



**PRÉFET
DE TARN-ET-GARONNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction de cabinet



**Document Général d'Orientations (DGO)
2023 -2027**

Département de Tarn-et-Garonne

SOMMAIRE

Introduction - Le cadre général de la démarche

- Les objectifs du DGO
- La démarche d'élaboration

I - Le contexte local - Présentation générale du département

- I.1 La situation géographique
- I.2 La situation démographique et économique
- I.3 Le réseau routier départemental

II – Le Diagnostic territorial d'accidentalité (période de référence 2017-2021)

- II.1 Mortalité routière, les victimes
- II.2 Mortalité routière, les présumés responsables
- II.3 Mortalité routière selon les différents milieux
- II.4 Le Risque routier professionnel
- II.5 L'accidentalité en modes de déplacement doux
- II.6 L'accidentalité en 2 roues motorisées (2RM)

III – Le bilan d'actions sécurité routière 2017-2022

- III.1 Le bilan des actions en régie de la coordination SR
- III.2 Le bilan des actions partenariales
- III.3 Le financement des actions au titre du PDASR

IV – Le traitement des enjeux prioritaires - Fiches enjeux

- IV.1 Fiche enjeu prioritaire 1 – Les deux roues motorisés (2RM)
- IV.2 Fiche enjeu prioritaire 2 – Les conduites à risques
- IV.3 Fiche enjeu prioritaire 3 – Les mobilités douces
- IV.4 Fiche enjeu prioritaire 4 – Le risque routier professionnel (RRP)

Introduction - Le cadre général de la démarche

Les objectifs du DGO

Le document général d'orientations (DGO) actuel, qui couvre la période 2017-2022, arrive à échéance.

Sous l'autorité du préfet et de son directeur de cabinet - chef de projet départemental sécurité routière, chaque département est par conséquent invité à élaborer pour la fin mars 2023, date de signature prévue, son nouveau DGO 2023-2027.

Le DGO est la feuille de route qui définit pour une durée de 5 ans la stratégie d'action mise en oeuvre à l'échelle du département en faveur de la sécurité routière.

La sécurité routière repose en effet sur l'implication constante de toute la communauté engagée en faveur de la lutte contre l'insécurité routière, et particulièrement des acteurs locaux. Le DGO leur permet de disposer d'un outil de référence commun adapté en fonction de la réalité de chaque territoire et contexte local (partie I).

Il constitue un outil concerté et un levier de mobilisation important pour tous les acteurs afin de renforcer la sécurité routière et de parvenir à réduire au maximum l'accidentalité, en particulier l'accidentalité corporelle et mortelle.

La démarche d'élaboration

La démarche d'élaboration du DGO est partenariale.

L'élaboration du DGO permet tout d'abord à l'ensemble des partenaires locaux de partager et de s'approprier le plus largement possible l'analyse de l'insécurité routière du département.

La première phase de cette élaboration a donc consisté en l'établissement d'un diagnostic territorial d'accidentalité (partie II). Ce diagnostic, élaboré par l'observatoire départemental de la sécurité routière en lien avec l'ONISR et le point d'appui régional du CEREMA, a été partagé lors du comité de lancement du 9 décembre 2022.

Le DGO permet ensuite, sur la base du diagnostic territorial d'accidentalité et du bilan d'actions de la période précédente (Partie III), d'identifier et de traiter les enjeux prioritaires en matière de sécurité routière.

La réflexion sur le traitement des différents enjeux prioritaires et les orientations d'actions à mettre en oeuvre a été menée lors des groupes de travail réunis sur chaque enjeu prioritaire en janvier 2023.

Cette réflexion, enrichie des contributions complémentaires des uns et des autres, est formalisée par les « fiches enjeu » figurant en partie IV de la présente note DGO 2023-2027.

I - Le contexte local - Présentation générale du département

Le contexte local et les caractéristiques générales du département ont leur importance dans la mesure où ils impactent, de façon directe ou indirecte, le réseau routier, les flux et volumes de circulation, les problématiques et les enjeux de sécurité routière qui doivent y être traités.

I.1 La situation géographique



Le département de Tarn-et-Garonne fait partie de la région Occitanie. Il est limitrophe des départements du Lot, de l'Aveyron, du Tarn, de la Haute-Garonne, du Gers et du Lot-et-Garonne.

Ses deux principales villes sont Montauban (60810 habitants), chef lieu et Castelsarrasin (13944 habitants), sous préfecture.

Sa superficie de 3717 km² le classe au 85^{ème} rang des départements de métropole. Malgré sa faible superficie, le Tarn-et-Garonne possède une grande diversité de paysages, avec des zones de plaines autant que de reliefs. La plaine, située entre le Tarn et la Garonne et dans la vallée de l'Aveyron contraste avec les collines de la Lomagne et du Nord du département.

Les gorges de l'Aveyron, situées à l'Est, forment un site naturel remarquable, facteur d'une attractivité touristique importante.



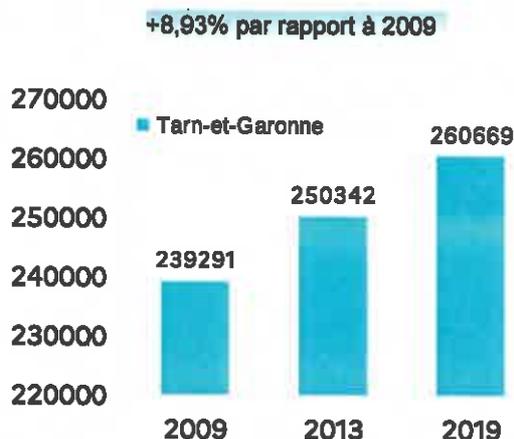
I.2 La situation démographique et économique

Situé au carrefour des grands axes de communication «Bordeaux-Toulouse-Montpellier» avec l'A62 et «Paris-Limoges-Toulouse» avec l'A20, doté également d'infrastructures ferroviaires significatives, le Tarn-et-Garonne est un département en mutation démographique, économique et sociale.

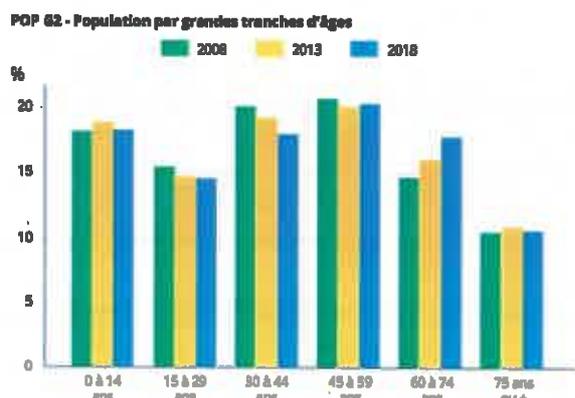
Ses voies et axes de communication, ainsi que la proximité de la métropole toulousaine, favorisent son dynamisme démographique et économique.

La population du 82 s'élève à 262 863 habitants (chiffres INSEE 2021). Sa démographie est caractérisée par une faible densité de 71 habitants/km², ce qui le classe dans la famille indicateurs locaux de sécurité routière n°2 des départements dits « ruraux et à faible densité de population ».

Il s'agit d'un département en tendance démographique positive qui a gagné un peu plus de 10000 habitants entre 2013 et 2019.



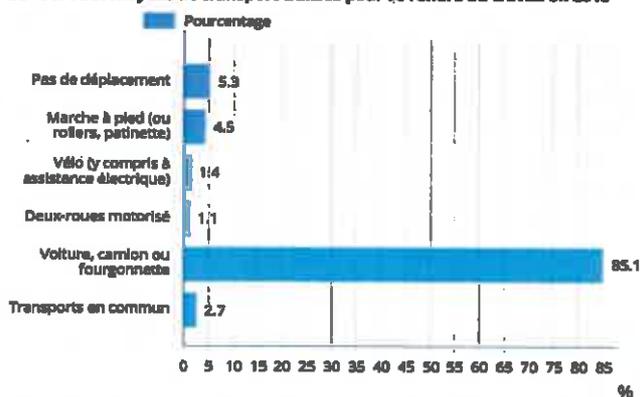
Le poids des différentes tranches d'âge dans sa population est en évolution sur la période 2008-2018, avec une baisse des 30-44 ans et une augmentation des 60-74 ans.



De 2008 à 2019 la population active est en progression de 4,12 %. Les actifs représentent 64% des tarn-et-garonnais. Grâce à sa situation géographique favorable (A20-A62-RN 20 - liaisons ferroviaires-aéroport de Toulouse-Blagnac), le Tarn-et-Garonne est économiquement attractif pour les entreprises qui opèrent dans le domaine de la logistique, dans l'aéronautique, mais aussi dans la branche du commerce et des services.

Cette attractivité économique, pour partie liée à la proximité de l'agglomération de toulousaine (avec une large partie du territoire se trouvant à moins de 30 minutes de Toulouse) a un impact sur les volumes de déplacements routiers, avec notamment une intensification des trajets domicile-travail. Ainsi, en 2018, 85,1% des tarn-et-garonnais utilisent un véhicule de tourisme ou un véhicule utilitaire pour se rendre au travail.

ACT 62 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018



Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.
Source : Insee, RP2018 exploitation principale, géographie au 01/01/2021

I.3 Le réseau routier départemental

Le réseau routier du département compte près de 10 000 km de routes dont :

- 135 kms d'autoroutes
- 2565 kms de routes départementales
- 7000 kms de voies communales

Les 2565 kms de voirie départementale se répartissent ainsi :

- 365 kms en 1ère catégorie
- 405 kms en 2ème catégorie
- 1701 kms en 3ème catégorie
- 94 kms de vélos voies vertes

En termes de trafic, des différences notables sont relevées en fonction de la situation et de la catégorie du réseau.

Les autoroutes A20 et A62 qui se rejoignent au sud de Montauban drainent en moyenne 30752 véhicules/jour, dont 2485 Poids Lourds sur la rocade de Montauban.

Les routes départementales en approche de Montauban et celles donnant accès aux zones logistiques au sud de Montauban supportent un trafic élevé pouvant atteindre 20 000 véhicules par jour.

Les routes départementales principales RD 820 - RD 813 sont des axes structurants historiques où le trafic peut atteindre 19000 véhicules/jour.

Les RD assurant les liaisons interdépartementales (RD 926 vers l'Aveyron, RD 928 vers le Gers, RD 930 vers la Haute-Garonne, RD 953 vers le Lot et RD 999 vers le Tarn) supportent un trafic d'un niveau compris entre 1400 et 12 000 véhicules/ jour.

