



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

# Département de Tarn-et-Garonne

## Document Général d'Orientations 2008 – 2012

Ressources, territoires et habitats  
Énergie et climat  
Prévention des risques

Développement durable

Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**

---

# Sécurité routière en Tarn-et-Garonne

## Orientations des actions pour la période 2008-2012

Le bilan de l'insécurité routière affiche une baisse continue de tous ses indicateurs depuis plusieurs années, toutefois il n'est pas tolérable qu'autant d'usagers perdent la vie ou soient gravement blessés sur nos routes, c'est pourquoi la sécurisation des déplacements demeure une priorité nationale.

Lors du Conseil Interministériel de la Sécurité Routière du 13 février 2008, l'objectif de passer sous la barre des 3000 tués en 2012 a été retenu. Le département de Tarn-et-Garonne devra contribuer à l'atteinte de cet objectif, ce qui se traduira par la nécessité d'épargner 50 vies dans les 4 années à venir.

L'ensemble des partenaires locaux a réalisé une analyse de l'accidentologie départementale afin de définir d'une part, les enjeux locaux, et d'autre part, les orientations d'actions à mettre en oeuvre simultanément.

Les conclusions de ce travail constituent le Document Général d'Orientations (DGO) pour la période 2008-2012, Les Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) qui seront mis en oeuvre annuellement devront être en cohérence avec les orientations définies. Une évaluation annuelle du travail mené et de l'atteinte des objectifs sera réalisée, afin de procéder éventuellement aux ajustements nécessaires.

Pour notre département, cinq enjeux majeurs sont retenus:

- les jeunes,
- les 2 roues motorisés,
- l'alcool,
- la vitesse,
- la lisibilité de la route.

La préfète de Tarn-et-Garonne

Le procureur de la République

Le président du Conseil Général  
de Tarn-et-Garonne

Le président de l'association  
départementale des maires  
de Tarn-et-Garonne



## **Méthodologie d'élaboration du Document Général d'Orientations**

**Le lancement de la démarche DGO a eu lieu le 9 septembre 2008 en préfecture, son comité de pilotage a été constitué.**

**Un appel à candidature a été largement diffusé auprès de tous les acteurs locaux impliqués dans la lutte contre l'insécurité routière afin de constituer des groupes de travail thématiques.**

**Un séminaire avec des travaux en sous-groupes a eu lieu le 9 octobre 2008.**

**Le 13 novembre 2008, une réunion plénière des groupes a restitué l'ensemble des travaux sur les orientations d'action à mettre en oeuvre jusqu'en 2012.**

**Les conclusions de l'ensemble de ces travaux figurent dans les pages suivantes de ce document**



## ORIENTATIONS D' ACTIONS



## Synthèse des groupes de travail DGO

### Fiche enjeu « jeunes »

Participants : Mmes Brisson, Porin, Suel, Garrigues, MM Lelong, Cau, Bertrac, Rauzy, Raulet, Floriach

Constats et propositions:

#### Deux axes méthodologiques :

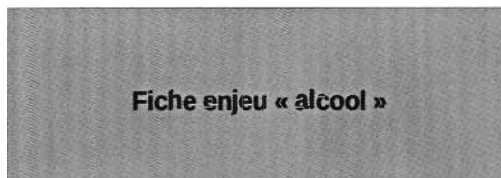
- 1 Impliquer directement les jeunes, les rendre acteurs de leur prévention, susciter des réflexions par le biais de la confrontation des points de vues entre pairs, par exemple travailler sur la prise de conscience du danger (différente et complémentaire de la prise de risque).
- 2 Concevoir une approche globale des conduites à risques des jeunes (une démarche de prévention sur un seul produit n'a pas de sens).

