



Montpellier Méditerranée Métropole

OBSERVATOIRE DE L'ACCIDENTALITE ROUTIERE

Bilan statistique, Analyses spatiales, Enjeux,
Etudes

Marion LAPEYRE

2015-2019

Baillargues
Beaulieu
Castelnau-le-Lez
Castries
Clapiers
Cournonsec
Cournonterral
Fabrègues
Grabels
Jacou
Juvignac
Lattes
Lavérune
Le Crès
Montaud
Montferrier-sur-Lez
Montpellier
Murviel-les-Montpellier
Pérols
Pignan
Prades-le-Lez
Restinclières
Saint-Brès
Saint-Drézéry
Saint Geniès des Mourgues
Saint-Georges d'Orques
Saint-Jean-de-Védas
Saussan
Sussargues
Vendargues
Villeneuve-lès-Maguelone

L'ACCIDENTALITE ROUTIERE

I. L'ACCIDENTALITE NATIONALE.....	2
1. EVOLUTION DE LA MORTALITE ROUTIERE ANNUELLE EN FRANCE METROPOLITAINE	2
2. FACTEURS COMPORTEMENTAUX DANS LES ACCIDENTS MORTELS :	3
II. L'ACCIDENTALITE DU DEPARTEMENT DE L'HERAULT	4
III. LA METROPOLE PARMIS LES AUTRES EPCI.....	5
IV. L'ACCIDENTALITE STATISTIQUE	6
1. BILAN SUR 5 ANS.....	6
2. LES MODES IMPLIQUES ET LA GRAVITE ENTRE 2015 ET 2019.....	7
3. EVOLUTION DU NOMBRE DE BLESSE ET GRAVITE DES ACCIDENTES PAR MODE.....	8
4. ZOOM SUR LES ACCIDENTS MORTELS SELON LE MODE DE DEPLACEMENT	9
5. EVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENT DANS LE TEMPS	9
6. LES CONFLITS SELON LE MODE DE DEPLACEMENT	10
V. L'ACCIDENTALITE SELON LES LIEUX	11
1. PAR POLE	11
2. PAR COMMUNE.....	12
3. PAR TYPE DE RESEAU.....	13
4. SELON LE TYPE D'AMENAGEMENT	13
5. SELON LA ZONE	14
6. LES ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES	15
7. INDICATEURS : LES ENJEUX DE SECURITE ROUTIERE	17
VI. LES ENJEUX PAR POLE.....	20
VII. ETUDES, DIAGNOSTICS ET PRECONSIATIONS	42

La stratégie de la sécurité des déplacements s'inscrit dans une démarche méthodologique engagée par la Ville de Montpellier depuis 2008 et depuis 2016, développée sur le territoire métropolitain, couvrant les 31 communes. En effet, au sein de la Direction des Mobilités, le service Déplacements et Sécurité Routière développe une mission d'analyse de la Sécurité des Déplacements et notamment une analyse de l'accidentalité du territoire.

Pour ce faire, il a été structuré en interne un système d'information géographique (SIG) et un outil statistique, alimentés par les données des accidents corporels de la circulation¹. Ces données² sont recueillies depuis 2009 auprès des unités de Police et Gendarmerie Nationales. Les indicateurs principaux d'accidentalité routière sont labellisés depuis 2013 par l'Autorité de la Statistique Publique.

Le présent document fait l'analyse des données géoréférencées des accidents sur 5 années glissantes, pour la période 2015 à 2019 et permet :

- De suivre l'évolution du nombre d'accidents sur l'ensemble du territoire de la Métropole
- De dégager des enjeux particuliers (modes de déplacements, temporalité, lieux)
- D'identifier les lieux accidentogènes (communes, zones, sections de voies et intersections)
- D'engager un diagnostic de ces lieux
- De proposer des pistes d'action notamment sur l'infrastructure et son aménagement,
- D'évaluer les aménagements réalisés

Cette étude porte sur l'ensemble des voiries : communales, départementales, nationales et autoroutes, traversant le territoire.

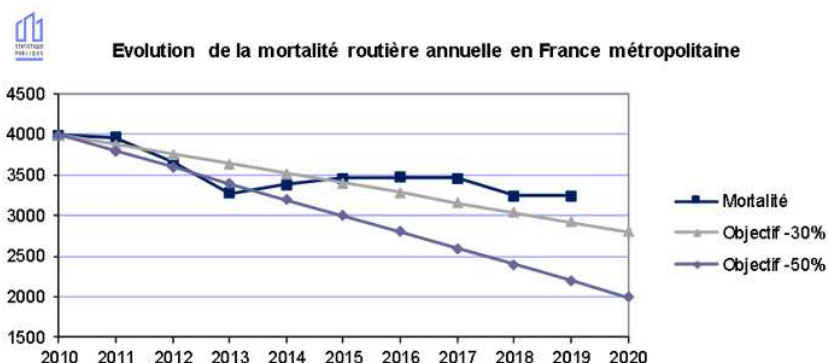
¹ Un accident corporel de la circulation routière :

- Provoque une victime (Tués(T), Blessé Hospitalisé(BH), Blessé non hospitalisé(BNH))
- Survient sur une voie ouverte à la circulation publique
- Implique au moins un véhicule

² Les données sont extraites en juin 2019 Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire - Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

I. L'ACCIDENTALITE NATIONALE

1. EVOLUTION DE LA MORTALITE ROUTIERE ANNUELLE EN FRANCE METROPOLITAINE



En 2019, on dénombre 56 016 accidents corporels de la circulation en France métropolitaine :

3 244 personnes ont été tuées dans les 30 jours après leur accident, dont notamment 483 piétons, 10 usagers d'engins de déplacement personnel (tels les trottinettes électriques), 187 cyclistes, 134 cyclomotoristes, 615 motocyclistes, 1 622 automobilistes, 98 usagers de véhicules utilitaires, 36 usagers de poids lourds. 66 enfants de 14 ans ou moins sont décédés, 87 adolescents de 15-17 ans, 549 jeunes de 18-24 ans, 849 seniors de 65 ans ou plus.

Bien que globalement, la mortalité soit stable (variation de -0,1 % entre 2018 et 2019), on constate des évolutions contrastées suivant les types d'usagers.

	Piétons	EDP motorisé	Vélos	Cyclos	Motos	VT	VU	PL	TC	Autres	Total
2010	485 12%	-	147 4%	248 6%	704 18%	2117 53%	146 4%	65 2%	4 0%	76 2%	3 992 100%
2018	471 15%	-	175 5%	133 4%	627 19%	1637 50%	92 3%	44 1%	3 0%	66 2%	3 248 100%
2019	483 15%	10 0%	187 6%	134 4%	615 19%	1622 50%	98 3%	36 1%	4 0%	55 2%	3 244 100%
Progression 2018 - 2019	+3%	-	+7%	+1%	-2%	-1%	+7%	-18%	+33%	-17%	-0,1%
Progression moy-2019	-2%	-	+18%	-7%	-2%	-6%	-22%	-35%	-76%	-14%	-4,8%
Progression 2010-2019	-0%	-	+27%	-46%	-13%	-23%	-33%	-45%	+0%	-28%	-18,7%
Progression 2000-2019	-14%	-	+32%	-59%	-26%	-34%	ND	-47%	ND	-14%	-27,2%

La catégorie "autres" regroupe notamment pour moitié les voitures ou tricycles, puis les quads, tracteurs agricoles et engins spéciaux...

La mortalité des piétons affiche une hausse en 2019 de +12 tués (+3 %), avec notamment 15 tués de plus chez les seniors âgés de 65 ans et plus. La mortalité cycliste est en hausse de +12 tués (+7 % par rapport à 2018), une hausse qui touche en particulier les 55-64 ans.