Les routes départementales de 1ère catégorie (hors RD précitées), axes structurants du département, supportent un trafic compris entre 1400 et 13000 véhicules par jour.

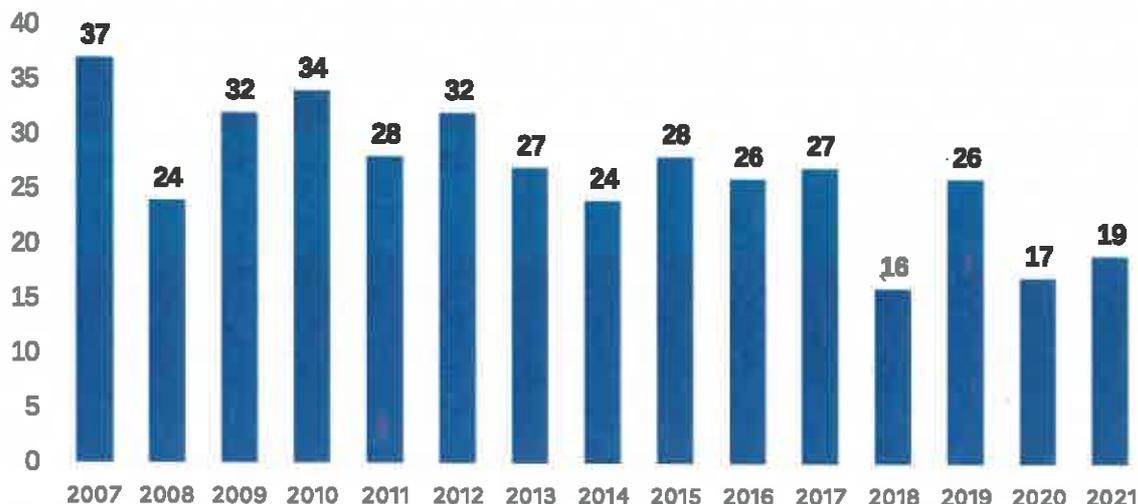
Les routes départementales de 2ème catégorie supportent un trafic le plus souvent compris entre 500 et 10000 véhicules par jour (hors contournement de Caussade , RD117 - 12500 véhicules/jour).

Enfin, les routes départementales de 3ème catégorie supportent un trafic compris entre 35 et 4000 véhicules par jour (avec quelques voies qui, de par leur situation particulière, présentent un trafic plus élevé).

II – Le Diagnostic territorial d'accidentalité (période de référence 2017-2021)

II.1 Mortalité routière, les victimes

- Evolution de la mortalité de 2007 à 2021

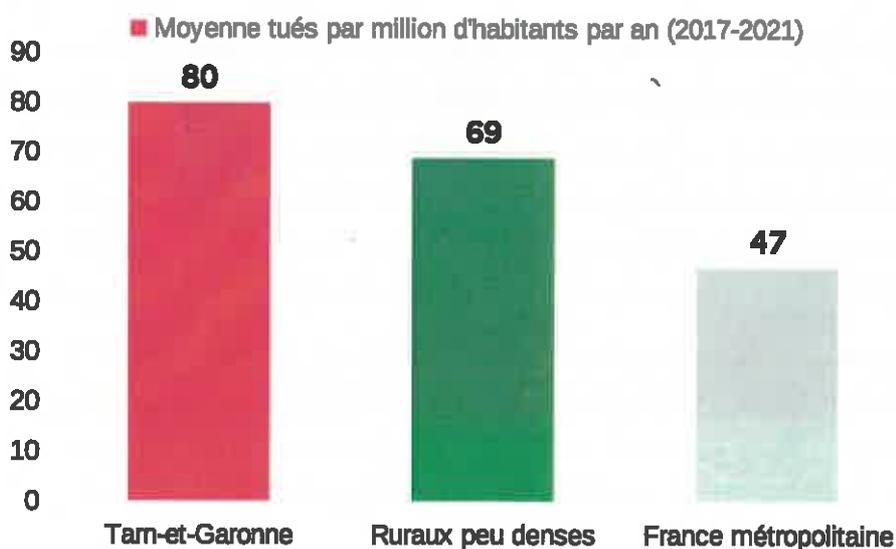


- Taux moyen des tués pour 1 million d'habitants (comparaison à la famille ILSR et au national)

L'indicateur départemental de la mortalité routière rapportée à la population est historiquement parmi les plus élevés du territoire national avec 110 tués/million d'habitants pour une valeur nationale à 54 en 2012. Le Tarn-et-Garonne se place depuis plusieurs années au 6ème rang des départements les plus accidentogènes si l'on raisonne en termes de nombre de tués rapporté au million d'habitants.

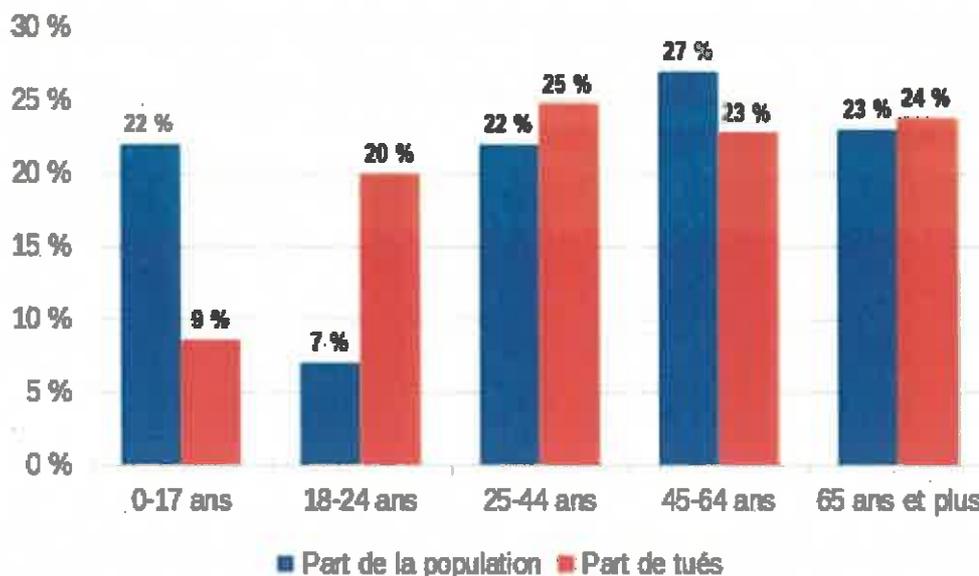
Avec 73 tués par million d'habitants, le Tarn-et-Garonne, reste en 2021 assez significativement au dessus de la moyenne nationale de 45 tués par millions d'habitants.

Sur la période 2017-2021, la moyenne départementale est de 80 contre 47 en France Métropolitaine et 69 sur les départements de la même famille « indicateurs locaux de sécurité routière » des départements ruraux peu denses.

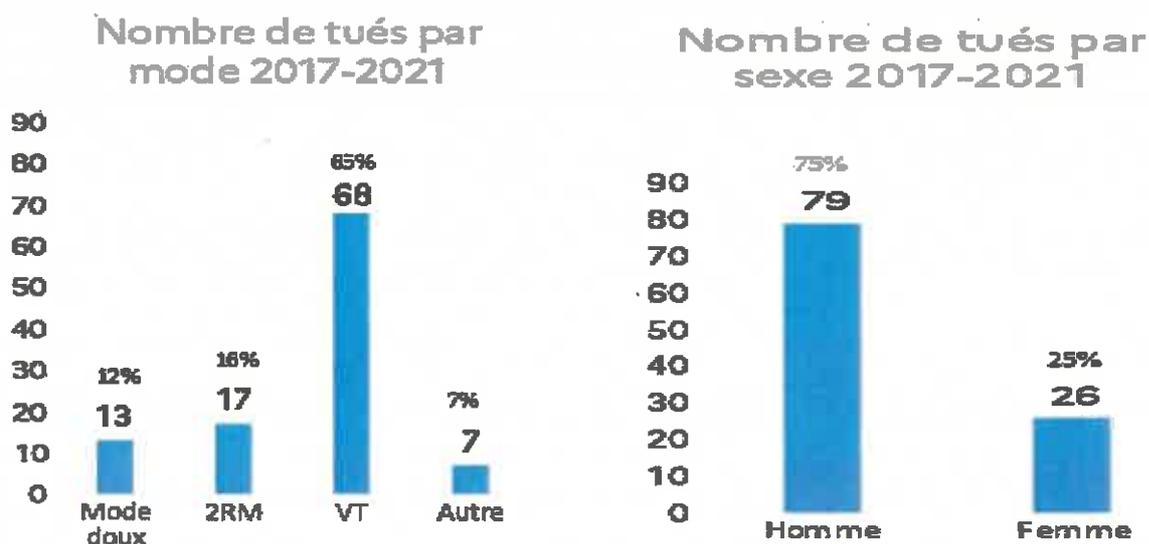


- Répartition des tués par âge

La tranche d'âge des 18-24 ans est largement surreprésentée dans l'accidentalité mortelle départementale puisque elle constitue 20 % des tués sur la période 2017-2021, alors qu'elle ne forme que 7 % de la population.



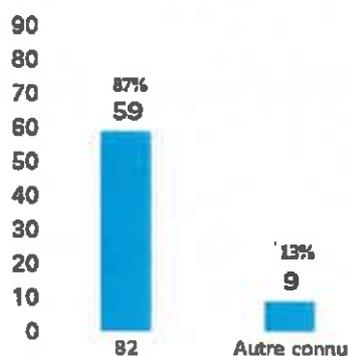
- Répartition des tués par mode de déplacement et par sexe



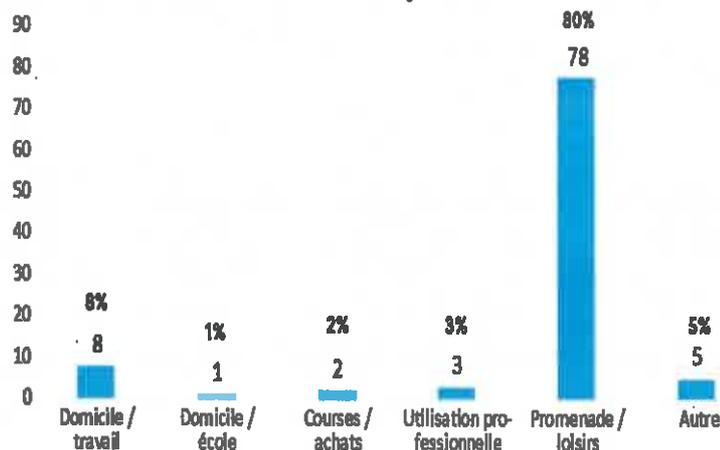
L'accidentalité mortelle départementale concerne à hauteur de 65 % des véhicules de tourisme. Les tués en modes de mobilité douce représentent 12 % et en deux-roues motorisés 16 %. Les victimes d'accidentalité mortelle sont à 75% de sexe masculin.