#### Six axes stratégiques :

- 1 S'intéresser à la vie quotidienne des jeunes, à leurs loisirs (partir de l'acteur) : promouvoir les festivals de la citoyenneté/jeunesse basés sur actions, jeux, tables rondes.
- 2 Former les relais (encadrants, personnels associatifs) : continuer la démarche du réseau départemental de prévention des conduites à risques et des conduites dopantes auprès des jeunes et de leurs relais éducatifs coordonné par la DDJS en lien avec le BIJ.
- 3 Travailler auprès des plus jeunes (les – de 11 ans).
- 4 Développer des actions avec les auto-écoles pour les futurs conducteurs (diffusion de la culture SR?).
- 5 Faire appliquer strictement la loi, notamment sur la vente d'alcool interdite aux mineurs.
- 6 Travailler avec la presse sur les messages de sécurité routière ciblant spécifiquement les jeunes (procéder par témoignages positifs de pairs).



## Synthèse des groupes de travail DGO



Participants : Mme Pagés , MM Oudin, Llamata, Leczinski, Virgolin, Fradet, Cavaille, Lafourcade, Denos

### Orientations :

**Court Terme** : l'urgence est de répondre au phénomène d'alcoolisation massive et rapide très en vogue auprès des adolescents, pour cela un partenariat fort doit être mis en oeuvre avec l'Education Nationale et le milieu associatif, les forces de l'ordre, la justice . Ces jeunes devraient pouvoir bénéficier d'une prise en charge spécifique.

**Court Terme** : maintenir le déploiement des programmes existants : SAM, Conducteur désigné, Capitaine de soirée, Prise en charge des personnes contrôlées sous emprise alcool.....

**Court Terme** : soutenir l'application de la nouvelle loi réglementant la vente d'alcool aux mineurs .

**Moyen Terme** : réaliser un recueil de données sur la problématique alcool départementale afin de mieux connaître les publics à risques et si nécessaire favoriser la mise en oeuvre d' actions spécifiques (notamment avec le public jeune). Répertorier les types d'action de prévention bénéficiant d'une évaluation positive.

**Moyen/Long Terme** : coordonner les programmes sécurité routière « alcool » avec les programmes alcool « généralistes ». Fédérer les différents acteurs du domaine préventif ; la multiplicité des programmes et des financements (FIPD, MILDT, PDASR , CRAM, FNPEIS .... ) induit un déficit de lisibilité de l'action locale sur le sujet « Alcool ».



## Synthèse des groupes de travail DGO

### Fiche enjeu : « 2 roues motorisés »

Participants: Mmes Lesa, Amouroux, Eche, MM Bénac, Dieu, Brustet

Orientations:

- Impliquer les concessionnaires, auto-écoles, revendeurs et assureurs de 2 roues motorisés en tant que relais de sensibilisation aux risques spécifiques de ce mode de déplacement (casque, équipements, comportements).
- Sensibiliser les aménageurs aux risques des deux roues motorisés notamment en milieu urbain.
- Mettre en oeuvre un volet « 2 roues motorisés » au Plan départemental de contrôles routiers.
- Communiquer davantage sur les risques alors que ce mode de transport est dorénavant adopté par contrainte économique ou écologique et moins par goût personnel en milieu urbain.



## Synthèse des groupes de travail DGO

### Fiche enjeu « lisibilité de la route »

Participants: Mme Mollejo, MM Bouyssès, Roque, Perry, Wentzler, Valls, Toussaint, Marquès

Orientations proposées:

- Les élus correspondants sécurité routière doivent être les catalyseurs des actions menées sur leur terrain.
- Le partage de la rue/route serait favorisé par le développement d'aménagements sécurisés pour les usagers les plus vulnérables (ex pistes cyclables): piste à confier aux gestionnaires de réseaux (CG, communes ...)
- Traitement spécifique des sections les plus dangereuses (nécessite au préalable un recueil de données par l'ODSR)
- Traitement des obstacles latéraux (arbres, ponceaux, poteaux...) par protection, éloignement ou suppression
- Accidents en ligne droite: rompre la monotonie sur les sections de plantations d'alignement ( travail sur le volet paysager )





## Synthèse des groupes de travail DGO

### Fiche enjeu « vitesse »

Participants: MM Gaure, Dhérissard, Estéva, Gabata, Rous, Tournier, Lanfranca, Fabre, Lauray

#### Constat:

- En Tarn et Garonne, la vitesse est la première cause des accidents (France = alcool)
- Les jeunes sont les premières victimes, les garçons sont très majoritairement responsables.

