



**PRÉFET
DU TARN**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

DGO - 2023 - 2027



**Document Général d'Orientation
2023 - 2027
TARN**



La lutte contre l'insécurité routière est une priorité et nous avons souhaité avec l'ensemble des partenaires que ce document général d'orientation constitue un vrai plan d'action.

L'accidentalité routière reste une préoccupation forte au niveau départemental, comme au niveau national. Depuis quelques années la mobilité en France subie des évolutions dans ses pratiques et dans ses modalités, en particulier depuis la crise sanitaire.

Les chiffres de l'accidentalité nationale et locale démontrent la nécessité de poursuivre la lutte contre l'insécurité routière pour permettre le changement des comportements sur nos routes. En 2022 nous comptons sur les routes du Tarn 26 tués et 294 blessés (chiffres provisoires). En tant qu'acteur de la sécurité routière ces chiffres nous obligent. Nous devons poursuivre nos efforts, car derrière chaque accident nous savons qu'il y a des vies brisées et la douleur des familles.

Ce combat exige un travail partenarial entre les services de l'État, les collectivités locales, les associations et toutes les personnes désireuses d'agir pour rendre nos routes plus sûres.

L'élaboration du Document Général d'Orientation (DGO) est le fruit du travail de l'ensemble des partenaires et acteurs locaux de la sécurité routière du département, que je remercie pour leurs contributions. Il sera notre feuille de route pour mettre en œuvre nos actions de prévention.

À partir de l'analyse de la situation de l'accidentalité locale il fixe pour les cinq années à venir les enjeux et les orientations, déclinés annuellement en actions de sécurité routière.

Les enjeux prioritaires identifiés sont la lutte contre les conduites à risques, le risque routier professionnel, les deux-roues motorisés et les utilisateurs de mobilités douces qui représentent deux catégories surreprésentées parmi les tués.

La mobilisation générée par cette démarche devra se poursuivre et s'étendre à l'ensemble de la population pour réduire significativement le nombre d'accidents sur nos routes et lutter efficacement contre l'insécurité routière qui, chaque année dans le Tarn, vole des vies et endeuillent des familles.

François-Xavier LAUCH

Préfet du Tarn

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION

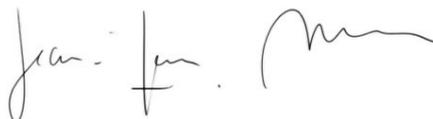
Département du TARN

Le Président du Conseil Départemental
du Tarn



Christophe RAMOND

Le Président de l'Association des Maires
et des Elus Locaux du Tarn



Jean-Marc BALARAN

Le Procureur de la République près le
Tribunal Judiciaire d'Albi



Stéphanie BAZART

Le Procureur de la République près le
Tribunal Judiciaire de Castres



Chérif CHABBI

Le commandant du groupement de
Gendarmerie du Tarn



Nicolas LEDET

La directrice départementale de la
sécurité publique



Sophie GENET

Le préfet du Tarn



François-Xavier LAUCH

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,**
ENSEMBLE

Sommaire

I. Le cadre de la démarche.....	7
I.A - Les objectifs du document général d'orientations (DGO).....	7
I.B - La démarche d'élaboration du DGO.....	7
II. Le contexte local.....	9
II.A - Présentation générale du département.....	9
a) Situation géographique	9
b) La mortalité routière : les victimes tuées	13
c) La mortalité routière : les présumés responsables d'accidents mortels	18
d) Le risque routier professionnel	23
e) Le réseau routier dans le département	26
II.B - Principales caractéristiques des accidents hors agglomération.....	32
a) Typologie des accidents	32
b) Les modes doux	34
c) Les deux-roues motorisés	36
d) Facteurs spécifiques d'accidents hors agglomération	38
II.C - Principales caractéristiques des accidents en agglomération.....	40
a) Contexte et typologie des accidents	40
b) Les modes doux	41
c) Les deux-roues motorisés	44
d) Facteurs spécifiques	46
III. L'évaluation du DGO 2018-2022.....	49
III.A - Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu.....	49
III.B - Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu.....	51
IV. Les enjeux et orientations pour 2023-2027.....	55
IV.A - Les enjeux prioritaires.....	55
IV.B - Les orientations.....	56
V. Suivi et évaluation du DGO 2023-2027.....	60
V.A - Suivi de l'accidentalité départementale.....	60
V.B - Suivi des actions mises en œuvre dans le cadre du PDASR.....	61

Page blanche laissée intentionnellement

I. Le cadre de la démarche

I.A - Les objectifs du document général d'orientations (DGO)

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

Les principaux partenaires sont les représentants des administrations de l'État, les forces de l'ordre, les procureurs de la République, les élus départementaux et communaux, le représentant de l'association des maires et élus du Tarn, les assureurs, la caisse d'assurance retraite de la santé au travail (CARSAT), la mutualité sociale agricole (MSA), les caisses primaires d'assurance maladie (CPAM), les associations locales et les bénévoles intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) et le chargé de mission deux roues-motorisés du bureau sécurité routière de la direction départementale des territoires du Tarn.

I.B - La démarche d'élaboration du DGO

Une circulaire du ministère de l'Intérieur, accompagnée d'un vade-mecum, cadre et planifie la démarche d'élaboration du DGO.

La démarche s'est déroulée en plusieurs étapes permettant d'aboutir à ce document.

Le bureau sécurité routière de la direction départementale des territoires du Tarn a tout d'abord dressé un état des lieux local sur la base des chiffres de l'accidentalité routière tarnaise sur la période 2017-2021 (ou 2019-2021 en fonction des indicateurs recherchés). Cette analyse a permis d'avoir un état des lieux de l'accidentalité tarnaise et de définir des enjeux à prendre en compte pour la période 2023-2027. En même temps, une analyse du DGO 2018-2022 a été conduite pour identifier ce qui a bien ou moins bien fonctionné durant la période considérée.

Sur la base de ces éléments, la préfecture du Tarn a organisé une réunion de lancement de l'élaboration du DGO le 24 novembre 2022 sur le site du lycée agricole de Fonlabour à Albi. Son objectif était de réunir les partenaires locaux, les services de l'État, les collectivités, les associations et les institutions concernés directement ou indirectement par la sécurité routière, pour échanger sur l'accidentalité routière dans le département, ses causes, ses conséquences et de définir des orientations à mettre en œuvre pour la période 2023-2027.

Les participants à la réunion étaient des représentants de :

- La région Occitanie
- Le Conseil Départemental du Tarn
- La mairie d'Albi
- La mairie de Castres
- La mairie de Gaillac
- La Police Nationale
- Le Service Départemental d'Incendies et de Secours
- L'Éducation Nationale
- La Direction Interdépartementale des Routes Sud-Ouest
- L'Organisme Professionnel de Prévention du Bâtiment et des Travaux Publics
- La Chambre des Métiers de l'Artisanat
- Le lycée agricole de Fonlabour à Albi
- La fédération des transports scolaires du Tarn (FEDERTEEP)
- La Prévention Routière du Tarn
- Monsieur le Président de l'association Ligue contre la Violence du Tarn
- L'association Prévention Maif
- Le comité départemental de cyclisme du Tarn
- Le comité départemental du Tarn de cyclotourisme
- La fédération française des motards en colère du Tarn
- Le syndicat des pharmaciens du Tarn
- L'association « Lionel et les autres victimes de la route »
- Le bureau d'aide aux victimes (BAVIP)
- L'association Addictions France
- Groupama Assurances
- Les Intervenants Départementaux de sécurité Routière et le chargé de mission deux-roues motorisés du bureau sécurité routière
- La Direction Départementale des Territoires du Tarn

La réunion était organisée sur trois temps importants :

- présentation de l'accidentalité suite à l'analyse de l'observatoire départemental de la sécurité routière
- travail en groupes constitués pour réfléchir sur les orientations à mettre en œuvre pour la période 2023 – 2027 autour des 4 enjeux prioritaires retenus par la délégation à la sécurité routière
- restitution des groupes de travail en séance plénière

Afin de permettre aux personnes n'ayant pu assister à la réunion de pouvoir s'exprimer sur le sujet, un compte-rendu leur a été transmis avec le contenu des échanges et les propositions d'orientations. Elles ont été invitées à réagir si elles le souhaitaient.

Les participants ont été remerciés pour ce travail important mis en œuvre. Il est envisagé de programmer des réunions de suivi de la mise en œuvre du DGO plus régulières.

II. Le contexte local

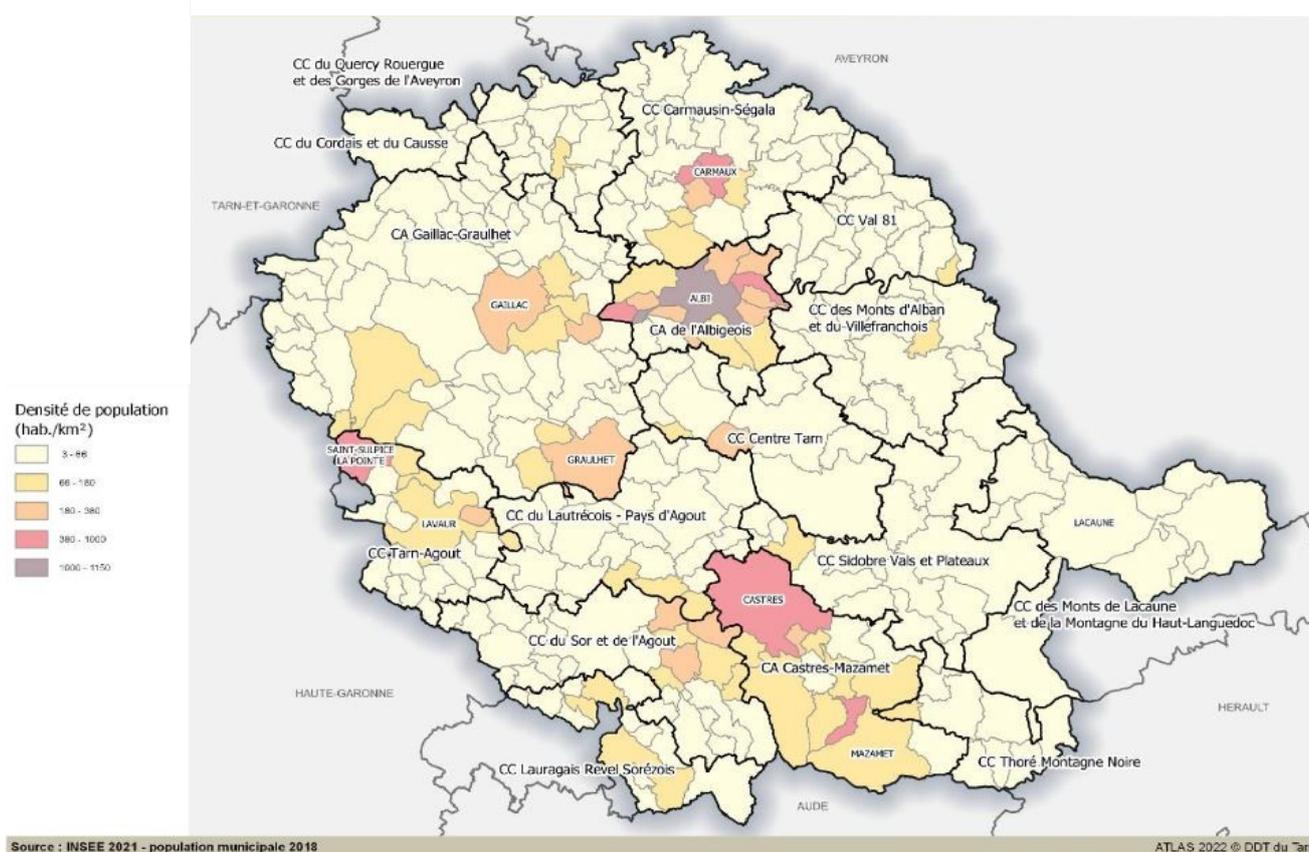
II.A - Présentation générale du département

a) Situation géographique

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

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

Département à dominante rurale et agricole, sa population s'élève à **392 053 habitants** (estimation 2021) sur une superficie de **5 758 km²** et une densité de population de **68,1 habitants au kilomètre-carré**.



Physiquement, le Tarn est constitué de zones de plaines à l'Ouest et au centre du département. Des zones de moyennes montagnes s'élèvent au Sud et à l'Est avec respectivement la Montagne Noire,

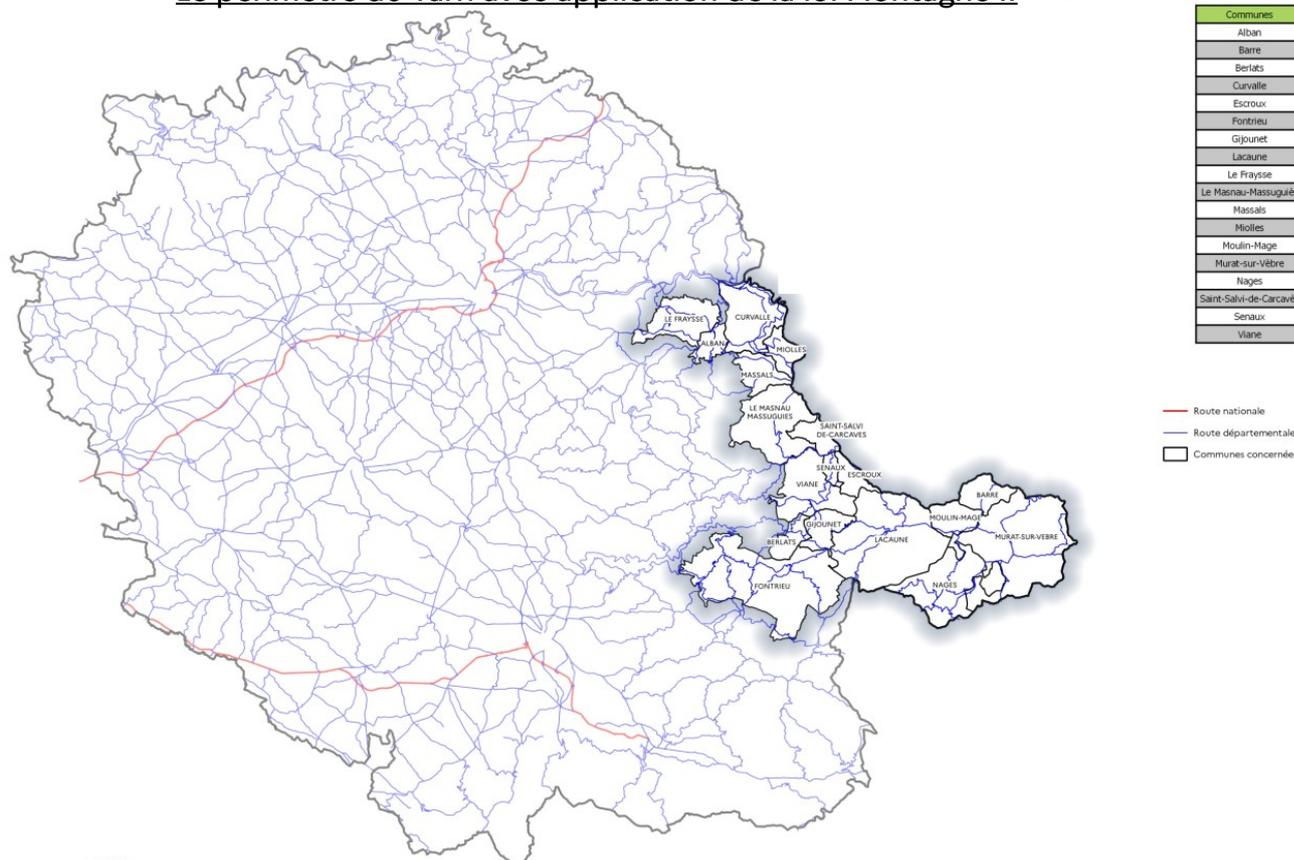
s'étalant jusque dans le département de l'Aude et les Monts de Lacaune jouxtant celui de l'Aveyron. Dans la partie Est, les altitudes peuvent s'élever à plus de 1 000 mètres.

18 communes des Monts de Lacaune ont fait l'objet de classement dans le périmètre d'obligation du port d'équipement en période hivernale suite au décret du 16 octobre 2020 (Loi Montagne 2).

Le Tarn et son relief

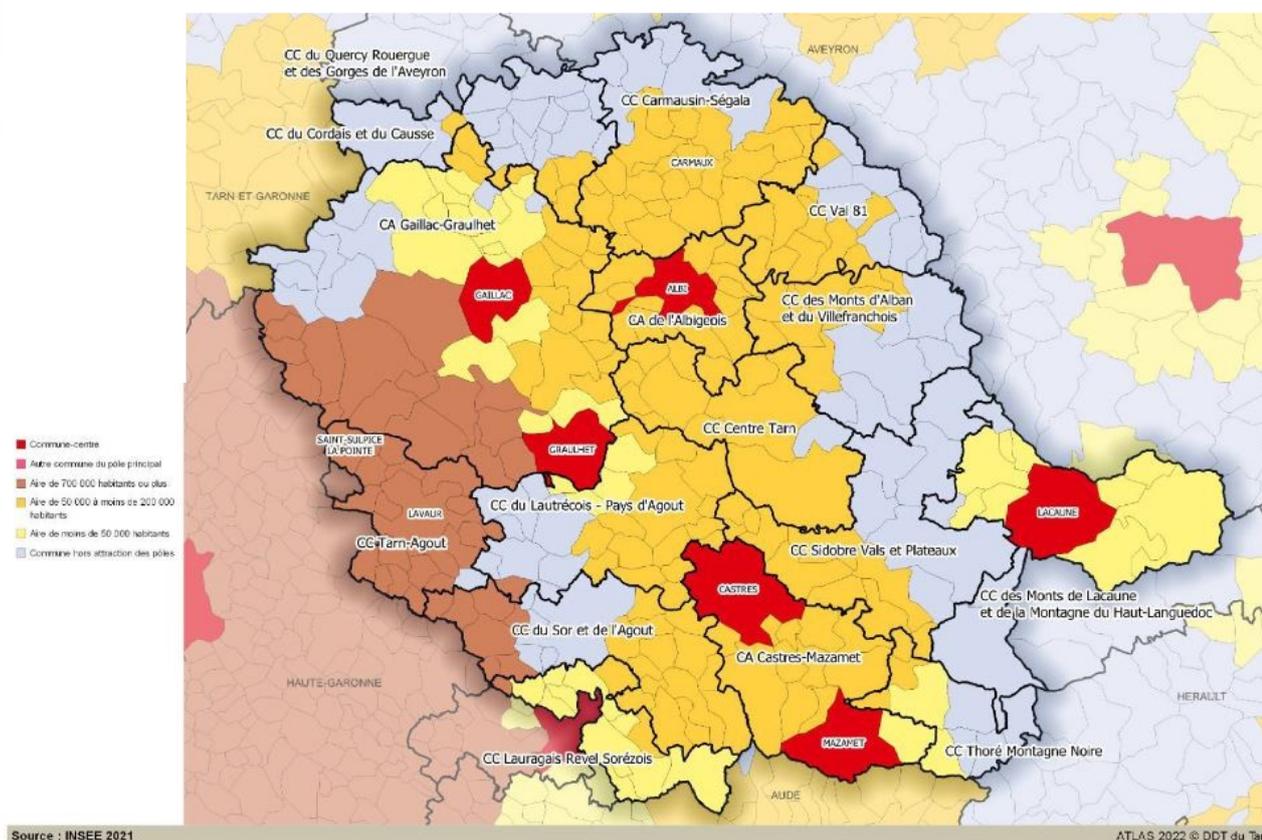


Le pèrimètre du Tarn avec application de la loi Montagne II



Sa partie ouest est influencée par l'attractivité économique et le dynamisme de la métropole régionale toulousaine. Cette influence se traduit principalement sur les logements et les déplacements. La carte des déplacements domicile-travail du chapitre « le risque routier professionnel » le démontre. Les grandes villes du département restent des pôles attractifs répartis plus dans le centre et l'Ouest du département. Le secteur de Lacaune concentre plusieurs activités économiques tels que des usines d'embouteillage, des carrières de granit, l'exploitation forestière et des industries charcutières.

L'aire d'attraction des villes



Aussi, afin d'identifier les spécificités des territoires et comprendre les points de force ou d'amélioration, il est utile de pouvoir comparer des indicateurs-clés de performance non seulement à des moyennes nationales, régionales, mais aussi aux résultats de départements présentant des caractéristiques communes. Une étude réalisée en 1995 intitulée « Typologie des régions et départements français » avait déjà permis notamment en sécurité routière des comparaisons entre départements concernant des Indicateurs d'Accidentalité Locale dans les années 2000 (IAL).