- Répartition des tués par département de résidence, par motif de trajet et par CSP

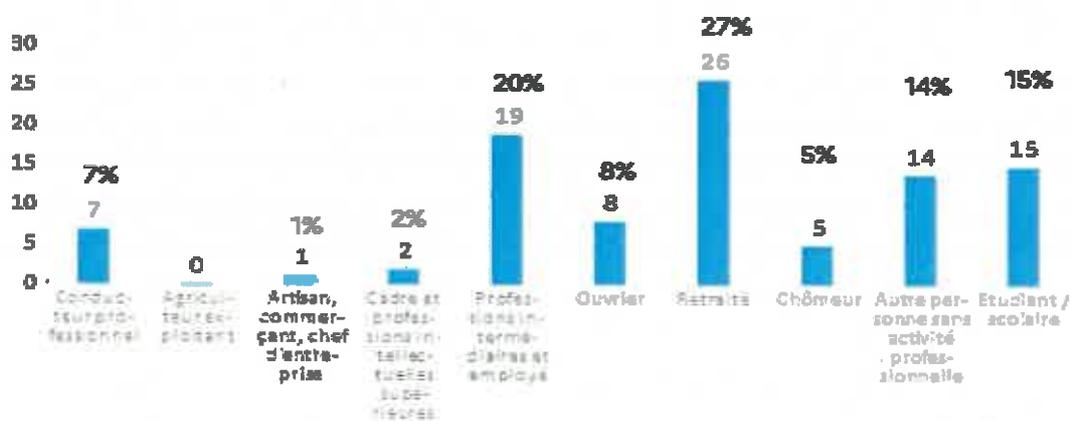
Nombre de tués par département de résidence connu 2017-2021



Tués selon le motif du trajet connu 2017-2021



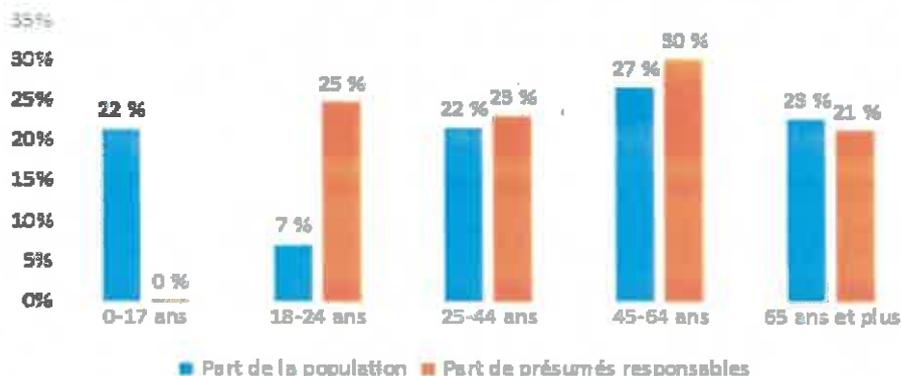
Nombre de tués selon la CSP connue 2017-2021



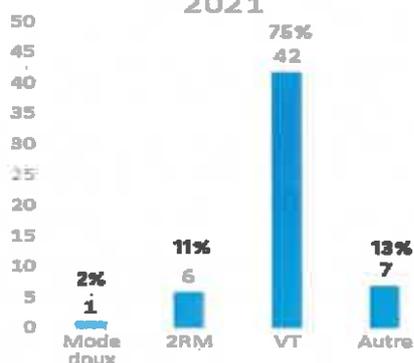
Les tués sont à 87 % des résidents du 82. 13 % résident en revanche hors département ce qui n'est pas négligeable. Les tués le sont à 80 % lors de déplacement de promenade-loisirs. 11 % des tués le sont en revanche dans le cadre du risque routier professionnel (trajets domicile-travail et utilisation professionnelle). Les retraités (population des seniors) forment 27 % des tués.

II.2 Mortalité routière, les présumés responsables

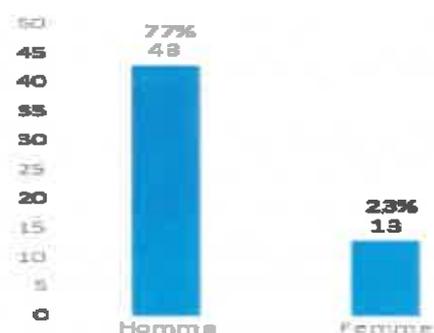
Répartition de la population 2021 et des présumés responsables par âge 2019-2021



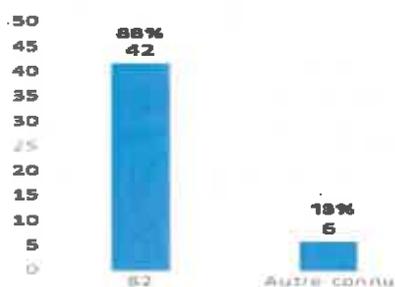
Mode du présumé responsable 2019-2021



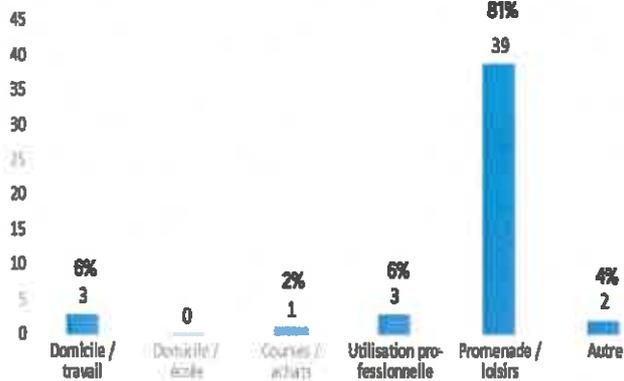
Sexe du présumé responsable 2019-2021



Département de résidence du présumé responsable 2019-2021



Motif du trajet connu du présumé responsable 2019-2021



● Répartition des facteurs risques pour les présumés responsables d'accident mortel (2019-2021)

	Homme	Femme	Total
Alcool	17	3	20
Changement de file	1	0	1
Contresens	1	0	1
Dépassement dangereux	3	0	3
Eblouissement	1	2	3
Inattention	4	2	6
Malaise	4	1	5
Médicaments	0	0	0
Non respect des distances de sécurité	1	0	1
Priorité	1	2	3
Somnolence - fatigue	2	0	2
Stupéfiant	5	1	6
Téléphone et distracteurs technologiques	1	1	2
Vitesse excessive ou inadaptée	17	0	17
Autre cause	0	2	2
Cause indéterminée	9	4	13
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	43	13	56

Parmi les facteurs d'accidentalité mortelle, les conduites à risque (alcool, stupéfiants, vitesse et non respect des priorités, distracteurs) occupent le premier rang. En Tarn-et-Garonne, sur la période de référence 2019-2021, elles sont impliquées dans la survenue et reconnaissance de présumés responsables de 48 accidents mortels sur 56.

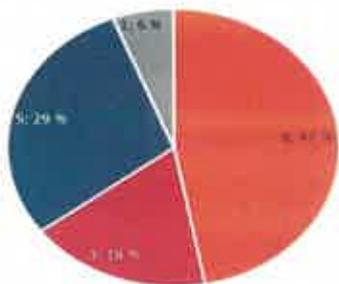
L'alcool (20), la vitesse excessive ou inadaptée (17) et les stupéfiants (6) y constituent les 3 premières causes de mortalité au volant. Le facteur inattention est lui aussi responsable de 6 accidents mortels.

L'alcool est aujourd'hui la première cause de mortalité routière en France. En occitanie, la part des tués dans les accidents avec alcool représentent 25 % des tués de l'accidentalité générale en 2021. Le 82 se situe au dessus de cette moyenne régionale, avec 37 % des tués liés à l'alcool en 2021.

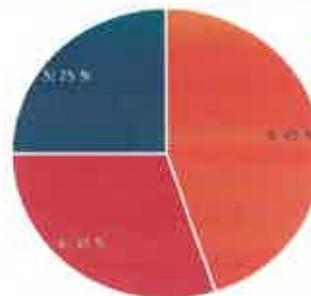
- Répartition des facteurs risqués pour les présumés responsables selon leur tranche d'âge (2019-2021)

■ 18-24 ans ■ 25-44 ans ■ 45-64 ans ■ 65 ans et plus

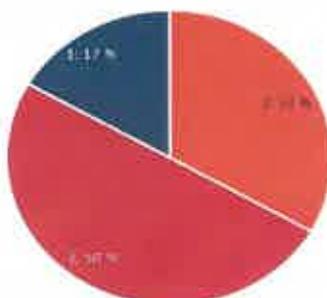
Vitesse excessive ou inadaptée



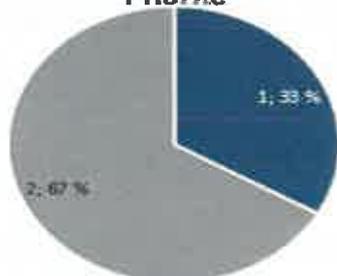
Alcool



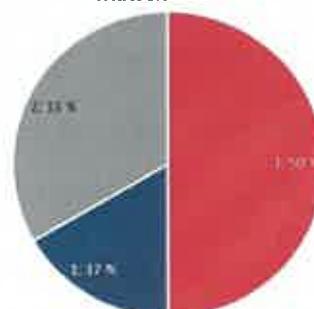
Stupéfiant



Priorité



Inattention



Les 3 principaux facteurs risqués que sont l'alcool, la vitesse excessive ou inadaptée et les stupéfiants sont sur-représentés chez les jeunes de 18 à 24 ans, ce qui fait de la sensibilisation/prévention des conduites à risque un enjeu prioritaire vis-à-vis de ce jeune public.