La mortalité motocycliste est en baisse de -2 % à 615 tués en 2019, soit -12 tués par rapport à 2018. Cette baisse de la mortalité des motocyclistes concerne les 35-44 ans (-26 tués).

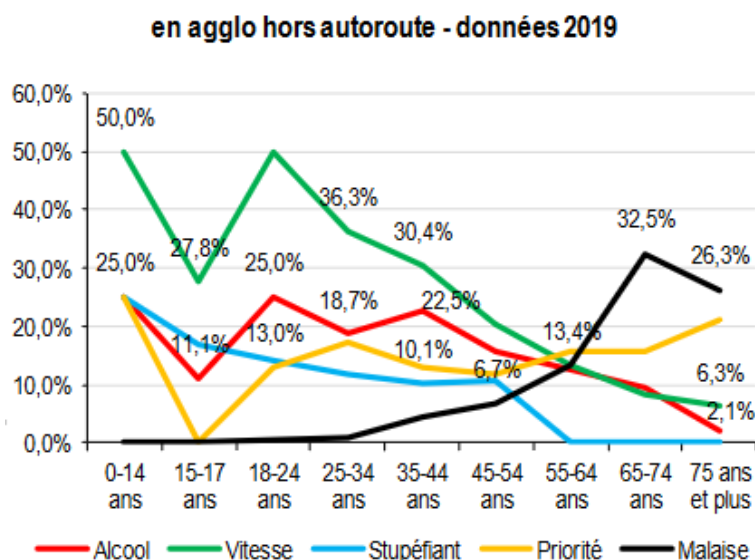
La mortalité automobiliste poursuit sa baisse en 2019 avec -1 % par rapport à 2018. 1 622 automobilistes sont décédés en 2019 pour 1 637 en 2018 (-15 tués), parmi eux on note 6 tués de moins chez les 45-54 ans, mais 21 tués de plus chez les jeunes de 18-24 ans.

La mortalité des usagers de poids lourds est en diminution de -18 % en 2019 (-8 tués).

En agglomération, la mortalité a augmenté de +8 % entre 2018 et 2019, soit 74 tués de plus. Cette augmentation est essentiellement due aux motards (+ 27 tués dont +20 tués chez les 18-24 ans) et aux piétons (+22 tués dont +14 tués chez les séniors de 75 ans et plus).

Depuis 2000, la mortalité a toutefois baissé de plus de la moitié (-54 %).

2. FACTEURS COMPORTEMENTAUX DANS LES ACCIDENTS MORTELS :



L'analyse en multi-causes des facteurs comportementaux relevés dans le fichier des Auteurs Présumés d'Accidents Mortels (APAM), confirme le rôle de la vitesse excessive ou inadaptée comme première cause des accidents mortels, l'alcool étant encore très présent.

Alors que le facteur vitesse est maximal chez les jeunes, les facteurs alcool et stupéfiants semblent atteindre leur maximum un peu plus tard en âge. L'inattention et les difficultés pour respecter les priorités sont plus marquées pour les APAM les plus âgés.

II. L'ACCIDENTALITE DU DEPARTEMENT DE L'HERAULT

Entre 2010 et 2019, le département de l'Hérault a connu une baisse de 34 % des tués, mais autant de décès entre 2018 et 2019 qui compte 69 morts.

ACCIDENTALITE 2019 SELON LE MILIEU URBAIN ET ROUTIER

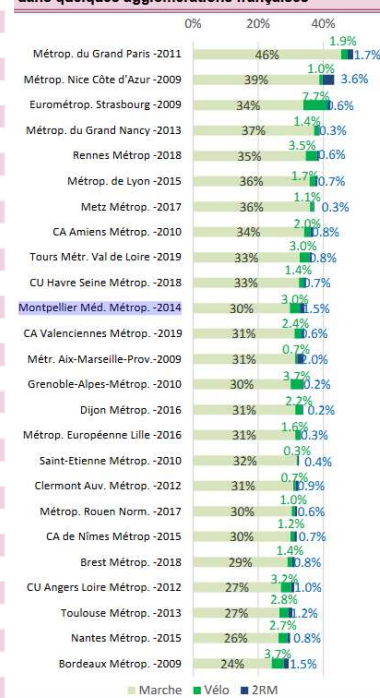
	Accidents corporels	Dont mortels	Dont graves	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Gravité
En aggro HA	525	27	29	29	165	477	34 %
Hors aggro HA	247	36	36	36	183	166	72 %
Autoroute	61	4	4	4	32	65	41 %
Ensemble	833	67	69	69	380	708	45 %

III. LA METROPOLE PARMIS LES AUTRES EPCI

Ce tableau fait un zoom sur les accidents mortels entre 2015 et 2019 et permet de comparer Montpellier Méditerranée Métropole parmi les 55 EPCI français accueillant plus de 150 000 habitants.