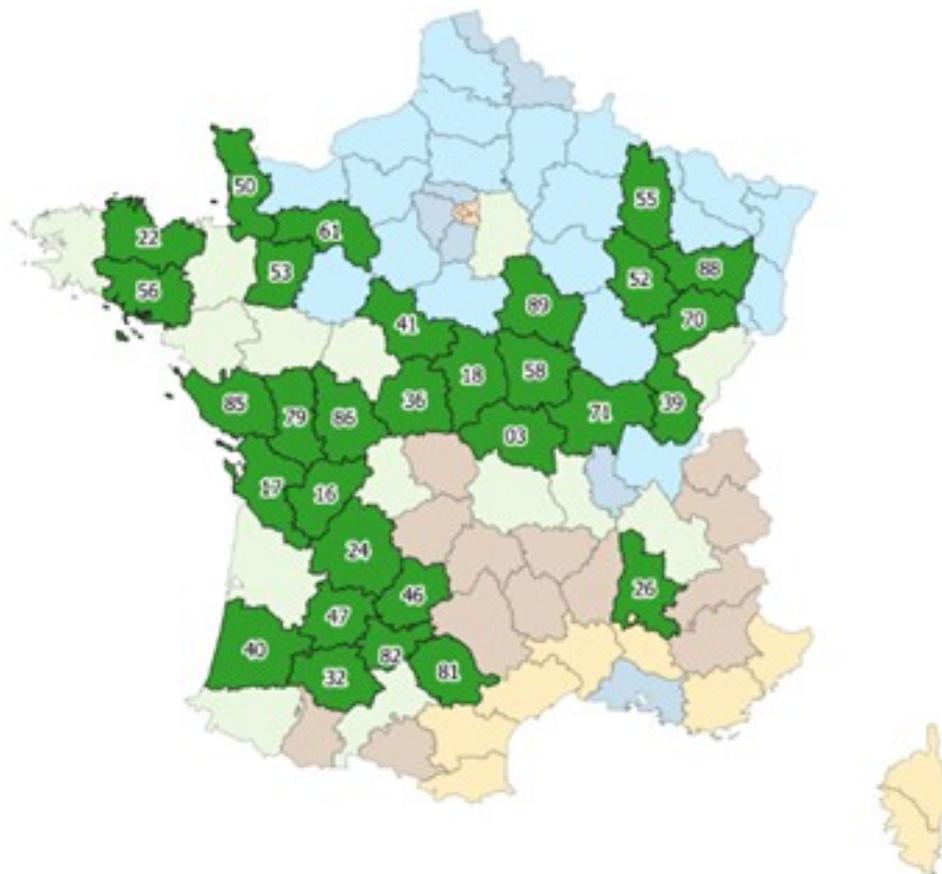
Depuis 2010, le SETRA, avec la contribution de l'ONISR et d'observatoires locaux de sécurité routière, avait conduit une réflexion d'actualisation d'une typologie des départements utilisable pour les problématiques de sécurité routière, sur la base de 80 variables caractéristiques de la géographie, la topologie, le climat, la dominante urbaine ou rurale, la circulation, le transit et les réseaux routiers, la composition du parc de véhicules, la composition de la population et son activité, l'importance du tourisme notamment saisonnier. Ce zonage permettait de décliner des Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR) sur 8 familles de département en France métropolitaine.

Après un travail exploratoire basé sur des méthodes de data-science intégrant un nombre important de variables, le Cerema a cherché à finaliser un zonage actualisé en réduisant le nombre de variables à 21 : des variables témoins de phénomènes proches ont été supprimées afin de mieux exprimer le sens des caractéristiques des départements selon les familles. Ces caractéristiques concernent à la fois la démographie, la ruralité, mais aussi la météo, l'économie ou encore le relief par exemple. Les variables utilisées ne sont pas des données d'accidentalité; cette typologie peut donc être utilisée dans de nombreux domaines d'études des territoires notamment ceux liés aux réseaux routiers et aux déplacements.

La classification des départements permet de définir des familles de départements avec le principe suivant :

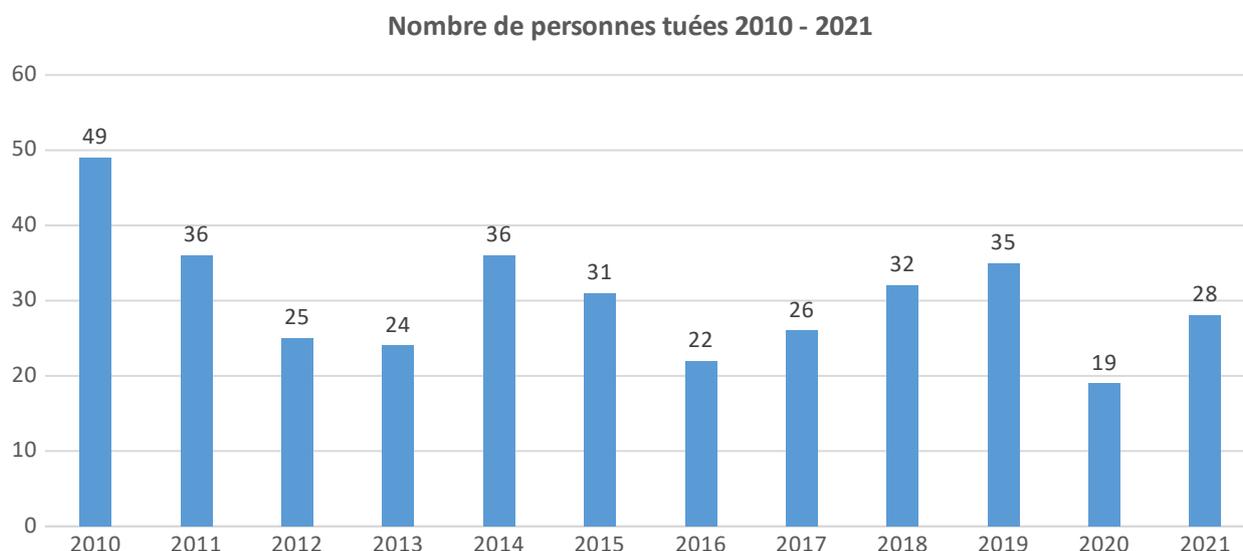
- Tous les départements d'une même famille ont des caractéristiques proches (homogénéité intra-classes) ;
- Les départements de familles différentes ont des caractéristiques éloignées (hétérogénéité inter-classes)

Suite à cette classification, le département du Tarn est classé dans la famille des « départements ruraux à faible densité de population »



b) La mortalité routière : les victimes tuées

■ Evolution de la mortalité par an de 2010 à 2021



Le graphique ci-dessus présente l'accidentalité des douze années précédentes. L'année 2022 n'est pas prise en compte car les chiffres sont provisoires. La mortalité routière tarnaise a chuté progressivement de 2010 à 2013, divisant ainsi par deux le nombre de tués sur les routes. L'année 2014 a connu une hausse de plus de 50 % des tués, suivie d'une baisse importante entre 2015 et 2016.

Depuis 2017, le nombre de tués sur les routes du Tarn ne cessent d'augmenter avec une année particulière meurtrière en 2019.

En 2020, la pandémie de Covid 19 a eu un impact sur le trafic routier suite aux différentes mesures de confinement, de couvre-feu et de généralisation du télé-travail. Aussi, la mortalité de l'année 2020 ne peut pas être considérée comme représentative.

■ Evolution du nombre de tués entre 2017 et 2021

Année	Tués
2017	26
2018	32
2019	35
2020	19
2021	28
Somme :	140

Le tableau fait ci-dessus présente l'accidentalité sur la période 2017-2021, période d'étude de l'accidentalité prise en compte pour le présent document.

■ Comparaison entre le Tarn et les autres départements de la même famille

Comme évoqué précédemment, les catégories de familles ILSR (Indicateurs Locaux de Sécurité Routière) permettent ainsi de comparer les chiffres de l'accidentalité de chacun des départements avec d'autres départements semblables sur la base de critères similaires.

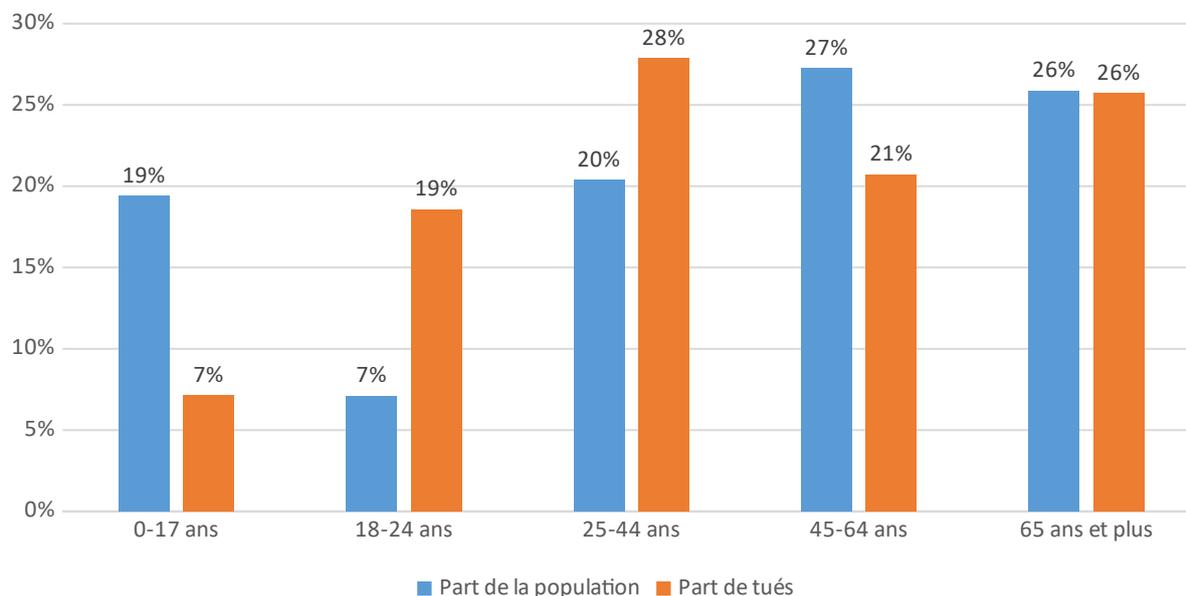
La moyenne des tués dans le Tarn est de 28 par an sur cinq ans. En comparant le Tarn avec les autres départements de la même famille, classifiés ruraux, les chiffres locaux sont sensiblement supérieurs. Avec la France métropolitaine, la moyenne est légèrement en dessous et l'écart reste faible.

Avec 28 tués par an sur cinq ans et une population de 392 053 habitants dans le Tarn*, la moyenne de tués par million d'habitants et par an s'élève à 71 tués. Le Tarn se situe au-dessus des autres départements de même famille (69 tués). Pour ce qui est de la comparaison avec la France métropolitaine, la tendance est la même avec une moyenne locale bien au-dessus de la valeur nationale (71 pour le Tarn contre 47 pour la France métropolitaine).

	Moyenne des tués par département par an	Moyenne des tués par millions d'habitants par an
Département du TARN	28	71
Départements ruraux à faible densité de population – famille 2 ILSR	26	69
France métropolitaine	32	47

*Source : Insee – Estimations de population (résultats provisoires arrêtés fin 2021)

■ Répartition de la population 2021 et des tués (2017-2021) par âge

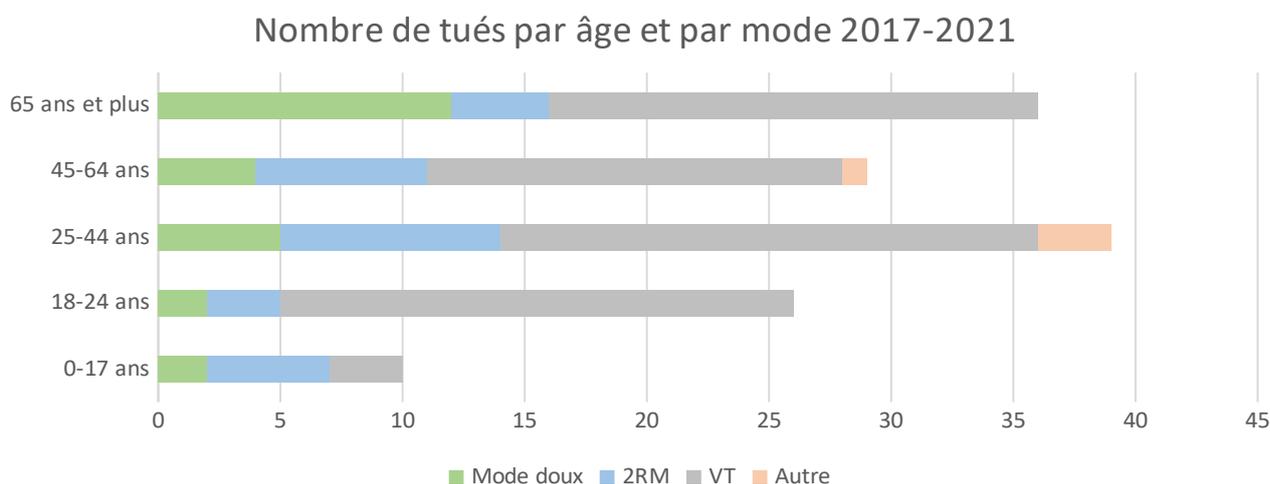


La comparaison du nombre de tués entre 2017 et 2021 par âge par rapport à la répartition de la population 2021 en fonction des mêmes tranches d'âge permet de s'apercevoir que **les personnes de 18-24 ans et les personnes de 25-44 ans ont une part de tués plus importante que la part de population qu'ils constituent**. Ce constat est d'autant plus important chez les jeunes de 18 – 24 ans qui représentent 7 % de la population tarnaise de 2021 mais 19 % des tués.

A l'inverse, les jeunes de 0-17 ans et les personnes de 45-64 ans représentent une part des tués plus faible que leur part dans la population.

Les personnes de plus de 65 ans, quant à elles, représentent autant de tués que de part de la population (26%).

■ Nombre de tués (2017-2021) par âge et par mode



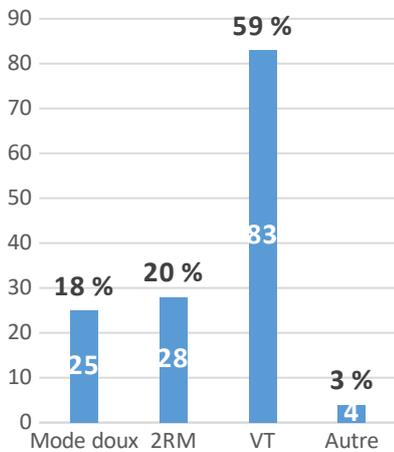
Le graphique ci-dessus distingue par classes d'âges la part de victimes décédées utilisatrices d'un moyen de déplacement regroupée dans quatre catégories distinctes dont :

- mode doux (incluant piéton, vélo, engin de déplacement personnel non motorisé, engin de déplacement personnel motorisé dit EDPM, véhicules à assistance électrique)
- deux-roues motorisés dits 2RM (cyclos, motos toutes cylindrées,)
- véhicules de tourisme (VT)
- autre (utilitaires (VU), poids lourds (PL), transports en commun (TC), tracteurs agricoles, voiturette, quad)

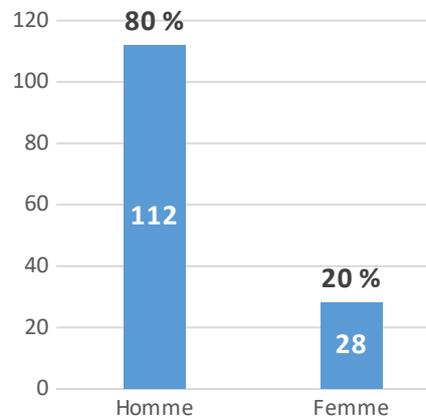
Ainsi, la mortalité routière avec l'utilisation des modes doux est plus présente chez les personnes de 65 ans et plus, les deux roues- motorisés chez les 25 – 44 ans, les véhicules de tourisme pour toutes les tranches d'âges et en particulier les 18-24 ans et les 25-44 ans.

■ **Nombre de tués (2017-2021) par mode, par sexe et par département de résidence connu**

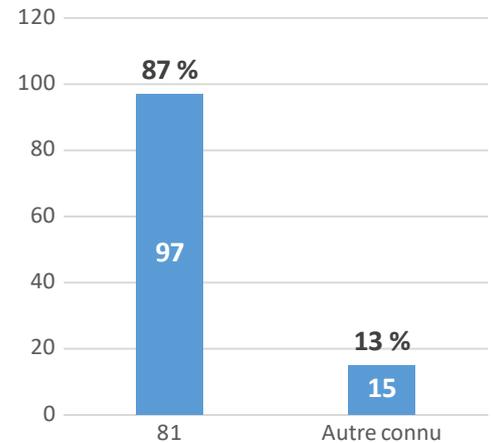
Nombre de tués par mode 2017-2021



Nombre de tués par sexe 2017-2021



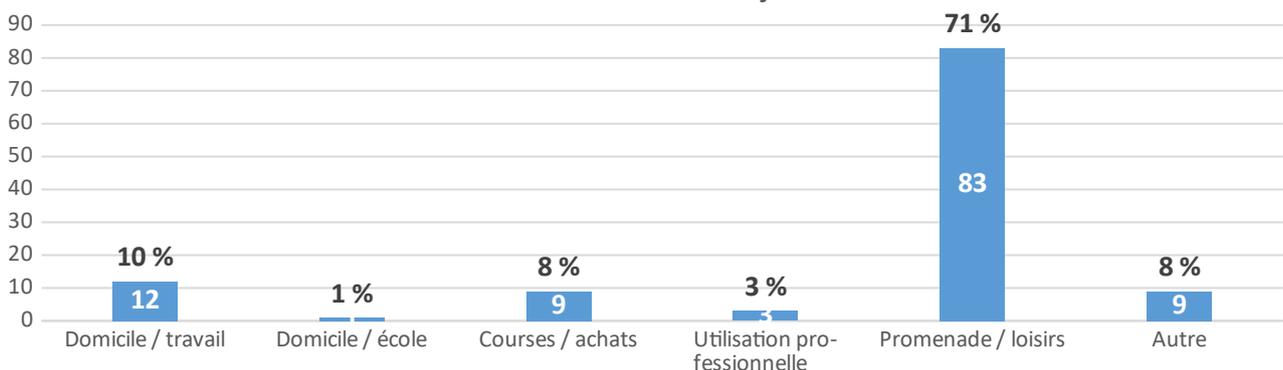
Nombre de tués par département de résidence connu 2017-2021



Les graphiques présents ci-dessus mettent en exergue que les tués utilisateurs de véhicules de tourisme représentent, avec près de 60 %, la majorité des victimes. Les deux groupes « mode doux » et « deux roues motorisés » ont des valeurs relativement proches. Les usagers de sexe masculin représentent la grande majorité des victimes décédées dans les accidents avec 112 tués (80%) contre 28 (20%) chez les femmes. 87 % des tués sur les routes du Tarn sont des personnes résidentes dans le Tarn, 13 % sont des personnes résidentes dans des départements extérieurs.

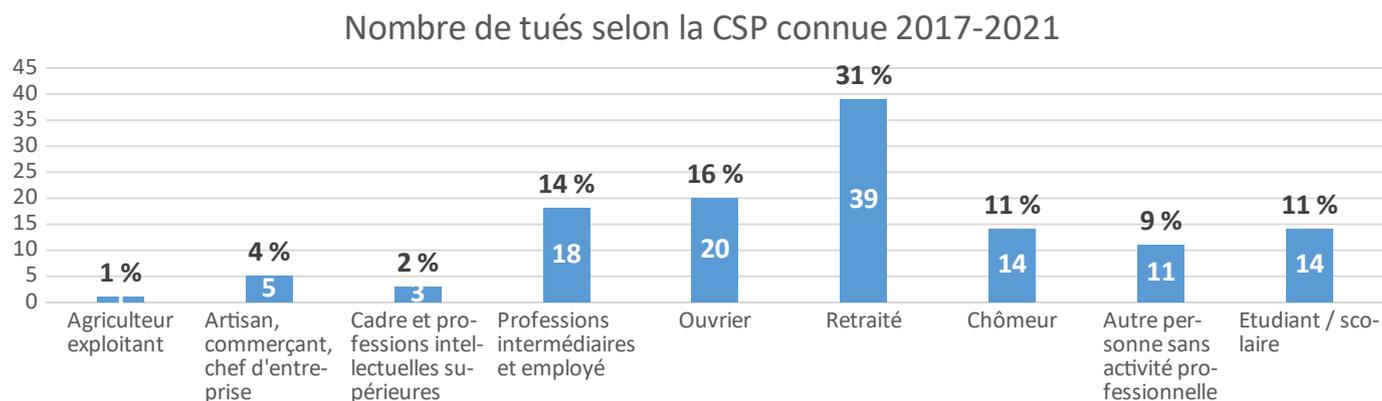
■ **Nombre de tués (2017-2021) selon le motif du trajet connu**

Nombre de tués selon le motif du trajet connu 2017-2021



Le nombre de tués est le plus important dans les trajets de promenade - loisirs (71%). Les déplacements « domicile - travail » sont la deuxième catégorie des décès sur la route (10 %), suivi de près par les trajets courses / achats et autres (rendez-vous médicaux, administratifs, visites à la personne...).

■ **Nombre de tués (2017-2021) selon la catégorie socio-professionnelle connue**



Est représentée ci-dessus la catégorie socio-professionnelle à laquelle appartient l'utilisateur décédé. L'observation est basée sur le nombre de tués lorsque ce champ est renseigné. Sur 140 tués 9 % n'ont pas de catégorie socio-professionnelle identifiée.

Les retraités sont les premières victimes de ces accidents mortels avec 39 tués suivis des **ouvriers** (16 %), et des **employés et professions intermédiaires** (14 %).

Ce qu'il faut retenir de la mortalité routière dans le Tarn :

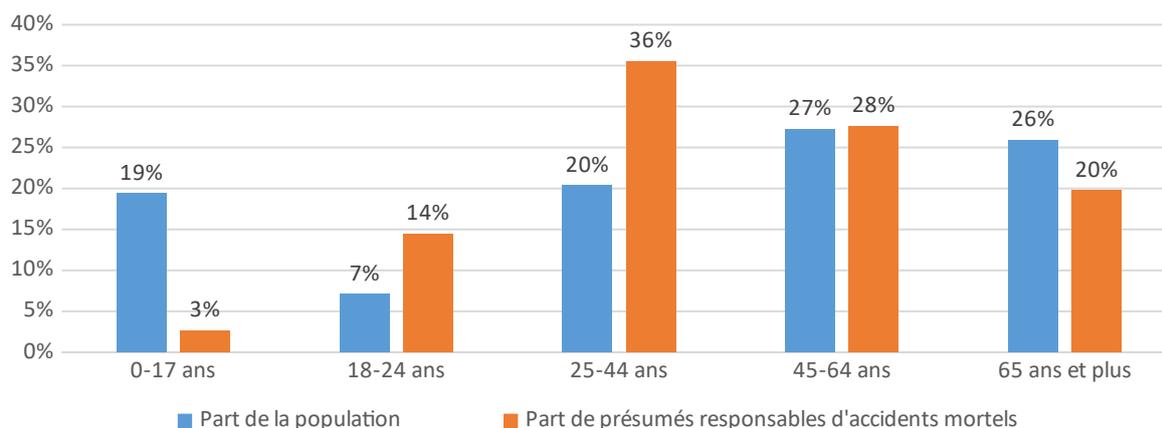
- Une accidentalité de 28 tués en moyenne par an,
- Une accidentalité voisine de celle des départements de la même famille ILSR si l'on considère la moyenne annuelle des tués par département,
- Une accidentalité plus élevée que celle des départements de la même famille ILSR si l'on considère la moyenne annuelle des tués par millions d'habitants,
- les 25-44 ans restent la population la plus victime d'accidents mortels entre 2017-2021 tous modes de déplacement confondus,
- les 18-24 ans restent la population la plus victime d'accidents mortels entre 2017-2021 par rapport à la part représentative dans la population 2021,
- les 65 ans et plus connaissent une mortalité importante lors de déplacements en véhicule de tourisme mais également lors de déplacements avec des modes de mobilités douces,
- le nombre de tués est le plus important chez les usagers de véhicules de tourisme, les hommes, les résidents du département, lors de déplacements promenade – loisirs et chez les retraités.

c) La mortalité routière : les présumés responsables d'accidents mortels



IMPORTANT : le format des bulletins d'analyses des accidents corporels (BAAC) a subi un changement de format à compter de 2019. C'est pourquoi les chiffres concernant ce paragraphe ont été étudiés entre 2019 et 2021.

