



**PRÉFET  
DE TARN-ET-GARONNE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Observatoire de la Sécurité Routière



## Sécurité Routière du Tarn et Garonne

**Bilan de l'accidentalité**

**Année 2022**

**Période de référence 2018-2022**

**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE VIVRE,  
ENSEMBLE**

# ÉDITO

## Édito de l'observatoire de la sécurité routière

En 2022, 23 personnes sont décédées sur les routes du département de Tarn-et-Garonne.

Ce bilan annuel départemental, établi par l'observatoire départemental de la sécurité routière, a pour but de mieux appréhender les chiffres et les statistiques de l'accidentalité à l'échelle de notre territoire.

Ceci afin de cibler au mieux et au plus juste des besoins les actions de sécurité routière mises en œuvre, que ce soit sur le volet de la prévention ou sur le volet de la répression.

Ce bilan permet notamment de comprendre et analyser, sur la période quinquennale de référence 2018-2022, les différentes composantes de l'accidentalité et leur évolution sur les dernières années pour en faire ressortir les caractéristiques majeures.

Il permet également de mettre en rapport ces constats chiffrés avec les enjeux prioritaires de la politique départementale de sécurité routière, tels que définis par le nouveau Document Général d'Orientation 2023-2027.

La sécurité routière, rappelons le une fois encore, est l'affaire de toutes et de tous !

Ce bilan nous incite à rester pleinement mobilisés et à ne pas relâcher nos efforts en faveur d'une diminution de l'accidentalité routière sur les routes de notre département.

La coordination sécurité routière remercie vivement l'ensemble des partenaires locaux de la sécurité routière qui contribuent par leurs actions et leur engagement sur le terrain à rendre au maximum efficace la politique publique de sécurité routière que nous menons.

La coordination sécurité routière  
de Tarn-et-Garonne

# SOMMAIRE

Édito de l'observatoire de la sécurité routière	2
Sommaire	3 - 4
Lexique	33
Carte des accidents 2018-2022	5
Carte des accidents 2022	6

## Constat 2018-2022

Répartition et évolution des accidents, tués et blessés	7
Répartition des tués par mode de transport, par classe d'âge et par sexe	8

## Constat 2022

Répartition des accidents, tués et blessés, évolution de l'accidentalité sur l'année	9
Répartition des accidents, tués et blessés par million d'habitants	10
Répartition des accidents par mode de transport	11
Répartition des tués par mode de transport	12
Répartition des tués par classe d'âge	13
Répartition des tués par sexe	14

## Evolution de l'accidentalité entre 2018 et 2022

### **Mobilités douces - Les usagers vulnérables**

#### **ENJEU Prioritaire DGO 2023 - 2027**

Évolution de l'accidentalité	15
Évolution du nombre d'usagers tués	16
Répartition des tués par classe d'âge	16

### **Les deux roues motorisées**

#### **ENJEU Prioritaire DGO 2023 - 2027**

Evolution de l'accidentalité	17
Part des tués par rapport à la mortalité départementale et par classe d'âge	18

# SOMMAIRE

## Evolution de l'accidentalité entre 2018 et 2022

### **FOCUS Alcool**

#### **ENJEU Prioritaire DGO 2023 - 2027**

Évolution du nombre d'accidents et des tués	19
Part des tués par rapport à la mortalité départementale et par classe d'âge	20

### **FOCUS Stupéfiants**

#### **ENJEU Prioritaire DGO 2023 - 2027**

Évolution du nombre d'accidents et des tués	21
Part des tués par rapport à la mortalité départementale et par classe d'âge	22

### **FOCUS Vitesse**

#### **ENJEU Prioritaire DGO 2023 - 2027**

Evolution de l'accidentalité et des tués	23
Part des tués par rapport à la mortalité départementale	24

## En fonction des différents types de trajets :

### **Les risques routiers professionnels**

#### **ENJEU Prioritaire DGO 2023 - 2027**

Evolution de l'accidentalité et des tués	25
Part des tués par rapport à la mortalité départementale	25

## En fonction des différents types de trajets :

### **Les trajets promenades et loisirs**

Evolution de l'accidentalité et des tués	26
Part des tués par rapport à la mortalité départementale	26

## En fonction des différents types de milieux :

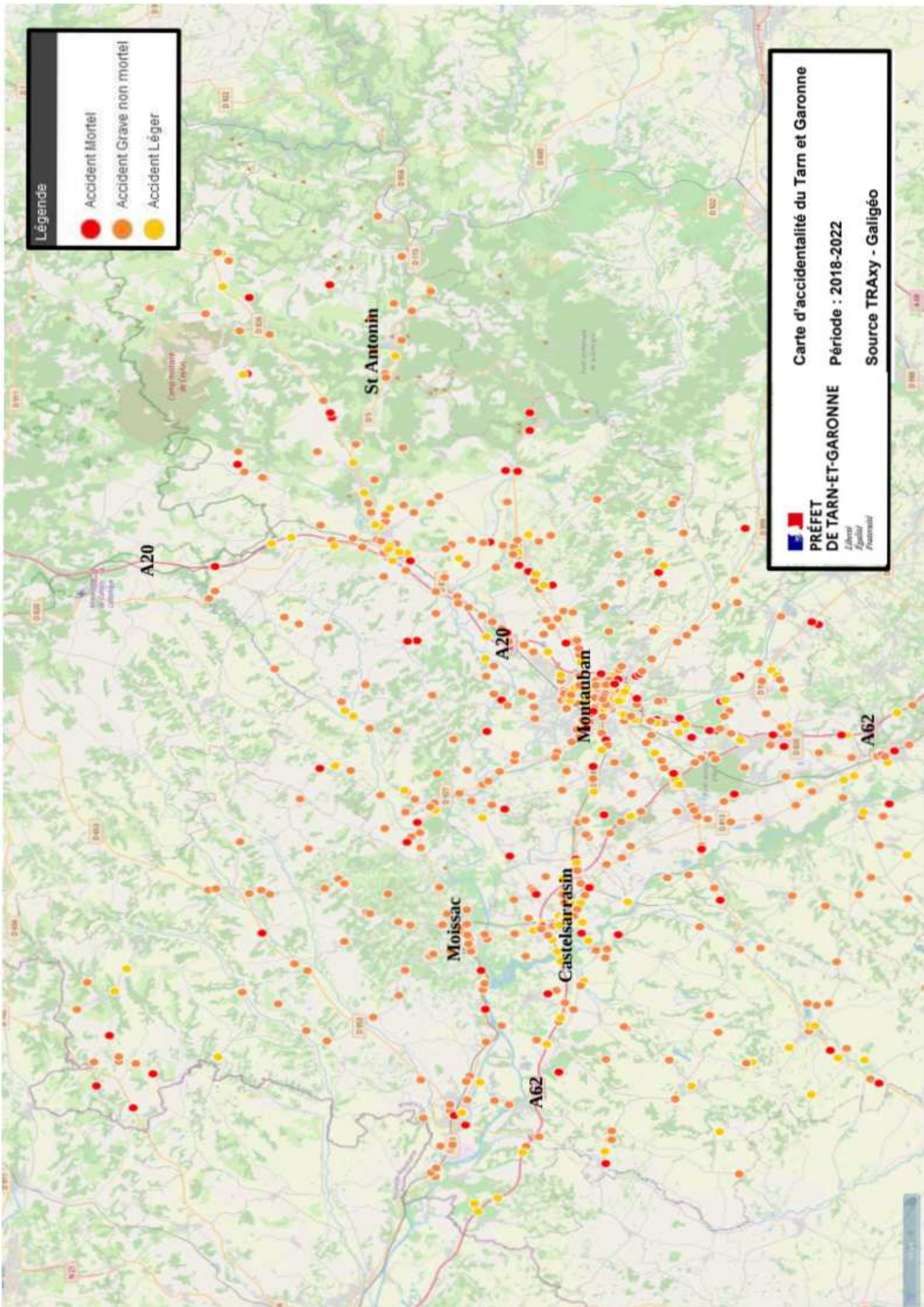
### **L'accidentalité hors agglomération**

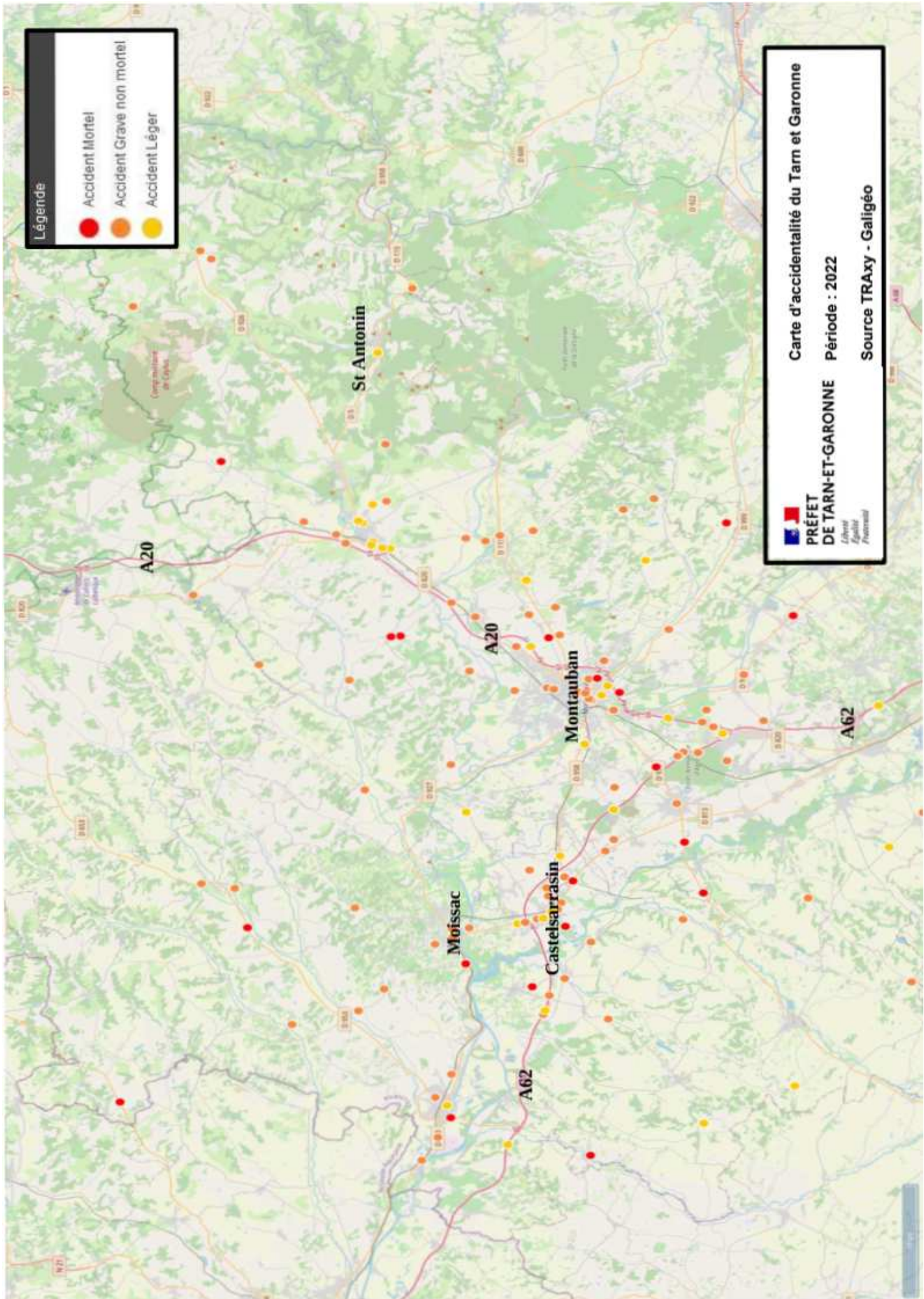
Evolution de l'accidentalité et des tués	27
Part des tués par rapport à la mortalité départementale	27