Le facteur inattention est pour moitié observé sur la seule tranche d'âge des 25-44 ans. Les accidents mortels liés au non respect des priorités sont à 67% le fait des plus de 65 ans.

II. 3 Mortalité routière selon les différents milieux (autoroute ~ hors agglomération – en agglomération)

- Répartition du nombre de tués selon le milieu

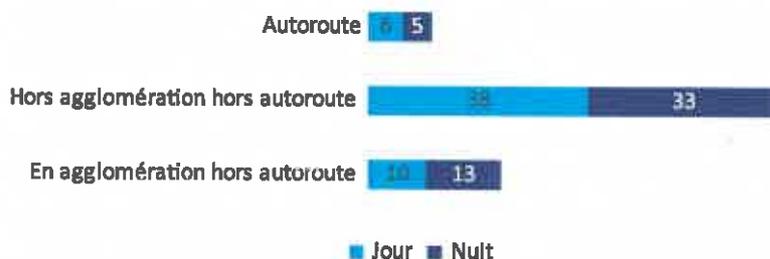
Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



La répartition du nombre de tués selon le milieu est assez déséquilibré, avec un réseau autoroutier (A20, A62-Rocade Montauban) qui ne présente pas de marqueurs d'insécurité particuliers et une **accidentalité mortelle qui, pour 71 occurrences sur 105 tous milieux confondus, se concentre sur le réseau communal et départemental "hors agglomération, hors autoroutes"**.

- Répartition de l'accidentalité mortelle jour/nuit selon le milieu

Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021

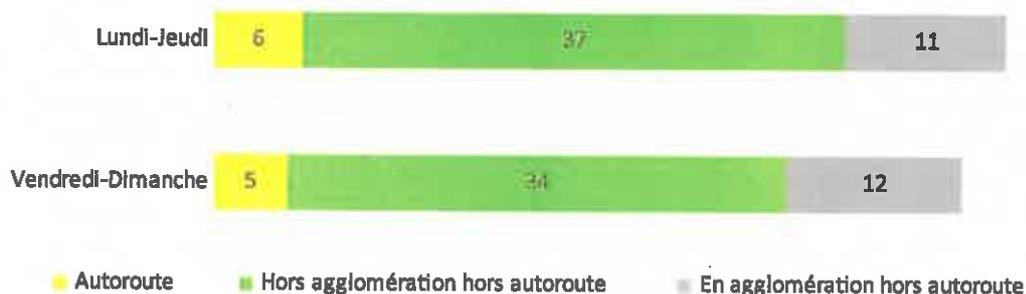


On se tue aussi bien de nuit que de jour. Néanmoins, en proportion du volume de trafic, l'accidentalité de nuit est beaucoup plus forte que de jour dans les différents milieux considérés.

- Nombre de tués selon le milieu en fonction du jour de la semaine

Les journées de week-end (du vendredi au dimanche) concentrent la moitié du nombre de tués quel que soit le milieu considéré.

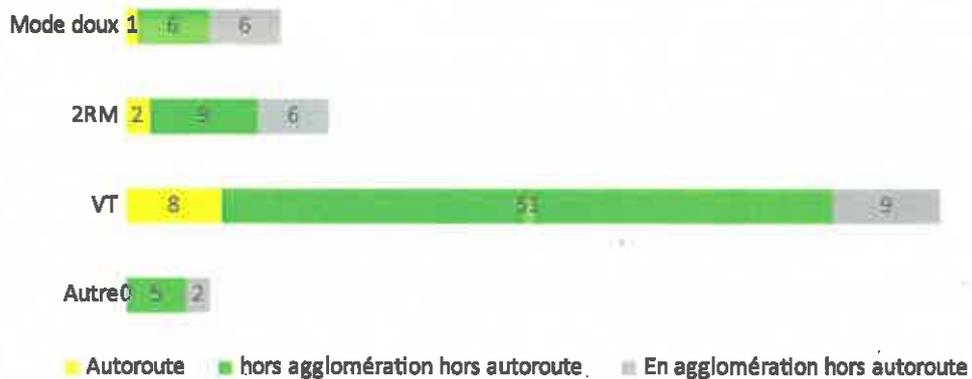
Nombre de tués suivant le jour de la semaine 2017-2021



- Nombre de tués selon le milieu en fonction du mode de déplacement utilisé

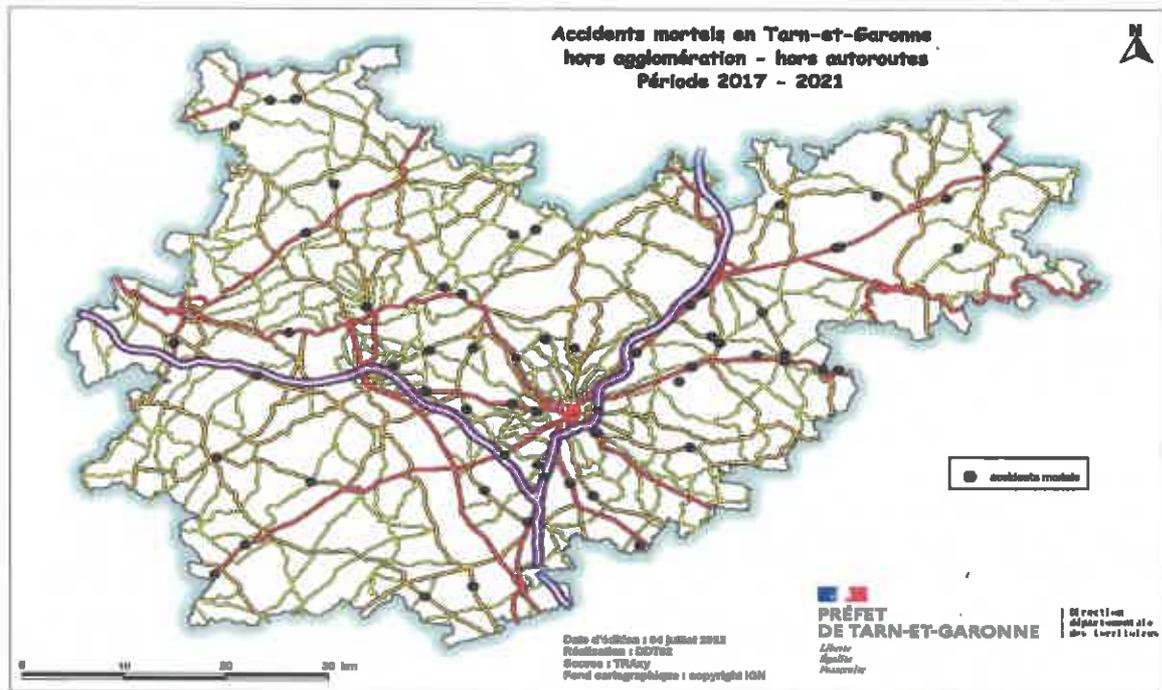
Une proportion très significative du nombre de tués en véhicule de tourisme intervient hors agglomération et hors réseau autoroutier. Ces proportions sont en revanche beaucoup plus équilibrées pour les autres modes de transports qu'il s'agisse des modalités douces ou des deux-roues motorisés.

Nombre de tués par mode 2017-2021



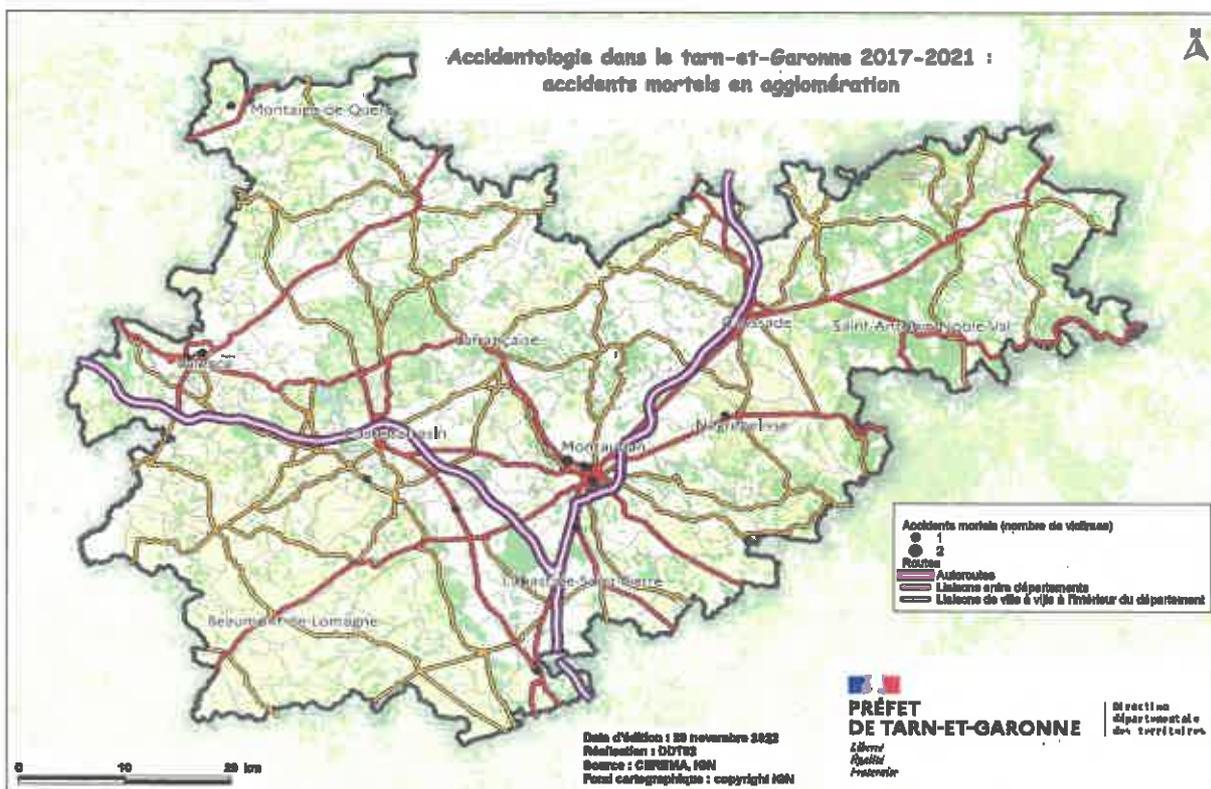
- **Carte des accidents mortels hors agglomération**

En France, 67% des tués le sont dans des accidents "hors agglomération". Pour le 82, ce pourcentage s'élève à 78%, soit 11 points au dessus de la moyenne nationale. Cela tient au fait que le réseau de voirie départemental, et dans une moindre mesure le réseau communal, présente des valeurs risque très supérieures à la moyenne nationale.