Libellé communauté d'agglomération, communauté urbaine et Métropole de plus de 150 000 hab (population 2017) ¹	Population 2017	Personnes tuées ...					Tués par million d'habitants (moyenne annuelle 2015-2019)	sur la période 2015-2019, part des personnes tuées ...				
		en 2019	en 2018	en 2017	en 2016	en 2015		piétons	en vélo	en 2RM	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans ²	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu ³
Métropole du Grand Paris	7 109 884	102	104	101	109	124	15	46%	7%	35%	18%	20%
Grande couronne de Paris ^{****}	5 185 840	128	154	176	141	171	30	17%	5%	24%	20%	28%
Métropole d'Aix-Marseille-Provence	1 900 023	71	72	78	82	88	41	20%	5%	42%	23%	27%
Métropole de Lyon	1 402 326	42	29	25	34	29	23	36%	10%	23%	19%	32%
Métropole Européenne de Lille	1 157 126	29	20	30	28	28	23	22%	7%	31%	14%	22%
Bordeaux Métropole	802 350	18	17	22	27	12	24	23%	8%	40%	19%	33%
Toulouse Métropole	780 995	12	18	6	12	18	16	23%	8%	36%	29%	33%
Nantes Métropole	658 356	20	11	11	17	10	21	33%	7%	30%	12%	30%
Métropole Nice Côte d'Azur	543 556	22	25	17	19	26	40	22%	8%	50%	14%	28%
Eurométropole de Strasbourg	498 357	11	9	8	8	9	17	19%	21%	23%	14%	23%
Métropole Rouen Normandie	497 180	9	8	15	20	14	27	21%	8%	30%	18%	42%
Montpellier Méditerranée Métropole	478 548	19	12	16	20	18	36	28%	2%	45%	10%	33%
Métropole Rennes Métropole	456 784	12	8	14	18	5	24	18%	22%	24%	12%	44%
Métropole Grenoble-Alpes-Métropole	450 628	15	4	11	10	10	22	20%	12%	34%	31%	26%
Métropole Toulon-Provence-Méditerranée	440 926	8	7	12	18	8	23	31%	6%	41%	13%	30%
Saint-Étienne Métropole	409 614	7	6	7	10	13	21	42%	12%	23%	14%	15%
CA du Pays Basque	317 702	16	15	19	10	20	50	20%	6%	29%	13%	31%
CU Angers Loire Métropole	303 142	4	11	10	9	10	29	20%	9%	20%	24%	31%
CU du Grand Reims	300 057	14	11	6	11	4	31	22%	7%	24%	25%	24%
Tours Métropole Val de Loire	298 907	4	8	3	5	3	15	39%	0%	30%	10%	31%
Clermont Auvergne Métropole	295 898	10	6	5	12	5	26	34%	3%	32%	18%	29%
Orléans Métropole	292 177	6	9	7	6	8	25	22%	6%	33%	21%	19%
CA de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane	280 006	16	3	7	8	8	30	12%	0%	33%	9%	53%
CA Mulhouse Alsace Agglomération	277 584	6	7	4	1	4	16	18%	9%	18%	22%	35%
CU du Havre Seine Métropole	272 745	5	8	9	10	5	27	22%	8%	22%	14%	32%
CU Caen la Mer	272 100	3	3	5	4	6	15	20%	10%	38%	13%	28%
CU Perpignan Méditerranée Métropole	271 951	18	11	11	11	8	43	19%	3%	31%	6%	40%
Aire Urbaine Belfort - Montbéliard - Héricourt ^{*****}	264 479	14	4	9	6	6	29	18%	8%	26%	13%	44%
CA de Nîmes Métropole	262 289	14	15	17	12	13	54	18%	4%	18%	17%	29%
Métropole du Grand Nancy	261 055	4	2	3	1	3	10	62%	8%	8%	10%	11%
Dijon Métropole	258 782	2	5	2	3	4	12	31%	0%	38%	14%	14%
CA de Lens - Liévin	243 968	4	7	7	7	7	28	25%	3%	13%	24%	55%
CA Valence Romans Agglo	228 750	10	7	13	12	17	52	19%	5%	24%	22%	24%
Metz Métropole	225 082	6	4	4	5	5	21	46%	4%	4%	15%	16%
Brest Métropole	214 022	7	5	3	3	3	20	29%	0%	10%	17%	35%
CU Limoges Métropole	211 508	6	3	5	5	9	26	21%	11%	21%	35%	20%
CU Le Mans Métropole	209 563	7	7	9	5	4	31	22%	3%	25%	4%	32%
CA Lorient Agglomération	208 533	8	6	8	5	2	28	28%	10%	21%	19%	26%
CA du Grand Anney	207 562	7	10	9	4	7	36	22%	14%	30%	14%	27%
CU de Dunkerque	199 771	1	2	5	10	6	24	21%	4%	21%	21%	27%
CA du Grand Besançon	198 250	5	9	8	12	6	40	15%	10%	18%	19%	24%
CU du Grand Poitiers	197 627	9	6	4	8	7	34	26%	0%	24%	17%	33%
CA du Grand Avignon (COGA)	196 849	8	7	10	9	5	40	28%	5%	21%	24%	23%
CA Valenciennes Métropole	194 284	5	4	5	5	5	25	21%	8%	29%	21%	41%
CA du Cotentin	184 783	15	10	7	13	9	58	22%	6%	26%	17%	38%
CA Amiens Métropole	184 158	10	4	5	9	3	34	23%	3%	16%	31%	50%
CA de Sophia Antipolis	179 298	9	9	10	14	12	60	19%	6%	57%	16%	39%
CA Troyes Champagne Métropole	175 925	6	5	12	6	7	41	8%	17%	8%	17%	31%
CA de la Rochelle	173 839	11	7	7	5	6	41	28%	14%	17%	10%	13%
CA Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération	173 172	15	9	5	7	7	50	19%	7%	40%	28%	36%
CA Pau Béarn Pyrénées	168 045	7	4	6	5	5	33	33%	11%	19%	10%	36%
CA Cannes Pays de Lérins	160 557	10	5	7	8	4	42	26%	3%	50%	15%	30%
CA de la Porte du Hainaut	159 969	6	5	6	6	5	35	11%	7%	38%	18%	41%
CA Saint-Brieuc Armor Agglomération	156 350	8	8	1	8	5	38	33%	7%	10%	10%	25%
CA du Douaisis (C.A.D.)	151 314	5	7	3	5	2	29	18%	5%	27%	21%	19%
Moyenne	574 569	15	14	15	16	15	31	25%	7%	30%	18%	29%

Part modale (en nombre de déplacements internes) de la marche, du vélo et des deux-roues motorisés dans quelques agglomérations françaises²



Les statistiques selon les parts modales sont proches de celles de la Métropole de Toulouse ou Bordeaux.

Toutefois, selon une moyenne de l'ensemble des EPCI, l'enjeu piéton y est plus fort et l'enjeu vélo est très faible avec un taux de mortalité vélo parmi les 6 métropoles les moins impactées. Néanmoins, le taux de tués par million d'habitant est supérieur à la moyenne des autres EPCI.

Trois enjeux se dégagent sur la métropole de Montpellier :

- Le nombre d'accidents mortels est élevé avec un **taux moyen de tués** par million d'habitants supérieur à la moyenne et classé en 12^e position après Aix Marseille Provence, CA du Pays Basque, Nice Métropole, Nîmes Métropole, etc.
- La part de la mortalité parmi les **2 roues-motorisés** est très importante avec 45 % des tués. La métropole est en 4^e place après celle de Nice, Sophia Antipolis et Cannes
- Un enjeu lié à la conduite sous **alcool** : la Métropole est 8^e sur des collectivités supérieures à 300 000 hab., après, Rouen, Rennes, avec 33 % des conducteurs alcoolisés dans 33% des accidents mortels.

IV. L'ACCIDENTALITE STATISTIQUE

1. BILAN SUR 5 ANS

Période étudiée : 01/01/15 au 31/12/19	Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués	Total blessés	dont BH	Indice de Gravité ³	Indice de gravité départemental 2019	Indice de gravité national 2019
Nbre	1943	84	715	2530	88	2442	849	39		
%	100 %			100 %	3.5%	97%	36%			

1943 accidents sont survenus entre 2015 et 2019, **environ 4 %** ont été **mortels**.

88 personnes sont mortes sur les routes de la Métropole en 5 ans.

2442 personnes ont été blessées dans un accident corporel de la circulation.

Le coût de **l'insécurité routière** sur le territoire de la Métropole de Montpellier est estimé à **673 000 000 €**.

Ce chiffre est déterminé par différents facteurs de calcul:

- Coût médical
- Perte de production
- Coût humain : coût immatériel, baisse de la qualité et de l'espérance de vie
- Coût administratif : police, pompiers, assurance...
- Dommages matériels : aux véhicules, infrastructures...
- Autres coûts : congestion du trafic, frais funéraires, indisponibilité du véhicule...

Ce chiffre devrait être ajusté à la hausse car en réalité les forces de l'ordre ne sont pas toujours appelées en cas d'accident léger.

³ **Indice de gravité : Nombre accidents avec tués ou blessé hospitalisé pour 100 accidents**

2. LES MODES IMPLIQUES ET LA GRAVITE ENTRE 2015 ET 2019

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN ...	Montpellier Méditerranée Métropole 31 communes 431 101 hab.			
	Nbre accidents	% accidents	Gravité (% d'accidents graves)	Part modale
piéton	379	20%	38	30%
vélo	158	8%	33	3%
2R motorisé < 50 cm3	162	8%	40	1.5 %
2R motorisé > 50 cm3 et <= 125 cm3	245	13%	35	
2R motorisé > 125 cm3	413	21%	46	
VL ou VU	1556	80%	36	52 % 13 %
poids lourd	58	3%	52	/
transport en commun	13	1%	38	13 %
autres modes	36	2%	39	/
Ensemble des accidents	1943			

On relève une part prépondérante d'accidents impliquant un véhicule léger ou utilitaire, dans 80 % des accidents.

Les **piétons** sont impliqués dans 1 accident sur 5.

La part des accidents impliquant un **cycliste** est faible avec moins d'1 accident sur 10.

Le ratio des accidents en **deux-roues motorisés** (42%) est très élevé, notamment au regard de leur part modale dans les déplacements métropolitains.

Toutefois, sur 5 ans, on relève 814 accidents de deux-roues motorisés, dont 38 se sont révélés mortels (39 tués en deux roues motorisés), et dont l'indice de gravité est élevé avec 47% des accidents graves ou mortels. 147 accidents soit 18 % impliquent un deux roue motorisé seul. Aussi 31% se produisent la nuit et 11 % avec des conditions atmosphériques dégradées et 85 % en zone agglomérée.

