Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE LA REGION
LANGUEDOC-ROUSSILLON

PREFECTURE
DE L'HERAULT

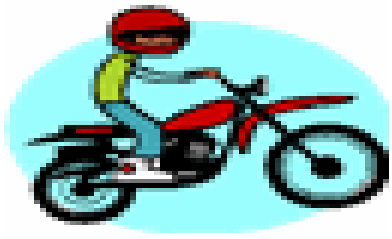
DOCUMENT GENERAL d'ORIENTATIONS

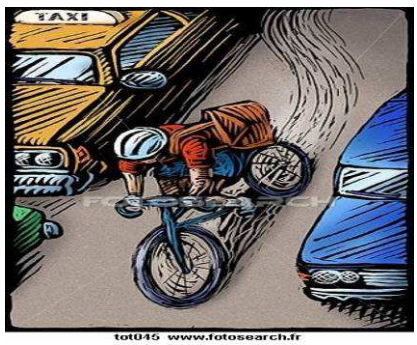
DE SECURITE ROUTIERE

2009- 2012

jbo0029 www.fotosearch.fr

pgi0406 www.fotosearch.fr





tot045 www.fotosearch.fr

34, PLACE DES MARTYRS DE LA RESISTANCE - 34062 MONTPELLIER CEDEX 2
www.languedoc-roussillon.pref.gouv.fr - www.herault.pref.gouv.fr

AM 34

Association des Maires de l'Hérault

INTRODUCTION

Le Président de la République a fixé un objectif national ambitieux : passer sous la barre des 3000 morts sur les routes d'ici 2012, diviser par deux les accidents mortels dus à une alcoolémie excessive, diviser par deux le nombre d'utilisateurs de deux-roues tués et enfin diviser par trois le nombre de jeunes tués sur les routes.

Cet objectif devra se traduire concrètement, dans chaque département, par une réduction massive et continue du nombre des blessés et des tués, en moyenne voisine de 8% par an. Il suppose bien entendu la mobilisation de tous les acteurs publics pour faire émerger de nouvelles initiatives dans des champs jusque là non investis et pour mettre en œuvre des démarches organisées et structurées autour de nouveaux partenariats actifs.

Le présent document général d'orientations pour la sécurité routière (DGO) est le document qui formalise le travail commun des représentants des institutions, des collectivités territoriales, des assureurs, des associations et des professionnels dans le département de l'Hérault. Placé sous l'autorité du directeur de cabinet, chef de projet de sécurité routière, et supervisé par la coordination de sécurité routière, avec l'appui technique constant de l'observatoire départemental de sécurité routière de la DDE et les conseils méthodologiques du pôle d'animation régional de sécurité routière, l'ensemble de ces personnalités s'est penché sur les gisements d'un progrès possible en matière d'insécurité routière.

Parmi les enjeux sur lesquels a porté la réflexion, quatre étaient identifiés au niveau national : l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux roues motorisés. Les études statistiques de l'accidentologie des cinq dernières années dans l'Hérault ont conduit à en repérer deux supplémentaires au plan local : les accidents en ville et les accidents dans le cadre du travail.

Un comité de pilotage a été constitué le 23 juin, sous mon autorité, et informé à la fois de la démarche du DGO et de la détermination de ces six enjeux, qu'il a validés lors de sa première réunion du 8 juillet, au cours de laquelle il a désigné deux animateurs pour chacun des groupes de travail correspondant aux enjeux.

Ces derniers aussitôt avertis ont composé leurs groupes de travail pour le 18 août, et une première réunion inter- groupes a eu lieu le 19 septembre, la seconde, le 7 novembre, ayant pour objet le retour des propositions d'orientations pour les actions de sécurité routière des quatre prochaines années, orientations à leur tour validées lors de la deuxième réunion du comité de pilotage, le 13 novembre dernier.

L'aspect marathonien de la démarche n'a aucunement nui à la qualité du travail des groupes, due en grande partie à la richesse et à la diversité de leurs participants.

L'élaboration de ce document présente deux intérêts majeurs : d'une part, les orientations d'action qu'il propose serviront d'ossature au moins aux quatre prochains Plans départementaux d'actions de sécurité routière de l'Hérault (PDASR), d'autre part, en faisant travailler ensemble des acteurs locaux qui ne se connaissaient pas, il a fait naître un nouveau réseau, qui a vocation à se pérenniser selon des formations à géométrie variable, le comité de suivi du PDASR par exemple.

En outre, certaines des propositions qu'il énonce étant de portée nationale, il viendra alimenter les réflexions du prochain Comité interministériel de la sécurité routière.

Le cheminement de chacun des six groupes est rapporté ici, suivi d'une récapitulation de leurs conclusions, qui fait souvent apparaître des projets transversaux. C'est pourquoi il est apparu plus pertinent de les présenter par domaine d'action plutôt que par enjeu afin de faire ressortir la diversité de leurs champs d'application.

Ces conclusions doivent constituer le ferment des mesures à prendre durant ces prochaines années pour juguler l'insécurité routière dans le département de l'Hérault.

Le Préfet,

SOMMAIRE

I.	Situation départementale	page 5
II.	Enjeu alcool	page 9
III.	Enjeu vitesse	page 16
IV.	Enjeu jeunes	page 23
V.	Enjeu deux roues motorisés	page 37
VI.	Enjeu accidents en milieu urbain	page 48
VII.	Enjeu accidents dans le cadre du travail	page 55
VIII.	CONCLUSIONS	page 62
IX.	Annexe I : Composition du Comité de pilotage	page 69
X.	Annexe II : Composition des groupes de travail	page 71
XI.	Signatures des partenaires	page 78

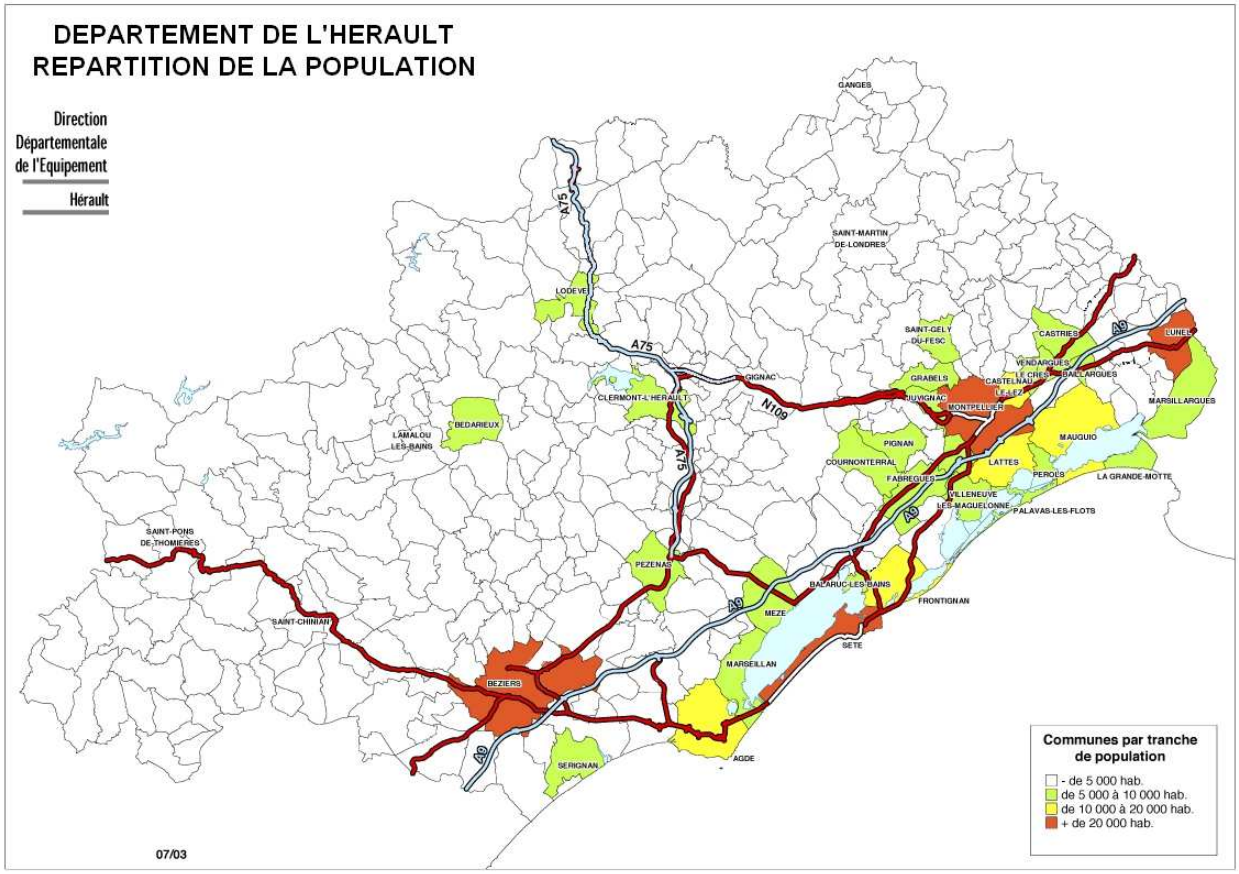
SITUATION DEPARTEMENTALE

Description générale du département (chiffres INSEE janvier 2009)

Superficie : 6 101 km²

Population : 1 018 958 habitants au 1er janvier 2009

Densité : 167 habitants au km² (108 pour la France)



Parc voitures de tourisme au 1er janvier 2008 : 539 968 soit 0,53 voiture par habitant

- Immatriculations de l'ensemble des véhicules à 4 roues : véhicules légers, véhicules utilitaires, camionnettes, poids lourds, autocars et autobus.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Véhicules neufs	36467	37262	38024	40253	38723	38145
Véhicules d'occasion	110354	113562	110220	113049	112486	113348
Total	146821	150824	148244	153302	151209	151493

Les immatriculations annuelles de véhicules à 4 roues ont été au total supérieures de 3,18% en 2008 à ce qu'elles étaient en 2003 et de 4,6 pour ce qui concerne les véhicules neufs. Cependant, si elles ont augmenté jusqu'à fin 2006, elles ont chuté sur l'année 2007 et n'ont repris que de 0,18% en 2008 ; on remarque en 2008 une diminution des immatriculations de véhicules neufs de 1,5% et pour les véhicules d'occasion la progression n'est que de 0,76% alors qu'elle est de 2,7% par rapport à 2003.

- Immatriculations des motocyclettes

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Motocyclettes de 125 cm3 neuves	1572	2024	2225	2966	3167	3515
Motocyclettes de plus de 125 cm3 neuves	1982	1983	2263	2461	2505	2536
TOTAL	3554	4007	4488	5427	5672	6051
Ensemble des motocycles d'occasion	8421	9093	9198	10225	12509	NC

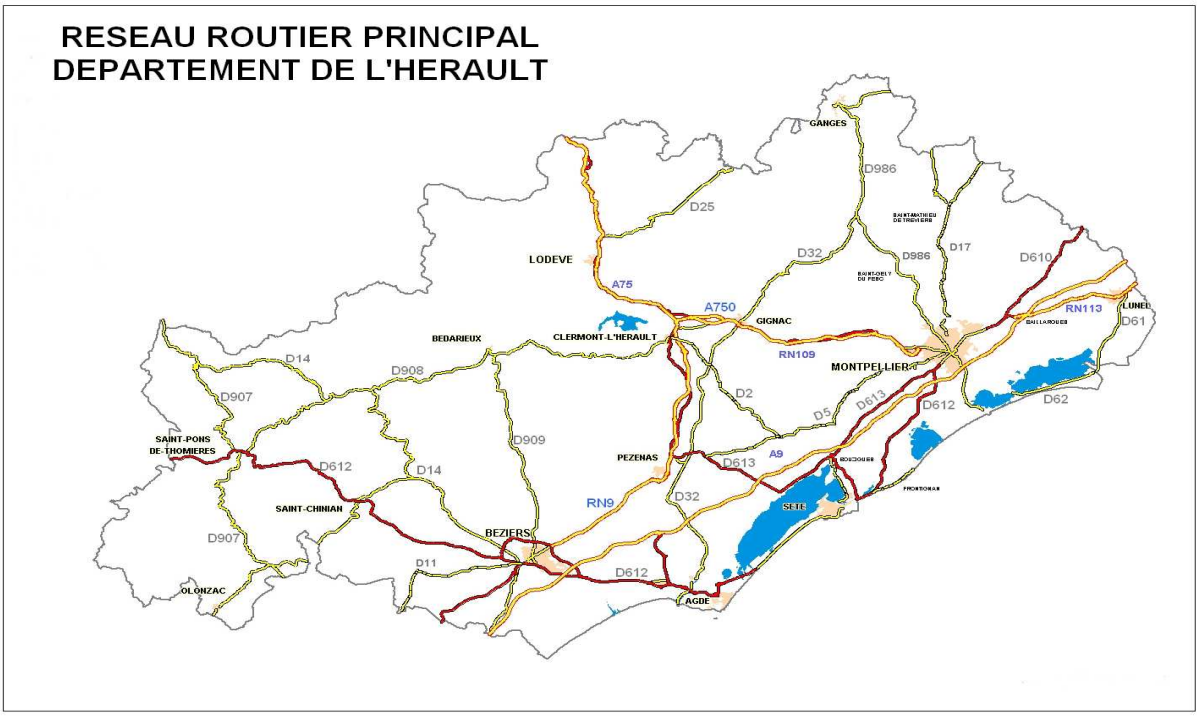
Les immatriculations de motos neuves de 125 cm3 ont plus que doublé en 2008 par rapport à 2003, et celles des plus de 125cm3 neuves ont augmenté de près de 28% ; au total, les immatriculations de motos neuves en 2008 sont de 70% supérieures à ce qu'elles étaient en 2003.

Les immatriculations de motos d'occasion avaient quant à elles progressé de 48,5% à fin 2007 par rapport à 2003.

Les données sur le parc des motos ne sont pas disponibles en raison de la quasi impossibilité de suivre la mortalité de ces véhicules ; néanmoins, le parc virtuel de l'Hérault était à fin 2007 de près de 52% supérieur à ce qu'il était en 2003.

<u>Réseau et trafic routier :</u>

- Autoroutes : 175 km
- Routes Nationales : 65 km
- Routes départementales : 5000 km

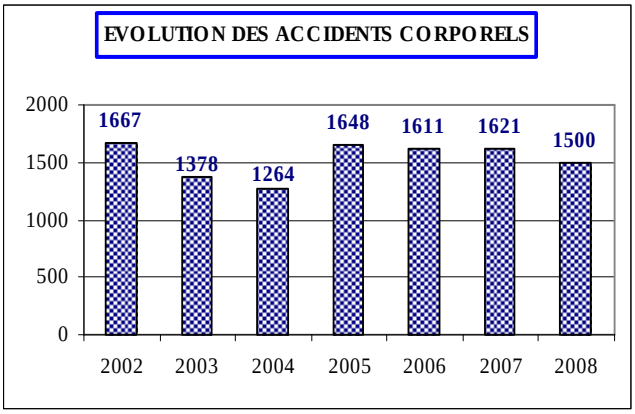


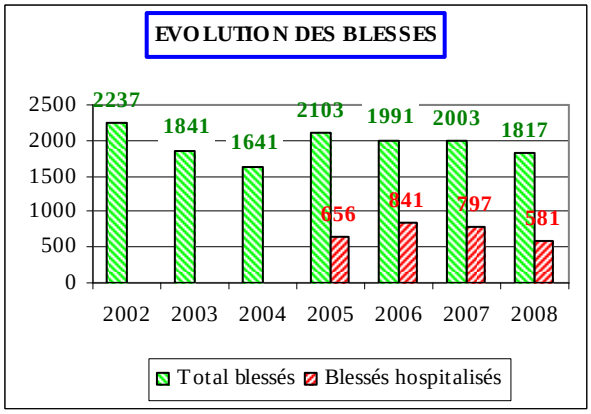
Spécificités du département de l'Hérault:

- Un fort attrait touristique pendant les mois de juillet août septembre mais également hors saison, puisque 38 millions de nuitées de touristes sont enregistrées chaque année.
- De grosses infrastructures routières: plus de 100 000 véhicules/jour sur l'A9, dont 18 000 poids lourds, plus de 60 000 véhicules/jours sur les routes départementales autour de Montpellier, et sur la RD612 qui est un lien économique fort entre Béziers et le Tarn.
- Une population concentrée sur la bande littorale.
- Une expansion démographique exceptionnelle (+1,6% par an).

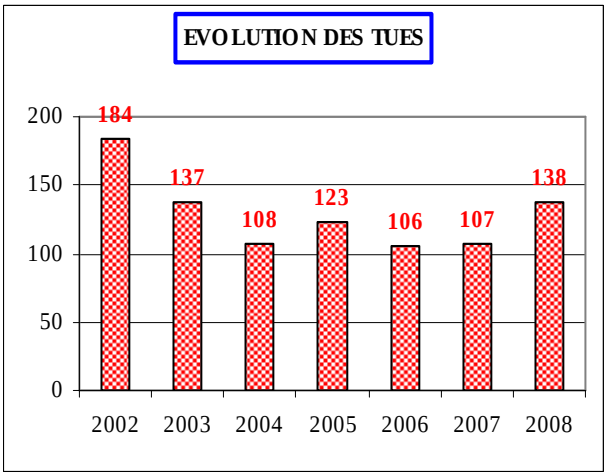
Accidentologie

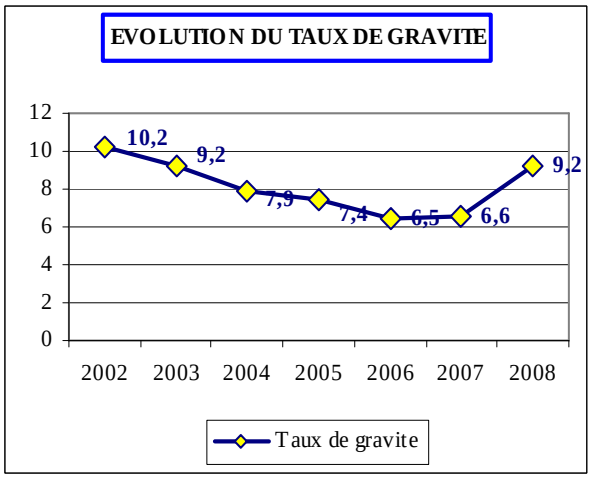
Tous ces éléments entrent en compte dans la typologie des accidents de la route de l'Hérault.



