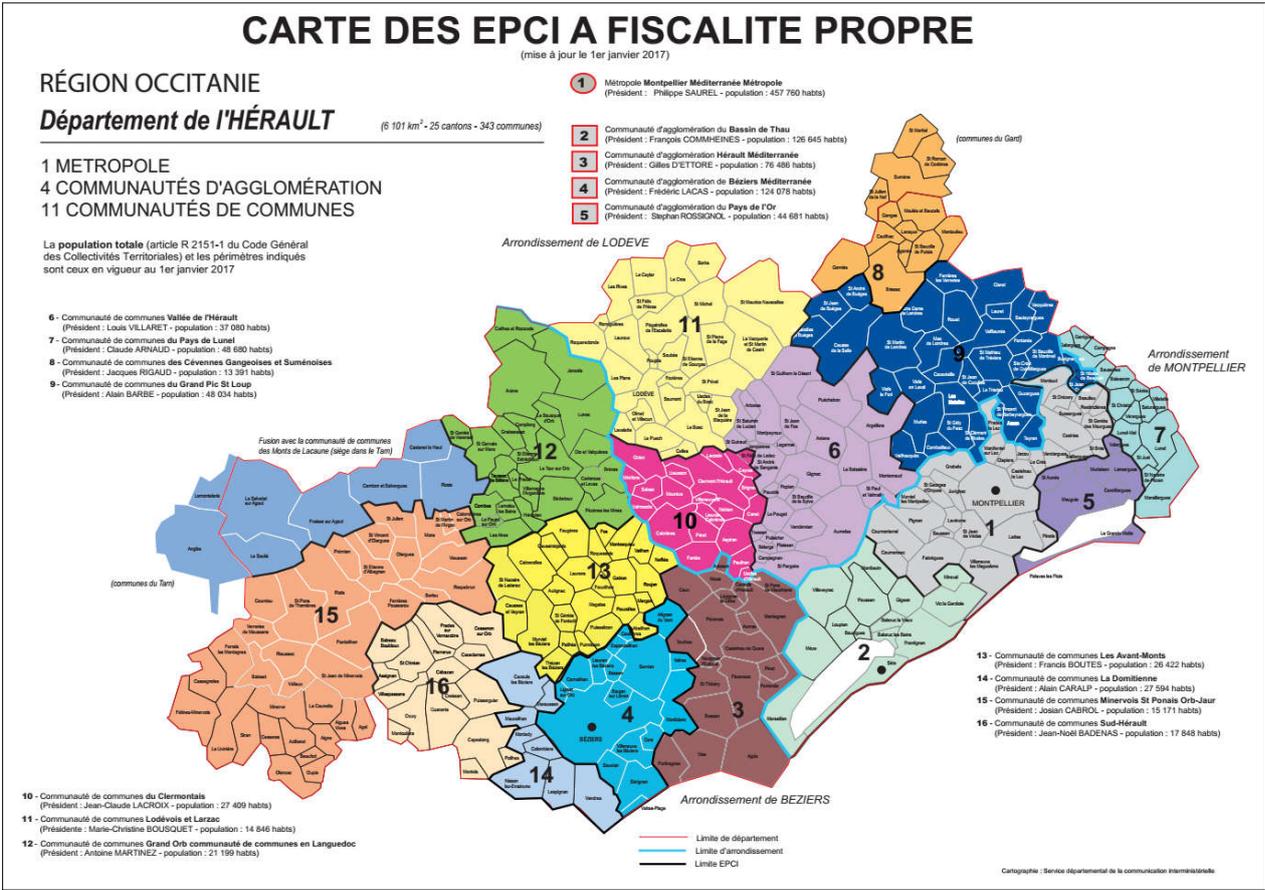


DOCUMENT GENERAL d'ORIENTATIONS DE SECURITE ROUTIERE 2018-2022



Démarche d'élaboration du DGO

Le Gouvernement, dans la continuité des actions décidées lors du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015, a décliné lors de l'installation du conseil national de sécurité routière (CNSR) le 23 janvier 2017, les priorités d'actions pour réduire l'accidentalité sur les routes :

- 1- intensifier la lutte contre les comportements dangereux,
- 2- protéger les usagers les plus vulnérables,
- 3- favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière,
- 4- donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi.

Ces priorités ont été réaffirmées par le Premier ministre qui, après avoir réuni le 9 janvier 2018 un comité interministériel de la sécurité routière (CISR), a annoncé 18 mesures sur les cinq prochaines années, regroupées en trois axes majeurs :

- l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière,
- la protection de l'ensemble des usagers de la route,
- l'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière

Ce plan ambitieux doit contribuer à sauver plus de vies sur nos routes et traduit la volonté du gouvernement de parvenir à une inflexion sensible de la mortalité routière, qui après 12 années de baisse continue, est repartie à la hausse depuis 2014 : + 3,6 % en 2014, + 2,3 % en 2015 et + 0,5 % en 2016.

Pour la période 2018-2022, les enjeux nationaux retenus, à reprendre dans les DGO départementaux sont :

- quatre enjeux obligatoires :

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

- des enjeux facultatifs :

- le partage de la voirie (urbain/interurbain)
- les deux roues-motorisés (2RM)
- la vitesse
- les distracteurs

Les enjeux retenus pour le département de l'Hérault sont :

- les quatre enjeux obligatoires
- trois enjeux facultatifs (enjeu vitesse non retenu)
- un enjeu supplémentaire (conduite sans permis et/ou assurance)

Synoptique de la démarche DGO

Dates	Démarche
16/02/2018	<p>1ère réunion comité de pilotage :</p> <p><u>Etat des lieux :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> -présentation du département -bilan de l'accidentalité 2012-2016 -évaluation des actions 2012-2016 <p><u>Détermination des enjeux du département :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 1-le risque routier professionnel 2-la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants) 3-les jeunes 4-les seniors 5-le partage de la voirie 6-les deux roues-motorisés 7-les distracteurs 8-la conduite sans permis et/ou assurance <p><u>Constitution des groupes de travail :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> -GT 1 : les usagers particulièrement exposés : enjeux 1, 3, 4 et 6 -GT 2 : les comportements à risques : enjeux 2, 5, 7, 8
30/12/1899	<p>Réunion des 2 groupes de travail (1/2 journée pour chacun)</p> <p>⇒ propositions d'orientations d'actions</p>
du 12 au 31/03/2018	Synthèse des groupes de travail
04/04/2018	<p>2ème réunion du comité de pilotage</p> <p>⇒ validation des orientations d'actions</p>
	Rédaction du DGO
	Signature du DGO
	Diffusion aux partenaires et acteurs locaux

Sommaire

1. Etat des lieux du département	p 6
1.1 Le contexte local du département	p 6
I. Géographie	
II. Population et démographie	
III. Réseau routier	
IV. Parc de véhicules en circulation	
1.2 L'accidentalité 2012-2016 et comparaison avec 2007-2011	p 13
I. Accidentalité corporelle du département	
II. Evolution de l'accidentalité corporelle sur 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011	
III. Répartition des accidents corporels et des personnes tuées selon le mode sur la période 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011	
IV. Répartition des accidents corporels et des personnes tuées selon le milieu sur la période 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011	
V. Répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie sur la période 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011	
VI. Communes du département comptant un grand nombre d'accidents sur la période 2012-2016	
1.3 L'évaluation des actions conduites sur la période 2013-2017 par enjeu	p 20
I. Le risque routier professionnel	
II. Conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)	
III. Les jeunes, divisés en 3 classes d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)	
IV. Les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 ans et 75 ans et plus)	
V. Le partage de la voirie (urbain / interurbain)	
VI. Les deux-roues motorisés	
VII. La vitesse	
VIII. Les distracteurs	
IX. Actions de communication emblématiques	
2. Les fiches enjeux	p 38
2.1 Le risque routier professionnel	
2.2 Conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)	
2.3 Les jeunes, divisés en 3 classes d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)	
2.4 Les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 ans et 75 ans et plus)	
2.5 Le partage de la voirie (urbain / interurbain)	
2.6 Les deux-roues motorisés	
2.7 La vitesse	
2.8 Les distracteurs	

3. Les orientations d'actions du DGO 2018-2022	p 73
3.1 Le risque routier professionnel	
3.2 Conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)	
3.3 Les jeunes, divisés en 4 classes d'âge (- de 14 ans, 14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)	
3.4 Les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 ans et 75 ans et plus)	
3.5 Le partage de la voirie	
3.6 Les deux-roues motorisés	
3.7 Les distracteurs	
3.8 Conduite sans permis et/ou assurance	
4. Annexes :	
Annexe 1 : Composition du Comité de pilotage	p 90
Annexe 2 : Composition des groupes de travail	p 93

1. Etat des lieux du département

1.1 Le contexte local du département

I. Géographie

Le département de l'Hérault est situé au Sud-Est de la France, et fait partie de la région Occitanie. Il est limitrophe des départements de l'Aude au sud-ouest, du Tarn et de l'Aveyron au nord-ouest et du Gard au nord-est, et est bordé par la Méditerranée au sud.

Pour définir l'Hérault, son territoire est souvent comparé à un amphithéâtre ouvert face à la mer. La géographie de l'Hérault est marquée par la diversité de sa géologie et de ses paysages. Ceux-ci s'étagent des contreforts sud du Massif central, jusqu'à la mer Méditerranée, en passant par les zones de garrigues et la basse plaine du Languedoc viticole. L'Hérault est baigné par un climat méditerranéen.



Population :

- Commune la plus peuplée : Montpellier (272 084 habitants en 2013)
- Commune la moins peuplée : Romiguières (23 habitants en 2013)

Superficie :

- **Commune la plus étendue : Béziers (9 548 hectares)**
- **Commune la moins étendue : Jonquières (205 hectares)**

Relief :

Le Littoral

Ses plages de sable s'étendent de la Petite Camargue (La Grande-Motte et l'embouchure du Vidourle) à l'est, jusqu'à Vendres-plage, à l'embouchure de l'Aude à l'ouest. Soit 87 kilomètres de littoral. Seules la Corniche de Sète et la Grande-Conque du Cap d'Agde se distinguent par leurs falaises rocheuses.

Ce cordon littoral est bordé d'étangs et de salins, écosystèmes protégés où nichent de nombreux oiseaux migrateurs. On dénombre deux grands ensembles lagunaires : entre l'ancien volcan d'Agde et le mont Saint-Clair de Sète, le bassin de Thau est la plus grande lagune de la région Languedoc-Roussillon, avec 7 500 hectares. Le chapelet des étangs palavasiens (de Mauguio jusqu'à Frontignan) relie le versant Est de Sète à l'extrémité Est de l'Hérault, soit l'entrée en Petite Camargue. Ces lagunes sont reconnues pour leur patrimoine par la convention de Ramsar, et on dénombre une dizaine de sites classés Natura 2000.

Vignobles et Garrigues

Le proche arrière-pays que constituent les plaines du Bas-Languedoc, est progressivement vallonné. C'est le territoire du vignoble, des oliveraies, des vergers et des garrigues. Oléiculture et viticulture symbolisent une part importante du patrimoine et de l'art de vivre méditerranéen.

La moyenne montagne

Au nord-ouest, le parc naturel régional du Haut-Languedoc regroupe notamment les massifs du Caroux et de l'Espinouse. Le climat est influencé par la Méditerranée mais aussi par l'Atlantique. C'est la ligne de partage des eaux qui marque un changement profond dans la végétation. Au nord-est, en bordure du parc national des Cévennes se dressent le plateau du Larzac et la montagne Séranne. Ces lieux ventés sont parfois des zones d'élevage de moutons. L'espace Causse et Cévennes est maintenant inscrit au Patrimoine Mondial de l'UNESCO.

Les chiffres du tourisme :

Le département de l'Hérault est le premier département touristique de la région Languedoc-Roussillon et se classe au 4^e rang des départements français en nombre de nuitées touristiques, avec 40 millions de nuitées annuelles.

On estime le chiffre d'affaires du tourisme à 1,7 milliard d'euros et à 52 000 le nombre d'emplois touristiques, dont 26 000 emplois salariés directs, soit 6,8 % des emplois salariés du département.

L'activité touristique connaît logiquement des fluctuations saisonnières : 59 % de la fréquentation annuelle se fait pendant l'été, 21 % au printemps, 12 % en automne et 8 % en hiver.

80 % de la clientèle touristique provient de France tandis que 20 % est étrangère (majoritairement d'Europe du Nord, d'Espagne et d'Italie).

Pour accueillir les nombreux touristes qui choisissent l'Hérault comme destination de vacances, le département offre 182 000 lits en hébergements marchands classés et/ou labellisés et compte 130 000 résidences secondaires, dont 10 % appartiennent à des résidents étrangers.

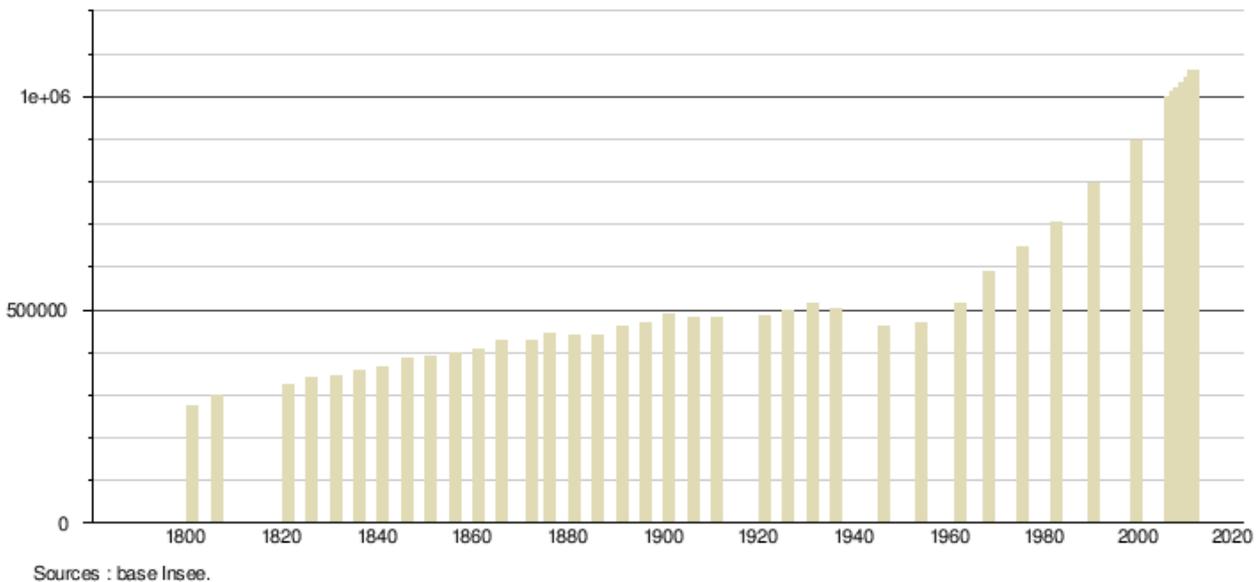
Les sites, musées et monuments touristiques accueillent chaque année plus de 4 millions de visiteurs.

Les résidences secondaires

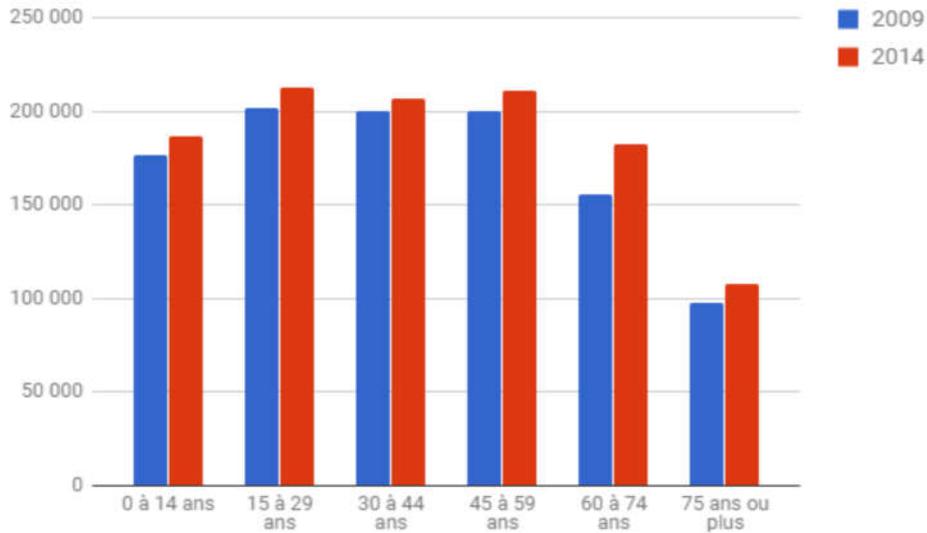
Selon le recensement général de la population du 1er janvier 2008, 20,4 % des logements disponibles dans le département étaient des résidences secondaires. Ce tableau indique les principales communes de l'Hérault dont les résidences secondaires et occasionnelles dépassent 10 % des logements totaux.

II. Population et démographie

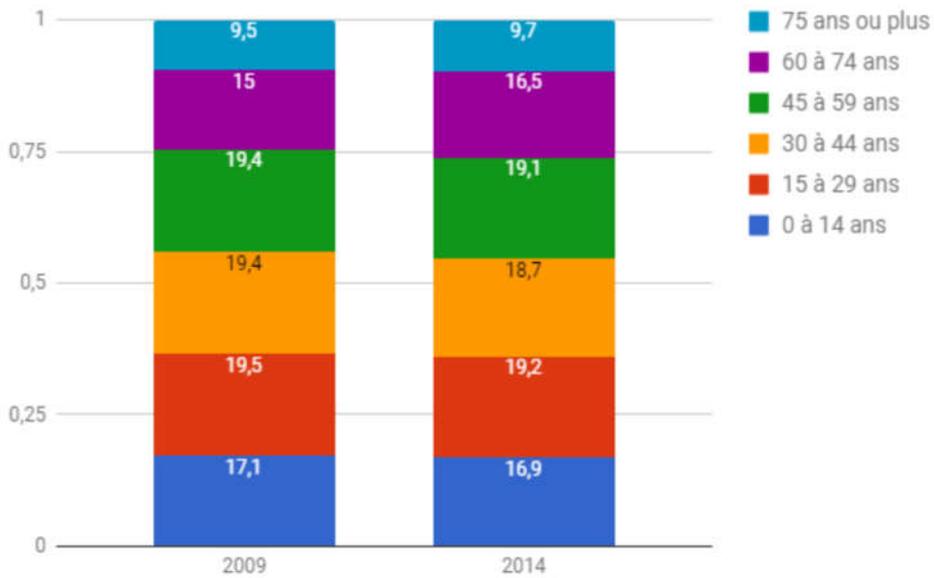
Evolution de la population de l'Hérault depuis 1800:



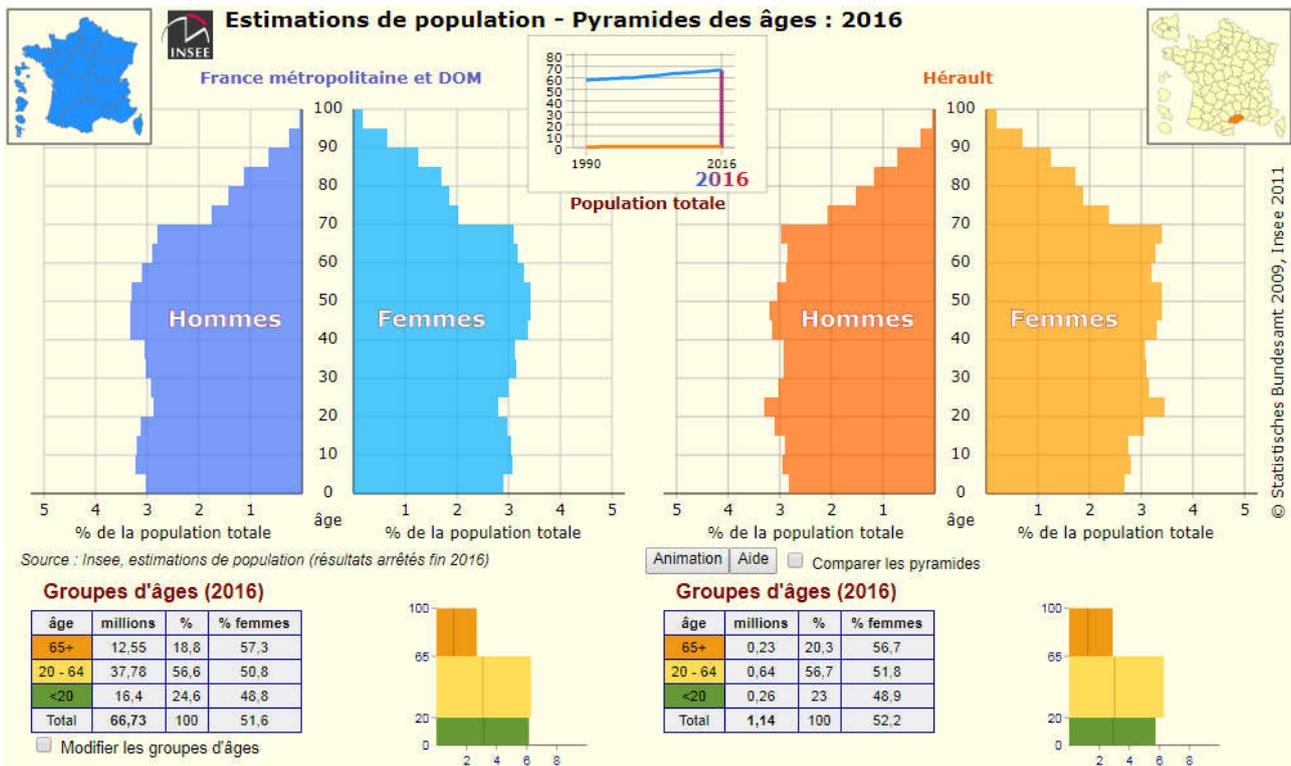
Evolution de la population de l'Hérault par grandes tranches d'âges:



Evolution de la population de l'Hérault par grandes tranches d'âges (%):



Pyramides des âges de l'Hérault par rapport à celle de la France en 2016:



III. Réseau routier

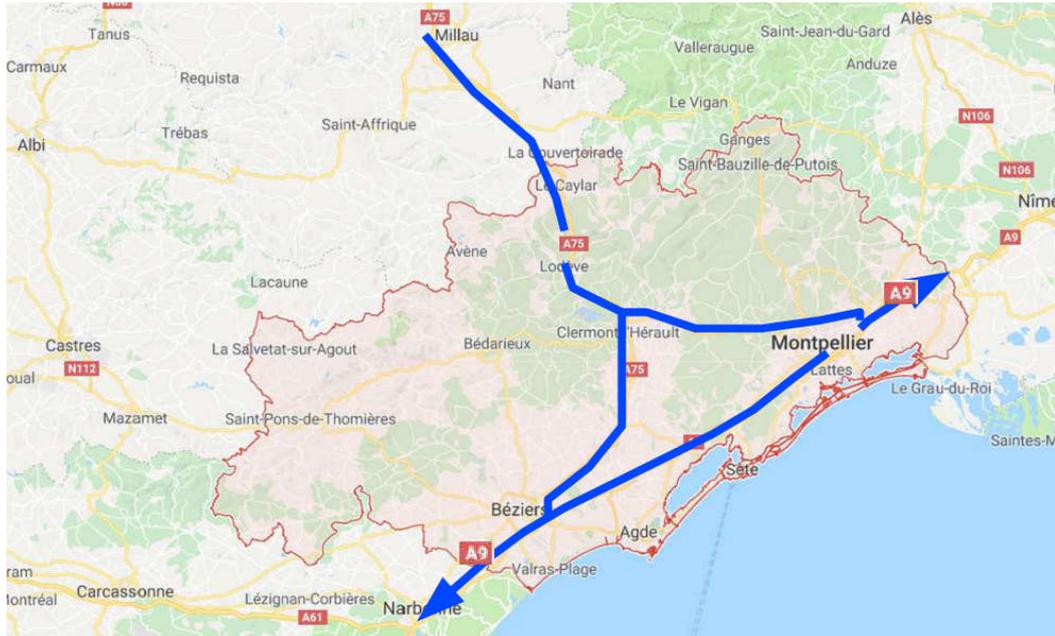
Le réseau routier est constitué :

-De trois liaisons autoroutières d'importance internationale : (environ 220km)

-l'autoroute A9 qui assure les échanges entre la France et l'Espagne,

-L'autoroute A75 qui assure les échanges entre le centre de la France et se raccorde sur l'A9 à Béziers,

-l'Autoroute A750 qui relie l'A75 à Montpellier.



Elles supportent un trafic lourd conséquent (20 000 poids lourds par jour pour l'A9), et sont soumises aux pointes estivales en été. (plus de 100 000 v/jour au droit de Montpellier)

Depuis 2017, l'autoroute A9 a été « doublée » au droit de Montpellier sur près de 20 kms, donnant à Montpellier une véritable rocade sud (A709), en supprimant les encombrements estivaux, qui se sont reportés plus au sud, à Béziers ou Narbonne.

-**Le réseau routier départemental**, qui comporte environ 5000 km, assure les échanges locaux, avec des trafics qui dépassent parfois les 50 000 véhicules/jour. Sur la plaine littorale, les caractéristiques sont en lien avec le trafic à écouler, avec des routes à 2*2 voies, pour desservir les plages (desserte La Grande Motte, Palavas les Flots). Les caractéristiques du réseau de l'arrière- pays, même s'il est moins confortable lorsqu'on aborde le piedmont, restent adaptées au trafic local.