Les accidents impliquant un piéton, un deux-roues motorisé ou un poids lourd, ont un indice de gravité très élevé.

Au regard de leur part modale dans les déplacements il existe un enjeu pour les déplacements : vélo, voiture et un enjeu énorme sur les déplacements en deux-roues motorisés.

3. EVOLUTION DU NOMBRE DE BLESSE ET GRAVITE DES ACCIDENTES PAR MODE

Nombre de blessés selon le mode de déplacement		2015	2016	2017	2018	2019	TOTAL
Piéton	Nbre	73	78	66	93	101	411
	Gravité	40%	62%	52%	35%	31%	43%
Vélo	Nbre	27	24	24	30	53	158
	Gravité	37%	46%	54%	30%	13%	32%
Cyclo	Nbre	27	29	25	33	48	162
	Gravité	59%	38%	56%	45%	44%	48%
Moto légère	Nbre	39	59	47	44	56	245
	Gravité	44%	46%	64%	36%	20%	41%
Moto lourde	Nbre	89	80	80	76	88	413
	Gravité	47%	59%	70%	57%	36%	53%
VT	Nbre	276	315	277	316	372	1556
	Gravité	14%	23%	26%	16%	11%	18%
VU	Nbre	31	25	32	42	78	208
	Gravité	16%	8%	31%	14%	0%	11%
PL	Nbre	12	17	15	6	8	58
	Gravité	17%	12%	0%	0%	13%	9%
TC	Nbre	1	5	2	3	2	13
	Gravité	100%	0%	0%	0%	0%	8%
Autres	Nbre	4	14	4	12	2	36
	Gravité	0%	29%	50%	0%	0%	17%
TOTAL	Nbre	339	385	352	394	473	1943
	Gravité	47%	58%	66%	44%	31%	48%

G1 = pourcentage d'accident avec tué(s) et/ou blessé(s) graves

Sur la période, il est à noter une tendance très significative à la hausse du nombre d'accident enregistrés **entre 2015 et 2019 pour les modes actifs** avec :

- une hausse de 40 % d'accidentés piétons
- le double d'accident vélo

Les données **2015 à 2017** sont toutefois à **relativiser** sur la commune de Montpellier car la procédure d'enregistrement des accidents a été modifiée. En effet, les accidents n'ayant pas provoqué d'Interruption Temporaire de Travail (ITT) ne sont plus enregistrés, sauf pour les piétons, enfants et personnes âgées. De ce fait, **l'indice de gravité augmente très nettement avec la moitié des accidents enregistrés qualifiés de graves**. Toutefois en 2018 et 2019, une tendance à la baisse de la gravité des blessures ainsi que l'augmentation du nombre d'accident enregistré laisse penser que la saisie des accidents impliquant un blessé léger est en nette augmentation.

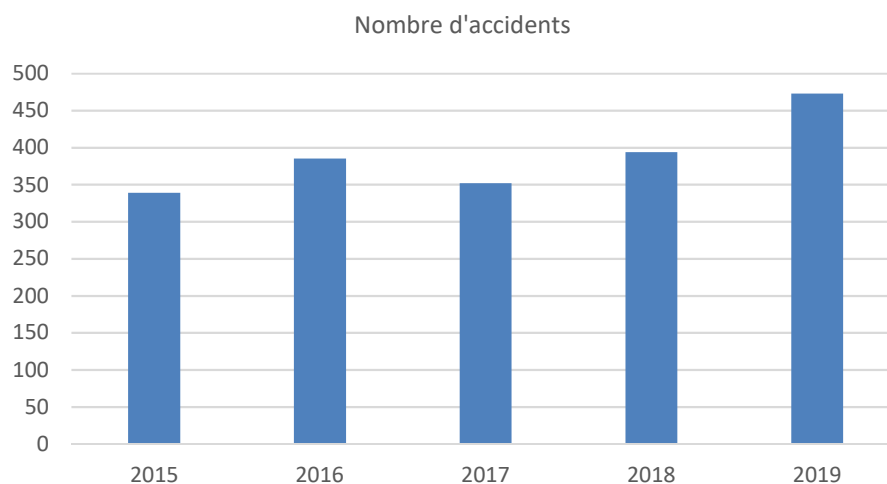
4. ZOOM SUR LES ACCIDENTS MORTELS SELON LE MODE DE DEPLACEMENT

Nb morts dans les accidents							Part modale
Catégories d'usagers	2015	2016	2017	2018	2019	TOTAL	2014
Piétons	4	6	4	4	8	26	29 %
Bicyclettes	1	1	0	0	0	2	3%
2RM <50 cm ³	1	0	1	2	2	6	
2RM >50 cm ³ et >125 cm ³	2	2	3	2	1	10	2%
2RM >125 cm ³	5	5	6	3	3	22	
Voitures	5	5	6	3	3	22	52 %
Autres véhicules	0	0	0	0		1	
Total	18	20	19	12	17	88	

26 piétons sont morts sur les routes contre 22 usagers de voitures. Par ailleurs, 38 usagers de deux-roues motorisé sont morts en 5 ans sur 88 tués, soit 43 % des tués alors que la part modale des déplacements est de moins de 2 %. Toutefois, ce ratio est à relativiser, car, selon une étude de l'ISFTTAR la part modale des deux-roues motorisés est bien plus importante que les estimations des enquêtes ménage-déplacements.

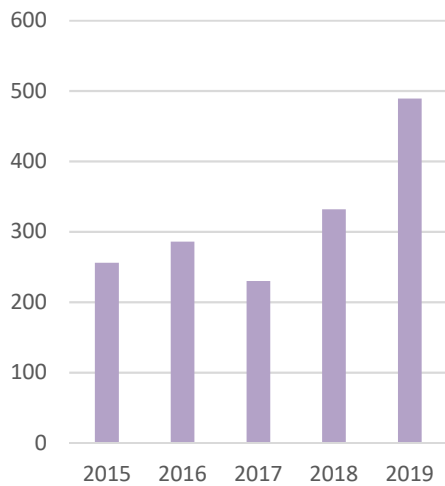
Le nombre de mort a une tendance à la baisse malgré un nombre total d'accidents corporels en hausse.

5. EVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENT DANS LE TEMPS

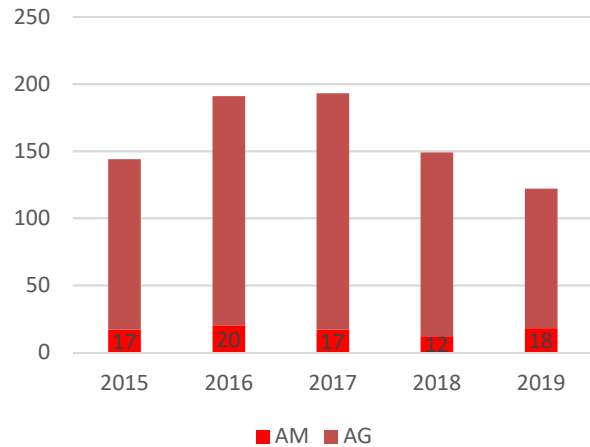


Le nombre d'accidents corporels montre une tendance à la hausse entre 2015 et 2019 sur la Métropole.

Bléssés Légers



Accidents graves et mortels



6. LES CONFLITS SELON LE MODE DE DEPLACEMENT

Cette tendance est en majorité engendrée par la hausse des enregistrements des blessés légers. Le nombre de blessés légers a quasiment doublé entre 2017 et 2019.

