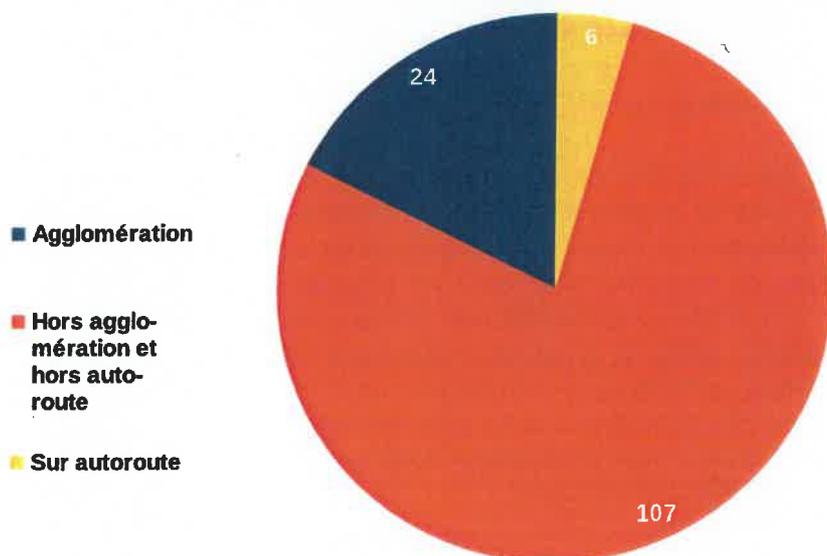


Illustration de quelques « agglomérations » locales :



- **b) les 2 roues motorisés (2RM)**

| Période 2012-2016 | Tués tout 2RM | Tués <125 cm3 | Tués > 125 cm3 |
|-------------------|-----------------------------|--------------------|---------------------|
| Tarn-et-Garonne | 15 % | 6 % | 9% |
| Dépts Transition | 19 % | 6 % | 13% |
| France entière | 23 % | 7 % | 16% |
| | Accidents impliquant un 2RM | Accidents <125 cm3 | Accidents > 125 cm3 |
| Tarn-et-Garonne | 27% | 15% | 12% |
| Dépts Transition | 31% | 19% | 12% |
| France entière | 37% | 21% | 16% |

L'enjeu lié aux 2 roues motorisés dans le département est donc **un enjeu relatif** : les indicateurs locaux sont inférieurs ou égaux à ceux relevés dans les départements de la même famille ou sur le territoire national.

Il faut toutefois noter la croissance observée ces 2 dernières années du nombre de tués en 2RM dans le département, ce qui nécessite de garder une vigilance particulière sur cet enjeu.

| Période 2012-2016 | Part accidents 2RM sur accidents 82 | Tués |
|-------------------|-------------------------------------|-------------|
| 2012 | 27 % | 9 % |
| 2013 | 25 % | 22 % |
| 2014 | 30 % | 8 % |
| 2015 | 23 % | 18 % |
| 2016 | 31 % | 19 % |
| Moyenne | 27 % | 15 % |

- **c) la vitesse**

Les infractions à la vitesse dans le département sont relevées, soit par les dispositifs automatisés fixes et mobiles, soit d'initiative par les forces de l'ordre.

Les résultats ci-dessous du contrôle automatisé démontrent une augmentation continue du déclenchement des dispositifs dans le département (*nb : chaque déclenchement ne donne pas systématiquement lieu à une infraction*)

En cumulant les infractions vitesse du contrôle automatisé avec les contrôles d'initiative des forces de l'ordre on obtient une valeur annuelle de 76 724 infractions pour 2016, ce qui rapporté à la population départementale classe le Tarn-et-Garonne en 28° position des départements où une vitesse est trop élevée est pratiquée.

L'enjeu vitesse est donc relatif et ne peut être corroboré par les données issues de l'exploitation du fichier APAM (auteur présumé d'accident mortel) car le département a la particularité d'être celui qui possède, de très loin, le taux le plus élevé (42%) d'accidents mortels où la cause est indéterminée.

Equipements de terrain fixes en service _ETF (28) – ETD (6) - nombre d'infractions 2012 -2013-2014-2015- 2016