## En fonction des différents types de milieux :

### **L'accidentalité en agglomération**

Evolution de l'accidentalité et des tués	28
Part des tués par rapport à la mortalité départementale	28





**Légende**

- Accident Mortel
- Accident Grave non mortel
- Accident Léger

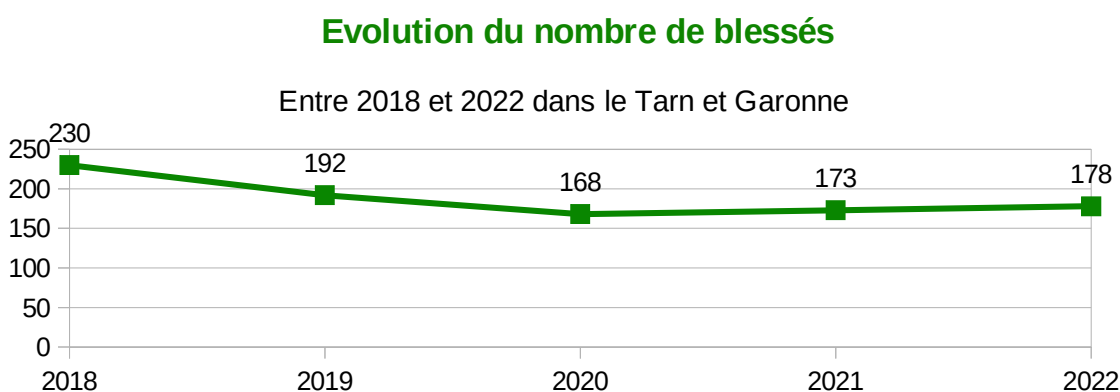
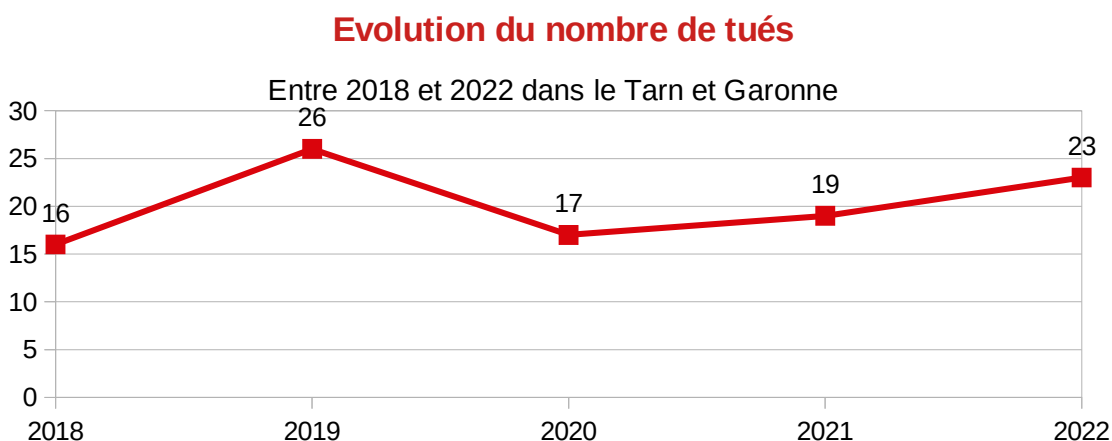
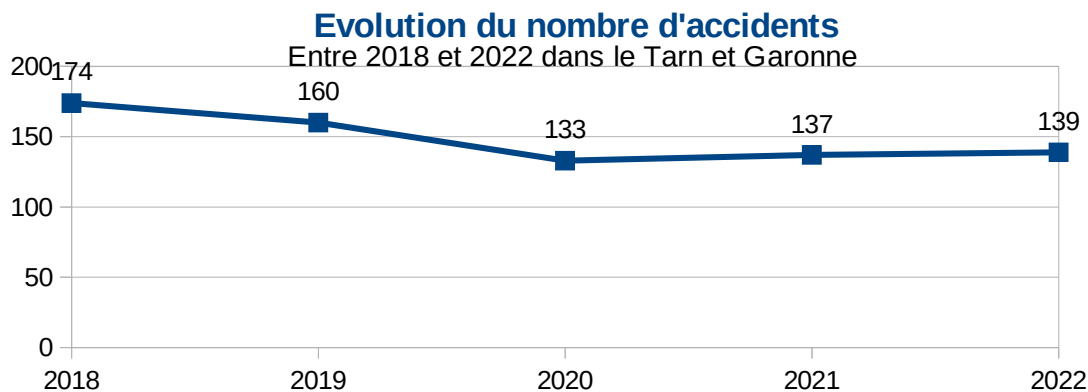
**PRÉFET DE TARN-ET-GARONNE**  
Liberté Égalité Fraternité

**Carte d'accidentalité du Tarn et Garonne**  
Période : 2022  
Source TRAXY - Galigéo

# Évolution de l'accidentalité entre 2018 et 2022

## Les chiffres ATBH : Répartition des accidents, tués et blessés

Constat 2018 - 2022	
Accidents	743
Tués	101
Blessés Hospitalisés	576
Blessés	941
Blessés légers	365



Sur la période de référence 2018-2022, le nombre d'accidents annuels est plutôt orienté à la baisse, avec moins de 140 accidents sur les années 2020 à 2022 contre 174 accidents en 2018 et 160 en 2019.

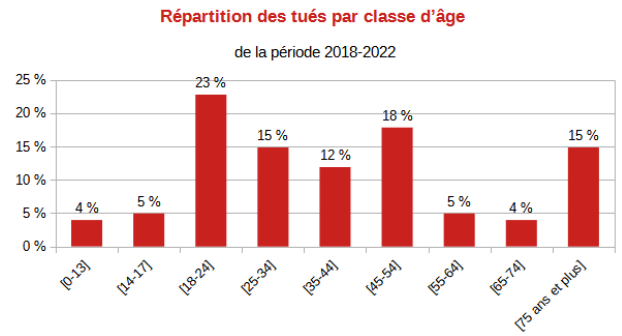
Après une forte diminution enregistrées par rapport à 2018 (230 blessés), le nombre de blessés est relativement stable depuis 2019, avec un chiffre compris entre 192 et 178 sur les quatre dernières années.

Le nombre de tués a quant à lui connu un pic annuel en 2019 (26 tués).

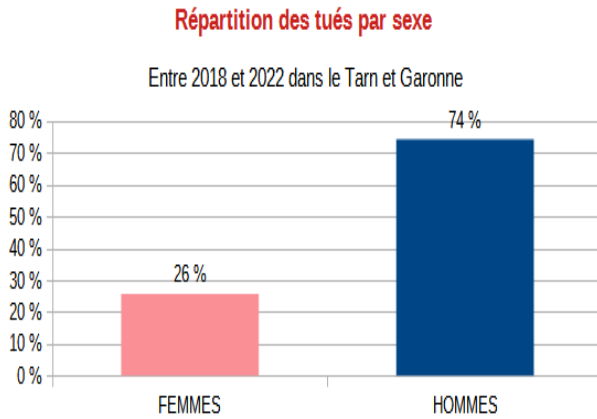
# Évolution de l'accidentalité entre 2018 et 2022

## Répartition des tués par classe d'âge

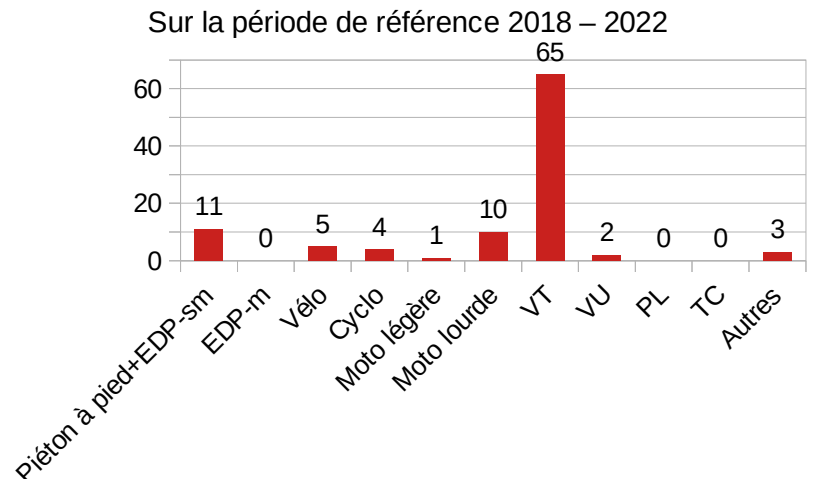
Tranches d'âge	Tués	Part dans Le total des tués
[0-13]	4	4 %
[14-17]	5	5 %
[18-24]	23	23 %
[25-34]	15	15 %
[35-44]	12	12 %
[45-54]	18	18 %
[55-64]	5	5 %
[65-74]	4	4 %
[75 ans et plus]	15	15 %
<b>Total</b>	<b>101</b>	



## Répartition des tués par sexe



## Répartition des tués par mode de transport



Sur la période de référence 2018-2022, la répartition des tués par sexe est inégalitaire, avec une très large surreprésentation des tués de sexe masculin qui représentent 74 % des tués.

Une très large majorité des accidents mortels impliquent des véhicules légers de tourisme (65 tués sur 101).

Les chiffres de l'accidentalité mortelle font également ressortir l'enjeu deux roues motorisées et l'enjeu des modes de déplacements doux, définis comme enjeux prioritaires dans le cadre du DGO 2023-2027.