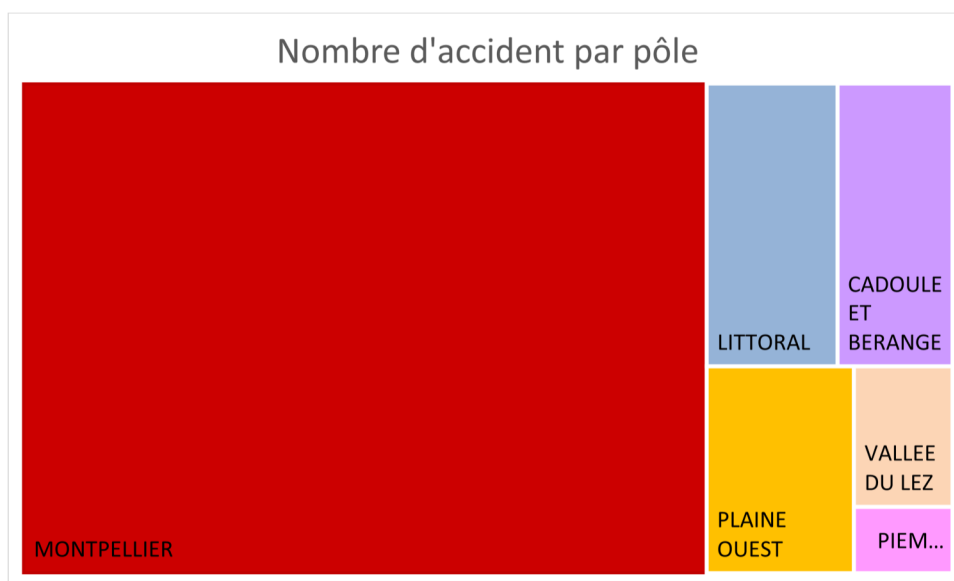
Par ailleurs, les accidents graves ont baissé sensiblement en 2018 et 2019. Néanmoins on compte 6 accidents mortels supplémentaires d'une année sur l'autre.

	Véhicule seul (sans piétons)	Piéton	Cycle	2R motorisé < 50 cm ³	2R motorisé >= 50 et <= 125 cm ³	2R motorisé > 125 cm ³	VL ou VU	PL	TC	Tramway	Autres modes
Cycle	7	0	7								
2R motorisé < 50 cm ³	24	12	1	2							
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm ³	23	17	5	1	1						
2R motorisé > 125 cm ³	53	24	5	1	4	7					
VL ou VU	125	305	124	116	193	318	599				
PL	4	5	3	3	3	9	27	2			
TC	0	3	0	1	2	0	7	3	0		
Tramway		3	3	0	0	2	7	2	0	0	
Les autres modes	5	8	2	1	2	2	8	3	0	0	0
Sur les 1943 accidents de la période	241	379	158	162	245	413	1694	58	13	17	40
Part modale		2 %	3 %	2 %			52 %		13 %		

V. L'ACCIDENTALITE SELON LES LIEUX

1. PAR POLE

POLE	Popul.	Accidents	Tués	Blessés	Blessés hospitalisés	Blessés Légers	Accidents mortel	Accidents grave	Accident grave ou mortel	Nb acc. / 10000 hab.
MONTPELLIER	272084	1429	39	1753	485	1268	37	421	32%	53
LITTORAL	34408	158	15	206	80	158	14	63	49%	46
CADOULE ET BERANGE	31662	139	10	188	111	77	10	91	73%	44
PLAINE OUEST	34708	130	16	189	109	80	15	85	77%	37
VALLEE DU LEZ	46898	59	6	64	42	22	6	40	78%	13
PIEMONTS ET GARRIGUES	23618	28	2	42	22	20	2	15	61%	12
Total	443378	1943	88	2442	849	1593	84	715	41%	44



La surface colorée par pôle représente la part du nombre d'accident sur l'ensemble de la Métropole.

Le pôle de **Montpellier concentre** 3/4 des accidents et plus de la moitié des accidents graves alors qu'il ne représente qu'1/5 du linéaire de voirie. Cela s'explique par son statut de ville-centre où convergent tous les trafics.

Un enjeu fort existe également sur les Pôles **Littoral, Plaine Ouest et Cadoules et Berange**.

Les autres pôles sont moins touchés, même si **Vallée du Lez** a une part importante d'accidents **graves égale à 78 %**. L'indice de gravité des accident (% accident mortel ou grave) est très important en zone Gendarmerie, variant de 61 à 78.

2. PAR COMMUNE

Le tableau ci-après classe les communes selon le nombre d'accidents survenus sur leur territoire.

COMMUNE	POLE	Popul.	Accidents	Tués	Blessés	Dont BH	Accidents mortels	% mortel	nb acc pour 10000 hab.	superficie km ²	Nb acc/ Km ²
MONTPELLIER	MONTPELLIER	272084	1429	39	1753	485	37	3%	53	57	25
LATTES	LITTORAL	15963	89	9	115	47	8	9%	56	28	3
SAINT JEAN DE VEDAS	PLAINE OUEST	8567	50	4	63	42	4	8%	58	13	4
FABREGUES	PLAINE OUEST	6565	42	6	71	35	6	14%	64	31	1
PEROLS	LITTORAL	8939	41	2	55	16	2	5%	46	6	7
VENDARGUES	CADOULE ET BERANGE	6181	29	1	36	19	1	3%	47	9	3
VILLENEUVE-LES-MAGUELONE	LITTORAL	9506	28	4	36	17	4	14%	29	23	1
BAILLARGUES	CADOULE ET BERANGE	6712	27	1	46	29	1	4%	40	8	3
CASTRIES	CADOULE ET BERANGE	5935	27	0	38	15	0	0%	45	24	1
JUVIGNAC	PIEMONTS ET GARRIGUES	8755	21	2	35	17	2	10%	24	11	2
SAINT-GEORGES-D'OROLIES	PIEMONTS ET GARRIGUES	5378	18	2	25	14	2	11%	33	9	2
CASTELNAU-LE-LEZ	VALLEE DU LEZ	17837	17	3	18	12	3	18%	10	11	2
COURNONTERRAL	PLAINE OUEST	5826	15	6	17	15	5	33%	26	29	1
PRADES -LE-LEZ	VALLEE DU LEZ	4700	14	1	17	10	1	7%	30	9	2
LAVERUNE	PLAINE OUEST	2824	12	0	20	7	0	0%	42	7	2
SAINT-GENIES-DES-MOURGUES	CADOULE ET BERANGE	1839	12	3	12	9	3	25%	65	11	1
RESTINCLIERES	CADOULE ET BERANGE	1642	9	2	8	8	2	22%	55	7	1
MONTFERRIER-SUR-LEZ	VALLEE DU LEZ	3489	9	1	10	8	1	11%	26	8	1
JACOU	VALLEE DU LEZ	6584	8	0	8	5	0	0%	12	3	3
SAINT-BRES	CADOULE ET BERANGE	2270	8	0	13	10	0	0%	35	5	2
CLAPIERS	VALLEE DU LEZ	5331	7	0	8	4	0	0%	13	8	1
PIGNAN	PLAINE OUEST	6512	6	0	10	4	0	0%	9	20	0
SAINT-DREZERY	CADOULE ET BERANGE	1839	4	1	4	3	1	25%	22	10	0
GRABELS	PIEMONTS ET GARRIGUES	7597	4	0	4	3	0	0%	5	16	0
LE CRES	VALLEE DU LEZ	8957	4	1	3	3	1	25%	4	6	1
MURVIEL-LES-MONTPELLIER	PIEMONTS ET GARRIGUES	1888	3	0	3	2	0	0%	16	10	0
COURNONSEC	PLAINE OUEST	2962	3	0	5	4	0	0%	10	12	0
MONTAUD	CADOULE ET BERANGE	966	3	0	4	3	0	0%	31	13	0
SAUSSAN	PLAINE OUEST	1452	2	0	3	2	0	0%	14	4	1
BEAULIEU	CADOULE ET BERANGE	1651	2	0	2	1	0	0	12	7	0
SUSSARGUES	CADOULE ET BERANGE	2627	0	0	0	0	0	0%	0	6	0

Les communes de **Montpellier, Lattes, Saint-Jean-de-Védas, Fabrègues et Pérols** concentrent **85 %** des accidents du territoire métropolitain.