- **Carte des accidents mortels en agglomération**

Les communes les plus accidentogènes en termes d'accidents mortels en agglomération sur la période 2017-2021 sont par ordre décroissant : Montauban (9), Valence d'Agen (3) et Grisolles (2). Les autres communes concernées, à savoir Bressols, Castelferrus, Escatalens, Labastide-saint-Pierre, Moissac, Montbartier, Nègrepelisse et Saint-Beauzeil n'ont connu qu'un seul accident mortel sur cette période.



II.4 Le risque routier professionnel

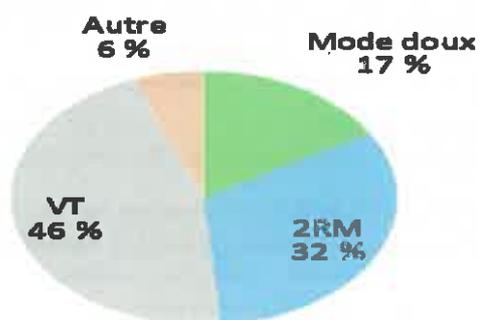
- Nombre de tués ayant pour motif un trajet domicile-travail ou trajet professionnel sur l'ensemble des tués (2017-2021)

Nombre de personnes tuées sur un déplacement domicile travail	8
Nombre de personnes tuées en trajet professionnel	3
Nombre de personnes tuées avec un motif de trajet renseigné	97
Nombre de personnes tuées total	105

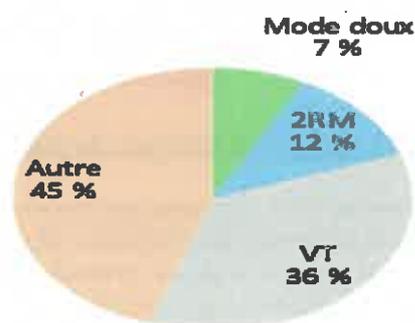
Sur la période 2017-2021, 28% des tués le sont dans un accident impliquant un usager en trajet domicile-travail ou en trajet professionnel et 11% des tués ont pour motif un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel.

- Répartition des victimes "Risque routier professionnel" selon leur mode de déplacement

Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode 2017-2021



Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021



II.5 L'accidentalité en modes de déplacement doux

Les modes de déplacements doux intègrent les déplacements effectués en vélo (y compris électriques), en engins de déplacement personnel motorisé (trotinettes notamment) et à pied. En Tarn-et-Garonne, sur la période de référence 2017-2021, ces modes de déplacement représentent 12 % du nombre de tués et 2 % des présumés responsables.

- Evolution victimes d'accidents corporels en modes doux hors agglomération

Année	Victimes
2017	3
2018	5
2019	6
2020	6
2021	4

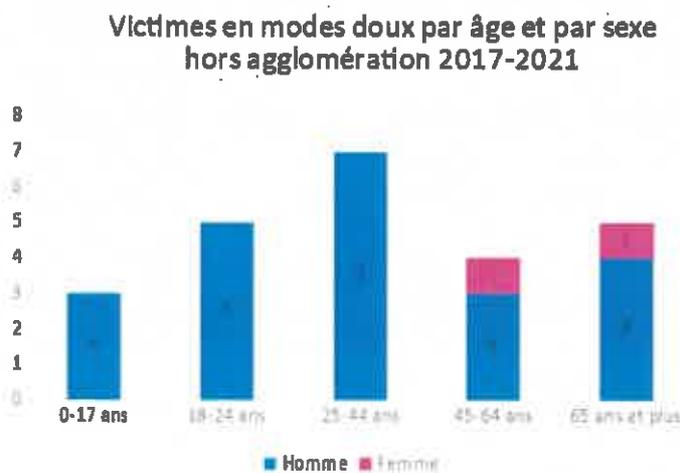
En 2021, il y a eu 4 victimes en modes doux contre 6 en 2019 et 2020.

- Evolution victimes d'accidents corporels en modes doux en agglomération

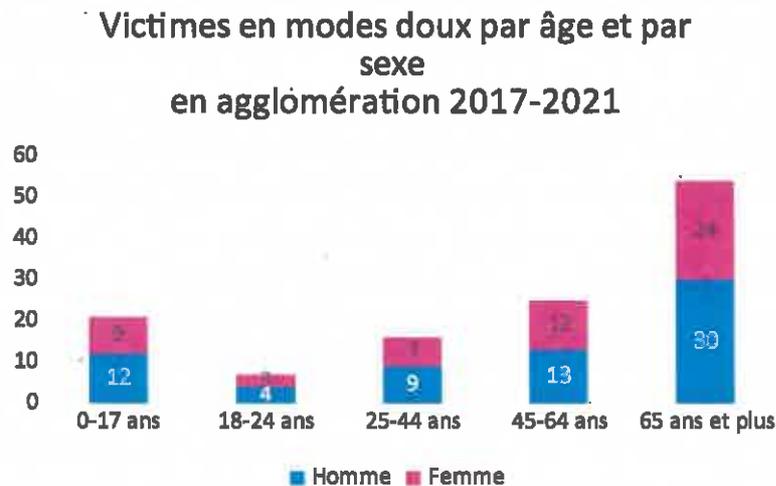
Année	Victimes
2017	25
2018	29
2019	23
2020	22
2021	24

Sur la période 2017-2021, le nombre de victimes en modes doux en agglomération est relativement stable, avec un nombre annuel de victimes d'accidents corporels compris entre 22 et 29.

- Victimes en modes doux selon l'âge et le sexe, hors agglomération



- Victimes en modes doux selon l'âge et le sexe, en agglomération



L'accidentalité victimes corporelles en mobilités douces présente sur le département des caractéristiques différentes selon que l'on examine le « en agglomération » ou le « hors agglomération » :

- Le premier constat est qu'elle est globalement beaucoup plus marquée en agglomération, avec 123 victimes sur la période 2017-2021, qu'en hors agglomération (24 victimes sur la même période) ;

- Le second constat est que, pour ces modes doux, l'âge des victimes est différent en fonction du milieu considéré avec une surreprésentation des seniors en agglomération et une surreprésentation des jeunes de la tranche d'âge 18-24 ans hors agglomération.

Ces différences observées dans les caractéristiques de l'accidentalité victimes en modes doux doivent être prises en considération pour adapter la politique de prévention et de sécurité routière à chaque milieu et public.

II.6 L'accidentalité en 2 roues motorisées (2RM)

Avec 17 tués sur la période 2017-2021, les deux-roues motorisés représentent dans le département du Tarn-et-Garonne, 16 % du total des tués sur les routes du département et un nombre significatifs d'accidents corporels (103 hors agglomération et 112 en agglomération). La représentation des tranches d'âge des victimes en deux-roues motorisés est différente selon le milieu considéré, avec notamment une surreprésentation des 45-64 ans en hors agglomération.

- **Evolution nombre de victimes en 2RM hors agglomération**

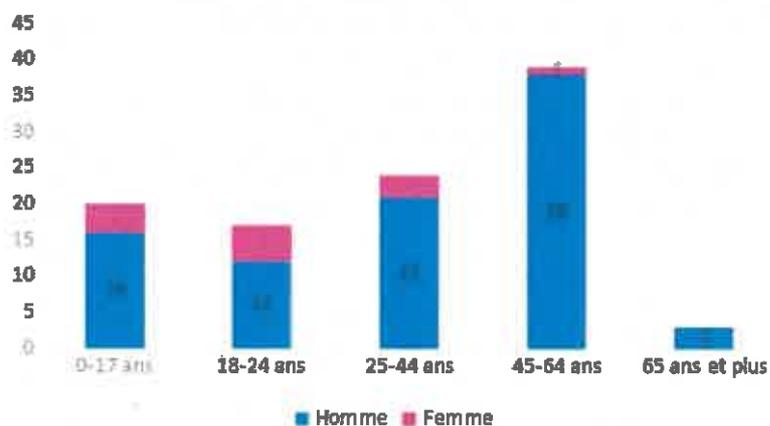
Année	Victimes
2017	22
2018	28
2019	14
2020	23
2021	16

- **Evolution nombre de victimes en 2RM en agglomération**

Année	Victimes
2017	15
2018	23
2019	33
2020	20
2021	21

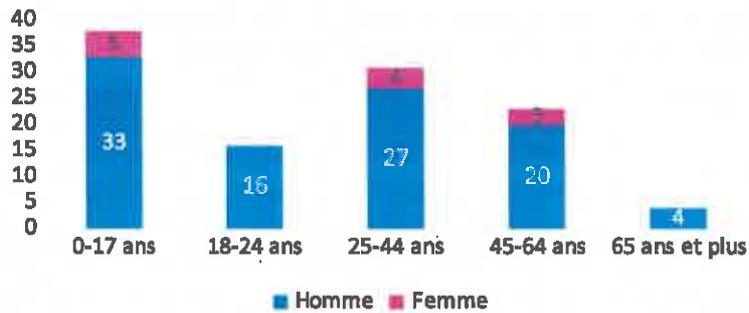
- **Victimes 2RM selon l'âge, le sexe hors agglomération**