#### Orientations:

- Mettre en oeuvre un Plan Départemental de Contrôles Routiers sur la base d'une analyse partagée ( gestionnaires, justice, force de l'ordre, observatoire...) de l'accidentologie et des comportements



## Synthèse générale des orientations

### – Initiative: **Préfète/Procureur**

Application des directives : la totalité des groupes de travail a demandé la mise en oeuvre d'un plan de contrôles routier en cohérence avec les enjeux locaux : soit sur des sections de routes, soit sur des typologies d'usagers.

La mise en oeuvre concertée de cette démarche permettrait des gains significatifs en matière d'insécurité routière en insistant sur le nécessaire « respect de la règle »

### – Initiative: **Chef de projet/Coordination**

Partenariat étendu : les réseaux existant en Tarn et Garonne (élus, bénévoles, services de l'Etat...) sont à étendre notamment au domaine des professionnels (assureurs, vendeurs véhicules, formateurs conduite...)

### – Initiative: **Observatoire Départemental SR**

Travail de recherche : améliorer la connaissance sur les cibles (jeunes, consommateurs d'alcool, usagers 2 roues) et sur les lieux accidentogènes pour alimenter l'analyse de l'insécurité routière locale

### – Initiative: **Gestionnaires de réseaux**

Apports sur l'infrastructure routière : adopter un plan de suppression/protection des obstacles, définir une politique de signalisation des zones à risque, sécuriser les déplacements des usagers vulnérables (pertinence, cohérence de la signalisation)

### – Initiative: **Associations et partenaires porteurs de projets au PDASR**

proposer des actions en cohérence avec les orientations retenues.



**OBSERVATOIRE NATIONAL  
INTERMINISTERIEL DE SECURITE  
ROUTIERE**

**Accidentologie locale en Tarn-et-Garonne**



# Observatoire national interministériel de sécurité routière

## L'accidentologie locale en TARN ET GARONNE (82)

01/10/2008

### Synthèse :

densité 2 fois moins élevée que la moyenne , risque tués global très défavorable Risque élevé RN+RD (+96) et agglomération (+89), mais à manier avec précaution en raison des faibles effectifs. Par rapport à l'année précédente, hausse de la mortalité (+10 tués).

### A - Données générales :

Superficie : 3 718 km<sup>2</sup>

Population : 206 170 habitants

Densité : 55 habitants au km<sup>2</sup> (108 pour la France)

Parc de voitures de tourisme 116 206 , soit 0,56 voiture par habitant (0,52 pour la France)

Part des tués locaux : 62,16 % (76,49 % pour la France)

Année 2007

	Nombre	Rang sur 96 départements (1)	Comparaison France (2)
Population	206 170	83	0,35%
Accidents corporels	271	73	0,33%
Tués	37	61	0,80%
Tués/million d'habitants	179	3	79
Blessés	349	74	0,34%

(1) classés par ordre décroissant

(2) Part du département dans le total France sauf pour le ratio des tués par million d'habitants pour lesquels est donnée la valeur du ratio pour la France.

Autoroutes : 111 km, avec un débit de 25 105 véhicules/jour (32 925 véhicules/jour au plan national)

Routes nationales (RN) : 119 km, avec un débit de 8 673 véhicules/jour (12 009 véhicules/jour au plan national)

Route départementales (RD) : 2 315 km, avec un débit de 1 236 véhicules/jour (1 621 véhicules/jour au plan national)

### Données pour 10.000 habitants

	TARN ET GARONNE		FRANCE	
	Nombre de kilomètres	Parcours (1)	Nombre de kilomètres	Parcours (1)
Autoroutes	5,4	49,3	1,8	21,8
RN	6,0	18,3	4,0	19,3
RD	112,0	50,7	61,0	35,9
Total (2)	123,4	118,3	66,8	76,9

(1) en millions de véhicules x kilomètres par an

(2) hors réseau local

## B - Indicateur d'accidentologie locale :

L'indicateur d'accidentologie locale tient compte de la décomposition entre les différents réseaux (autoroutes, routes nationales, départementales et voirie urbaine), et du trafic correspondant. Il permet une comparaison plus rigoureuse entre départements.