Il est à noter que sur les communes de **Cournonterral, Saint-Génies-des-Mourgues, Restinclières, Montferrier-sur-lez, Saint-Drézery et Le Crès**, on relève un pourcentage élevé d'accidents mortels (**>= 20 %**), alors que le nombre d'accidents est relativement faible.

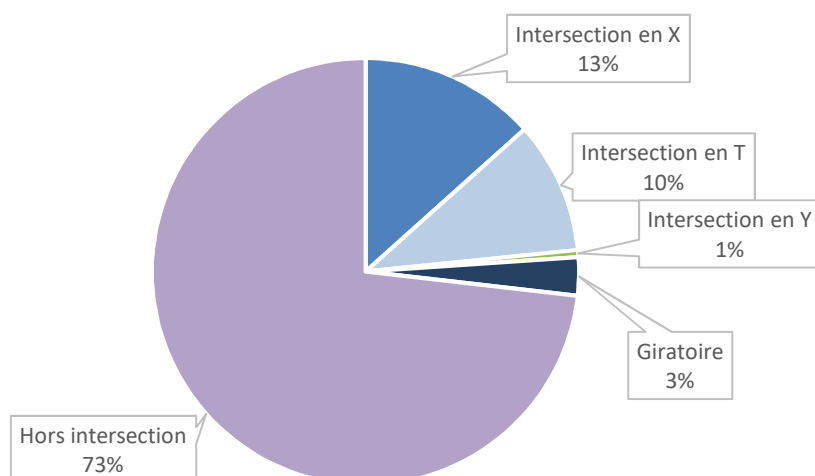
3. PAR TYPE DE RESEAU

	Nombre	%	G1	Linéaire de voirie	% linéaire
Autoroute	60	3 %	50	33 km	1 %
R.N.	39	2 %	67	15 km	1 %
Ex R.D / RM.	416	22 %	52	460 km	19 %
Voies communales et autres	1448	75 %	32	1873 km	79 %
Totalité des accidents sur la période	1931	100 %	42	2381 km	100%

Le nombre d'accidents survenus sur les **réseaux principaux** (Autoroute, RN et ex RD) représente **25 %** des accidents corporels, avec un taux de **gravité très élevé**, l'essentiel se concentrant sur l'ancien réseau départemental. Ce chiffre est en corrélation avec le linéaire de voirie. Les accidents sur voies communales sont bien plus nombreux, mais moins graves car les vitesses pratiquées sont plus faibles.

4. SELON LE TYPE D'AMENAGEMENT

répartition des accidents selon l'aménagement

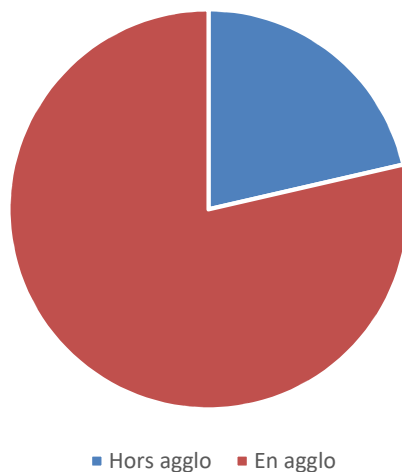


Aménagement	Nombre d'accidents	Gravité (% accidents graves)
Intersection en X	246	33%
Intersection en T	184	33%
Intersection en Y	10	70%
Giratoire	53	42%
Hors intersection	1346	38%

Les accidents survenus en **intersection sont moins graves** et moins **nombreux** que ceux hors intersection. Il y a moins d'accidents recensés sur les intersections en Y et au niveau des giratoires, mais ils sont toutefois plus graves.

5. SELON LA ZONE

Accidents selon la zone



	Accidents	Tués	Blessés	Accidents Mortels	Accidents Graves	Gravité (% accidents graves)	% des accidents
Hors agglo	288	30	410	29	155	64%	21%
En agglo	1058	41	1280	38	359	38%	79%
Total	1346	71	1690	67	514	43%	100%

Globalement sur la Métropole, on recense moins d'accident hors agglomération. En effet, 21% des accidents se produisent à l'**extérieur des zones agglomérées** mais 64 % d'entre eux sont graves ou mortel. Globalement, 42 % des accidents mortels surviennent hors zone agglomérée parce que les **vitesse**s autorisées et pratiquées y sont plus élevées.

6. LES ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES

On relève 279 accidents contre des obstacles. Ces accidents ont engendré **28 morts** contre obstacle soit 1/3 des accidents mortels sur la Métropole.

70% des accidents contre obstacles se produisent dans les zones agglomérées.

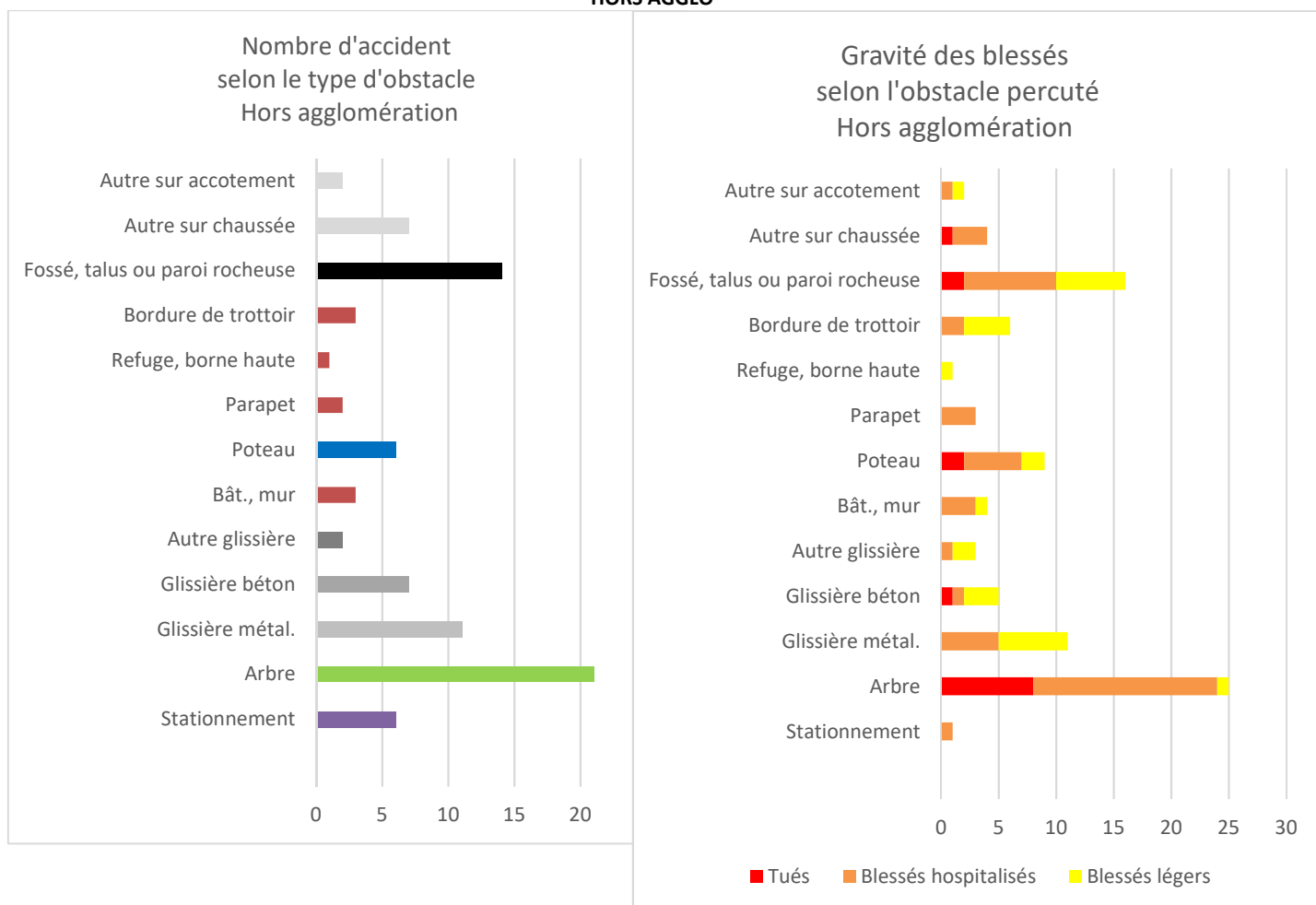
Il semble que parmi les 37 accidents survenus contre un arbre 9 ont été mortels, soit plus d'un tiers des accidents mortels contre un obstacle.