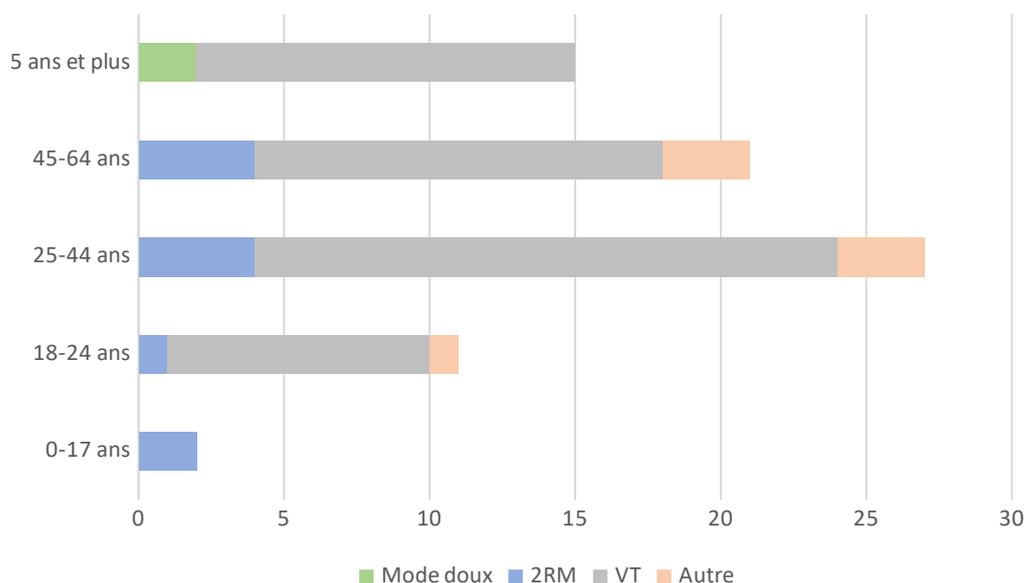
■ Répartition de la population 2021 et des présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) par âge



Les personnes âgées de 25 à 44 ans représentent, avec 36 % des personnes présumées responsables d'accidents mortels, la catégorie la plus représentative, suivie des 45-64 ans (28%).

Cependant, si l'on compare chaque tranche d'âges en fonction de sa part dans la population tarnaise, deux catégories sortent du lot : les 25-44 ans sont fortement représentés chez les présumés responsables d'accidents mortels alors qu'ils ne représentent que 20 % de la population et les 18-24 ans qui représentent 14 % des présumés responsables alors qu'ils ne représentent que 7 % de la population totale.

■ Nombre des présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) par âge et par mode



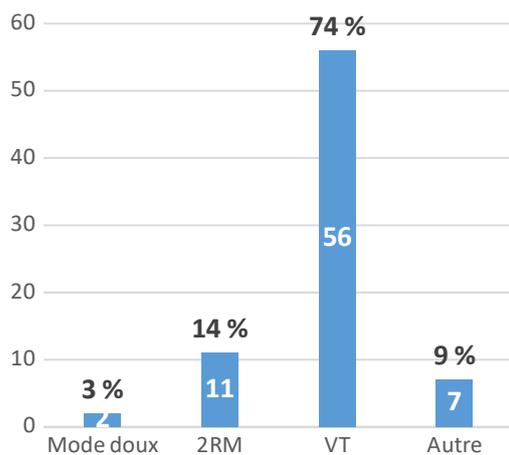
Le graphique ci-dessus distingue par classes d'âges la part d'utilisateurs présumés responsables d'accidents mortels utilisatrice d'un moyen de déplacement regroupé dans quatre catégories distinctes. Pour rappel :

- mode doux (incluant piéton, vélo, engin de déplacement personnel non motorisé, engin de déplacement personnel motorisé dit EDPM, véhicules à assistance électrique).
- deux-roues motorisés (cyclos, motos toutes cylindrées, ...).
- véhicules de tourisme.
- autre (utilitaires, PL, transports en commun, tracteurs agricoles, voiturette, quad).

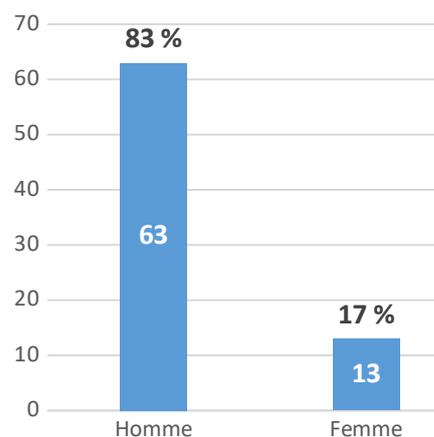
Les 25-44 ans sont la catégorie d'âges la plus présumée responsable d'accidents mortels entre 2019 et 2021. Le véhicule de tourisme est le mode de déplacement le plus présent chez les présumés responsables d'accidents mortels.

■ **Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) par mode, par sexe et par département de résidence connu**

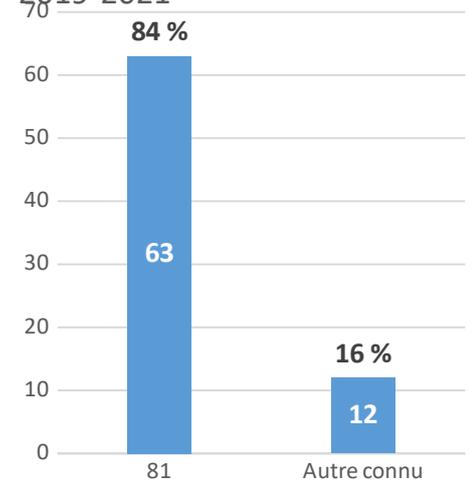
Nombre de présumés responsables par mode 2019-2021



Nombre de présumés responsables par sexe 2019-2021

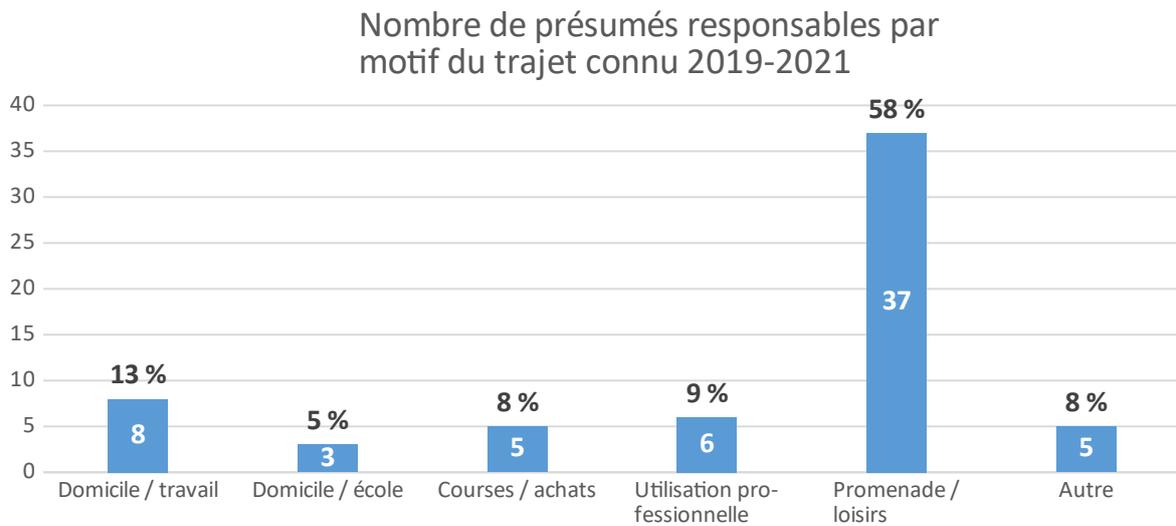


Nombre de présumés responsables par département de résidence 2019-2021



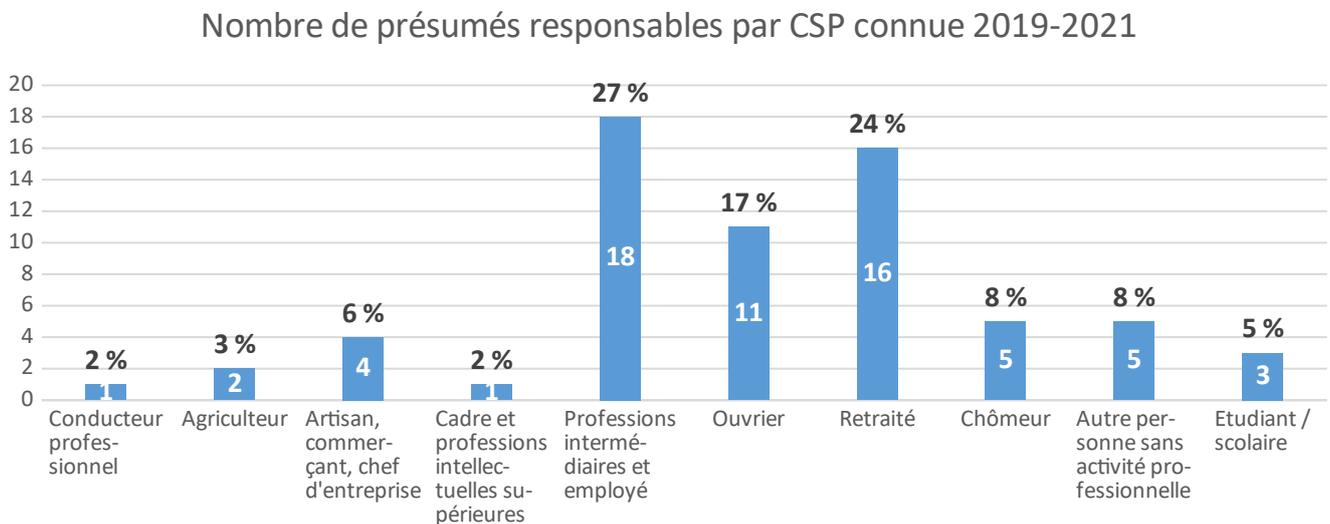
Chez les usagers présumés responsables d'accidents mortels, la part d'utilisation de véhicule de tourisme est prépondérante. Les hommes sont à 83% responsables d'un accident mortel contre 17% de responsabilité chez les femmes. 84 % des présumés responsables d'accidents mortels sur les routes du Tarn sont des personnes résidentes dans le Tarn.

■ **Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) selon le motif du trajet connu**



La répartition des présumés responsables en fonction du motif du trajet est assez proche de celle établie sur la base des victimes : **le déplacement dans le cadre du loisir est le premier chez les responsables de l'accidentalité mortelle.**

■ **Nombre de tués (2017-2021) selon la catégorie socio-professionnelle connue**



La catégorie des « professions intermédiaires et employés » est la première présumée responsable des accidents mortels (27%), suivie dans des proportions proches par les « retraités » (24%).

■ **Les facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels**

Répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables (2019-2021) en fonction du genre

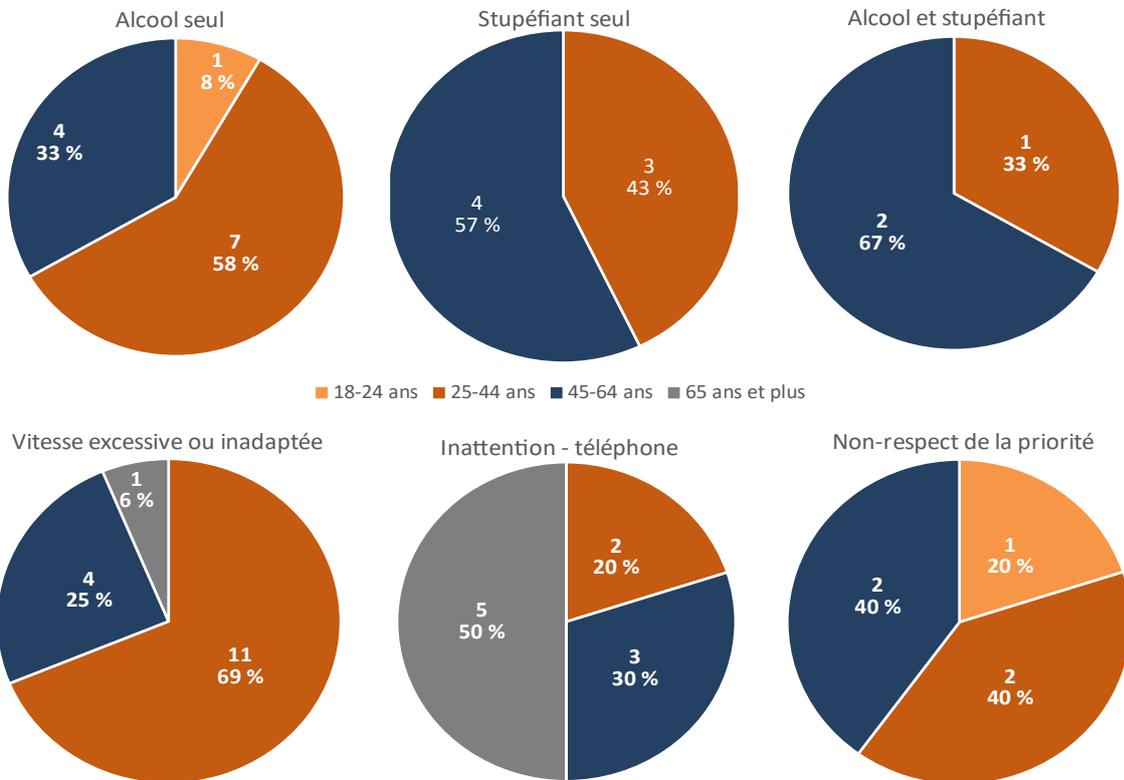
	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	14	3	17
Alcool seul	9	3	12
Inattention - téléphone	9	1	10
Stupéfiant seul	6	1	7
Non respect de la priorité	4	1	5
Alcool et stupéfiant	2	1	3
Dépassement dangereux	2	1	3
Changement de file	1	1	2
Non respect des distances de sécurité	1	1	2
Malaise	2	0	2
Eblouissement	1	1	2
Somnolence - fatigue	1	0	1
Médicaments	0	0	0
Contresens	0	0	0
Autre cause	6	0	6
Cause indéterminée	18	3	21
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	63	13	76

Les 4 principales causes connues d'accidents mortels entre 2019 et 2021 sont :

- la vitesse excessive ou inadaptée,
- l'alcool (uniquement),
- l'inattention – le téléphone
- les stupéfiants (uniquement)

Les hommes sont toujours plus représentés que les femmes dans chacune des catégories de facteurs.

Répartition des facteurs principaux des présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) pour les facteurs principaux



Ce qu'il faut donc retenir sur les présumés responsables d'accidents mortels dans le Tarn entre 2019-2021 :

- les 25-44 ans sont les personnes les plus présumées responsables d'accidents mortels dans le Tarn entre 2019-2021,
- le véhicule de tourisme est le mode de déplacement le plus présent chez les présumés responsables d'accidents mortels,
- les 18-24 ans restent la population la plus victime d'accidents mortels entre 2017 et 2021 par rapport à la part représentative dans la population 2021,
- Les hommes sont les plus présumés responsables d'accidents mortels ainsi que les résidents du département du Tarn,
- Les personnes sont davantage présumés responsables d'accidents mortels lors d'un déplacement promenade – loisir,
- Les professions intermédiaires et employés sont les plus représentées chez les présumés responsables d'accidents mortels,
- La principale cause d'accidents mortels identifiée est la vitesse excessive ou inadaptée.

d) Le risque routier professionnel

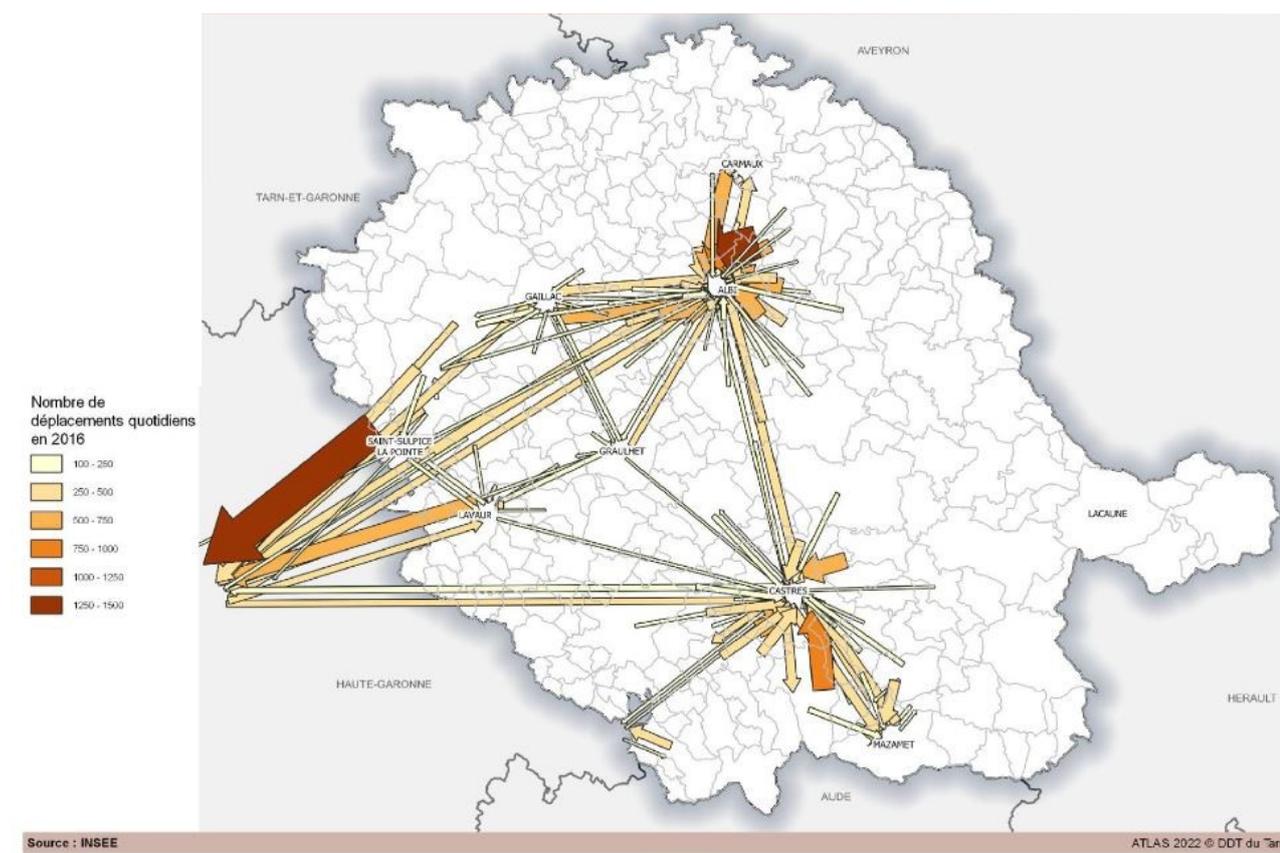
Selon une étude publiée sur le site de l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT), en 2018, la **part des déplacements domicile-travail en voiture en 2018 était de 83,7 %** (<https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/part-des-deplacements-domicile-travail-en-voiture>). Entre 2013 et 2018, ce pourcentage est en évolution de 1,5 %.

La généralisation du télé-travail et changement d'habitude de la population suite à la pandémie peut laisser supposer une évolution différente après 2020.

Pour autant, la proximité par l'autoroute A68 et la forte attractivité de la métropole toulousaine provoquent une densification des déplacements dans le triangle formé par Albi – Castres – Lavar/Saint Sulpice et le département de la Haute-Garonne (Toulouse) à l'ouest.

Les régions montagneuses de l'est et du sud du département sont moins dynamiques en termes de déplacements.

Les liaisons entre les villes principales du Tarn (Albi, Castres, Gaillac, Graulhet, Carmaux, Mazamet et Lavar) font partie des axes principaux sur lesquels se concentrent des trafics importants.