-**Le réseau métropolitain de l'agglomération Montpellieraine** : Depuis 2017, la métropole de Montpellier Méditerranée (3M) gère directement la totalité du réseau routier (hors autoroute et réseau national) situé sur les 31 communes qui la composent.

-**Les réseaux communaux**, sont gérés en dehors de la métropole 3M, par les différentes communes.

IV. Parc de véhicules en circulation

	Voitures particulières et commerciales		
	Stock au 1er janvier		Evolution
	2000	2015	2000-2015
	nombre	nombre	%
AUDE	156151	186424	19.4
GARD	328302	393669	19.9
HERAULT	459166	581235	26.6
LOZERE	39525	41521	5.0
PYRENEES-ORIENTALES	201771	244450	21.2
LANGUEDOC-ROUSSILLON	1184915	1447299	22.1
France métropolitaine	29272165	32529927	11.1

	Autobus, autocars			Camions, camionnettes, tracteurs routiers et semi-remorques		
	Stock au 1er janvier		Evolution	Stock au 1er janvier		Evolution
	2000	2015	2000-2015	2000	2015	2000-2015
	nombre	nombre	%	nombre	nombre	%
AUDE	420	503	19.8	31608	45578	44.2
GARD	800	903	12.9	63011	92242	46.4
HERAULT	1047	1038	-0.9	83131	126429	52.1
LOZERE	255	277	8.6	10649	13467	26.5
PYRENEES-ORIENTALES	546	790	44.7	36189	51134	41.3
LANGUEDOC-ROUSSILLON	3068	3511	14.4	224588	328850	46.4
France métropolitaine	85668	96746	12.9	5534975	7515302	35.8

1.2 L'accidentalité 2012-2016 et comparaison avec 2007-2011

Les données utilisées pour caractériser les deux périodes de 5 ans sont les données **cumulées** sur les cinq années considérées, et non les moyennes.

I. Accidentalité corporelle du département

BILAN GLOBAL		Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués	Total blessés (1)	dont BH (2)
Nbre / période étudiée : 01/01/16 au 31/12/16		728	76	484	1012	79	933	507
% / période étudiée			10,4%	66,5%		7,8%	92,2%	50,1%
Evolution / même période année précédente 01/01/15 au 31/12/15 (3)	Nbre	+28	-11	+44	+35	-15	+50	+65
	%	+4,0%	-12,6%	+10,0%	3,6%	-16,0%	+5,7%	+14,7%
Moyenne sur même période 5 dernières années (3)		942,6	81,8	476,8	1278,4	91,4	1187,0	492,0
Evolution / cette moyenne	Nbre	-214,6	-5,8	+7,2	-266,4	-12,4	-254,0	+15,0
	%	-22,8%	-7,1%	+1,5%	-49,2%	-13,6%	-35,7%	+3,0%

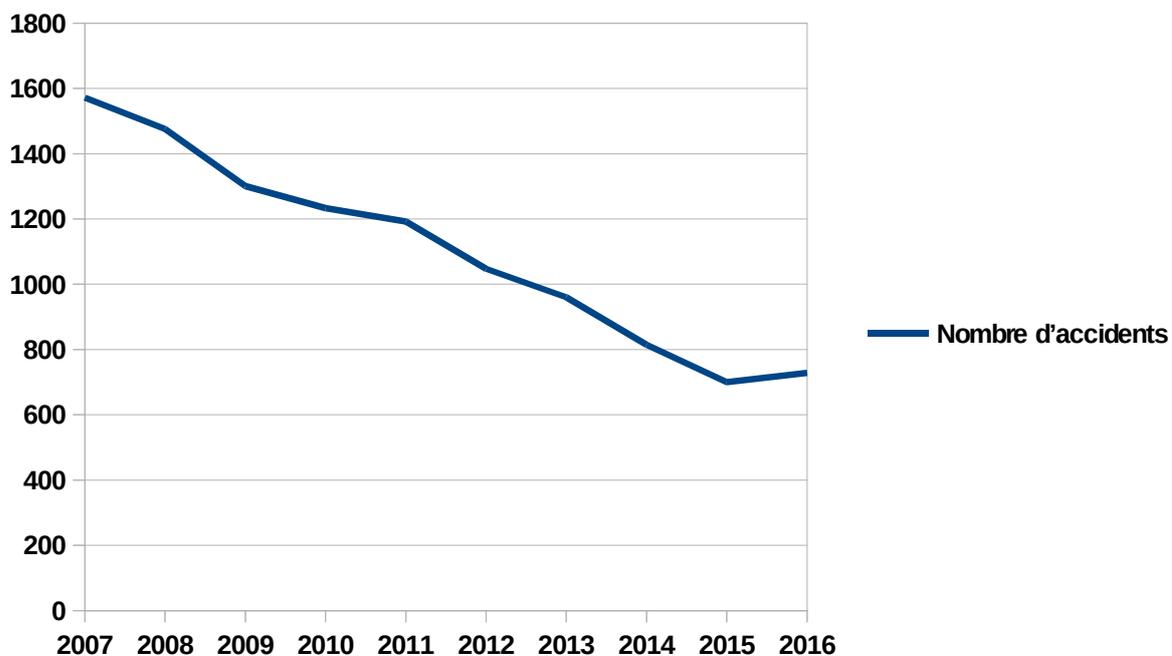
	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BL	Indemnes
2012	1047	90	523	101	534	782	965
2013	960	68	476	70	491	696	927
2014	814	81	415	93	412	599	714
2015	700	87	440	94	442	441	667
2016	728	76	484	79	507	426	686
Ensemble	4249	402	2338	437	2386	2944	3959
	Nbre total d'accidents	Nbre total d'accidents mortels	Nbre total d'accidents graves	Total des tués	Total des BH	Total des BL	Total des indemnes

II. Évolution de l'accidentalité corporelle sur 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011

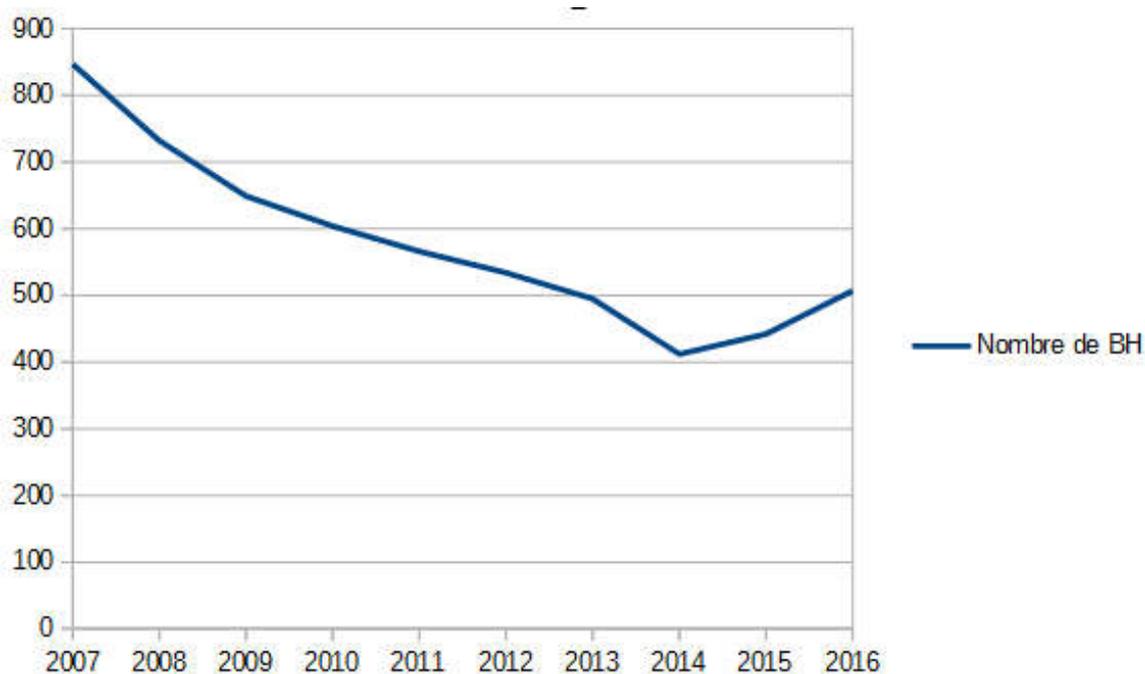
	Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués	Total blessés	dont BH
2012-2016	4249	402	2338	5767	437	5330	2386
%/ période étudiée		9,5%	55,0%		7,6%	92,4%	41,4%

	Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués	Total blessés	dont BH
2007-2011	6774	478	3204	9161	549	8612	3413
%/ période étudiée		7,1%	47,3%		6,0%	94,0%	37,3%

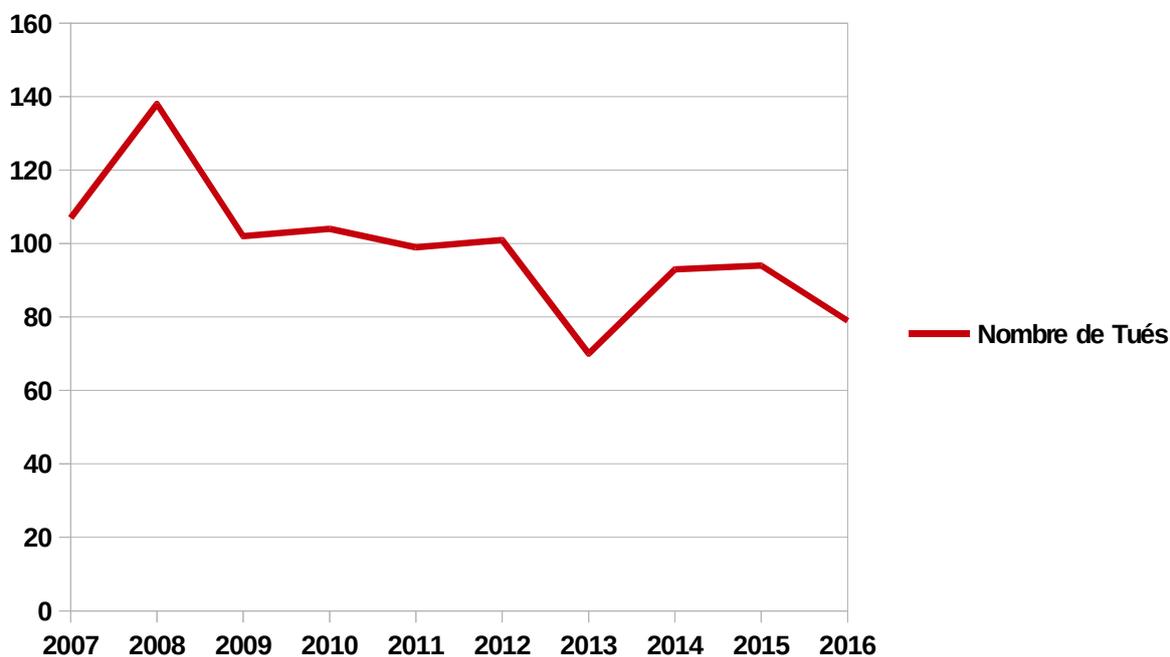
Nombre d'accidents corporels dans l'Hérault entre 2007 et 2016 :



Nombre de personnes blessées hospitalisées sur les routes de l'Hérault entre 2007 et 2016 :



Nombre de personnes tuées sur les routes de l'Hérault entre 2007 et 2016 :



Sur la période 2012-2016, l'Hérault enregistre une baisse continue du nombre d'accidents corporels jusqu'en 2015 puis une nouvelle augmentation en 2016. Parallèlement, la tendance générale de la mortalité est orientée à la baisse, bien que le nombre de tués oscille selon les années (forte baisse en 2013).

III. Répartition des accidents corporels et des personnes tuées selon le mode sur la période 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011

Accidents corporels dans l'Hérault par type d'usagers :

	2012-2016				
	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH dans le véhicule concerné	Nombre total de victimes dans les véhicules concernés	
				Tués	BH
Piétons	654	67	393	68	339
bicyclette	319	17	151	17	139
VL / VU	3815	207	902	235	1035
PL	135	2	22	2	22
2RM <= 50 cm3	421	16	198	18	192
2RM >50 et <=125 cm3	488	14	225	14	221
2RM > 125 cm3	783	77	453	81	404
autre	168	2	34	2	34

Ensemble	4249	402	2344	437	2386
	Nbre total d'accidents	Nbre total d'accidents mortels	Nbre total d'accidents graves	Total des tués	Total des BH

	2007-2011				
	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH dans le véhicule concerné	Nombre total de victimes dans les véhicules concernés	
				Tués	BH
Piétons	972	62	428	65	380
bicyclette	405	17	168	17	155
VL / VU	5969	256	1277	311	1525
PL	179	4	31	4	32
2RM <= 50 cm3	1122	35	458	36	459
2RM >50 et <=125 cm3	630	20	288	20	281
2RM > 125 cm3	1084	87	587	91	541
autre	317	5	39	5	40

Ensemble	6774	478	3221	549	3413
	Nbre total d'accidents	Nbre total d'accidents mortels	Nbre total d'accidents graves	Total des tués	Total des BH

IV. Répartition des accidents corporels et des personnes tuées selon le milieu sur la période 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011

Accidents corporels dans l'Hérault entre 2012 et 2016 par type d'usagers :

	2012-2016				
	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes	
				Tués	BH
hors agglomération	1460	277	1168	300	1233
agglom. moins de 5000 h	195	23	167	25	159
agglom. 5 001 à 100 000 h	779	66	515	73	492
agglom. Plus de 100 001 h	1815	36	488	39	502
Ensemble	4249	402	2338	437	2386

	2007-2011				
	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes	
				Tués	BH
hors agglomération	2280	335	1613	398	1815
agglom. moins de 5000 h	332	28	232	28	234
agglom. 5 001 à 100 000 h	1637	72	721	79	712
Agglom. Plus de 100 001 h	2525	43	638	44	652
Ensemble	6774	478	3204	549	3413

V. Répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie sur la période 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011

	2012-2016				
	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
autoroute	252	37	187	38	231
route nationale	63	7	41	9	40
route départementale	1533	271	1181	296	1199
voie communale	2380	83	908	90	904
autre	115	6	61	6	61
Ensemble	4249	402	2338	437	2386

	2007-2011				
	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
autoroute	193	34	157	55	198
route nationale	124	19	79	25	77
route départementale	2340	315	1565	354	1713
voie communale	4130	104	1327	109	1345
autre	232	6	79	6	80
Ensemble	6774	478	3204	549	3413

VI. Communes du département comptant un grand nombre d'accidents sur la période 2012-2016

2012-2016			
Commune		Accidents	Accidents mortels
34 172	MONTPELLIER	1889	39
34 032	BEZIERS	274	33
34 301	SETE	151	17
34 129	LATTES	146	14
34 003	AGDE	108	8
34 108	FRONTIGNAN	72	11
34 198	PEROLS	56	3
34 154	MAUGUIO	47	6
34 145	LUNEL	43	3
34 270	SAINT-JEAN-DE-VEDAS	42	1

2007-2011			
Commune		Accidents	Accidents mortels
34 172	MONTPELLIER	2601	46
34 032	BEZIERS	1064	38
34 129	LATTES	274	18
34 003	AGDE	205	21
34 301	SETE	162	10
34 108	FRONTIGNAN	130	10
34 336	VILLENEUVE-LES-BEZIERS	112	9
34 198	PEROLS	100	4
34 145	LUNEL	74	8
34 270	SAINT-JEAN-DE-VEDAS	49	4

attention accidents en commune sans distinction en aggro / hors aggro

1.3 L'évaluation des actions conduites sur la période 2013-2017 par enjeu

I. Enjeu risque professionnel

Depuis 2 ans, la préfecture est sollicitée pour mettre en place des actions de prévention dans en milieu professionnel, parfois avec un partenariat associatif (Fondation de la Route, Prévention Routière, MACIF prévention). Sur chacune, sont mis en place un atelier théorique conclu par un quizz et des ateliers pratiques (alcool, simulateurs auto et 2 roues, et souvent test o choc et voiture tonneau).



- Plusieurs actions ont ainsi été menées sur plusieurs sites de la SNCF, de la société Nicollin (ramassage des ordures ménagères) qui a signé les 7 engagements pour une route plus sûre, ENEDIS , etc



- D'autres, plus ponctuelles, ont été réalisées dans des entreprises ayant également un risque routier professionnel élevé en raison même de leur activité (société d'autocars Kéolis, La Poste ...)



- Une sensibilisation aux risques routiers professionnels peut également être faite à l'occasion de colloques organisés sur la thématique des risques professionnels dans leur globalité ou spécifiquement sur cette thématique comme cela a été le cas avec le centre de gestion de la fonction publique territoriale (CDG 34) pour les directeurs des services techniques des communes.

II. Enjeu : conduite après usages de substances psychoactives (alcool stupéfiants)

A. Education - sensibilisation – formation – information

- **Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre :**

-atelier alcool permettant de visualiser les doses servies « à la maison » : depuis 2 ans sur toutes les actions pour adultes et jeunes adultes faites par les IDSR

-distributions d'éthylotests sans temps d'explications : forces de l'ordre (avant les fêtes de fin d'année, ou certains gros évènements comme la Saint Louis à Sète ou la Féria de Béziers)



-Informers sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues (effet sur le champ visuel, allongement des temps de réaction, diminution des réflexes..)

-nombreuses actions de sensibilisation grand public, jeunes adultes, seniors, professionnels (associations et IDSR)

-depuis 4 ans à la veille de Noël et du Jour de l'An au centre commercial Odysseum de Montpellier, distribution par les IDSR d'éthylotests, précédée d'un temps d'explication



-dans le cadre de stages de citoyenneté organisés par l'Association d'Entraide et de Reclassement Social (AERS), comme alternative aux poursuites au titre de la composition pénale, pour des contrevenants interpellés pour la première fois, avec un taux ne dépassant pas 2 g d'alcool/litre de sang.



-Mobiliser les organisateurs de soirées festives (particuliers, établissements, associations...) sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants

-actions des associations :

-événements festifs jeunes : Avenir Santé (aide apportée aux Bureaux des Elèves pour la préparation de l'évènement, notamment à travers la boîte à outil internet « Monte ta soirée » et présence sur l'évènement)

-sorties de discothèques : CODES 34 – Bus info sur les parkings des discothèques

Si les établissements sont le plus souvent réceptifs pour accueillir un dispositif préventif gratuit puisque subventionné par le PDASR, ils font très rarement appel à l'association pour en mettre en place sur leurs deniers propres. L'effet d'entraînement ne joue donc pas.

-actions des communes :

-fêtes votives (Mauguio, Villeneuve les Maguelone) : dans le cadre de dispositifs du genre « Poz alco » - sensibilisation et information des jeunes, des parents, des élus, des tenanciers de débits de boissons

-colloque régional organisé le 16/03/2013 dans chaque département de l'ancienne région sur « L'organisation de manifestations festives sur le territoire de la commune » (parmi les thèmes abordés : responsabilité de la collectivité, alcool, drogues et santé, alcool, drogues et comportement, organisation de la prévention + distribution aux participants d'une clé USB avec réglementation, adresses utiles, témoignages ...)

-Relayer les campagnes nationales et organiser des campagnes locales sur les risques aux addictions :

-campagne de communication régionale (Languedoc- Roussillon) en 2013/2014 sur « l'alcool au quotidien » : affiches et flyers, avec insertion dans la presse locale, adressés par courriers aux entreprises et aux médecins généralistes, repris sur des sets de table et dans des spots radio.

Difficile de mesurer l'incidence de cette campagne d'envergure sur le comportement des automobilistes. Les arguments et le visuel, toujours d'actualité, sont repris dans nombre d'actions des IDSR



-depuis 2 ans, relai systématique de toutes les campagnes de communication nationales par le service de communication de la préfecture via les réseaux sociaux

B. Contrôle – sanction

-Organiser des contrôles ciblés :

-à la sortie des lieux festifs : régulièrement fait



-les soirs de fête : fait systématiquement avec des dispositifs particulièrement renforcés lors des grandes fêtes locales (Saint Louis à Sète, Féria de Béziers, Estivales de Montpellier)

Pour les contrôles de stupéfiants, outre le peu de tests salivaires dont disposaient les forces de l'ordre et leur coût, l'obligation d'amener le contrevenant à l'hôpital pour la prise de sang désorganisait très rapidement le dispositif mis en place. La confirmation par un 2ème prélèvement salivaire permet désormais d'augmenter le nombre de contrôles.

III. Enjeu jeunes :

A. Sensibilisation des primaires :

-« **Anabelle la Coccinelle** » (Compagnie Minibus) : spectacle interactif sur les notions élémentaires de sécurité routière, joué depuis plusieurs années dans bon nombre d'établissements scolaires du département.



-**Outils pédagogiques : Lulu et Toto à pied sur le chemin de l'école et Lulu et Toto à vélo sur le chemin de l'école :**

-Conçus par la DDTM, la Maison de la Sécurité Routière, l'Inspection Académique, la coordinatrice sécurité routière et des IDSR (cf <http://eduscol.education.fr/education-securite-routiere/>), ils prennent appui sur un Power Point, des fiches pédagogiques, des jeux interactifs et une vidéo (histoire de 2 enfants qui se rendent à pied ou à vélo de leur domicile à l'école).



Ces outils qui permettent de faire acquérir à l'élève des compétences de savoirs et savoir-faire propres à l'enfant piéton ou cycliste ne sont probablement suffisamment utilisés.

-**Circuit « Buggy Brousse »** (Ligue Contre la Violence Routière) : jeu d'apprentissage de la circulation des voitures et des piétons.



B. Sensibilisation des collégiens :

-Outil pédagogique « **Menons l'enquête** » :

Conçu par la DDTM, la Maison de la Sécurité Routière, l'Inspection Académique, la coordinatrice sécurité routière et des IDSR (cf <http://eduscol.education.fr/education-securite-routiere/>)

Il a pour but de rechercher l'ensemble des facteurs qui ont conduit à un accident, en mettant les scolaires en situation d'acteurs afin qu'ils essayent de repérer et de lister tous les facteurs d'accident mais sans déterminer les responsabilités entre les protagonistes .

Cet outil est également insuffisamment utilisé.



-Peu d'actions en milieu scolaire dans le cadre du PDASR, hormis quelques demandes ponctuelles d'établissements, la Prévention Routière étant par convention avec le Conseil Départemental, le principal interlocuteur des collèges avec l'obligation de faire une action dans chaque établissement du département tous les 2 ans.

-Toutefois, depuis plusieurs années, dans le cadre d'une action intitulée « **Urgence jeunes** », initiée par la Fondation de la Route, 2 ou 3 fois par an, une semaine de sensibilisation à la sécurité routière est proposée à différents établissements du département, regroupés par secteurs géographiques (Béziers, Sète, Agde, Montpellier). Entre 800 et 1 000 collégiens sont touchés à chaque fois.



Ces actions multi partenariales (police nationale et municipales, pompiers, opticiens mutualistes, gestionnaire de

transports (TAM, Thau Agglo)... sont soutenues par le PDASR et bénéficient de la présence de la piste sécurité routière CRS/Attitude Prévention.

La présence de la piste d'éducation routière avec ses ateliers théorique (code de la route, équipements des 2 roues-motorisés, effets de la drogue et de l'alcool sur la conduite) et pratique (simulateur de conduite 2 RM, circulation en moto sur la piste en double commande puis en solo, conduite à tenir en cas d'accident, simulation d'un choc sur un casque à 30 km/h) est un élément fondamental de la réussite de ce type d'actions

-Les rassemblements sportifs sont un bon moyen de toucher les jeunes en dehors du cadre scolaire :

-**Raid Andros puis Educap City** organisé par le Centre Loisirs Jeunes de la Police Nationale à Montpellier auquel participent depuis le début les IDSR.



-Manifestations sportives organisées ou soutenues par Hérault Sports (association co-gérée par les Comités Départementaux sportifs et le Conseil Départemental)

-**Tournée d'été Hérault Sports** : activités ludiques et culturelles proposées aux enfants dans des lieux touristiques du bord de mer ou de l'arrière-pays.



Le jeu de l'oie sécurité routière animé par les IDSR, permet de sensibiliser les enfants et leurs parents aux bons comportements à adopter quel que soit le mode de locomotion

C. Sensibilisation des lycéens :

-Quelques opérations ponctuelles tant des associations que des IDSR mais **peu de sollicitations pour la demi-journée obligatoire de sensibilisation à la sécurité routière mise en place à la rentrée 2015 pour les entrants en lycées et CFA** (circ. Du 22/05/2015)



L'implication du personnel d'encadrement (proviseur, enseignant(s), CPI, infirmière) est primordiale pour monter ces actions mais leur charge de travail et les difficultés d'organisation de telles manifestations au sein de l'établissement peuvent être un frein à la concrétisation de leur projet.

Une réunion d'information à destination des référents académiques des collèges et lycées, organisée par la coordinatrice académique sécurité routière en mai 2016 a eu peu d'échos, tant au niveau du nombre de participants que des actions qu'elle a pu susciter.

Ces référents ont toutefois tous les outils nécessaires pour monter ces opérations en interne grâce à une mallette pédagogique développée par l'Education Nationale et mise en ligne sur le site <http://eduscol.education.fr/>.

-Dans le cadre de la mise en place à la rentrée 2015 de cette demi-journée de sensibilisation, le Réseau CANOPE (réseau de création et d'accompagnement pédagogiques – ex CRDP) et la Préfecture de l'Hérault ont conçu et réalisé un jeu webTV sous la forme de questions/réponses sur le thème de la sécurité routière : « **On the road-The game** ».