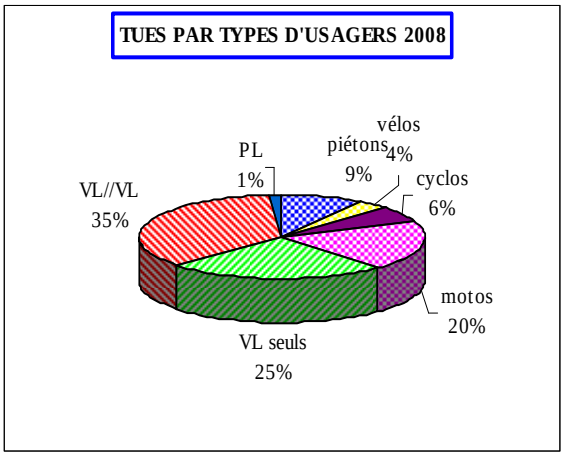


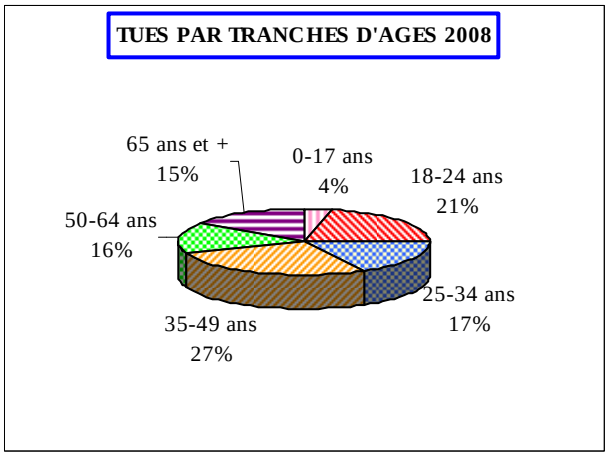
Le nombre des accidents corporels et des blessés a commencé à diminuer en 2003 et, après une remontée en 2005, est régulièrement à la baisse.



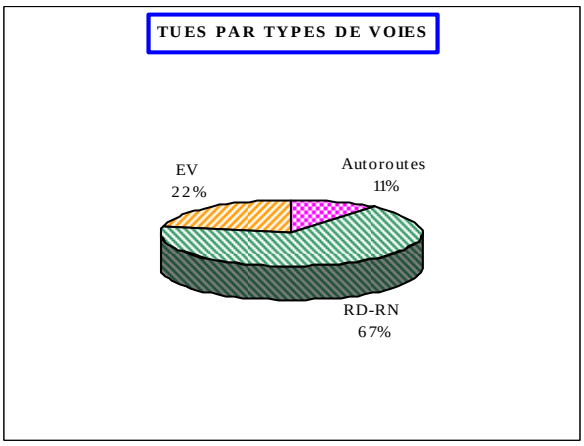


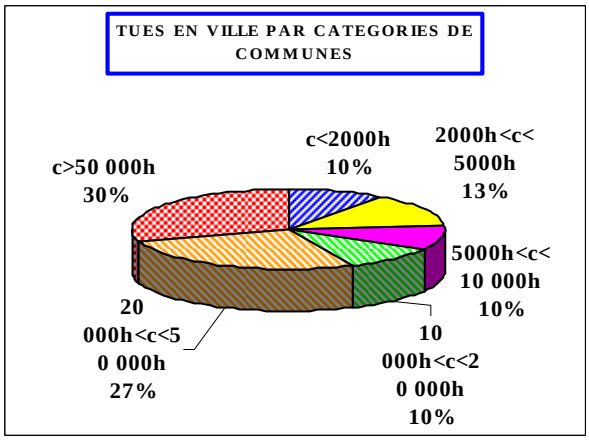
Le nombre de tués qui, à l'exception d'une augmentation également en 2005, n'avait cessé de décroître de façon significative depuis 2002, présente malheureusement une importante augmentation en 2008 ; le taux de gravité des accidents (nombre de tués//nombre d'accidents) est ainsi en forte hausse.



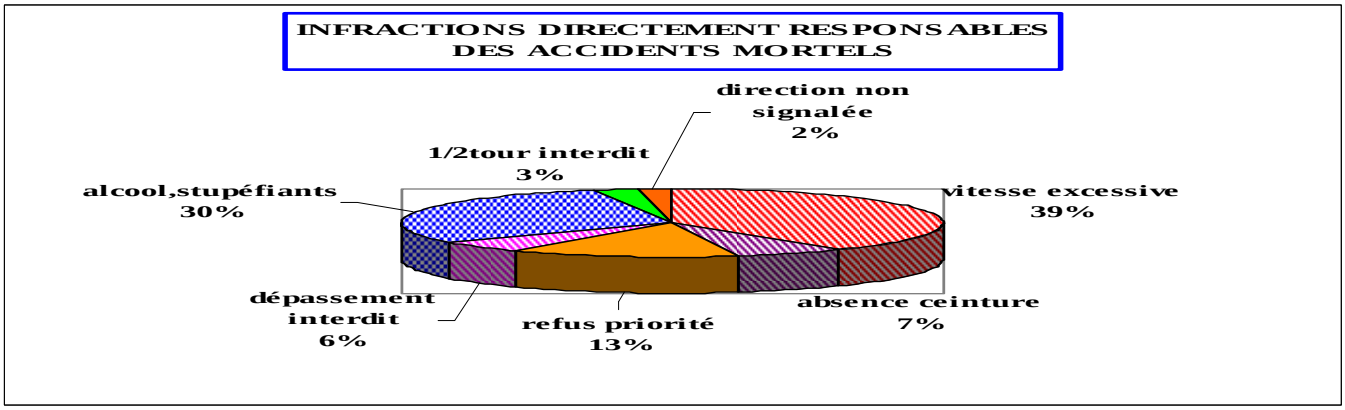


Quelles que soient les fluctuations du nombre total de victimes depuis 2002, la proportion de chaque type d'usager reste relativement constante notamment pour les automobilistes, toujours plus de la moitié, et les deux roues motorisés, entre 25% et 28%. Il en est de même pour les moins de 25 ans, qui représentent chaque année entre 25% et 30% des tués.





Les accidents en ville, l'un des enjeux du département, sont en diminution de 12% par rapport à 2007 ; s'ils se produisent encore le plus souvent dans les agglomérations de plus de 50000 habitants, c'est- à- dire à Montpellier et Béziers, c'est de façon beaucoup moins écrasante qu'auparavant, et leur proportion dans les communes de 20000 à 50000 habitants, presque aussi importante, est en forte augmentation par rapport aux précédentes années, et de + 16% par rapport à 2007.



Le premier facteur d'accident mortel est toujours la vitesse excessive, suivi de près par l'usage d'alcool ou de stupéfiants ; l'ensemble des incivilités telles que les dépassements ou demi- tours interdits sur la voie, changement de direction non signalé ou refus de priorité est à l'origine de près d'un quart des accidents mortels.

ENJEU N°I : ALCOOL

DGO 2009-2012

Enjeu Alcool

1) Nombre d'usagers en situation de délit ou d'infraction - Période 2003 à 2007

sur un total de 6910 accidents

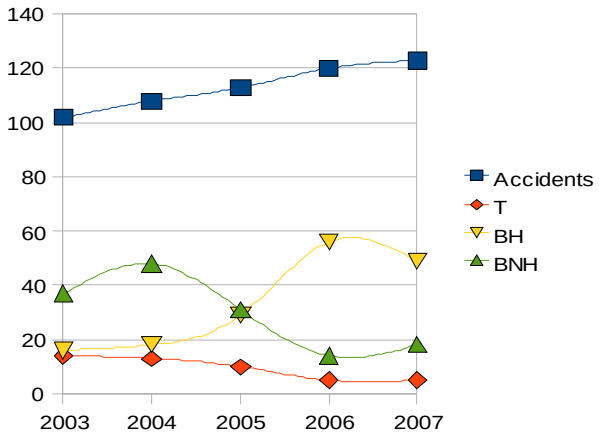
	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'usagers concernés		
			Tués	BH	BNH
non défini	4688	2986	348	1077	2106
pas d'infraction	10405	5956	169	1756	3747
situation en infraction	69	69	3	15	14
situation en délit	511	497	44	153	134
Total	15673	6910	564	3001	6001

Dans le département de l'Hérault, sur la période 2003-2007, 8,2% des usagers étaient en situation de délit ou d'infraction au moment de l'accident, la moyenne nationale sur la même période est de 10%.

2) Évolution du nombre de victimes et d'accidents où un usager était en situation de délit ou d'infraction constatée - Période 2003 à 2007

sur un total de 6910 accidents

	Infractions					Délits					Total				
	2003	2004	2005	2006	2007	2003	2004	2005	2006	2007	2003	2004	2005	2006	2007
Accidents	9	9	14	19	18	93	99	99	101	105	102	108	113	120	123
T	1	1	0	0	1	13	12	10	5	4	14	13	10	5	5
BH	1	2	2	5	5	15	16	27	51	44	16	18	29	56	49
BNH	1	2	4	2	5	36	46	27	12	13	37	48	31	14	18



Sur la période considérée, le nombre d'accidents dus à l'alcool a augmenté de 20%.
Le nombre de victimes a augmenté de 15% sur la même période avec une forte diminution de l'indice de gravité de 13,7 à 4.

Indice de gravité = Nb de tués/Nb d'accidents x100

3) Les victimes âgées entre 18 et 24 ans - Période 2003 à 2007

sur un total de 6910 accidents

	Accidents	Impliqués âgés entre 18 et 24 ans				
		2003	2004	2005	2006	2007
non défini	1063	197	146	311	230	256
pas d'infraction	2128	387	339	400	532	523
situation en infraction	22	4	5	4	3	6
situation en délit	118	20	25	21	26	27
Total	**3331**	**608**	**515**	**736**	**791**	**812**

4) Responsabilité présumée - Période 2003 à 2007

sur un total de 6910 accidents

Il y a 566 accidents avec un usager dans une situation de délit ou d'infraction par rapport à l'alcool.

Dans 417 accidents sur ce total de 566, c'est l'usager en délit ou en infraction qui est présumé responsable de l'accident.

BILAN GLOBAL	Accidents	Tués	BH	BNH
Période considérée	417	53	283	337

Age des responsables présumés en situation de délit ou d'infraction:

sur un total de 417 accidents

	0-17 ans	18-24	25-40	41-60	61 et plus
Nombre	5	104	192	104	12

Types d'usager présumés responsables et en situation de délit ou d'infraction:

sur un total de 417 accidents

81% des usagers conduisent un VL

13% des usagers conduisent un 2-roues motorisés

Accidents mettant en cause un véhicule seul:

sur un total de 417 accidents, 174 accidents mettent en cause un véhicule seul dont

1 vélo

15 cyclos

13 motos

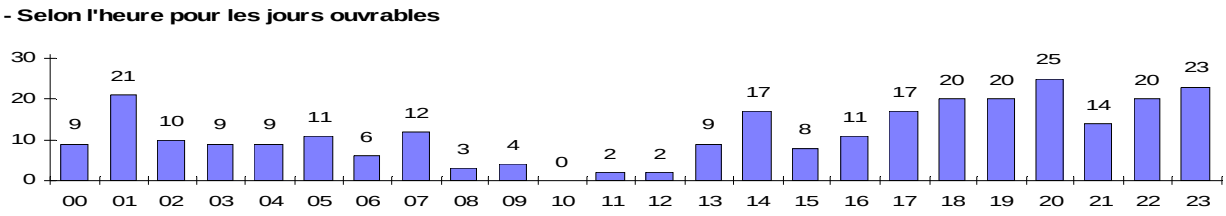
141 VL

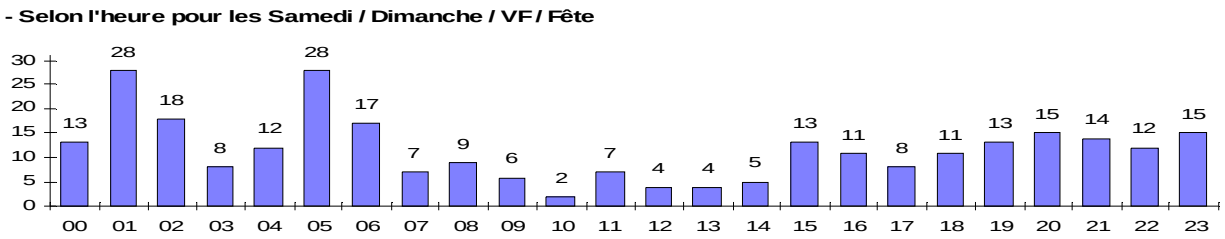
4 PL

5) Répartition des accidents dans le temps - Période 2003 à 2007

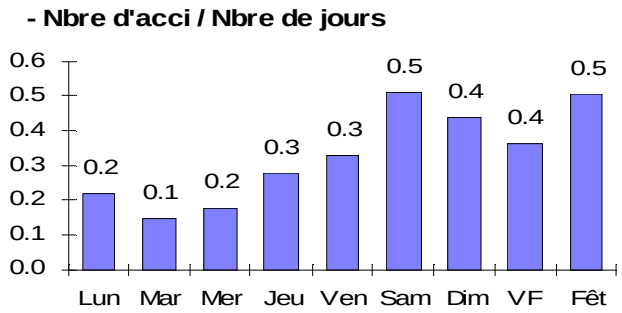
sur un total de 417 accidents dont un usager est en situation de délit ou d'infraction

- **Répartition par heure**

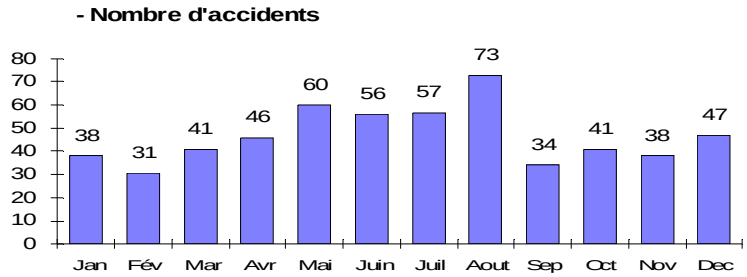




- **Répartition par jour**



- **Répartition par mois**



Les grands gisements de progrès identifiés:

1. L'alcoolisation est un enjeu majeur de coordination au sein d'un territoire, de mobilisation du droit commun et des ressources

2. Les personnes, notamment les plus jeunes se procurent de l'alcool sans problème soit dans les stations services, soit dans les épiceries ouvertes en nocturne, soit dans les supermarchés.

3. Les quartiers sensibles concentrent un sur-comportement à risque et une sur-incivilité

Orientations correspondant au gisement n°1

- Infrastructures:

Mobiliser les Conseils (Intercommunaux) (Locaux) de Sécurité et de Prévention de la Délinquance (CISPD ou CLSPD) pour en faire des structures pivots de l'action territoriale : il faut penser la stratégie et non l'utilisation des outils qui sont là uniquement pour servir la stratégie

- Information:

Réaliser une cartographie des voies, des plages horaires, des mois repérés comme particulièrement accidentogènes et ce, dans chaque territoire → Actions ciblées en utilisant les données des Observatoires Locaux de la Sécurité.

Afficher le projet territorial grâce à l'implication des élus locaux aux vertus pédagogiques

- Formation:

Intégrer dans des cours du permis de conduire, moment privilégié d'apprentissage, un module sur la prévention et la sécurité

Proposer une formation aux contrevenants passant devant la commission des retraits de permis de conduire

- Education:

Développer un programme d'actions cohérentes de prévention et d'éducation à la santé dans les établissements scolaires → Approche collective et égalitaire

Intervenir dans les 3 pôles structurants la vie sociale : la famille, l'école et l'espace public

- Contrôle et sanctions:

Articuler les actions d'éducation, de contrôle et de sanctions en mutualisant les moyens

Orientations correspondant au gisement n°2

- Infrastructures:

Prendre en compte le rôle des gérants des établissements et des commerces de nuit et favoriser leur investissement dans la promotion de la santé

Différencier les situations d'alcoolisation liées à un trouble de la personnalité (approche individuelle) et celles liées à un contexte environnemental (approche collective)

- Information:

Promouvoir et valoriser les retours « alcoolisés » en taxis, en bus, en tram, grâce à un capitaine de soirée…

Incarner les jeunes dans une image d'espoir et non de problèmes

- Formation:

Sensibiliser les gérants et les employés des établissements de nuit et des commerces sur l'impact de l'alcool sur l'accidentologie et la sécurité

Former des Travailleurs d'Intérêt Général pour accompagner et soutenir cette lutte contre l'accidentologie évitable sur les routes

- Education:

Valoriser des Travaux d'Intérêt Général pour accompagner et soutenir la lutte contre l'accidentologie évitable sur les routes

- Contrôle et sanctions:

Prononcer des sanctions administratives lorsque les gérants ne respectent pas la loi

Orientations correspondant au gisement n°3

- Infrastructures:

Considérer la dimension culturelle et environnementale

- Information:

Permettre aux publics de ces quartiers de prendre conscience de leurs comportements délétères

Incarner les jeunes dans une image d'espoir et non de problèmes

Afficher le projet territorial grâce à l'implication des élus locaux aux vertus pédagogiques

- Formation :

Impliquer les parents à des moments clés (début d'année scolaire, inscription club de foot etc.)