Les accidents contre des arbres sont aussi fréquents en agglomération et hors agglomération cependant les vitesses pratiquées étant plus élevées en zone non agglomérée les accidents demeurent plus graves.

HORS ZONE AGGLOMEREES :

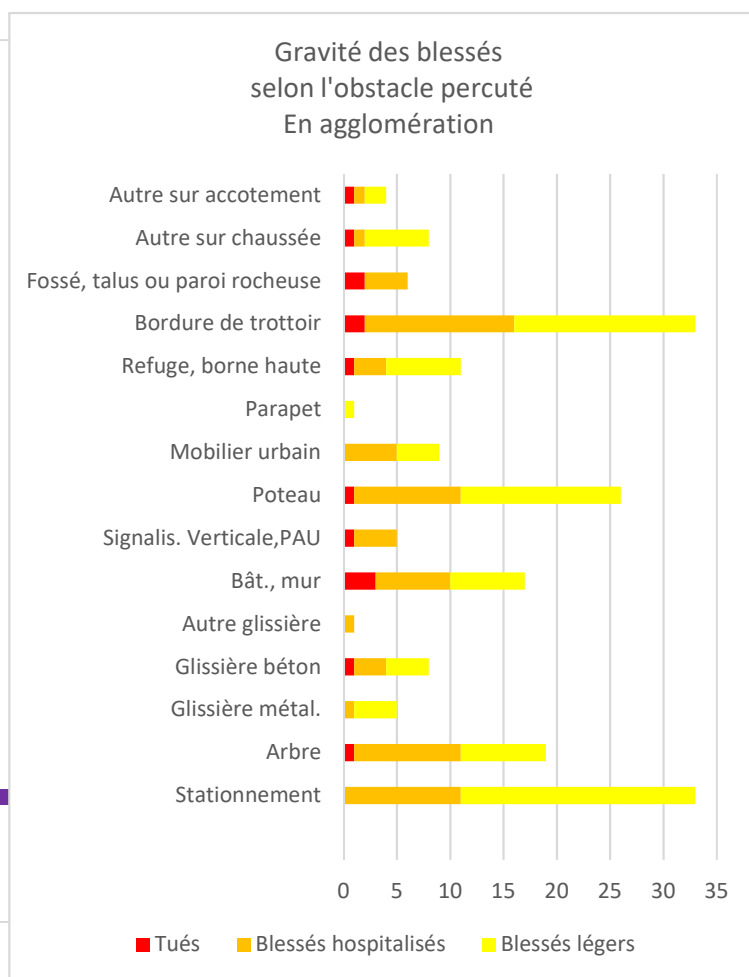
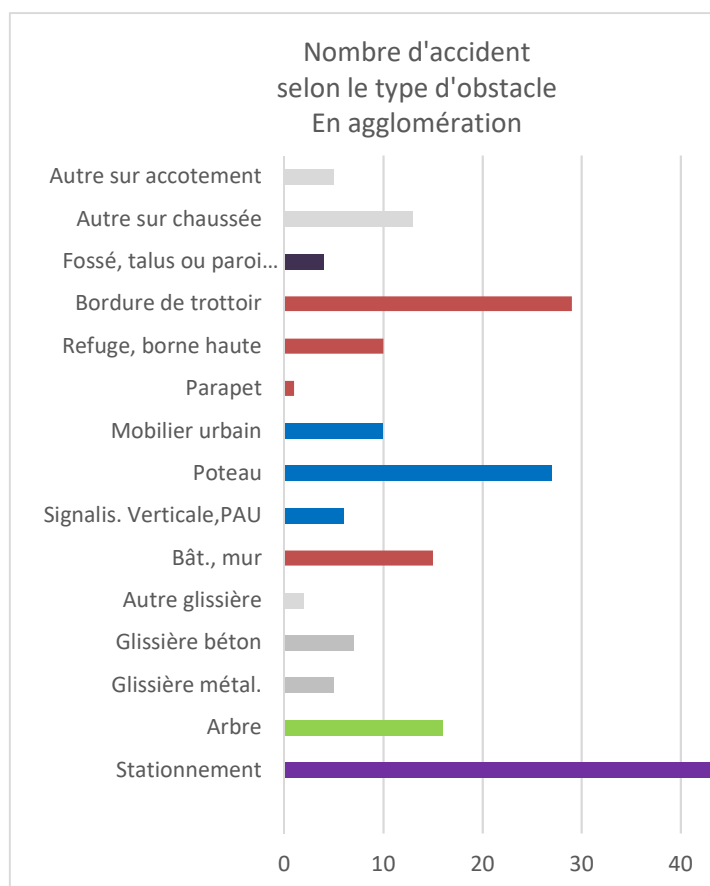
HORS AGGLO	Véhicules accidentés contre ...	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Stationnement	6	0	1	0	1
Arbre	21	8	16	1	17
Glissière métal.	11	0	5	6	11
Glissière béton	7	1	1	3	4
Autre glissière	2	0	1	2	3
Bât., mur	3	0	3	1	4
Poteau	6	2	5	2	7
Parapet	2	0	3	0	3
Refuge, borne haute	1	0	0	1	1
Bordure de trottoir	3	0	2	4	6
Fossé, talus ou paroi rocheuse	14	2	8	6	14
Autre sur chaussée	7	1	3	0	3
Autre sur accotement	2	0	1	1	2
Total obstacles fixes	85	14	49	27	76
Sans obstacle	2	0	1	0	1

HORS AGGLO



EN ZONE AGGLOMEREES :

EN AGGLO	Véhicules accidentés contre ...	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Stationnement	44	0	11	22	33
Arbre	16	1	10	8	18
Glissière métal.	5	0	1	4	5
Glissière béton	7	1	3	4	7
Autre glissière	2	0	1	0	1
Bât., mur	15	3	7	7	14
Signalis. Verticale,PAU	6	1	4	0	4
Poteau	27	1	10	15	25
Mobilier urbain	10	0	5	4	9
Parapet	1	0	0	1	1
Refuge, borne haute	10	1	3	7	10
Bordure de trottoir	29	2	14	17	31
Fossé, talus ou paroi rocheuse	4	2	4	0	4
Autre sur chaussée	13	1	1	6	7
Autre sur accotement	5	1	1	2	3
Total obstacles fixes	194	14	75	97	172
Sans obstacle	3	0	2	2	4



7. INDICATEURS : LES ENJEUX DE SECURITE ROUTIERE

La définition d'indicateurs a permis de classer les voies de l'ensemble de la métropole selon les enjeux de sécurité routière afin de prioriser les études et les interventions à préconiser.

La démarche SURE, Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes, part du principe que si les facteurs liés aux autres composantes sont répartis de manière assez homogène sur l'ensemble du territoire, les facteurs d'accidents liés à l'infrastructure varient sensiblement d'une portion de voie à une autre.