	Données 2003-2007								
	IAL	IAL (*)		Autoroutes		Routes nationales et départementales		Agglomérations	
	2007	Tués	Victimes graves	% tués	Risque relatif	% tués	Risque relatif	% tués	Risque relatif
FRANCE	1,00	1,00	ND	7,0%	1,00	20,5%	1,00	17,8%	1,00
TARN ET GARONNE	1,93	1,78	ND	3,1%	0,42	77,7%	1,96	9,3%	1,89
MIDI-PYRENEES	ND	1,13	ND	4,3%	0,63	75,3%	1,19	14,3%	1,24

Ce tableau donne le risque départemental (tués sur cinq ans rapportés au parcours) suivant les différents réseaux : autoroutes, routes nationales et départementales en rase campagne ou en agglomérations de moins de 5 000 habitants. Le risque en agglomération de plus de 5 000 habitants est calculé à partir de la population des entités urbaines (voir méthodologie dans le rapport sur les indicateurs d'accidentologie locale).

L'IAL (indicateur d'accidentologie locale) est une pondération des risques relatifs (rapportés au risque France) par réseaux, en fonction de l'importance relative des parcours sur les différents réseaux.

Exemple : un IAL de 1,30 signifie qu'il y a eu sur cinq ans 30% de tués en plus dans ce département par rapport au bilan qu'il y aurait eu si les taux de risque sur ces différents réseaux avaient été ceux de l'ensemble de la France.

## C - Evolution récente :

Evolution du nombre de tués à 30 jours au cours des cinq précédentes années :

TUES	TARN ET GARONNE		FRANCE entière	
	Nombre	Evolution annuelle	Nombre	Evolution annuelle
2003	42	21,9%	6 126	-20,9%
2004	44	5,1%	5 593	-8,7%
2005	33	-24,7%	5 318	-4,9%
2006	43	30,3%	4 709	-11,4%
2007	37	-13,9%	4 620	-1,9%

Evolution récente jusqu'au mois de juin (N premiers mois de l'année avec N = 6)

	Accidents corporels	Tués	Blessés	Gravité (tués pour 100 accidents corporels)
Année 2008	121	9	154	7,4
Année 2007	134	16	184	11,9
Moyenne 2003/2007	174	18	235	10,4
Evolution 2008/moyenne 2003/2007	-30,0%	-50,2%	-34,0%	-28,5%
Rappel évolution France 2008/moyenne 2003/2007	-7,0%	-18,3%	-10,0%	-11,5%

## D - Catégories d'usagers :

	Tués				
	Résultats 2007	Résultats en moyenne sur 5 ans			
	TARN ET GARONNE	TARN ET GARONNE	% TARN ET GARONNE	FRANCE	% FRANCE
Piétons	2	2	5,7%	590	11,2%
Bicyclettes	0	1	3,7%	177	3,4%
Motocyclettes	6	5	11,4%	844	16,0%
Voitures	23	28	71,5%	3 062	58,1%
Autres	6	3	7,7%	600	11,4%

## E - Ages :

		- 18 ans	18-24 ans	25-64 ans	65 ans et +	Total
Structure de la population	TARN ET GARONNE	20,4%	7,2%	51,2%	21,2%	-
	FRANCE	21,8%	9,1%	52,4%	16,7%	-
Tués 2007	TARN ET GARONNE	3	11	18	5	37
Tués en moyenne résultats sur cinq ans	Moyenne TARN ET GARONNE	3	10	18	5	40
	Moyenne FRANCE	409	1 171	2 208	970	5 273
	TARN ET GARONNE	7,8%	24,4%	45,2%	12,9%	-
	FRANCE	7,8%	22,2%	41,9%	18,4%	-

(1) Le TOTAL peut être supérieur à la somme de la partition à cause des âges indéterminés

## F - Données complémentaires (année 2007) :

Les données suivantes sont établies à partir du cumul des victimes graves (tués + blessés hospitalisés) sauf celles sur l'alcool et le ratio des tués sur arbres.