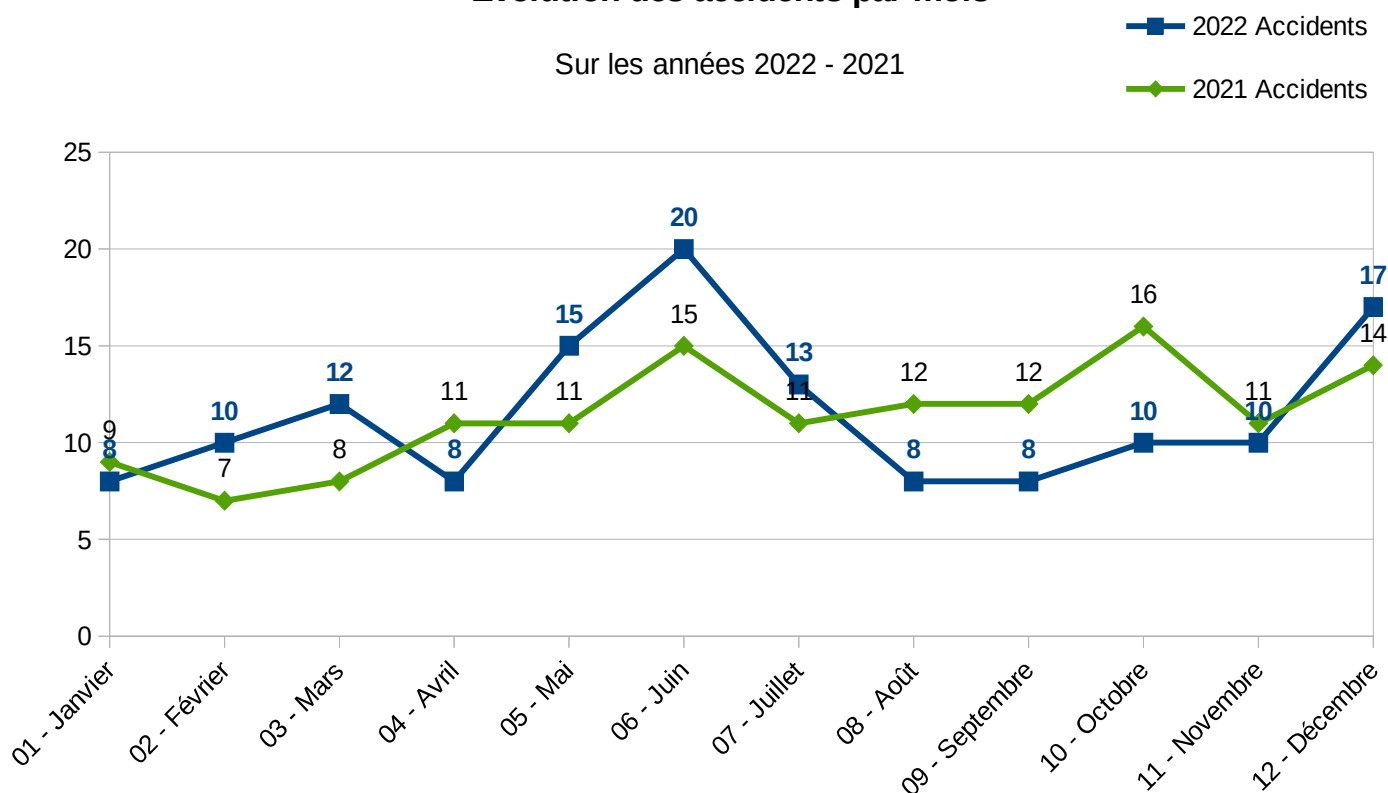
# LE CONSTAT Année 2022

## Les Chiffres ATBH : répartition des accidents, tués et blessés

Département du Tarn et Garonne (82)			
	2022	2021	Ecart 2022 - 2021
Accidents	139	137	↑ 1 %
Tués	23	19	↑ 21 %
Blessés Hospitalisés	100	102	↓ 2 %
Blessés	178	173	↑ 3 %
Blessés légers	78	71	↑ 10 %

### Evolution des accidents par mois

Sur les années 2022 - 2021



L'accidentalité mortelle départementale est en hausse en 2022 par rapport à 2021, avec 23 tués en 2022 contre 19 en 2021 (+21%).

En termes de saisonnalité, des pics d'accidentalité sont constatés sur certains mois et périodes de l'année, en particulier la période printanière et estivale (mois de mai-juin-juillet) et le mois de décembre.

Au niveau régional, en 2022, 29 % des accidents ont eu lieu entre juin et août. Durant cette période, on constate 31 % des tués avec un pic en juillet (48 tués). Le mois de février est le moins accidentogène et le mois de mars le moins meurtrier (19 morts).

**Répartition des accidents, tués et blessés par million d'habitants**

<b>Constat année 2022 – Par million d'habitants*</b>	
<b>Accidents</b>	<b>533</b>
<b>Tués</b>	<b>88</b>
<b>Blessés Hospitalisés</b>	<b>383</b>
<b>Blessés</b>	<b>683</b>
<b>Blessés légers</b>	<b>299</b>

\*Ratio Million d'habitants ONISR

3,83453237410072

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.

Sur la période 2017-2021, la moyenne dép. est de 80 contre 47 en France Métropolitaine et 69 sur les départements de la même famille ILSR (dep. ruraux peu denses).

Avec 88 tués par million d'habitants, le Tarn-et-Garonne, reste en 2022 au dessus de la moyenne régionale Occitanie (de 63 tués par millions d'habitants).

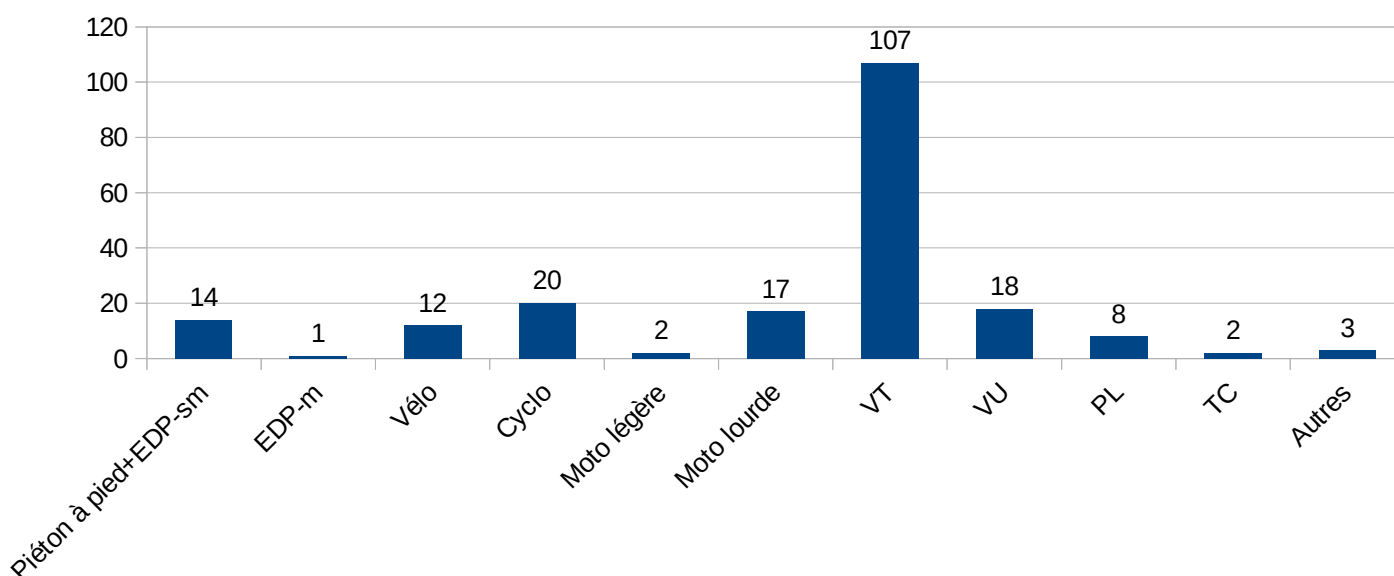
## LE CONSTAT Année 2022

### Répartition des accidents par mode de transport

Mode de déplacement	Nombre d'accidents	Part dans Le total des accidents
Piéton à pied+EDP-sm	14	10 %
EDP-m	1	1 %
Vélo	12	9 %
Cyclo	20	14 %
Moto légère	2	1 %
Moto lourde	17	12 %
VT	107	77 %
VU	18	13 %
PL	8	6 %
TC	2	1 %
Autres	3	2 %
<b>Total accidents :</b>	<b>139</b>	

### Répartition des accidents par mode de transport

dans le Tarn et Garonne en 2022



Les accidents en véhicules légers (VL) ou véhicules utilitaires (VU) représentent 90 %.

Les accidents impliquant les 2RM représentent 27% des accidents (dont 14 % pour les seuls cyclos).

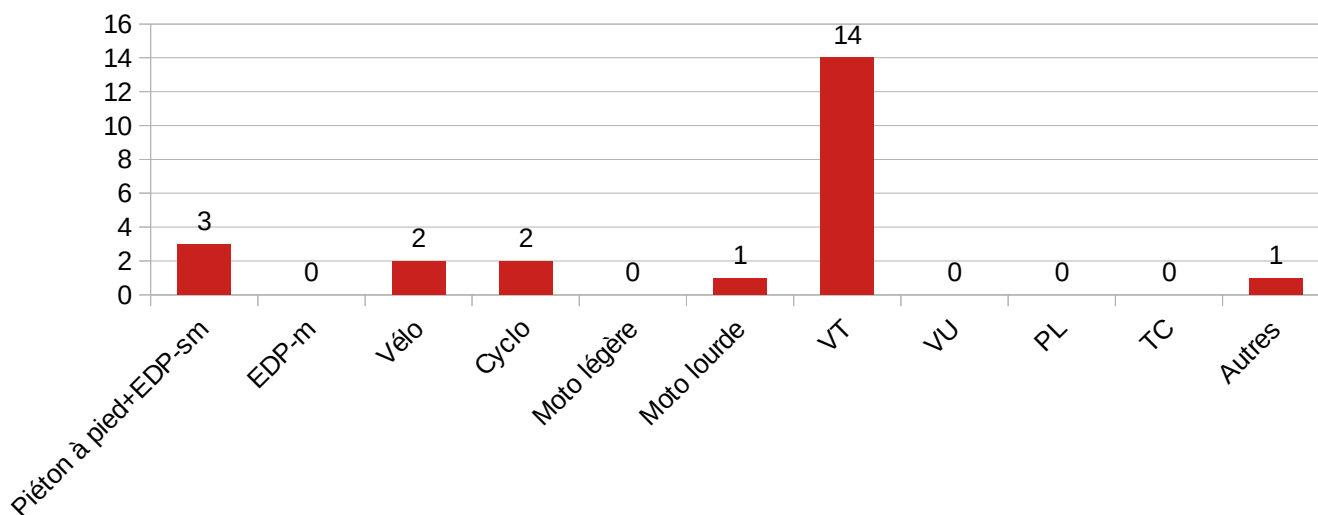
Les accidents qui interviennent en mode de déplacement doux constituent quant à eux 20 % de l'accidentalité observée en 2022.

## Répartition des tués par mode de transport

Mode de déplacement	Nombre de tués	Part dans Le total des tués
Piéton à pied+EDP-sm	3	13 %
EDP-m	0	0 %
Vélo	2	9 %
Cyclo	2	9 %
Moto légère	0	0 %
Moto lourde	1	4 %
VT	14	61 %
VU	0	0 %
PL	0	0 %
TC	0	0 %
Autres	1	4 %
<b>Total tués :</b>	<b>23</b>	

## Répartition des tués par mode de transport

dans le Tarn et Garonne en 2022



Si l'on ne retient que l'accidentalité mortelle, en 2022, les mobilités douces représentent 22 %, les 2RM 13 % et les véhicules de tourisme 61 %.

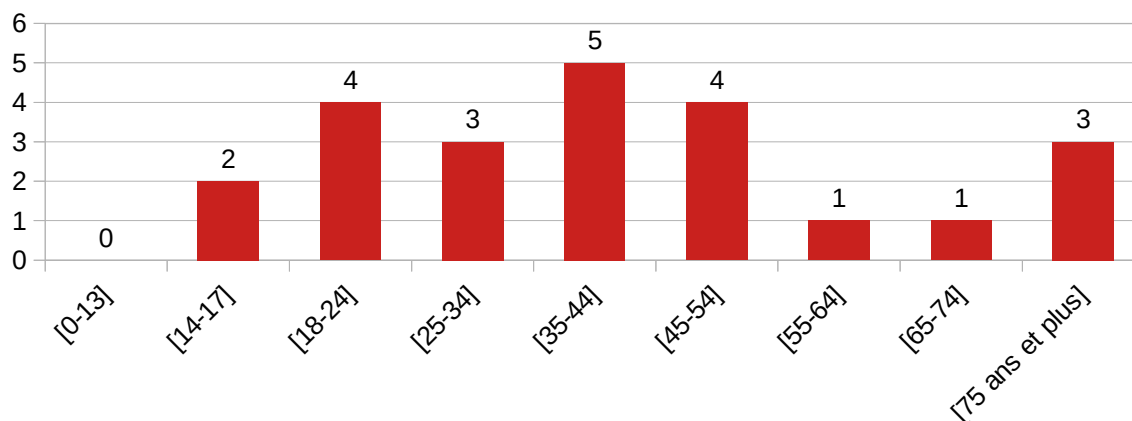
Par rapport à la moyenne régionale, les chiffres du 82 sont inférieurs pour les motos (18 % en Occitanie) mais supérieurs pour les cyclos (3 % en Occitanie) et comparables pour les piétons (15 % en Occitanie) ainsi que pour les vélos (9 % en Occitanie).