Victimes en 2RM par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021

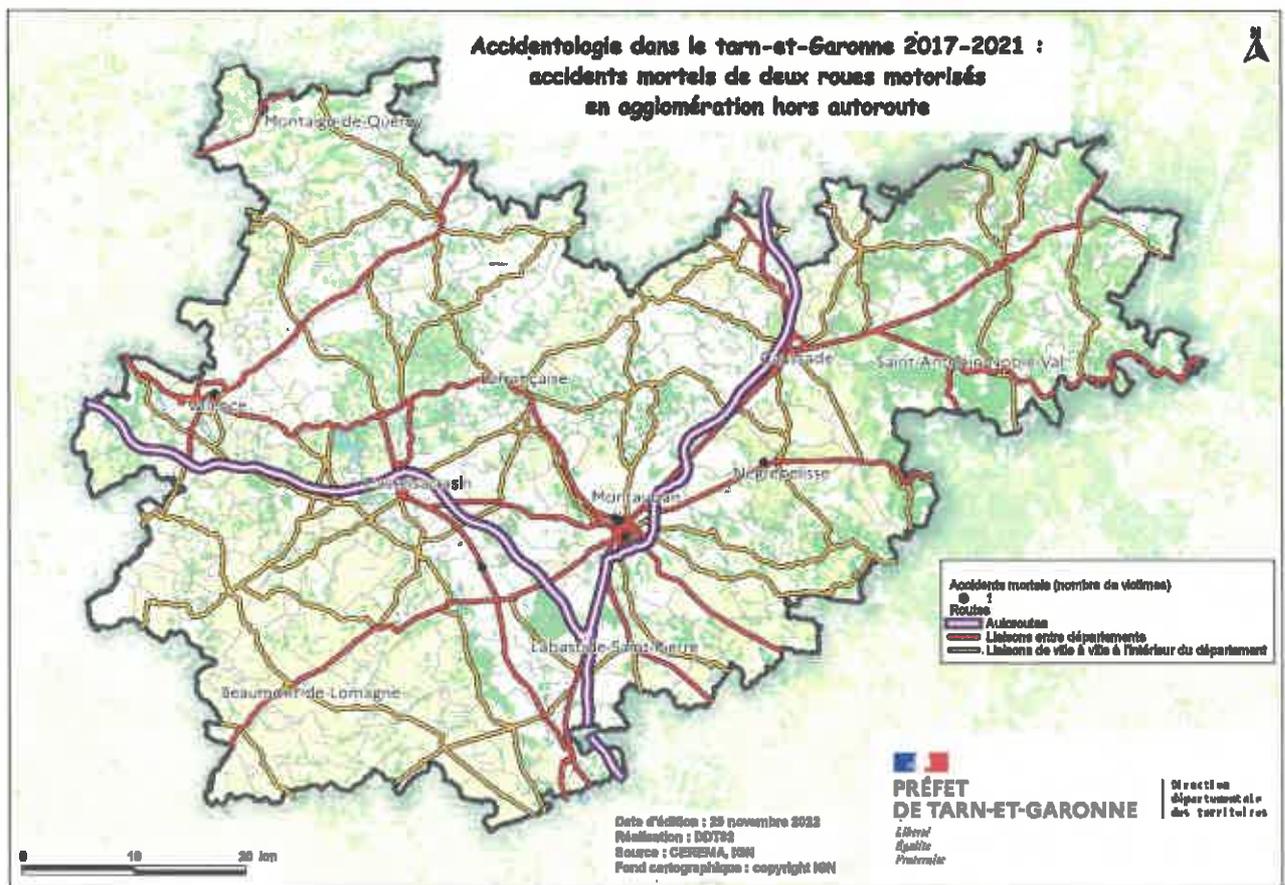


- **Victimes 2RM selon l'âge, le sexe en agglomération**

Victimes en 2RM par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



- **Carte accidents 2RM mortels en agglomération**



De 2017 à 2021, les accidents mortels survenus en deux-roues motorisés en agglomération se répartissent de la façon suivante : 3 sur Montauban, 1 à Nègrepelisse, 1 à Valence d'Agen et 1 à Escatalens.

III – Le bilan d’actions sécurité routière 2017-2022

III.1 Le bilan des actions en régie de la coordination sécurité routière

Chaque année sont programmées en régie plus d’une trentaine d’actions par la coordination sécurité routière et ses Intervenants Départementaux Sécurité Routière.

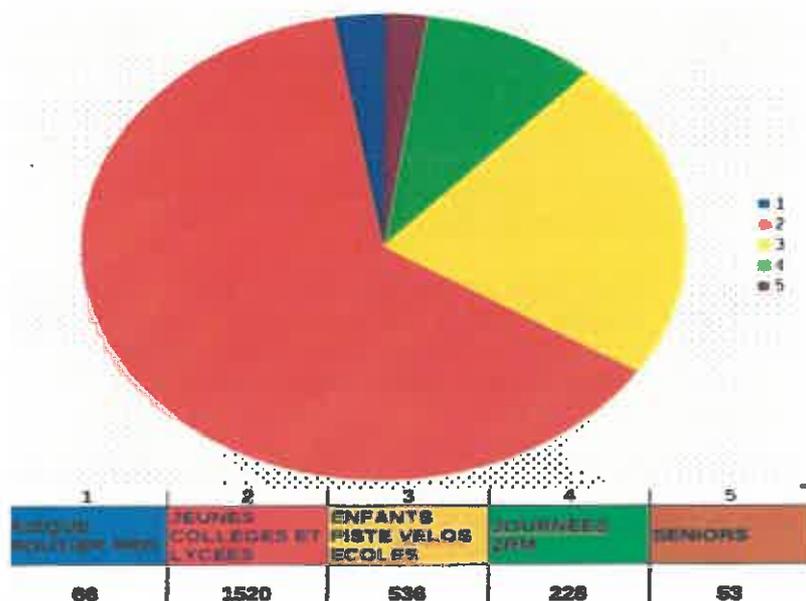
Ces actions ont globalement permis de couvrir les différents enjeux et publics cibles du DGO 2018-2022.

Le constat est néanmoins que la prise en compte de ces enjeux a été effectuée de manière inégale et relativement déséquilibrée.

Ainsi, pour l’exercice 2022, 32 actions sécurité routière ont été programmées et organisées en régie par la coordination sur les quatre enjeux prioritaires (risque routier professionnel, conduites à risques, jeunes et seniors) du DGO 2018-2022.

Ces actions se répartissent de la façon suivante :

- 21 actions sur l'enjeu "jeunes", notamment en milieu scolaire (soit 2056 élèves sensibilisés tous degrés confondus) ;
- 3 actions sur l'enjeu "seniors" (soit 53 personnes sensibilisées) ;
- 3 actions sur l'enjeu « 2 roues motorisées », dont la journée "trajectoire et sécurité" organisée en lien avec l’EDSR (soit 228 motards sensibilisés) ;
- 5 actions sur l’enjeu « risque routier professionnel » (soit 66 personnes sensibilisées).



Les actions régie de la coordination SR sont donc pour une très large part orientées vers le public scolaire, tant en termes de nombre d’actions effectuées que d’effectif sensibilisé.

L’objectif pour la période du nouveau DGO 2023-2027 est donc logiquement de chercher à réorienter et à rééquilibrer cette programmation régie vers les autres enjeux et publics cibles, tout en gardant une priorité pour les jeunes, tranche d’âge particulièrement exposée à l’insécurité routière et surreprésentée dans l’accidentalité mortelle.

III.2 Le bilan des actions partenariales

Au delà des actions régies, la politique de sécurité routière de Tarn-et-Garonne peut également s'appuyer sur un réseau actif d'une quarantaine d'acteurs locaux relevant du milieu associatif, des services de l'Etat, de la sphère des collectivités territoriales ou des représentations consulaires.

Cette animation de réseau constitue une base solide et pérenne permettant de porter chaque année à l'échelle départementale un nombre significatif de projets et d'actions partenariales en matière de prévention et de sécurité routières.

Comme pour les actions menées en régie, le constat est que ces actions partenariales sont elles aussi principalement orientées vers le public scolaire des différents degrés. En 2022, ce « bloc » éducation nationale a représenté 25 projets.

Compte tenu des acteurs, notamment associatifs, impliqués sur cette thématique (Prévention MAIF, association Rentrez en vie, addictions France, Epice82, la prévention routière, l'AVIR ...) ces actions partenariales concernent pour une large part la prévention des facteurs et conduites à risques et, de plus en plus, l'adaptation aux nouveaux modes de mobilité douce.

Elles couvrent en revanche moins les autres enjeux tels que le risque routier professionnel ou le public des seniors.

Sur la base de ce bilan, l'objectif est d'encourager le montage de projets partenariales hors milieu et hors temps scolaires.

III.3 Le financement des actions au titre du Plan Départemental d'Actions Sécurité Routière (PDASR)

Le Plan Départemental d'Actions Sécurité Routière (PDASR) constitue une dotation budgétaire spécifique allouée aux actions locales de prévention et de sécurité routière. Il permet de décliner annuellement et financièrement les priorités d'action fixées au DGO.

En 2022, 43 projets d'actions de prévention ou d'acquisition de matériels et équipements sécurité routière ont ainsi pu bénéficier d'un financement dans le cadre de l'appel à projets PDASR, pour un montant de 53500€ de budget consommé.

25 de ces projets, soit un peu plus de la moitié, relèvent du bloc éducation nationale et constituent des projets portés par les établissements scolaires des différents degrés.

Les classes des maternelles et primaires sont notamment concernées par la mise en œuvre des trois blocs du programme national Savoir Rouler à Vélo (SRAV). Les actions de sensibilisation et de prévention sécurité routière organisées dans les classes de collèges et de lycées portent quant à elles notamment sur les différents facteurs risques, les mobilités douces ainsi que la conduite en 2RM.

IV – Le traitement des enjeux prioritaires – Fiches enjeux

4 enjeux prioritaires et englobants ont été identifiés à l'échelle nationale (circulaire délégation sécurité routière du 25 mai 2022) qui doivent nécessairement être repris et traités dans les DGO départementaux :

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

Ces enjeux, à caractère obligatoire, n'excluaient toutefois pas a priori la possibilité d'y adjoindre des enjeux supplémentaires pour cause de spécificités locales.

Le diagnostic territorial d'accidentalité effectué pour le Tarn-et-Garonne n'ayant pas fait ressortir, au-delà des enjeux nationaux déjà définis, de problématique locale prégnante, aucun enjeu prioritaire additionnel n'a été retenu pour le DGO 2023-2027.

Néanmoins, à côté des 4 enjeux prioritaires seront également poursuivies les orientations d'actions concernant les 2 publics cibles spécifiques en matière de prévention et de sécurité routière que sont d'une part les seniors et d'autre part les jeunes.

La pyramide des âges de la population du département démontre en effet que la sécurité des déplacements des seniors demeure une problématique dans le futur, tout comme le travail de prévention en direction des plus jeunes (tranches d'âge de 0-14 ans et 18-24 ans) en y intégrant notamment les nouveaux modes de mobilités (trottinettes, équipements de déplacements personnels motorisés, etc).

Le traitement des quatre enjeux prioritaires du nouveau DGO est formalisé dans les fiches enjeux infra qui prennent en compte la diversité des publics comme des modalités d'action à poursuivre et à mettre en œuvre sur les différents volets (prévention, contrôle et sanction, communication).