Type d'accidents	Ratio victimes graves (tués + blessés hospitalisés)			
	Collisions frontales	Obstacles fixes	Dont arbres	Dans accidents impliquant un PL
FRANCE	18,2%	24,3%	4,6%	6,5%
TARN ET GARONNE	19,2%	41,5%	16,0%	3,7%

Comparaison avec le % de tués

	Ratio tués
	Sur arbres
FRANCE	13,4%
TARN ET GARONNE	36,2%

Conditions générales	Nuit (1)	Week-end (1)	Présence d'alcool (2)
FRANCE	35,4%	36,0%	15,8%
TARN ET GARONNE	50,7%	42,9%	19,6%

(1) Part des victimes graves sur l'ensemble des victimes graves.

(2) Proportion d'accidents mortels avec alcool.

# ANNEXES

## Tableaux cadres



## TABLEAU CADRE POUR LA DEFINITION DES ORIENTATIONS D' ACTIONS

ENJEU CONCERNE : « Lisibilité de la route »

<b>Constats ou problèmes identifiés</b> <small>(gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)</small>	<b>ORIENTATIONS D' ACTIONS PROPOSEES</b>					<b>Observations</b> pour la mise en oeuvre - stratégie, planification (priorités) et synergies - recommandations - freins et leviers locaux <b>CT</b> : court terme <b>MT</b> : moyens terme <b>LT</b> : long terme
	1 Infrastructure	2 Information	3 Formation	4 Education <small>(transformation durable des comportements)</small>	5 Contrôles et sanctions	
Partage de l'espace	Pistes cyclables et bandes cyclables			Education parents/enfants		<b>MT</b>
Pré alerte	Panneaux de signalisation préventive Jalonnement (pré alerte)					<b>CT</b>
Traitement des obstacles	Protection Déplacement Suppression Glissières				Contrôles	<b>MT</b>
Monotonie de la route (route droite)		Action de communication			Contrôles	<b>MT</b> <b>et</b> <b>CT</b>
<b>EXEMPLE</b> (enjeu jeunes)  Les garçons de 18-24 ans majoritairement impliqués dans les accidents de nuit le WE	Prendre en compte les obstacles	a) Impliquer les médias « jeunes » b) Promouvoir le port de la ceinture de sécurité	Prendre en compte la cible « garçons de 18-24 ans » à l'occasion de la formation du conducteur	Promouvoir « le sens de la responsabilité » dans le cadre scolaire et en milieu éducatif	a) Ciblage des contrôles de nuit b) Suivi et évaluation des contrôles et de la réponse pénale	<b>CT</b> : 2a, 5a <b>MT</b> : 2a, 2b, 3, 4, 5b <b>LT</b> : 1, 4 <b>4</b> : partenariats à mettre en oeuvre, puis montage d'opérations pilotes



## TABLEAU CADRE POUR LA DEFINITION DES ORIENTATIONS D' ACTIONS

ENJEU CONCERNE : « La vitesse »