- Education:

Mettre en place des actions ciblées dans les milieux sensibles → Approche ciblée visant à réduire les inégalités

- Contrôle et sanctions:

Articuler les actions d'éducation, de contrôle et de sanctions

ENJEU N°II : VITESSE

DGO 2009-2012

Enjeu Vitesse

1) Évolution du nombre d'infractions constatées - *Période 2003 à 2007*

Contrôle Sanction Automatisé

Radars fixes

ET	Lieu	Mise en service	2004	2005	2006	2007	2008 (1)
129	A75 - Pégairolles de l'Escalette	17/12/2003	105 410	70 121	50 514	47 581	39 592
196	RD 5 - Cournonterral	02/10/2004	431	511	386	251	157
197	RD 612 - Frontignan	02/10/2004	2 859	9 641	2 946	1 950	1 099
195	RD 612 - Agde	11/12/2004	0	3 887	2 151	1 605	1 391
736	Av de la Liberté - Montpellier	05/07/2005		25 210	20 513	19 156	13 439
735	RD 11 - Montady	17/10/2005		188	1 055	412	218
3052	RD 17 - St Mathieu de Tréviers	04/12/2005		408	2 604	1 733	747
3054	RD 986 - St Gély du Fesc	09/01/2006			8 378	4 264	2 806
3070	A9 - Saint Aunès	11/03/2006			145 349	92 439	45 404
6034	A9 - Lattes	18/03/2006			39 104	66 291	81 186
6013	RD 613 - Bouzigues	24/04/2006			14 190	5 647	3 231
6033	RD 909 - Béziers	05/08/2006			2 510	3 440	1 597
6765	RD 65 (Av de la Recambale) - Montpellier	19/02/2007				20 263	10 808
6564	RD 2 - Balaruc les Bains	12/03/2007				1 229	1 017
7161	RN 9 - Servian	22/02/2008					7 568
7162	RD 51 - Mèze	01/03/2008					613
	Total		**108 700**	**109 966**	**289 700**	**266 261**	**202 692**

(1) *Situation arrêtée au 30/09/2008*

Radars mobiles	2004	2005	2006	2007	2008 (1)
Zone Police	4 224	31 489	33 585	52 752	40 975
Zone Gendarmerie	15 969	67 720	73 882	88 085	72 887
Total	**20 193**	**99 209**	**107 467**	**140 837**	**113 862**

(1) *Situation arrêtée au 30/09/2008*

	2004	2005	2006	2007	2008 (1)
Total radars fixes et mobiles par année	**128 893**	**209 175**	**397 167**	**407 098**	**316 554**
Total radars fixes et mobiles 2004 à 2007	**1 142 333**				

(1) *Situation arrêtée au 30/09/2008*

2) Les accidents impliquant 1 seul véhicule - Période 2003 à 2007

Concerne 2571 accidents sur un total de 6910 sur la période

Ces accidents impliquant un véhicule seul correspondent à des pertes de contrôle liés à une vitesse inadaptée.

BILAN GLOBAL	Accidents	Tués	BH	BNH	Accidents mortels	Accidents graves	Ig
2003-2007	2571	295	1172	1731	277	1262	11.5

L'indice de gravité des accidents avec un véhicule seul est de 11,5% contre 4% pour l'ensemble des accidents, la vitesse est bien un élément déterminant dans les accidents mortels.

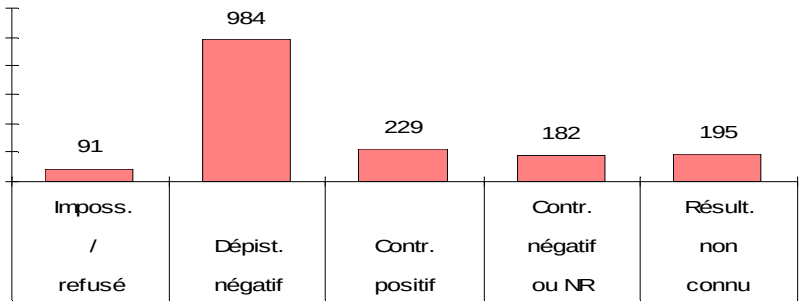
- Avec perte de contrôle

	Cyclo	Moto	VL	PL
Sans collision	117	186	392	25
Contre obstacle fixe	78	110	718	19
Total	**195**	**296**	**1110**	**44**

Les accidents avec perte de contrôle en VL est plus importante (67%) que sur l'ensemble des accidents (55%).

Contrairement aux idées reçues, près de 80% des accidents de 2RM se produisent avec un tiers, ce qui ne diminue pas pour autant l'influence de la vitesse sur ces accidents.

- Avec alcoolémie



Près de 14% des accidents impliquant un véhicule seul avec perte de contrôle se sont produit avec un conducteur avec une alcoolémie positive (contre 8,2% pour l'ensemble des accidents): l'alcool est donc souvent un élément aggravant.

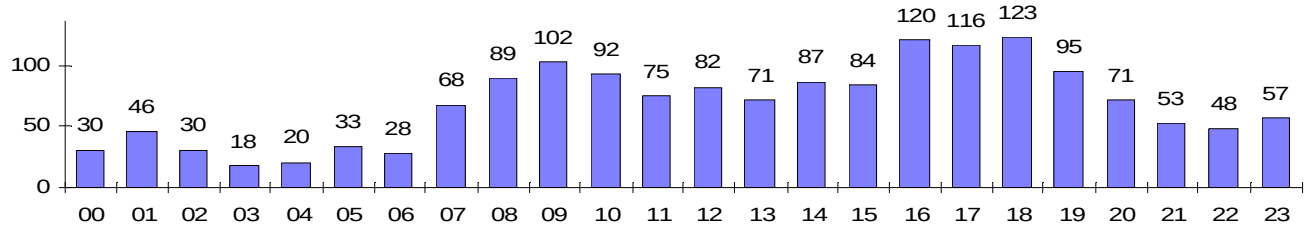
- Répartition des victimes par catégories d'usagers et par classes d'âges

		00-13 ans	14-17ans	18-24 ans	25-59 ans	>=60 ans	Total
	Tués		3	6	20	39	68
Piétons	BH	45	17	14	80	128	284
	BNH	113	34	49	184	170	550
	Tués				1		1
Bicyclettes	BH		1	1	7	4	13
	BNH	1		2	9	2	14
	Tués		2	2	3		7
Cyclomoteurs	BH	2	38	21	25	1	87
	BNH	1	61	47	29	3	141
	Tués		1	7	24		32
Motos	BH	1	5	26	107	5	144
	BNH		11	31	113	3	158
	Tués	3	11	50	89	25	178
VL	BH	20	39	205	267	56	587
	BNH	29	47	247	387	75	785
	Tués				1		1
PL	BH	1		2	25		28
	BNH			4	23		27
	Tués	1		1	2		4
Autres	BH	2		4	12		18
	BNH	2	3	10	21	3	39
	Tués	**4**	**17**	**66**	**140**	**64**	**291**
Total	**BH**	**71**	**100**	**273**	**523**	**194**	**1161**
	BNH	**146**	**156**	**390**	**766**	**256**	**1714**

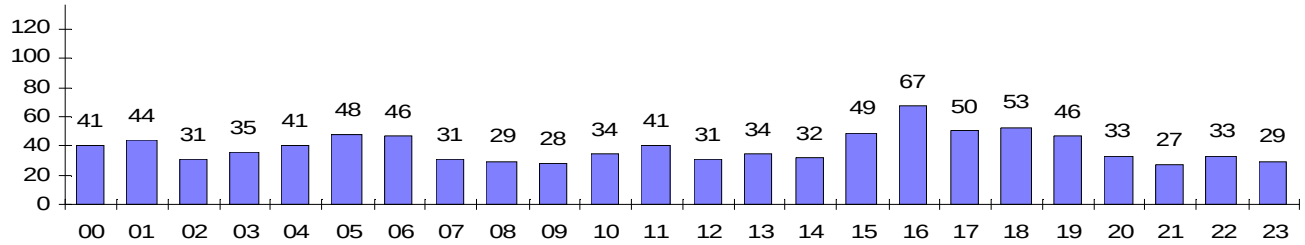
(Tableau calculé sur 2 571 accidents, qui ont fait 295 tués, 1 172 BH, et 1 731 BNH)

- Circonstances

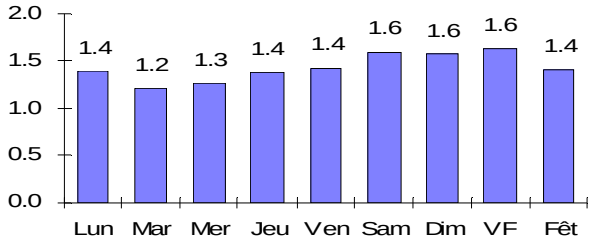
- Selon l'heure pour les jours ouvrables



- Selon l'heure pour les Samedi / Dimanche / VF / Fête



- Nbre d'acci / Nbre de jours



Les grands gisements de progrès identifiés :

1. La vitesse hors agglomération

2. La vitesse en agglomération

3. Les usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes)

4. Comment créer un sentiment d'insécurité chez les délinquants de la route

5. Les dispositifs d'aide à la conduite

Orientations correspondant au gisement n°1 :

- infrastructure :

Développement des panneaux d'information

- information :

Pose de panneaux indiquant la vitesse de roulage et le numéro de la plaque minéralogique

- formation :

Développer un site internet ludique pour éduquer le jeune public

- éducation :

Création d'un programme mettant en synergie police, gendarmerie, services de secours et éducateurs pour expliquer la dangerosité de la vitesse

- contrôle- sanctions :

Contrôles de vitesse et sanctions aux lieux accidentogènes

Orientations correspondant au gisement n°2 :

- infrastructure :

Généralisation des feux régulant la vitesse,

Contrôle technique de l'infrastructure par un organisme indépendant

- information :

Améliorer la visibilité et la lisibilité des panneaux d'information et utiliser les panneaux publicitaires pour diffuser des messages de sensibilisation et de prévention,

Faire passer des messages courts sur internet et autres médias

- formation :

Création, sous l'égide du préfet, de commissions de sécurité routière pour aider les maires à prendre les bonnes décisions, et les sensibiliser à leur rôle d'acteur de proximité

- contrôle- sanctions :

Création de polices intercommunales spécialisées

Orientations correspondant au gisement n°3 :

- infrastructure :

Création d'une voirie spécifique et séparée pour les usagers vulnérables

- information :

Création d'un site internet de conseils aux piétons et cyclistes

- formation :

Sensibiliser les piétons et cyclistes à la réglementation

- contrôle- sanctions :

Rendre obligatoire le port du gilet fluorescent et verbaliser les piétons et cyclistes en infraction

Orientations correspondant au gisement n°4 :

- infrastructure :

Permettre un accès plus aisé aux circuits de vitesse pour éviter que la vitesse ne soit pratiquée sur l'espace public

- éducation et formation :

Orienter les délinquants routiers vers une formation obligatoire à la sécurité routière

- contrôle- sanctions :

Banaliser les véhicules de police, confisquer les véhicules des multi- récidivistes, assurer un suivi rigoureux des sanctions judiciaires

Orientations correspondant au gisement n°5 :

- **infrastructure :**

Equiper les routes en capteurs et relais et les véhicules de « boites noires »

- **information :**

Amener la notion de vitesse = danger au plus près du conducteur (panneaux, PMV, GPS)

- contrôle- sanctions :

Interdire les appareils multimédia, autres que pour l'aide à la conduite, susceptibles de détourner l'attention du chauffeur, comme cela existe pour les routiers

ENJEU N°III : LES JEUNES

DGO 2009-2012

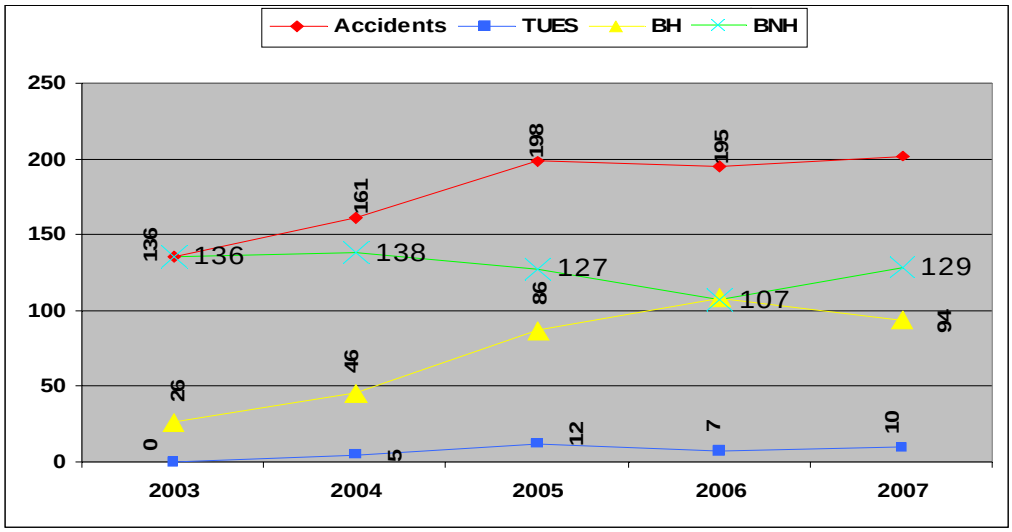
Enjeu Jeunes de 14 à 17 ans

1) Accidentalité avec jeunes de 14 à 17 ans - *Période 2003 à 2007*

- Nombre d'accidents corporels avec au moins un jeune adolescent de 14 à 17 ans victime.

Période	Accidents	Tués	BH	BNH
2003 à 2007	892	*34*	*360*	*637*

- Évolution du nombre d'accidents corporels avec au moins une victime agée de 14 à 17 ans .



	Accidents	TUES	BH	BNH
2003	136	0	26	136
2004	161	5	46	138
2005	198	12	86	127
2006	195	7	108	107
2007	202	10	94	129
Ensemble	892	34	360	637

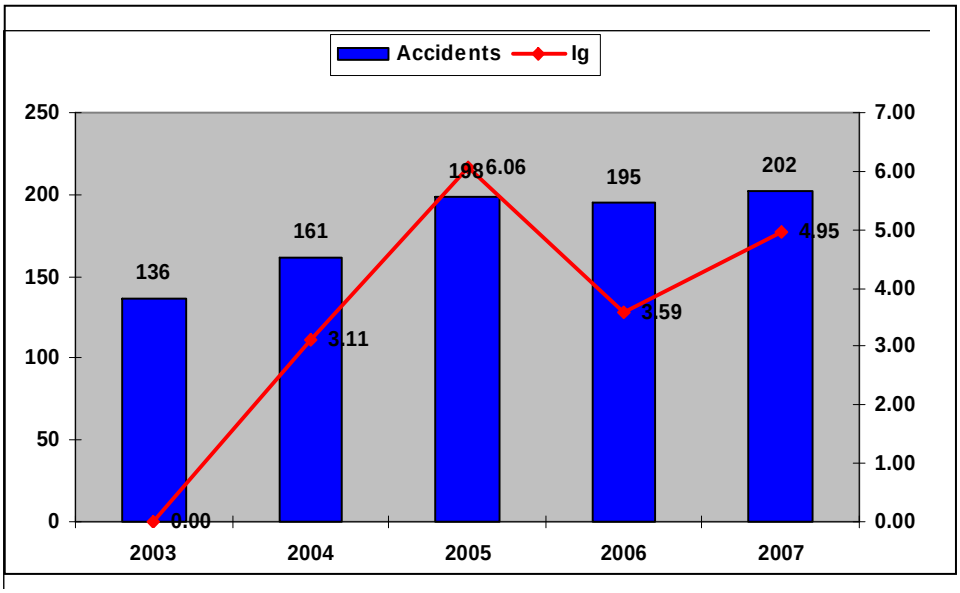
2) Pourcentage d'accident avec jeunes de 14 à 17 ans - *Période 2003 à 2007*

Le pourcentage d'accident corporel avec au moins une victime agée de 14 à 17 ans par rapport au nombre total d'accidents est de **12,9**% . Ce pourcentage est de **6,02**% des tués.