| VOIE | V | DATE DE MISE EN SERVICE DOUBLE SENS | DATE DE MISE EN SERVICE | COMMUNE | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|--------|-------|-------------------------------------|-------------------------|--------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| RD927 | 70 | 02/11/2016 | 13/12/2004 | MOISSAC | 1543 | 1255 | 2224 | 2014 | 2482 |
| RD958 | 90 | 03/11/2016 | 27/07/2005 | LAVILLEDIEU DU TEMPLE | 659 | 166 | 605 | 539 | 795 |
| RD813 | 90 | 04/11/2016 | 10/01/2005 | MONTECH | 445 | 441 | 560 | 187 | 1000 |
| A62 | 130 | | 14/03/2005 | AUVILLAR | 4456 | 1701 | 4305 | 6294 | 6227 |
| RD820 | 90 | | 25/05/2005 | MONTAUBAN | 383 | 646 | 542 | 692 | 549 |
| RD21 | 90 | 02/11/15 | 20/06/2008 | MONTAUBAN | 74 | 25 | 87 | 387 | 690 |
| RD820 | 90 | | 04/02/2009 | REALVILLE | 2312 | 713 | 1930 | 1935 | 1842 |
| RD115 | 90 | 10/11/15 | 05/09/2008 | SAINT ETIENNE DE TULMONT | 274 | 305 | 235 | 988 | 2920 |
| RD928 | 90 | 02/11/16 | 12/08/2009 | MONTECH | 477 | 308 | 362 | 293 | 418 |
| RD930 | 90 | 03/11/16 | 13/02/2009 | ORGUEIL | 211 | 184 | 244 | 203 | 149 |
| RD820 | 90 | | 28/01/2009 | REALVILLE | 1895 | 1241 | 1188 | 1523 | 1065 |
| RD926 | 90 | 10/11/15 | 26/02/2007 | CAYLUS | 83 | 73 | 177 | 1297 | 3648 |
| RD927 | 90 | 02/11/16 | 25/02/2008 | VILLEMADÉ | 1148 | 551 | 907 | 871 | 1245 |
| A20 | 90 | | 10/04/2007 | MONTAUBAN | 37213 | 32896 | 22693 | 27113 | 23354 |
| RD928 | 90 | 19/01/16 | 14/04/2008 | MONTAUBAN | 177 | 129 | 125 | 105 | 1478 |
| RD999 | 90 | | 18/04/2008 | SAINT NAUPHARY | 279 | 263 | 231 | 102 | 129 |
| RD3 | 90 | 03/11/15 | 15/09/2008 | AUCAMVILLE | 280 | 254 | 278 | 647 | 3099 |
| RD813 | 90 | 09/11/16 | 21/03/2008 | MOISSAC | 185 | 168 | 190 | 432 | 1127 |
| RD928 | 90 | 03/11/16 | 30/04/2008 | SERIGNAC | 48 | 35 | 50 | 407 | 1085 |
| RD959 | 70 | 22/01/16 | 11/01/2011 | MONTAUBAN | 704 | 496 | 464 | 325 | 3049 |
| RD49 | 90 | 22/01/16 | 14/06/2012 | GRISOLLES | 232 | 1155 | 726 | 128 | 2757 |
| RD926 | 90 | 22/01/16 | 16/03/2011 | MONTEILS | 884 | 501 | 562 | 777 | 3399 |
| RD8 | 90 | 22/01/16 | 22/06/2012 | ST NAUPHARY | 113 | 294 | 152 | 176 | 1296 |
| RD26 | 90 | 22/01/16 | 05/11/2012 | VERDUN/GARONNE | 59 | 1096 | 431 | 248 | 1822 |
| RD 820 | 90 | | 12/08/2013 | CAYRAC | x | 364 | 279 | 216 | 773 |
| RD927 | 90 | | 15/06/2012 | LA FRANCAISE | 196 | 217 | 172 | 99 | 166 |
| RD958 | 90 | | 23/10/2012 | CASTELSARRASIN | 44 | 722 | 873 | 665 | 1425 |
| RD813 | 90 | 22/01/16 | 14/06/2012 | BOUDOU | 170 | 103 | 104 | 138 | 1989 |
| A 20 | 80/90 | | 12/11/2013 | MONTAUBAN | x | 2963 | 23309 | 22095 | 9248 |
| RD 820 | 80/90 | | 08/04/2013 | POMPIGNAN | x | 160 | 266 | 407 | 141 |
| RD 820 | 80/90 | | 07/01/2013 | CAMP SAS | x | 2288 | 1782 | 2333 | 913 |
| RD999 | 80/90 | | 01/10/2012 | ST NAUPHARY | 196 | 1033 | 751 | 623 | 502 |
| RD 926 | 80/90 | | 08/08/2013 | PUYLAGARDE | x | 1186 | 2973 | 2338 | 538 |
| RD 820 | 80/90 | | 01/03/2013 | MONTALZAT | x | 1882 | 1680 | 2726 | 1650 |
| TOTAL | | | | | 54740 | 57827 | 71457 | 79323 | 82970 |

- **d) les distracteurs**

Pour les mêmes raisons que pour l'enjeu « vitesse », l'enjeu concernant les distracteurs ne peut être étayé dans le département par l'exploitation du fichier APAM, sur la période 2015-2016 seulement 4 accidents mortels sont concernés par cette circonstance.

6 : Récapitulatif des enjeux retenus :

6-1 Enjeux prioritaires :

- conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)
- les seniors divisés en 2 classes d'âges : 65-74 et 75 ans et +
- les jeunes 14-17 ans

6-2 Enjeux secondaires :

- les 2 roues motorisés (2RM)
- la vitesse + la mise en cohérence de la signalisation
- le risque routier professionnel

7 : Traitement des enjeux :

Afin d'intégrer les enjeux retenus pour la période 2018-2022 dans les différents actes à venir produits par les structures responsables de la sécurité routière au plan départemental, il est proposé une fiche de synthèse par enjeu qui en permette une déclinaison locale cohérente avec les analyses réalisées.