<b>Constats ou problèmes identifiés</b> <small>(gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)</small>	<b>ORIENTATIONS D' ACTIONS PROPOSEES</b>					<b>Observations</b> pour la mise en oeuvre - stratégie, planification (priorités) et synergies - recommandations - freins et leviers locaux <b>CT</b> : court terme <b>MT</b> : moyens terme <b>LT</b> : long terme
	1  Infrastructure	2  Information	3  Formation	4  Education <small>(transformation durable des comportements)</small>	5  Contrôles et sanctions	
Vitesse Première cause des accidents dans le 82	CONSTAT GLOBAL					
Jeunes 18-24 ans  Garçons		Information des jeunes sur leurs lieux de rassemblement ou lycées et universités	Favoriser la conduite accompagnée Formation sur les aides à la conduite	Politique pénale du Parquet par des alternatives aux poursuites	Augmentation des contrôles	
Lieux accidents	Concertation avec les élus et les correspondants sécurité routière sur les lieux à risques	Mise en place de panneaux lumineux	Formation des correspondants sécurité routière aux moyens mis à leur disposition		Cibler les contrôles sur les lieux à risques	
Jours et heures						
Facteurs aggravants à la vitesse						
<b>EXEMPLE</b> (enjeu jeunes)  Les garçons de 18-24 ans majoritairement impliqués dans les accidents de nuit le WE	Prendre en compte les obstacles	a) Impliquer les médias « jeunes » b) Promouvoir le port de la ceinture de sécurité	Prendre en compte la cible « garçons de 18-24 ans » à l'occasion de la formation du conducteur	Promouvoir « le sens de la responsabilité » dans le cadre scolaire et en milieu éducatif	a) Ciblage des contrôles de nuit b) Suivi et évaluation des contrôles et de la réponse pénale	<b>CT</b> : 2a, 5a <b>MT</b> : 2a, 2b, 3, 4, 5b <b>LT</b> : 1, 4 4 : partenariats à mettre en oeuvre, puis montage d'opérations pilotes

## TABLEAU CADRE POUR LA DEFINITION DES ORIENTATIONS D' ACTIONS

ENJEU CONCERNE : « Alcool »

Constats ou problèmes identifiés (gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)	ORIENTATIONS D' ACTIONS PROPOSEES					Observations pour la mise en oeuvre - stratégie, planification (priorités) et synergies - recommandations - freins et leviers locaux CT : court terme MT : moyens terme LT : long terme
	1 Infrastructure	2 Information	3 Accès au soin soin	4 Education (transformation durable des comportements)	5 Contrôles et sanctions	
Alcoolémie des jeunes  16-25 ans	Accompagnement A l'application de la loi	Information et organisation cadrée dans les clubs sportifs, associations diverses et éducation nationale	Prise en charge collective individuelle		Controles Ciblés Prévention de la récidive	
Alcoolémie massive des jeunes en établissements scolaires			Prise en charge individuelle et familiale	Prévention faite par l'éducation nationale		
Alcoolémie adulte		Information Entreprise Associatif	Prise en charge Médico-psycho-sociale		Prévention de la récidive Action pré – sentencielle Action post sentencielle	
<b>EXEMPLE</b> (enjeu jeunes)  Les garçons de 18-24 ans majoritairement impliqués dans les accidents de nuit le WE	Charte de bonne conduite des distributeurs de boisson				a) Ciblage des contrôles de nuit b) Suivi et évaluation des contrôles et de la réponse pénale	CT : 2a, 5a MT : 2a, 2b, 3, 4, 5b LT : 1, 4 4 : partenariats à mettre en oeuvre, puis montage d'opérations pilotes