## Répartition des tués par classe d'âge

Tranches d'âge	Tués	Part dans Le total des tués
[0-13]	0	0 %
[14-17]	2	9 %
[18-24]	4	17 %
[25-34]	3	13 %
[35-44]	5	22 %
[45-54]	4	17 %
[55-64]	1	4 %
[65-74]	1	4 %
[75 ans et plus]	3	13 %
<b>Total</b>	<b>23</b>	

## Répartition des tués par classe d'âge

dans le Tarn et Garonne en 2022



Comme au niveau national et régional, les classes d'âge 0-13 ans et 14-17 ans sont sous-représentées dans la mortalité routière par rapport à leur poids dans la population.

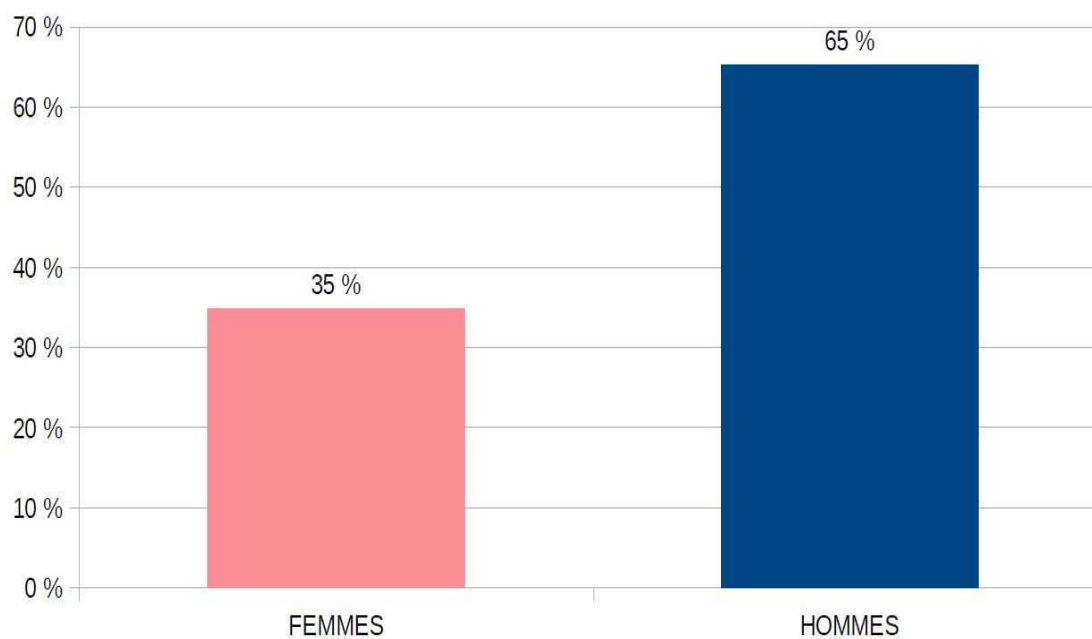
En revanche, l'on observe une forte sur-représentation dans l'accidentalité mortelle départementale de la classe d'âge des jeunes 18-24 ans qui représente à elle seule 20% des tués pour 7% de la population.

Cette sur-représentation en fait un public prioritaire cible de la politique départementale de prévention sécurité routière.

### Répartition des tués par sexe

Sexe	Tués 2022	Part dans Le total des tués
FEMMES	8	35 %
HOMMES	15	65 %
Total	23	

Répartition des tués par sexe dans le Tarn et Garonne en 2022



Comme les années précédentes, les hommes sont largement sur-représentés par rapport aux femmes dans l'accidentalité mortelle. En 2022, ils représentent 65 % de la mortalité routière, avec 15 tués sur 23.

## Évolution de l'accidentalité entre 2018 et 2022

**ENJEU Prioritaire  
DGO 2023 - 2027**

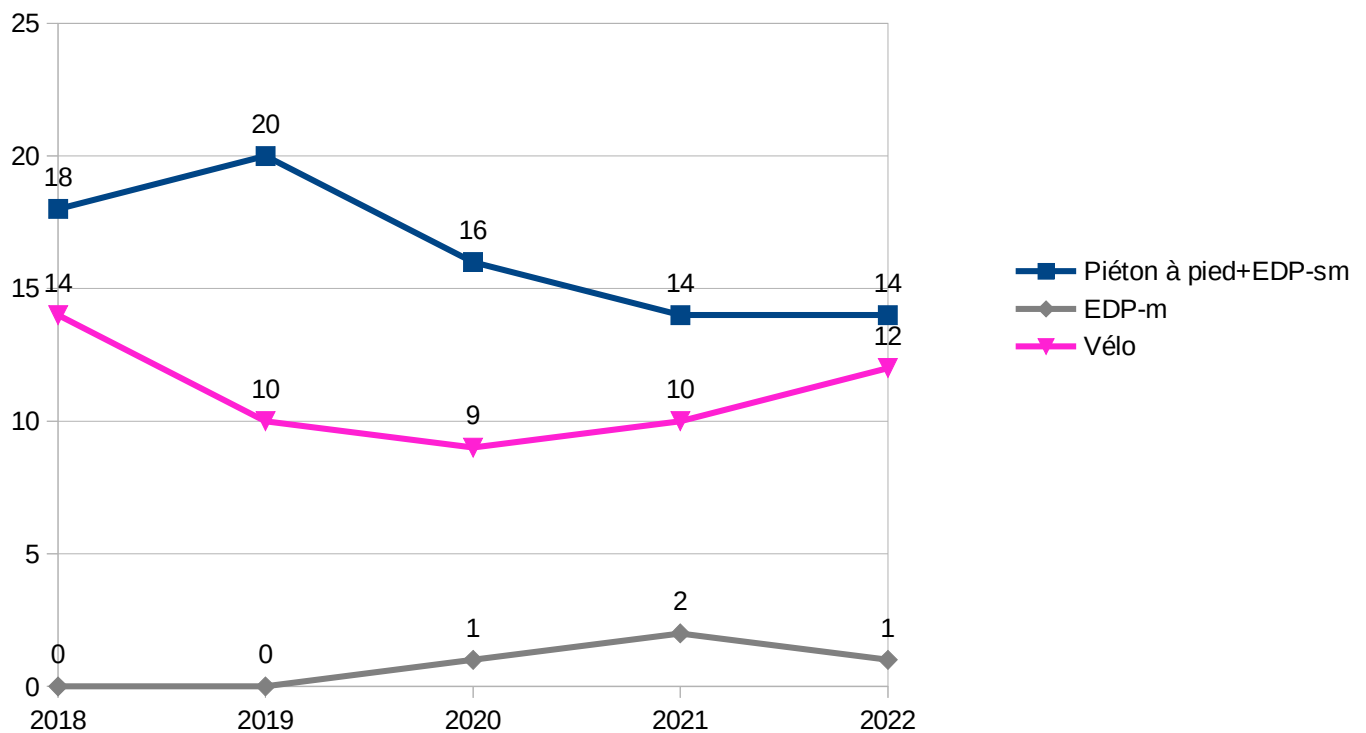
Mobilités douces :

**Les usagers vulnérables**

Constat 2018 - 2022 Usagers vulnérables	
Accidents	141
<b>Tués</b>	<b>16</b>
<b>Blessés</b>	<b>131</b>

### Évolution du nombre d'accidents des usagers vulnérables

sur la période de référence 2018 – 2022



Les mobilités douces sont composées par les piétons (piétons + engins de déplacement personnels sans moteur), les vélos et enfin les engins de déplacement personnels à moteurs. Elles font partie des usagers vulnérables.

Au niveau régional les mobilités douces représentent 22 à 26 % des accidents entre 2016 et 2022.

Les accidents vélos augmentent lentement avec une stabilisation depuis 2020 tandis que le nombre d'accidents en EDPm est en augmentation régulière, ce qui fait des mobilités douces un enjeu prioritaire pour la politique de sécurité routière.

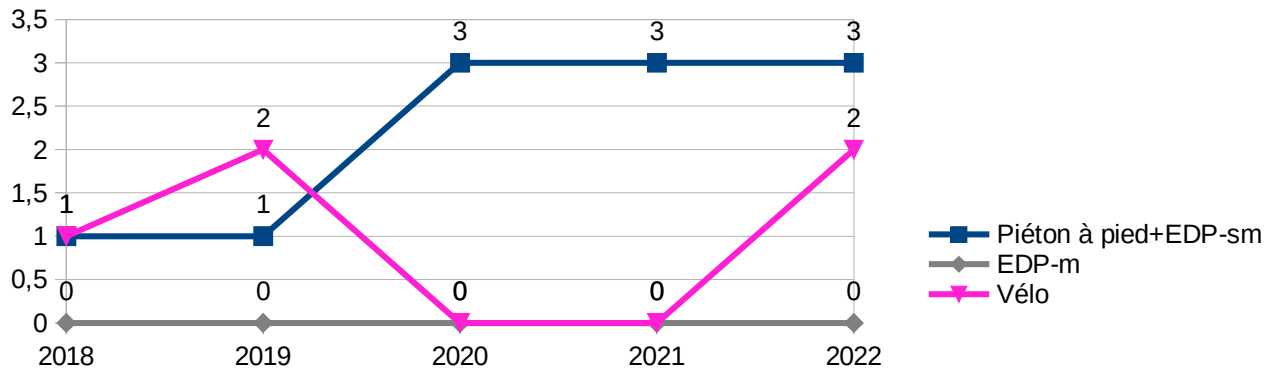
# Évolution de l'accidentalité entre 2018 et 2022

## Mobilités douces : Les usagers vulnérables

**ENJEU Prioritaire  
DGO 2023 - 2027**

### Évolution du nombre des usagers vulnérables tués

sur la période de référence 2018 – 2022



Part des usagers vulnérables tués par rapport à la mortalité départementale de la période 2018-2022

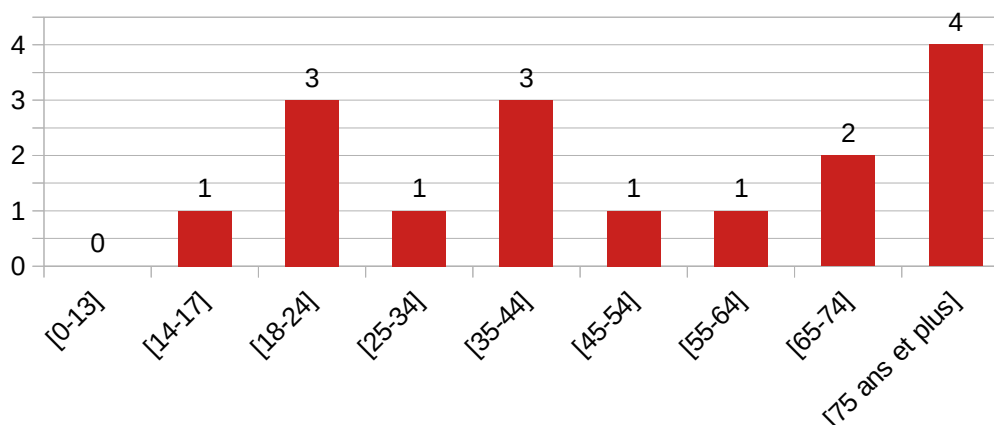
Année	Usagers vulnérables Tués	Tués Mortalité départementale	Part des usagers vulnérables tués Par rapport à la mortalité départementale 2018-2022
2018	2	16	13 %
2019	3	26	12 %
2020	3	17	18 %
2021	3	19	16 %
2022	5	23	22 %
<b>Total sur les 5 ans :</b>	<b>16</b>	<b>101</b>	

Part des usagers vulnérables tués sur les 5 ans :

**16 %**

### Tués par tranches d'âge des usagers vulnérables

Sur la période de référence 2018 – 2022



L'accidentalité en modes doux représente 22% des tués en 2022 et 16 en moyenne sur la période 2018 -2022.