6 établissements volontaires du département y ont participé avec dans chacun le tournage, après une séance de sensibilisation par des IDSR, d'une émission qui a permis de sélectionner un représentant à la finale départementale dont le vainqueur s'est vu payer son permis en conduite accompagnée ;



Compte tenu de son coût levé, cette opération, expérimentale, n'a pas été reconduite malgré l'intérêt suscité chez les enseignants, les élèves et les IDSR qui y ont participé. Le Réseau CANOPE 34 a en projet de la prolonger par la création d'un kit pédagogique qui serait à disposition sur l'ensemble des départements

-Antérieurement à cette action, l'Académie de Montpellier, la Maison de la Sécurité Routière et des IDSR ont bâti un projet innovant, la mise en place d'un onglet Education Routière sur « **L'Ordi Région** » Languedoc-Roussillon dans le cadre de l'ENT (Environnement Numérique de Travail) académique. Ce portail de services en ligne, point d'accès unique et sécurisé pour les enseignants, les élèves et les parents, a ainsi été enrichi d'une base de données sécurité routière permettant notamment aux enseignants de disposer de supports pédagogiques.



Cet outil est appelé à évoluer dans le cadre de l'ENT de la nouvelle région Occitanie

- **Circuit « kart à pédales » (LCVR)** : pour sensibiliser adolescents et jeunes adultes aux dangers de la conduite sous l'emprise de l'alcool (avec lunettes d'alcoolémie) ou en faisant usage du téléphone.



D. Sensibilisation dans l'enseignement supérieur :

-Actions de sensibilisation ciblées sur la préparation de soirées étudiantes menées par Avenir Santé avec les Bureaux des Elèves concernés

-Journées multi partenariales (Prévention Routière, Fondation de la Route, Ligue Contre la Violence Routière ...), organisées une fois par dans plusieurs facultés (Sciences, Lettres) et dans quelques écoles

-Depuis 2016, une action innovante est menée avec la faculté de Médecine. Des élèves en bac pro mécanique du lycée des Métiers Pierre Mendès-France de Montpellier, après un pré-contrôle technique des



véhicules des étudiants volontaires, procèdent gratuitement, à hauteur de 200 €)pris en charge par le PDASR), à la réparation ou au changement des pièces défectueuses, en lien avec la sécurité.

E. Sensibilisation des jeunes sortis du système scolaire :

-Actions tout au long de l'année pour des jeunes hébergés en résidence foyer par l'association Habitat Jeunes à Montpellier) ou en difficultés d'insertion par le biais des Missions Locales d'Insertion Garrigues / Cévennes et Centre Hérault et de la mairie de Castelnau leLez.

Elles peuvent prendre la forme de sensibilisations aux conduites à risques, de jeu concours ou de création de vidéo sur les bons comportements à adopter, de prêts et d'ateliers de réparation de mobylettes, de formation à la conduite ...

IV. Enjeu seniors

Organisation de **remises à niveau du code de la route** : en nombre croissant, à la demande principalement de Centres Communaux d'Action Sociale (CCAS) et de Centres Locaux d'Information et de Coordination pour personnes âgées (CLIC).



Ces séances, assurées par des IDSR ou des associations (Prévention Routière, Fondation de la Route), souvent en lien avec la gendarmerie, permettent de sensibiliser les seniors à la diminution des capacités physiques - réflexes (sur simulateur auto), motricité, vision (test sur ergovision par un opticien) - liée à l'âge, et aux risques routiers qui en découlent.



Elles sont généralement la seule occasion de leur faire visualiser la quantité d'alcool correspondant à leur consommation à la maison, avec des doses souvent bien supérieures aux doses « bar ».



Il faudrait associer à cette remise à niveau théorique un temps de conduite avec une auto-école permettant de revoir la pratique au volant.

V. Enjeu partage de la voirie (cyclistes et piétons) :

A. Réaliser des campagnes d'information sur le thème du partage de la rue :

La participation de la préfecture à l'opération « La route se partage » à l'occasion du passage du Tour de France dans l'Hérault en 2016 a servi de déclic à la prise en compte de la problématique.



Depuis, lors de rassemblements sportifs, 3 clubs cyclistes du département, le BMC (Béziers Méditerranée Cyclisme), le Cyclo Club de Castries et le Club cycliste de la police nationale, se font les ambassadeurs de du double message sécurité routière :

- pour les automobilistes, de laisser une distance de 1,50 m quand ils doublent un cycliste en rase campagne (1m en agglomération)
- pour les cyclistes, de respecter les règles du code de la route.



B . Sensibiliser les piétons, les cyclistes sur leur propre comportement et leur responsabilité

- Outils pédagogiques pour les jeunes :

- jeu de l'oie géant utilisé par les IDSR sur les actions en direction des 6/12 ans

- piste vélo et circuit « Buggy Brousse » de la Ligue Contre la Violence Routière



- Sensibilisation des seniors aux dangers encourus lorsqu'ils traversent la chaussée du fait de la diminution de leurs capacités physiques

C. Inciter les cyclistes à avoir un vélo en bon état, à porter les équipements de sécurité et à être visibles

- Opération « Voir et être vu » menée par le Lycée des Métiers Pierre Mendès-France dans des collèges du département



- Depuis 3 ans à l'occasion du passage à l'heure d'hiver lors d'une action préventive coordonnée IDSR/DDSP (distribution de gadgets rétro réfléchissants)



- En 2017 participation des IDSR à l'opération « Bien vus ensemble » (distribution d'un kit de visibilité) organisée par la Direction de la Sécurité Routière, le syndicat des Agents Généraux d'Assurance et France Bleue.



VI. Enjeu deux-roues motorisés :

A. Améliorer la connaissance des accidents de 2RM :

- En 2017 une étude sur l'enjeu deux-roues motorisés a été menée, à l'initiative du Conseil Départemental de l'Hérault, en partenariat avec la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM), par l'Université d'Angers et le centre d'études et d'expertises sur l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) :

- Une analyse détaillée de l'accidentalité des 2 roues-motorisés sur le réseau routier départemental pour la période 2011/2015 a permis de mettre en exergue différentes familles d'accidents et d'évaluer le risque lié à chacune d'elles : perte de contrôle du pilote du 2 RM, manœuvres imprévisibles d'un véhicule tiers, cisaillement en intersection, ralentissement de la circulation, 2 RM percuté par un tiers, autres accidents

- Un questionnaire a ensuite été établi et soumis à des usagers 2 RM et à des membres des forces de l'ordre, selon la méthode des focus groupes :

- comportement par rapport à l'alcool, les stupéfiants, les remontées de file, les distances de sécurité, la vitesse, les stratégies de conduite

- infrastructure : virages et carrefours

- rapport avec les autres usagers et les forces de l'ordre

- formation des 2 RM et sensibilisation des autres usagers de la route

- L'analyse qui en a résulté a permis de dégager des pistes d'actions sur l'aménagement des infrastructures, les itinéraires motos, l'enseignement et la pratique des motos-écoles, l'influence du groupe, l'empathie entre usagers 2 RM et VL la prise en compte de la vulnérabilité, les futurs usagers 2RM, les fausses représentations et croyances sur l'alcool et le cannabis, la vitesse, les équipements, le débridage.

B. Infrastructure :

- Des réunions régulières entre la DDTM, les gestionnaires de voirie (Conseil Départemental, ville puis métropole de Montpellier) et les forces de l'ordre permettent d'identifier les itinéraires accidentogènes et, dans la mesure du possible d'y apporter des améliorations sécuritaires.

- La réduction de l'accidentalité des 2 roues-motorisés est un enjeu fort pour le Conseil Départemental. Au-delà des actions de prévention qu'il soutient (opérations d'initiation à la maîtrise du 2 roues pour les collégiens ...), le département développe des itinéraires sécurisés pour les 2 roues-motorisés, sur lesquels il supprime les obstacles aux conséquences dangereuses pour les motards (pose de glissière avec écran moto ...).

CHIFFRES CLÉS

Plus de 300 km d'itinéraires moto aménagés
700 obstacles supprimés
400 protections de murets posées
5 000 m d'écran moto installés

Coût des itinéraires 1 et 2 :
près de 2 millions d'euros

C. Éducation – sensibilisation – formation – information :

-Organiser des relais sur les infrastructures fréquentées par les motards lors des grandes manifestations 2RM ou des sur itinéraires touristiques très fréquentés par les motocyclistes :

- A l'occasion de la course d'endurance du **Bol d'Or** qui se déroule en septembre au circuit du Castellet (83), la FFMC 34 organise un accueil pour les milliers de motards qui empruntent l'autoroute A9 sur l'aire de repos de Fabrègues (A9)



- Depuis plusieurs années, la FFMC 34 met également en place, entre mars et octobre, des « **relais calmos** » sur des routes particulièrement fréquentées par les motards. Ces opérations sont décidées en fonction de l'accidentalité routière et/ou d'évènements ponctuels en période estivale. Lors de ces pauses détente, il est proposé aux motards, outre une collation non alcoolisée, des ateliers de sensibilisation à la sécurité routière, une vérification visuelle de leur engin et un petit entretien si nécessaire.



- En 2014, une action coordonnée régionale de labellisation de points "accueil motos" (bars-restaurants, hôtels,..) a été décidée par les préfetures des cinq départements du Languedoc-Roussillon. L'objectif était de promouvoir une conduite apaisée et sécurisée en proposant un accueil privilégié aux motards : facilités de stationnement, petit matériel d'entretien et de réparation, conseils de sécurité routière, cartes des itinéraires sécurisés deux-roues motorisés. 4 établissements de l'Hérault y ont participé



-Réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés, journée « circuit » encadrée...) en mobilisant les forces de l'ordre, les moto-écoles, les associations

Depuis 2012, L'Escadron Départemental de Sécurité Routière de l'Hérault organise un rallye moto pédagogique sur une journée, basé



sur la maîtrise de la machine à allure réduite, les trajectoires, le respect du code de la route et le partage de la route avec les autres usagers.

Des ateliers de prévention (simulateurs, test au choc...) sont également proposés aux participants par divers partenaires (préfecture, MACIF prévention, auto-école...).



-Promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle obligatoires (casque et gants) et facultatifs (vêtements renforcés...)

- Sur toutes les actions menées par les IDSR où la thématique du 2 roues-motorisés est abordée, l'accent est mis sur l'importance de l'équipement.



- Il en est de même sur toutes les actions de prévention organisées par la **FFMC 34**, que ce soit en milieu scolaire, dans le cadre de l'éducation routière à la jeunesse (ERJ) ou lors de manifestations grand public sur lesquelles est installée une piste mini-motos à destination des 6/12 ans.

- La **piste sécurité routière CRS/Attitude Prévention** qui vient depuis plusieurs années dans le département pour des actions en milieu scolaire (cf enjeu jeunes) est également un formidable outil de promotion dans ce domaine, d'autant que les gagnants du challenge sécurité routière qui les conclue se voient remettre casques, gants et blousons.



- Cette pédagogie par la remise de prix utiles, est également reprise par les organisateurs du rallye de l'EDSR 34, puisque les bons d'achats remis aux participants ne concernent que des équipements de sécurité (casques, gants et blousons airbags).

-Sensibiliser sur la fragilité des usagers de 2RM et la nécessité d'éviter les sur-risques :

- C'est l'objectif d'actions menées notamment par Prévention MACIF qui organise, sur Montpellier et Béziers, des stages à destination des 14/17 ans et de leurs parents (dangers du débridage, de l'usage de substances psychoactives, de l'absence d'équipements, du non-respect du code de la route...)

- La Mission Locale du Centre Hérault procède de même pour les 16/25 ans à travers un atelier de prêt de scooters avec une sensibilisation aux règles et dangers de la conduite d'un 2 roues préalablement à tout prêt.

Disposant d'une piste de sécurité routière équipée, cette structure retravaille également sur les apprentissages de base de la conduite d'un 2 RM, insuffisamment acquis par certains malgré qu'ils aient le permis AM ou le BSR.

Disposant également d'un atelier de réparation, avec initiation à la mécanique, elle permet par ailleurs à ceux qui les souhaitent d'assurer l'entretien de leur 2 roues, encadré par un professionnel.

-Sensibiliser les techniciens de l'infrastructure et les élus à la pratique d'un 2RM

A l'occasion de l'opération « **motard d'un jour** » organisée par la FFMC 34 sur la ville de Montpellier et en milieu péri-urbain. L'objectif est de faire comprendre la spécificité de la conduite d'un 2 roues en milieu urbain et la dangerosité de certaines installations perçues comme anodines ou inoffensives par les automobilistes.



D. Contrôle - sanction :

-Réaliser des contrôles sur la conformité des véhicules

La direction départementale de la sécurité publique (DDSP) dispose d'une brigade de contrôle technique qui procède régulièrement à des contrôles préventifs, notamment sur les cyclomoteurs aux abords des établissements scolaires.

-Réaliser des contrôles sur les casques et gants

Opérations ciblées menées régulièrement par les forces de l'ordre, notamment en période estivale pendant laquelle de trop nombreux usagers de 2 roues-motorisés, outre le non port des gants, adoptent la tenue plage : short, t-shirt et tongs.



Cibler les contrôles de 2 RM sur les axes et/ou périodes accidentogènes

Opérations également menées régulièrement, à l'initiative des forces de l'ordre ou à la demande du directeur de cabinet du préfet dans le cadre du comité d'application du plan de contrôle routier (CAPCOR).

Organiser des contrôles avec alternatives aux poursuites

Plusieurs opérations de types ont été montées à l'initiative de la préfecture avec l'aval du procureur de la République :

- En partenariat avec le centre d'essai Goodyear/Dunlop de Mireval, où une douzaine de motards ont participé à une journée de sensibilisation : atelier théorique, contrôle technique des machines par les techniciens du centre et ateliers pratiques sur piste avec les pilotes essayeurs (regard/freinage avant-arrière/évitement d'un obstacle, influence de l'état et des pressions des pneumatiques, freinage sur piste mouillée et sèche)

Cette opération ponctuelle, proposée gratuitement par le partenaire privé dans un objectif notamment de communication, n'a pu être renouvelée en raison de son coût élevé (location des infrastructures, du matériel et salaires des pilotes essayeurs)



- En partenariat avec une auto-école de conduite (1/2 journée) : théorie, maniabilité, trajectoires, techniques de freinage, passage en courbe et évolution à faible vitesse



VII. Enjeu vitesse :

A. Éducation – sensibilisation – formation – information :

En matière de prévention, cet enjeu est abordé sur toutes les actions menées par les IDSR que ce soit :

- au niveau théorique avec un diaporama pour expliquer le temps de réaction, la distance de freinage, les distances de sécurité, la nécessité du port de la ceinture ...
- lors des ateliers pratiques : simulateurs auto, 2 roues, test au choc et voiture tonneau (ces 2 derniers outils étant fournis par la Fondation de la Route, la Prévention Routière et Prévention MACIF)



B. Contrôle - sanction :

Les nombreux contrôles organisés, notamment lors des périodes à risques (départs en vacances, veilles de fête) sont autant que possible médiatisés, notamment en présence d'un membre du corps préfectoral (même si les médias ne se déplacent pas, ils sont relayés sur les réseaux sociaux par la préfecture, la police et la gendarmerie)



VIII. Enjeu distracteurs :

A. Éducation – sensibilisation – formation – information :

Hormis une sensibilisation aux dangers de l'usage du téléphone sur la route, quel que soit son mode de locomotion, dans le cadre de toutes les actions de prévention menées par les IDSR et les autres partenaires, peu d'opérations spécifiques ont été menées :

- Apposition d'**autocollants** sur les voitures notamment lors de « villages prévention » l'été en bord de mer



- Une opération très brève (1 heure) mais très bien relayée par les médias, organisée avec 2 IDSR qui sont allés à la rencontre des jeunes dans le centre de Montpellier, à l'occasion de la sortie de l'application pokémon go



- Une **alternative aux poursuites** organisée en partenariat avec le centre neurologique Propara pour des automobilistes interceptés pour usage du téléphone au volant. Pendant 1/2 journée des soignants du centre leur ont montré les conséquences dramatiques, même si elles ne sont pas mortelles, que peut avoir ce comportement dangereux sur les piétons : le handicap à vie.



- En 2017, les villes de Montpellier et de Sète ont pu bénéficier de la campagne de communication nationale sur les dangers du téléphone au volant (affiches à l'arrière des bus).

B. Contrôle - sanction :

Des contrôles ciblés sont régulièrement organisés par les forces de l'ordre, mais force est de constater que l'usage du téléphone tenu en main est toujours aussi répandu. L'utilisation des motos banalisées est le moyen le plus efficace pour prendre les automobilistes sur le fait.

IX. Actions de communication

- Partenariat avec France Bleu Hérault

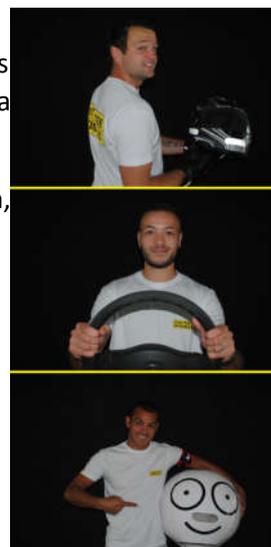
Pendant 3 ans les IDSR ont pu faire passer, une fois par mois, de courts messages de prévention (40 sec), sur les différentes thématiques de sécurité routière, lors de la présentation du bulletin météorologique local de 19h25 (possibilité supprimée suite à la réforme territoriale)



- Partenariat avec le MHSC :

- Tournage de 3 spots sur l'équipement en 2 RM, la vitesse et SAM, par des joueurs de l'équipe 1ère, diffusés sur les réseaux sociaux et les écrans du stade de la Mosson lors des matchs à domicile .

- Tournage également d'une vidéo sur les effets de l'alcool sur la vision, largement utilisée lors des actions de sensibilisation en direction des jeunes.



- Partenariat avec le MHR

Une 2ème vidéo sur cette thématique des dangers de l'alcool au volant, tournée avec des joueurs de l'équipe 1ère du MHR, a également été diffusée sur les réseaux sociaux et a servi de support à nos actions de prévention en milieu scolaire.



- Partenariat avec le centre neurologique PROPARA

L'objectif a été de montrer, lors d'une immersion dans le centre, que tout écart de conduite sur la route peut avoir des conséquences dramatiques, même non mortelles, pour la victime et son entourage: le handicap à vie, avec tous les troubles associés à une paralysie motrice.

Cette action, qui peut être mise en place comme alternative aux poursuites, a été testée par une dizaine d'IDSR en présence de la presse qui en a fait un retour particulièrement éloquent.



2. Les fiches enjeu

Ces fiches présentent les enjeux nationaux, à reprendre dans les DGO départementaux, et les enjeux locaux :

Enjeux impératifs

- A - risque routier professionnel
- B - conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)
- C - les jeunes, divisés en 3 classes d'âge (14-17ans, 18-24 ans, 25-29 ans)
- D - les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 ans et 75 ans et +)

Enjeux supplémentaires au choix

- E - le partage de la voirie (urbain / interurbain)
- F - les deux-roues motorisés
- H - les distracteurs

2.1 Le risque routier professionnel

Le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail. Il se décompose en deux risques distincts :

- le risque « mission », qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle,
- le risque « trajet domicile-travail », qui est un déplacement entre le domicile et le travail.

En France en 2016, les accidents liés à un trajet professionnel représentent 38,6 % des personnes tuées, dont le type de trajet est connu, et 43,3 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

A.1 L'importance de l'enjeu « risque professionnel »

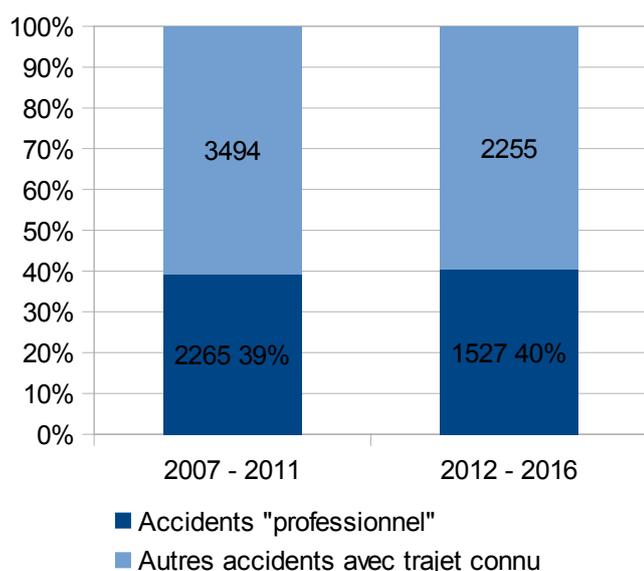
L'analyse porte ici sur l'ensemble des trajets professionnels, qui comprennent les trajets dans le cadre d'une mission professionnelle et les trajets domicile-travail.

Tableau comparatif des accidents impliquant un conducteur en mission professionnelle, dans l'Hérault la France :

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accidents "professionnels"	Total accidents avec trajet connu	Part des accidents "professionnels"/ total accidents trajet connu	Accidents "professionnels"	Total accidents avec trajet connu	Part des accidents "professionnels"/ total accidents trajet connu
Hérault	2 265	5 759	39%	1 527	3 782	40%
France métropole	137 805	304 988	45%	108 978	236 841	46%

Part des accidents routiers professionnels par rapport à l'ensemble des accidents avec au moins un conducteur dont le trajet est renseigné :

Hérault :



France :

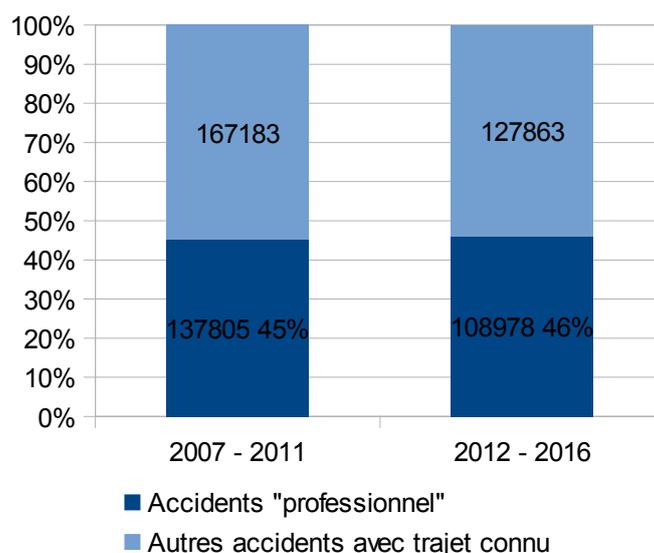
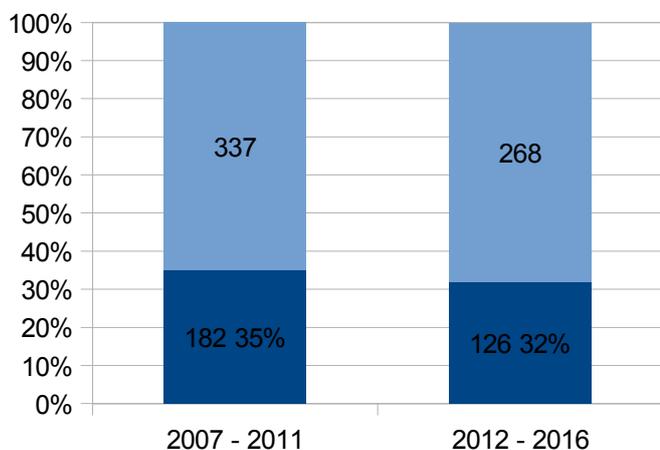


Tableau comparatif des tués dans un accident impliquant un conducteur en mission professionnelle, dans l'Hérault et la France :

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Tués dans un accident "professionnel"	Total tués dans un accident avec trajet connu	Part des Tués dans un accident "professionnel" / total tués trajet connu	Tués dans un accident "professionnel"	Total tués dans un accident avec trajet connu	Part des Tués dans un accident "professionnel" / total tués trajet connu
Hérault	182	519	35%	126	394	32%
France métropole	7 952	19 990	40%	6 446	16 079	40%

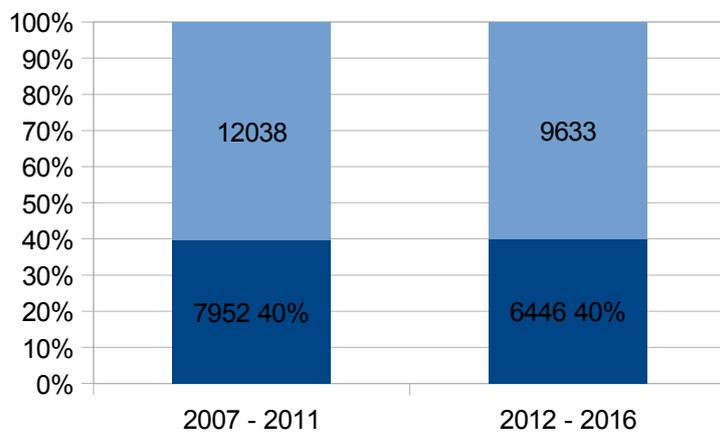
Part des tués dans un accident professionnel par rapport à l'ensemble des tués dans des accidents avec au moins un conducteur dont le trajet est renseigné :

Hérault :



- Tués dans un accident "professionnel"
- Autres tués dans un accident avec trajet connu

France :



- Tués dans un accident "professionnel"
- Autres tués dans un accident avec trajet connu

A.2 Le panorama des accidents liés au risque professionnel

A.2.1 Les accidents liés aux missions

Parmi les risques routiers, les accidents liés aux trajets effectués en mission sont moins nombreux que ceux liés aux trajets domicile-travail, mais sont plus meurtriers.