Période	Accidents	Tués	BH	BNH
2003 à 2007	***892*** *soit* ***12,9%***	***34*** *soit* ***6,02%***	***360*** *soit* ***12,0%***	***637*** *soit* ***10,6%***

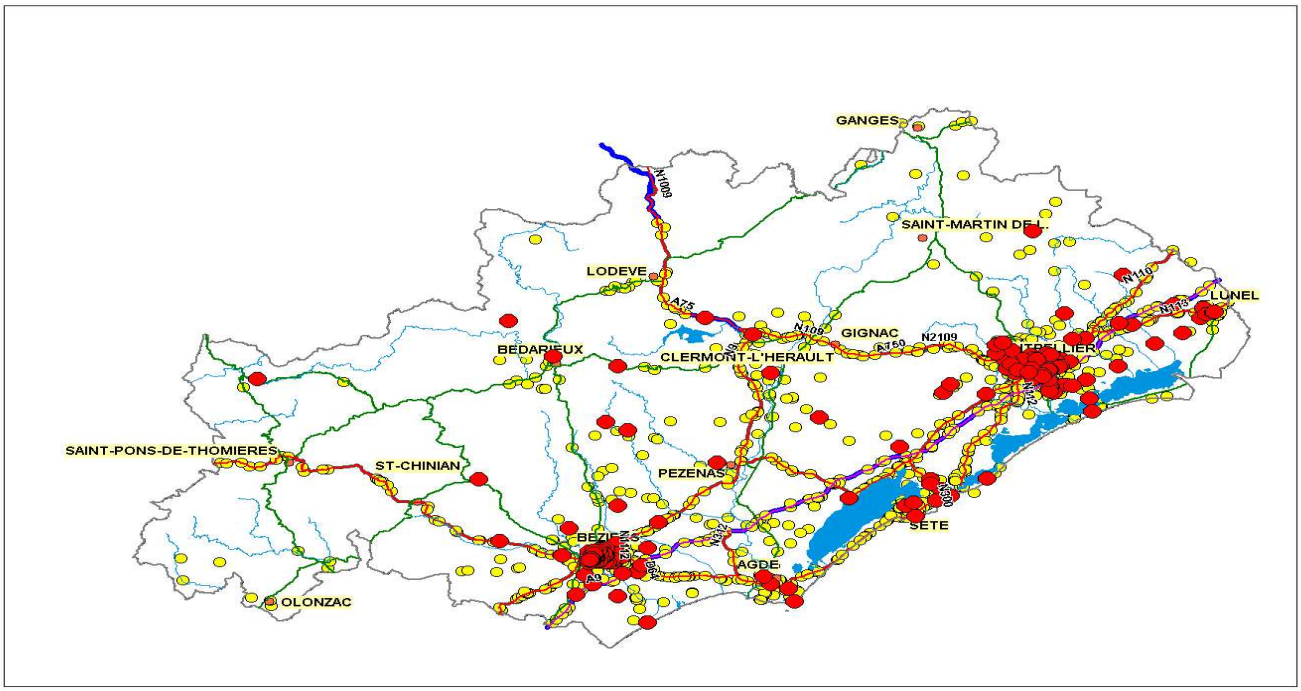
3) ***Évolution de la gravité dans les accidents avec jeunes de 14 à 17 ans*** *- Période 2003 à 2007*

L'indice de gravité (IG) est très élevé pour les années 2005 et 2007 car le nombre de tués de 14 à 17 ans est important par rapport au nombre d'accidents .



Ig : Indice de gravité par rapport aux tués = Nbre de tués / Nbre d'accidents x 100

4) ***Localisation des accident avec jeunes de 14 à 17 ans*** - Période 2003 à 2007



en jaune: l'ensemble des accidents

en rouge: les accidents avec victimes agées entre 14 et 17 ans

5) ***Les jeunes conducteurs de 14 à 17 ans*** *- Période 2003 à 2007*

sur un total de 6910 accidents

- Nombre d'accidents corporels avec au moins un conducteur agé entre 14 à 17 ans.

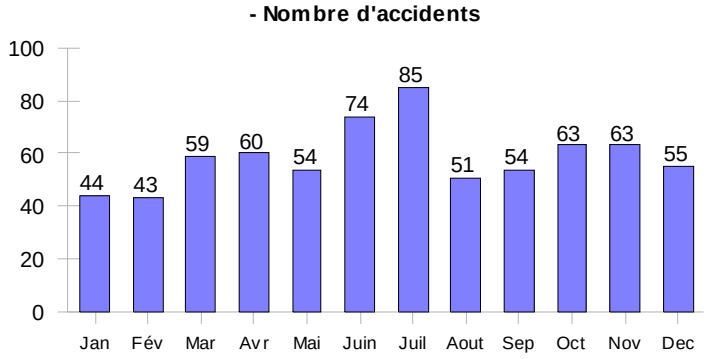
Période	Accidents	Tués	BH	BNH
2003 à 2007	705	*21*	*314*	*565*

		00-13 ans	14-17ans	18-24 ans	25-59 ans	>=60 ans	Total
Piétons	Tués						
	BH	2	2		3	4	**11**
	BNH	7	1	3	5	12	**28**
Bicyclettes	Tués		3				**3**
	BH	1	6		2		**9**
	BNH	2	19			2	**23**
Cyclomoteurs	Tués		11				**11**
	BH	5	220	7	1		**233**
	BNH	3	389	15	1	1	**409**
Motos	Tués		4	1	1		**6**
	BH		39	1	4		**44**
	BNH	1	37	3	10	1	**52**
VL	Tués				1		**1**
	BH		7	3	5		**15**
	BNH	3	13	8	21	4	**49**
PL	Tués						
	BH						
	BNH						
Autres	Tués						
	BH		2				**2**
	BNH		3	1			**4**
Total	**Tués**		**18**	**1**	**2**		**21**
	BH	**8**	**276**	**11**	**15**	**4**	**314**
	BNH	**16**	**462**	**30**	**37**	**20**	**565**

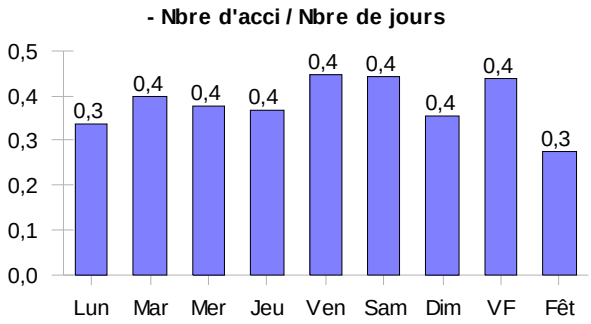
(Tableau calculé sur 705 accidents, qui ont fait 21 tués, 314 BH, et 565 BNH)

6) ***Répartition des accidents avec jeunes conducteurs de 14 à 17 ans dans le temps*** *- Période 2003 à 2007*

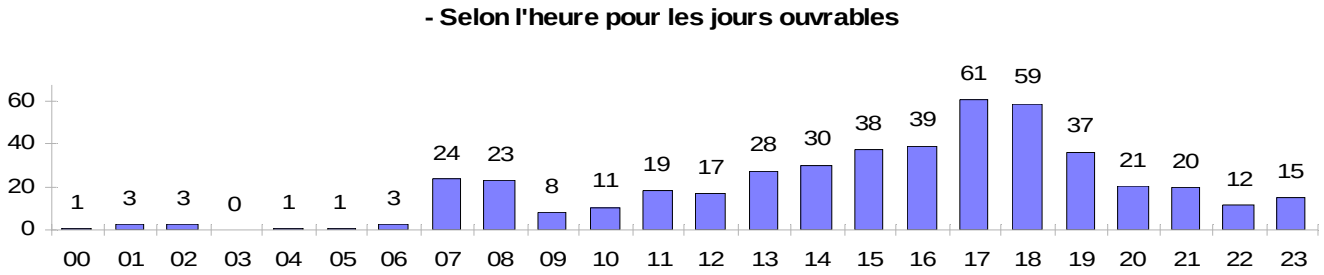
- Selon le mois

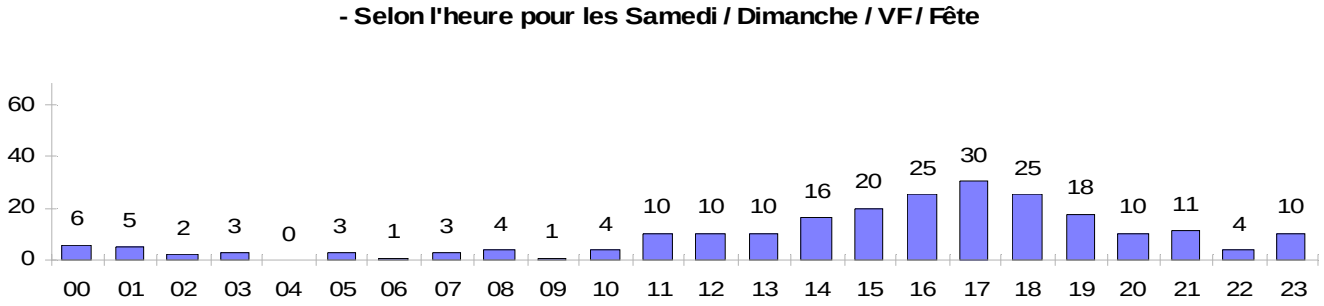


- Selon le jour de la semaine



- Selon l'heure





7) Les principales caractéristiques des accidents impliquant des jeunes de 14 à 17 ans - Période 2003 à 2007

- Les accidents avec au moins un conducteur jeune adolescent de 14 à 17 ans impliquent :

- 56,8% des cas dans un conflit cyclo/VL (413 accidents)
- 8,8% des cas conflit moto/VL (62 accidents)
- 11,1% des cas avec un véhicule seul (78 accidents)

toutes les autres situations représentent moins de 5% des cas

- Répartitions des victimes:

Lorsque l'on analyse qui est la victime dans un accident où un jeune de 14 à 17 ans est le conducteur, il apparaît que:

- sur 21 tués, 18 tués font partie de la classe d'age 14-17
- sur 314 BH, 276 BH font partie de la classe d'age 14-17
- sur 565, 462 BNH font partie de la classe d'age 14-17

quand un jeune conducteur est impliqué, c'est presque toujours lui la victime de l'accident

seulement 5% des accidents sont contre obstacle fixe

seulement 6% des accidents sont contre des piétons

quand un jeune conducteur entre 14 et 17 ans est impliqué c'est avec un choc contre un autre véhicule

33,5% des accidents ont lieu en intersection (dont 70% avec un choc par le coté)

66,5% des accidents ont lieu hors intersection (dont 30% avec choc par le coté et 20% en choc frontal)

- Les accidents de cyclomoteurs:

77% des conducteurs sont des hommes

23% sont des femmes

70% des accidents ont lieu le jour

18% la nuit avec éclairage public

83% des conducteurs entre 14 et 17 ans portent le casque au moment de l'accident

seulement 0,7% des conducteurs accidentés ont une alcoolémie positive

- Les accidents de moto:

85,1% des conducteurs sont des hommes

14,9% sont des femmes

78% des accidents ont lieu le jour

14% la nuit avec éclairage public

83,8% des conducteurs entre 14 et 17 ans portent le casque au moment de l'accident

seulement 1% des conducteurs accidentés ont une alcoolémie positive

8) Responsabilité des jeunes conducteur de 14 à 17 ans dans les accidents - Période 2003 à 2007

On observe 448 accidents sur 705 impliquant au moins un jeune conducteur de 14 à 17 ans dont un impliqué a pu être désigné responsable, cette tranche d'âges a alors été présumée responsable de 297 d'entre eux.

DGO 2009-2012

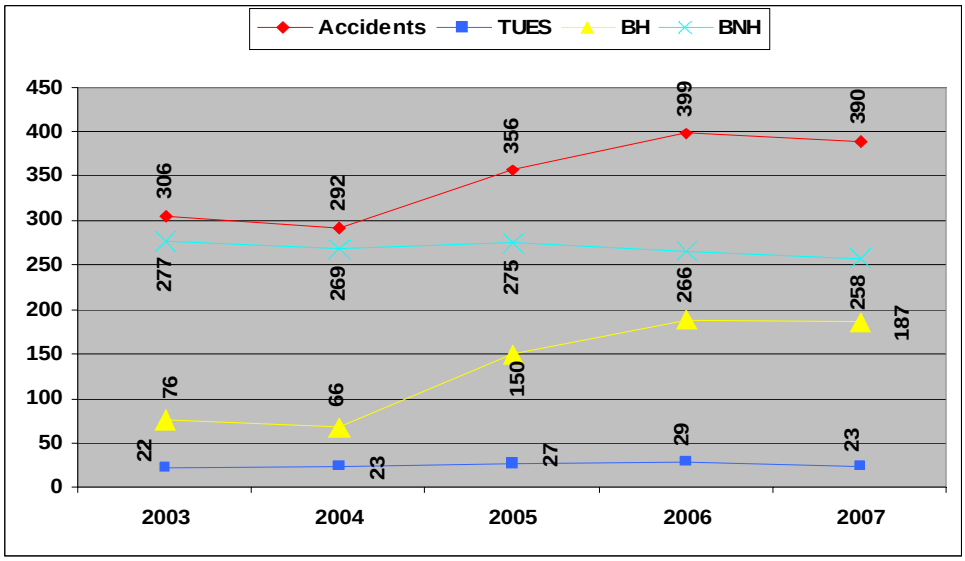
Enjeu Jeunes de 18 à 24 ans

1) Accidentalité avec jeunes de 18 à 24 ans - *Période 2003 à 2007*

- Nombre d'accidents corporels avec au moins un jeune de 18 à 24 ans victime.

Période	Accidents	Tués	BH	BNH
Victime agée entre 18 et 24 ans	1743	*124*	*667*	*1345*
Total des victimes	1743	*169*	*918*	*1907*

- Évolution du nombre d'accidents corporels avec au moins une victime âgée de 18 à 24 ans .



	Accidents	TUES	BH	BNH
2003	306	22	76	277
2004	292	23	66	269
2005	356	27	150	275
2006	399	29	188	266
2007	390	23	187	258
Ensemble	**1743**	**124**	**667**	**1345**

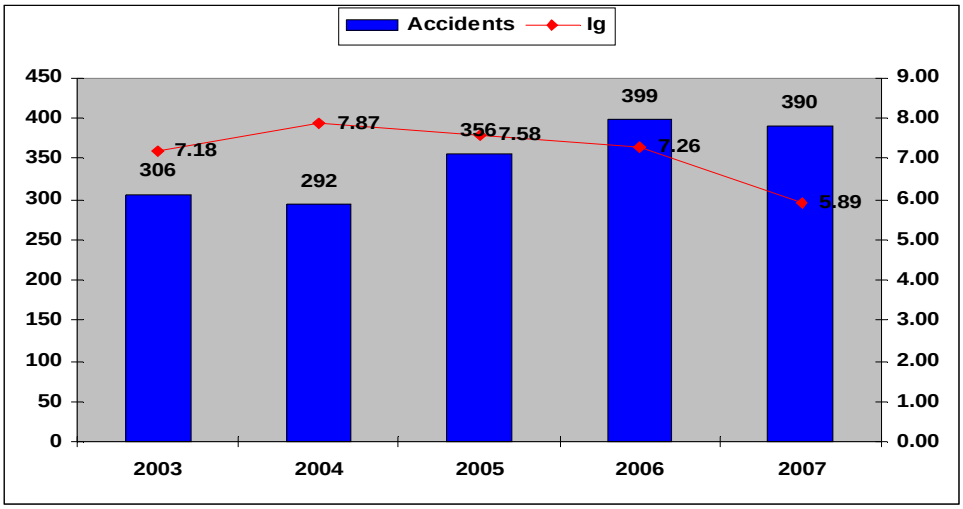
2) Pourcentage d'accident avec jeunes de 18 à 24 ans - *Période 2003 à 2007*

Le pourcentage d'accidents corporels avec au moins une victime âgée de 18 à 24 ans par rapport au nombre total d'accidents est de 25,2% . Ce pourcentage est de **22**% des tués.

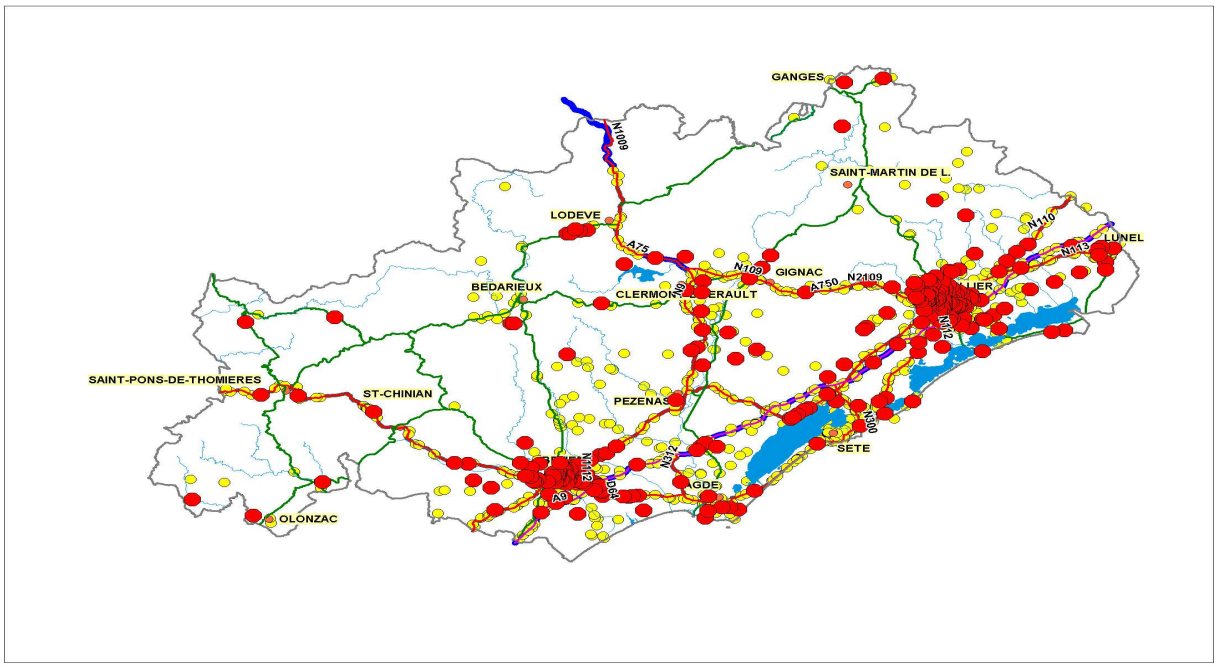
Période	Accidents	Tués	BH	BNH
2003 à 2007	**1743** soit **25,2%**	***124*** *soit **22%***	***667*** *soit **22,2%***	***1345*** *soit **22,4%***

3) ***Évolution de la gravité dans les accidents avec jeunes de 18 à 24 ans*** *- Période 2003 à 2007*