Il convient de noter qu'elle est beaucoup plus marquée en agglomération qu'en hors agglomération et que les séniors y sont particulièrement représentés.



# Évolution de l'accidentalité entre 2018 et 2022

**ENJEU Prioritaire  
DGO 2023 - 2027**

## Les deux roues motorisées

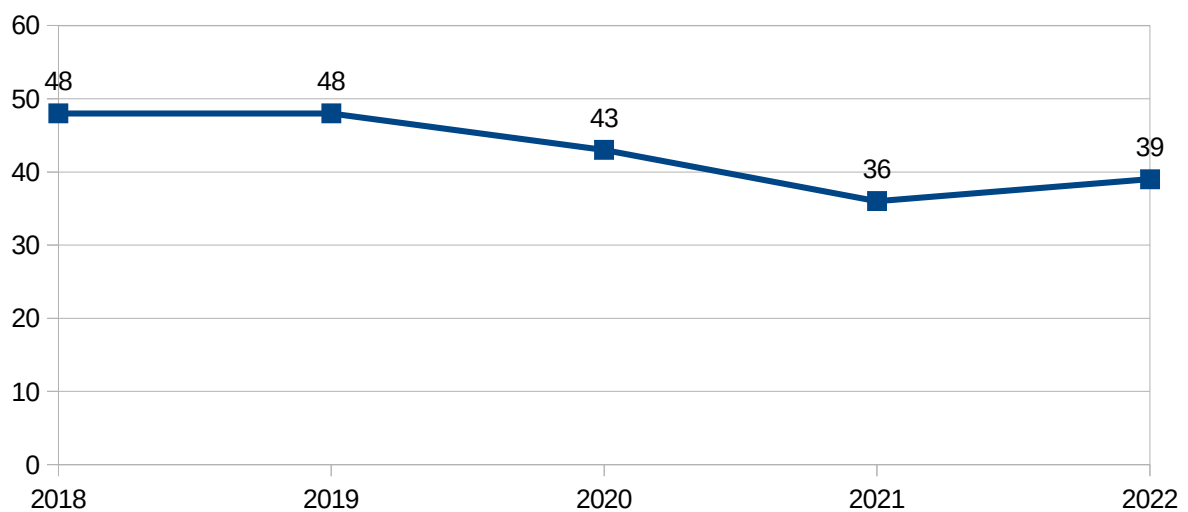
Constat 2018 - 2022 En deux roues motorisées	
Accidents	214
Tués	16
Blessés	226

Part des accidents en deux roues motorisées par rapport à l'accidentalité départementale de la période 2018-2022

Année	Accidents 2 RM	Nombre d'accidents Du département	Part des accidents en 2 RM Par rapport à la mortalité départementale 2018-2022
2018	48	174	28 %
2019	48	160	30 %
2020	43	133	32 %
2021	36	137	26 %
2022	39	139	28 %
<b>Totaux sur les 5 ans :</b>	<b>214</b>	<b>743</b>	

Part des accidents en deux roues motorisées sur les 5 ans :	<b>29 %</b>
---	-------------

## Évolution du nombre d'accidents en deux roues motorisées de la période 2018-2022



# Évolution de l'accidentalité entre 2018 et 2022

## Les deux roues motorisées

**ENJEU Prioritaire  
DGO 2023 - 2027**

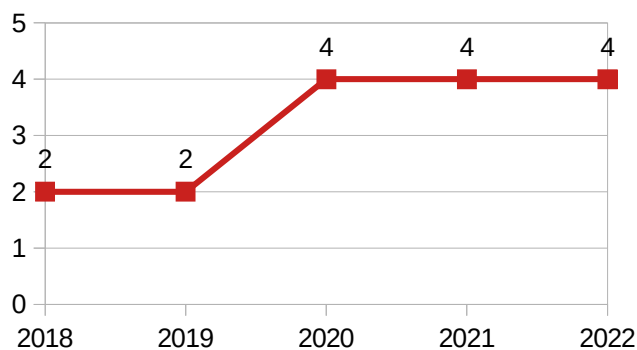
Part des tués en deux roues motorisées par rapport à l'accidentalité départementale de la période 2018-2022

Année	Tués 2 RM	Tués Mortalité départementale	Part des tués EN 2 RM Par rapport à la mortalité départementale 2018-2022
2018	2	16	13 %
2019	2	26	8 %
2020	4	17	24 %
2021	4	19	21 %
2022	4	23	17 %
<b>Totaux sur les 5 ans :</b>	<b>16</b>	<b>101</b>	

Part des tués en deux roues motorisées sur les 5 ans :	<b>16 %</b>
--	-------------

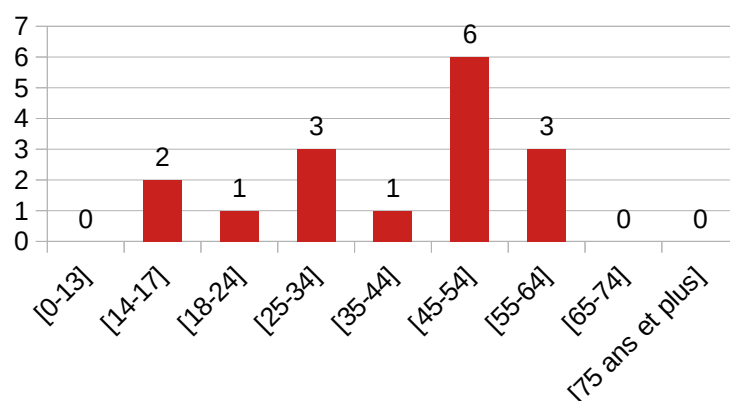
### Évolution du nombre de tués en deux roues motorisées

de la période 2018-2022



### Tués par tranches d'âge en deux roues motorisées

Sur la période 2018-2022



Les deux-roues motorisées forment un enjeu et un public particuliers en matière de politique de lutte contre l'insécurité routière.

En 2022, ils représentent 17% du total des tués et 16 % en moyenne sur la période 2018-2022 ( avec 16 tués).

Sur cette période 2018-2022, la tranche d'âge des 45-54 ans est la plus représentée dans l'accidentalité mortelles en 2RM avec 6 tués.

## Évolution de l'accidentalité entre 2018 et 2022

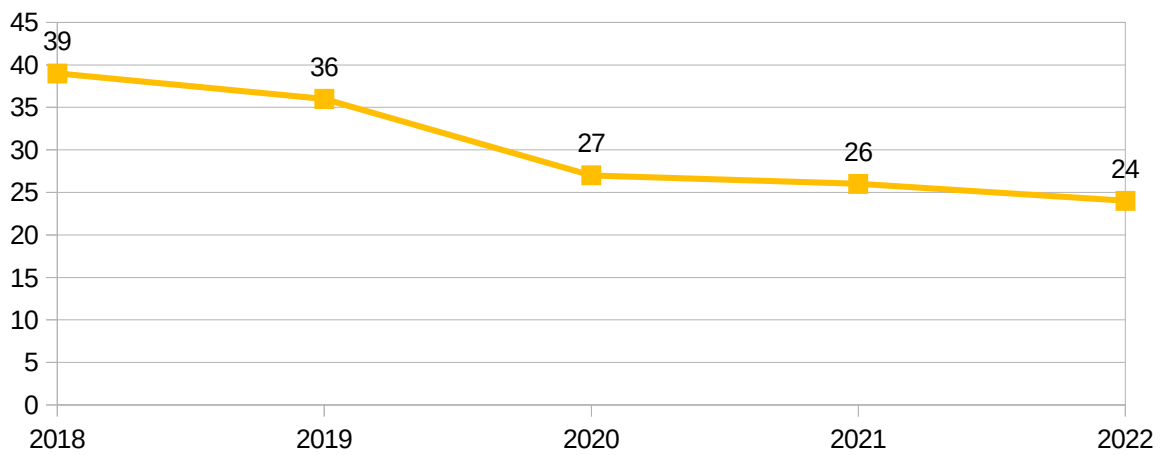
**ENJEU Prioritaire  
DGO 2023 - 2027**

**FOCUS ALCOOL**

Constat 2018 - 2022 Facteur ALCOOL	
Accidents	152
Tués	42
Blessés	188

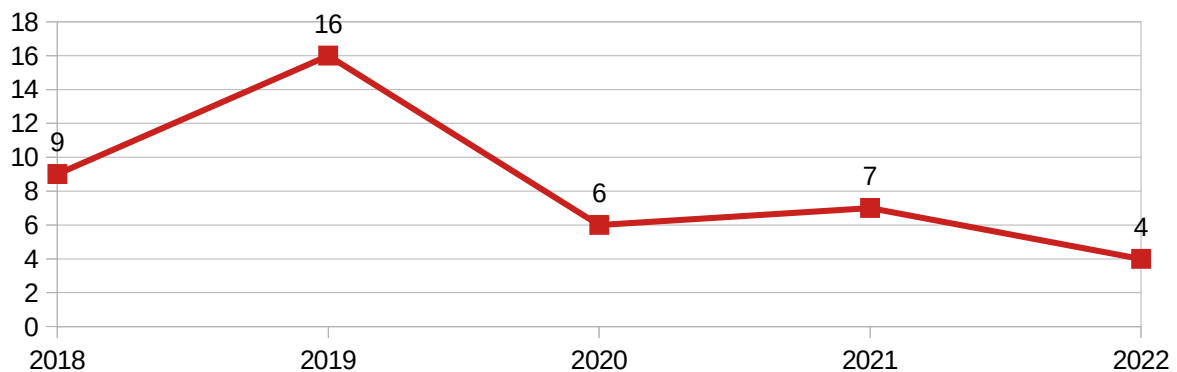
### Évolution du nombre d'accidents avec le facteur alcool

sur la période de référence 2018 – 2022



### Évolution du nombre de tués avec le facteur alcool

sur la période de référence 2018 – 2022



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

Sur la période 2018-2022, le facteur alcool est impliqué dans 152 accidents et est responsable de 42 tués.

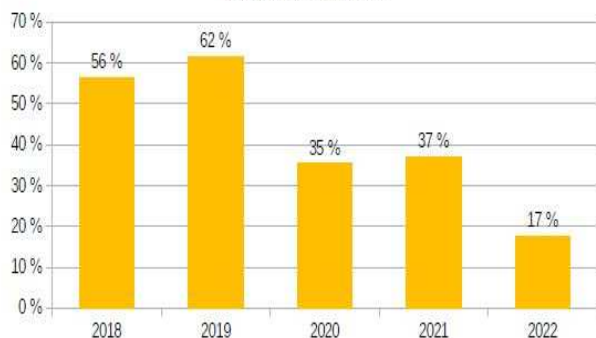
# Évolution de l'accidentalité entre 2018 et 2022

## FOCUS ALCOOL

**ENJEU Prioritaire  
DGO 2023 - 2027**

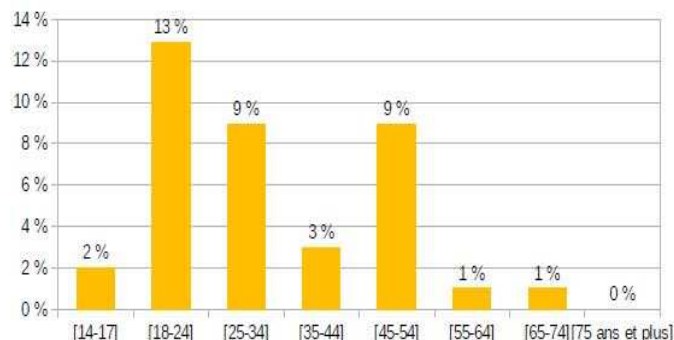
Part des tués avec le facteur alcool  
par rapport à la mortalité départementale

de la période 2018-2022



Répartition des tués avec le facteur alcool par classe d'âge

sur la période de référence 2018 – 2022



Part des tués avec le facteur alcool par rapport à la mortalité départementale de la période 2018-2022

Année	Tués alcool	Tués Mortalité départementale	Part des tués avec le facteur alcool Par rapport à la mortalité départementale 2018-2022
2018	9	16	56%
2019	16	26	62%
2020	6	17	35%
2021	7	19	37%
2022	4	23	17%
<b>Total sur les 5 ans :</b>	<b>42</b>	<b>101</b>	
<b>Part des tués avec le facteur alcool sur les 5 ans :</b>			<b>42%</b>

Sur la période 2018-2022, dans le 82, 42% des tués le sont avec le facteur l'alcool.