# TABLEAU CADRE POUR LA DEFINITION DES ORIENTATIONS D' ACTIONS

ENJEU CONCERNE : « Les jeunes » de 11 à 28 ans

<b>Constats ou problèmes identifiés</b> <small>(gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)</small>	ORIENTATIONS D' ACTIONS PROPOSEES					<b>Observations</b> pour la mise en oeuvre - stratégie, planification (priorités) et synergies - recommandations - freins et leviers locaux CT : court terme MT : moyens terme LT : long terme
	1	2	3	4	5	
① S'intéresser à la vie des jeunes et à leurs loisirs	Infrastructure	Information	Formation Ou formation-action	Education (transformation durable des comportements) ou Accompagnements	Contrôles et sanctions	Impliquer directement les jeunes, les rendre acteur de leur prévention, susciter des réflexions par le biais de la confrontation des points de vue entre pairs  Concevoir une approche globale des conduites à risques des jeunes (une démarche de prévention sur un seul produit n'a pas de sens pour les jeunes)
② Formation des acteurs		Vigilance quant au discours (L'information peut freiner la prévention cf paquet de cigarette « fumer tue »)  Travail en réseau : capacité à informer sur les relais spécialisés du 82.	Projets des associations ou collectivités impliquant des jeunes (loisirs et sport)	Projets festifs (accompagnement des organisateurs « jeunes »)		
③ Travailler auprès des plus jeunes (les 8-11 ans)		Fédérer les actions	Cibles : Elus, éducateurs sportifs et sociaux, associations, bénévoles.	Accompagnement du réseau départemental de prévention		
④ Travailler avec les auto-écoles		Information du futur conducteur	Cible : Les équipes éducatives des collèges en lien avec les infirmières scolaires Les centres de loisirs	Elèves, pratiquants sportifs.... Travail sur la prise de conscience des dangers pour ses pairs		
⑤ Application de la loi		Vente de l'alcool Vitesse			Rappel de la loi au mouvement sportif du 82 (alcool, stup, tabac...)	
⑥ Travailler avec la presse		Messages diffusés par témoignages positifs de jeunes				

## TABLEAU CADRE POUR LA DEFINITION DES ORIENTATIONS D' ACTIONS

OBJET CONCERNE : « 2 roues motorisées »

Constats ou problèmes identifiés (gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)	ORIENTATIONS D' ACTIONS PROPOSEES					Observations pour la mise en oeuvre - stratégie, planification (priorités) et synergies - recommandations - freins et leviers locaux CT : court terme MT : moyens terme LT : long terme
	1 Infrastructure	2 Information	3 Formation	4 Education (transformation durable des comportements)	5 Contrôles et sanctions	
Casque non attaché ou non homologué		Au travers des commerçants	Sensibilisation au cours du BSR	Parents et associations	Contrôles ciblés	
Respect du code de la route (signalisation) VELO/CYCLO	Adaptation de l'infrastructure au niveau des carrefours notamment		Amélioration du BSR		Intransigeance sur le respect du code de la route	
Alcoolémie		Information ciblée sur gravité accrue en cas d'accident avec un VL				
Cohabitation Auto Moto Vélo PL	Aménagements spécifiques vélos		Sensibilisation des futurs automobilistes au niveau des auto-écoles			
Visibilité des vélos de nuit en aggl.		Sensibilisation à l'état de l'éclairage Incitation au port du gilet en agglomération Achat d'un vélo = 1 gilet fourni				
EXEMPLE (enjeu jeunes)  Les garçons de 18-24 ans majoritairement impliqués dans les accidents de nuit le WE	Prendre en compte les obstacles	a) Impliquer les médias « jeunes » b) Promouvoir le port de la ceinture de sécurité	Prendre en compte la cible « garçons de 18-24 ans » à l'occasion de la formation du conducteur	Promouvoir « le sens de la responsabilité » dans le cadre scolaire et en milieu éducatif	a) Ciblage des contrôles de nuit b) Suivi et évaluation des contrôles et de la réponse pénale	CT : 2a, 5a MT : 2a, 2b, 3, 4, 5b LT : 1, 4 4 : partenariats à mettre en oeuvre, puis montage d'opérations pilotes

## **ANNEXE**

**Documents remis aux  
groupes de travail et disponibles  
sur le site internet de la Préfecture, à la  
rubrique « action de l'Etat », « sécurité routière »  
et « chiffres et information » :**

[http://www.tarn-et-garonne.pref.gouv.fr/sections/l\\_action\\_de\\_l\\_etat/securite\\_routiere/chiffres\\_et\\_informat/](http://www.tarn-et-garonne.pref.gouv.fr/sections/l_action_de_l_etat/securite_routiere/chiffres_et_informat/)