L'indice de gravité (IG) diminue depuis 2004 car le nombre de tués âgés entre 18 et 24 ans diminue par rapport au nombre d'accidents . (*Ig : Indice de gravité par rapport aux tués = Nbre de tués / Nbre d'accidents x 100)*



4) ***Localisation des accident avec jeunes de 18 à 24 ans*** *- Période 2003 à 2007*



en jaune: l'ensemble des accidents
en rouge: les accidents avec victimes âgées entre 18 et 24 ans

5) Accidents avec tués âgés de 18 à 24 ans en agglomération et en rase campagne *- Période 2003 à 2007*

	Nombre d'accidents	%	Nombre de tués	Ig
Hors agglo	756	43,37%	77	10,18
Agglo	987	56,63%	47	4,76
Total	1743		124	

6) Accidents avec un conducteur âgé de 18 à 24 ans *Période 2003 à 2007*

sur un total de 6910 accidents

Période	Accidents	Tués	BH	BNH
2003 à 2007	1399	143	720	1431

Age des victimes

		00-13 ans	14-17ans	18-24 ans	25-59 ans	>=60 ans	Total
	Tués			1	3	1	5
Piétons	BH	1		1	2		4
	BNH	1		1	9	1	12
	Tués			1			1
Bicyclettes	BH	1		9	1		11
	BNH		1	23			24
	Tués		1	8			9
Cyclomoteurs	BH		7	97	2		106
	BNH	1	18	262	2		283
	Tués			17	5		22
Motos	BH	1		110	9		120
	BNH		7	136	11		154
	Tués		6	83	11	3	103
VL	BH	3	41	330	63	19	456
	BNH	22	43	631	184	50	930
	Tués				1		1
PL	BH			5	5		10
	BNH			7	5		12
	Tués			1			1
Autres	BH			7			7
	BNH			9	6		15
	Tués		**7**	**111**	**20**	**4**	**142**
Total	**BH**	**6**	**48**	**559**	**82**	**19**	**714**
	BNH	**24**	**69**	**1069**	**217**	**51**	**1430**

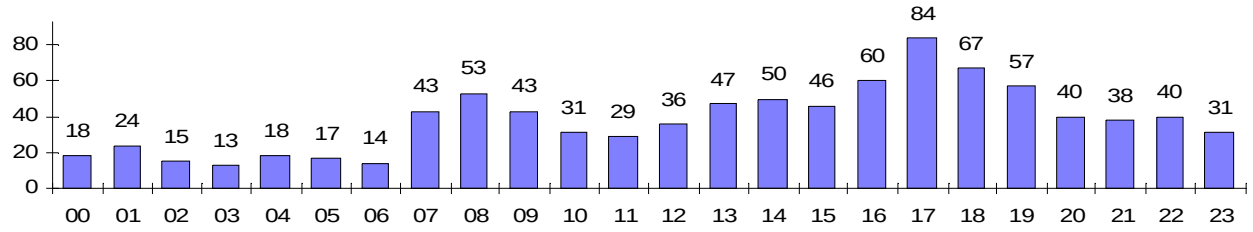
(Tableau calculé sur 1 399 accidents, qui ont fait 143 tués, 720 BH, et 1 431 BNH)

Les différences proviennent des accidents pour lesquels l'âge des victimes n'est pas renseigné.

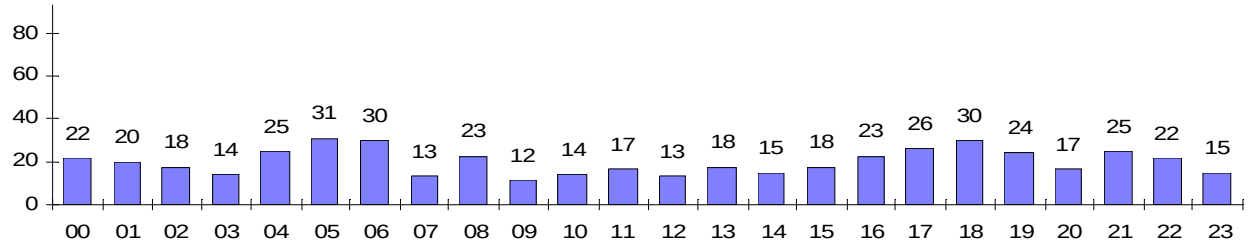
7) Répartition des accidents avec conducteur âgé de 18 à 24 ans dans le temps - Période 2003 à 2007

- Selon l'heure

- Selon l'heure pour les jours ouvrables

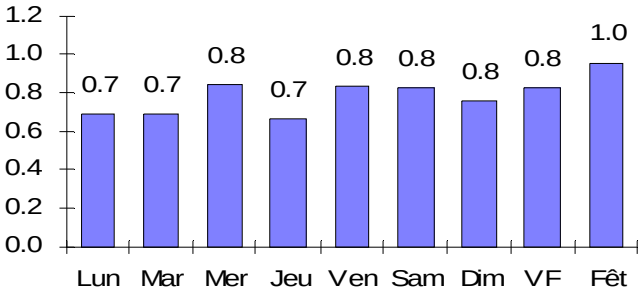


- Selon l'heure pour les Samedi / Dimanche / VF / Fête



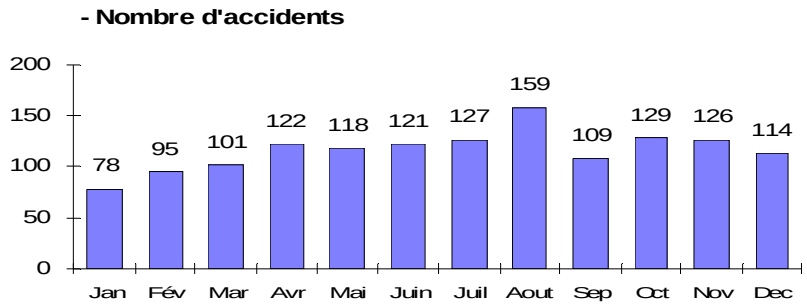
- Selon le jour de la semaine

- Nbre d'acci / Nbre de jours



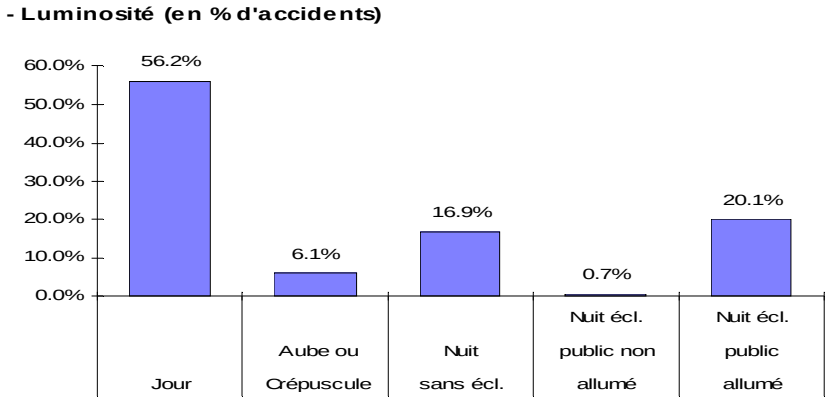
	Nombre	Acc/J	Ig	Nbre Jours
Lundi	163	0.7	7.4	237
Mardi	173	0.7	5.8	251
Mercredi	206	0.8	5.3	245
Jeudi	164	0.7	11.6	246
Vendredi	208	0.8	10.6	251
Samedi	197	0.8	11.7	238
Dimanche	181	0.8	14.4	238
V.Fête	45	0.8	13.3	55
Fête	62	1.0	22.6	65

- Selon le mois



8) Accidents avec jeune conducteur de 18 à 24 ans de jour ou de nuit - Période 2003 à 2007

Les accidents avec un jeune conducteur de 18 à 24 ans se produisent dans 68,1% des cas de jour.



9) Les principales caractéristiques des accidents impliquant des jeunes de 14 à 17 ans - Période 2003 à 2007

Sur un total de 1339 accidents:

- Les accidents avec au moins un conducteur jeune adolescent de 18 à 24 ans impliquent :

  - 32% des cas dans un conflit VL/VL (449 accidents)
  - 19% des cas conflit cyclo/VL (268 accidents)
  - 13% des cas avec un moto/VL (188 accidents)

  toutes les autres situations représentent moins de 3% des cas

  Dans 28,8% des cas, l'accident implique un véhicule seul. (277 cas VL seul, 56 cas cyclo seul, 52 cas moto seule).

- Lorsque l'on analyse qui est la victime dans un accident où un jeune de 14 à 17 ans est conducteur, il apparaît que:

  - sur 143 tués, 111 tués font partie de la classe d'age 18-24
  - sur 720 BH, 559 BH font partie de la classe d'age 18-24
  - sur 1431 BNH, 1069 BNH ont partie de la classe d'age 18-24

quand un jeune conducteur est impliqué dans un accident, c'est presque toujours lui la victime de l'accident

seulement 15% des accidents sont contre obstacle fixe

seulement 1,5% des accidents sont contre des piétons

quand un jeune entre 18 et 24 ans est impliqué c'est avec un choc contre un autre véhicule

27,9% des accidents ont lieu en intersection (dont 60% avec un choc par le coté)

72,1% des accidents ont lieu hors intersection (dont 27% avec choc par le coté et 20% en choc frontal, 12% par l'arrière)

- Les accidents de cyclomoteurs:

77% des conducteurs sont des hommes

23% sont des femmes

60% des accidents ont lieu le jour

24% la nuit avec éclairage public

87,7% des conducteurs entre 18 et 24 ans portent le casque au moment de l'accident (293 cas sur 334, impossible à déterminer dans 36 cas)

3,85% des conducteurs accidentés ont une alcoolémie positive (13 cas sur 337, impossible à déterminer dans 21 cas)

- Les accidents de moto:

88% des conducteurs sont des hommes

12% sont des femmes

64,4% des accidents ont lieu le jour

23% la nuit avec éclairage public

94,4% des conducteurs entre 18 et 24 ans portent le casque au moment de l'accident (269 cas sur 285, impossible à déterminer dans 11 cas)

2,07% des conducteurs accidentés ont une alcoolémie positive (5 cas sur 241, impossible à déterminer dans 28 cas)

- Les accidents de VL:

64,7% des conducteurs sont des hommes

35,3% sont des femmes

56,6% des accidents ont lieu le jour

19,2% la nuit avec éclairage public

94,6% des conducteurs entre 18 et 24 ans portent leur ceinture (1873 cas sur 1979, impossible à déterminer dans 273 cas)

7,32% des conducteurs accidentés ont une alcoolémie positive (118 cas sur 1611, impossible à déterminer dans 128 cas)

10) Responsabilité des jeunes conducteur de 18 à 24 ans dans les accidents - Période 2003 à 2007

On observe 1005 accidents sur 1399 impliquant au moins un jeune conducteur de 18 à 24 ans dont un impliqué a pu être désigné responsable, cette tranche d'âge a alors été présumée responsable de 746 d'entre eux.

Les grands gisements de progrès identifiés :

1. Adapter la pédagogie de l'apprentissage des règles de conduite

2. Sensibiliser les jeunes à la maîtrise de soi et à une prise de risques contrôlée

3. Former très tôt les jeunes à partager l'espace public de circulation

Orientations correspondant au gisement n° 1 :

-Information :

Promouvoir l'idée du "conducteur : acteur de sa conduite" et impliquer les adultes dans leur rôle de rappel à la loi

- Formation :

Revoir le contenu et la pédagogie d'apprentissage du code de la route et de la conduite

Inventer des modes plus souples de conduite accompagnée

Former les intervenants, les accompagnateurs, les enseignants…

- Infrastructures :

Développer les espaces d'apprentissage de la sécurité routière en milieu scolaire (pistes, plans de circulation…)

- Education :

Introduire les règles de citoyenneté

Faire respecter dans les écoles l'obligation de l'éducation à la sécurité routière

Poursuivre l'apprentissage de la sécurité routière au lycée, en lui donnant une dimension qualifiante (obtenir le code par exemple)

Orientations correspondant au gisement n° 2 :

- Infrastructures :

Equiper des lieux d'expérimentation pour une prise de risque positive et contrôlée

- Information :

Faire des campagnes de prévention avec des messages très réalistes

- Formation :

Développer l'apprentissage de la maîtrise et de la prise de risque contrôlée à partir de situations concrètes

- Éducation :

Promouvoir une autre philosophie de la conduite : l'écologie et l'économie comme levier de prévention

Apprendre aux jeunes à différer la satisfaction immédiate et à gérer les frustrations

Orientations correspondant au gisement n° 3 :

- Infrastructures :

Développer les voies de circulation pour les 2 roues

Créer des instances de concertation avec les usagers de la route pour exprimer leurs idées d'amélioration des espaces de circulation

- Information :

Responsabiliser pour soi-même et pour les autres (les risques que l'on fait courir à ses proches)

- Formation :

Favoriser l'apprentissage du vélo sur les voies publiques à l'école primaire et ensuite en deux-roues motorisés

Permettre l'éducation à la sécurité routière tout au long de la vie

Apprendre à tous les usagers à "partager la route"

- Éducation :

Responsabiliser pour soi-même et pour les autres

Orientations transversales

- Information :

Adapter le message aux différents publics et groupes

Privilégier l'information par les pairs

Modéliser et démultiplier les expériences reconnues comme efficaces

- Contrôle et sanctions :

Instaurer des sanctions d'intérêt collectif avec une visée éducative pour le jeune

Rendre les sanctions compréhensibles et adaptées à la réalité concrète

ENJEU N°IV : LES DEUX- ROUES MOTORISES

DGO 2009-2012

Enjeu 2-roues motorisés

1) Accidentalité des 2-roues motorisés- Période 2003 à 2007

- Définitions

Cyclo : Un cyclomoteur est un véhicule à 2 ou 3 roues, dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h par construction, et dont la cylindrée n'excède pas 50 cm3.
Sa transmission peut être automatique (embrayage centrifuge et variateur de vitesse) ou manuelle (boite de vitesse).

Nota : Depuis le 1er juillet 2004, les cyclomoteurs doivent être immatriculés lors de leur 1ere mise en circulation. Les cyclomoteurs non immatriculés et déjà en circulation, devront l'être à compter des dates fixées par arrêté conjoint du ministre de l'Intérieur et du ministre des Transports (30 juin 2009 au plus tard).

Textes de référence : · Art. R. 311-1 du Code de la Route - Décret n° 2004-209 du 04/03/2004. · Art. R. 322-12-1 du Code de la Route - Décret n° 2003-1186 du 11/12/2003.

Moto : Une motocyclette est un véhicule à deux roues à moteur de plus de 50 cm3dont la puissance n'excède pas 100 ch. (73,6 kilowatts). L'adjonction d'un side-car à une motocyclette ne modifie pas le classement de celle-ci.

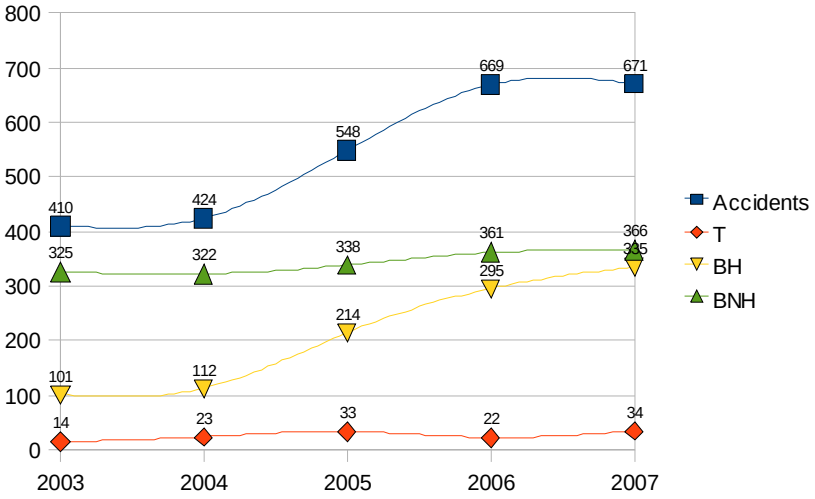
Texte de référence : Art. R. 311-1 du Code de la Route.

- Répartition et évolution du nombre des accidents

	Accidents	Cyclo	Moto	Total 2 RM	%
2003	1258	199	211	410	32,59
2004	1095	198	226	424	38,72
2005	1443	220	328	548	37,97
2006	1542	284	367	651	42,21
2007	1572	302	387	689	43.83
Total	**6910**	**1203**	**1519**	**2722**	**39,39**

Le nombre d'accident de 2-roues motorisés a augmenté de 68% dans l'Hérault en 5 ans alors que le nombre d'accidents total a également progressé de 25% sur la même période.

- Répartition et évolution du nombre de victimes dans les accidents de 2-roues motorisés entre 2203 et 2007



2) ***Localisation des accidents dans l'Hérault*** *- Période 2003 à 2007*

	Cyclo	% Hérault	Moto	% Hérault
Montpellier	414	34,41	505	33,25
Béziers	281	23,36	137	9,02
Sète	85	7,07	81	5,33
Agde	63	5,24	49	3,23
Frontignan	38	3,16	35	2,30
Lattes	22	1,83	33	2,17
Total département	**1203**	**75,06**	**1519**	**55,30**

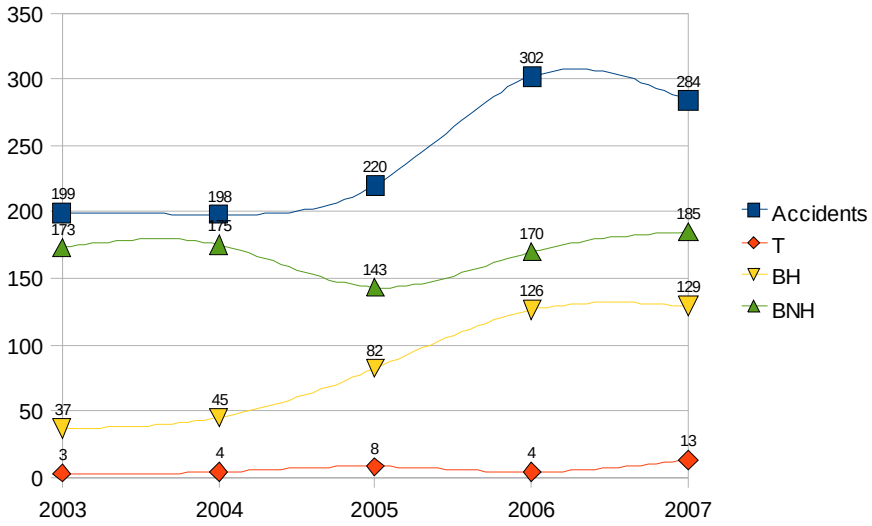
75,06% des accidents de cyclo et 55,30% des accidents de moto se produisent sur 6 communes du département.
Toutes les autres communes enregistrent moins de 30 accidents de cyclo ou de moto sur la période.