■ **Nombre de tués dans un accident impliquant un usager en trajet domicile-travail ou trajet professionnel et part sur l'ensemble des tués (2017-2021)**

	Nombre de personnes tuées dans un accident avec...
... un usager en domicile/travail	20
... un usager en trajet professionnel	25
... un usager en trajet professionnel ou en domicile/travail	39

Dans le Tarn, entre 2017-2021,

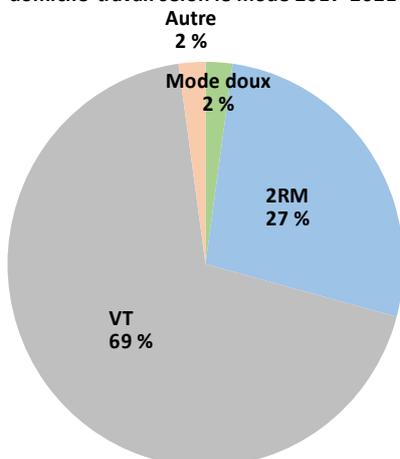
- **28 % des personnes tuées le sont dans un accident impliquant un motif domicile-travail ou un trajet professionnel**
- 18% des tués ont perdu la vie dans un accident avec un usager en trajet professionnel (25 tués)
- 14 % des tués ont perdu la vie dans un accident avec un usager en trajet domicile travail (20 tués)

Nombre de personnes tuées sur un déplacement domicile travail	12
Nombre de personnes tuées en trajet professionnel	3
Nombre de personnes tuées avec motif trajet renseigné	117
Nombre de personnes tuées total	140

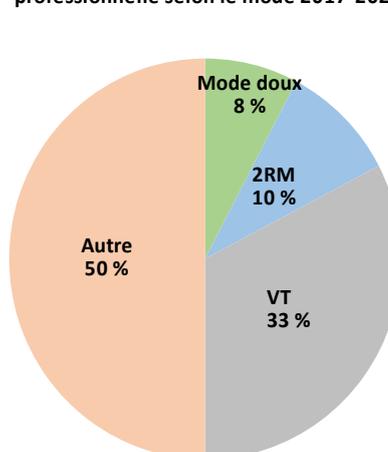
Dans le Tarn, entre 2017-2021,

- **11 % des tués ont pour motif un trajet domicile travail ou un trajet professionnel.**
- 9% des tués ont perdu la vie lors d'un déplacement domicile travail (12 tués)
- 2% des tués ont perdu la vie lors d'un déplacement en trajet professionnel (3 tués)

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



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



La majeure partie des victimes (tués + blessés) entre 2017 et 2021 lors d'un trajet domicile-travail sont des usagers en véhicule de tourisme.

En revanche, dès lors qu'il s'agit de l'utilisation dans le cadre d'un trajet professionnel, ce sont les autres modes (poids lourds, véhicules utilitaires, ...) qui représentent la moitié des victimes, suivi des véhicules de tourisme.

Ce qu'il faut donc retenir sur le risque routier professionnel dans le Tarn entre 2017-2021 :

- **28 % des personnes tuées le sont dans un accident impliquant un usager dans le cadre d'un déplacement domicile-travail ou un trajet professionnel,**
- **11 % des tués ont pour motif un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel.**
- **Le véhicule de tourisme est le mode de déplacement le plus présent dans les accidents mortels lors de trajet domicile – travail**
- **Les autres modes (poids lourds, véhicule utilitaire, ...) sont le mode de déplacement le plus présent dans les accidents mortels lors de trajet professionnel.**

e) Le réseau routier dans le département

Le département du Tarn concentre sur son territoire environ **40 km d'autoroute non concédée**, **79 km de routes nationales** et **4154 km de routes départementales**. La voirie est répartie de la façon suivante en fonction des différents gestionnaires de voirie :

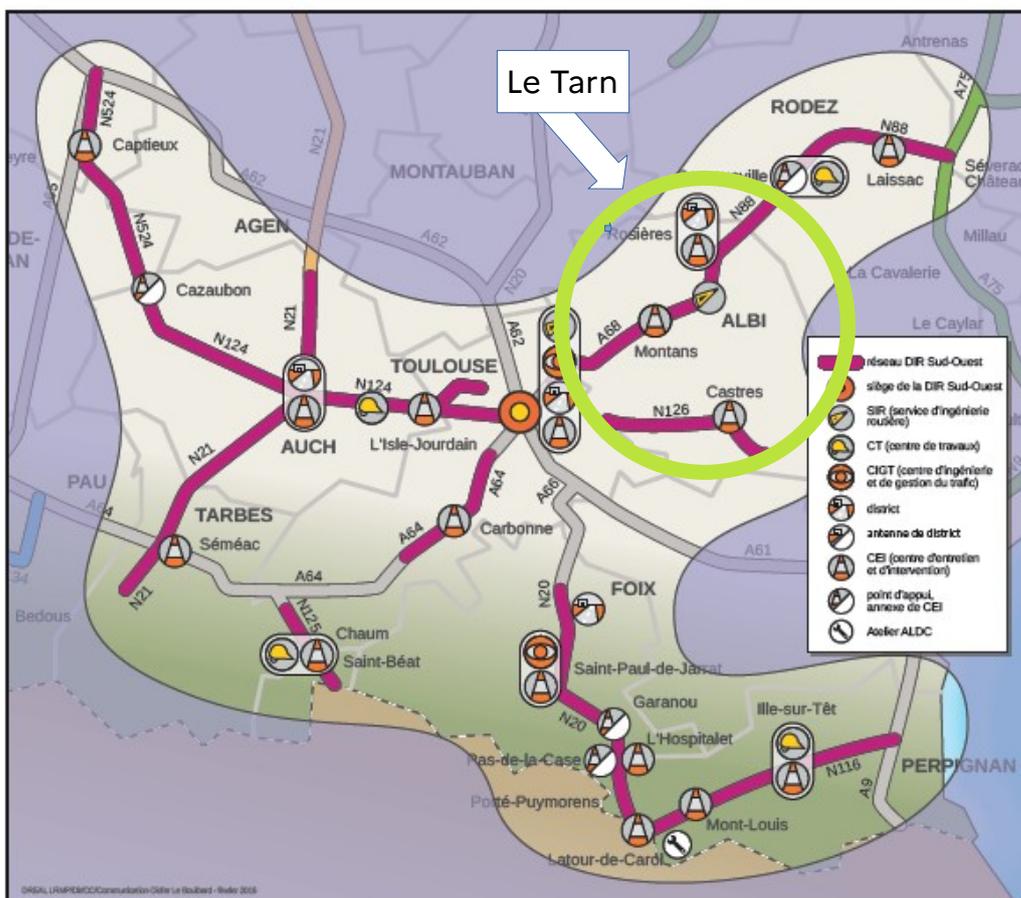
- Direction Interdépartementale des Routes Sud-Ouest (DIRSO):



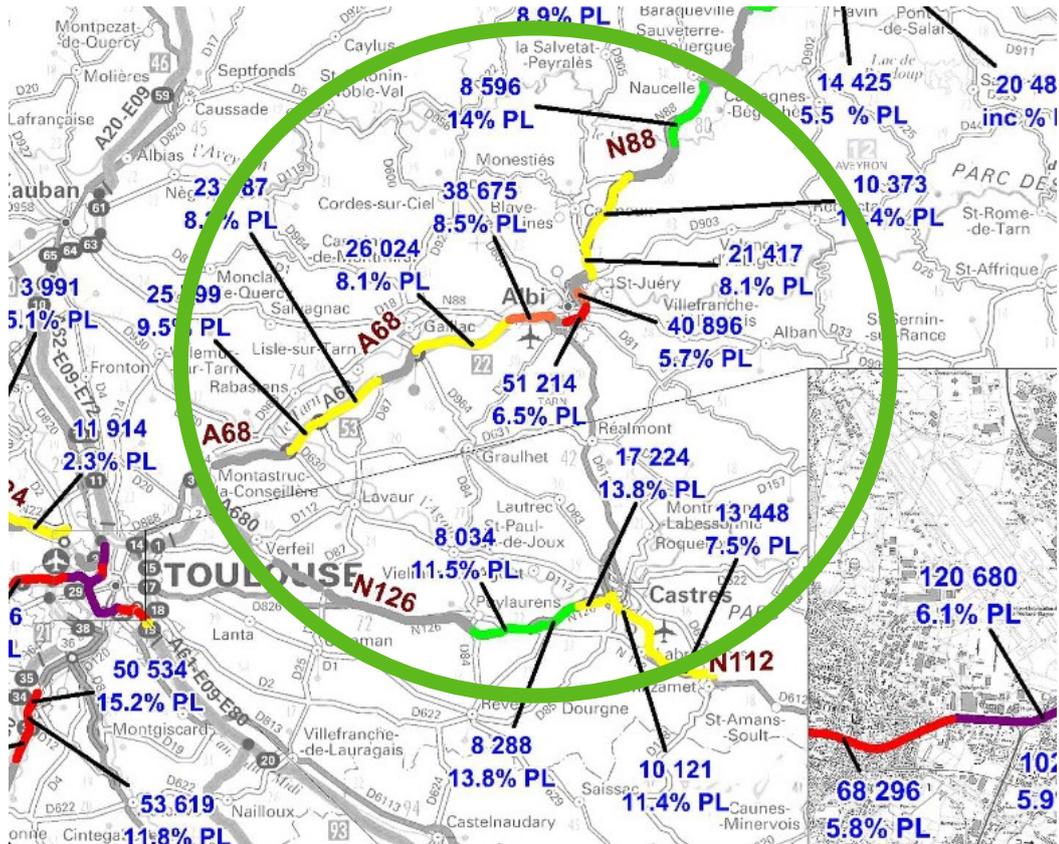
- 40 km d'autoroute et 79 km de routes nationales :

- **A68** : 39,700km de 2x2 voies - liaison entre Albi et la limite du département avec la Haute-Garonne en direction de Toulouse
- **RN88** : 40,000km de 2x2 voies et 0,700km de bidirectionnelle - limite du département de l'Aveyron à Albi en continuité avec l'A68
- **RN112** : 19,330km de bidirectionnelle - liaison entre Castres et Mazamet
- **RN126** : 11,930km de 2x2 voies et 29,870km de bidirectionnelle et 3voies - liaison entre Castres et la limite de département avec la Haute-Garonne en direction de Toulouse
- **RN2126** : 7,000km de bidirectionnelle - route en cours de déclassement

Le réseau de la DIR Sud-Ouest



Les trafics (en TMJA) sur le réseau de la DIR Sud-Ouest

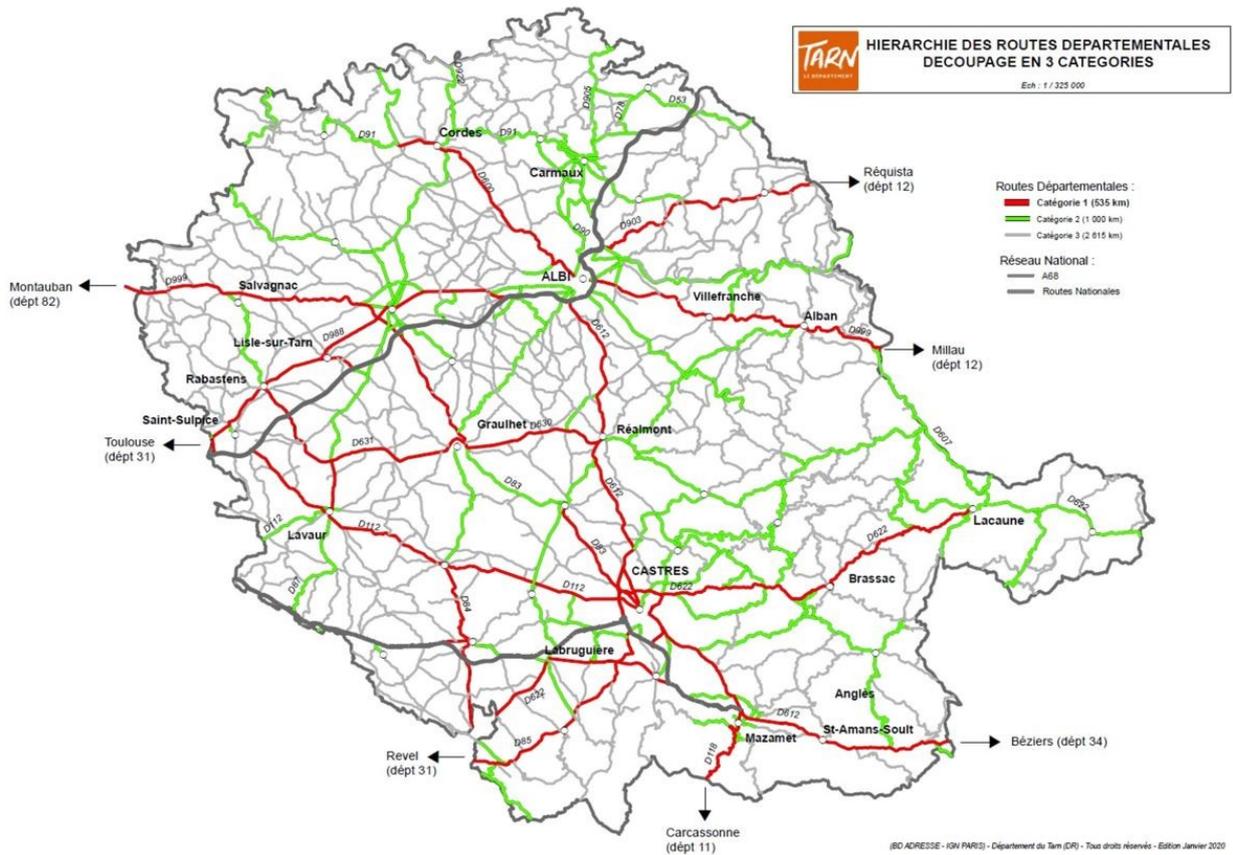


- Conseil Départemental du Tarn:

- **4154 km de linéaires** dont 3072 km hors zone de montagne et 1082 km en zone de montagne:



- 535 km de routes de 1ère catégorie c'est-à-dire le réseau qui relie l'ensemble des pôles principaux du département aux grands axes routiers nationaux ou entre eux. Ce réseau supporte un trafic supérieur à 2000 véhicules par jour et un trafic lourd supérieur à 100 poids lourds par jour. Il s'inscrit dans le maillage des liaisons d'intérêt régional.
- 1000 km de route de 2^{ème} catégorie qui vient compléter le réseau principal de 1ere catégorie dans les liaisons aux pôles économiques ou touristiques éloignés des axes routiers principaux. A cela s'ajoute les liaisons de type urbain qui assurent la desserte urbaine et périurbaine des grandes agglomérations et supportant un trafic important domicile-travail. Ce réseau supporte des trafics en général supérieurs à 1000 véhicules par jour et en règle générale, un pourcentage de poids lourds important.
- 2615 km de routes de 3^{ème} catégorie, réseau qui participe à la desserte locale sur tout le département. En lien avec la voirie communale, il irrigue l'ensemble du territoire. Le trafic reste relativement faible.



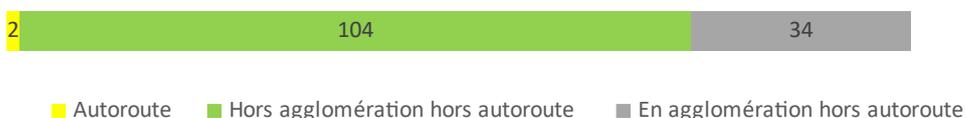
Parmi le réseau routier du Tarn, 365 km de routes départementales font partie des routes dont la vitesse maximale autorisée a été relevée à 90 km/h (cf. carte ci-dessous).



Tous les axes désormais concernés par cette mesure. (©Conseil départemental du Tarn)

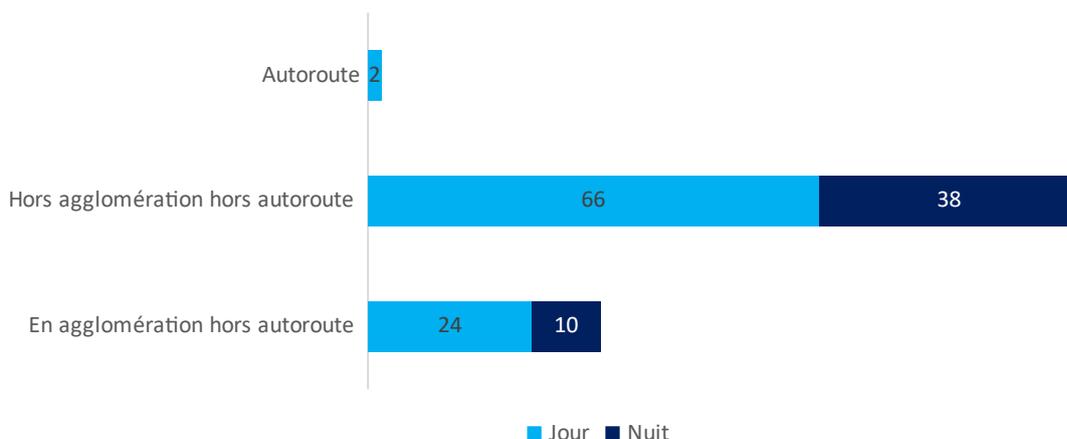
■ L'accidentalité sur les routes tarnaises

Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



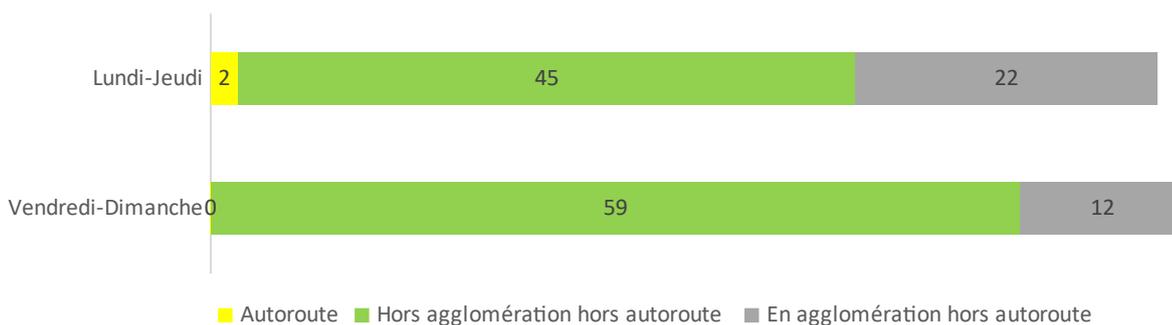
Entre 2017 et 2021, 74 % des personnes tuées perdent la vie sur le réseau hors agglomération – hors autoroute.

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



Sur autoroute, les accidents mortels surviennent uniquement le jour. Hors agglomération (hors autoroute) ou en agglomération (hors autoroute), la majeure partie des accidents mortels ont lieu le jour.

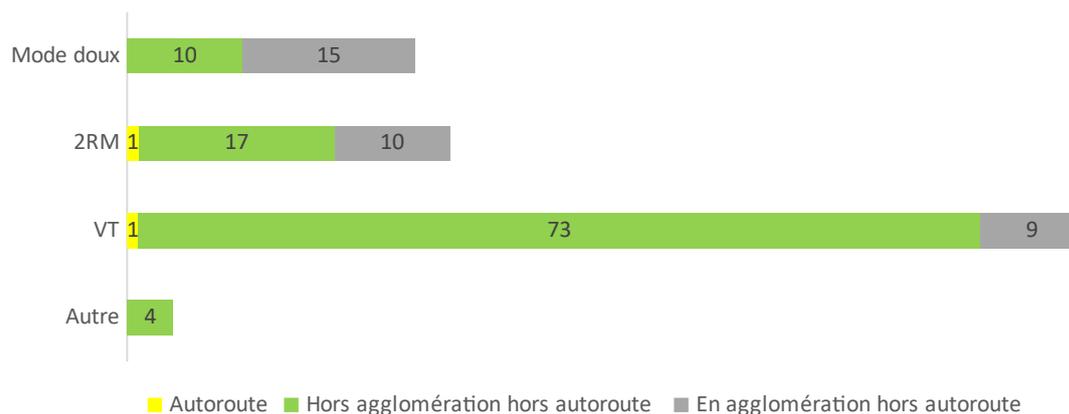
Nombre de tués suivant le jour de la semaine 2017-2021



Sur autoroute, les accidents mortels ont lieu uniquement sur la période entre le lundi et le jeudi.

En agglomération (hors autoroute), les accidents mortels surviennent davantage sur la période du lundi au jeudi plutôt que du vendredi au dimanche. C'est la même tendance mais de façon plus prégnante pour les accidents mortels hors agglomération (hors autoroute).

Nombre de tués par mode 2017-2021



Les accidents mortels en **mode doux** sont **plus importants** en **agglomération** (hors autoroute) qu'hors agglomération (hors autoroute). L'écart reste relativement faible.

En deux-roues motorisés, à la différence des déplacements en mode doux, **les accidents mortels surviennent davantage hors agglomération** (hors autoroute) qu'en agglomération.

En agglomération, les **modes doux** représentent **la part la plus importante des accidents mortels**. Ils sont suivis des **deux-roues motorisés** puis des **véhicules de tourisme**.

Les accidents mortels en véhicule de tourisme surviennent davantage hors agglomération (hors autoroute) qu'en agglomération (hors autoroute).

Les accidents mortels sur autoroute et autre réseau (parking, chemin privé, ...) restent marginaux et relativement faible.

Ce qu'il faut donc retenir sur l'accidentalité dans le Tarn entre 2017 et 2021 en fonction du réseau routier :

- **74 % des personnes tuées perdent la vie sur le réseau hors agglomération – hors autoroute,**
- **La majeure partie des accidents mortels ont lieu de jour quel que soit le réseau routier considéré,**
- **En semaine comme en fin de semaine, les accidents mortels ont lieu principalement hors agglomération – hors autoroute,**
- **Excepté pour les modes doux, le nombre de tués est plus important hors agglomération – hors autoroute.**

II.B - Principales caractéristiques des accidents hors agglomération

Dans ce chapitre, sauf spécification particulière restreignant l'étude aux accidents mortels, l'ensemble des indicateurs est appliqué aux accidents corporels sur les années 2017-2021. Les victimes désignent les tués et les blessés.

a) Typologie des accidents

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	2	12	69	236	7	6	2	8	342
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Cyclo	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3
Moto	0	0	0	9	1	0	0	0	0	10
VT	11	11	16	31	173	7	2	0	1	252
VU	1	3	1	5	10	0	0	0	0	20
PL	0	2	0	0	17	1	2	0	0	22
TC	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Autre	0	0	0	4	2	0	1	0	0	7
MULTICOLLISION	1	6	0	2	81	1	1	1	0	93
TOTAL	13	25	32	120	521	16	12	3	9	751
<i>Part de victimes</i>	2%	3%	4%	16%	69%	2%	2%	0%	1%	100,00%

Le tableau ci-dessus permet de mettre en exergue les collisions entre les différents modes de déplacement, hors agglomération. On le nomme le « Qui tue + blesse qui ». Pour donner un exemple, la case grise au milieu du tableau permet de dire que 31 usagers en moto ont été blessés ou tués dans une collision avec un véhicule de tourisme entre 2017 et 2021.