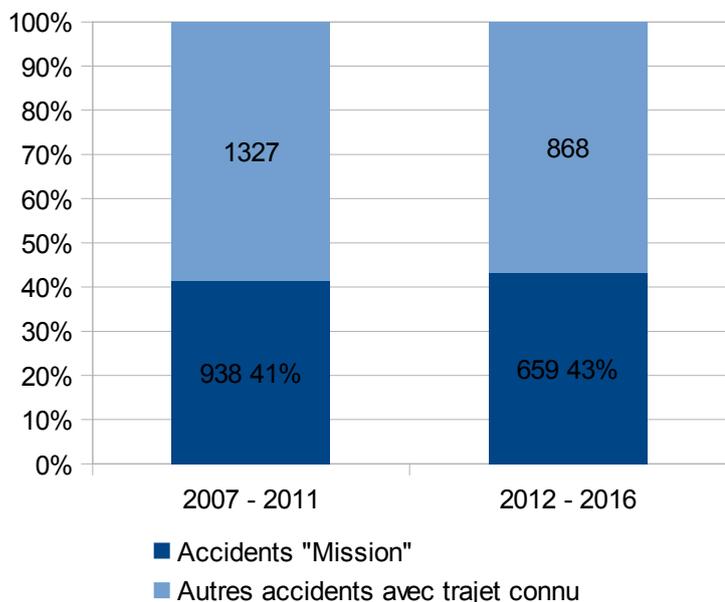
En France en 2016, les accidents impliquant un usager en mission représentent 23,2 % des personnes tuées et 20,9 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

Tableau comparatif des accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle, de l'Hérault et de la France :

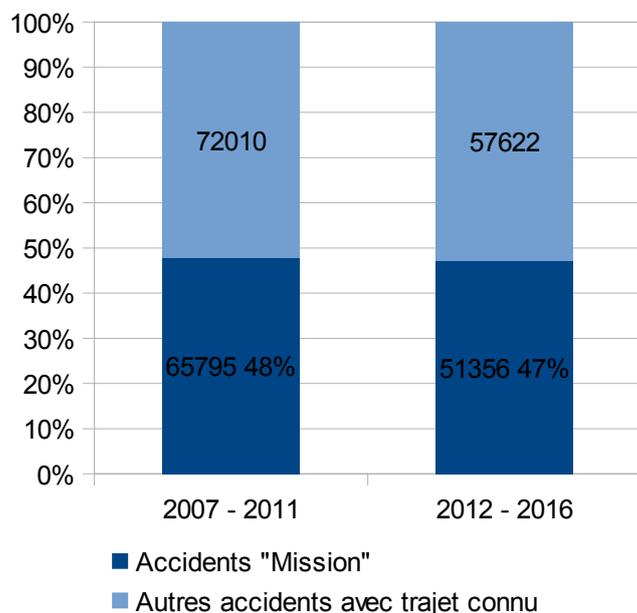
	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accidents "Mission"	Total accidents "professionnel"	Part des accidents "Mission"/Total accidents "professionnel"	Accidents "Mission"	Total accidents "professionnel"	Part des accidents "Mission"/Total accidents "professionnel"
Hérault	938	2 265	41%	659	1 527	43%
France métropole	65 795	137 805	48%	51 356	108 978	47%

Part des accidents routiers professionnels impliquant un conducteur avec trajet « Mission » par rapport à l'ensemble des accidents professionnels avec au moins un conducteur dont le trajet est renseigné :

Hérault :



France :



A.2.2 Les accidents liés aux trajets domicile-travail

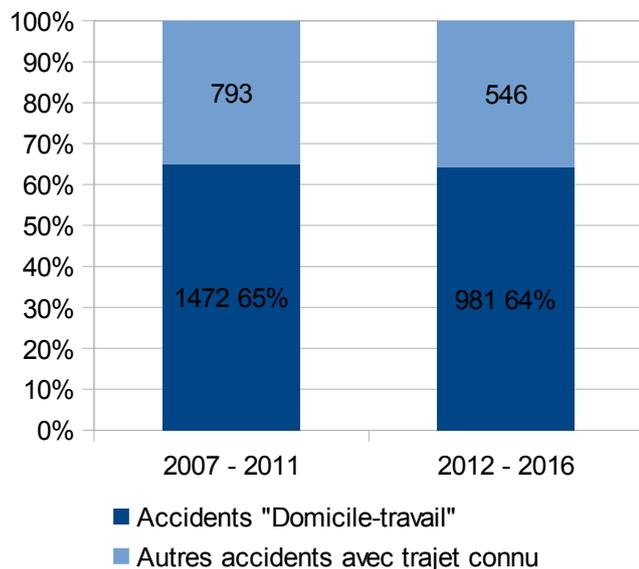
En France en 2016, les accidents corporels impliquant un conducteur effectuant un trajet domicile-travail représentent 18,5 % des personnes tuées et 26,2 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

Accidents et usagers concernés par un accident lié à un trajet domicile-travail dans l'Hérault et en France :

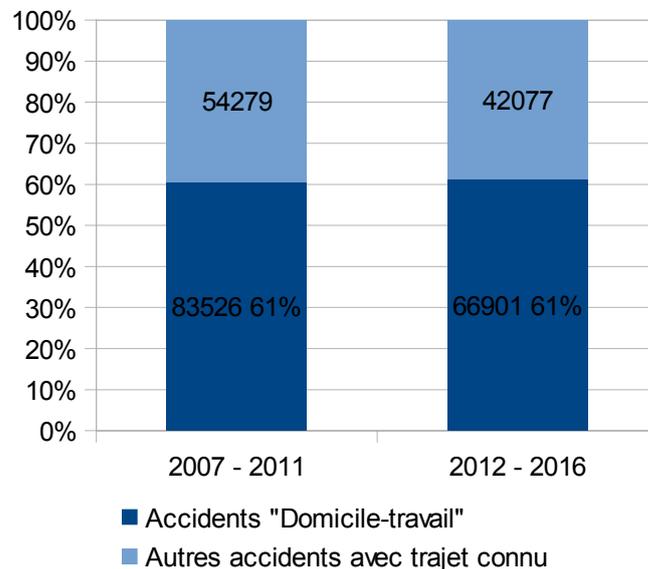
	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accidents "Domicile-travail"	Total accidents "professionnel"	Part des accidents "Domicile-travail"/Total accidents "professionnel"	Accidents "Domicile-travail"	Total accidents "professionnel"	Part des accidents "Domicile-travail"/Total accidents "professionnel"
Hérault	1 472	2 265	65%	981	1 527	64%
France métropole	83 526	137 805	61%	66 901	108 978	61%

Part des accidents routiers professionnels impliquant un conducteur avec trajet « Domicile-travail » par rapport à l'ensemble des accidents professionnels avec au moins un conducteur dont le trajet est renseigné :

Hérault :



France :



A.3 Les indicateurs de l'enjeu « risque professionnel » à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
A - Enjeu « risque routier professionnel »	
Nombre de tués dans un accident « professionnel » (mission + trajet domicile-travail)	Brut
Part des accidents corporels « mission » parmi l'ensemble des accidents corporels « professionnels » du département	Référence
Part des accidents corporels « trajet-domicile-travail » parmi l'ensemble des accidents corporels « professionnels » du département	Référence
Part des accidents corporels « professionnels » (mission + trajet domicile-travail) parmi l'ensemble des accidents corporels du département	Référence

2.2 Conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)

On étudiera successivement l'enjeu Alcool (B1), puis l'enjeu Stupéfiants (B2).

B.1 L'alcool

En France en 2016, les accidents liés à un conducteur alcoolisé représentent 29,5 % des personnes tuées et 12,6 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

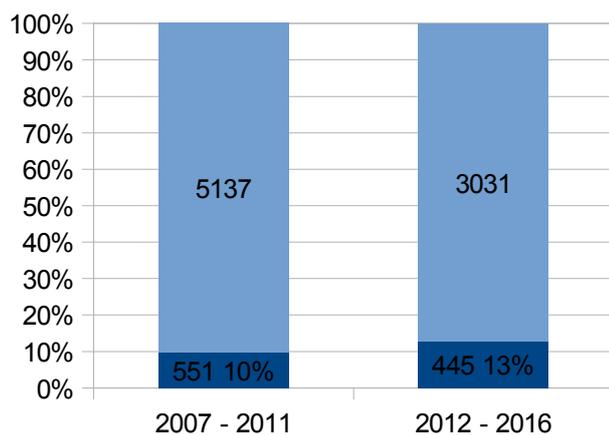
B.1.1 L'importance de l'enjeu « alcool »

Tableau comparatif des accidents liés à l'alcool, de l'Hérault et de la France :

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accident avec conducteur alcoolisé	Total accident avec conducteur alcool connu	Part des accidents avec conducteur alcoolisé/alcool connu	Accident avec conducteur alcoolisé	Total accident avec conducteur alcool connu	Part des accidents avec conducteur alcoolisé/alcool connu
Hérault	551	5 688	10%	445	3 476	13%
France métropole	30 664	285 638	11%	24 499	228 461	11%

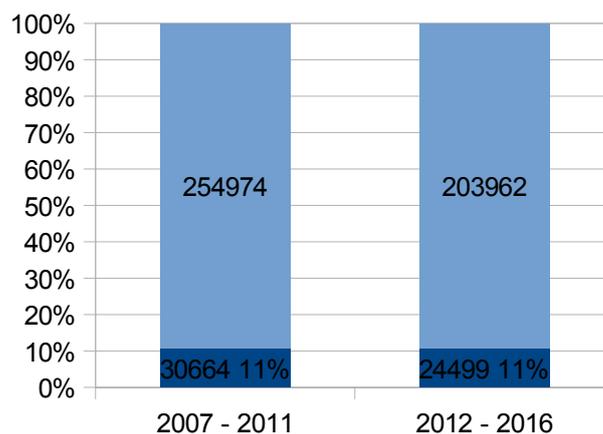
Part des accidents avec conducteur alcoolisé par rapport à l'ensemble des accidents avec tous les conducteurs dont l'alcoolémie est connue :

Hérault :



■ Accident avec conducteur alcoolisé
■ Autres accidents avec conducteur alcool connu

France :



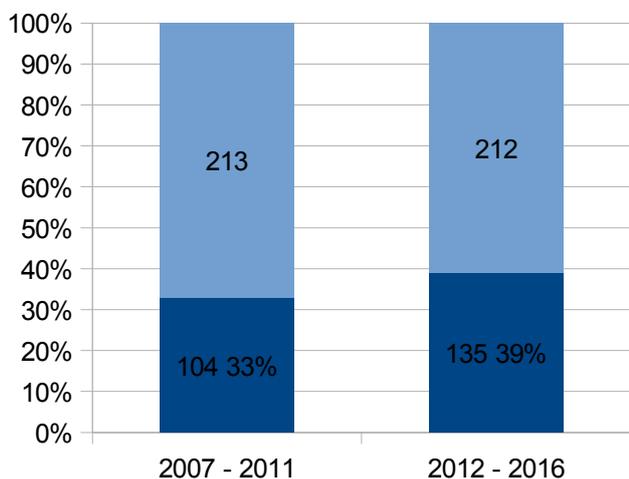
■ Accident avec conducteur alcoolisé
■ Autres accidents avec conducteur alcool connu

Tableau comparatif des tués dans un accident lié à l'alcool, de l'Hérault et de la France :

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Tués dans un accident avec conducteur alcoolisé	Total tués dans un accident avec conducteur alcool connu	Part des tués dans un accident avec conducteur alcoolisé/alcool connu	Tués dans un accident avec conducteur alcoolisé	Total tués dans un accident avec conducteur alcool connu	Part des tués dans un accident avec conducteur alcoolisé/alcool connu
Hérault	104	317	33%	135	347	39%
France métropole	4 909	16 432	30%	4 151	14 017	30%

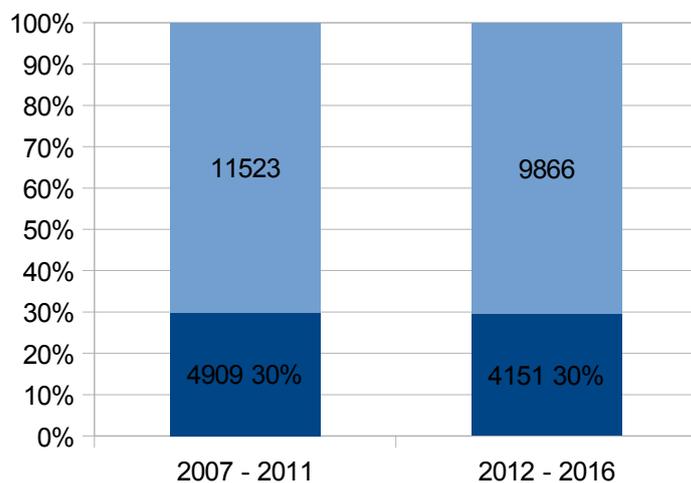
Part des tués dans un accident avec conducteur alcoolisé par rapport à l'ensemble des tués dans un accident avec tous les conducteurs dont l'alcoolémie est connue :

Hérault :



■ Tués dans un accident avec conducteur alcoolisé
 ■ Autres tués dans un accident avec conducteur alcool connu

France :



■ Tués dans un accident avec conducteur alcoolisé
 ■ Autres tués dans un accident avec conducteur alcool connu

B.2 Les stupéfiants

En France en 2016, les accidents impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants représentent 22,3 % des personnes tuées et 12,9 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

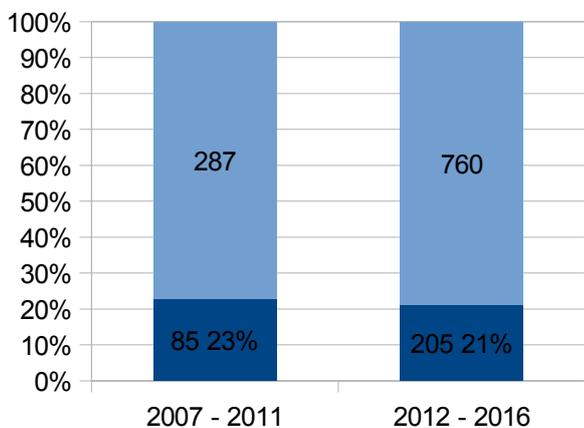
B.2.1 L'importance de l'enjeu « stupéfiants »

Tableau comparatif des accidents liés aux stupéfiants de l'Hérault et de la France :

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accident avec conducteur drogué	Total accident avec conducteur drogue connu	Part des accidents avec conducteur drogué/drogue connu	Accident avec conducteur drogué	Total accident avec conducteur drogue connu	Part des accidents avec conducteur drogué/drogue connu
Hérault	85	372	23%	205	965	21%
France métropole	7 424	30 451	24%	9 512	87 789	11%

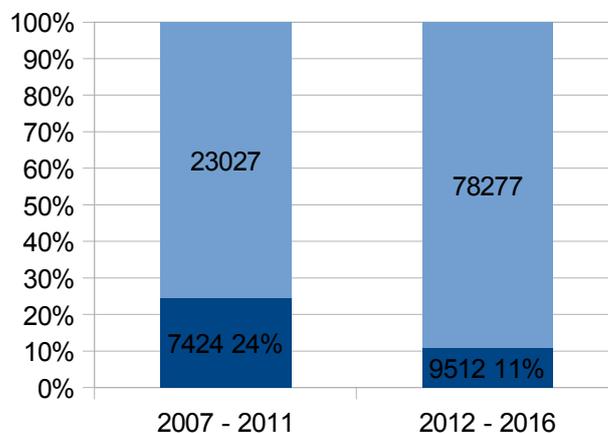
Part des accidents avec conducteur drogué par rapport à l'ensemble des accidents avec tous les conducteurs dont le taux de stupéfiant est connu :

Hérault :



■ Accident avec conducteur drogué
■ Autre accident avec conducteur drogue connu

France :



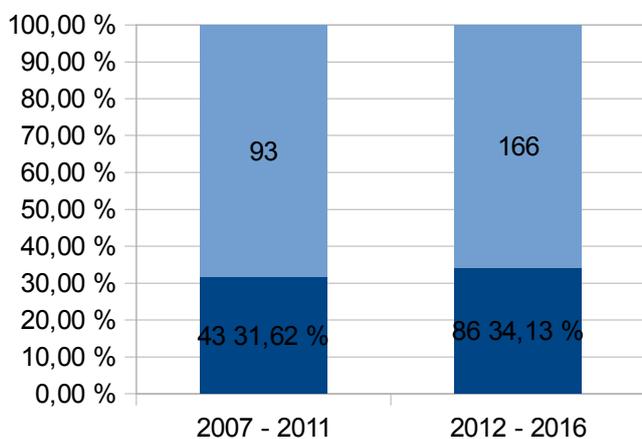
■ Accident avec conducteur drogué
■ Autre accident avec conducteur drogue connu

Tableau comparatif des tués liés aux stupéfiants de l'Hérault et de la France :

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Tués dans un accident avec conducteur drogué	Total tués dans un accident avec conducteur drogue connu	Part des tués dans un accident avec conducteur drogué/drogué connu	Tués dans un accident avec conducteur drogué	Total tués dans un accident avec conducteur drogue connu	Part des tués dans un accident avec conducteur drogué/drogué connu
Hérault	43	136	32%	86	252	34%
France métropole	2 480	10 346	24%	2 448	10 959	22%

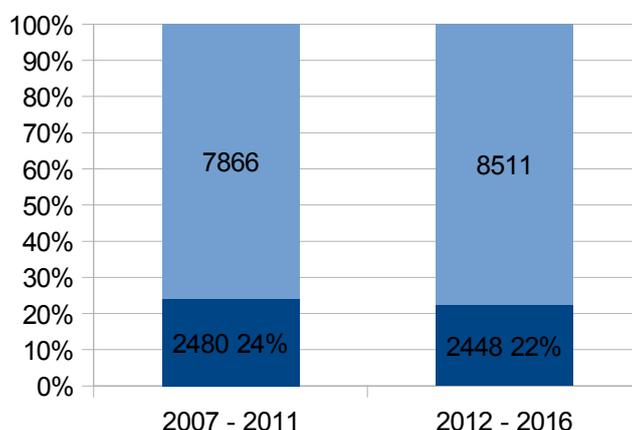
Part des tués dans un accident avec conducteur drogué par rapport à l'ensemble des tués dans un accident avec tous les conducteurs dont le taux de stupéfiant est connu :

Hérault :



■ Tués dans un accident avec conducteur drogué
 ■ Autres tués dans un accident avec conducteur drogue connu

France :



■ Tués dans un accident avec conducteur drogué
 ■ Autres tués dans un accident avec conducteur drogue connu

B.3 Les indicateurs de l'enjeu « conduite après usage de substances psychoactives » à suivre au cours des années 2018-2022

(requêtes Concerto décrites en annexe)

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
B - Enjeu « conduite après usage de substances psychoactives »	
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé	Brut
Part des accidents corporels avec un conducteur alcoolisé parmi l'ensemble des accidents corporels avec taux d'alcool connu	Référence
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiant	Brut
Part des accidents corporels avec présence de stupéfiant parmi l'ensemble des accidents corporels avec présence de stupéfiants connue.	Référence
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé et sous l'emprise de stupéfiant	Brut
Part des accidents corporels avec un conducteur alcoolisé et sous l'emprise de stupéfiant parmi l'ensemble des accidents corporels avec taux d'alcool et présence de stupéfiants connu	Référence

2.3 Les jeunes, divisés en 3 classes d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)

Tableau comparatif des accidents impliquant un jeune dans l'Hérault et la France métropolitaine :

2007 - 2011							
	Accidents par classes d'âges			Totalité	Part des accidents par classes d'âges/totalité des accidents		
	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans	accidents	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
Hérault	773	2 523	1 487	6 774	11%	37%	22%
Total France métropole	39 614	126 115	82 083	360 386	11%	35%	23%

2012 - 2016							
	Accidents par classes d'âges			Totalité	Part des accidents par classes d'âges/totalité des accidents		
	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans	accidents	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
Hérault	356	1 425	952	4 249	8%	34%	22%
Total France métropole	25 853	92 334	65 107	289 565	9%	32%	22%

Tableau comparatif des jeunes tués impliqués dans un accident dans l'Hérault et la France métropolitaine :

2007 - 2011							
	Personnes tuées par classes d'âges			Totalité	Part des tués par classes d'âges/totalité des tués		
	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans	tués	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
Hérault	22	125	58	550	4%	23%	11%
France métropole	978	4 484	2 212	21 123	5%	21%	10%

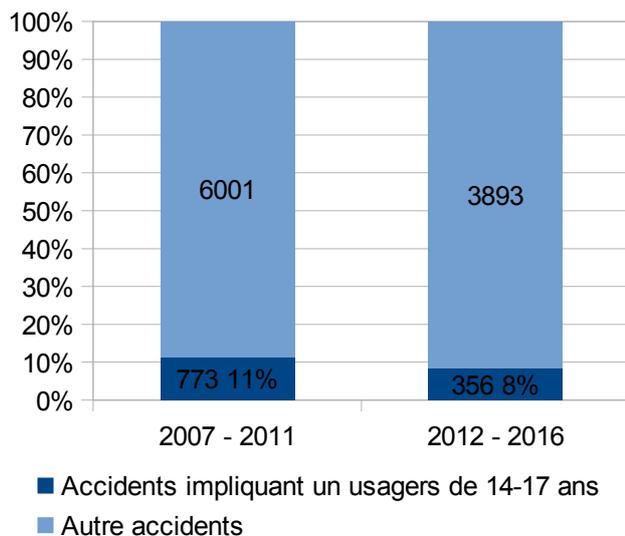
2012 - 2016							
	Personnes tuées par classes d'âges			Totalité	Part des tués par classes d'âges/totalité des tués		
	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans	tués	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
Hérault	18	64	48	437	4%	15%	11%
France métropole	635	3 187	1 665	17 243	4%	18%	10%

C.1 Les adolescents âgés de 14 à 17 ans

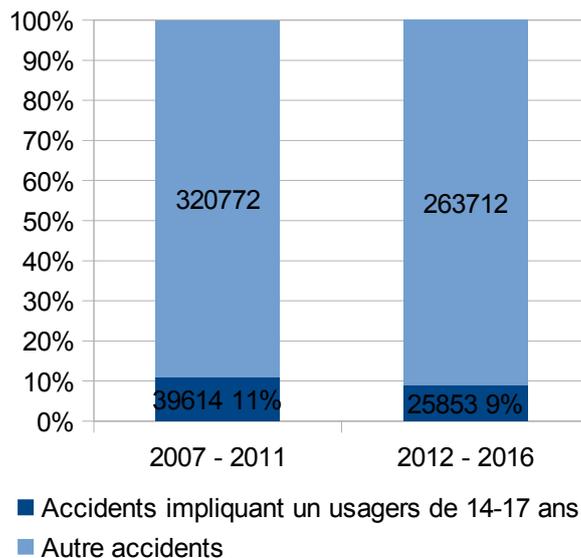
En France en 2016, les adolescents (14-17 ans) représentent 3,3 % des personnes tuées et 6,5 % des victimes des accidents.