LES ACCIDENTS DE CYCLO

1) Évolution du nombre d'accidents et de victimes *- Période 2003 à 2007*

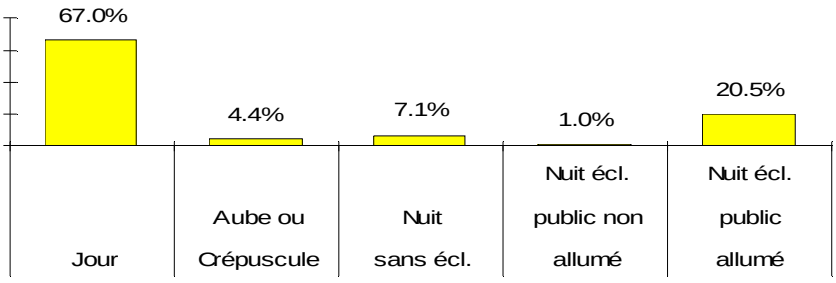
sur un total de 1203 accidents sur la période

	Accidents de cyclo			
Année	**Accidents**	**T**	**BH**	**BNH**
2003	199	3	37	173
2004	198	4	45	175
2005	220	8	82	143
2006	302	4	126	170
2007	284	13	129	185
TOTAL	1203	32	419	846



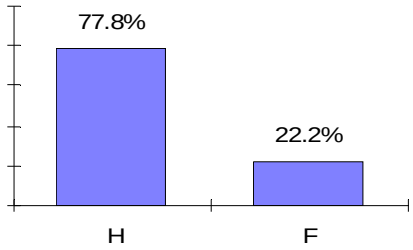
2) Répartition des accidents dans le temps *- Période 2003 à 2007*

sur un total de 1203 accidents



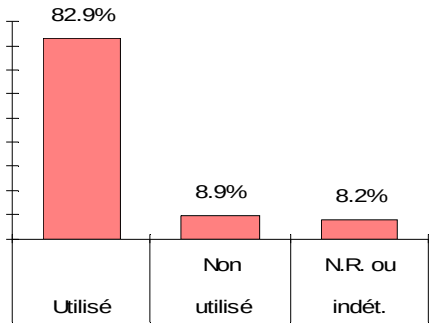
3) Répartition des accidents selon le sexe - Période 2003 à 2007

sur un total de 1203 accidents



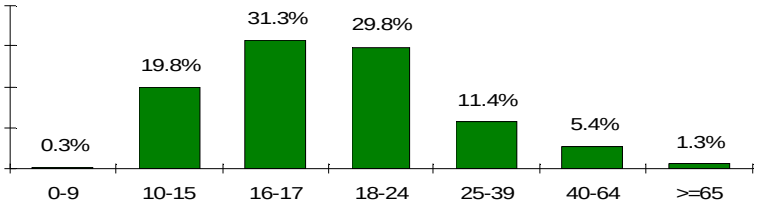
4) Le port du casque *- Période 2003 à 2007*

sur un total de 1203 accidents



5) Répartition des victimes par tranche d'age *- Période 2003 à 2007*

sur un total de 1203 accidents



6) Les lieux où se produisent les accidents *- Période 2003 à 2007*

sur un total de 1203 accidents

- % d'accidents selon l'agglomération

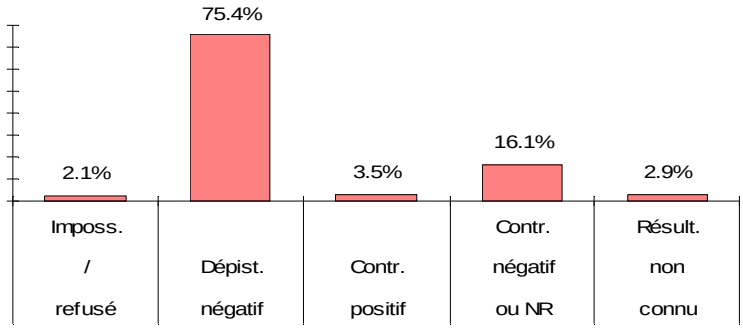
hors agglo	20.8%
agglo de 0 à 5 000 h	9.3%
agglo de 5000 à 20 000 h	16.5%
agglo au delà de 20 000 h	53.4%

- % d'accidents selon la catégorie de route

Autoroute	0.1%
RN	6.2%
RD	22.4%
VC	65.4%
Autre	5.9%

*7) **L'alcool** - Période 2003 à 2007*

sur un total de 1203 accidents



*8) **Les conditions des accidents** - Période 2003 à 2007*

sur un total de 1203 accidents

il y a eu sur la période :

117 accidents avec véhicule seul sans collision : 9,7%

78 accidents avec véhicule seul et choc contre un obstacle fixe : 6,5%

945 accidents avec un tiers motorisé : 78,5%

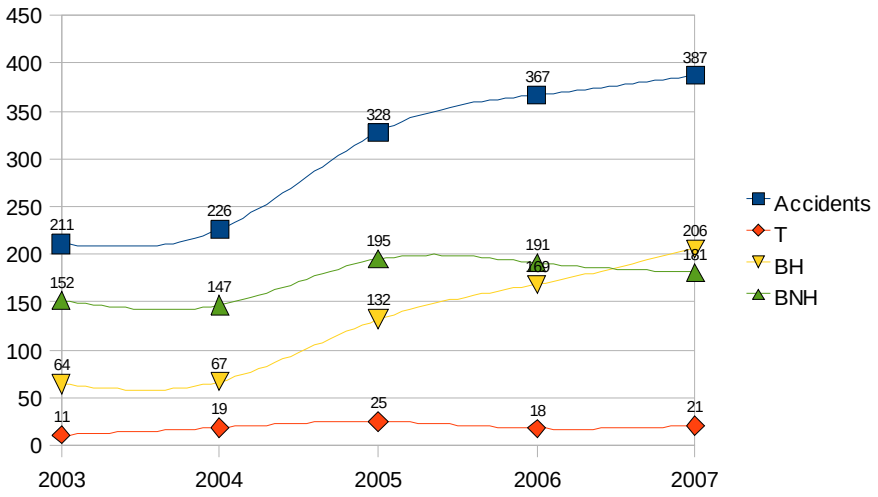
63 accidents contre un piéton : 5,3%

LES ACCIDENTS DE MOTO

1) Évolution du nombre d'accidents et de victimes - *Période 2003 à 2007*

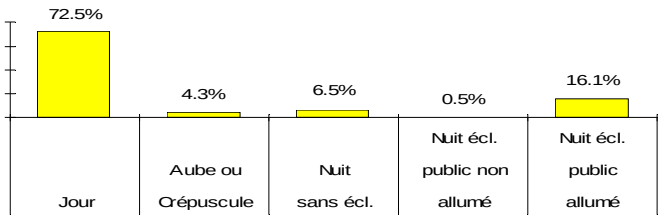
sur un total de 1519 accidents sur la période

	Accidents de moto			
Année	Accidents	T	BH	BNH
2003	211	11	64	152
2004	226	19	67	147
2005	328	25	132	195
2006	367	18	169	191
2007	387	21	206	181
TOTAL	1519	94	638	866



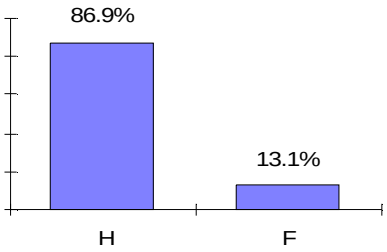
2) Répartition des accidents dans le temps - *Période 2003 à 2007*

sur un total de 1519 accidents



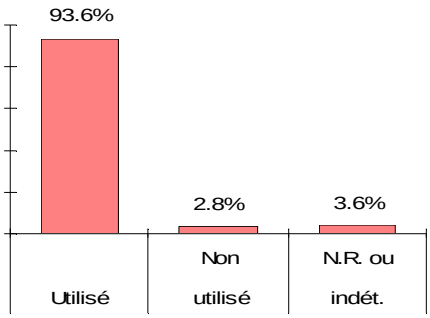
3) ***Répartition des accidents selon le sexe*** - Période 2003 à 2007

sur un total de 1519 accidents



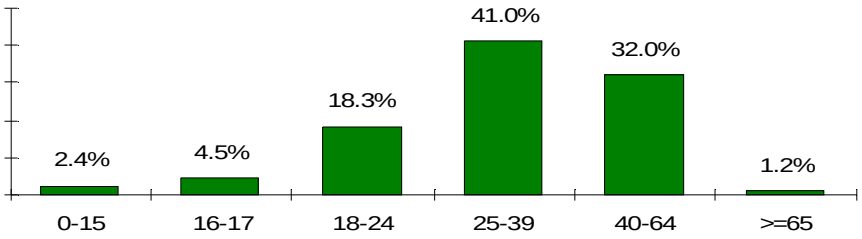
4) ***Le port du casque*** *- Période 2003 à 2007*

sur un total de 1519 accidents



5) ***Répartition par tranche d'age*** *- Période 2003 à 2007*

sur un total de 1519 accidents



6) ***Les lieux où se produisent les accidents*** *- Période 2003 à 2007*

sur un total de 1519 accidents

- % d'accidents selon l'agglomération

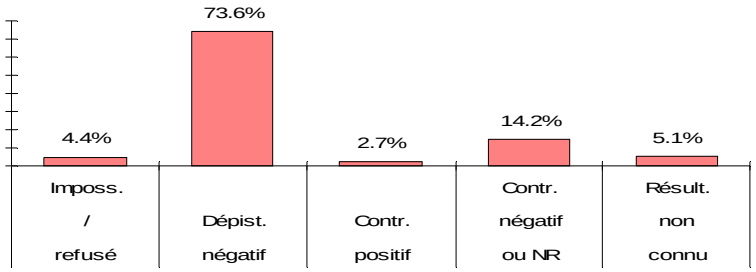
hors agglo	30.5%
agglo de 0 à 5 000 h	5.5%
agglo de 5000 à 20 000 h	13.5%
agglo au delà de 20 000 h	50.4%

- % d'accidents selon la catégorie de route

Autoroute	1.3%
RN	9.0%
RD	30.0%
VC	57.3%
Autre	2.4%

7) L'alcool - Période 2003 à 2007

sur un total de 1519 accidents



8) Les conditions des accidents - Période 2003 à 2007

sur un total de 1519 accidents

il y a eu sur la période :

186 accidents avec véhicule seul sans collision: 12,25%

110 accidents avec véhicule seul et choc contre un obstacle fixe : 7,24%

1149 accidents impliquant un tiers motorisé : 75,65%

74 accidents contre un piéton : 4,86%

LES ACCIDENTS DE SCOOTER ≥ 125cm3

Nous disposons des statistiques relatives à cette catégorie uniquement pour l'année 2007.

	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre total de victimes dans les accidents concernés			
					Tués	BH	BNH	Indemnes
non renseigné	0	0	0	0	0	0	0	0
indemne	21	16	1	10	1	10	7	21
tué	1	1	1	1	1	0	0	1
blessé hospitalisé	11	10	0	10	0	11	0	12
blessé non hospitalisé	10	8	0	0	0	0	10	8
Ensemble	43	19	1	11	1	11	10	21
	Nbre total	Nbre total d'accidents	Nbre total d'accidents mortels	Nbre total d'accidents graves	Total des tués	Total des BH	Total des BNH	Total des indemnes

Les grands gisements de progrès identifiés :

1. Améliorer la détectabilité des 2RM.
2. Réduire la vulnérabilité des 2RM .
3. Agir sur les infrastructures accidentogènes.
4. Traiter les obstacles fixes hors agglomérations
5. Rendre le CSA réellement dissuasif.
6. Agir pour les conducteurs novices.
7. Concevoir une éducation et une formation spécifiques.
8. Mieux connaître pour mieux agir

1. Orientations d'actions visant à mieux connaître la problématique

Créer un observatoire des déplacements 2RM

Mieux faire connaître les études existantes avant d'en lancer de nouvelles

2. Orientations d'actions générales

Faire prendre conscience aux « décideurs » que la sécurité routière n'est pas qu'une affaire d'automobile, et du problème de santé publique des blessés 2RM

Faire prendre conscience au grand public et surtout à la chaine parent/enfant/ado de la sur vulnérabilité du 2RM.

3. Orientations d'actions spécifiques

Promouvoir le « pack de sécurité »

Considérer la route comme un « équipement recevant du public » et inciter les gestionnaires à mettre en place des procédures de contrôle-qualité

Aider l'Education Nationale à jouer pleinement son rôle en matière d'Education routière

Inciter les acteurs de l'Education Routière (auto écoles, inspecteurs du PC) à promouvoir le respect mutuel 2RM/4RM

Mettre en place un contrôle effectif de la qualité de la formation dispensée par les auto-écoles, et axer cette formation sur la sécurité et la connaissance des risques réels.

ENJEU N°V : LES ACCIDENTS EN MILIEU URBAIN

DGO 2009-2012

Enjeu Usagers vulnérables dans les agglomérations de plus de 5000 habitants

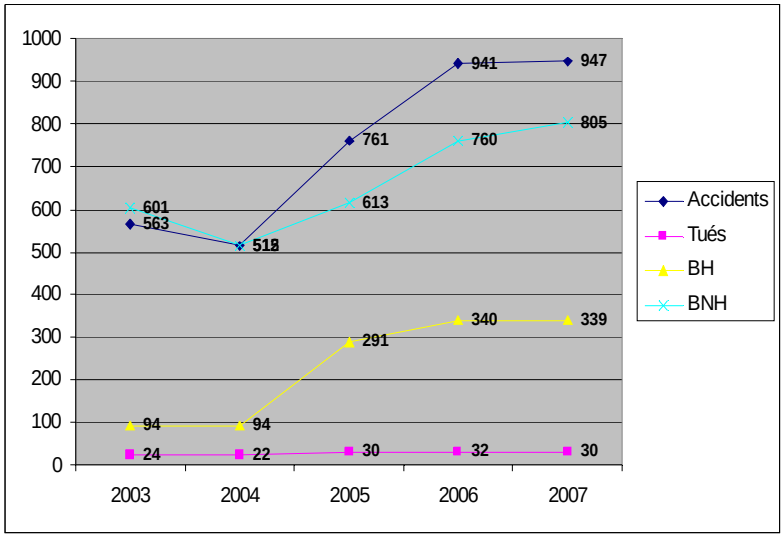
1) Les communes de plus de 5000 habitants dans l'Hérault

MONTPELLIER
BEZIERS
SETE
LUNEL
AGDE
FRONTIGNAN
MAUGUIO
CASTELNAU-LE-LEZ
LATTES
SAINT-JEAN-DE-VEDAS
PEROLS
MEZE
SAINT-GELY-DU-FESC
PEZENAS
VILLENEUVE-LES-MAGUELONE
LODEVE
LE CRES
CLERMONT-L'HERAULT
LA GRANDE-MOTTE
SERIGNAN
BEDARIEUX
BALARUC-LES-BAINS

2) Détail des accidents et évolution - Période 2003 à 2007

- sur un total de 6910 accidents, 3727 se sont produits dans une agglomération de plus de 5000 habitants.

BILAN GLOBAL	**Accidents**	**Tués**	**BH**	**BNH**
Période considérée	3727	138	1158	3291



3) ***Type de victimes*** *- Période 2003 à 2007*

sur un total de 6910 accidents, 3727 se sont produits dans une agglomération de plus de 5000 habitants.
(Tableau calculé sur 3 727 accidents, qui ont fait 138 tués, 1 158 BH, et 3 291 BNH)

		00-13 ans	14-17ans	18-24 ans	25-59 ans	>=60 ans	Total
	Tués		3	5	6	27	41
Piétons	BH	38	14	13	61	109	235
	BNH	105	33	41	166	154	499
	Tués		1			4	5
Bicyclettes	BH	10	4	4	15	11	44
	BNH	22	15	17	56	17	127
	Tués	1	2	5	4		12
Cyclomoteurs	BH	3	114	67	51	2	237
	BNH	8	278	223	101	11	621
	Tués		1	11	17	1	30
Motos	BH		21	62	241	10	334
	BNH	6	36	108	458	17	625
	Tués		2	19	16	9	46
VL	BH	5	16	88	138	37	284
	BNH	77	49	340	744	158	1368
	Tués						
PL	BH			1	5		6
	BNH			3	7		10
	Tués			1			1
Autres	BH	1	3	1	3	1	9
	BNH		3	9	18	2	32
	Tués	**1**	**9**	**41**	**43**	**41**	**135**
Total	**BH**	**57**	**172**	**236**	**514**	**170**	**1149**
	BNH	**218**	**414**	**741**	**1550**	**359**	**3282**

Le tableau n'est renseigné que pour les victimes dont l'âge est connu

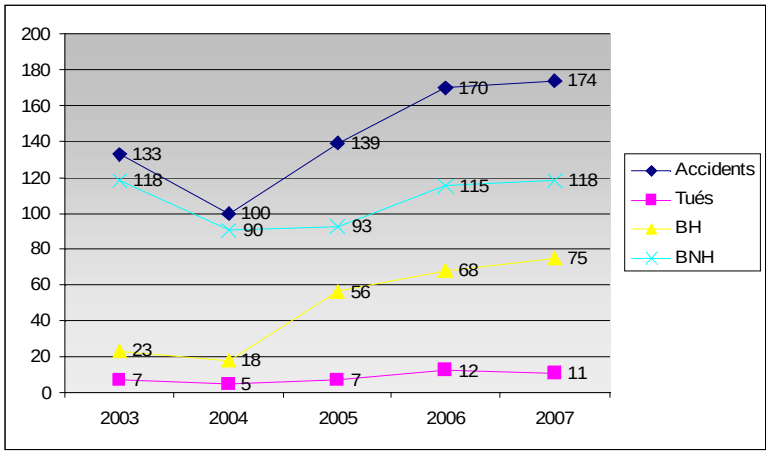
4) ***Les victimes 2-roues motorisées*** *- Période 2003 à 2007*

- cf la fiche spécifique

5) ***Les piétons*** - Période 2003 à 2007

- sur un total de 6910 accidents, 3727 se sont produits dans une agglomération de plus de 5000 habitants et 716 comptabilisent un piéton comme victime.