Ainsi, on constate que hors-agglomération entre 2017 et 2021 :

- **342 victimes** sont dues à **des accidents sans tiers** soit **45,5 % du nombre de victimes**,
- **252 victimes** le sont suite à **une collision avec un véhicule de tourisme** soit plus de **33 % des tués et des blessés**
- **93 victimes** le sont suite à des **multicollisions**, soit **12 % des tués et des blessés**.
- **22 victimes** le sont suite à des **collisions avec les PL**, soit **3 % des tués et des blessés**.
- **20 victimes** le sont suite à des **collisions avec les VU** soit **3 % avec les VU**,
- **13 victimes** le sont suite à des **collisions avec les deux-roues motorisés** soit **moins de 2 % des tués et des blessés**

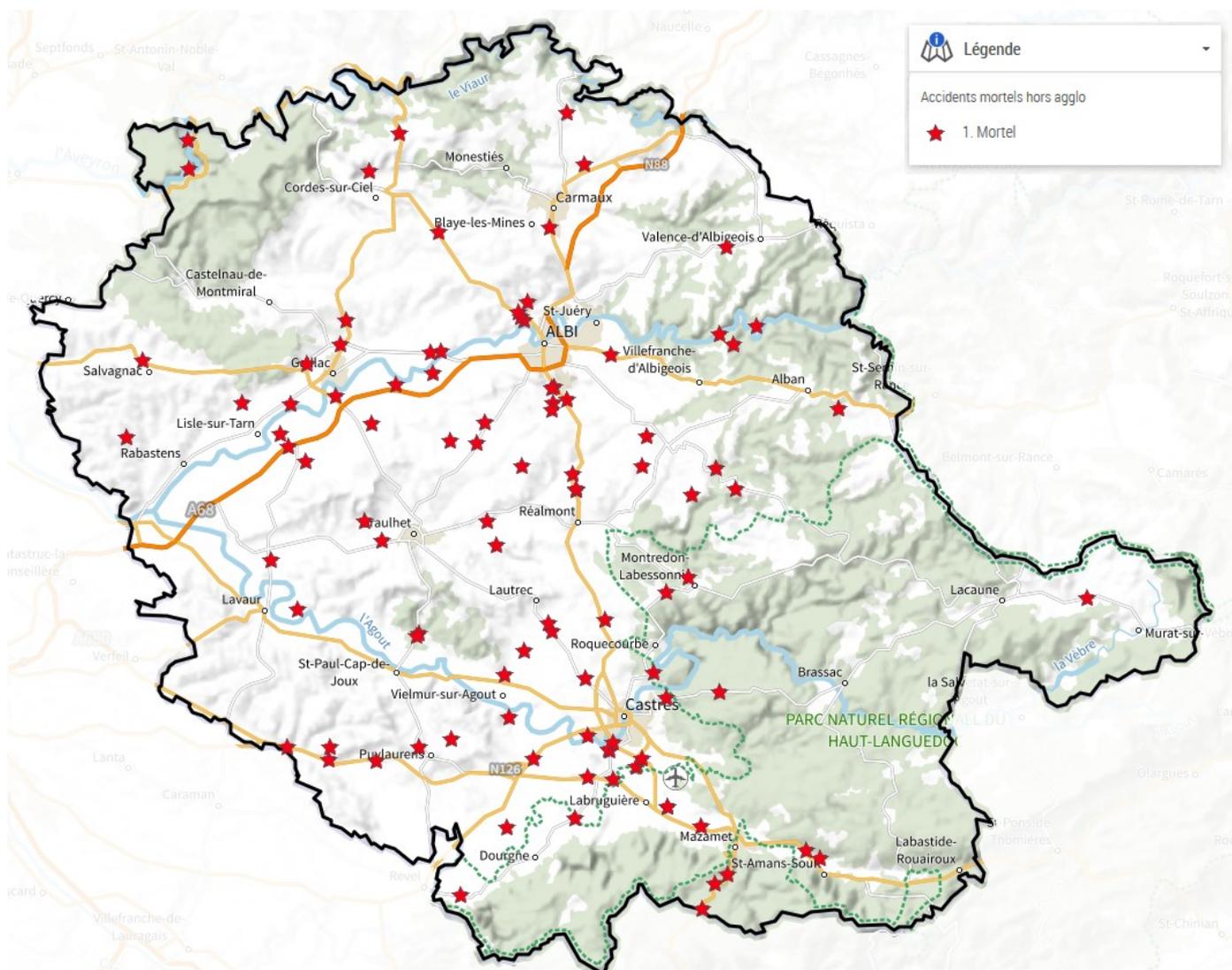
Les collisions avec les transports en commun et les vélos représentent chacune 0,1 % des tués et des blessés.

Les collisions entre véhicules de tourisme représentent le type de collision qui dénombre le plus de victimes hors-agglomération (23%), tous modes confondus. Les véhicules de tourisme concernent 69 % des victimes totales.

Les usagers en **deux-roues motorisés (moto + cyclo)** sont la deuxième catégorie des usagers les plus **victimes d'accidents** (20 % des victimes). Les motos (lourdes + légères) représentent 79% des victimes en deux-roues motorisés.

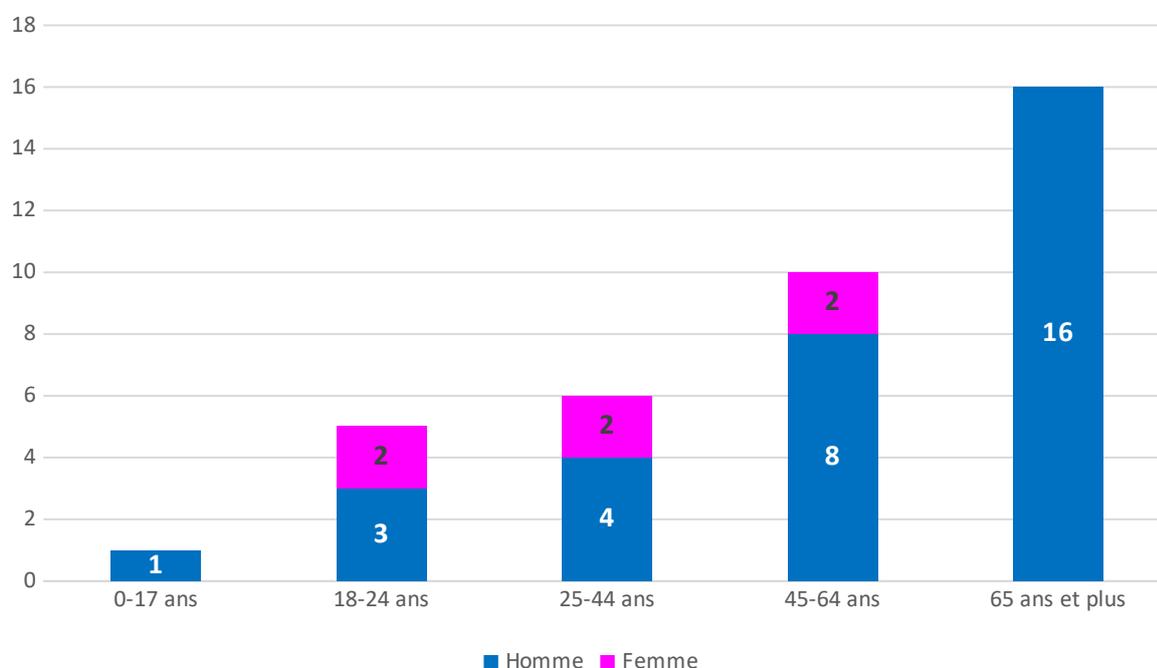
Hors agglomération, les vélos représentent 3 % des victimes, les piétons 2 % tout comme les conducteurs de poids lourds ou de véhicules utilitaires (2 % pour chacun d'entre eux) et 1 % pour les transports en commun.

La carte ci-dessous permet de localiser les accidents mortels sur la période 2017-2021 hors agglomération



b) Les modes doux

Victimes en modes doux par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021



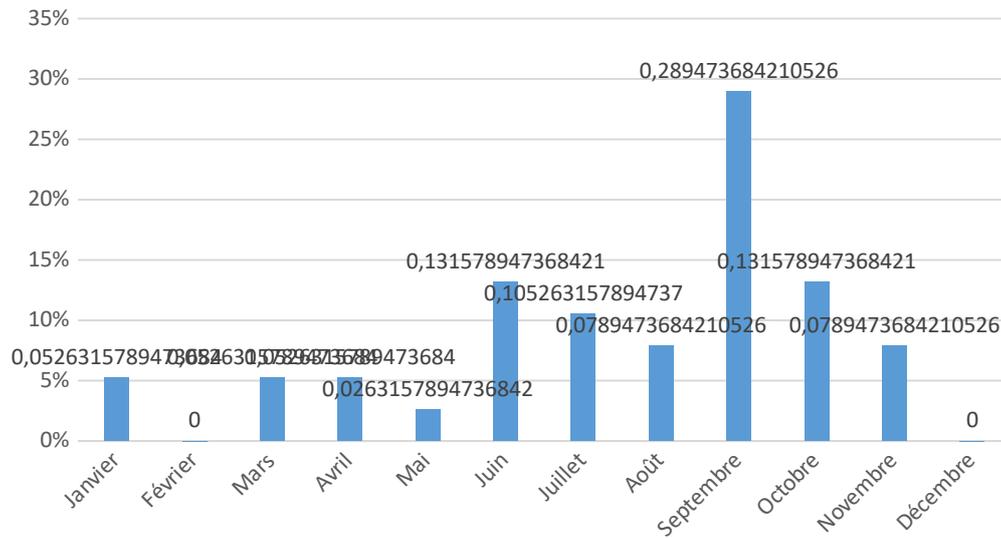
Hors agglomération, les hommes sont davantage victimes d'accidents lors des déplacements en mode doux (piétons, cyclistes). Plus l'âge augmente, plus la part des victimes hommes est importante. Les filles de 0 à 17 ans et les femmes de 65 ans et plus ne sont pas victimes d'accidents en modes doux entre 2017 et 2021.

L'évolution du nombre de victimes entre 2017 et 2021 se déplaçant en mode doux montre une augmentation quasi constante sur ces 5 années.

Entre 2021 et l'année de référence 2019 (suite COVID19), le nombre de victimes se déplaçant en mode doux a augmenté de 71 %.

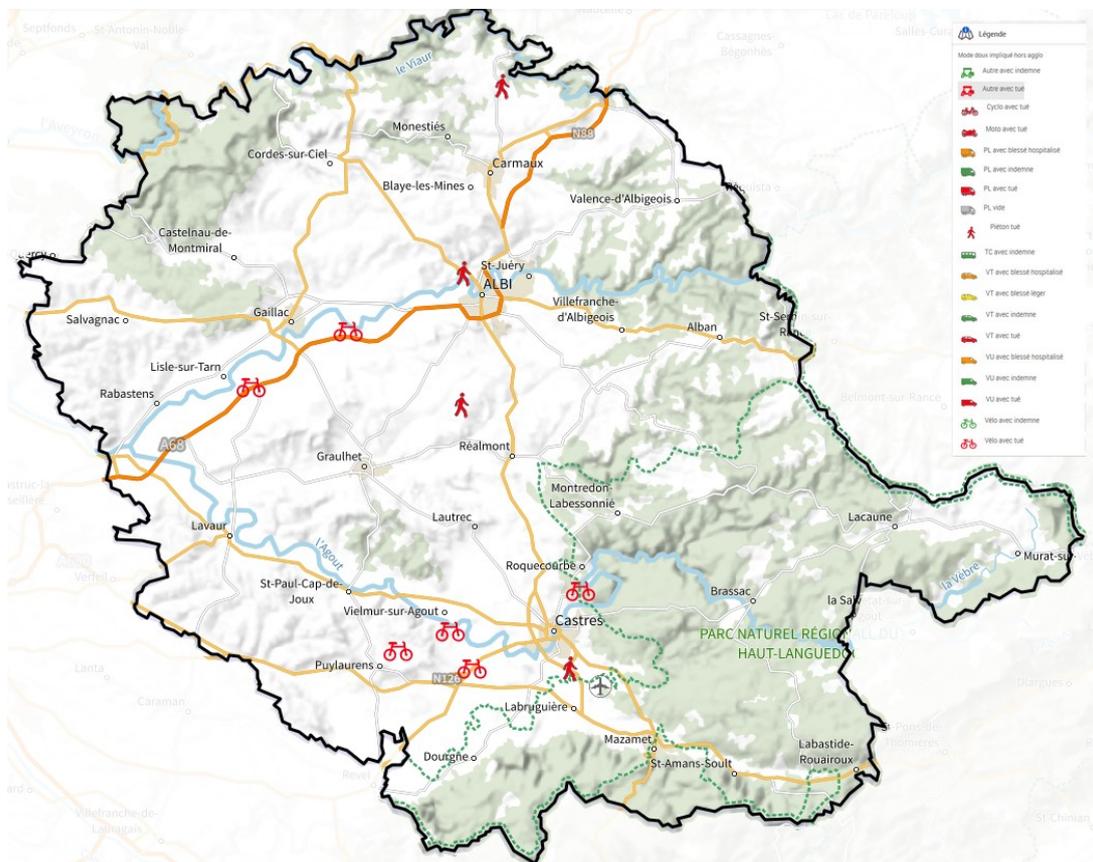
Année	Victimes
2017	4
2018	8
2019	7
2020	7
2021	12

Répartition des victimes en modes doux selon le mois hors agglomération 2017-2021



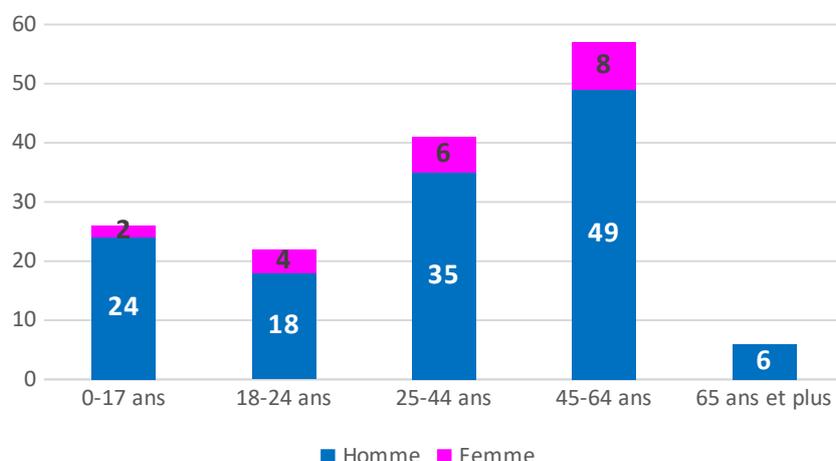
Le nombre de victimes se déplaçant en mode doux évolue en fonction de la saisonnalité et de l'arrivée des périodes ensoleillées. Aussi, le nombre de victimes hors agglomération est en nette augmentation dès le mois juin, explose en septembre puis rebaisse entre octobre et décembre.

La carte ci-dessous localise les accidents hors agglomération des usagers se déplaçant en mode doux entre 2017 et 2021.



c) Les deux-roues motorisés

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



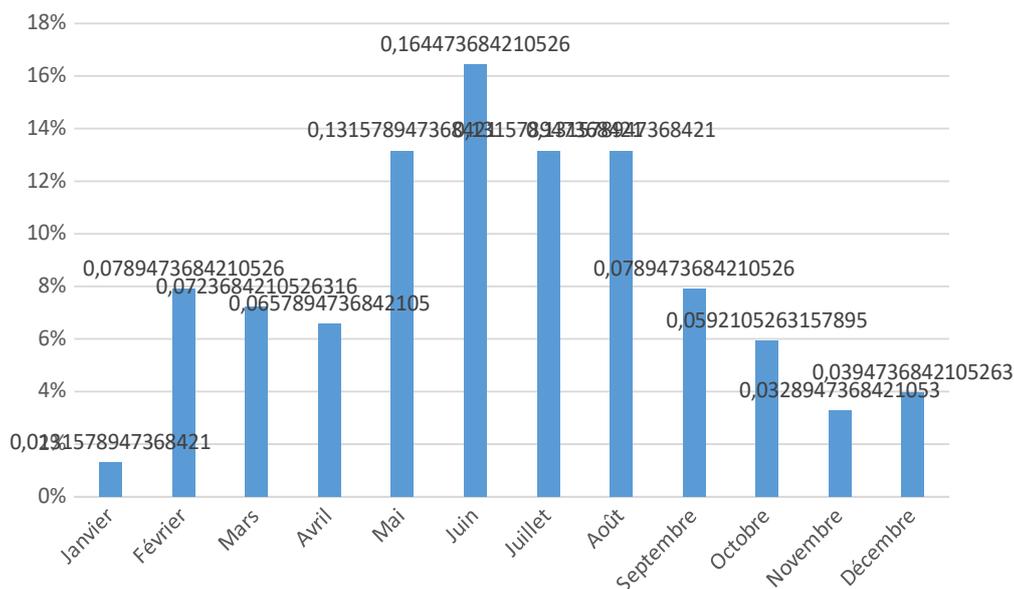
Hors agglomération, les hommes sont davantage victimes d'accidents lors des déplacements en deux roues motorisés. De la même façon que les modes doux, on constate que plus l'âge augmente, plus la part des victimes hommes est importante (excepté pour les plus de 65 ans). Chez les femmes, c'est entre 45 et 64 ans que le nombre de victimes est le plus important mais à une moindre mesure que chez les hommes.

L'évolution du nombre de victimes entre 2017 et 2021 se déplaçant en deux-roues motorisés montre une augmentation quasi constante sur ces 5 années.

Entre 2021 et l'année de référence 2019 (suite COVID19), le nombre de victimes se déplaçant en deux-roues motorisés est en stagnation.

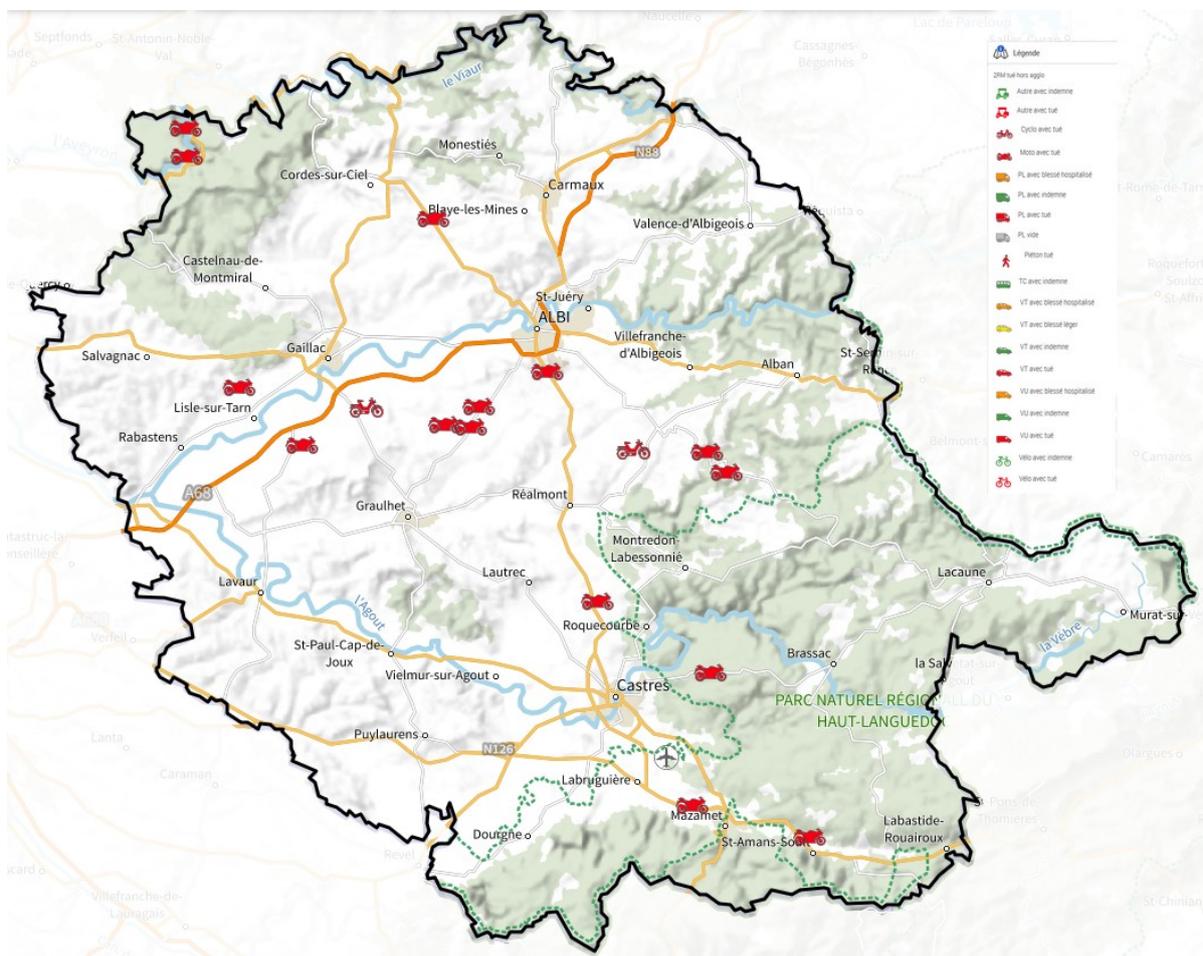
Année	Victimes
2017	29
2018	25
2019	36
2020	26
2021	36

Répartition des victimes 2RM selon le mois hors agglomération 2017-2021



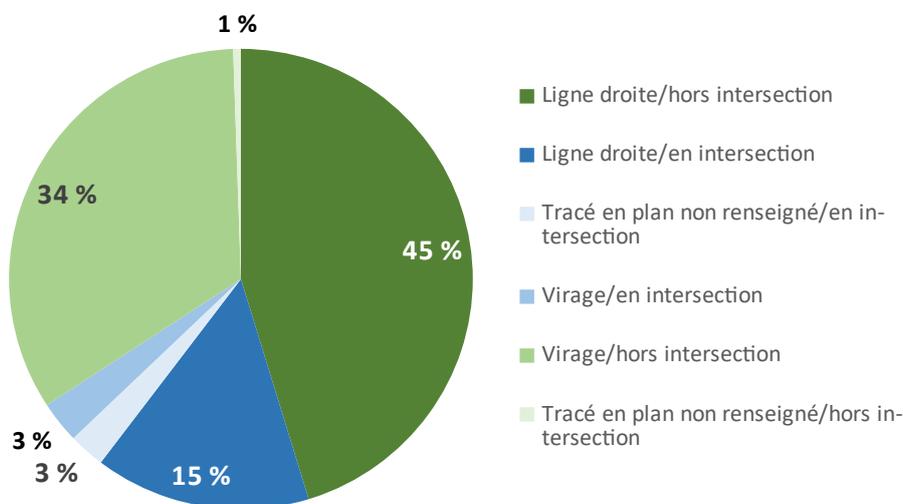
La répartition des victimes par mois correspond à la saisonnalité et à l'arrivée des beaux jours. Le nombre de victimes évolue notablement à partir de juin et baisse à partir de septembre.