Part des accidents impliquant un usager de 14 à 17 ans par rapport à la totalité des accidents :

Hérault :

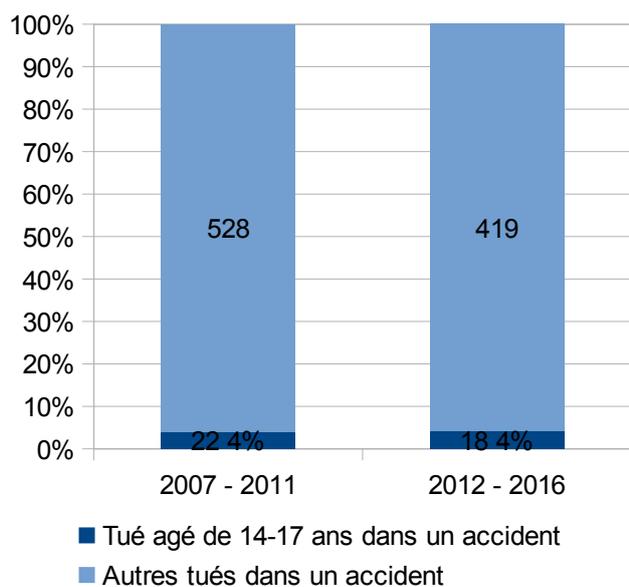


France :

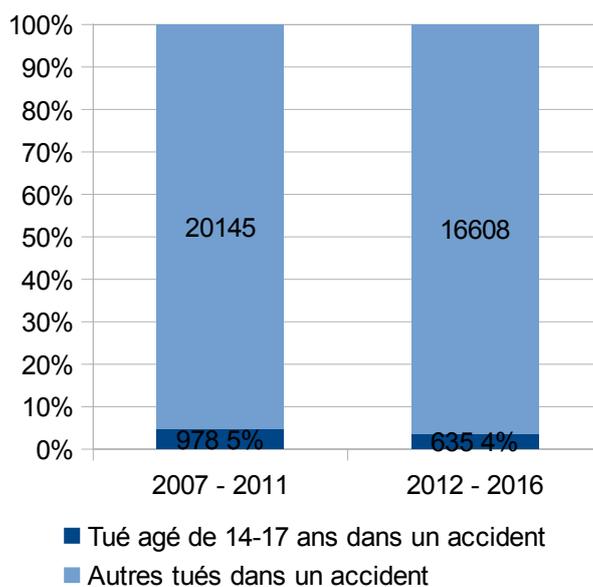


Part des tués âgés de 14 à 17 ans dans un accident impliquant par rapport à la totalité des tués :

Hérault :



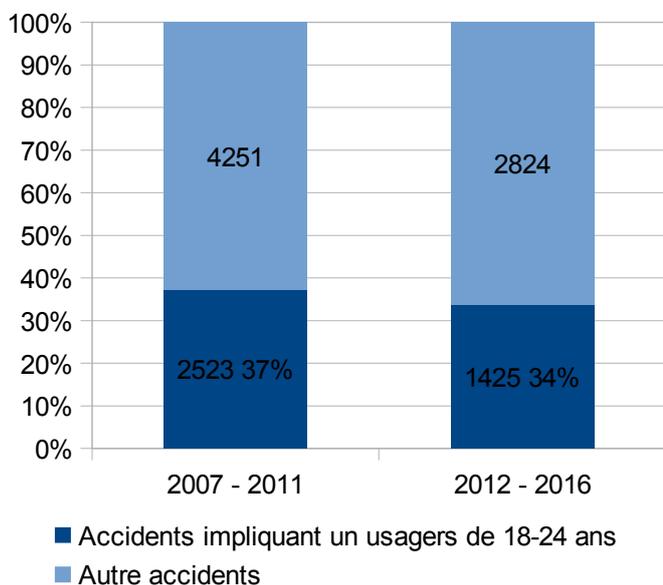
France :



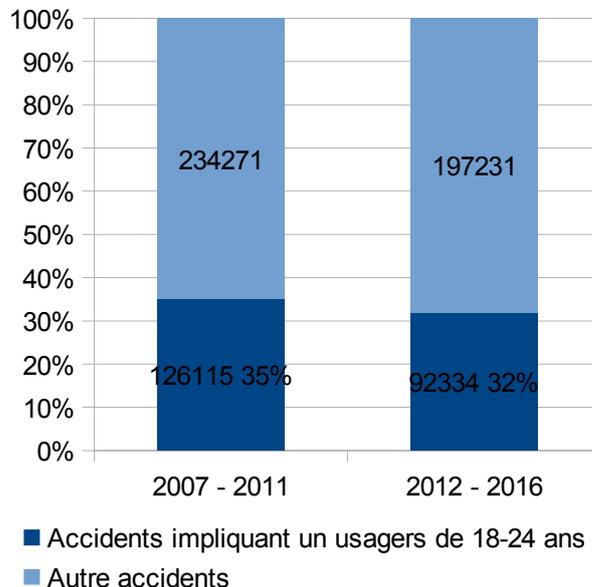
C.2 Les jeunes âgés de 18 à 24 ans

Part des accidents impliquant un usager de 18 à 24 ans par rapport à la totalité des accidents :

Hérault :

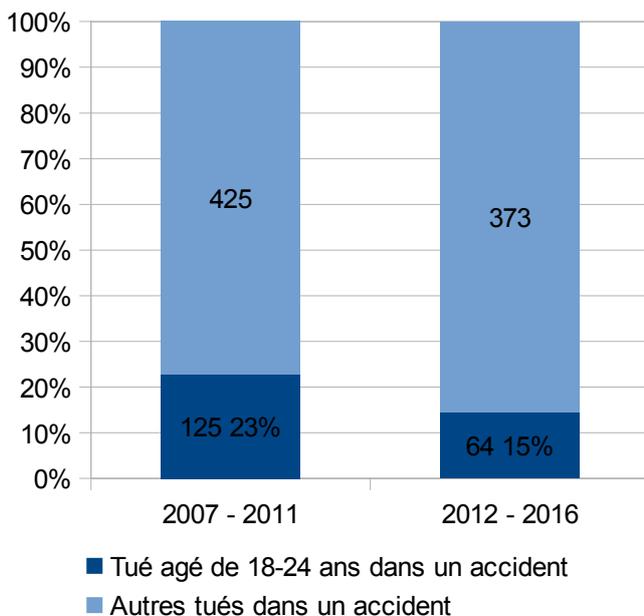


France :

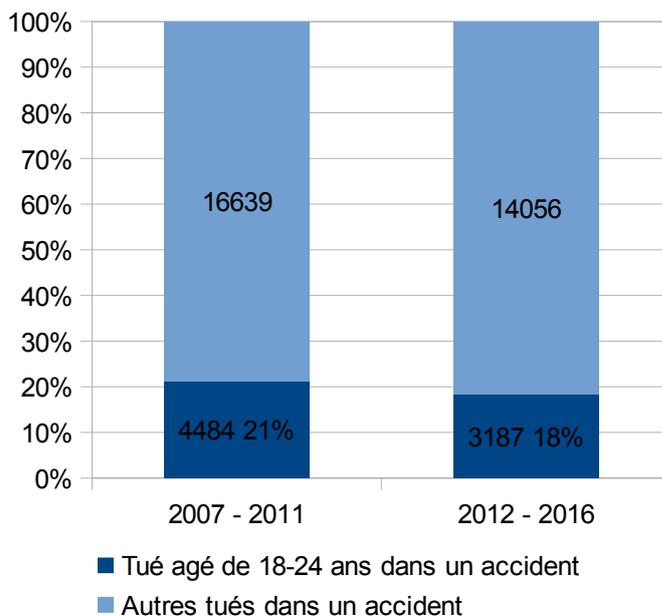


Part des tués âgés de 18 à 24 ans dans un accident impliquant par rapport à la totalité des tués :

Hérault :



France :

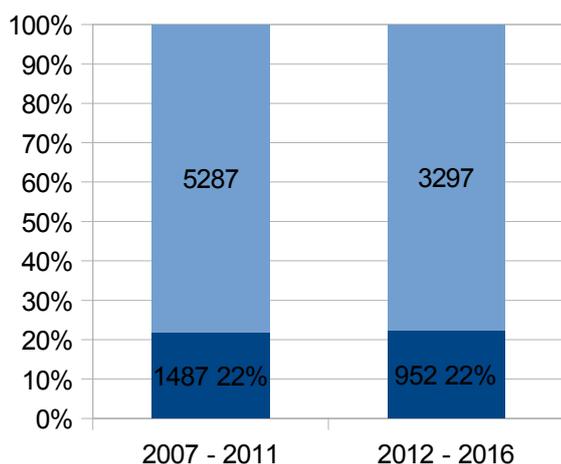


C.3 Les jeunes âgés de 25 à 29 ans

En France en 2016, les jeunes âgés de 25 à 29 ans représentent 8,9 % des personnes tuées et 11,4 % des victimes des accidents.

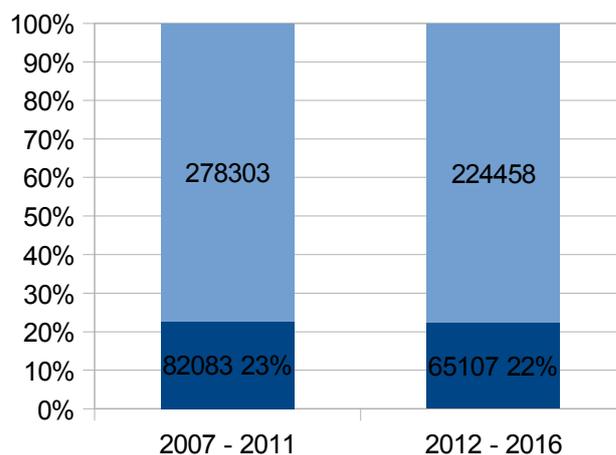
Part des accidents impliquant un usager de 25 à 29 ans par rapport à la totalité des accidents :

Hérault :



- Accidents impliquant un usagers de 25-29 ans
- Autre accidents

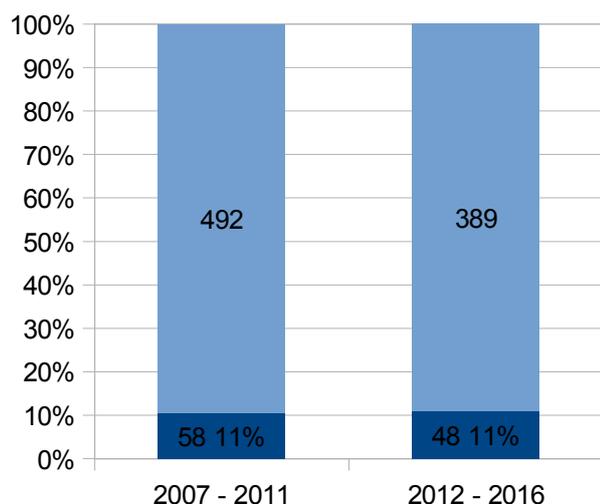
France :



- Accidents impliquant un usagers de 25-29 ans
- Autre accidents

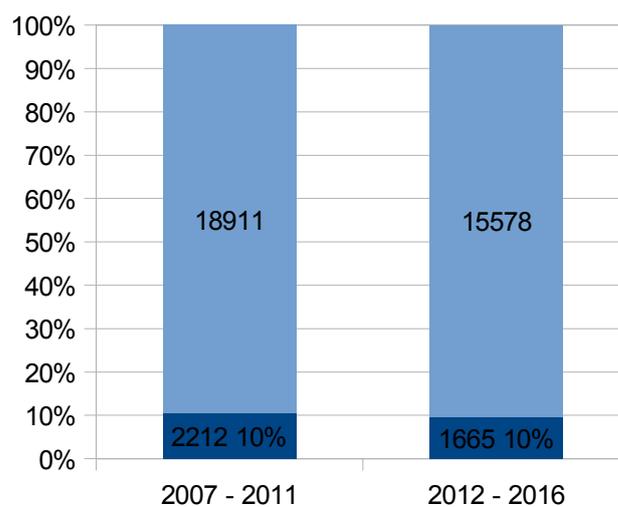
Part des tués âgés de 25 à 29 ans dans un accident impliquant par rapport à la totalité des tués :

Hérault :



- Tué âgé de 25-29 ans dans un accident
- Autres tués dans un accident

France :



- Tué âgé de 25-29 ans dans un accident
- Autres tués dans un accident

C.4 Les indicateurs de l'enjeu « jeunes »

(requêtes Concerto décrites en annexe)

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
C - Enjeu « jeunes »	
Nombre de tués par classe d'âges (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)	Brut
Part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département	Référence
Nombre d'accidents impliquant un jeune par classe d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)	Brut
Part des accidents par classe d'âge rapportée à l'accidentalité du département	Référence

2.4 Les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 ans et 75 ans et plus)

Tableau comparatif des accidents impliquant un senior dans l'Hérault et la France métropolitaine :

2007 - 2011					
	Accidents par classes d'âges		Totalité	Part des accidents par classes d'âges/totalité des accidents	
	65-74 ans	75 ans et plus	Accidents	65-74 ans	75 ans et plus
Hérault	618	558	6 774	9%	8%
France métropole	30 963	28 825	360 386	9%	8%

2012 - 2016					
	Accidents par classes d'âges		Totalité	Part des accidents par classes d'âges/totalité des accidents	
	65-74 ans	75 ans et plus	Accidents	65-74 ans	75 ans et plus
Hérault	490	405	4 249	12%	10%
France métropole	30 007	25 802	289 565	10%	9%

Tableau comparatif des seniors tués impliqués dans un accident dans l'Hérault et la France métropolitaine :

2007 - 2011					
	Personnes tuées par classes d'âges		Totalité	Part des tués par classes d'âges/totalité des tués	
	65-74 ans	75 ans et plus	tués	65-74 ans	75 ans et plus
Hérault	47	47	550	9%	9%
France métropole	1470	2545	21123	7%	12%

2012 - 2016					
	Personnes tuées par classes d'âges		Totalité	Part des tués par classes d'âges/totalité des tués	
	65-74 ans	75 ans et plus	tués	65-74 ans	75 ans et plus
Hérault	35	59	437	8%	14%
France métropole	1433	2488	17243	8%	14%

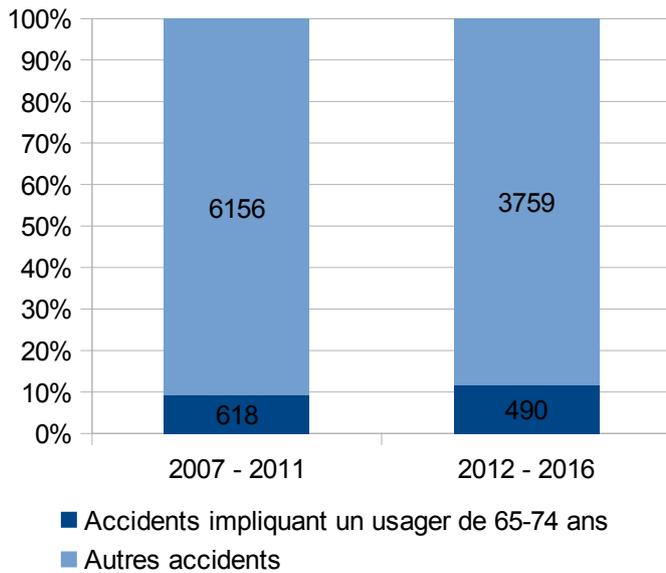
D.1 Les seniors âgés de 65 à 74 ans

En France en 2016, les seniors âgés de 65 à 74 ans représentent 9,1 % des personnes tuées et 5,4 % des victimes des accidents.

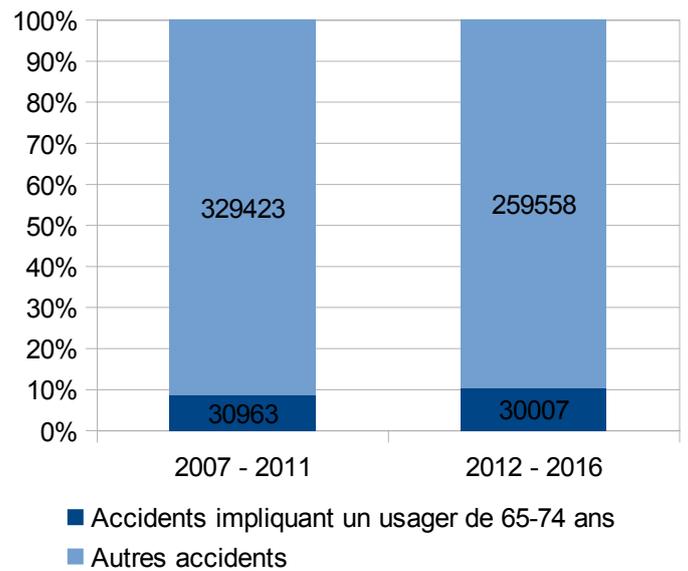
D.1.1 Les accidents selon l'enjeu « seniors âgés de 65 à 74 ans »

Part des accidents impliquant un usager de 65 à 74 ans par rapport à la totalité des accidents :

Hérault :

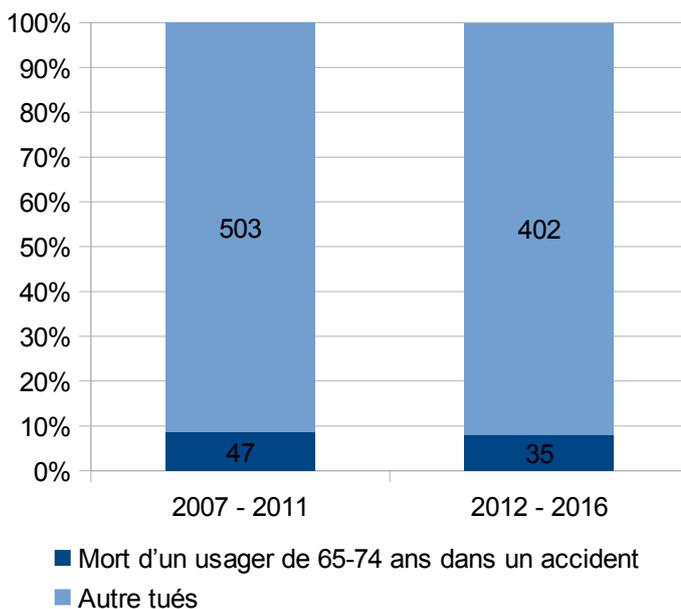


France :

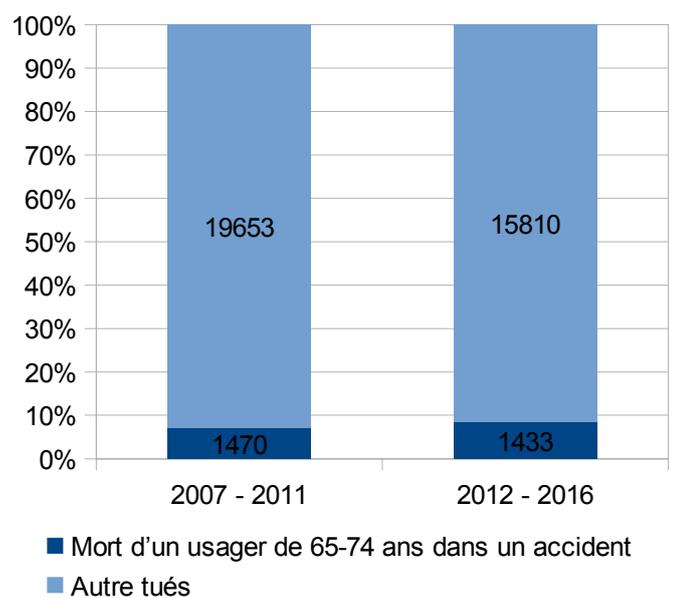


Part des tués âgés de 65 à 74 ans dans un accident impliquant par rapport à la totalité des tués :

Hérault :



France :

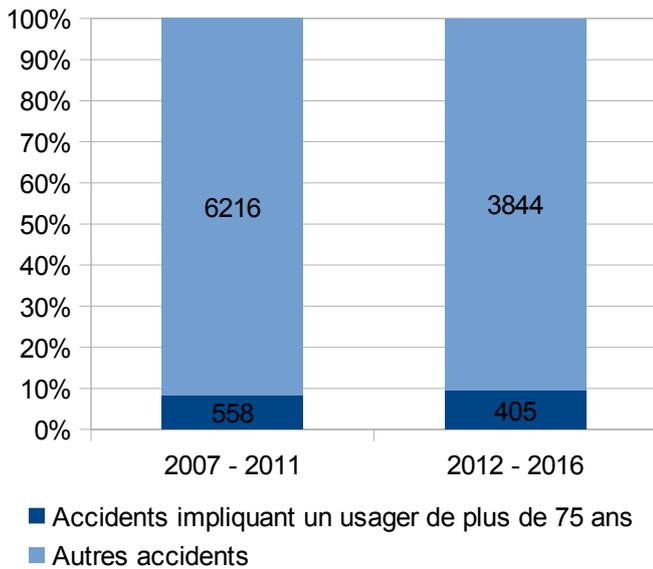


D.2 Les seniors âgés de 75 ans et plus

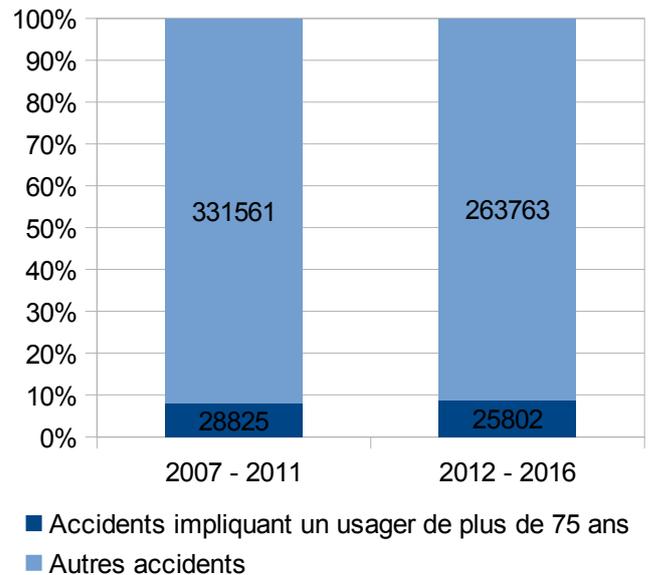
D.2.1 Les accidents selon l'enjeu « seniors âgés de plus de 75 ans »

Part des accidents impliquant un usager de plus de 75 ans par rapport à la totalité des accidents :

Hérault :

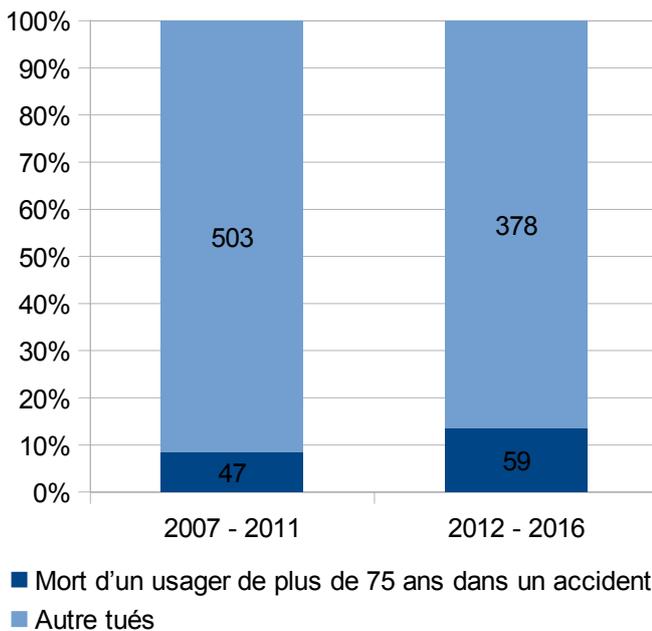


France :

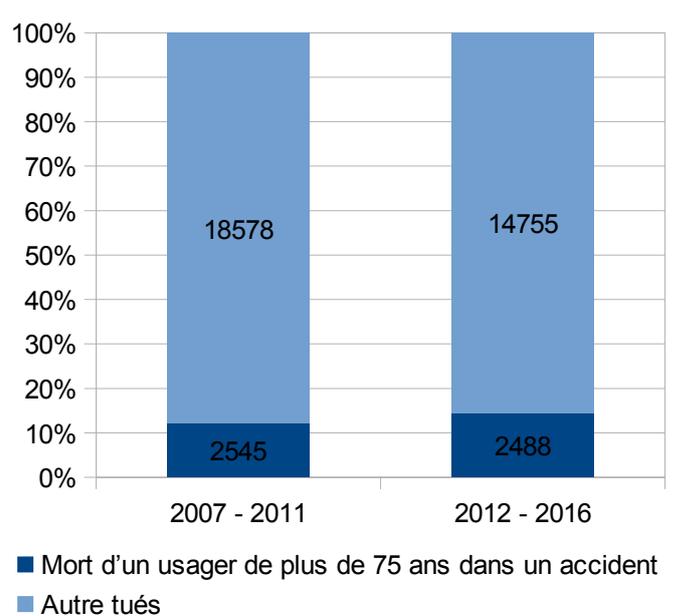


Part des tués âgés de plus de 75 dans un accident impliquant par rapport à la totalité des tués :

Hérault :



France :



D.3 Les indicateurs de l'enjeu « seniors »

(requêtes Concerto décrites en annexe)

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
D - Enjeu « seniors »	
Nombre de tués par classes d'âges (65-74 ans, 75 ans et plus)	Brut
Part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département	Référence
Nombre d'accidents impliquant un senior par classe d'âge (65-74 ans, 75 ans et plus)	Brut
Part des accidents par classe d'âge rapportée à l'accidentalité du département	Référence
Répartition des impliqués senior par classe d'âge (65-74 ans, 75 ans et plus) piéton et conducteur VL	Référence

2.5 Le partage de la voirie (urbain / interurbain)

E.1 Les piétons

En France en 2016, hors milieu autoroutier, les piétons représentent 16,3 % des personnes tuées et 16,4 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

E.1.1 L'importance de l'enjeu « piéton »

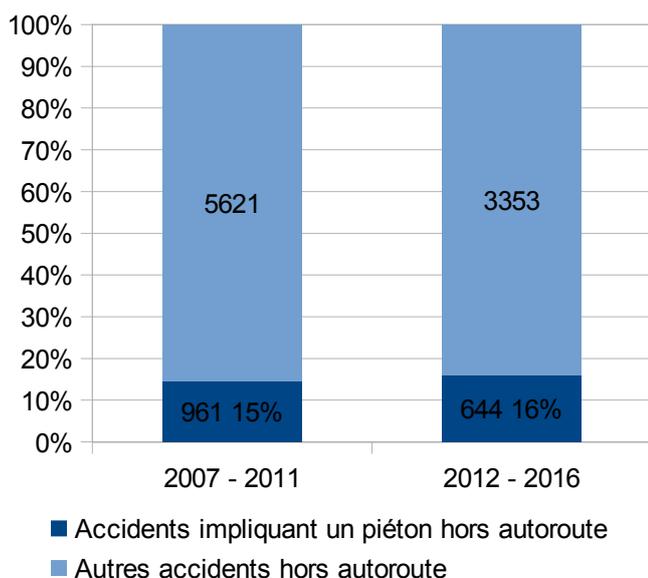
On comptabilise ici tous les piétons, y compris en rollers ou trottinette, en excluant les accidents impliquant des piétons sur autoroute, car ils ne concernent pas l'enjeu « partage de la voirie ».