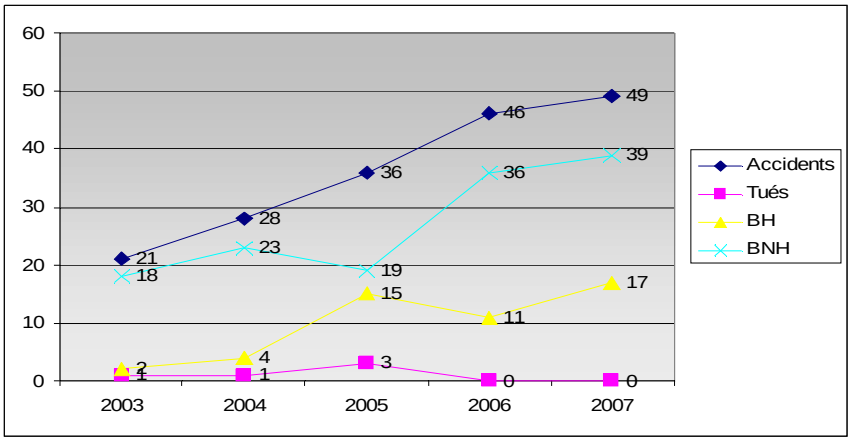
	Nombre d'accidents	Nombre de victimes		
		Tués	BH	BNH
2003	133	7	23	118
2004	100	5	18	90
2005	139	7	56	93
2006	170	12	68	115
2007	174	11	75	118
Ensemble	716	42	240	534
	Nbre total d'accidents	Total des tués	Total des BH	Total des BNH



*6) **Les vélo*** - Période 2003 à 2007

- sur un total de 6910 accidents, 3727 se sont produits dans une agglomération de plus de 5000 habitants.

	Nombre d'accidents	Nombre de victimes		
		Tués	BH	BNH
2003	21	1	2	18
2004	28	1	4	23
2005	36	3	15	19
2006	46	0	11	36
2007	49	0	17	39
Ensemble	180	5	49	135
	Nbre total d'accidents	Total des tués	Total des BH	Total des BNH



Les grands gisements de progrès identifiés :

1. Interventions en amont des accidents

2. Formation et prévention

3. Les infrastructures

4. La communication

5. La répression

Orientations correspondant au gisement n° 1 :

Il faut favoriser, dans les commissions d'étude, lors de la création de nouvelles infrastructures urbaines, l'intervention de nouveaux partenaires afin de gérer l'accidentologie des lieux nouvellement créés

Le regard de non professionnels et de l'ensemble des usagers pourrait ouvrir de nouvelles voies de réflexion

Doivent être présents : les élus, les gestionnaires des infrastructures, les représentants des associations

Orientations correspondant au gisement n° 2 :

Développer une culture commune de la sécurité routière

Leviers d'action : à travers les assureurs
- les actions de formation sur les lieux de travail
- les formations post permis
- la formation continue dans le milieu scolaire, universitaire

Orientations correspondant au gisement n° 3 :

Améliorer le mobilier urbain et la signalétique :
- panneaux lumineux « intelligents » à l'entrée des communes
- diminution des panneaux publicitaires pour éviter le phénomène de masque
- meilleure cohérence dans l'implantation de la signalisation routière

Créer ou renforcer des voies spécialisées pour sécuriser les circulations douces

Orientations correspondant au gisement n° 4 :

Renforcement des partenariats (conventions) afin de faire remonter les informations au plus grand nombre dans les meilleurs délais en liaison avec les assureurs (problématique des accidents matériels)

Mieux connaître les doléances des associations d'usagers

Interventions dans les milieux scolaires et universitaires

Campagnes de sensibilisation dans les médias, les lieux publics, les locaux des mairies

Orientations correspondant au gisement n° 5 :

Dès lors que la formation est faite, que l'information est mise en place et que la signalisation ne prête pas à confusion, il est impératif de faire appliquer sans faiblesse les sanctions prévues par le code de la route

Les actions de sécurisation et de contrôle doivent être accentuées aux abords des zones fréquentées par les enfants et les personnes en situation de fragilité

ENJEU N°VI : LES ACCIDENTS DANS LE CADRE DU TRAVAIL

DGO 2009-2012

Enjeu les trajets domicile-travail et les trajets professionnels

1) Les natures de trajets - Période 2003 à 2007

- Le nombre total d'accidents étudié est de 6910 mais la nature de trajet effectué a été étudiée sur l'ensemble des impliqués(y compris les indemnes) dans ces accidents soit 15866 trajets.

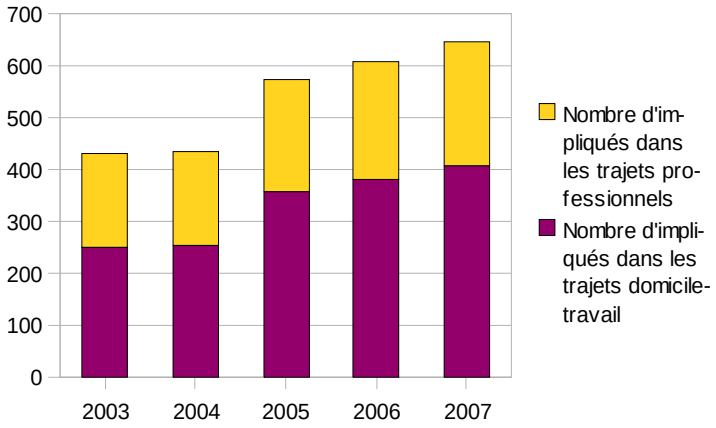
	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre total de victimes dans les accidents concernés			
					Tués	BH	BNH	Indemnes
non renseigné	4890	2938	229	1243	272	1553	3397	3605
promenade - loisirs	6404	4449	350	1949	388	2096	4028	4422
domicile - travail	1645	1420	89	555	98	551	1159	1355
autre	1262	960	85	452	91	438	799	895
utilisation professionnelle	1041	950	83	385	90	378	790	1065
courses - achats	356	312	28	124	29	113	288	306
domicile - école	268	249	2	80	2	86	205	248
Ensemble	**15866**	**6910**	**517**	**2916**	**564**	**3002**	**6001**	**6299**
	Nbre total	Nbre total d'accidents	Nbre total d'accidents mortels	Nbre total d'accidents graves	Total des tués	Total des BH	Total des BNH	Total des indemnes

2) Les usagers impliqués - Période 2003 à 2007

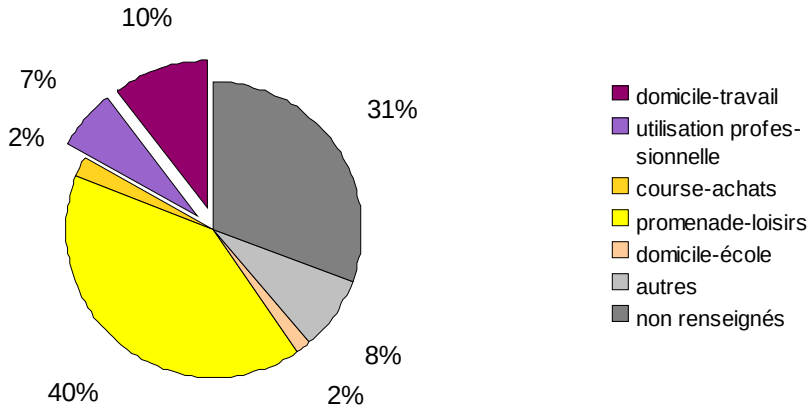
- sur un total de 6910 accidents
- y compris les impliqués indemnes

	non renseigné	domicile - travail	domicile - école	courses - achats	utilisation professionnelle	promenade - loisirs	autre
2003	692	250	36	29	179	1357	416
2004	748	255	24	70	177	1064	180
2005	1087	356	75	86	216	1290	228
2006	1137	379	78	88	228	1332	208
2007	1226	405	55	83	241	1361	230
Ensemble	**4890**	**1645**	**268**	**356**	**1041**	**6404**	**1262**

Evolution du nombre d'impliqués entre 2003 et 2007



Répartitions des impliqués en fonction de la nature du déplacement

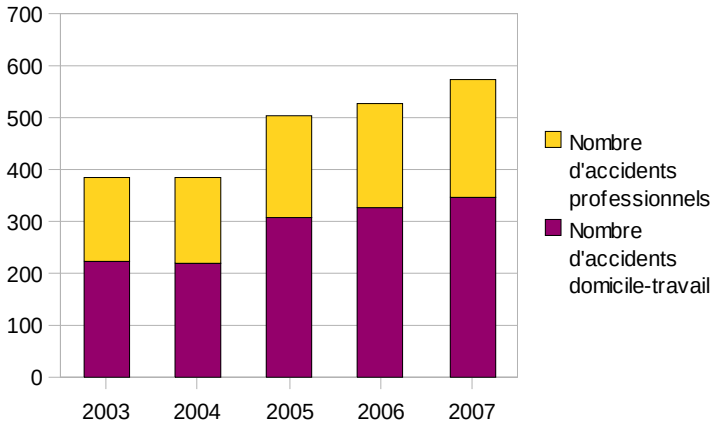


3) ***Évolution du nombre d'accidents*** *- Période 2003 à 2007*

- sur un total de 6910 accidents (chaque accident apparaît plusieurs fois en fonction du nombre de victimes)

	non renseigné	domicile - travail	domicile - école	courses - achats	utilisation professionnelle	promenade - loisirs	autre
2003	397	222	32	27	161	894	290
2004	458	219	23	63	164	728	149
2005	628	308	66	73	196	912	179
2006	700	327	74	77	200	947	170
2007	755	344	54	72	229	968	172
Ensemble	**2938**	**1420**	**249**	**312**	**950**	**4449**	**960**

Evolutions du nombre d'accidents entre 2003 et 2007



4) ***Répartition des impliqués en fonction de leurs véhicules*** - Période 2003 à 2007

- sur un total de 6910 accidents
- la catégorie « autre » regroupe : side-car, quad, caravane et engins spéciaux.

	domicile - travail	utilisation professionnelle
bicyclette	30	1
cyclomoteur	167	70
moto	326	58
VL	1040	362
VU seul (1,5 < PTAC =< 3,5t)	50	158
VU + remorque	2	0
PL seul (3,5 < PTAC =< 7,5t)	2	15
PL seul (PTAC > 7,5t)	2	91
PL + remorque(s)	4	50
tracteur routier seul	1	2
tracteur routier/semi-remorque	7	109
tracteur agricole	3	15
autobus/autocar	1	67
train-tramway	0	23
autre	1	20
piéton	36	13

5) Répartition des impliqués en fonction des voies de circulation *- Période 2003 à 2007*

- sur un total de 6910 accidents

	non renseigné	domicile - travail	domicile - école	courses - achats	utilisation professionnelle	promenade - loisirs	autre
autoroute	327	41	4	4	99	231	17
RN+RD	2293	726	46	147	406	2963	453
voie communale	2139	826	199	179	503	2920	745
hors réseau public-parkings-divers	131	52	19	26	33	290	47
total	**4890**	**1645**	**268**	**356**	**1041**	**6404**	**1262**

6) Répartition des impliqués en fonction des agglomérations où ont eu lieu l'accident *- Période 2003 à 2007*

- sur un total de 6910 accidents

	non renseigné	domicile - travail	domicile - école	courses - achats	utilisation professionnelle	promenade - loisirs	autre
non renseigné	0	0	0	0	0	0	0
hors agglomération	2354	**672**	41	117	**440**	2703	354
agglo. 0 à 500 h	24	7	2	3	2	29	6
agglo. 501 à 2 000 h	91	30	4	12	14	164	15
agglo. 2 001 à 5 000 h	156	54	12	14	23	317	29
agglo. 5 001 à 20 000 h	405	183	26	59	98	820	167
agglo. 20 001 à 50 000 h	111	57	13	5	45	206	243
agglo. 50 001 à 100 000 h	521	116	48	101	103	707	84
agglo. 100 001 à 300 000 h	1228	**526**	122	45	**316**	1458	364
agglo. plus de 300 000 h	0	0	0	0	0	0	0
Ensemble	**4890**	**1645**	**268**	**356**	**1041**	**6404**	**1262**

Les grands gisements de progrès identifiés:

1. Les accidents de mission
2. Les accidents de poids lourds et bus
3. Les accidents des véhicules utilitaires légers (VUL)
4. Les accidents de trajet domicile- travail

Orientations d'actions correspondant au gisement n°1 :

Généraliser l'insertion du risque routier mission dans le Document unique en informant et sensibilisant les organisations professionnelles et agricoles (OP & OPA) dans le secteur privé et le secteur public

Former des référents risque routier dans les entreprises, les organisations professionnelles, les organisations professionnelles agricoles, la mutualité sociale agricole, la médecine du travail, le secteur public capables de gérer le risque routier et de proposer des mesures

Promouvoir l'importance du comportement au volant

Faire prendre conscience des responsabilités civile et pénale des employeurs et des conducteurs

Faire appliquer le Code du travail

Inciter à la limitation ou au regroupement des déplacements professionnels dans l'entreprise

Développer un logiciel de covoiturage entre plusieurs entreprises

Orientations d'actions correspondant au gisement n°2 :

Développer de nouveaux modes transports (ferroutage cf. PERPIGNAN - nord France, cabotage)

Privilégier la conduite sur autoroutes et 2x2 voies

Développer les partenariats via des chartes CRAMLR + Préfecture + entreprises afin de traiter les problèmes d'infrastructure

Equiper les poids lourds d'un système embarqué pour mesurer et réguler la distance par rapport au véhicule précédent

Equiper le gabarit arrière des poids lourds et bus de balisage luminescent pour être vu de nuit ou par temps couvert

Equiper les poids lourds et bus d'un antéviseur sur le pare- brise central

Dans les secteurs d'autoroute où la vitesse des VL est réduite, la réduire d'autant pour les PL et bus

Promouvoir la nécessité de pauses toutes les 2h

Promouvoir l'écoconduite (- de CO2, - d'accidents, - de trafic)

Faire des campagnes de contrôle systématique du respect des inter distances (prévention) et prendre en compte ce risque dans les programmes de formation (FIMO & FCOS) en formant les formateurs (AFTIFTIM, PROMOTRANS autres)

Equiper les PL d'un témoin de surcharge

Respecter l'obligation de mise en place du document « Protocole de Sécurité » pour toutes opérations de chargement et déchargement, en insistant sur l'arrimage

Orientations d'actions correspondant au gisement n°3 :

Appliquer les résolutions du livre blanc VUL concernant l'équipement des véhicules (sécurités passive et active) et former des référents en entreprise capables de prendre en compte ces résolutions

Appliquer les résolutions du livre blanc VUL concernant surcharge et arrimage

Informer les entreprises, les OP de tous les métiers sur l'importance du risque engendré

Former les conducteurs à une conduite anticipative (Post Permis Professionnel)

Orientations d'actions correspondant au gisement n°4 :

Développer un réseau transport en commun attractif prenant en compte une plus grande intermodalité et informer les conducteurs du coût des différents modes de transport

Associer les entreprises à l'élaboration des Plans de déplacements urbains

Développer et séparer les voies 4 roues des 2 roues

Encourager les conducteurs à veiller au bon fonctionnement de leur véhicule

Intégrer la mobilité comme une composante du travail

Proposer des audits de formation et former les conducteurs à la conduite en sécurité (conduite anticipative et éco- conduite)

Au niveau de l'entreprise : faciliter le covoiturage et financer un pourcentage du coût transport en commun

Faciliter les aménagements horaires en début et fin de travail adaptés à ceux des transports en commun

CONCLUSIONS

Parmi les propositions formulées par les 6 groupes de travail, certaines sont applicables au niveau national, d'autres au niveau local, ce qui est indiqué dans les observations. Certaines sont spécifiques à l'un des enjeux, d'autres sont transversales.
Le classement par domaine d'intervention énonce les propositions et le ou les enjeux auxquels elles s'adressent. La colonne « observations » mentionne également les échéances de faisabilité : CT= court terme, MT= moyen terme, LT= long terme.