L'on peut néanmoins constater une baisse significative de la part des tués avec le facteur alcool depuis 2019.

Ainsi, en 2022, la part des tués dans les accidents avec alcool représentent 22 % des tués de l'accidentalité générale en occitanie. Et 17 % en Tarn-et-Garonne.

Les 3 principaux facteurs risque sont sur-représentés chez les 18-24 ans, ce qui fait de la sensibilisation/prévention des conduites à risque un enjeu prioritaire vis-à-vis du public « jeunes ».

En 2022, le facteur alcool a représenté 13 % des tués sur la tranche des 18-24 ans, ce qui est un taux supérieur à celui constaté pour les autres tranches d'âge.

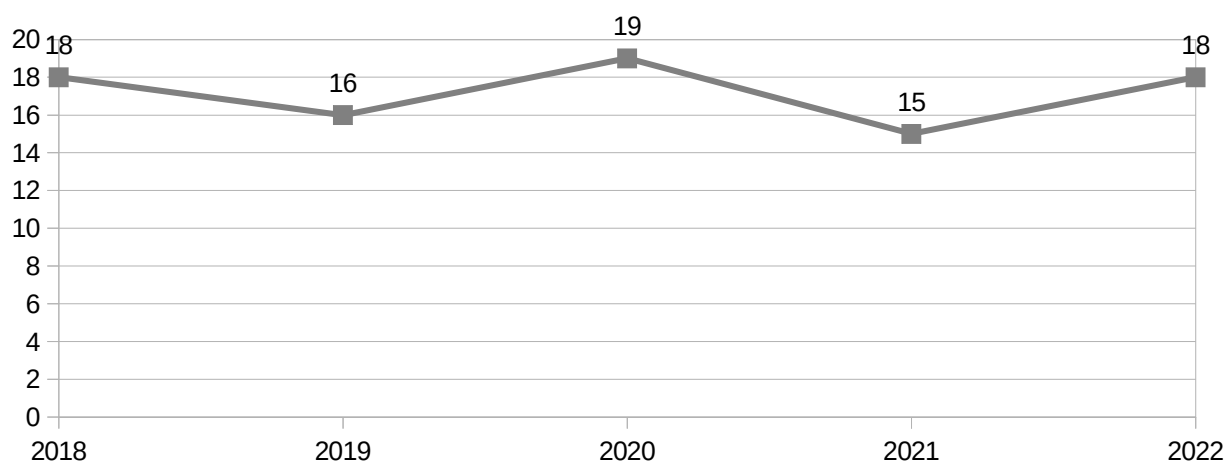
# Évolution de l'accidentalité entre 2018 et 2022

**ENJEU Prioritaire  
DGO 2023 - 2027**

## FOCUS STUPÉFIANTS

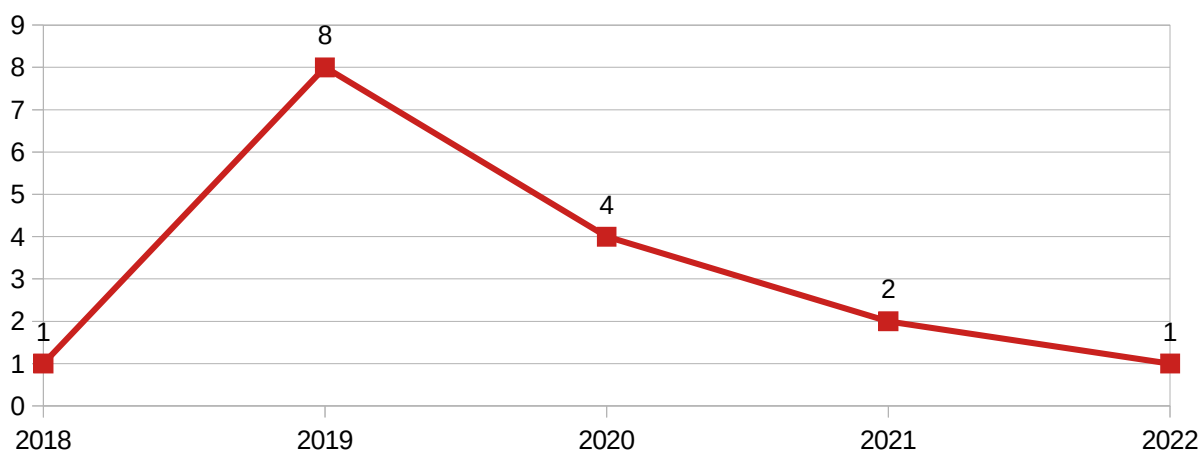
Constat 2018 - 2022 Facteur STUPÉFIANTS	
Accidents	86
Tués	16
Blessés	123

Évolution du nombre d'accidents avec le facteur Stupéfiants  
de la période 2018-2022



Évolution du nombre de tués avec le facteur Stupéfiants

de la période 2018-2022



Sur la période 2018-2022, le facteur stupéfiants est impliqué dans 86 accidents et est responsable de 16 tués.

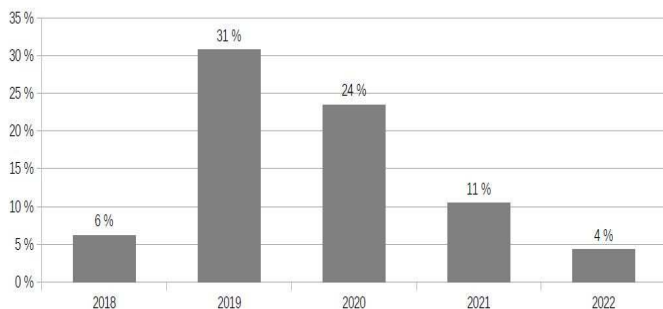
# Évolution de l'accidentalité entre 2018 et 2022

## FOCUS STUPÉFIANTS

**ENJEU Prioritaire  
DGO 2023 - 2027**

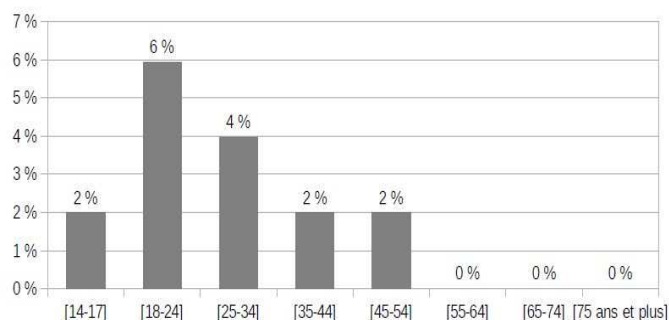
Part des tués avec facteur stupéfiants par rapport à la mortalité départementale

de la période 2018-2022



Répartition des tués avec stupéfiants par classe d'âge

de la période 2018-2022



Part des tués avec le facteur stupéfiants par rapport à la mortalité départementale de la période 2018-2022

Année	Tués Stupéfiants	Tués Mortalité départementale	Part des tués avec le facteur stupéfiants Par rapport à la mortalité départementale 2018-2022
2018	1	16	6 %
2019	8	26	31 %
2020	4	17	24 %
2021	2	19	11 %
2022	1	23	4 %
<b>Totaux sur les 5 ans :</b>	<b>16</b>	<b>101</b>	
<b>Part des tués avec facteur stupéfiants sur les 5 ans :</b>			<b>16 %</b>

La part des tués avec le facteur stupéfiants sur les 5 ans est en moyenne de 16 %, avec un pic à 31 % en 2019 et une nette baisse pour 2022 (4%).

## Évolution de l'accidentalité entre 2018 et 2022

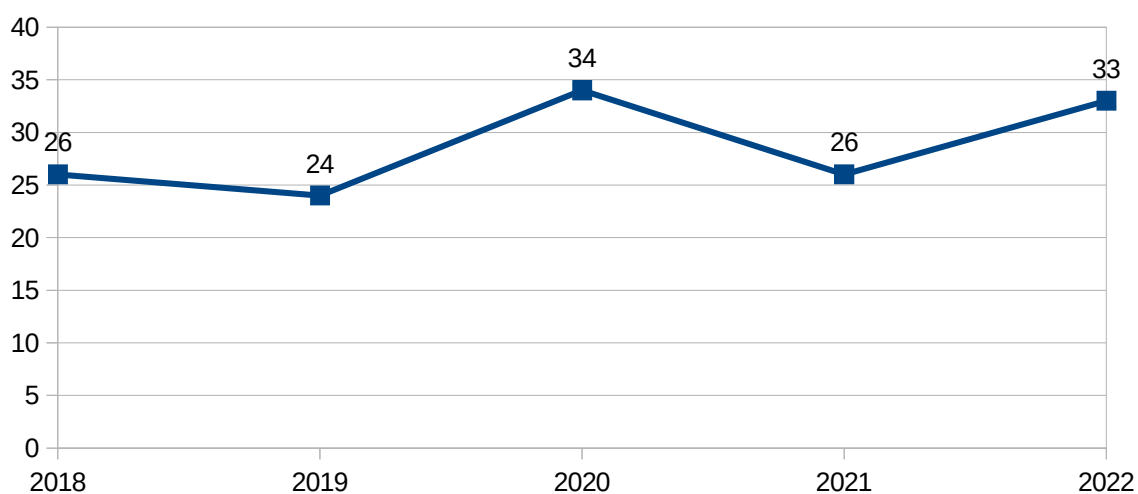
**ENJEU Prioritaire  
DGO 2023 - 2027**

**FOCUS VITESSE**

Constat 2018 - 2022 Facteur VITESSE	
Accidents	143
Tués	29
Blessés	195

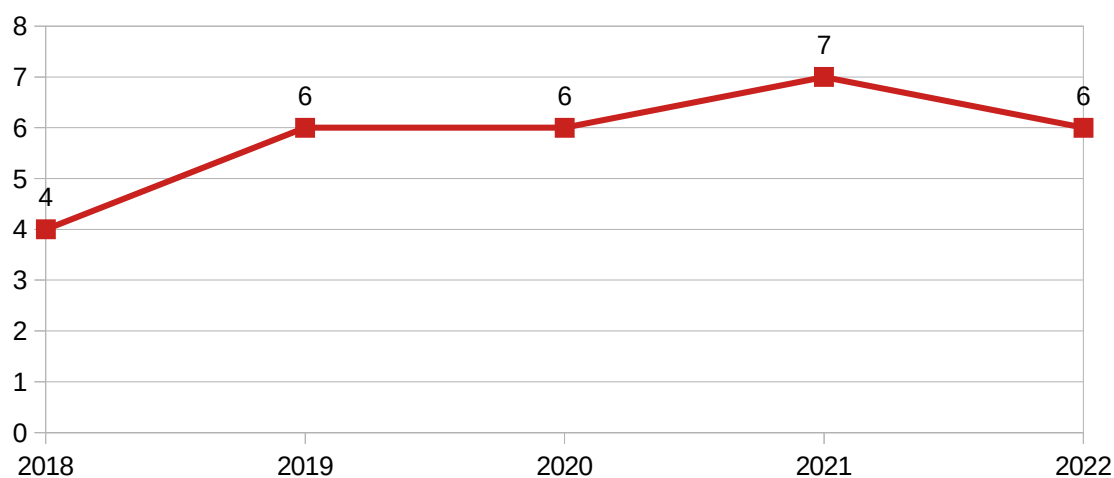
### Évolution du nombre d'accidents avec le facteur vitesse