Tableau comparatif des accidents impliquant un piéton hors autoroute de l'Hérault et de la France :

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accidents impliquant un piéton Hors autoroute	Totalité accidents Hors autoroute	Part des Accidents impliquant un piéton/totalité accidents - Hors autoroute	Accidents impliquant un piéton Hors autoroute	Totalité accidents Hors autoroute	Part des Accidents impliquant un piéton/totalité accidents - Hors autoroute
Hérault	961	6 582	15%	644	3 997	16%
France métropole	62442	336072	19%	54616	264856	21%

Part des accidents impliquant un piéton hors autoroute par rapport à l'ensemble des accidents hors autoroute :

Hérault :



France :

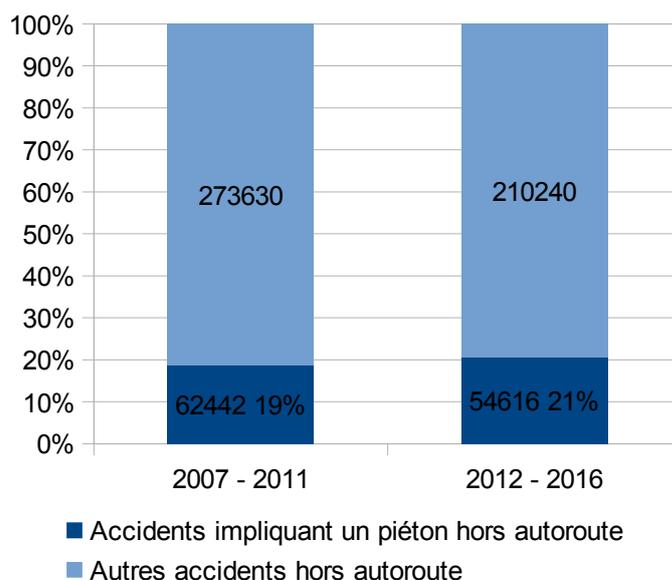


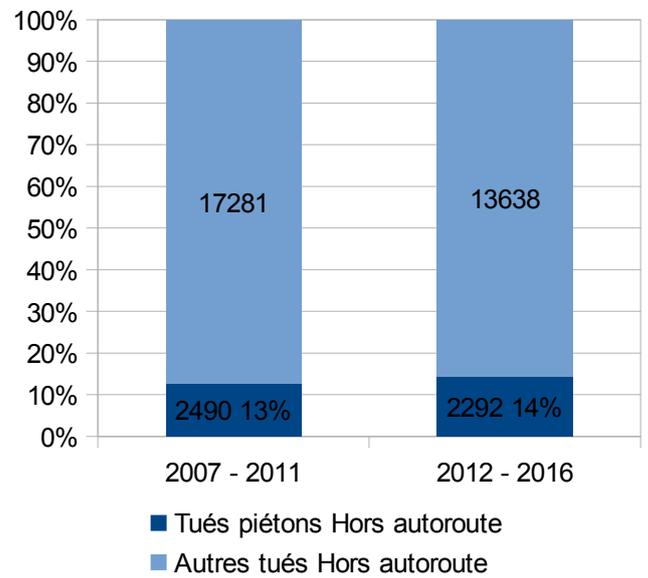
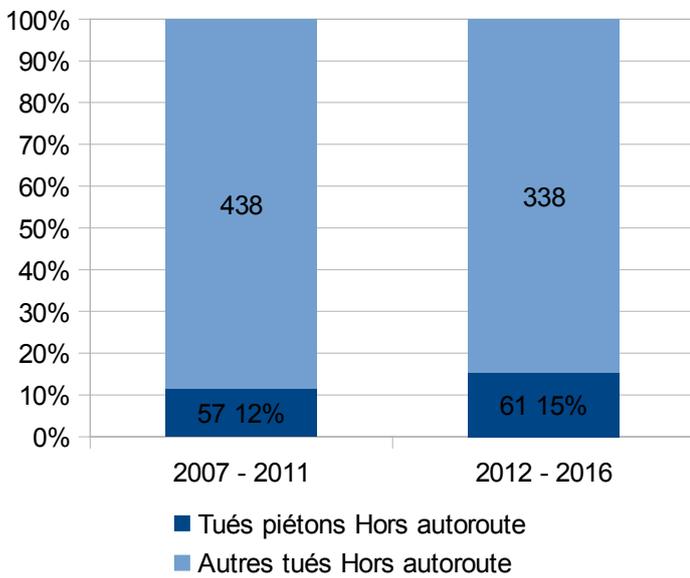
Tableau comparatif des tués dans un accident impliquant un piéton hors autoroute de l'Hérault et de la France :

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Tués piétons Hors autoroute	Totalité tués Hors autoroute	Part des tués piéton/totalité tués - Hors autoroute	Tués piétons Hors autoroute	Totalité tués Hors autoroute	Part des tués piéton/totalité tués - Hors autoroute
Hérault	57	495	12%	61	399	15%
Total France métropole	2 490	19 771	13%	2 292	15 930	14%

Part des tués dans un accident impliquant un piéton hors autoroute par rapport à l'ensemble des tués dans un accident hors autoroute :

Hérault :

France :



E.2 Les cyclistes

En France en 2016, hors milieu autoroutier, dans les accidents avec un véhicule tiers, les cyclistes représentent 4,4 % des personnes tuées et 5,5 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

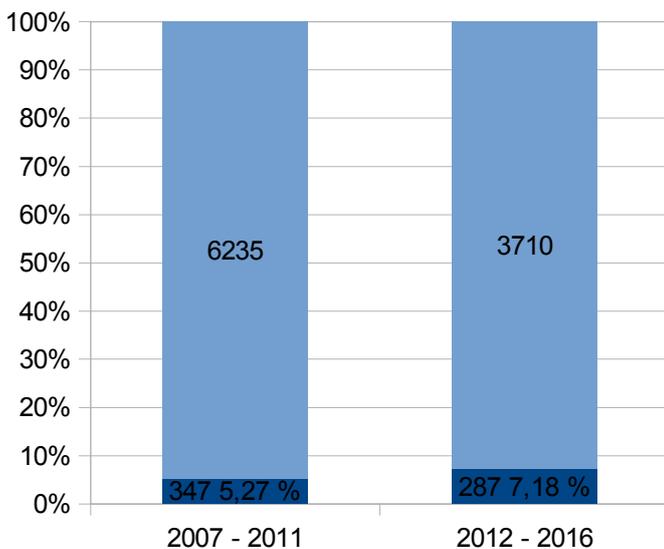
E.2.1 L'importance de l'enjeu « cycliste »

Tableau comparatif des accidents impliquant un vélo + tiers hors autoroute de l'Hérault et de la France :

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accidents impliquant un vélo+tiers Hors autoroute	Totalité accidents Hors autoroute	Part des Accidents impliquant un vélo+tiers/totalité accidents - Hors autoroute	Accidents impliquant un vélo+tiers Hors autoroute	Totalité accidents Hors autoroute	Part des Accidents impliquant un vélo+tiers/totalité accidents - Hors autoroute
Hérault	347	6 582	5%	287	3 997	7%
Total France métropole	19 966	336 072	6%	18 529	264 856	7%

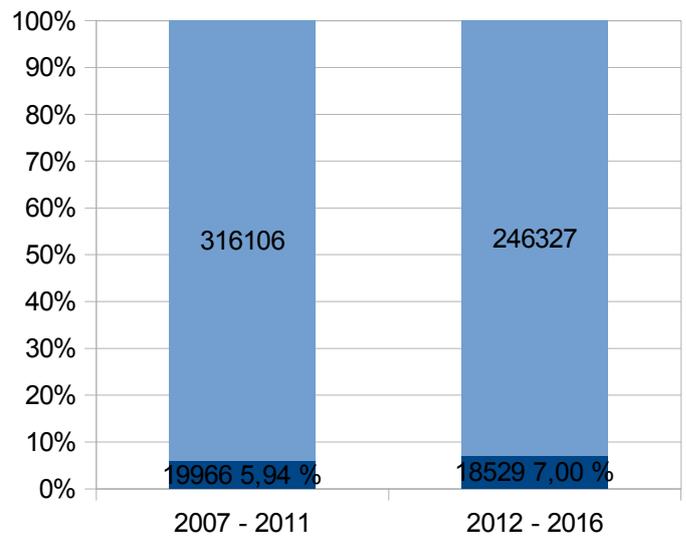
Part des accidents impliquant un vélo + tiers hors autoroute par rapport à l'ensemble des accidents hors autoroute :

Hérault :



- Accidents impliquant un vélo+tiers Hors autoroute
- Autres accidents hors autoroute

France :



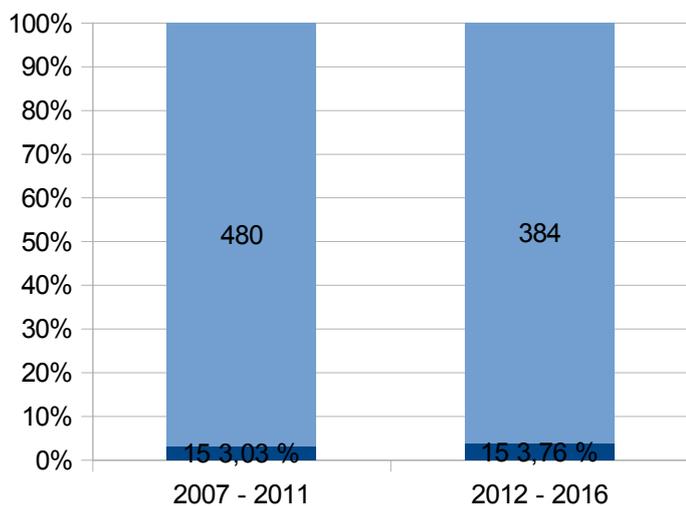
- Accidents impliquant un vélo+tiers Hors autoroute
- Autres accidents hors autoroute

Tableau comparatif des tués dans un accident impliquant un vélo + tiers hors autoroute de l'Hérault et de la France :

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Personnes tuées vélo+tiers Hors autoroute	Totalité tués Hors autoroute	Part des tués vélo+tiers/totalité tués - Hors autoroute	Personnes tuées vélo+tiers Hors autoroute	Totalité tués Hors autoroute	Part des tués vélo+tiers/totalité tués - Hors autoroute
Hérault	15	495	3%	15	399	4%
Total France métropole	647	19 771	3%	666	15 930	4%

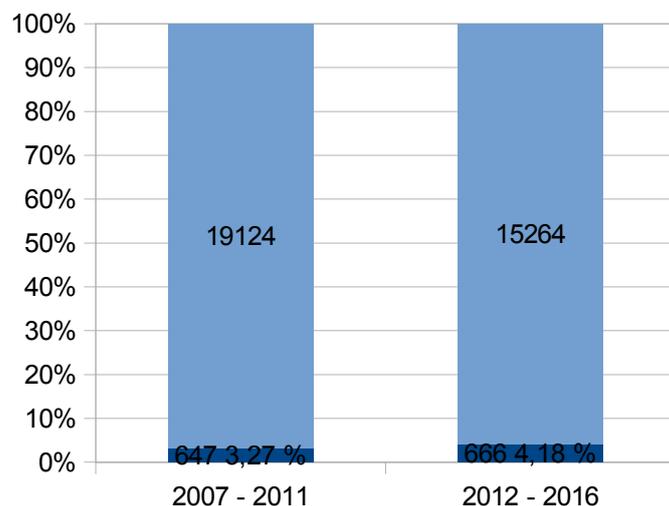
Part des tués dans un accident impliquant un vélo + tiers hors autoroute par rapport à l'ensemble des tués dans un accident hors autoroute :

Hérault :



■ Personnes tuées vélo+tiers Hors autoroute
 ■ Autres tués hors autoroute

France :



■ Personnes tuées vélo+tiers Hors autoroute
 ■ Autres tués hors autoroute

E.4 Les indicateurs de l'enjeu « partage de la voirie » à suivre au cours des années 2018-2022

(requêtes Concerto décrites en annexe)

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
E - Enjeu « partage de la voirie »	
Nombre d'accidents de piétons hors autoroute, en général, et selon le milieu	Brut
Nombre de piétons tués hors autoroute	Brut
Part des accidents de piétons hors autoroute parmi les accidents du département, en général, et selon le milieu (en agglomération et hors agglomération)	Référence
Nombre d'accidents de cyclistes avec véhicule tiers hors autoroute, en général, et selon le milieu (en agglomération et hors agglomération)	Brut
Nombre de cyclistes tués hors autoroute	Brut
Part des accidents de cyclistes avec véhicule tiers hors autoroute parmi les accidents du département, en général, et selon le milieu (en agglomération et hors agglomération)	Référence
Mobilité : part du vélo dans les modes déplacement de l'agglomération principale (si EMD disponible)	Brut

2.6 Les deux-roues motorisés

En France en 2016, les usagers de 2RM représentent 21,9 % des personnes tuées et 27,3 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

F.1 L'importance de l'enjeu « deux-roues motorisés »

Tableau comparatif des accidents impliquant un deux roues motorisés de l'Hérault et de la France :

	2007 - 2011						
	Accidents impliquant un deux roues motorisés			Totalité	Part des Accidents deux roues motorisés/totalité accidents		
	Tout 2RM	≤ 125cm ³	> 125cm ³	Accidents	Tout 2RM	≤ 125cm ³	> 125cm ³
Hérault	2792	1741	1083	6774	41%	26%	16%
Total France métropole	145670	93298	53859	360386	40%	26%	15%

	2012 - 2016						
	Accidents impliquant un deux roues motorisés			Totalité	Part des Accidents deux roues motorisés/totalité accidents		
	Tout 2RM	≤ 125cm ³	> 125cm ³	Accidents	Tout 2RM	≤ 125cm ³	> 125cm ³
Hérault	1672	902	783	4249	39%	21%	18%
Total France métropole	106245	60719	46614	289565	37%	21%	16%

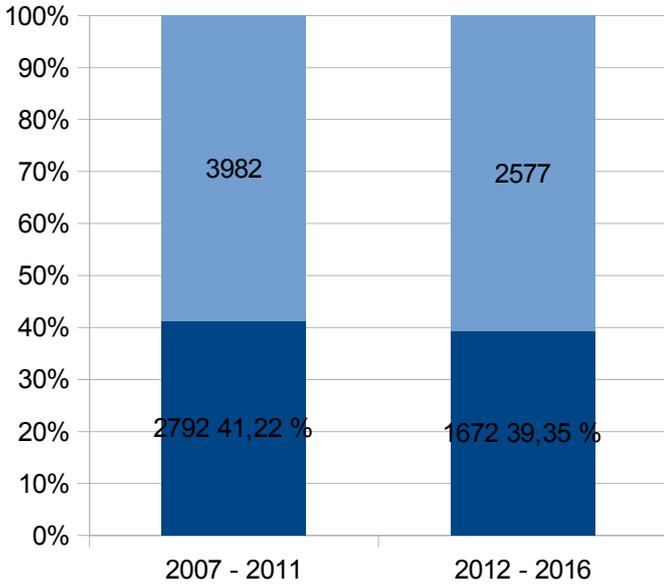
Tableau comparatif des tués en deux roues motorisés dans un accident de l'Hérault et de la France :

	2007 - 2011						
	Personnes tuées en deux roues motorisés			Totalité	Part des personnes tuées en deux roues motorisés/totalité tués		
	Tout 2RM	≤ 125cm ³	> 125cm ³	des tués	Tout 2RM	≤ 125cm ³	> 125cm ³
Hérault	146	55	91	550	27%	10%	17%
Total France métropole	5360	2035	3325	21123	25%	10%	16%

	2012 - 2016						
	Personnes tuées en deux roues motorisés			Totalité	Part des personnes tuées en deux roues motorisés/totalité tués		
	Tout 2RM	≤ 125cm ³	> 125cm ³	des tués	Tout 2RM	≤ 125cm ³	> 125cm ³
Hérault	113	32	81	437	26%	7%	19%
Total France métropole	3926	1222	2704	17243	23%	7%	16%

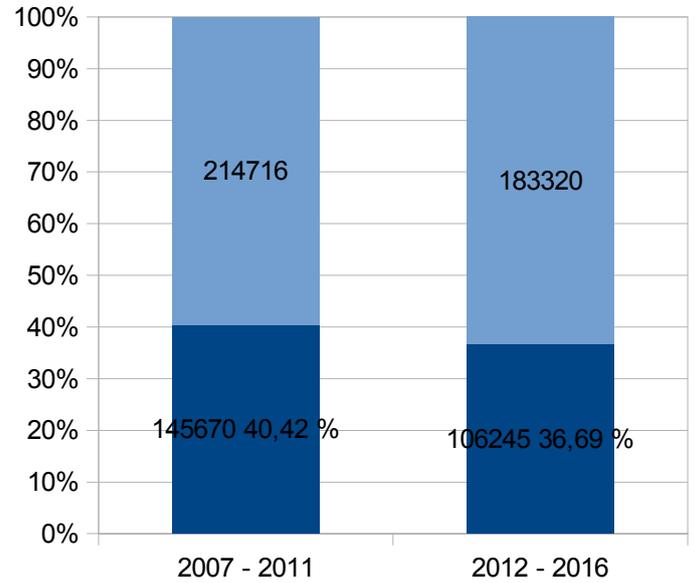
Part des accidents impliquant un deux roues motorisés par rapport à l'ensemble des tués dans un accident :

Hérault :



- Accidents impliquant un deux roues motorisés
- Autres accidents

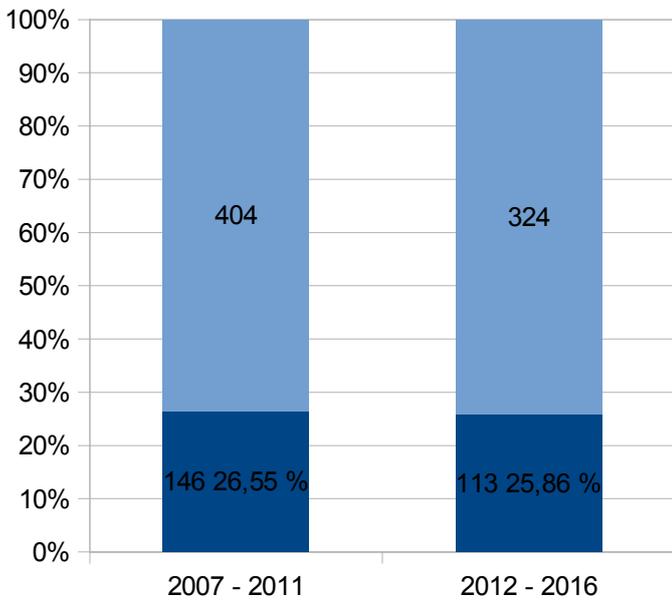
France :



- Accidents impliquant un deux roues motorisés
- Autres accidents

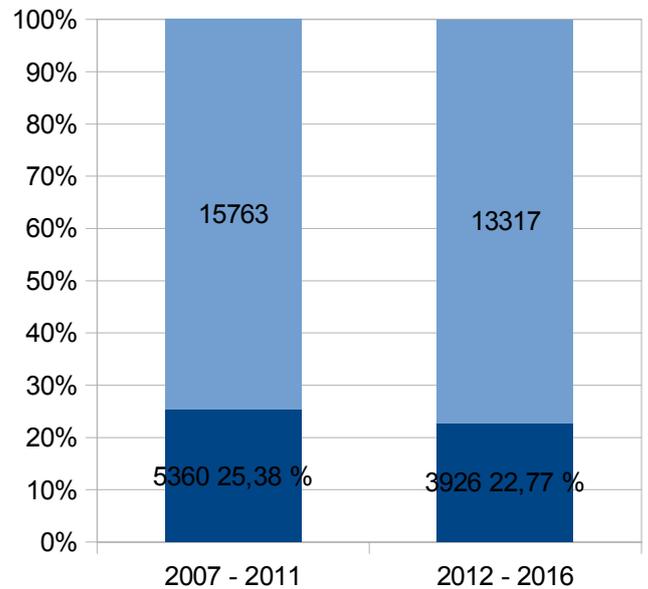
Part des tués dans un accident impliquant un piéton hors autoroute par rapport à l'ensemble des tués dans un accident hors autoroute :

Hérault :



- Usager tué en deux roues motorisés
- Autres tués

France :



- Usager tué en deux roues motorisés
- Autres tués

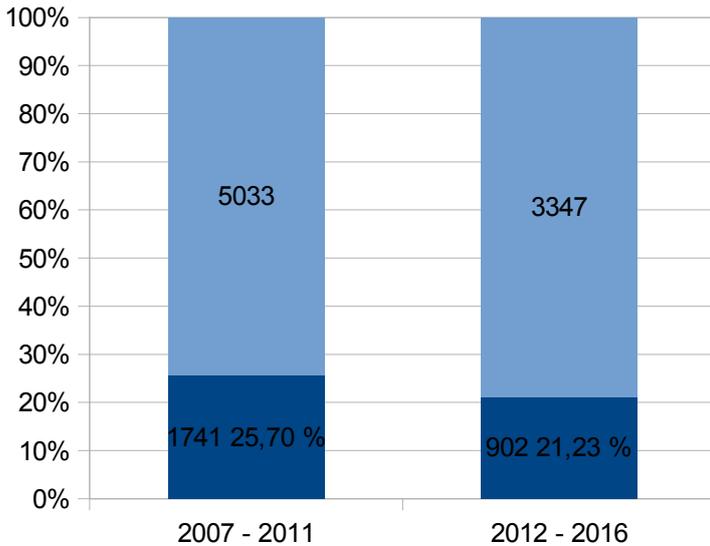
F.2 Le panorama des accidents de deux-roues motorisés

Le panorama est dressé selon la cylindrée des deux-roues motorisés. On étudiera séparément les engins légers jusqu'à 125 cm³, et les engins lourds de plus de 125 cm³.