La carte ci-dessous localise les accidents mortels de deux-roues motorisés sur la période 2017-2021 hors agglomération.



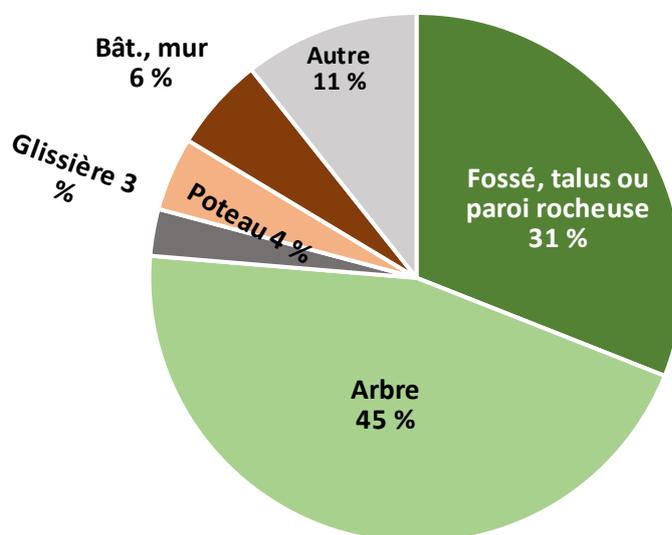
d) Facteurs spécifiques d'accidents hors agglomération

Répartition des victimes hors agglomération 2017-2021



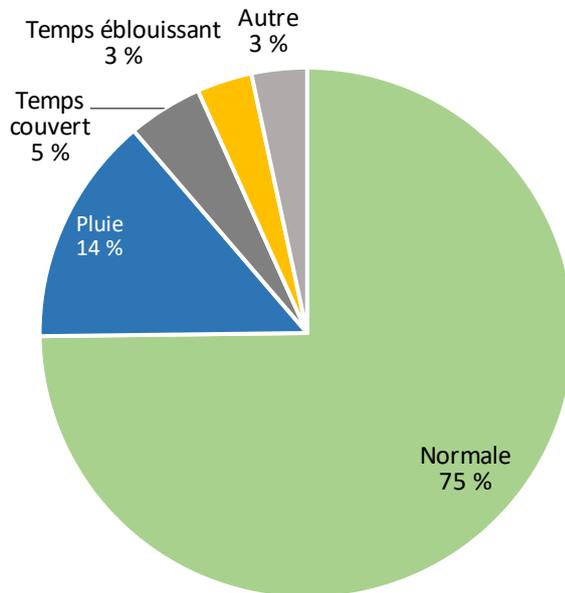
45 % des tués et des blessés hors agglomération sont victimes d'un **accident sur des routes en ligne droite hors intersection**, **34 %** dans un **virage hors intersection** et **15 %** en **ligne droite en intersection**.

Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule hors agglomération 2017-2021



Les arbres sont les **objets fixes heurtés** causant le plus de victimes hors agglomération (**45 % des victimes**). **31 % des victimes** heurtent les **fossés, les talus ou les parois rocheuses**.

Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques hors agglomération 2017-2021



75 % des tués et des blessés hors agglomération sont victimes d'un accident corporel lorsque les conditions atmosphériques sont normales. Les accidents corporels lors de jours de pluie comptabilisent **14 % des victimes**.

Ce qu'il faut donc retenir sur l'accidentalité hors agglomération dans le Tarn entre 2017 et 2021 en fonction du mode de déplacement :

- Le véhicule de tourisme concerne 69 % des victimes totales,
- Les deux roues motorisés sont la deuxième catégorie d'utilisateurs les plus victimes d'accidents hors agglomération,
- En deux roues motorisés hors agglomération, ce sont les usagers de 45 à 65 ans qui sont les plus victimes d'accidents, surtout les hommes, et les accidents sont les plus nombreux lors des mois ensoleillés,
- Les modes de mobilité douce représentent 5 % des victimes hors agglomération avec un nombre de victimes en hausse de 71 % entre 2019 et 2021,
- Lors de déplacement en mobilité douce, ce sont les usagers de 65 ans et plus qui sont les plus victimes d'accidents, surtout les hommes et les accidents sont plus nombreux dès le mois de juin jusqu'au mois d'octobre,
- Hors agglomération, les accidents tous modes de déplacement confondus ont lieu majoritairement en ligne droite hors intersection, lors de conditions atmosphériques normales,
- Les arbres sont les obstacles les plus heurtés hors agglomération.

II.C - Principales caractéristiques des accidents en agglomération

a) Contexte et typologie des accidents

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	2	13	14	93	3	0	0	5	130
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	1	0	0	0	2	0	0	0	0	3
Moto	0	2	0	1	6	1	0	0	0	10
VL	72	31	54	31	73	0	0	0	2	263
VU	14	2	5	4	4	0	0	0	1	30
PL	3	2	0	2	0	0	0	0	0	7
TC	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2
Autre	2	1	1	1	0	0	0	1	0	6
MULTICOLLISION	3	2	2	4	16	1	0	0	1	29
TOTAL	95	42	75	58	194	5	0	1	10	480
Part de victimes	20%	9%	16%	12%	40%	1%	0%	0%	2%	100,00%

On constate qu'en agglomération entre 2017 et 2012 :

- 263 victimes sont dues à des accidents suite une collision avec un véhicule de tourisme soit plus de 55 % des tués et des blessés,
- 130 victimes sont dues à des accidents sans tiers soit 27 % du nombre de victimes,
- 30 victimes sont dues à des accidents suite à une collision avec les véhicules utilitaires soit 6,25 % des tués et des blessés,
- 29 victimes sont dues à des accidents multicollisions soit 6 % des tués et des blessés,
- 10 victimes sont dues à des accidents suite à une collision avec les deux-roues motorisés soit 2,7 % des tués et des blessés,
- 7 victimes sont dues à des accidents suite à une collision avec les poids lourds soit 1,5 % des tués et des blessés,

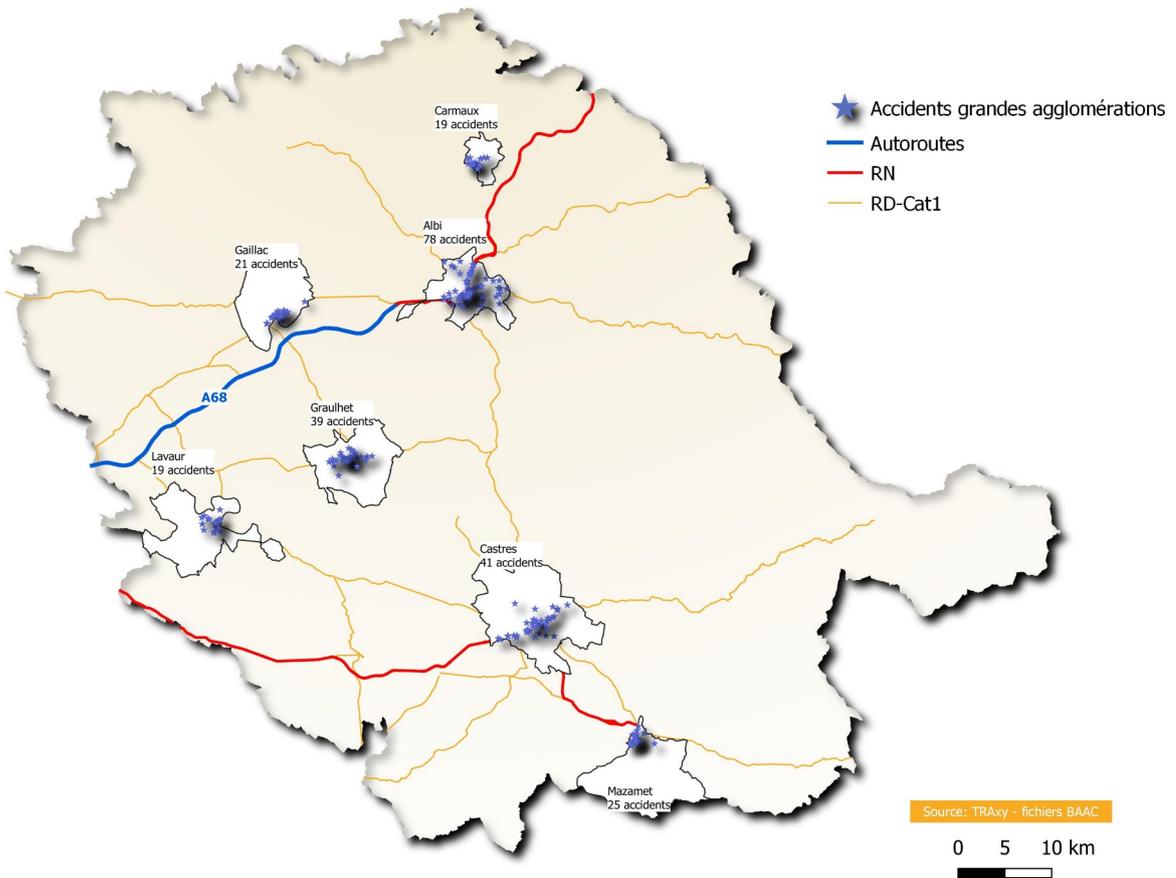
Les collisions entre véhicules de tourisme représentent le type de collision qui **dénombre le plus de victimes en agglomération (15%)**, tous modes confondus. Les véhicules de tourisme représentent **40 % des victimes totales**.

Les collisions de piétons avec un véhicule de tourisme en agglomération représente **15 % des victimes totales et les piétons** représentent **20 % des victimes totales**.

Les usagers en deux-roues motorisés (moto + cyclo) sont les usagers les plus **victimes de collisions** (28 % des victimes) et notamment avec **les véhicules de tourisme**. Les **cyclos** représentent **16 % des victimes totales tous modes confondus et 56% des victimes en deux-roues motorisés**.

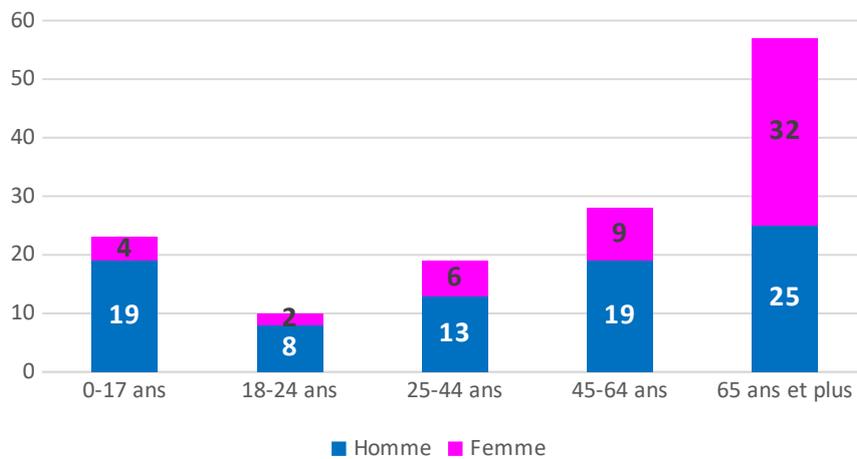
En agglomération, les **vélos** représentent **9 % des victimes**.

La carte ci-dessous permet de localiser les accidents corporels par commune pour les grandes villes.



b) Les modes doux

Victimes en modes doux par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



En agglomération, les hommes sont davantage victimes d'accidents lors des déplacements en mode doux (piétons, cyclistes, EDPM), excepté pour les personnes de 65 ans et plus où les femmes sont davantage victimes d'accidents de la route. **Plus l'âge augmente, plus la part des victimes est**

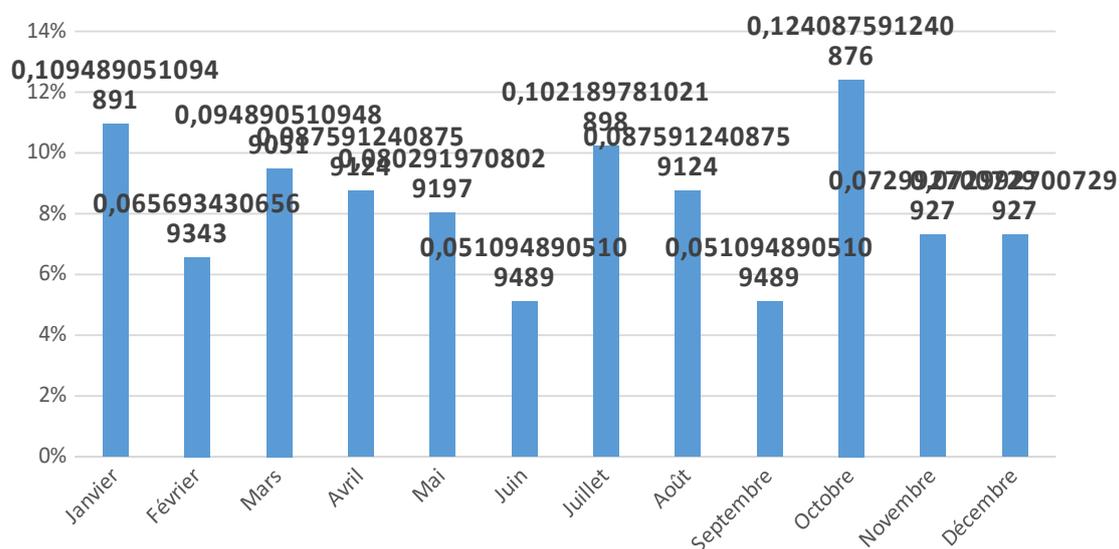
importante, excepté pour les personnes de 0 à 17ans qui représentent une part importante des victimes se déplaçant en mode doux.

Le nombre de victimes entre 2017 et 2021 se déplaçant en mode doux en agglomération ne cesse d'augmenter entre 2017 et 2021.

Par contre, entre 2021 et l'année de référence 2019 (suite COVID19), le nombre de victimes se déplaçant en mode doux est en recul de 6 %.

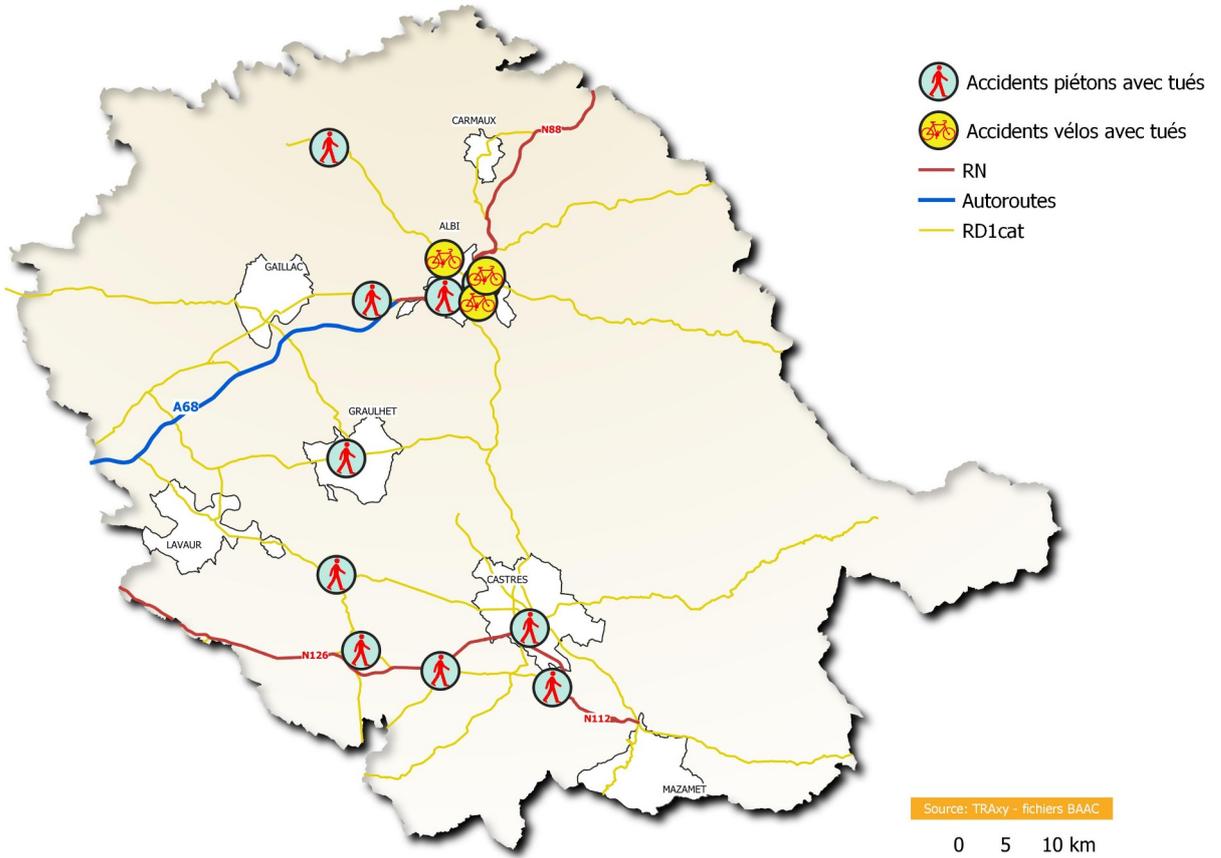
Année	Victimes
2017	18
2018	23
2019	32
2020	34
2021	30

Répartition des victimes en modes doux selon le mois en agglomération 2017-2021

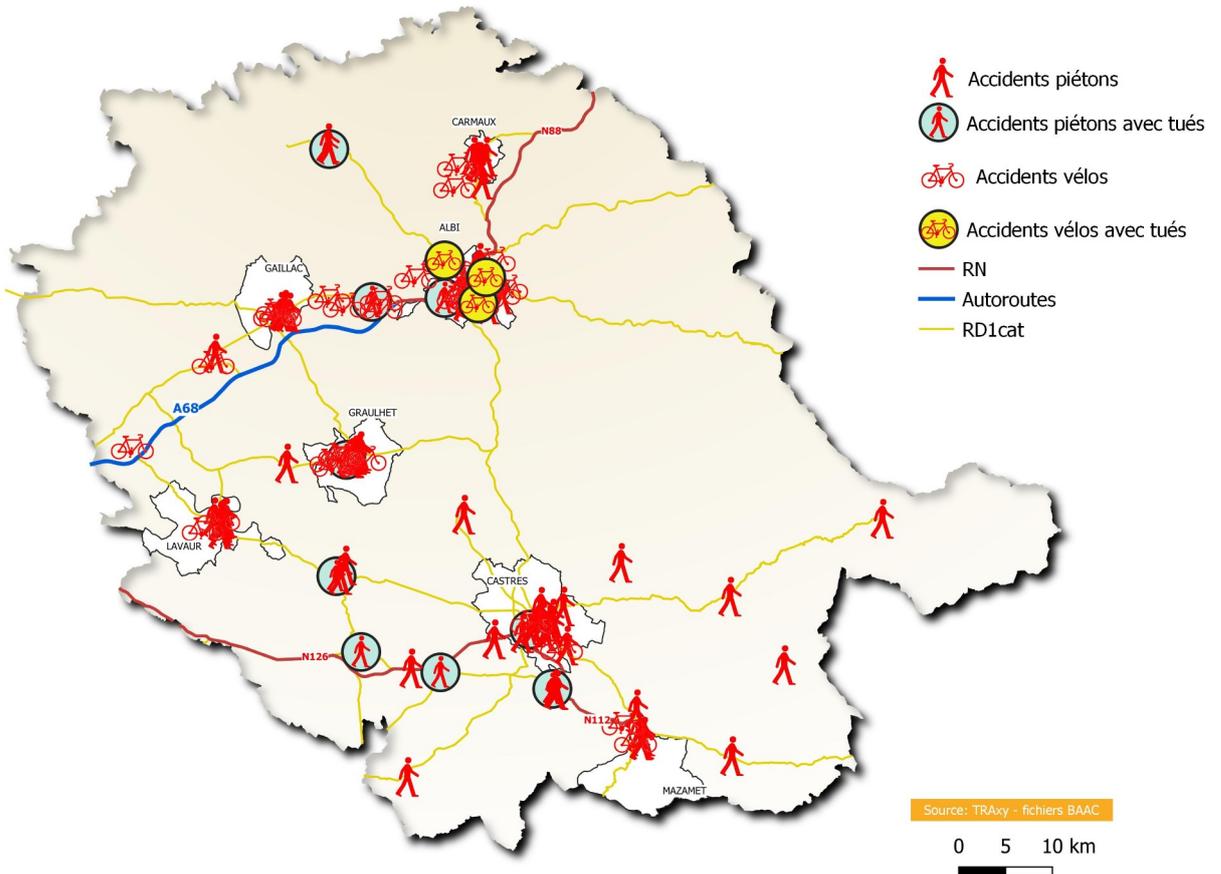


On constate des pics en janvier, juillet et octobre et des baisses importantes en juin et septembre. La tendance reste tout de même assez constante hormis les mois cités précédemment. Les déplacements en mode doux en agglomération peuvent être sujets à des variations en fonction de la météo mais de façon moins prégnante qu'hors agglomération car ces déplacements correspondent probablement à des déplacements habituels pour des raisons pratiques.