de la période 2018-2022



### Évolution du nombre de tués avec le facteur vitesse

de la période 2018-2022



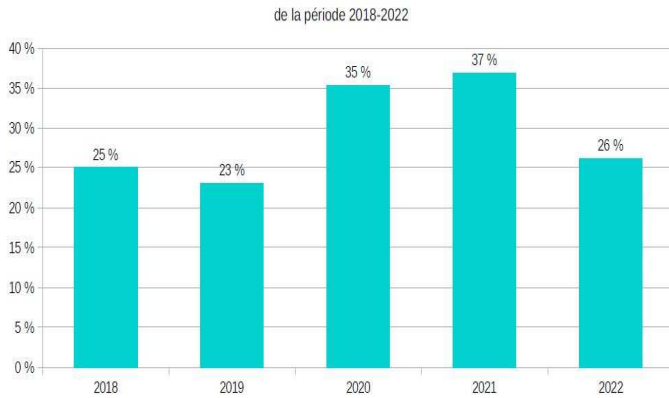
Sur la période 2018-2022, le facteur vitesse est impliqué dans 143 accidents et est responsable de 29 tués.

# Évolution de l'accidentalité entre 2018 et 2022

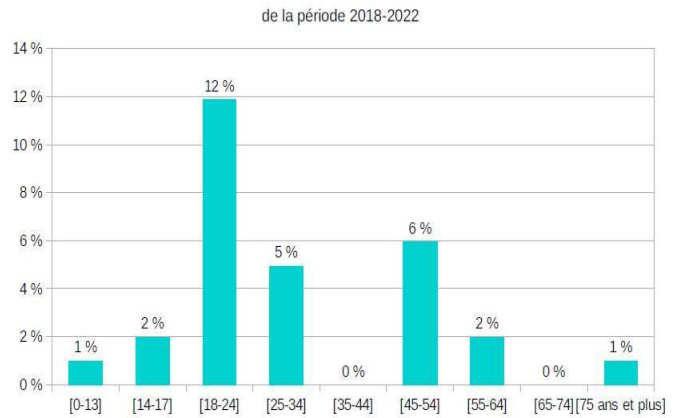
## FOCUS VITESSE

## ENJEU Prioritaire DGO 2023 - 2027

Part des tués avec le facteur vitesse par rapport à la mortalité départementale



Répartition des tués avec le facteur vitesse par classe d'âge



Part des tués avec le facteur vitesse par rapport à la mortalité départementale de la période 2018-2022

Année	Tués Vitesse	Tués Mortalité départementale	Part des tués avec facteur vitesse Par rapport à la mortalité départementale 2018-2022
2018	4	16	25 %
2019	6	26	23 %
2020	6	17	35 %
2021	7	19	37 %
2022	6	23	26 %
<b>Totaux sur les 5 ans :</b>	<b>29</b>	<b>101</b>	
<b>Part des tués avec facteur vitesse sur les 5 ans :</b>			<b>29 %</b>

Sur la période 2018-2022, dans le 82, 29% des tués le sont avec le facteur vitesse. Ce taux est relativement stable entre 2018 et 2022, avec néanmoins une légère augmentation pour les années 2020 et 2021.

En 2022, la part des tués dans les accidents avec vitesse représentent 26 % des tués de l'accidentalité générale en Tarn-et-Garonne.

Les 3 principaux facteurs risque sont sur-représentés chez les 18-24 ans, ce qui fait de la sensibilisation/prévention des conduites à risque un enjeu prioritaire vis-à-vis du public « jeunes ».

En 2022, le facteur vitesse a représenté 12% des tués sur la tranche des 18-24 ans, ce qui est un taux significativement supérieur à celui constaté pour les autres tranches d'âge.



# Évolution de l'accidentalité entre 2018 et 2022

**ENJEU Prioritaire  
DGO 2023 - 2027**

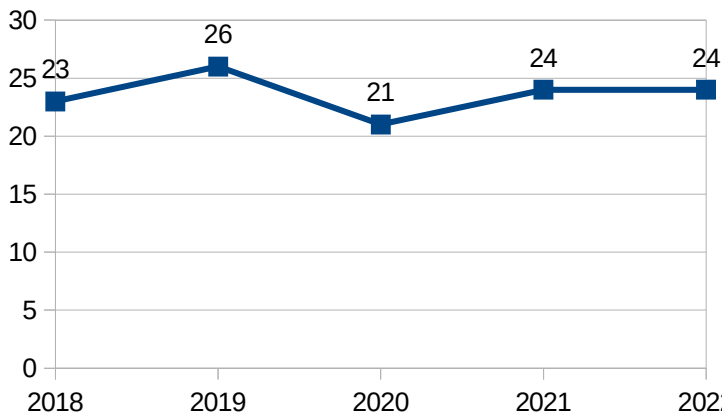
En fonction des différents types de trajets :

## Les risques routiers professionnels

Constat 2018 - 2022 Trajets professionnels	
Accidents	118
Tués	14
Blessés	140

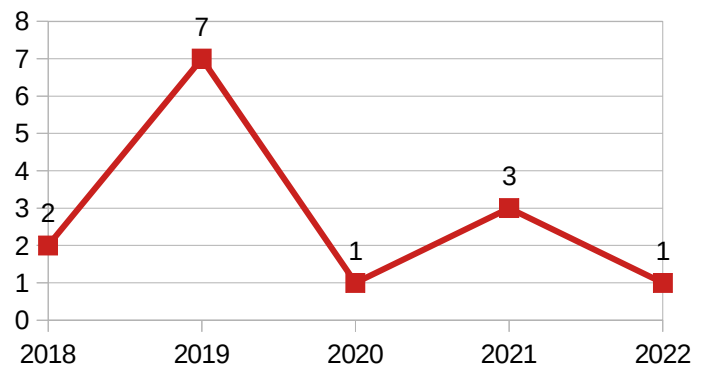
### Évolution du nombre d'accidents lors de trajets professionnels

de la période 2018-2022



### Évolution du nombre de tués lors de trajets professionnels

de la période 2018-2022



Part des professionnels tués par rapport à la mortalité départementale de la période 2018-2022

Année	Professionnels Tués	Tués Mortalité départementale	Part des professionnels tués Par rapport à la mortalité départementale 2018-2022
2018	2	16	13 %
2019	7	26	27 %
2020	1	17	6 %
2021	3	19	16 %
2022	1	23	4 %
Totaux sur les 5 ans :	14	101	
Part des professionnels tués avec facteur vitesse sur les 5 ans :			14 %

Les chiffres de l'accidentalité peuvent également être considérés en fonction des différents types de trajets accomplis, qu'il s'agisse de trajets dits « professionnels » ou bien de trajets de « promenade-loisirs ».

La lutte contre les risques routiers professionnels, qui comportent à la fois les trajets domicile-travail et les trajets de mission accomplis sur les horaires de travail, est définie comme enjeu prioritaire pour la période 2023-2027 par le document général d'orientation.

Le risque routier professionnel représente en moyenne 14% des tués sur la période 2018-2022 avec un nombre d'accidents annuel de trajets professionnels stable, compris entre 21 et 26.

# Évolution de l'accidentalité entre 2018 et 2022

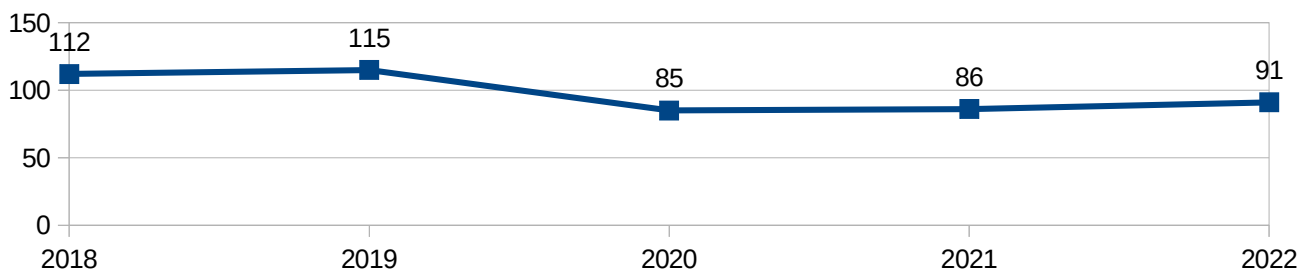
## En fonction des différents types de trajets :

### Les trajets promenades et loisirs

Constat 2018 - 2022 Trajets promenades / loisirs	
Accidents	489
Tués	81
Blessés	650

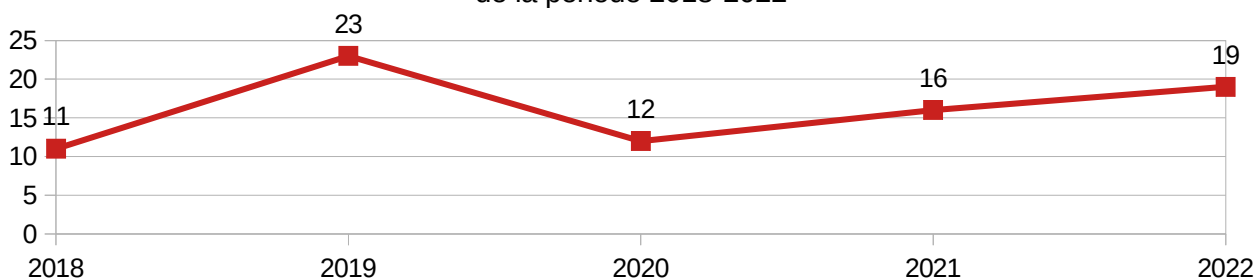
### Évolution du nombre d'accidents lors de trajets promenades / loisirs

de la période 2018-2022



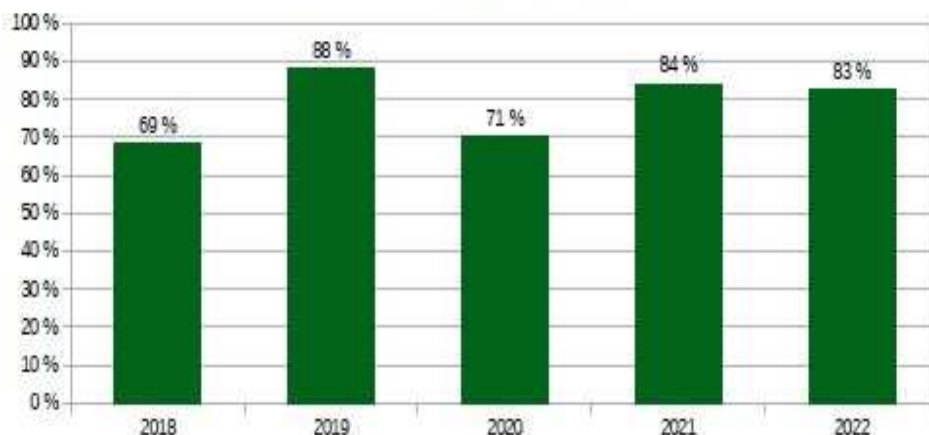
### Évolution du nombre de tués lors de trajets promenades / loisirs

de la période 2018-2022



### Part des tués lors de trajets promenades / loisirs par rapport à la mortalité départementale

de la période 2018-2022



Les trajets promenades et loisirs représente en moyenne 80 % des tués pour la période 2018-2022 .