IV.1 FICHE ENJEU PRIORITAIRE 1 – Les deux roues motorisés (2RM)

Avec 17 tués sur la période 2017-2021, les deux-roues motorisés représentent dans le département du Tarn-et-Garonne, 16% du total des tués et un nombre significatif d'accidents corporels qui se répartissent à quasi parité en agglomération et hors agglomération (103 hors agglomération et 112 en agglomération).

Ces chiffres d'accidentalité justifient les actions de prévention, de contrôle et de sécurité routière actuellement déjà mises en œuvre pour traiter l'enjeu 2RM.

Afin d'améliorer encore l'efficacité de l'action de sécurité routière menée sur cet enjeu, plusieurs orientations d'action et propositions d'adaptation de l'existant sont formulées dans le cadre du DGO 2023-2027.

I Les actions de prévention et de sensibilisation

1/ L'existant

- Actions régies spécifiques de sensibilisation à cet enjeu menées par la coordination SR et les chargés de mission 2RM en partenariat avec le conseil départemental. Ces actions sont effectuées notamment en milieu scolaire à destination des jeunes usagers de 2RM lors d'ateliers avec les simulateurs moto ;
- Actions partenaires avec les associations de motards, avec la présence d'un stand de la sécurité routière sur certains événements et manifestations ;
- Action annuelle de type « Rallye moto » ou journée avec tous les partenaires locaux de la moto (revendeurs, assureurs, clubs...).

L'action phare annuelle de prévention sur cet enjeu est une journée moto « trajectoire et sécurité » qui se déroule dans l'enceinte du Centre d'Instruction Élémentaire à la Conduite (CIEC) de l'armée de terre, à Castelsarrasin. Cette journée est encadrée par des professionnels du pilotage 2RM de l'EDSR, des enseignants de la conduite qualifiés 2 roues motorisés et des intervenants extérieurs de sécurité routière. Elle permet de réunir environ 140 motards sur différents ateliers (de maniabilité et de maîtrise 2RM, sur les équipements de protection individuelle, sur la maîtrise des trajectoires...). La journée comporte également 1 sortie sur route visant à s'assurer du respect des consignes.

2/ les orientations d'action

- Amener d'autres établissements à s'approprier cette démarche et à organiser une journée de prévention SR avec la coordination.

Les chefs d'établissement du second degré disposent en effet sur ce sujet d'une réelle autonomie de projet. Il en résulte que les actions programmées en milieu scolaire le sont le plus souvent en reconduction d'une année sur l'autre dans les mêmes établissements. Le sujet sera évoqué en réunions de bassin des chefs d'établissements scolaires.

- Mettre en place une 2ème journée annuelle trajectoire et sécurité compte tenu du succès rencontré par la journée annuelle trajectoire et sécurité qui affiche complet sans pour autant pouvoir satisfaire la totalité de la demande.
- Renforcer les actions partenaires avec les clubs, les associations et les fédérations de motards afin de porter au maximum les consignes de prévention et de sécurité routière vis-à-vis de ce public spécifique.
- En lien avec les gestionnaires voirie, sensibiliser les élus aux aménagements de voirie et au mobilier urbain pouvant être mis en place, en agglomération notamment, pour permettre de supprimer les obstacles dangereux ou facteurs aggravants en cas de chute en 2RM (ces dispositifs sont d'ailleurs aussi valables pour les modes de mobilité douce tels que le vélo ou les engins de déplacement personnel motorisé).
- Sensibiliser les non motards au partage de voirie et d'usage entre différents modes de mobilité afin d'inciter aux bons comportements routiers vis-à-vis des 2RM.

II Les actions de contrôles et sanctions

Dans le cadre du Plan Départemental de Contrôle Routier, des contrôles routiers ciblés sont effectués sur les 2RM.

La participation de la coordination sécurité routière à des opérations de contrôles routiers peut aussi être envisagée afin de permettre une alternative à la sanction et à la verbalisation, au travers de la mise en place d'opérations de contrôles "mixtes" prévention/sanction, en obligeant par exemple la remise en état dans un délai contraint du véhicule.

III Les actions de communication

Le relais des campagnes nationales effectuées sur cette thématique est assuré dans les médias locaux, avec des préconisations pour les conducteurs de deux-roues motorisées en termes de comportement, d'équipement, de vérification de matériel ou de respect des consignes de sécurité.

Les réseaux sociaux constituent désormais un vecteur à disposition pour assurer la diffusion et le relais des campagnes d'information et de communication sur lequel il convient de s'appuyer davantage.

Il faut également donner une visibilité de plusieurs mois à la programmation des actions de prévention sécurité routière pour pouvoir prévoir la participation du corps préfectoral et inviter la presse.



IV.2 FICHE ENJEU PRIORITAIRE 2– Les conduites à risque.

Parmi les facteurs d'accidentalité mortelle, les conduites à risque (alcool, stupéfiants, vitesse, distracteurs) occupent le premier rang.

En Tarn-et-Garonne, sur la période de référence 2019-2021, elles sont impliquées dans la survenue et reconnaissance de présumés responsables de 48 accidents mortels sur 56. L'alcool (20), la vitesse excessive ou inadaptée (17) et les stupéfiants (6) y constituent les 3 premières causes de mortalité au volant.

La prise en compte des conduites à risque (l'usage des substances psychoactives que constituent l'alcool et les stupéfiants en particulier) font d'ores et déjà partie des enjeux prioritaires du DGO 2018-2022.

Les actions de prévention, de contrôle et de sécurité routière engagées dans le cadre du DGO 2023-2027 s'inscrivent donc dans la continuité des actions actuellement mises en œuvre pour traiter cet enjeu.

Néanmoins, afin d'améliorer l'efficacité de l'action de sécurité routière menée sur cet enjeu, plusieurs orientations d'action et propositions d'adaptation de l'existant sont formulées dans le cadre du DGO 2023-2027.

I Les actions de prévention et de sensibilisation

1/ L'existant

- En cohérence avec la feuille de route régionale addiction en cours de déclinaison départementale, les actions spécifiques de sensibilisation sont aujourd'hui majoritairement effectuées dans les établissements scolaires du second degré (collèges et lycées) pour prévenir et/ou endiguer le phénomène de dépendance à l'usage des substances psychoactives.

- Des actions sont menées en partenariat étroit avec les associations du 82 telles l'AVIR82, Rentrez en vie, Addictions France ou le centre d'accueil et d'accompagnement à la réduction des risques des usagers de drogues EPICE 82 qui interviennent dans la lutte contre les addictions et l'accompagnement des différents publics concernés sur cet enjeu.

- Des actions sont également conduites en milieu festif et culturel (festivals, fêtes locales/étudiantes) par des associations partenaires et acteurs locaux de la sécurité routière telles que l'association Rentrez en vie.

- A Montauban, le pôle jeunesse du Grand Montauban organise un forum annuel prévention de 2 journées à destination des élèves des établissements du secondaire (1200 jeunes sensibilisés en 2022) auquel participent la coordination SR (avec ses IDSR) ainsi que le SDIS et les forces de sécurité intérieure. Ce forum Prévention, pour lequel se mobilisent également des associations telles que la Prévention MAIF, aborde au travers de différents ateliers les sujets de la sécurité routière, des conduites à risque et de la santé et permet aux élèves présents de découvrir des stands d'information, de la

documentation et des mises en situation sur les risques encourus par la consommation d'alcool et/ou de drogues. Les objectifs sont de renforcer la sensibilisation des jeunes collégiens et lycéens sur les comportements relevant de conduites à risque (consommation d'alcool, de stupéfiants, l'utilisation du téléphone) ainsi que le lien de confiance entre les jeunes et les services de sécurité et les forces de l'ordre intervenant en la matière.

- Hors Montauban, des actions de sensibilisation/prévention sécurité routière sont également portées par les réseaux, structurants à l'échelle départementale, des Points information jeunesse et des Maisons des jeunes et de la culture du 82, telles que par exemple les 2 journées de prévention routière du PIJ de Beaumont de Lomagne accueillant plus de 300 jeunes ainsi que le forum santé jeunes qui comporte un atelier sur les conduites à risques. La MJC de Verdun-sur-Garonne met quant à elle en place chaque année un forum de prévention routière « Trace ta route » qui touche également près de 300 jeunes sur les enjeux conduites à risques et mobilités douces.

2/ les orientations d'action

Ce socle de l'existant en matière de lutte contre les conduites à risque peut être amélioré dans le cadre du DGO 2023-2027 au travers des orientations d'action suivantes :

- poursuivre le déploiement et le soutien des interventions sur le temps scolaire afin de sensibiliser à ces problématiques un maximum d'élèves ;
- Maintenir et accentuer l'implication des réseaux Points information jeunesse et des Maisons des jeunes et de la culture sur cet axe d'intervention contre les conduites à risque ;
- renforcer les actions de sensibilisation sur cet enjeu à destination des entreprises et organismes de formation professionnelle, les conduites à risque constituant également un risque routier professionnel ;
- renforcer les interventions de sensibilisation en milieu festif de la nuit (discothèques, soirées actions S.A.M.) ;
- Poursuivre la mise en place de nouveaux projets partenaires :
 - Module sécurité routière en co-construction avec le service pénitentiaire d'insertion et de probation (SPIP) et l'agence du travail d'intérêt général et de l'insertion professionnelle à destination des personnes placées sous main de justice et suivies par le SPIP dans le cadre de travail d'intérêt général.

Cette initiative vient compléter, vis-à-vis d'un public spécifique sanctionné pour avoir commis des infractions, le programme des actions déjà déployées à l'échelle départementale dans le cadre de la politique de prévention/sanction sécurité routière, en particulier en matière de lutte contre les conduites à risque.

- Action « un permis pour tous » à destination des jeunes de 18-25 ans, âge à partir duquel la formation permis B peut être initiée sans conduite accompagnée, et pour lesquels l'obtention du permis constitue un critère important d'insertion professionnelle. Cette initiative dont le premier module est programmé pour le mois de juin 2023 constitue une sensibilisation au travers de l'intervention de différents acteurs de la politique départementale de sécurité routière et selon des modalités novatrices, avec en particulier la prise en charge financière au travers de sponsors financiers du coût de formation au permis B pour un ou deux lauréats de cette journée.