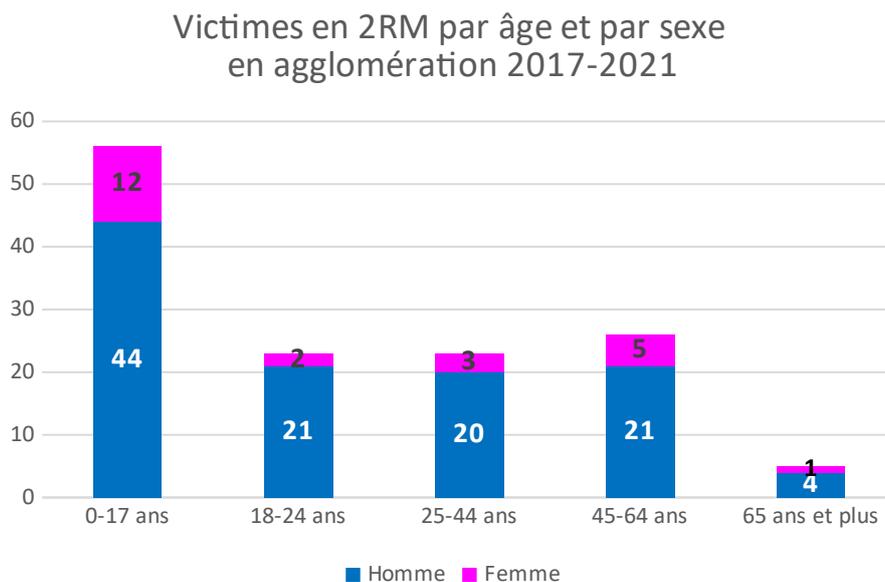
Les cartes de la page suivante permettent de localiser respectivement les accidents mortels et les accidents corporels pour les déplacements en mode doux.



2-3-2 Accidents mode doux - en agglomération - 2017/2021



c) Les deux-roues motorisés



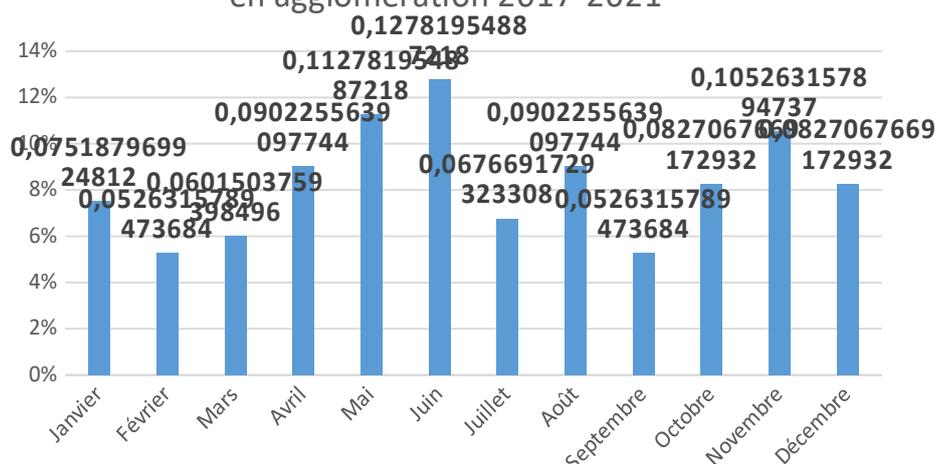
Les victimes des accidents de deux roues motorisés en agglomération sont constituées en grande partie de jeunes de 0 à 17 ans. Les femmes sont moins victimes d'accidents de deux roues motorisés que les hommes. Mais dans leur cas également, la part la plus importante se situe entre 0 et 17 ans.

Le nombre de victimes entre 2017 et 2021 se déplaçant en deux-roues motorisés en agglomération est en hausse entre 2017 et 2021.

Entre 2021 et l'année de référence 2019 (suite COVID19), le nombre de victimes se déplaçant en deux-roues motorisés en agglomération est en augmentation de 15%.

Année	Victimes
2017	17
2018	21
2019	33
2020	24
2021	38

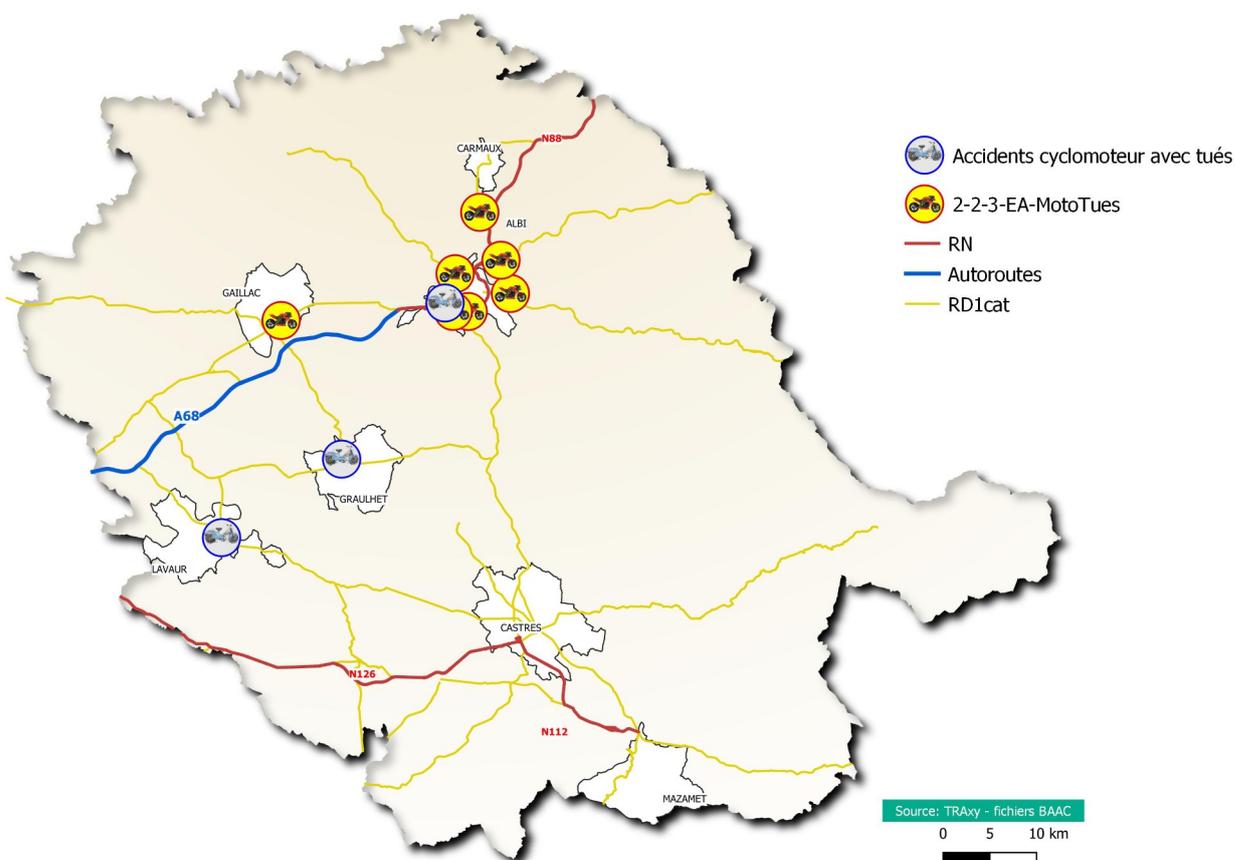
Répartition des victimes 2RM selon le mois en agglomération 2017-2021



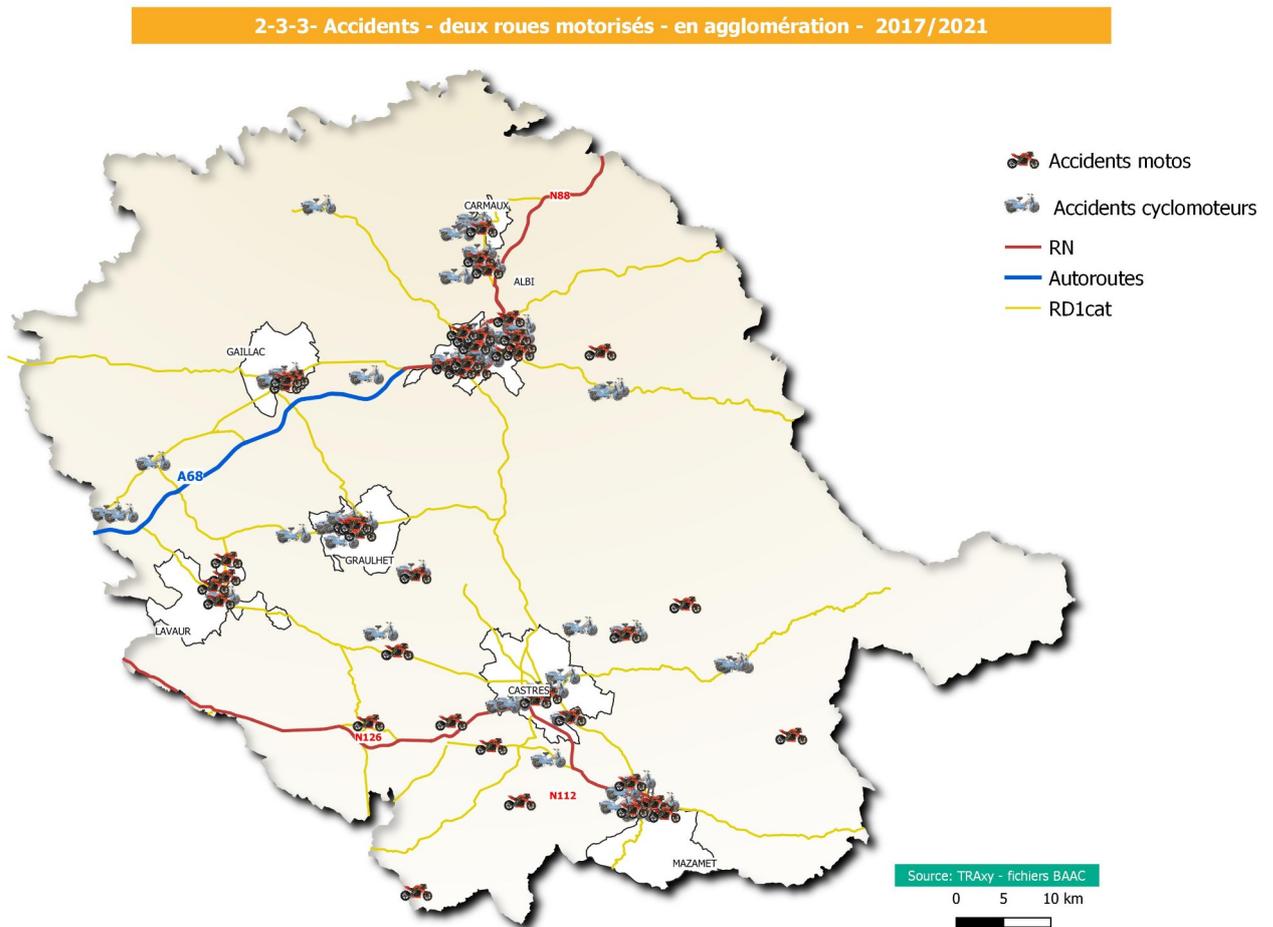
C'est vers le printemps que le nombre de victimes de deux-roues motorisés augmente pour atteindre un pic vers le mois de juin. Une baisse importante s'effectue pendant l'été pour remonter au mois de novembre, avec un creux en septembre.

La carte ci-dessous localise les accidents mortels en deux-roues motorisés en agglomération entre 2017 et 2021.

2-3-3- Accidents mortels - deux roues motorisés - en agglomération - 2017/2021



La carte ci-dessous localise les accidents corporels en deux-roues motorisés en agglomération entre 2017 et 2021.



d) Facteurs spécifiques

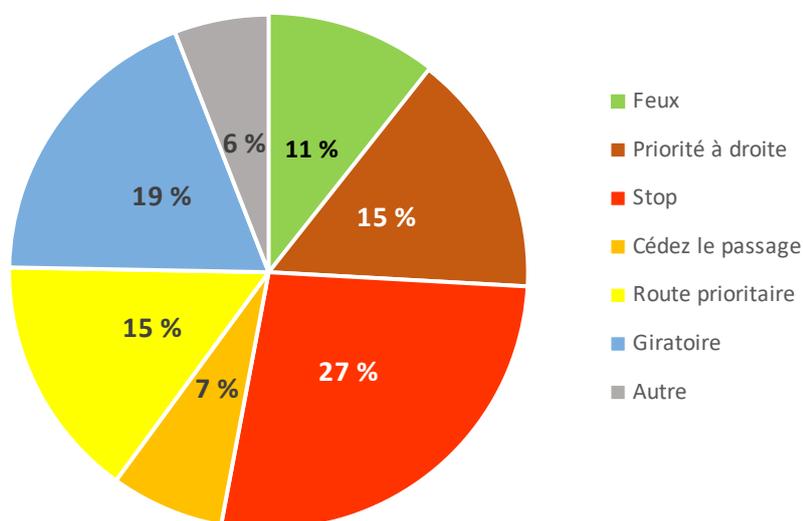
En/hors intersection	Accidents	Pourcentage	Tués	Victimes
Hors intersection	259	67%	26	327
En intersection	127	33%	8	153
Total	386	100,00%	34	480

En agglomération, on dénombre davantage d'accidents hors intersection (67%) qu'en intersection (33%). Cette tendance se confirme si l'on considère les victimes de ces accidents.

Intersection	Accidents	Pourcentage
Hors intersection	259	67%
En X	30	8%
En T	43	11%
En Y	9	2%
A plus de 4 branches		0%
En giratoire	20	5%
Place	8	2%
Passage à niveau	1	0%
Autre	16	4%
Total	386	100,00%

En agglomération, si l'on considère les accidents en intersection, les carrefours en T sont ceux qui comptabilisent le plus d'accidents (11%), suivi des carrefours en X (8 %), puis les giratoires (5%).

Répartition des victimes en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu 2017-2021



On constate qu'en agglomération le nombre de victimes est plus important sur les carrefours dont le régime de priorité est un « STOP » (27%), suivi des carrefours giratoires (19%) puis à équivalence des routes prioritaires (15%) et des routes avec priorité à droite (15%). Les « Cédez le passage » ne représentent que 7 % des victimes d'accidents en agglomération.

Ce qu'il faut donc retenir sur l'accidentalité en agglomération dans le Tarn entre 2017 et 2021 en fonction du mode de déplacement :

- Le véhicule de tourisme concerne 40 % des victimes totales,
- Les deux roues motorisés sont la deuxième catégorie d'usagers les plus victimes d'accidents en agglomération,
- En deux roues motorisés en agglomération, ce sont les usagers de 0 à 17 ans qui sont le plus victimes d'accidents, surtout les hommes et les accidents sont les plus nombreux au mois de juin
- Les modes de mobilité douce représentent 29 % des victimes en agglomération avec un nombre de victimes en recul de 6 % entre 2019 et 2021,
- Lors de déplacements en mobilité douce, ce sont les usagers de 65 ans et plus qui sont le plus victimes d'accidents, surtout les hommes (excepté pour les + de 65 ans) et les accidents sont répartis de façon à peu près équilibrée dans l'année avec un pic tout de même en octobre ,
- En agglomération, les accidents tous modes de déplacement confondus ont lieu majoritairement hors intersection.

III. L'évaluation du DGO 2018-2022

III.A - Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Dans le DGO 2018 – 2022, le département du Tarn avait retenu cinq enjeux prioritaires :

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

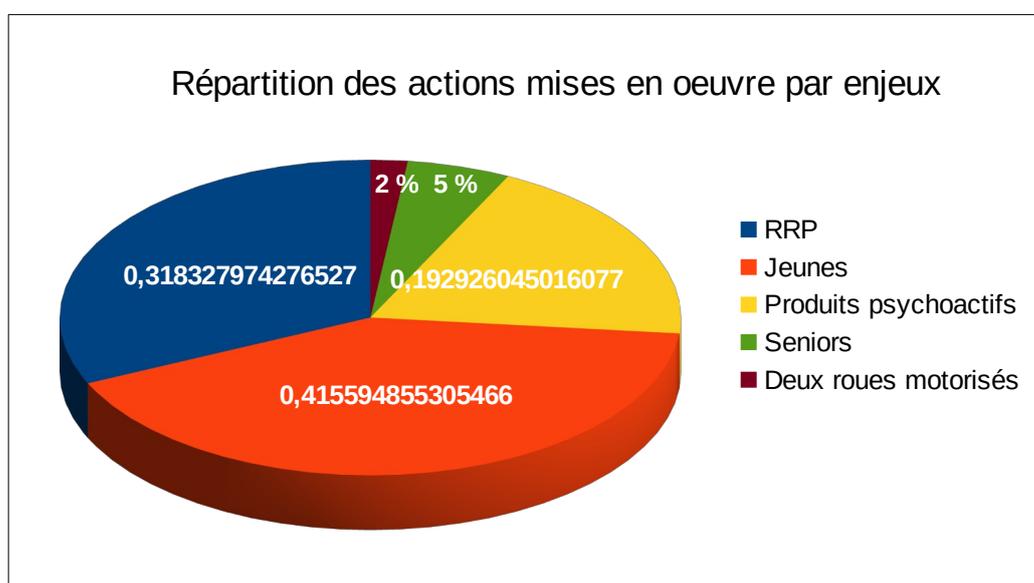
Pour évaluer le plan d'actions de chaque enjeu, les indicateurs utilisés sont :

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

Indicateur n°1 – Nombre d'actions du PDASR mises en œuvre annuellement par enjeu						
	En 2017	En 2018	En 2019	En 2020	En 2021	TOTAL
Risques routier professionnel	17	97	111	80	91	396
Jeunes	109	83	69	89	167	517
Produits Psychoactifs	88	83	43	8	18	240
Seniors	21	22	16	3	5	67
Deux roues motorisés	6	9	4	3	2	24
TOTAL	241	294	243	183	283	1244

L'augmentation du nombre d'actions mises en œuvre pour l'enjeu risque routier professionnel s'explique par l'implication des partenaires associatifs dans la mise en œuvre d'ateliers de sensibilisation à la sécurité routière pour les personnes en recherche d'emploi, en réinsertion professionnelle ou en entreprise.

Les restrictions dues aux mesures sanitaires en vigueur lors du premier confinement ont fortement impacté la mise en œuvre des actions, notamment pour l'enjeu senior.



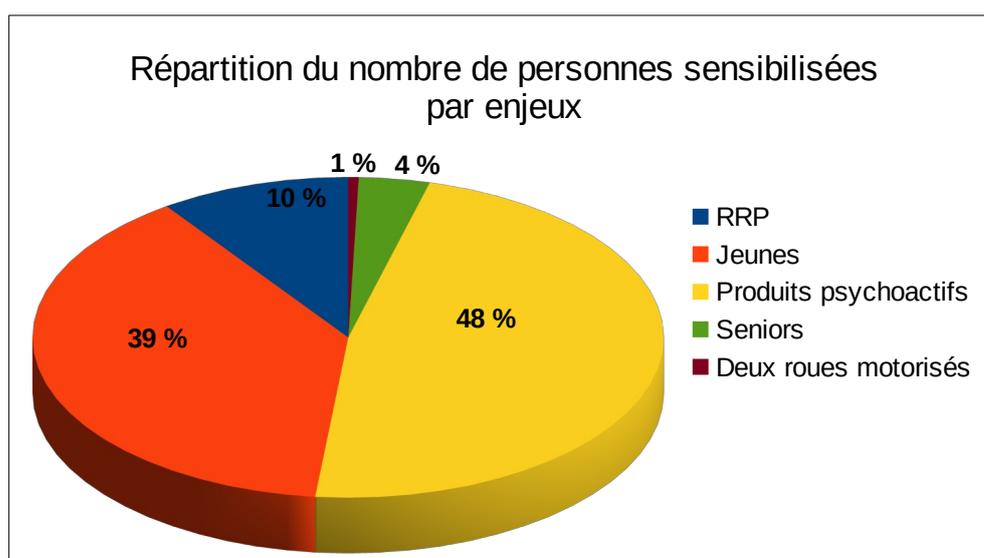
Le bilan des actions menées lors du précédent DGO montrent que les 24 orientations d'actions identifiées ont été réalisées entièrement ou partiellement dont une part importante dans l'enjeu jeune, grâce à la mobilisation de tous les partenaires (associations, collectivités, forces de l'ordre, services de l'État, secouristes).

Tous les enjeux ont pu donner lieu à des actions dans le cadre des PDASR annuels, selon des proportions variables:

- 42 % sur l'enjeu jeune
- 32 % sur l'enjeu risques routier professionnel
- 19 % sur l'enjeu des conduites après usage de substances psychoactives
- 5 % sur l'enjeu senior
- 2 % sur l'enjeu deux-roues motorisés

Indicateur n°2 – Nombre de personnes sensibilisées annuellement par enjeu						
	En 2017	En 2018	En 2019	En 2020	En 2021	TOTAL
Risques routier professionnel	5 000	1 820	6 912	1 600	1 673	17 005
Jeunes	18 000	20 000	10 194	9 076	9 935	67 205
Produits Psychoactifs	35 000	25 000	16 312	850	5 625	82 787
Seniors	5 000	630	422	26	250	6 328
Deux roues motorisés	151	450	200	67	64	932
TOTAL	63 151	47 900	34 040	11 619	17 547	174 257

On remarque que la part de personnes sensibilisées par enjeux diffère du pourcentage d'actions réalisées par enjeu. Ainsi les personnes ont été plus sensibilisées sur l'enjeu produits psychoactifs. N'est pas comptabilisé, dans le total des personnes sensibilisées en octobre 2021, l'opération « sacs à pain » effectuée sur l'ensemble du département auprès de 123 boulangeries (64 000 sacs distribués). La thématique retenue était « les distracteurs ».