Les trajets promenades et loisirs ont provoqué 81 tués sur les routes du département pour la période 2018-2022, avec un pic en 2019 (23 tués).

# Évolution de l'accidentalité entre 2018 et 2022

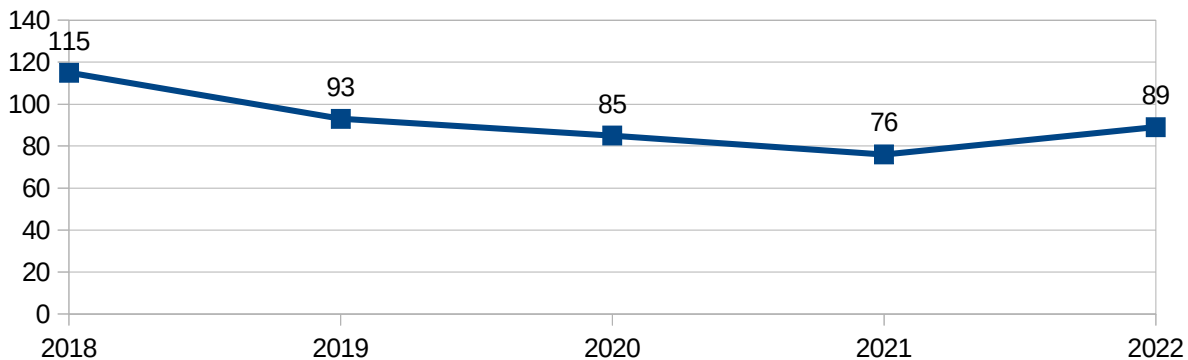
En fonction des différents types de milieux :

## L'accidentalité hors agglomération

Constat 2018 - 2022 Hors agglomération	
Accidents	458
Tués	80
Blessés	602

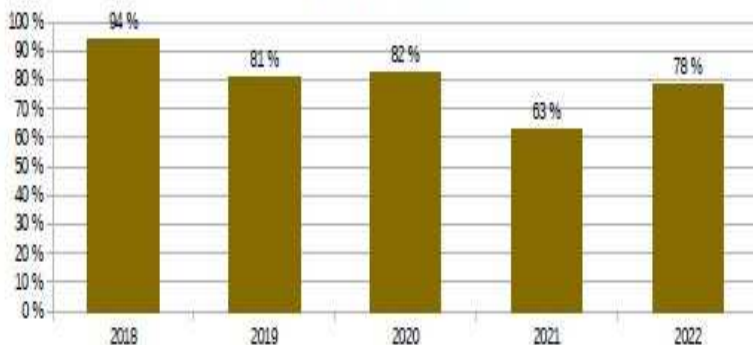
### Évolution du nombre d'accidents hors agglomération

de la période 2018-2022



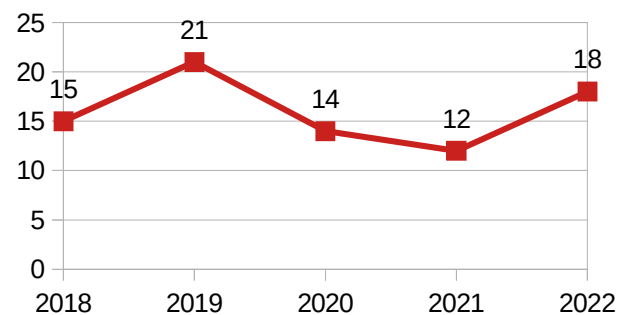
### Part des tués hors agglomération par rapport à la mortalité départementale

de la période 2018-2022



### Évolution du nombre de tués hors agglomération

de la période 2018-2022



Les chiffres de l'accidentalité peuvent également être considérés en fonction des différents types de milieu dans lequel ils interviennent.

L'on distingue notamment les accidents qui se produisent en agglomération et ceux qui se produisent hors agglomération.

L'accidentalité mortelle (80 tués sur 101) se concentre surtout sur le réseau communal et départemental "hors agglomération, hors autoroutes".

En 2022, l'accidentalité hors agglomération a représenté 18 tués, soit 78 % de la mortalité routière départementale.

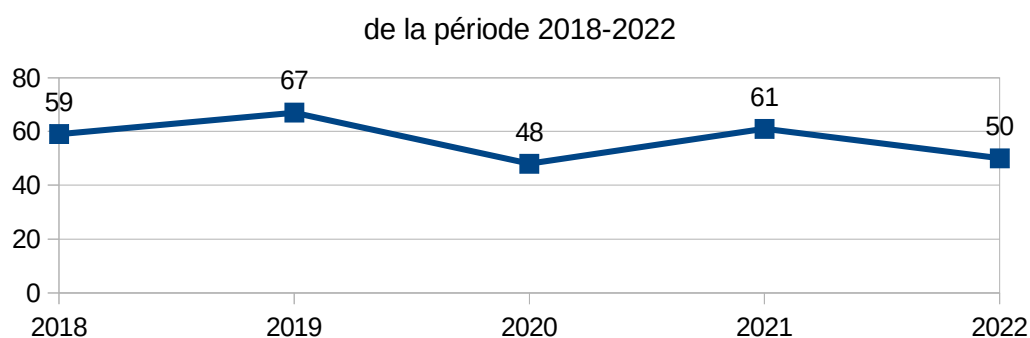
# Évolution de l'accidentalité entre 2018 et 2022

En fonction des différents types de milieux :

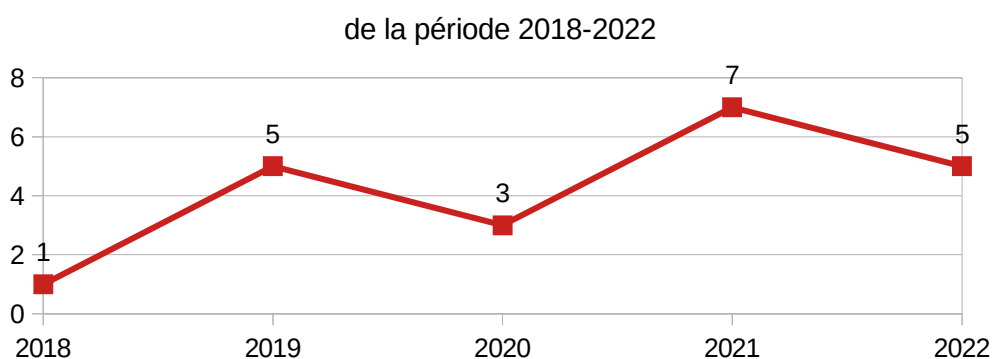
## L'accidentalité en agglomération

Constat 2018 - 2022 En agglomération	
Accidents	285
Tués	21
Blessés	339

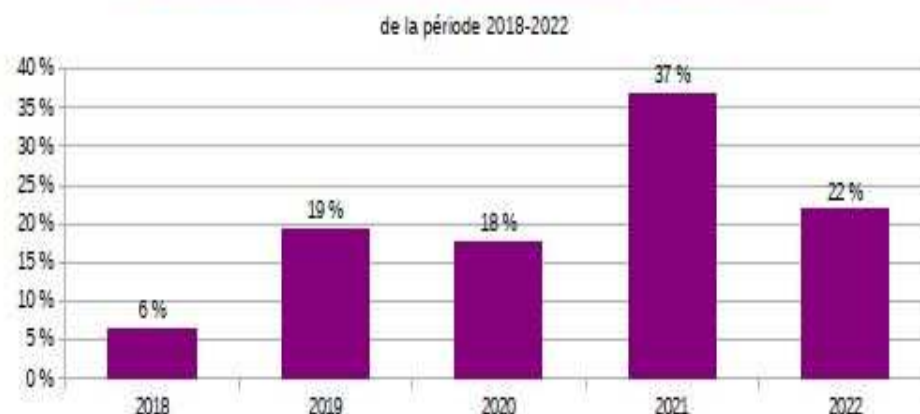
### Évolution du nombre d'accidents en agglomération



### Évolution du nombre de tués en agglomération



### Part des tués en agglomération par rapport à la mortalité départementale



En 2022, l'accidentalité en agglomération a représenté quant à elle 5 tués (pour 50 accidents), soit 22 % de la mortalité routière départementale.

# LEXIQUE

## ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION

Il provoque au moins une victime, survient sur une voie ouverte à la circulation publique, implique au moins un véhicule motorisé ou non. Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou n'impliquent pas de véhicules.

---

## ACCIDENT GRAVE

Un accident grave comporte au moins un tué ou un blessé hospitalisé.

---

## ACCIDENT MORTEL

Un accident mortel comporte au moins un tué.

---

## BLESSÉS

Parmi les blessés on distingue :

- Les blessés hospitalisés : blessés dont l'état nécessite plus de vingt-quatre heures d'hospitalisation.
- Les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de vingt-quatre heures.

NB : dans ce rapport, le terme « blessés » regroupe les blessés hospitalisés et les blessés légers.

---

## TUÉS

Victimes décédées sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.

---

## USAGERS VULNÉRABLES

Usagers n'ayant pas de protections suffisantes en cas de choc avec un véhicule, comme : un motard, un cycliste, un piéton, etc. Plus la vitesse est importante au moment d'un choc et plus leurs chances de survie sont faibles.

---

## MOBILITÉS DOUCES

Les mobilités douces sont composées par les piétons (y compris les Engins de déplacement personnels - EDP-sm), les Vélos (y compris les vélos à assistance électrique - VAE) et les Engins de déplacement à Moteur (EDP m).

---

## PIÉTON

Dans la catégorie des piétons sont également comptabilisés tous les engins de déplacements personnels non motorisés (skate-board, trottinette, rollers...).

---

## VÉLO

Dans la catégorie des vélos sont également comptabilisés tous les engins de déplacements personnels motorisés (skate-board et trottinette électriques, vélo à assistance électrique...).

---

## CYCLOMOTEUR

Deux-roues motorisés dont la cylindrée est inférieure à 50 cc et dont la vitesse est limitée à 45 km/h.

---

## MOTOCYLETTE LÉGÈRE

Deux ou trois-roues motorisés dont la cylindrée est supérieure à 50 cc et inférieure à 125 cc.

---

## MOTOCYLETTE LOURDE

Deux ou trois-roues motorisés dont la cylindrée est supérieure à 125 cc.

---

## VOITURE

Dans le document, on trouvera les termes de véhicules légers (VL) ou véhicules de tourisme. Il s'agit de véhicules dont le poids total en charge n'excède pas 3,5 T et peuvent être conduit avec un permis B, ils sont regroupés avec les véhicules utilitaires légers (VU).

---

## MILIEU URBAIN

C'est l'ensemble des réseaux de voiries situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du code de la route (partie de routes situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération), quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau, situé hors agglomération, constitue la rase campagne.

---

# SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE, ENSEMBLE

---

## Conception et production :

Didier BOUDON Coordinateur sécurité routière  
Jordi FORTANT Chargé de mission ODSR

**Observatoire de la sécurité routière - Préfecture de Tarn et Garonne**  
BP 10779 - 2 Allée de l'Empereur 82013 MONTAUBAN CEDEX