Pour la partie « Prévention », le comité de pilotage de la sécurité routière qui se réunit régulièrement sous l'autorité du chef de projet sécurité routière aura pour mission de s'assurer de la mise en œuvre effective des recommandations dans les différents PDASR annuels.

Un suivi annuel sera réalisé et présenté à l'ensemble des acteurs concernés lors de la réunion de la Conférence Départementale de Sécurité co-présidée par le Préfet et le Procureur de la République.

Fiche enjeu 1 :

Conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)

PDASR :

- actions spécifiques de sensibilisation à l'usage des stupéfiants prioritairement dans les collèges (classes de 6°) pour éviter la première prise de produit.
- actions de vulgarisation dans les classes supérieures (collèges-lycées-université) pour endiguer le phénomène de dépendance
- lutte contre l'alcool au volant en direction :
 - du monde du travail
 - du milieu festif
 - du milieu associatif

PDCR :

- contrôles stupéfiants aux abords des établissements scolaires (dont cyclistes, 2RM)
- recherche systématique de substances illicites lors des accidents de voirie
- contrôles alcoolémie en milieu de journée

Communication :

- relai dans les médias locaux des campagnes nationales sur la thématique

Financement des actions de prévention et de communication par PDASR à hauteur de ± 25 % de l'enveloppe annuelle 2018, puis ajustement suivant orientation des indicateurs (nbre accidents, victimes de la thématique en début 2019)

Fiche enjeu 2 :

Les seniors en 2 classes d'âges:65-74 ans et 75 ans et +

PDASR :

- actions spécifiques de sensibilisation à destination des seniors en utilisant le tissu associatif dédié ou le milieu de l'assurance (club 3 ° âge, club des aînés etc....)

PDCR :

- contrôles routiers en milieu de journée (sortie de repas d'AG...etc)

Communication :

- relai dans les médias locaux des campagnes nationales sur la thématique

Financement des actions de prévention et de communication par PDASR à hauteur de ± 20 % de l'enveloppe annuelle 2018, puis ajustement suivant orientation des indicateurs (nbre accidents, victimes de la thématique en début 2019)

Fiche enjeu 3 :

Les jeunes 14 – 17 ans

PDASR :

- actions spécifiques de sensibilisation à destination des jeunes en établissements scolaires (lien SDEN : collèges, lycée, cfa..)
- actions avec les clubs sportifs (lien DDCSPP)

PDCR :

- contrôles routiers spécifiques

Communication :

- relai dans les médias locaux des campagnes nationales sur la thématique

Financement des actions de prévention et de communication par PDASR à hauteur de ± 20 % de l'enveloppe annuelle 2018, puis ajustement suivant orientation des indicateurs (nbre accidents, victimes de la thématique en début 2019)

Fiche enjeu 4 :

Les 2 roues motorisés

PDASR :

- actions spécifiques de sensibilisation à destination des usagers de 2RM lors d'ateliers SR en établissement scolaire
- actions avec les associations de motards (lien CDM2RM et M Moto CD)
- action annuelle type « Rallye moto » ou journée au CIEC avec tous les partenaires locaux de la moto (revendeurs, assureurs, clubs... ; (lien EDSR + armée)

PDCR :

- contrôles routiers ciblés sur les 2RM

Communication :

- relai dans les médias locaux des campagnes nationales sur la thématique

Financement des actions de prévention et de communication par PDASR à hauteur de \pm 10 % de l'enveloppe annuelle 2018, puis ajustement suivant orientation des indicateurs (nbre accidents, victimes de la thématique en début 2019)

Fiche enjeu 5 :

La vitesse + la mise en cohérence de la signalisation

PDASR :

- maintenance du parc des radars pédagogiques du département
- réunion des correspondants SR des communes pour faire passer le message sur pertinence et cohérence en zone de pouvoir police des élus locaux

PDCR :

- déploiement des itinéraires contrôlés par radars (leurre, tourelle, chantier, ETF, ETD...) pour parvenir à la mise en œuvre de 3 itinéraires par an dans le département

Communication :

- relai dans les médias locaux des campagnes nationales sur la thématique

Financement des actions de prévention et de communication par PDASR à hauteur de ± 5 % du PDASR annuel

Fiche enjeu 6 :

Le risque routier professionnel

PDASR :

- actions visant à développer l'élaboration de PPRR dans les entreprises et administrations locales
- ateliers réalisés sur les sites de travail des partenaires demandeurs (lien CCI, Medef, chambre des métiers....)

PDCR :

- Contrôles des VUL et véhicules professionnels...

Communication :

- relai dans les médias locaux des campagnes nationales sur la thématique

Financement des actions de prévention et de communication par PDASR à hauteur de \pm 5 % du PDASR annuel

Signatures du Document Général d'Orientations :

à Montauban, le 10 Avril 2018

Le Préfet de Tarn-et-Garonne



Pierre Besnard

**La Procureure de la République
du Tribunal de Grande Instance de
Montauban**



Alix Cabot-Chaumeton

**Le président du Conseil Départemental
de Tarn-et-Garonne**



Christian Astruc

**Le président de l'Association des Maires
de Tarn-et-Garonne**



Francis Labruyère