



PREFET DE TARN-ET-GARONNE

Octobre 2015

## Fiche n° 11

### L'évolution de la sécurité routière

*Service émetteur : DDT/SCADT/BCISR*

*Coordonnées du service : 05. 63 .22 . 23. 81*

*Personne à contacter : Stéphane RICHY*

#### 1- Bilan au 30/09/2015

- 136 accidents soit + 9 par rapport à 2014
- 17 tués soit – 2 par rapport à 2014
- 111 blessés hospitalisés soit +13 par rapport à 2014
- 57 blessés légers sans changement par rapport à 2014

En matière d'insécurité routière, les résultats observés durant les 9 premiers mois de l'année ne sont pas satisfaisants.

Les légères variations sur des données de petites tailles ne permettent pas de donner des tendances solides. Pour apprécier l'état de l'insécurité routière locale, il convient de se référer à la dernière publication en juillet 2015 des indicateurs départementaux de sécurité routière par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR). Celui-ci pointe à nouveau le département en 4<sup>o</sup> position pour le risque d'être tué sur la route par million d'habitants.

Afin de comparer des entités semblables, l'ONISR a identifié 9 familles de départements. Le Tarn-et-Garonne est classé dans la famille des départements dits « de transition » (ainsi que le Tarn) avec 27 autres. Parmi les spécificités du département à l'intérieur de cette famille, sont identifiés comme très significatifs les accidents à un seul véhicule contre un obstacle fixe (arbres, ponceaux, etc) et les accidents liés à une alcoolémie excessive.

De plus, les accidents survenus durant les 9 premiers mois de 2015 mettent en évidence une surexposition des usagers vulnérables (piétons-cyclistes-motards) au risque routier (9 tués sur 17 pour ces usagers). Les 2 roues motorisés (2RM) sont particulièrement surexposés : ils sont impliqués dans 27 % des accidents et représentent 15 % des tués (respectivement 37 % et 23 % pour la France entière).

Les  $\frac{3}{4}$  des accidents de 2RM sont des collisions à plusieurs véhicules, démontrant ainsi un manque évident de partage de la route par la majorité des usagers locaux.

Les hommes (84%) sont très majoritairement représentés parmi les victimes de ces accidents (*de plus, un certain nombre de victimes du sexe féminin dans cette typologie d'accident provient du statut de passager*)

2RM	2010	2011	2012	2013	2014	2015(6mois)
Accidents	55	42	52	44	56	18
Tués	5	6	3	6	2	4
BH	39	29	42	29	40	14
BL	13	10	15	8	17	6

## 2) Face à cette dégradation préoccupante, l'État met en œuvre un plan d'actions offensif

Les nouvelles mesures annoncées à l'issue du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015 s'ajoutent au plan d'actions d'urgence annoncé le 26 janvier dernier. L'objectif – ambitieux - est de passer en dessous de 2000 tués d'ici à 2020.

La lutte contre les comportements dangereux s'intensifie : en Tarn-et-Garonne, elle se traduit entre autres par la présence renforcée des forces de l'ordre sur les lieux et aux horaires les plus accidentogènes et la mise en service prochaine de 13 radars double sens.

Parallèlement, les forces de l'ordre poursuivent leurs actions de sensibilisation : interventions en milieu scolaire, collège pour les problématiques des 2 roues, lycée pour les conduites addictives, permis piéton, opérations coordonnées (foires-expos...), rencontres de la sécurité.

## 3) L'action déterminée des pouvoirs publics passe par le nécessaire partenariat entre l'État et les collectivités locales

Sur la période 2010-2014, la moitié des accidents corporels de la circulation routière se produit sur le réseau dont la compétence appartient aux communes ou EPCI. Ces accidents génèrent 1/3 des tués du département.

Le rôle des maires et des présidents d'EPCI est donc essentiel pour faire reculer le nombre des tués sur les routes.

Pour redynamiser la charte de partenariat signée en 2006 entre le préfet et l'association départementale des maires – la première de France - le préfet a invité le 25 juin dernier les correspondants communaux de sécurité routière à une réunion d'information et d'échanges animée par le coordinateur départemental « sécurité routière ».

Ces correspondants ont vocation à intégrer le réseau départemental que les services de l'Etat animent en la matière. Cette animation se traduit à la fois par des formations/informations sur les champs de compétences des élus qui participent à la sécurité des déplacements. Elle peut également se traduire par l'appui de financements via le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) ou la mise à disposition d'experts pour les projets retenus.

Par ailleurs, le CISR du 2 octobre 2015 a annoncé le déploiement sans précédent de radars vitesse (+ 10 000) dont l'activation sera aléatoire. La réussite et l'acceptation de ce dispositif sont étroitement liées à une mise en cohérence des limitations de vitesses sur l'ensemble du territoire. Car si les vitesses maximales autorisées (VMA) sont fixées par le code de la route, toute autorité de police peut cependant, pour des raisons liées à la sécurité routière, l'ordre public ou des motifs environnementaux, les abaisser. Ces changements des VMA sont parfois difficiles à connaître ou à suivre pour les usagers de la route.

Afin d'y remédier, et ainsi favoriser le respect des règles, les services de l'Etat vont bâtir dans les prochains mois une base de données nationale des VMA, en libre accès à l'ensemble des usagers, enrichie progressivement par l'ensemble des autorités ayant la compétence pour fixer ces vitesses.

C'est à ce titre que le concours des maires sera sollicité ; ce sera l'occasion de « toiler » les limitations antérieures éventuellement inadaptées (donc incomprises des usagers et par conséquence mal respectées).

Avec le concours des collectivités, une mobilisation sans faille doit être poursuivie pour faire reculer l'insécurité routière en Tarn-et-Garonne.