INFRASTRUCTURE		
Propositions	Enjeux intéressés	Observations
Développer les partenariats Conseil général, DDE, entreprises, CRAM, pour aborder les problèmes d'infrastructure	Vitesse Accidents en ville 2 roues motorisés Jeunes Accidents dans le domaine du travail	CT, MT et LT local
Généraliser un système de feux régulant la vitesse	Vitesse Accidents en ville	MT National et local
Création d'une voirie spécifique pour les usagers vulnérables	Vitesse Accidents en ville 2 roues motorisés Jeunes	MT et LT local
Permettre un accès plus aisé à des circuits de vitesse pour les véhicules à moteur	Vitesse 2 roues motorisés Jeunes	MT et LT local
Equiper les voiries en capteurs et relais pour l'aide à la conduite en signalant les dangers d'une sur- vitesse en fonction de l'environnement	Vitesse Accidents dans le domaine du travail 2 roues motorisés Jeunes	LT National et local
Développer les espaces d'apprentissages en milieu scolaire (pistes routières, plans de circulation…) pour une prise de risque positive et contrôlée	Jeunes 2 roues motorisés Vitesse	MT et LT local
Pour améliorer les espaces de circulation, créer des instances de concertation entre les professionnels et les usagers de la route, notamment pour de nouvelles réalisations urbaines	Jeunes 2 roues motorisés Vitesse Accidents en ville Accidents dans le domaine du travail	LT National et local

Considérer la route comme un « équipement recevant du public » et inciter les gestionnaires à mettre en place des procédures de contrôle-qualité en faisant respecter les normes quand elles existent	Jeunes 2 roues motorisés Vitesse Accidents en ville Accidents dans le domaine du travail	LT National et local
Soigner la signalétique : meilleure cohérence dans l'implantation des panneaux, panneaux lumineux « intelligents » à l'entrée des communes, diminution des panneaux publicitaires en ville et aux abords pour éviter le masquage	Jeunes 2 roues motorisés Vitesse Accidents en ville Accidents dans le domaine du travail	MT et LT local
Privilégier la circulation sur autoroutes et 2x2 voies et développer de nouveaux modes de transports, ferroutage, cabotage…	Accidents dans le domaine du travail	CT et MT local
Revoir les axes accidentogènes et supprimer les zones à risque recensées	Jeunes 2 roues motorisés Vitesse Accidents en ville Accidents dans le domaine du travail	MT et LT local
Développer un réseau de transports en commun attractif associé à une inter-modalité	Jeunes 2 roues motorisés Vitesse Accidents en ville Accidents dans le domaine du travail Alcool	CT et MT local
Equiper les véhicules de systèmes embarqués pour inter- distances, témoin de surcharge, antéviseur et balisage luminescent arrière pour les PL et les bus, appliquer les recommandations pour les VUL (sécurité active et passive, arrimage, surcharge), boites noires	Accidents dans le domaine du travail Vitesse Accidents en ville	CT et MT National
Agir sur les infrastructures pour réduire la vulnérabilité des 2RM : traiter les obstacles fixes, améliorer la détectabilité des 2RM, rendre les CSA plus dissuasifs	2 roues motorisés Vitesse	CT et MT National et local

INFORMATION		
Réaliser une cartographie des voies, plages horaires, jours, mois pour les accidents dus à l'alcool et la vitesse	Jeunes 2 roues motorisés Vitesse Accidents en ville Accidents dans le domaine du travail Alcool	MT Local
Promouvoir et valoriser les « capitaines de soirée » pour les sorties et les retours en bus, tram, taxis en cas d'alcoolisation	Alcool Jeunes	CT et MT local
Mobiliser les conseils locaux ou intercommunaux de prévention de la délinquance pour relayer tous les messages de prévention des accidents de la route pour afficher un projet territorial	Jeunes 2 roues motorisés Vitesse Accidents en ville Accidents dans le domaine du travail Alcool	CT et MT local
Développer un site internet propre à la sécurité routière avec la réglementation, les risques, les sanctions et les conséquences des accidents dans tous les domaines de la vie privée et sociale	Jeunes 2 roues motorisés Vitesse Accidents en ville Accidents dans le domaine du travail Alcool	MT local
Faire des campagnes de prévention avec des messages très réalistes, en les adaptant aux différents publics et en modélisant et démultipliant les expériences reconnues comme efficaces	Jeunes 2 roues motorisés Vitesse Accidents en ville Accidents dans le domaine du travail Alcool	MT local
Créer un observatoire des déplacements en 2 roues motorisés et faire connaître les études existantes avant d'en lancer de nouvelles	2 roues motorisés	MT Local
Faire prendre conscience aux décideurs que la sécurité routière n'est pas qu'une affaire d'automobile et du problème de santé publique posé par les blessés en 2 roues motorisés	2 roues motorisés	MT National et local
Développer une culture commune de la sécurité routière et la diffuser dans tous les réseaux (assureurs, professionnels, associations, formation continue, concessionnaires de véhicules)	Jeunes 2 roues motorisés Vitesse Accidents en ville Accidents dans le domaine du travail Alcool	MT National et local

Intégrer la mobilité comme une composante du travail et informer sur tous les risques qu'elle comporte	Accidents dans le domaine du travail	MT National et local
Informer sur les risques trajets et missions les organismes professionnels et agricoles, les secteurs privé et public, et proposer des alternatives aux déplacements	Accidents dans le domaine du travail	MT local
Inciter à la limitation des déplacements professionnels pour l'entreprise et développer un logiciel de co- voiturage inter- entreprise	Accidents dans le domaine du travail	MT et LT local
Informer les organismes professionnels sur les risques liés au non respect des inter- distances, de la surcharge et d'un mauvais arrimage ainsi que de la nécessité des équipements de sécurité active et passive des PL, véhicules utilitaires légers (VUL) et bus, et utiliser des médias spécialisés (Radio Trafic) pour marteler le message	Accidents dans le domaine du travail	CT et MT National et local
Informer les usagers des rapports coût-avantages liés aux différents modes de déplacement	Jeunes 2 roues motorisés Accidents en ville Accidents dans le domaine du travail Alcool	CT et MT National et local

FORMATION		
Intégrer dans l'enseignement de la conduite un module théorique et pratique important de prévention sur tous les aspects de la sécurité (également dans les formations FIMO et FCOS)	Jeunes 2 roues motorisés Vitesse Accidents en ville Accidents dans le domaine du travail Alcool	MT et LT National
Imposer aux contrevenants passant devant la commission des permis de conduire une formation de sécurité routière	Jeunes 2 roues motorisés Vitesse Accidents en ville Accidents dans le domaine du travail Alcool	MT et LT National
Créer, sous l'égide de la préfecture, des commissions de sécurité routière pour aider les maires à prendre les bonnes décisions, et les sensibiliser à leur rôle d'acteur de proximité	Jeunes 2 roues motorisés Vitesse Accidents en ville Accidents dans le domaine du travail Alcool	MT et LT local

Créer des modes plus souples de conduite accompagnée en formant les intervenants et les accompagnateurs	Jeunes 2 roues motorisés Vitesse Accidents en ville Accidents dans le domaine du travail Alcool	MT et LT National
Développer l'apprentissage de la maitrise et de la prise de risque dans des situations concrètes et former à la conduite anticipative	Jeunes 2 roues motorisés Vitesse Accidents en ville Accidents dans le domaine du travail	MT et LT local
Favoriser l'apprentissage du vélo sur la voie publique à l'école, puis du 2RM au collège	Jeunes 2 roues motorisés Accidents en ville	CT et MT local
Promouvoir le « pack de sécurité » : casque intégral, pantalon et blouson de type jeans au minimum, chaussures montantes fermées et gants de cuir	2 roues motorisés	CT et MT National et local
Former des référents pour le risque routier dans les entreprises, les organismes professionnels et agricoles, la médecine du travail, le secteur public, capables de gérer ce risque et de proposer des mesures	Accidents dans le domaine du travail	CT et MT local

EDUCATION		
Développer un programme d'actions cohérent de prévention et d'éducation à la santé dans les établissements scolaires, dans une approche collective et égalitaire, et des actions ciblées dans les milieux sensibles	Alcool Jeunes	CT et MT National et local
Eduquer dans les 3 pôles structurants de la vie sociale : la famille, l'école, l'espace public	Jeunes	CT et MT local
Impliquer les parents dans l'éducation à la sécurité routière à des moments clés : début de l'année scolaire, inscription aux clubs de sports…	Jeunes	CT et MT local
Créer un site internet qui apprenne la pédagogie propre à l'enseignement de la sécurité routière à ceux qui en sont en charge et aux bénévoles	Jeunes	CT et MT local

Faire respecter l'obligation de l'éducation à la sécurité routière de l'école au lycée, en lui donnant une dimension qualifiante, l'obtention du code par exemple	Jeunes	CT et MT National
Promouvoir l'idée du conducteur acteur de sa conduite, en introduisant les règles de citoyenneté et en impliquant les adultes dans leur rôle de rappel à la loi	Jeunes	CT et MT local
Promouvoir une autre philosophie de la conduite, avec l'écologie et l'économie comme leviers, et apprendre aux jeunes à différer leur satisfaction immédiate et à gérer les frustrations	Jeunes	CT et MT National et local
Eduquer à la sécurité routière tout au long de la vie en apprenant à se responsabiliser pour soi- même et pour les autres et à partager la route ; modéliser et démultiplier les expériences reconnues comme efficaces	Jeunes 2 roues motorisés Accidents dans le domaine du travail	MT local
Concevoir une éducation et une formation spécifique pour les 2RM, en insistant sur leur sur- vulnérabilité	Jeunes 2 roues motorisés	CT et MT National et local

CONTROLES- SANCTIONS		
Prononcer des sanctions administratives lorsque les gérants d'établissements de nuit ne respectent pas la loi ou les conventions qui les lient à la Préfecture	Alcool	CT et MT local
Privilégier les Travaux d'intérêt général comme sanction aux délits routiers avec une visée pédagogique en matière de sécurité routière	Jeunes 2 roues motorisés Vitesse Accidents en ville Accidents dans le domaine du travail Alcool	CT et MT local
Créer des polices intercommunales	Jeunes 2 roues motorisés Vitesse Accidents en ville Accidents dans le domaine du travail Alcool	CT et MT National et local
Contrôler la vitesse aux endroits où elle est la plus accidentogène	Vitesse	CT et MT local
Verbaliser les piétons et cyclistes lorsqu'ils sont en infraction	Accidents en ville	CT et MT local

Développer les contrôles de police en véhicule banalisé (VL et moto) car une infraction constatée en flagrant délit n'est pas contestable et la sanction est de ce fait mieux tolérée	Jeunes 2 roues motorisés Vitesse Accidents en ville Accidents dans le domaine du travail Alcool	CT et MT local
Veiller à rendre les sanctions compréhensibles et adaptées à la réalité concrète	Jeunes 2 roues motorisés Vitesse Accidents en ville Accidents dans le domaine du travail Alcool	CT et MT local
Mettre en place un contrôle effectif de la qualité de la formation dispensée par les auto et moto écoles	Jeunes 2 roues motorisés	CT et MT National et local
Cibler les contrôles aux abords des zones les plus fréquentées par les enfants, les personnes âgées et plus généralement les usagers vulnérables	Accidents en ville	CT et MT local
Faire appliquer les règles du Code du travail dans les entreprises qui ne prennent pas en compte le risque routier	Accidents dans le domaine du travail	CT et MT local
Pour les transporteurs routiers, faire appliquer l'obligation de mise en place du « protocole de sécurité » pour les opérations de chargement-déchargement ; rappeler les recommandations de la CRAM pour les VUL	Accidents dans le domaine du travail	CT et MT National et local

ANNEXE I : COMPOSITION DU COMITE DE PILOTAGE DU DGO

COMITE DE PILOTAGE DU DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION DE SECURITE ROUTIERE 2008- 2012

Conseil Général : - Rémy Paillès, conseiller général canton de Lunas
- Jacques Rigaud, conseiller général canton de Ganges
- Daniel Villessot, service des routes

Association des maires de l'Hérault :
- Jean Arcas, conseiller général et maire d'Olargues

Mairie de Montpellier :
- Régine Souche, adjointe
- Christophe Moralès
- Fabrice Morand, direction de la sécurité

Mairie de Béziers : - Florence Crouzet, adjointe
- Francis Gisone, conseiller municipal

Mairie de Sète : - Michel Bodart, conseiller municipal
- Bernard Parmentier, direction de la sécurité

Mairie d'Agde : - Eric Oulieu, conseiller municipal
- Pierre Pallarès, police municipale

CRAM L- R : - Guy Dumoulin, ingénieur prévention

Mutualité sociale agricole de l'Hérault :
- Jean- Paul Pailhoux, service prévention de la fédération 34

Pôle d'animation régional sécurité routière :
- Didier Harlin

DDE : - Guy Lessoile, SERT/SRGC
- Philippe Lermine, SERT/SRGC

ANNEXE II : COMPOSITION DES GROUPES DE TRAVAIL

Nom des participants du groupe n° 1 :l'alcool	**Organisme**
Dr Nadia Rachedi animatrice	**Médecin Conseil Général, PDS, département enfance et famille**
Bernard Parmentier Co- animateur	**PM Ville de Sète**
Régis Mazars	Commandant de police DDSP 34, Montpellier
Fabrice Morand	Directeur de la sécurité, mairie de Montpellier
François Renaud	Capitaine de police, brigade des débits de boissons
Dr Olivier Puech	Médecin inspecteur de santé publique, addictologie et alcool
M. Schaul représentant le Dr Evelyne Coulouma	CRES, commission médicale des permis de conduire
René Fortès	CODES
Jean- Marc Barascut	Prévention sécurité, mairie de Béziers
Jacques Mestre	Président de l'UMIH
Dr Nekaa	Médecin addictologue
Me Dormont	Pilote du programme enfants- jeunes du GRSP

Nom des participants du groupe n°2 : la vitesse	**Organisme**
Jacky Lagarde **Animateur**	**Psychologue**
Jean- Louis Montoya **Co- animateur**	**Automobile Club**
Guy Blancher	ASF
Alain Micallef	Représentant des usagers
Philippe Sarrade	Psychologue- pompier
Nicolas Suc	PM Lattes
Serge Escuret	Expert judiciaire auto
Patrick Bayse	Mutuelle des motards
Reynald Robardet	Lt PM Lattes
André Boegli	Fluvia assistance, membre CNPA

Nom des participants du groupe n°3 : les jeunes	**Organisme**
Gérard Rimoux et Maguy Martin **Animateurs**	**DRDJS, service formation**
Elizabeth Dupin **Co- animatrice**	**Conseilgénéral, chef du service jeunesse, sports et loisirs**
Annie Carbonneau	Conseil général, pôle éducation
Marcel Oltra	MAIF Service prévention
Jean- Paul Vié	Mairie de Gignac, service jeunesse
Nathalie Martin	STAJ, Fédération de l'éducation populaire
Céline Peschot	Association Episode, point écoute jeunes de Béziers
Véronique Botella	BPDJ
Jean- Baptiste Roussouly	MEP Service prévention
Edith Cathonnet	MSA Service prévention
Marie- Agnès Sablayrolles	MLI JAM
Laurence Lucereau	Education Nationale
Michèle LASSERRE	Correspondante académique 1er degré

Nom des participants du groupe n°4 : les deux-roues motorisés	**Organisme**
Philippe LERMINE **animateur du groupe de travail**	**DDE 34 - SERT/SRGC**
Céline SABBADINI **co-animatrice du groupe de trvail**	**Psychologue**
Christian BELREPAYRE	DDE 34 - SATE M.Moto 34
Nicolas GARAND	FFMC 34
Marc ROUILLON	AFDM 34
Thierry SUAU	CRAM
Thierry LAURENT	DDE 34 - SERT / SRGC
Stéphane PIC	CG34
Régis Mazars	Police Nationale
Denis Guichard	Concessionnaire moto/cyclo
Fabrice Morand	Ville de Montpellier
Eric Moro	FFMC
Yann Guignery	Observatoire de la tranquillité publique
Jean- Marie Quillier	Chargé de mission sécurité routière

Nom des participants du groupe n°5 : les accidents en milieu urbain	**Organisme**
Fabrice Morand **Animateur**	**Mairie de Montpellier direction sécurité**
Jean- Pierre Pina **Co- animateur**	**Mairie de Béziers** **Service voirie**
Yann Guignery	OLTP, ville de Montpellier
M. Charvet	FFMC
Anne Delaage	AFDM Auto- moto école Easy rider
Guylène Bouscaren	Auto- école ECF
Régis Mazars	Commandant DDSP
Sophie Bienvenu	Direction genie urbain, ville de Montpellier

Nom des participants du groupe n°6 : les accidents dans le cadre du travail	**Organisme**
Guy DUMOULIN **Animateur du groupe**	**CRAM L-R**
Jean- Paul PAILHOUX **Co- animateur du groupe**	**MSA**
Françoise GLEIZE	FNTR secrétaire générale de la Fédération des transporteurs
Christophe CHARLON	Président FNTR Languedoc transporteur
Stéphane MORA	ASF -DRE Narbonne Responsable sécurité des Autoroutes
Damien BOILEAU	Expert en comportemental sur la route
Fabrice COCHET	AFTIFTIM Responsable organisme formation à la conduite PL, VUL + spécialiste technique des véhicules
M.C NICOL	CHU MTP Responsable du PDE
Philippe JAFFRENOU	organisme de formation à la conduite
Philippe LERMINE	DDE 34
Isabelle Giraud	ODSR, DDE 34

SIGNATURES DES PARTENAIRES

Pour la Préfecture de l'Hérault

Pour le Conseil général de l'Hérault

Pour l'Association des maires de l'Hérault

Pour la Caisse régionale d'assurance maladie Languedoc- Roussillon

Pour la Mutualité sociale agricole du Languedoc

Pour la ville de Montpellier

Pour la ville de Béziers

Pour la ville de Sète

Pour la ville d'Agde