III.B - Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

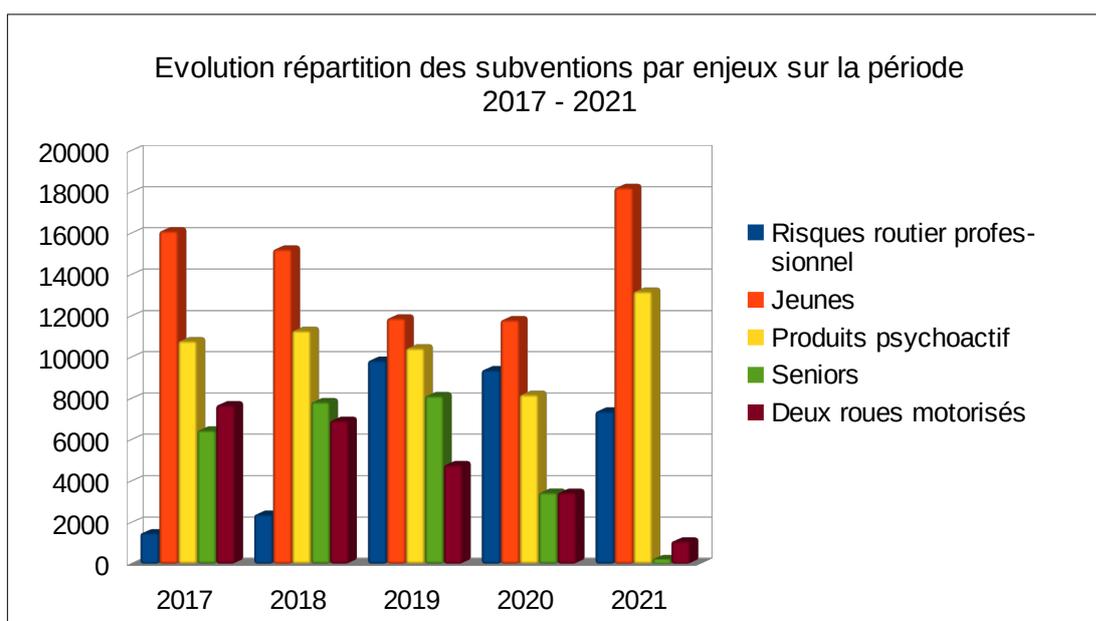
Budget PDASR DGO 2017 - 2021

2017	2018	2019	2020	2021
66 910 €	65 130 €	72 554 €	62 600 €	69 768 €

Sur la période du précédent DGO, les budgets sont restés globalement stables.

Evolution de la répartition des subventions par enjeux

Répartition des crédits du PDASR (subventions) par enjeu et par année										
	En 2017		En 2018		En 2019		En 2020		En 2021	
	Montant en €	Part de la dotation en %	Montant en €	Part de la dotation en %	Montant en €	Part de la dotation en %	Montant en €	Part de la dotation en %	Montant en €	Part de la dotation en %
Risques routier professionnel	1 500	3,5%	2 400	5,5%	9 860	21,8%	9 400	25,9%	7 400	18,4%
Jeunes	16 123	37,8%	15 240	34,8%	11 900	26,4%	11 820	32,5%	18 220	45,4%
Produits Psychoactifs	10 800	25,4%	11 300	25,8%	10 450	23,2%	8 200	22,6%	13 200	32,9%
Seniors	6 477	15,2%	7 850	17,9%	8 140	18,0%	3 460	9,5%	250	0,6%
Deux roues motorisés	7 700	18,1%	6 950	15,9%	4 800	10,6%	3 460	9,5%	1 100	2,7%
Total	42 600	100%	43 740	100%	45 150	100%	36 340	100%	40 170	100%



Enjeu RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

Pour rappel, les orientations d'actions étaient :

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

Chaque orientation d'action a pu être menée, notamment auprès des entreprises et administrations grâce aux journées de la sécurité routière au travail.

Cependant, la difficulté d'accès au monde des entreprises reste un frein à la mise en place d'actions pérennes de sécurité routière.

Enjeu CONDUITE APRÈS USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES (alcool, stupéfiants)

Pour rappel, les orientations proposées étaient :

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

Nos partenaires associatifs, très impliqués sur cet enjeu, ont mis en place durant ces cinq années des actions de prévention auprès des jeunes et des festivaliers.

Il semble, néanmoins nécessaire, d'adapter les messages au public visé en fonction des supports.

Enjeu JEUNES (14 à 29 ans)

Pour rappel, les orientations proposées étaient :

- Sensibiliser et éduquer dès le plus jeune âge (maternelle) à la sécurité routière en adaptant le message au public visé
- Sensibiliser et associer les parents des jeunes entre 14 et 17 ans et des plus jeunes

- Informer et éduquer les jeunes sur les nouveaux modes de déplacements et notamment des déplacements doux (trottinette ou vélo électrique par exemple)
- Promouvoir et sensibiliser sur l'utilisation des équipements de sécurité (casque, gilet jaune, ...) pour être mieux perçu et mieux protégé
- Promouvoir et favoriser la réalisation d'actions sécurité routière portées par les jeunes eux même (Label vie, conseil départemental des jeunes, référents sécurité routière jeunes, ...)
- Mobiliser l'ensemble des acteurs et organismes en contact avec les jeunes (centres d'apprentissage, clubs et éducateurs sportifs, entreprises et comités d'entreprises, associations d'étudiants, éducation nationale, comités des fêtes, ...).

Une attention particulière a été portée auprès des plus jeunes (maternelle et primaire) grâce à l'implication des intervenants départementaux de sécurité routière durant ces 5 ans. L'objectif est maintenant d'avoir un maillage territorial plus grand. De même une valorisation plus forte du dispositif « label vie » est recherchée.

Concernant la sensibilisation sur l'utilisation des équipements de sécurité, les actions se sont multipliées (notamment sur les voies vertes du département) et sont très bien accueillies par le public visé.

Enjeu SENIORS (plus de 65 ans)

Pour rappel, les orientations proposées étaient :

- Poursuivre l'information et la formation régulière des seniors sur les règles de la conduite et sur les autres modes de déplacement comme à pied, à vélo, en transports en commun
- Sensibiliser les seniors sur les répercussions possibles sur la conduite ou les déplacements des modifications physiques, psychiques et physiologiques liées à l'âge (effet des médicaments, perte de mobilité, diminution de la vue, ...)
- Informer les seniors sur les nouvelles technologies disponibles et présentes dans les véhicules et leur utilisation (boite automatique, régulateur de vitesse, ...)
- Développer les partenariats et mobiliser les organismes en contact avec ce public (aides à domicile, milieu médical, club des aînés, correspondants communaux,...) sur le thème des déplacements et de la sécurité routière.

La situation sanitaire a fortement impacté les actions mises en œuvre pour ce public « fragile ». L'outil informatique, très utilisé pour palier à la crise sanitaire auprès des jeunes et des actifs ne trouve que peu d'écho auprès des seniors.

Pour l'avenir, il semble important de se rapprocher des correspondants communaux afin de toucher ce public.

Enjeu DEUX ROUES MOTORISES (2RM)

Pour rappel, les orientations proposées étaient :

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

Le suivi des accidents dans le département du Tarn par le biais de la mise en place de cellules de veille technique, a permis de mettre en place un dialogue constructif avec les gestionnaires de voiries permettant ainsi (lorsque la situation le nécessite) d'améliorer les aménagements de voiries.

Le déploiement du simulateur scooter auprès d'un public visé (13 – 15 ans) permet de sensibiliser les jeunes à ce type de véhicule.

Une plus forte sensibilisation sur les équipements de sécurité est recherchée afin de toucher le plus grand nombre.

IV. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

IV.A - Les enjeux prioritaires

Suite à des études de l'accidentalité nationale menées par l'ONISR, la délégation à la sécurité routière a souhaité retenir quatre enjeux nationaux à décliner au niveau local en fonction de l'accidentalité relevée sur le territoire.

Ces enjeux sont :

- **Les deux-roues motorisés** : pour rappel, dans le Tarn les deux-roues motorisés représentent **20 % des tués entre 2017 et 2021** et 14 % (deuxième catégorie après les véhicules de tourisme) des présumés responsables des accidents mortels. Cela concerne plutôt les hommes de 25 à 44 ans et de 45 à 64 ans. Hors agglomération, les deux-roues motorisés représentent 20 % des victimes et sont majoritairement des conducteurs de motos (lourdes et légères). Les cyclos sont très peu concernés. **À l'inverse, en agglomération, ils représentent 28 % des victimes et sont majoritairement des conducteurs de cyclo et des jeunes de 0 à 17 ans.**

En moyenne, **dans les départements de la famille ILSR des départements ruraux avec une population peu dense**, les tués en deux-roues motorisés représentent **19 % des tués** de ces départements.

- **Les conduites à risques** : les conduites sous l'emprise d'alcool et/ou de stupéfiants, la vitesse, le non-respect des priorités, l'utilisation des distracteurs (l'usage du téléphone notamment) pendant la conduite sont des conduites à risques et sont les 4 principales causes d'accidents mortels dans le Tarn. 22 % des usagers sont présumés responsables d'accidents mortels suite à une conduite avec une vitesse excessive ou inadaptée, 16 % pour conduite sous l'emprise de l'alcool, 13 % pour perte de contrôle suite à l'inattention (y compris le téléphone), 9 % pour conduite sous l'emprise de stupéfiants et 7 % pour non respect de la priorité. Soit plus de la moitié des accidents mortels dont les causes ont pu être déterminées est due à une conduite à risque.
- **Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »** - vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche : dans le Tarn, les tués se déplaçant en mode de mobilité douce représentent 18 % des tués. Hors agglomération, le nombre de victimes se déplaçant en mode doux a augmenté de 71 % entre 2019 (année de référence) et 2021. Le nombre de victimes augmente proportionnellement à l'augmentation de l'âge des usagers. Cela concerne surtout les hommes. En agglomération, le nombre de victimes se déplaçant en mode doux est en léger recul de 6 %. Toutefois, on constate que tous les âges sont concernés avec une part importante des 65 ans et plus suivis des 45-64 ans et des 0-17 ans. Les hommes sont davantage concernés excepté pour les 65 ans et plus où ce sont les femmes qui représentent la part la plus importante de cette tranche d'âges.

En moyenne, **dans les départements de la famille ILSR des départements ruraux avec une population peu dense**, les tués se déplaçant en mobilité douce représentent **18 % des tués** de ces départements.

- **Le risque routier professionnel** : dans le Tarn, 9 % des tués ont perdu la vie lors d'un déplacement domicile-travail et 2 % lors d'un trajet professionnel. De plus, 14 % des usagers ont perdu la vie dans « un accident avec un usager en trajet domicile travail » et 18 % dans « un accident avec un usager en trajet professionnel ». Les décès dans le cadre d'un trajet domicile-travail sont la deuxième catégorie d'accidents selon les déplacements dans le département.

En moyenne, **dans les départements de la famille ILSR des départements ruraux avec une population peu dense**, 9 % des tués ont perdu la vie lors d'un déplacement domicile-travail et 5 % dans un trajet professionnel. De plus, 17 % des usagers ont perdu la vie dans un accident avec un usager en trajet-domicile travail et 22 % dans un accident avec un trajet professionnel.

IV.B - Les orientations

Au vu des éléments de l'accidentalité présentés ci-dessus et des réflexions des groupes de travail réunis le 24 novembre 2022, des axes d'actions pour les années à venir ont donc pu être dégagés et des orientations à mettre en œuvre pour 2023-2027 en fonction des quatre enjeux retenus.

Enjeu « Les deux-roues motorisés »

Modalité d'action : communication

- *Publics visés : utilisateurs de deux roues motorisés*
- *Orientations d'actions :*
 - ✓ Promouvoir l'importance du port d'équipement de sécurité (gants, casques, gilet airbag) par le biais des écoles de conduites, des concessionnaires ou lors de rassemblements ou manifestations commerciales des deux-roues motorisés autant pour le conducteur que pour le passager.
 - ✓ Réaliser des actions de sensibilisation auprès des marchands de deux-roues motorisés en sensibilisant les vendeurs et en distribuant ou en mettant à disposition des dépliants et flyers de sécurité routière.

Modalité d'action : sensibilisation

- *Public visé : utilisateurs de cyclomoteurs entre 14 et 17 ans*
- *Orientation d'actions : sensibiliser les jeunes utilisateurs de scooter sur la prise de risque et aux conséquences lors de la conduite d'un cyclomoteur au sein des établissements scolaires en continuité de leur apprentissage sécurité routière en parcours scolaire.*

Modalité d'action : Prévention

- *Public visé : utilisateurs de deux roues motorisés (125 cm³ et plus)*

- *Orientation d'actions* : réaliser des sessions de reprises de guidon hors agglomération (rappel de la trajectoire de sécurité).

Modalités d'actions : contrôle et sanction

- *Public visé* : utilisateurs de cyclomoteurs entre 14 et 17 ans
- *Orientations d'actions* : développer les contrôles sur la conformité des engins et des équipements obligatoire aux abords des établissements scolaires.

Exemple d'action concrète dans le cadre du PDASR : mise en place d'un dispositif de contrôle alternatif à la sanction pour les jeunes utilisateurs de scooter ne disposant pas des équipements obligatoires.

Enjeu « Les conduites à risque »

Modalité d'action : sensibilisation

- *Publics visés* : tous publics
- *Orientations d'actions* :
 - ✓ Encourager l'auto-contrôle à la sortie des discothèques, des fêtes de village et des festivals (campagne de communication) ;
 - ✓ Apprendre aux usagers à estimer leur consommation afin de les responsabiliser (en mettant en place des actions avec les différents outils de prévention tels que la valise alcool ou le logiciel alcoolémie).
 - ✓ Sensibiliser les organisateurs d'évènements festifs sur les risques liés à la consommation d'alcool et/ou drogue au volant et chez les piétons, en s'appuyant sur les associations mais également en sensibilisant les comités des fêtes (par le biais des collectivités).

Modalité d'action : communication

- *Publics visés* : jeunes
- *Orientations d'actions* :
 - ✓ Communiquer sur les conduites à risques (téléphone au volant) en mettant en place des campagnes de communication (audio).
 - ✓ Moderniser nos moyens de communication afin de toucher les jeunes.

Exemple d'action concrète dans le cadre du PDASR : valoriser l'image de SAM auprès des usagers en utilisant des supports de communication adaptés aux différents publics (Youtube, Instagram...).

Modalité d'action : prévention

- *Publics visés* : collégiens, lycéens et parents d'élèves
- *Orientations d'actions* :
 - ✓ Inciter et soutenir les actions de sécurité routière portées par les jeunes. Développer les projets Label-vie, appel à projets portés par les jeunes qui ont entre 14 et 28 ans.

- ✓ Impliquer les parents d'élèves sur les conduites à risques lors des conseils parents professeurs, les portes ouvertes (installation de stands de prévention).

Modalités d'actions : contrôle et sanction

→ *Publics visés : festivaliers, organisateurs, conducteurs*

→ *Orientations d'actions :*

- ✓ Organiser des contrôles à la sortie des lieux festifs (fêtes de village, discothèques, occasions particulières telles que les soirées organisées lors de la fin des classes ou l'obtention d'un diplôme).
- ✓ S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool (obligation de mise à disposition d'éthylotest, obligation d'affichage) conformément à la loi d'orientation des mobilités, du comité interministériel de la sécurité routière du 09/01/2018 et de l'arrêté du 30 mars 2021.
- ✓ Impliquer les polices municipales dans le cadre d'opération de sensibilisation lors d'évènements festifs.
- ✓ Développer les contrôles alternatifs concernant les thématiques des conduites à risque (vitesse, ceinture, téléphone) en fixant un objectif de trois alternatives à la sanction par an.

Enjeu « Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »

Modalité d'action : communication

→ *Publics visés : professionnels, utilisateurs de deux roues et engins de déplacement personnels motorisés (EDPM)*

→ *Orientations d'actions :*

- ✓ Informer les usagers sur la réglementation propre aux EDPM par le biais des professionnels (magasins de cycles, de sports...) en leur proposant de mettre à disposition de tous la documentation propre à ces moyens de déplacements.
- ✓ Communiquer et informer lors des périodes sensibles (changement d'heure pour les équipements de sécurité / visibilité).

Modalité d'action : prévention et sensibilisation

→ *Publics visés : utilisateurs de vélos et EDPM*

→ *Orientations d'actions :*

- ✓ Sensibiliser les usagers sur l'importance des équipements de sécurité lorsque l'on se déplace à vélo ou EDPM, en poursuivant les actions mises en place à la sortie des établissements scolaires mais aussi sur les voies vertes du département.
- ✓ Associer les clubs sportifs et les associations parascolaires aux actions de sensibilisation.

- ✓ Solliciter les établissements scolaires pour intégrer aux réunions parents professeurs des actions de sensibilisation (stand de prévention).

Modalité d'action : prévention

→ *Publics visés : EPCI*

→ *Orientations d'actions :*

- ✓ Développer les liens avec les EPCI afin de les aider à créer des rubriques sécurité routière sur leurs journaux locaux.
- ✓ Mettre en place avec les mairies une surveillance des stationnements aux abords des écoles, s'assurer de la conformité des distances entre stationnement et passage pour piéton (loi LOM du 26 décembre 2019). Inciter les communes à réfléchir sur les modes de déplacements doux (voies dédiées, parc à vélos...).

Modalité d'action : contrôle et sanction

→ *Publics visés : utilisateurs d'EDPM*

→ *Orientations d'actions :*

- ✓ S'assurer du respect des règles de circulation propres aux EDPM (engins de déplacement personnel motorisés).

Exemple d'action concrète dans le cadre du PDASR : organiser des contrôles cibles des engins de déplacement personnel motorisé (équipements obligatoires des EDPM, débridage, utilisation de la voirie, visibilité de l'utilisateur ...).

Enjeu « Le risque routier professionnel »

Modalité d'action : communication

→ *Publics visés : entreprises*

→ *Orientations d'actions :*

- ✓ Poursuivre la communication sur la charte des 7 engagements.
- ✓ Créer un club entreprise et sécurité routière propice aux échanges et à l'entraide.
- ✓ Créer un label Tarnais sur la sécurité routière en entreprise à l'aide d'un autocollant apposé par les entreprises partenaires.

Modalité d'action : sensibilisation - prévention

→ *Publics visés : dirigeants d'entreprises, chambres consulaires*

→ *Orientations d'actions :*

- ✓ Sensibiliser au respect des règles en matière de conduite (respect des limitations de vitesses, bannissement de l'usage des distracteurs).

- ✓ Sensibiliser les dirigeants d'entreprise à l'importance du respect des limitations de vitesse, des temps de conduite. L'exemplarité des salariés sur la route renforçant l'image positive de l'entreprise.
- ✓ Inciter les dirigeants et les salariés à réaliser une vérification de l'état du véhicule avant tout trajet (phares, pneus, niveaux, ...).
- ✓ Sensibiliser les entreprises à l'utilisation du numérique pour limiter les déplacements.
- ✓ Développer les partenariats avec les chambres consulaires pour sensibiliser les entreprises adhérentes

Exemple d'action concrète dans le cadre du PDASR : inciter les dirigeants à développer au sein de l'entreprise une culture de la sécurité routière, avec la mise en place de « pause café sécurité routière », quizz en équipe, la minute sécurité routière...

Modalité d'action : contrôle et sanction

→ *Publics visés : utilisateurs véhicules entreprise*

→ *Orientations d'actions :*

- ✓ S'assurer des règles en matière de temps de conduite par le biais des contrôleurs des transports terrestres.
- ✓ Contrôler régulièrement l'état et les équipements des véhicules de service (mise en place d'un carnet de prise en compte du véhicule lors de son utilisation).

V. Suivi et évaluation du DGO 2023-2017

V.A - Suivi de l'accidentalité départementale

Tous les mois, l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) du bureau sécurité routière de la direction départementale des territoires édite et publie un baromètre de l'accidentalité départementale issu des données des fichiers des bulletins d'analyse d'accidents corporels (BAAC) remontés par les forces de sécurité intérieure.

Ce baromètre a pour objectif d'assurer un suivi de l'accidentalité départementale et des différentes pratiques des usagers en termes de circulation routière. Il est disponible sur le site de la préfecture du Tarn et à la disposition du public.

Ce baromètre permettra également de suivre l'efficacité de la mise en œuvre des orientations d'actions de prévention et de contrôles proposées dans ce présent document.

Le nombre de tués, le nombre d'accidents corporels et le nombre de blessés serviront d'indicateurs pour le suivi de la mise en œuvre du DGO. L'accidentalité en agglomération, hors agglomération, en fonction des différents modes de déplacement sera veillée régulièrement pour faire un point de façon régulière.

Une révision du DGO à mi-parcours sera donc proposée entre 2025 et 2026 pour vérifier que les enjeux, les orientations et les actions prévues dans le document sont toujours cohérentes avec les pratiques et la mobilité de la période considérée.

V.B - Suivi des actions mises en œuvre dans le cadre du PDASR

Tous les ans, le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) planifie les actions de sécurité routière prévues annuellement sur le département. Ces actions sont conformes avec les orientations proposées dans le DGO de la période considérée.

Un document compilant toutes ces informations est édité au mois de mai de chaque année dans lequel il fait un bilan de l'année passée et des actions mises en œuvre. On y retrouve notamment deux indicateurs importants : le nombre de personnes sensibilisées et le nombre d'actions effectuées par les différents partenaires. Ils sont ventilés par enjeux retenus dans le DGO permettant ainsi d'estimer l'efficacité des orientations proposées