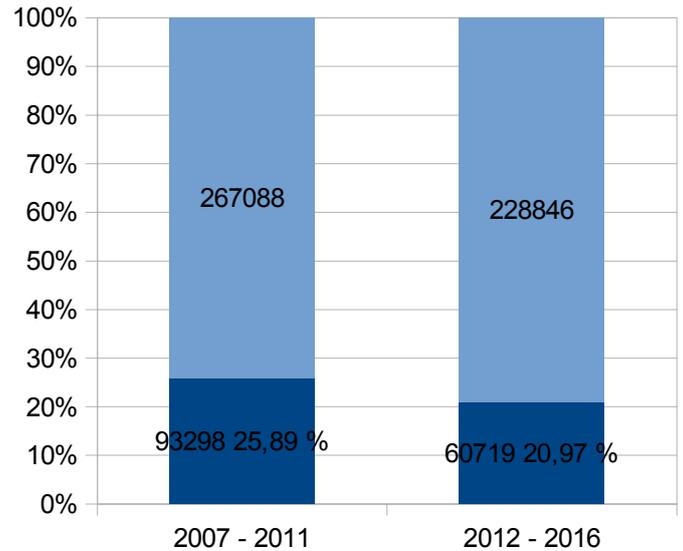
F.2.1 Les deux-roues motorisés de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm³

Part des accidents impliquant un deux roues motorisés par rapport à l'ensemble des tués dans un accident :

Hérault :



France :

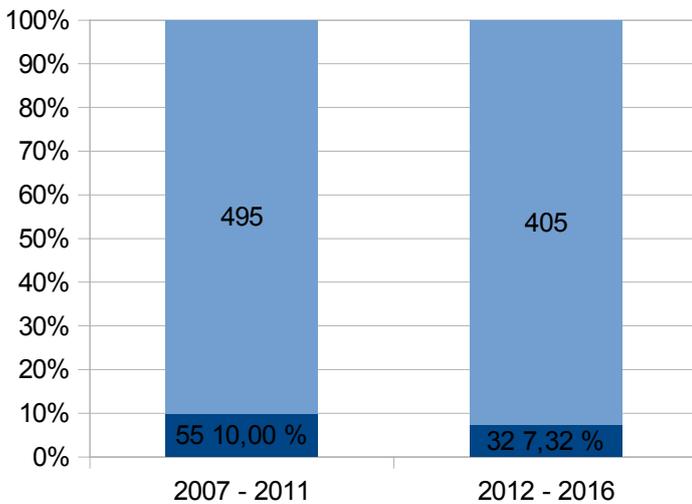


■ Accidents impliquant un deux roues motorisés ≤ 125cm³
 ■ Autres accidents

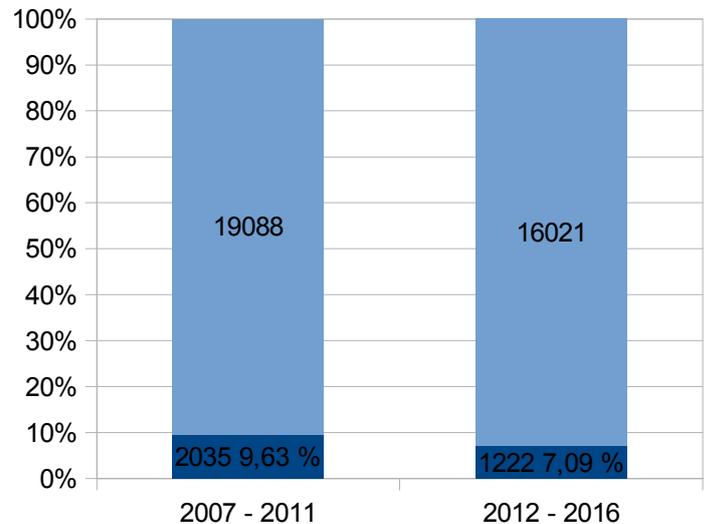
■ Accidents impliquant un deux roues motorisés ≤ 125cm³
 ■ Autres accidents

Part des tués dans un accident impliquant un piéton hors autoroute par rapport à l'ensemble des tués dans un accident hors autoroute :

Hérault :



France :



■ Usager tué en deux roues motorisés ≤ 125cm³
 ■ Autres tués

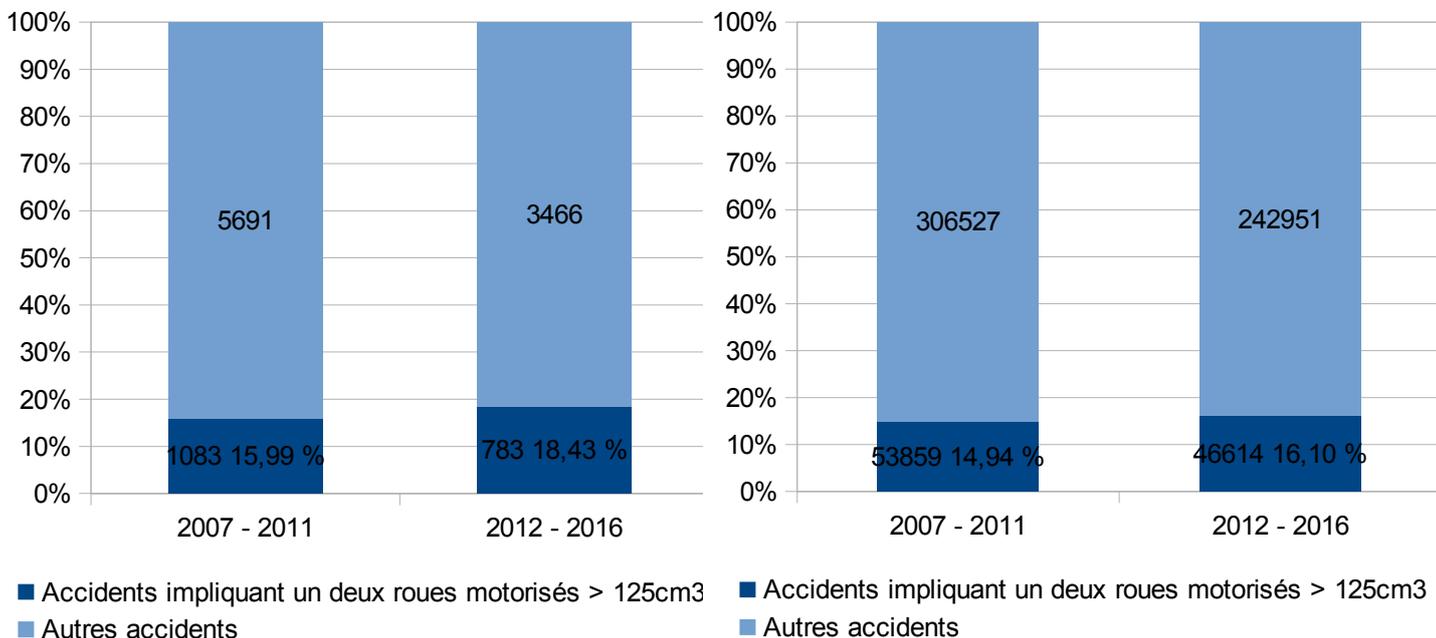
■ Usager tué en deux roues motorisés ≤ 125cm³
 ■ Autres tués

F.2.2 Les deux-roues motorisés de cylindrée supérieure à 125 cm³

Part des accidents impliquant un deux roues motorisés par rapport à l'ensemble des tués dans un accident :

Hérault :

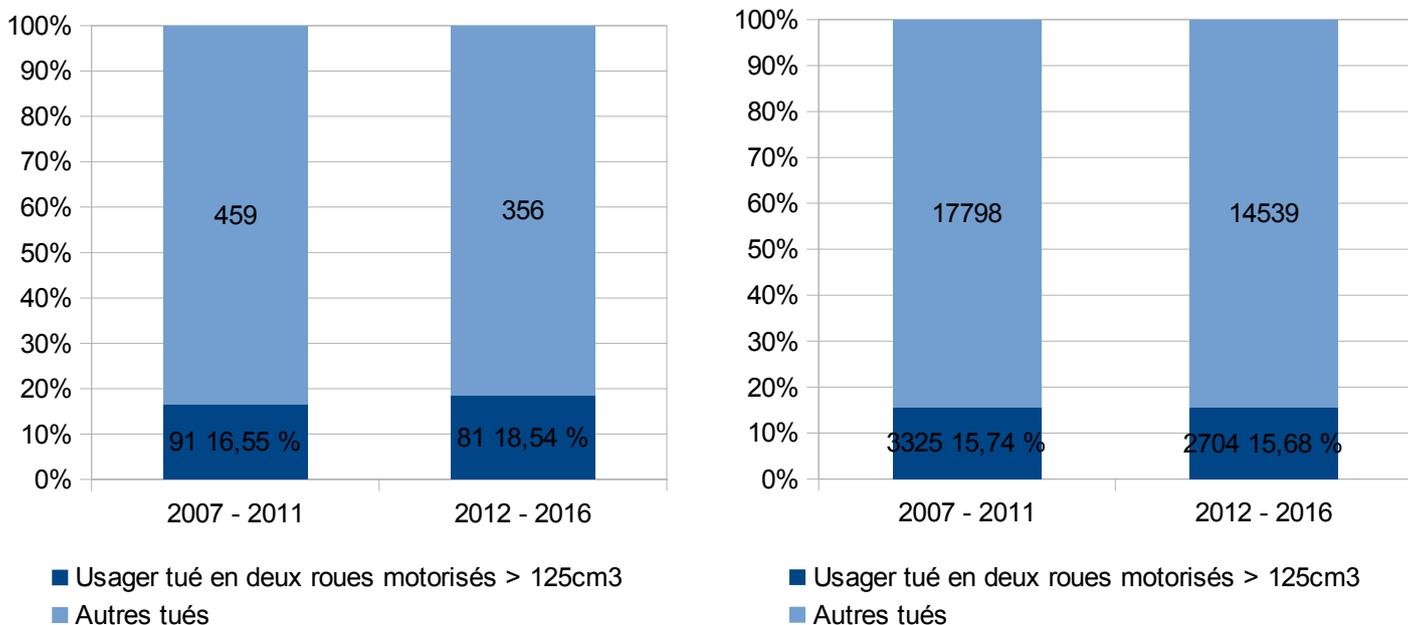
France :



Part des tués dans un accident impliquant un piéton hors autoroute par rapport à l'ensemble des tués dans un accident hors autoroute :

Hérault :

France :



F.3 Les indicateurs de l'enjeu « deux-roues motorisés » à suivre au cours des années 2018-2022

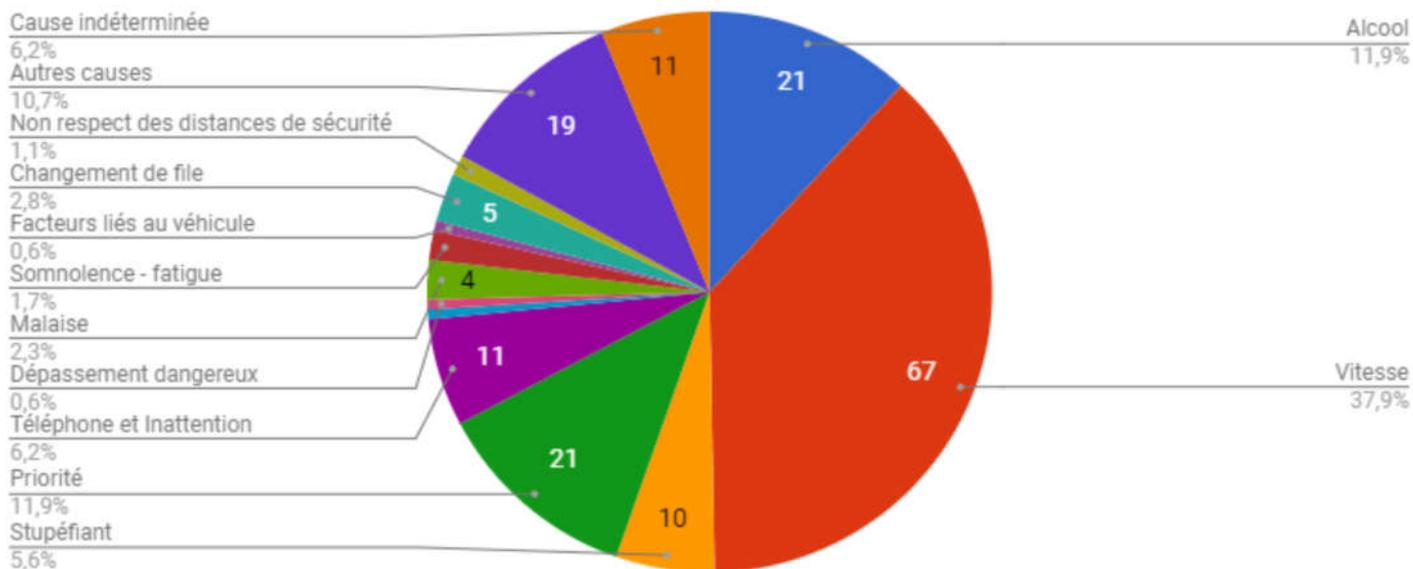
(requêtes Concerto en annexe)

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
F - Enjeu « deux-roues motorisés »	
Nombre d'accidents corporels de 2RM du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ³ , 125 cm ³ et plus)	Brut
Part des accidents corporels impliquant un 2RM parmi l'ensemble des accidents corporels du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ³ , 125 cm ³ et plus)	Référence
Nombre d'usagers de 2RM tués du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ³ , 125 cm ³ et plus)	Brut
Part des tués en 2RM parmi les tués du département parmi l'ensemble des accidents corporels du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ³ , 125 cm ³ et plus)	Référence

2.7 La vitesse

Part des causes chez les auteurs présumés des accidents mortels (APAM) entre 2015 et 2016 :

Hérault



Part de l'infraction « Vitesse » dans l'Hérault en 2016 :

	Population du département	Total infractions "Vitesse" départementales CA et hors CA	Total des 4 principales infractions départementales	Part des infractions "Vitesse" départementales CA et hors CA / Total des 4 principales infractions départementales	Nb d'infractions "Vitesse" départementales CA et hors CA <i>Pour 1 million d'habitants du département</i>	Nb Total des 4 principales infractions départementales <i>Pour 1 million d'habitants du département</i>
Hérault	1 136 956	734 345	767 970	95,6%	645 887	675 461

G.4 Les indicateurs de l'enjeu « vitesse » à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
G - Enjeu « vitesse »	
Part d'accidents mortels dus à la vitesse parmi l'ensemble des accidents mortels	Référence
Suivi de la vitesse réelle des véhicules	Brut

2.8 Les distracteurs

H.1 L'importance de l'enjeu « distracteurs »

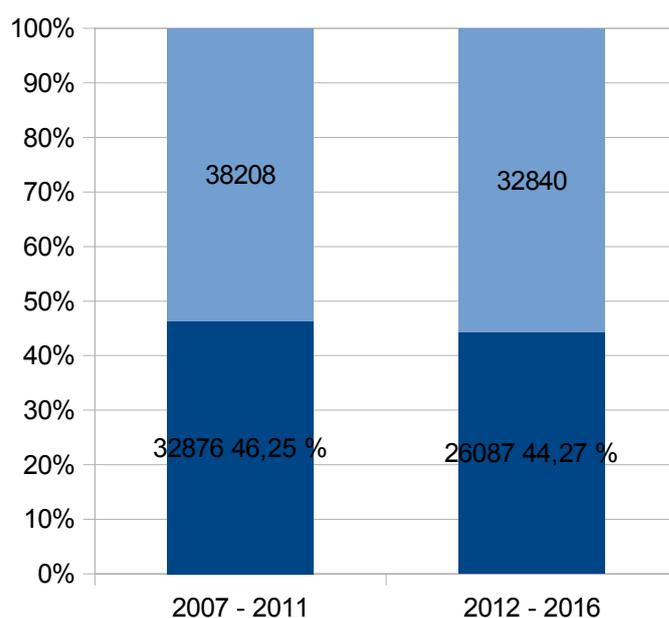
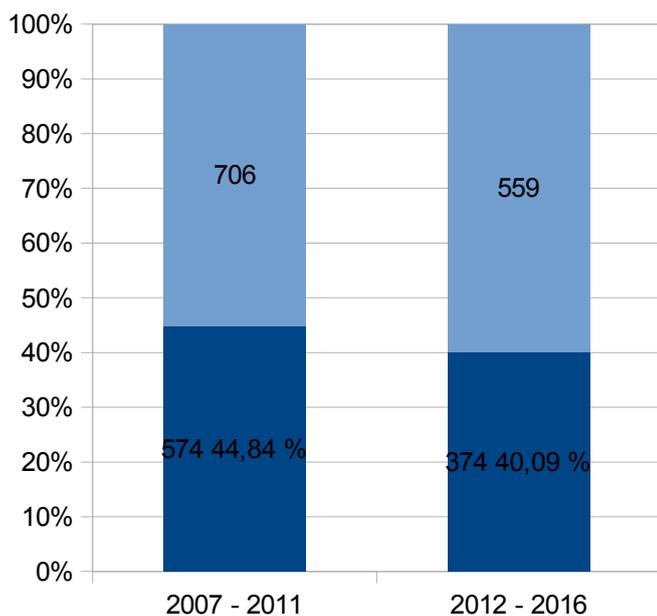
Tableau comparatif des accidents impliquant un usager dont l'attention est perturbée, de l'Hérault et de la France :

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accident "attention perturbée"	Total accidents distracteurs connus	Part des accidents "attention perturbée" / totalité accidents distracteurs connus	Accident "attention perturbée"	Total accidents distracteurs connus	Part des accidents "attention perturbée" / totalité accidents distracteurs connus
Hérault	574	1 280	45%	374	933	40%
Total France métropole	32 876	71 084	46%	26 087	58 927	44%

Part des accidents impliquant un usager dont l'attention est perturbée par rapport à l'ensemble des accidents dont l'élément distracteur est connu :

Hérault :

France :



■ Accident "attention perturbée"
■ Autres accidents distracteurs connus

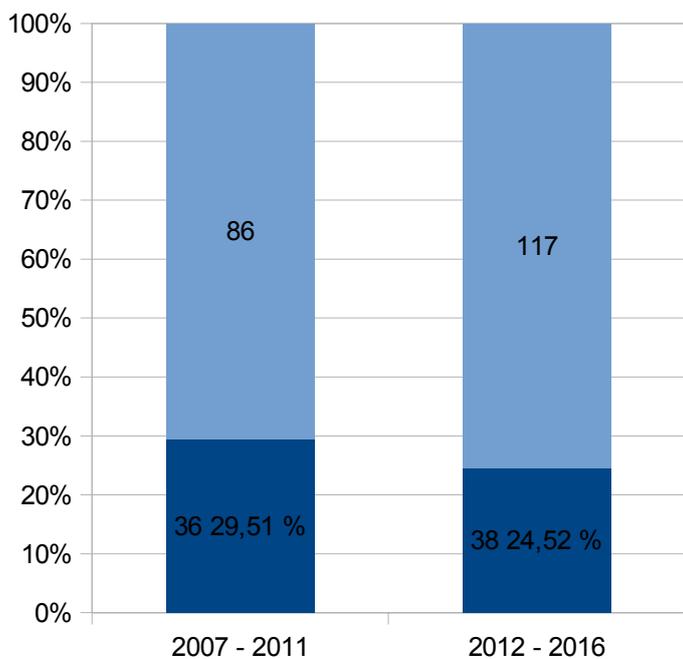
■ Accident "attention perturbée"
■ Autres accidents distracteurs connus

Tableau comparatif des tués dans un accident impliquant un usager dont l'attention est perturbée, de l'Hérault et de la France :

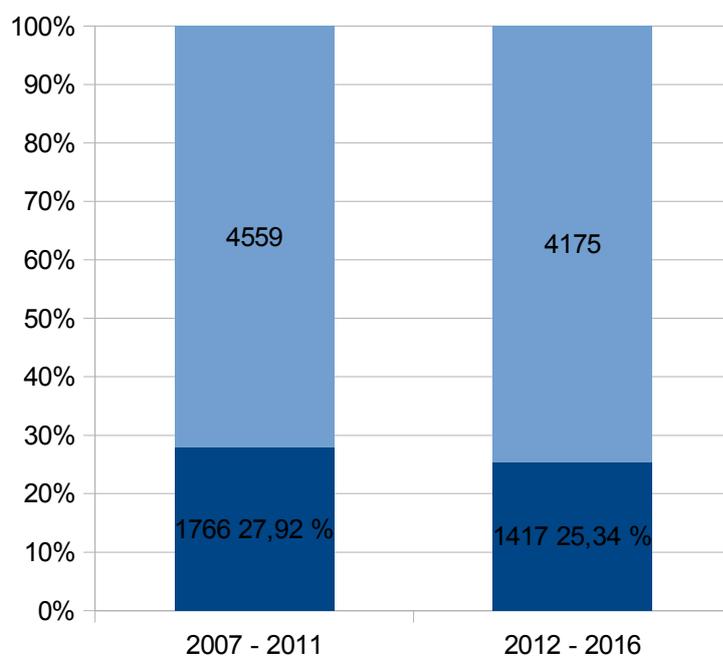
	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Tués dans un accident "attention perturbée"	Total tués distracteurs connus	Part des tués "attention perturbée" / totalité tués distracteurs connus	Tués dans un accident "attention perturbée"	Total tués distracteurs connus	Part des tués "attention perturbée" / totalité tués distracteurs connus
Hérault	36	122	30%	38	155	25%
Total France métropole	1 766	6 325	28%	1 417	5 592	25%

Part des tués dans un accident impliquant un usager dont l'attention est perturbée par rapport à l'ensemble des tués dans un accident dont l'élément distracteur est connu :

Hérault :



France :



■ Tués dans un accident "attention perturbée"
 ■ Autres tués distracteurs connus

■ Tués dans un accident "attention perturbée"
 ■ Autres tués distracteurs connus

H.3 Les indicateurs de l'enjeu « distracteurs » à suivre au cours des années 2018-2022

(requêtes Concerto en annexe)

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
H - Enjeu « distracteurs »	
Nombre de tués dans un accident avec au moins un impliqué (conducteur + piéton) avec « attention perturbée »	Brut
Répartition des impliqués avec « attention perturbée » (conducteur + piéton) dans les accidents corporels selon le mode de déplacement	Référence
Nombre des accidents impliquant un conducteur ou un piéton avec « attention perturbée »	Brut
Part des accidents corporels avec au moins un impliqué avec « attention perturbée » (conducteur + piéton) parmi l'ensemble des accidents corporels du département	Référence

3. Les orientations d'actions du DGO 2018-2022

Huit enjeux retenus par le comité de pilotage :

- Les quatre enjeux obligatoires :

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

(*) la classe d'âge des moins de 14 ans a été rajoutée

- Trois enjeux facultatifs :

- le partage de la voirie (urbain/interurbain)
- les deux roues-motorisés (2RM)
- les distracteurs

- Un enjeu supplémentaire :

- la conduite sans permis et/ou assurance

Deux groupes de travail constitués :

-GT « Usagers particulièrement exposés » :

- les jeunes : divisés en 4 classes d'âges (moins de 14 ans, 14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)
- les seniors : divisés en 2 classes d'âges (65-74 ans et 75 ans et plus)
- le risque routier professionnel
- les deux-roues motorisés

-GT « Comportements à risques » :

- la conduite après usage de substances psychoactives (alcool/stupéfiants)
- les distracteurs
- le partage de la voirie : piétons, cyclistes, nouveaux engins de déplacement personnel (EDP) (gyropodes, trottinettes électriques, overboards ...)
- la conduite sans permis et/ou sans assurance

3.1 Enjeu Risques routiers professionnels

Orientations d'actions

Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance sur les accidents de trajet domicile travail et utilisation professionnelle
- Promouvoir la réalisation de diagnostics de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises pour détecter d'éventuels problèmes
- Construire une base de données « risques routiers en milieu professionnel »
- Travailler avec les branches professionnelles qui ont des risques routiers spécifiques (horaires décalés, nombreux déplacements, fatigue...)

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- S'appuyer sur le Plan Régional Santé au Travail 3 Occitanie – 2016/2020 (CARSAT, Direcct, OPPBTP ...)
- Inciter les entreprises de plus de 100 salariés à mettre en place un **Plan de mobilité (PDM)** (anciennement Plan de Déplacement d'Entreprise), comme il leur est fait obligation depuis le 1^{er} janvier 2018 (art 51 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV))
PDM de Montpellier 3M en cours de rédaction
- Organiser un colloque sur la sécurité au travail pour les petites entreprises (CARSAT, CCI ...)
- Promouvoir les formations et les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises, les collectivités territoriales et les administrations
- Sensibiliser tout particulièrement les entreprises employant des chauffeurs-livreurs, coursiers ..., quel que soit leur moyen de locomotion
- Participer à la formation des auto-entrepreneurs organisée par les Chambres de commerce et d'industrie
- Renforcer les actions d'information et de sensibilisation, notamment dans les centres de formation d'apprentis (CFA) et les lycées professionnels, en lien avec le tissu professionnel, les forces de l'ordre, le monde médical, les professionnels de la conduite

- Mettre en commun actions et outils de formation : achat de simulateurs, location d'espace (circuit de Brissac ...)
- Inciter les organismes de protection sociale complémentaire (mutuelles complémentaires obligatoires) à engager une démarche de prévention auprès de leurs adhérents
- Dans le transport routier, veiller au respect des protocoles sur la gestion des trajets (durées de travail, les temps de repos, mise à disposition de locaux de repos ...) et l'aptitude des salariés à la conduite (contrôles d'alcoolémie, dépistages stupéfiants ...)
- Informer les employeurs sur leurs obligations et leur responsabilité (civile et pénale)
- Inciter les employeurs :
 - à préciser les conditions d'usage des véhicules dans le contrat de travail et/ou le règlement intérieur
 - à proposer aux futurs collaborateurs une charte de bonne conduite au volant
 - à insérer une clause relative au permis de conduire dans le contrat de travail de leurs salariés rappelant :
 - que sa détention est nécessaire à leur activité professionnelle
 - l'obligation d'informer leur employeur en cas de suspension ou de retrait.
 - à vérifier périodiquement la validité du permis, adapté au type de véhicule considéré (déclaration du salarié)
 - organiser un temps de prise en main lors de la réception d'un nouveau véhicule avec un rappel des bonnes pratiques
 - veiller au bon équipement et à l'entretien des véhicules mis à disposition des salariés
 - faire un débriefing en cas d'accident, pour éventuellement mettre en place des mesures indispensables et proposer au conducteur une formation ciblée
 - promouvoir les formations à la conduite (stages post permis)
 - promouvoir l'installation d'éthylotests anti-démarrage sur les véhicules de fonction ou de service
 - promouvoir un comportement exemplaire sur la route de la part des dirigeants et du management
 - proscrire l'usage au volant d'un téléphone tenu en main ou en portant à l'oreille un dispositif audio : inciter les conducteurs à s'arrêter pour répondre à un appel et les employeurs à interdire tout appel aux conducteurs durant la conduite
 - promouvoir les outils permettant de garder le contact en toute sécurité entre salariés et responsables de l'entreprise grâce à la télématique embarquée ou à des applications smartphone (détection des éventuels mauvais comportements de conduite couplée à un dispositif d'alerte dans l'habitacle, suivi du niveau de performance d'éco-conduite...)