II Les actions de contrôle et de sanction

En 2022, les mesures de sanctions administratives prises sur les droits à conduire au titre des différentes infractions relevant de conduites à risque (alcool, stupéfiants, vitesse, distracteurs) se sont maintenues à un niveau élevé :

- 264 mesures administratives de suspension ont été prises pour la vitesse (dont 73 pour grands excès de vitesse) ;
- 277 pour les stupéfiants ;
- 330 pour l'alcoolémie (+12,7% par rapport à 2021).

Des actions de contrôle renforcées contre les conduites à risque, ont été mises en œuvre par les forces de sécurité intérieure, en lien étroit avec l'autorité judiciaire, notamment lors des périodes de congès et de fêtes qui constituent des moments de forte mobilité routière et de risque d'accidentalité accru.

Afin d'optimiser l'efficacité des contrôles effectués en termes de lutte contre les conduites à risque, plusieurs axes peuvent être poursuivis dans le cadre du Plan Départemental de Contrôle Routier (PDCR) :

- contrôles routiers en milieu de journée, en sortie de repas ;
- contrôles stupéfiants aux abords des établissements scolaires (y compris pour les cyclistes ou utilisateurs de 2RM) ;
- recherche systématique de substances illicites lors des accidents de voirie.

L'autorité judiciaire du parquet de Montauban met quant à elle en place un référentiel de réponse pénale afin de l'harmoniser au mieux par rapport à la commission de délits routiers.

III Les actions de communication

Le relais des campagnes nationales effectuées sur cette thématique est assuré dans les médias locaux, avec des préconisations orientées vers les conduites à risque.

Des campagnes départementales sont également programmées dans les médias locaux.

Les réseaux sociaux constituent désormais un vecteur à disposition pour assurer la diffusion et le relais des campagnes d'information et de communication sur lequel il convient de s'appuyer davantage.

Il faut également donner une visibilité de plusieurs mois à la programmation des actions de prévention sécurité routière pour pouvoir prévoir la participation du corps préfectoral et inviter la presse.



IV.3 FICHE ENJEU PRIORITAIRE 3 – Les mobilités douces

Les mobilités dites douces, qui regroupent les piétons, les cyclistes et les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM), ne faisaient pas partie des enjeux prioritaires retenus au titre du précédent DGO Tarn-et-Garonne 2018-2022.

Dans le 82, sur la période de référence 2017-2021, les modes de déplacement doux représentent 12 % du nombre de tués et 2 % des présumés responsables.

En termes de prévention et de sécurité routière, les « mobilités douces » sont donc à considérer notamment au titre de leur vulnérabilité comme victimes d'accidents, sans pour autant exclure une action pédagogique à leur endroit (entretien des équipements, comportements, règles de circulation...) visant à éviter les accidents responsables de la part de cette catégorie d'utilisateurs.

La thématique des mobilités douces constitue à l'échelle nationale un enjeu fortement émergent par rapport aux périodes précédentes. Il s'agit d'une problématique plus complexe qu'il n'y paraît de prime abord et qui comporte de multiples aspects :

- règles de circulation et de sécurité routière,
- comportements,
- partage de voiries et d'usage,
- équipements,
- infrastructures et mobiliers urbains...

La bonne intégration de ces différents aspects doit nous permettre d'améliorer encore l'efficacité de l'action de sécurité routière menée sur cet enjeu.

1/ l'existant

Les actions de prévention et sécurité routière actuellement mises en place sur cet enjeu, que ce soit en régie via la coordination sécurité routière ou par le biais des partenaires associatifs de la sécurité routière départementale (Prévention MAIF par exemple), sont effectuées en quasi totalité sur le temps scolaire.

Elles concernent, outre les ateliers EDPM mis en place par l'équipe de la coordination sécurité routière lors de ses interventions en établissements scolaires des 1^{er} et 2nd degrés, la mise en œuvre d'actions dans le cadre des 2 programmes majeurs de formation à destination du jeune public piéton ou cycliste :

- Le Savoir Rouler à Vélo (SRAV) : programme national qui vise la généralisation de l'apprentissage de la pratique du vélo en autonomie et permet aux enfants de bénéficier des apprentissages nécessaires à une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège ;
- Le « Permis piéton », programme national de prévention du risque piéton lancé en novembre 2006 qui forme un dispositif éducatif mis en place par l'association prévention MAIF, les gendarmes, les policiers, ainsi que par l'AMF.

Très peu d'actions mobilités douces sont déployées à ce stade en dehors des établissements et du temps scolaire sur cet enjeu.

2/ les orientations d'action

Plusieurs orientations d'action et propositions d'adaptation de l'existant sont donc formulées dans le cadre du DGO 2023-2027 :

- Poursuivre le déploiement et le soutien des interventions sur le temps scolaire afin de sensibiliser à ses problématiques le maximum d'élèves.
- Développer les actions de prévention sur cet enjeu en milieu péri-scolaire, en complément de celles déjà déployées sur le temps scolaire.

Le Savoir Rouler à Vélo et le permis piéton peuvent être utilement déployés hors temps scolaire en partenariat avec les structures qui accueillent des enfants en péri-scolaires (Pôles jeunesse, MJC, PIJ, Centres sociaux, aérés et de loisirs, associations sportives).

Ce déploiement des actions mobilités douces hors temps scolaire passe par une implication d'intervenants et de structures partenaires ne relevant pas de la sphère éducation nationale, au premier rang desquelles les collectivités territoriales et les structures qui leur sont rattachées. La formation de certains agents territoriaux au sein des collectivités peut être assurée pour favoriser le développement du SRAV (inscription via le programme et le site generationvelo.fr).

- Mieux valoriser en lien avec les gestionnaires voirie en et hors agglo, qu'il s'agisse du conseil départemental, des agglomérations ou encore des intercommunalités, le programme d'aménagement et les projets de développement d'infrastructures mobilités douces (pistes et/ou boucles vélos, voies vertes, itinéraires partagés de circulation, qu'elles mettent en oeuvre et auquel elles consacrent des financements importants.

Cet accompagnement des projets d'infrastructures mobilités douces sera recherché en mobilisant au mieux les co-financements disponibles sur cette nature d'opérations ainsi qu'en leur donnant un maximum de visibilité au travers des supports d'information et de communication existants.

- Encourager auprès des maîtrises d'ouvrages concernées les équipements et mobiliers, urbains notamment, qui favorisent la diminution du risque d'accidentalité grave en cas de collision ou de chute en modes doux.
- Mieux communiquer en relayant les campagnes nationales effectuées sur cet enjeu, que ce soit en termes d'obligations d'équipements, de règles de sécurité, de précautions et bonnes pratiques de comportement.



IV.4 FICHE ENJEU PRIORITAIRE 4 – Le risque routier professionnel (RRP)

1/ L'existant

Pour le précédent DGO 2018-2022, il était constaté que :

- 34 % des accidents sont des accidents liés au travail, ce qui constitue l'un des taux les plus bas de France (taux moyen de 46%) et de la famille ILSR à laquelle appartient le 82 (taux moyen de 37%) ;
- le pourcentage de tués dans ces accidents (28%) est également l'un des plus faibles observés en France.

Au vu de ces éléments de bilan, l'enjeu risque routier professionnel (RRP) a été considéré comme n'étant pas en tant que tel particulièrement significatif dans le département.

Toutefois, dans la mesure où le RRP formait une priorité au plan national, 2 ou 3 actions de prévention sécurité routière spécifiquement orientées vers la sensibilisation au risque routier professionnel des acteurs économiques principaux du département ont été programmées annuellement au titre du DGO 2018-2022.

Ces actions ont été menées à destination de publics spécifiques particulièrement exposés au risque routier professionnel, tels que les chauffeurs de taxis-ambulances ainsi qu'en partenariat avec quelques entreprises du département concernées par cette problématique.

Sur la période de référence 2017-2021 servant d'assise à l'élaboration du DGO 2023-2027 :

- 28% des tués le sont dans un accident impliquant un usager en domicile trajet ou en trajet professionnel ;
- 10% des tués ont pour motif un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel : 3 personnes tuées en trajet professionnel et 8 en déplacement domicile-travail sur un total de 105 personnes tuées.

Ces chiffres de l'accidentalité mortelle liée au travail sont donc en évolution favorable par rapport aux années précédentes.

Le traitement de cet enjeu reste néanmoins important car il est étroitement lié à la prise en compte de différents facteurs d'accidentalité, et notamment des conduites à risque (alcool, stupéfiants, vitesse, distracteurs, inattention, fatigue).

2/ Les orientations d'action

Le socle de l'existant en matière de lutte contre les conduites à risque peut être amélioré dans le cadre du DGO 2023-2027 au travers des orientations d'action suivantes :

- Assurer en lien avec les chambres consulaires, CCI et CMA notamment, un meilleur ciblage des entreprises particulièrement concernées par cette problématique du risque routier professionnel.
- Intervention de la coordination sécurité routière sur cette thématique en club ressources humaines ou d'entreprises animés par la CCI et la CMA. Les chambres consulaires peuvent également être davantage

mobilisées, via les outils dont elles disposent (blogs, réseaux sociaux...), comme relais d'information utile auprès de leurs entreprises et métiers sur cette thématique.

- **renforcement de la programmation d'actions de sensibilisation à destination des entreprises et organismes de formation professionnelle sur cette problématique RRP.**

- **dans le cadre du plan départemental de contrôles routiers, programmation d'actions de contrôles routiers par les forces de sécurité intérieure ciblés sur cette nature de déplacements liés au travail (trajets professionnels et domicile travail).**

- **Mieux communiquer en relayant les campagnes nationales effectuées sur cet enjeu : chiffres clefs, conséquences en termes de journées d'arrêt de travail, de coût économique, sur la vie et l'activité de l'entreprise, moyens d'action et axes de management des employeurs, régies de prévention, engagements des employeurs en faveur d'une route plus sûre.**

Signature du Document Général d'Orientations

A Montauban, le 30 03 2023

La préfète du Tarn-et-Garonne



Chantal MAUCHET



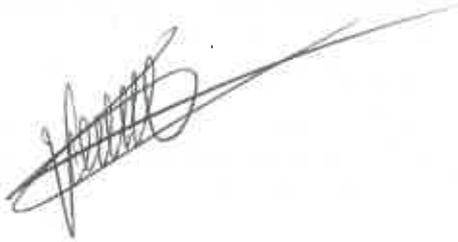
**Le procureur du tribunal
judiciaire de Montauban**



Bruno SAUVAGE

**Pour le président du conseil
départemental du Tarn-et-Garonne**

Cédric VAISSIÈRES



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

Bernard PEZOUS