- Sensibiliser les entreprises à l'utilisation du numérique (audioconférence, visioconférence...) pour limiter les déplacements
- Participer aux **Journées de la sécurité routière au travail** (14 au 18 mai 2018)
<http://entreprises.routeplussure.fr/journees-securiteroutiereautravail/>
- Signer les **7 engagements pour une route plus sûre**
<http://entreprises.routeplussure.fr/appe/>

Contrôle – sanction

- S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite
- S'assurer que les charges transportées ne constituent pas un facteur de risque supplémentaire (arrimage, immobilisation et séparation des charges de l'habitacle)
- Contrôler strictement l'équipement des véhicules de service et de fonction et le port de la ceinture de sécurité
- Renforcer le déploiement de stations de pesées poids-lourds sur autoroute

Infrastructure

- Inviter les entreprises à dialoguer avec les gestionnaires d'infrastructure en cas de problèmes spécifiques d'accès au lieu de travail

3.2 Enjeu Alcool et stupéfiants

Orientations d'actions

Amélioration de la connaissance :

- Poursuivre l'amélioration de la collecte des informations alcool /stupéfiants lors des contrôles et des accidents
- Mieux comprendre les accidents graves liés au facteur alcool : travailler en partenariat avec la MILDECA, l'agence régionale de la santé, les professionnels de santé

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Sensibiliser toutes les classes d'âge et tous les types de public sur les effets de l'alcool et des drogues (champ visuel, temps de réaction, réflexes, durée de positivité des drogues...) et les risques sur la conduite
- Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool et encourager l'autocontrôle d'alcoolémie
- Encourager les initiatives de valorisation des SAM
- Inciter les auto-écoles à insister pendant la formation sur les risques liés à l'alcool et aux drogues sur la conduite
- Mobiliser les organisateurs de soirées festives (collectivités locales, entreprises, associations, bureaux des élèves, particuliers,...) sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant, mais également pour les piétons, et les inciter à mettre en place des dispositifs préventifs
- Insister sur les conséquences d'un accident sous l'emprise de l'alcool et/ou de produits stupéfiants pour son auteur (morales, juridiques, pour son entourage)
- Insister sur la responsabilité morale de laisser une personne prendre le volant après une consommation excessive d'alcool
- Développer le recours aux modes de transports alternatifs à la voiture pour les retours de soirées (tram, bus, taxis, VTC)
- Relayer les campagnes nationales et organiser des campagnes locales sur les risques liés aux addictions à alcool et aux substances psychoactives
- Mettre en application la mesure n°11 du CISR du 9 janvier 2018 :

- développer les partenariats avec les débits de boissons alcoolisées pour généraliser à tous les établissements titulaires d'une licence IV la mise à disposition d'éthylotests et le développement d'actions conjointes de prévention - échéance prévisionnelle 2018
- inciter les établissements de boissons à emporter (supermarchés, épiceries ...) à proposer à la vente des éthylotests à proximité des rayons de boissons alcoolisées - échéance prévisionnelle 2019

Infrastructure

- Améliorer la desserte par les transports en commun des lieux festifs les plus régulièrement fréquentés ou des grands rassemblements festifs ponctuels

Contrôle – sanction

- Intensifier les contrôles d'alcoolémie et de produits stupéfiants notamment à la sortie de lieux festifs (discothèques...) ou lors d'évènements festifs particuliers (fêtes votives, St-Sylvestre...)
- S'assurer du respect de l'obligation faite aux établissements ouverts la nuit et servant de l'alcool (bars et discothèques) de mettre à disposition de leurs clients des dispositifs, en cours de validité, permettant le dépistage de l'imprégnation alcoolique
- Mettre en application la mesure n°11 du CISR du 9 janvier 2018 :
 - appliquer à tout conducteur en récidive d'infraction de conduite en état d'alcoolémie, l'obligation de faire installer un éthylotest anti-démarrage (EAD) et de se soumettre à suivi médico-psychologique - échéance prévisionnelle 2018
 - donner la possibilité à un conducteur contrôlé avec une alcoolémie délictuelle (taux supérieur à 0,8 g/l dans le sang), dont le permis a été suspendu par décision préfectorale, de conduire pendant le temps de cette suspension à condition que le véhicule soit équipé d'un EAD, acheté ou loué et installé à ses frais - échéance prévisionnelle 2018
 - utiliser la possibilité, pour les forces de l'ordre, de demander la suspension temporaire des systèmes de localisation lors de leurs contrôles d'alcoolémie / stupéfiants (activation d'une application indiquant leur position aux exploitants de services électroniques d'aide à la conduite ou à la navigation qui ne relaieront plus vers la communauté des utilisateurs les signalements des usagers) - échéance prévisionnelle fin 2018
- Mettre en application la mesure n°14 du CISR du 9 janvier 2018 : mise en fourrière immédiate du véhicule, en cas de conduite avec un taux d'alcool délictuel ou sous l'emprise de stupéfiants (sur décision préfectorale, pour une durée maximale de 7 jours, prolongeable par le Procureur) – échéance prévisionnelle 2019

3.3 Enjeu Jeunes

4 classes d'âge

(-14 ans, 14-17 ans, 18-24 ans et 25-29 ans)

Orientations d'actions

Amélioration de la connaissance :

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des jeunes selon les différents modes de déplacement
- Recenser les structures accueillant des jeunes (écoles, associations sportives, culturelles ...) et identifier les actions menées par les différents intervenants

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Développer les actions de prévention dès la maternelle, dans le cadre Continuum éducatif et du **Parcours Educatif Santé (PES)**
- Développer des actions dans les établissements d'éducation spécialisée (SESSAD, ITEP ...)
- Inciter et aider les lycées qui ne l'ont pas encore fait, à se conformer à l'obligation de mettre en place la 1/2 journée de sensibilisation à la sécurité routière pour les entrants en seconde
- Développer un partenariat avec la région Occitanie pour organiser et financer des actions de sensibilisation dans les lycées
- Sensibiliser les écoles, universités et les associations étudiantes aux risques encourus dans les déplacements lors de la prise d'alcool ou de stupéfiants
- Mobiliser les associations culturelles et sportives accueillant du jeune public aux risques routiers
- Impliquer les parents dans l'éducation à la sécurité routière dans les moments clés (début d'année scolaire, inscription dans des clubs sportifs ...)
- Impliquer les structures éducatives et les entreprises accueillant des apprentis sur le risque routier des jeunes
- Initier les rencontres entre les acteurs : parents d'élèves, élus, directeurs d'établissements accueillant des jeunes, enseignants, animateurs, organisateurs de transport, transporteurs, conducteurs d'autocars... dans le but de sécuriser les déplacements

- Informer et sensibiliser aux ports des équipements de sécurité, à vélo et 2RM (casques, gilets jaunes, gants...)
- Mener des actions de sensibilisation au port de la ceinture aux abords des écoles
- Transmettre les données relatives à l'accidentalité des jeunes aux établissements d'enseignement de la conduite, en vue de leur diffusion
- Recenser les outils pédagogiques mis en place par les différents acteurs de la prévention et les proposer aux établissements scolaires (*pour intervenir dans ces établissements, les intervenants extérieurs doivent avoir un agrément de l'Inspection Académique*)
- Promouvoir une autre philosophie de la conduite comme levier de prévention (écologie, économie)
- Promouvoir la conduite accompagnée
- Favoriser l'initiative des jeunes pour diffuser des messages de sécurité ou organiser des actions
- Utiliser les réseaux sociaux et les sites internet pour diffuser des messages de prévention
- Mettre en application la mesure n°1 du CISR du 9 janvier 2018 :
 - faire appel aux volontaires du service civique, formés à la sensibilisation aux risques routiers et aux 1^{ers} secours
 - coopérer avec les missions locales qui se verront installer un simulateur de conduite (après une phase d'expérimentation)
 - assurer la promotion de la conduite supervisée
 - renforcer les actions de prévention sur les conduites dangereuses et addictives
 - inciter à la généralisation du « savoir rouler » pour que les jeunes puissent acquérir une réelle autonomie à vélo à l'entrée au collège
 - proposer dès la rentrée 2018/2019, des formations aux risques routiers aux responsables d'associations étudiantes
- Mettre en application la mesure n°9 du CISR du 9 janvier 2018 :
 - encourager le développement d'itinéraires dédiés encadrés (pédibus et vélobus) permettant de favoriser les déplacements en sécurité des enfants, piétons ou à vélo - échéance prévisionnelle 2018

Contrôle – sanction

- S'assurer du respect des règles de circulation aux abords des établissements accueillant des jeunes
- Vérifier le port des équipements et dispositifs de sécurité (dispositifs de retenue, ceinture de sécurité, casques, gilets, gants, éclairage...) et lutter contre le débridage
- Développer des alternatives à la sanction pour les jeunes

Infrastructure

- Développer les aménagements sécurisés aux abords des établissements de formation, de loisirs ou sur le parcours habituel des jeunes
- Optimiser la circulation aux abords des établissements en intégrant l'ensemble des modes de déplacements, et plus particulièrement la marche

3.4 Enjeu Seniors

2 classes d'âge (65-74 ans et 75 ans et plus)

Orientations d'actions

Amélioration de la connaissance :

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors selon les différents modes de déplacement avec un focus sur les piétons (les plus touchés)
- Améliorer la connaissance de l'accidentalité des conducteurs et piétons seniors liée à une diminution des réflexes et de la mobilité

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Organiser des remises à niveau théorique et pratique du code de la route
- Organiser des conférences et des ateliers « santé et conduite » en sensibilisant sur la diminution des capacités physiques (diminution des réflexes, vue, audition, motricité ...) et leurs conséquences sur le senior piéton et le senior conducteur
- Développer les alternatives à la conduite (co-voiturage, navettes, taxis ...) pour faciliter le renoncement à la voiture des plus de 75 ans (recenser les initiatives locales et en susciter)
- Sensibiliser à l'importance d'être vu surtout la nuit
- Sensibiliser les jeunes à la diminution des capacités physiques liée à l'âge
- Développer les actions de prévention inter générationnelles
- Améliorer la formation dans les auto-écoles sur les problématiques liés au vieillissement
- Inciter les concessionnaires automobiles à bien informer sur l'utilisation des nouveaux véhicules (aides à la conduite, boîte de vitesse automatique ...)
- Mettre en application la mesure n°1 du CISR du 9 janvier 2018 :
 - relayer le programme de sensibilisation des médecins, qui sera mis en place en 2019/2020, pour qu'ils abordent des messages de sécurité routière pendant leurs consultations

Contrôle – sanction

- Proposer des stages de sensibilisation incitatifs à la suite d'un accident et/ou d'une infraction grave

Infrastructure

- **S'appuyer sur les Plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)**, que toutes les communes doivent élaborer, pour sécuriser les déplacements des piétons seniors par des aménagements adaptés (en dégagant les passages piétons pour permettre une meilleure co-visibilité, en favorisant la présence d'îlot refuge pour les traversées sans feux de plus de 8 m de large, etc.)

3.5 Enjeu Partage de la voirie

Orientations d'actions

Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance de l'accidentalité des cyclistes et des piétons
- Améliorer la connaissance sur les difficultés de déplacement et de perception de certains usagers vulnérables (enfants et seniors, piétons ou cyclistes)

Éducation – sensibilisation – formation – information :

1- Cible usagers vulnérables :

- Sensibiliser les piétons, les cyclistes, les 2RM et les utilisateurs de nouveaux engins de déplacement personnels (EDP) sur leur propre comportement et leur responsabilité
- Inciter les cyclistes et les 2RM à porter les équipements de sécurité et à être visibles, ainsi que les piétons et les utilisateurs de EDP
- Inciter les clubs cyclistes à respecter les règles de déplacement en groupe lorsqu'ils organisent des sorties
- Mettre en place des actions spécifiques vers les publics jeunes et seniors
- Mettre en application la mesure n°9 du CISR du 9 janvier 2018 :
 - encourager le développement d'itinéraires dédiés encadrés (pédibus et vélobus) permettant de favoriser les déplacements en sécurité des enfants, piétons ou à vélo - échéance prévisionnelle 2018
- Mettre en application la mesure n°10 du CISR du 9 janvier 2018 :
 - inciter les fédérations cyclistes et les vendeurs de cycles à sensibiliser aux bienfaits et à l'usage en sécurité du vélo lors de son achat ou de sa location – échéance prévisionnelle septembre 2018
 - inciter à développer le « savoir rouler » pour que les jeunes puissent acquérir une réelle autonomie à vélo à l'entrée au collège
 - améliorer la diffusion des connaissances sur les bénéfices de nouveaux équipements (casques vélos pliables, bandeaux de protection avec airbags ...)

2- Cible automobilistes :

- Sensibiliser à la vulnérabilité des piétons (particulièrement les enfants et les personnes âgées), des cyclistes (distances à respecter pour les doubler ...) et 2RM
- Insister sur la nécessité d'être bien perçus par les autres usagers de la route :
 - bon usage des clignotants
 - bon état des dispositifs d'éclairage du véhicule (mettre en place des opérations de réglage des phares gratuitement)

• 3- Cible tous usagers de la route :

- Sensibiliser au respect mutuel et au respect du code de la route
- Réaliser des campagnes d'information sur le thème du partage de la rue

Contrôle – sanction

- Mettre en application la mesure n°9 du CISR du 9 janvier 2018 :
 - Utiliser la vidéo-verbalisation pour constater les infractions liées au non-respect des règles de priorité de passage accordées par le code de la route aux piétons - échéance prévisionnelle 2018 (*le retrait de points pour une telle infraction devrait passer de 4 à 6 points*)
- Sanctionner plus sévèrement les véhicules obligeant les piétons ou cyclistes à prendre des risques (stationnement sur trottoir, arrêt ou stationnement sur piste cyclable ...)
- Réaliser des contrôles préventifs des vélos, notamment aux abords des établissements scolaires

Infrastructure

- Mettre en application la mesure n°9 du CISR du 9 janvier 2018 :
 - augmenter la visibilité des piétons en repensant l'aménagement des abords immédiats des passages piétons - échéance prévisionnelle 2019
 - renforcer la sécurité des piétons en matérialisant une ligne d'effet (bande blanche discontinue) des passages piétons jusqu'à 5 m en amont de ceux-ci pour indiquer l'endroit où les véhicules doivent s'arrêter - échéance prévisionnelle 2018
 - renforcer la protection des piétons mal ou non voyants par une optimisation des dispositifs sonores ou tactiles associés aux feux rouges, – échéance prévisionnelle 2019
- Sensibiliser les gestionnaires de voiries, les services de l'État et les associations d'usagers (piétons et cyclistes) à l'évolution du « Code de la rue » instaurée par le **Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA)** (décret n°2015-808 du 2 juillet 2015)
Schéma de déplacement des mobilités actives en cours de rédaction par Montpellier 3 M

- Développer des zones de circulation apaisées (aires piétonnes, zones de rencontre et zones 30)
- Sensibiliser les aménageurs et les gestionnaires d'infrastructures aux risques spécifiques encourus par les usagers vulnérables (constructions empiétant sur les pistes cyclables ou les trottoirs ...)
- Inciter les cyclistes à recenser les points noirs pour la circulation en vélo via :
 - <https://eservices.montpellier3m.fr/> site officiel de Montpellier 3M
 - <http://www.velocite-montpellier.fr/velobs/> (observatoire interactif en ligne mis en place par l'association Vélocité Grand Montpellier)

3.6 Enjeu Deux-roues motorisés

Orientations d'actions

Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance des accidents et des comportements des 2RM (études du CD 34 et de Montpellier 3 M)
- Identifier les itinéraires accidentogènes

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Développer les actions de sensibilisation en milieu scolaire dans le cadre du continuum éducatif
- Sensibiliser les usagers de 2RM à leur fragilité et à la nécessité d'éviter les sur-risques
- Sensibiliser les automobilistes à la fragilité des 2 RM
- Promouvoir le respect mutuel 2 roues/4 roues
- Promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle obligatoires et facultatifs notamment en :
 - sensibilisant les jeunes à l'importance d'inclure un budget « équipement » dans leur budget « permis »
 - relayant la mise en application de la mesure n°15 du CISR du 9 janvier 2018 encourageant le port de bottes et de l'airbag certifiés CE grâce à des partenariats avec les moto-écoles – échéance prévisionnelle 2018
- Réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés, journée « circuit » encadrée, journées jeunes permis...) en mobilisant forces de l'ordre, moto-écoles, associations, mutuelles
- Susciter le dialogue entre acteurs du milieu motocycliste (motos clubs, associations, professionnels de vente /réparation, enseignants de la conduite, assurances)
- Sensibiliser les techniciens de l'infrastructure et les élus à la pratique d'un 2RM (opération motard d'un jour...)
- Organiser des relais sur les infrastructures fréquentées par les motards lors des grandes manifestations 2RM ou des sur itinéraires touristiques très fréquentés par les motocyclistes

- Poursuivre la réflexion sur la réalisation d'un espace pédagogique pour les 2 RM où les motards pourraient notamment s'exercer à la conduite sur piste en toute sécurité
- Contrôler la qualité de l'enseignement dispensé par les auto/moto écoles
- Mettre en application la mesure n°15 du CISR du 9 janvier 2018 - échéance prévisionnelle 2019
 - modifications des modalités d'examen pour les catégories A1 et A2
 - ajout d'une épreuve théorique de 40 questions relatives à la conduite des motocyclettes de catégories A1 et A2
 - adaptation de l'examen pratique aux conditions réelles de circulation
 - développement de l'apprentissage des thématiques accidentogènes en circulation
 - renforcement de la sensibilisation à la perception des risques
 - développement des formations spécifiques pour les enseignants de la conduite et de la sécurité routière dispensant ces formations qualifiantes
 - modification du contenu des formations de 7 heures pour la conduite des motocyclettes
 - expérimenter un rendez-vous pédagogique pour les parents d'un enfant mineur se présentant au permis AM sur le même modèle que celui existant pour la conduite accompagnée

Contrôle – sanction

- Intensifier les contrôles sur le port des casques et des gants avec une incitation au port d'équipements de protection individuelle additionnels dès qu'arrivent les beaux-jours
- Réaliser des contrôles sur la conformité des véhicules (notamment préventifs sur les cyclomoteurs aux abords des établissements scolaires)
- Mettre en place des alternatives aux poursuites pédagogiques, ciblant la thématique 2 RM

Infrastructure

- Intégrer les problématiques liées à la circulation des deux-roues motorisés lors de la réalisation des ouvrages routiers
- Faire respecter les normes de construction des ralentisseurs routiers
- Prendre en compte la dangerosité des obstacles fixes pour les 2 RM

3.7 Enjeu Distracteurs

Orientations d'actions

Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance sur les accidents avec distracteurs
- Développer un volet distracteurs dans les bilans annuels d'accidentalité

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Sensibiliser toutes les catégories d'usagers aux dangers de l'utilisation d'un smartphone sur la voie publique, y compris les piétons
- Sensibiliser les référents en entreprise aux risques liés à la conduite avec un smartphone
- Inciter les parents à montrer l'exemple
- Sensibiliser les conducteurs :
 - à l'utilisation de l'application « Mode conduite »
 - à leur responsabilité en cas d'utilisation de distracteurs lors d'un accident
 - au danger que peut représenter le réglage ou la lecture d'un GPS en conduisant
 - au fait que les aides à la conduite (régulateur, ABS, radars de recul, etc.) ne les exonèrent pas d'une vigilance soutenue
- Inciter les auto-écoles à insister pendant la formation sur les risques liés à l'usage des distracteurs
- Développer la prévention sur ce sujet lors des stages de récupération de points

Contrôle – sanction

- Accentuer la répression de l'utilisation des distracteurs notamment en développant les contrôles banalisés et en les médiatisant
- Mettre en application la mesure n°13 du CISR du 9 janvier 2018 :
 - rétention par les forces de l'ordre, pour une durée maximale de 72h, du permis de conduire d'une personne sanctionnée pour conduite avec usage du téléphone tenu en main, associé à la commission d'une infraction menaçant la sécurité d'autrui – échéance prévisionnelle 2019

3.8 Enjeu défaut de permis / d'assurance

Orientations d'actions

Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance de l'accidentalité impliquant des conducteurs en défaut de permis et/ou d'assurance

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Inciter les employeurs :
 - à mettre en place une démarche de prévention permettant de réduire le risque d'accident de la route de leurs salariés
 - à insérer une clause relative au permis de conduire dans le contrat de travail de leurs salariés rappelant :
 - que sa détention est nécessaire à leur activité professionnelle
 - l'obligation d'informer leur employeur en cas de suspension ou de retrait
 - à vérifier périodiquement la validité du permis, adapté au type de véhicule considéré (déclaration du salarié)
- Inciter les concessionnaires auto/moto à s'assurer que la personne qui prend le véhicule est bien titulaire du permis de conduire et à lui rappeler qu'il doit l'assurer dès le lendemain
- Inciter les auto-écoles à insister pendant la formation sur les risques judiciaires et financiers encourus en cas de conduite sans permis et/ou sans assurance
- Communiquer sur :
 - les risques encourus en cas de conduite sans permis et/ou sans assurance
 - les relevés d'infractions pour défaut de permis et/ou d'assurance
 - la mise en place d'un fichier centralisé des véhicules assurés à partir du 31 décembre 2018

Contrôle - sanction

- Médiatiser les opérations de contrôles organisées sur cette thématique
- Mettre en application la mesure n°14 du CISR du 9 janvier 2018 :
 - mettre en fourrière immédiatement le véhicule, en cas de conduite sans permis (sur décision préfectorale, pour une durée maximale de 7 jours, prolongeable par le Procureur) – échéance prévisionnelle 2019

Annexe I : Composition du Comité de Pilotage

Administrations :

-Préfecture :

- Mahamadou DIARRA : directeur de cabinet du Préfet
- Magali CAUMON, sous-préfète de Lodève
- Jean-René LENOIR, chef du Bureau de la Sécurité et de la Réglementation, sous-préfecture de Béziers

- Tribunal de Grande Instance de Béziers : Jean-Philippe REY, vice-procureur

- Groupement de gendarmerie de l'Hérault : Frédéric CALAIS, Escadron Départemental de Sécurité Routière 34

- Direction Départementale de la sécurité publique :

- Jean-François FERY, commandant de police
- Patrick CARACENA, major de police

- Académie de Montpellier

- Muriel Barras, coordinatrice académique sécurité routière
- Bernard VILARO, principal du collège P. Riquet à BEZIERS

- Université de Montpellier : Lynda KOURTEL, assistante du Président

- DIR Méditerranée :

- Vanessa LEVASSORT, responsable du District Sud
- Audrey MARTY

- Direction Départementale des Territoires et de la Mer : service Education et Sécurité Routières

- Vincent MONTEL
- Philippe LERMINE
- Loïc CAZARD,

Collectivités territoriales :

- Conseil Départemental :

- Nicolas DUHAYON, chef du service Exploitation et Sécurité Routière
- Stéphane THOMAS, adjoint chef du service Exploitation et Sécurité Routière

- Association des Maires de France : Philippe Doutremepuich, maire de Causse de la Selle

- Montpellier Méditerranée Métropole :

- Laurent JAOUL, vice-président de Montpellier Méditerranée Métropole en charge de la sécurité,
- Lorraine ACQUIER , conseillère de Montpellier 3M, adjointe au maire de Montpellier en charge de la sécurité
- Gilles LAVAUD, directeur adjoint des Mobilités
- Marion LAPEYRE, chargée d'études de Sécurité des Déplacements

- Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée :
 - Didier LAPORTE, directeur du Pôle- Cohésion Urbaine et Sociale
 - Marc VALERA, chargé de la coordination des actions sécurité routière au CISPD
- Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée :
 - Régis VIDAL, conseiller Communautaire, délégué à l'Accessibilité, à la Voirie et à la Gestion du Patrimoine Immobilier et Mobilier
 - Jean-Paul GALONNIER, vice-Président de l'agglomération, maire de Villeneuve les Béziers
 - Laurent BACCOU, directeur des moyens généraux
- Communauté d'Agglomération du Pays de l'Or :
 - Alain AQUILINA, vice-président de l'agglomération du Pays de l'Or
 - Cédric BONNET

Associations :

- Ligue Contre la Violence Routière 34 (LCVR) :
 - Fabienne THOMAS , présidente
 - Nicolas GOU, trésorier
- Association de Familles de Traumatisés Crâniens du Languedoc-Roussillon : Marie-Christine CAZALS
- Association Prévention Routière 34 : Pierre MUTEL, directeur du comité de l'Hérault
- Fondation de la Route – MGEN :
 - Sylvie BOMY
 - Bernard MARTY
 - Christian DORNE
- Fédération Française des Motards en Colère (FFMC 34) :
 - Jean-Michel SENECHAL, coordinateur 34
 - Luc LABAT
- Association Avenir Santé : Nicolas HENAFF
- Comité Départemental d'Education pour la Santé Hérault Lozère (CODES 34/48) :Michel Fazenda
- Association Nationale de Prévention en Alcoologie et en Addictologie(ANPAA 34) :
 - Latifa ADJMI
 - Pauline MARTIN
- Association Vélocité Montpellier :
 - Christine ROUOT
 - Hans DEMES

Assurances et mutuelles :

- CARSAT : Ronan MALGOYRE, ingénieur conseil
- MACIF Prévention : Marcel RAIMBAULT
- La Mutuelle des Etudiants : Alain GRANGER

- La Mutuelle des Motards (AMDM): Christine CONDETTE, attachée de direction

Partenaires sociaux :

- CCI Hérault : Françoise MARTINEZ – conseillère entreprise - Sécurité Accessibilité

- FNTR-FNTV Occitanie-Méditerranée :

-Françoise GLEIZE

-François BOUVARD

- UNIDEC (Union Nationale Intersyndicale des Enseignants de la Conduite) : Guylaine BOUSCAREN

Organismes de formation :

- AFDM (Association pour la Formation des Motards) : Cyril MEIRONNEN

Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) :

-Linda DUBOIS

-Michèle TAMBORERO

-Raymond TICHET

-Jean-Claude SAUVAGNARGUES

Annexe II : Composition des groupes de travail

-GT 1 : les usagers particulièrement exposés :

Participant	Organisme
Sylvie BOMY	MGEN
Christine CONDETTE	AMDM
Cyril MEIRONNEN	AFDM
Jean-Michel SENECHAL	FFMC 34
Sylvain AIELLO	EDSR 34
Philippe LERMINE	DDTM
Loïc CAZARD	DDTM
Ronan MALGOYRE	CARSAT
Sébastien GIORIA	SDIS
Hans DEMES	Vélocité Grand Montpellier
Muriel Barras	Académie de Montpellier
Jean-Claude SAUVAGNARGUES	IDSR
Marion LAPEYRE	Montpellier 3M
Fabienne THOMAS	LCVR
Marcel RAIMBAULT	Prévention MACIF

-GT 2 : les comportements à risques :

Participant	Organisme
Christian DORNE	MGEN
Jean-Michel SENECHAL	FFMC 34
Sylvain AIELLO	EDSR 34
Philippe LERMINE	DDTM
Daniel FRAYSSINET	Vélocité Grand Montpellier
Raymond TICHET	IDSR
Marion LAPEYRE	Montpellier 3M
Nicolas GOU	LCVR
Cathy BOURGOIN	Collectif Justice Victimes de la Route
Michel Fazenda	CODES 34/48
Pierre MUTEL	Prévention Routière
François BOUVARD	FTLR