L'importance du nombre d'accidents renseigne sur le gain de sécurité que l'on pourra espérer au moyen d'interventions sur l'infrastructure. Par conséquent, 50 axes retenus et classés ici sont ceux sur lesquels le plus grand nombre d'accidents sont cumulés.

En effet, ces 50 axes cumulent 41 % des accidents graves survenus sur l'ensemble de la métropole, 43 % du nombre d'accidents et 45 % du coût global des accidents de la métropole. A noter, ces ratios sont à mettre en regard avec la proportion du nombre de voies car ces 50 axes représentent moins de 4 % du linéaire des voies, et moins de 1 % d'entre elles, décomptées selon leur nom.

Les indicateurs suivant ont été utilisés pour qualifier et classer l'insécurité routière :

Des indicateurs bruts :

- Nombre de victimes (Tués, Blessés Graves, Blessés Légers)
- Nombre d'accidents (mortels, graves, légers)

Les indicateurs de gravité :

- Pourcentage de victimes graves sur l'ensemble des accidents de l'axe
- Pourcentage victime grave sur l'ensemble des accidents de la métropole

Les indicateurs de risque :

- Densité d'accident ($D = \text{nombre d'accident} / (\text{longueur} \times \text{nb année})$)
- Taux d'accident ($T = \text{nb acc.} \times 100 \text{ millions} / (\text{TMJA 2sens} \times \text{longueur en Km} \times 365 \times \text{nb années})$)

Les indicateurs économiques qui représente le cout global et sociétal d'un accident basé sur le coût effectif des accidents et sur la perte de production induite par la disparition d'un citoyen ou la réduction de ses capacités productives :

- Coût global des accidents
- Coût global des accidents au kilomètre

Les indicateurs typologiques, les accidents impliquant des modes actifs :

- Part modale des accidents impliquant un piéton
- Part modale des accidents impliquant un vélo
- Part modale des accidents impliquant un 2 roues motorisé

Tout indicateur anormalement élevé a alors de fortes chances d'être révélateur de dysfonctionnements liés à l'infrastructure et/ou son environnement.

En 2019 sur les RM 986 et RM 116 des études SURE ont été menées (Voir chapitre VII page 41).

Néanmoins, après construction et analyse du tableau ci-après, un axe a été retenu pour mener une nouvelle étude de type SURE en 2020. Le lancement d'un nouveau diagnostic assorti de préconisations d'aménagement sur l'avenue de la Liberté à Montpellier est en cours de réalisation.

Indicateurs de sécurité routière par voies	Poids selon la gravité T=10; H=8;	% de gravité pondéré sur l'ensemble	% victimes graves sur l'axe	% blessés graves sur l'ensemble des blessés de la	Accidents en Nombre 2015-2019	TAUX	Densité D= nombre d'accident / (longueur X nb année)	Coût global en K € T= 3197 k€, G= 400 k€	coût au km	Part modale impliqués Piétons accidents	Part modale impliqués Vélo	Part modale impliqués 2RM accidents
Total général métropole	10114	100	0,3	70,8	1943		2	660 008 €	118 €	378	157	814
AV DE LA LIBERTE	459	4,5	0,2	3,1	83	15	2,3	26 791 €	3 711 €	4	2	36
RTE ET AV DE LODEVE	71	0,7	0,1	0,3	49	77	2,4	2 224 €	536 €	11	3	12
AV DE TOULOUSE	179	1,8	0,2	1,1	46	29	3,6	12 474 €	4 930 €	8	3	24
RTE DE PALAVAS RM 986 LATTES	177	1,8	0,3	1,2	26	8	0,9	23 774 €	3 962 €	5	0	6
RTE DE LAVERUNE	80	0,8	0,2	0,5	26	68	0	8 442 €	3 377 €	2	0	18
AV DU PERE SOULAS	123	1,2	0,3	0,8	24	61	1,9	7 725 €	3 053 €	3	5	9
AV ALBERT DUBOUT	68	0,7	0,2	0,5	23	56	2,4	2 720 €	1 395 €	1	0	16
AV CHARLES FLAHAULT	101	1	0,3	0,7	22	38	3,1	6 829 €	4 878 €	4	5	10
RM 613 BAILLARGUESVENDARGUES	237	2,3	0,4	1,8	21	2	0,6	13 085 €	727 €	4	0	10
AV DE LA JUSTICE DE CASTELNAU	113	1,1	0,4	0,8	19	21	1,7	13 095 €	5 769 €	2	2	12
RM 610 CASTRIES SUSSARGUES RESTINCLIERES	102	1	0,3	0,8	18	9	0,4	4 352 €	472 €	0	1	7
RTE DE GANGES	56	0,6	0,1	0,3	18	5	0,5	1 984 €	251 €	3	1	3
AV DE PALAVAS MONTPELLIER	76	0,8	0,3	0,5	17	90	2,1	5 885 €	3 678 €	6	4	7
AV DU COLONEL PAVELET	45	0,4	0,1	0,2	17	29	3,4	1 536 €	1 536 €	0	1	7
RM 5 LAVERUNE PIGNAN COURNONSEC	151	1,5	0,3	1,1	16	2	0,2	9 261 €	514 €	0	0	10
RM 132 LATTES, SAINT-JEAN, PEROLS	143	1,4	0,4	1,1	15	10	0,9	9 133 €	2 828 €	0	1	9
AV DU PROFESSEUR LOUIS RAVAZ	96	0,9	0,4	0,8	15	57	1,8	4 256 €	2 549 €	5	2	6
AV RAYMOND DUGRAND	83	0,8	0,3	0,6	15	19	1,5	3 504 €	1 770 €	5	2	4
AV DE L'EUROPE MONTPELLIER	48	0,5	0,1	0,3	13	21	1,5	1 856 €	1 055 €	4	0	4
COUR GAMBETTA	33	0,3	0,1	0,2	12	101	3,2	1 072 €	1 411 €	6	4	1
ROUTE DE LODEVE	27	0,3	0,1	0,1	12	71	2,2	704 €	640 €	5	0	5
RUE MARIUS CARRIEU	30	0,3	0,1	0,2	12	113	9,6	1 024 €	4 096 €	1	1	4
RUE DU PAS DU LOUP	17	0,2	0,1	0,1	12	111	1,6	544 €	368 €	5	0	4
BD BERTHELOT	72	0,7	0,3	0,5	12	60	1,9	5 821 €	4 548 €	3	2	6
RN109	63	0,6	0,3	0,5	12	1	0,3	2 640 €	276 €	0	0	1
RUE PAUL RIMBAUD	65	0,6	0,3	0,5	12	17	1,4	5 437 €	3 256 €	4	1	2
AV DE VANIERES	46	0,5	0,2	0,3	12	19	1,9	1 824 €	1 414 €	0	0	6
AV DU MONDIAL 98	37	0,4	0,2	0,2	12	39	2	1 408 €	1 173 €	1	1	7
AV DES GARRATS	64	0,6	0,3	0,5	11	14	2,2	5 421 €	5 421 €	6	0	3
AV D'ASSAS	88	0,9	0,4	0,7	11	112	1,8	6 621 €	5 518 €	1	3	7
D66 VOIE RAPIDE	67	0,7	0,3	0,5	11	1	0,3	8 234 €	1 085 €	2	0	3
AV DES MOULINS	18	0,2	0	0	11	4	0,6	288 €	80 €	1	0	2
CHEM DE MOULARES	38	0,4	0,2	0,2	11	20	1	1 424 €	675 €	0	2	6
RM 613 FABREGUES SAUSSANS SAINT JEAN	66	0,1	0,3	0,5	10	2	0,2	2 688 €	269 €	3	0	2
AV DE HEIDELBERG	85	0,8	0,3	0,6	10	102	1,5	6 301 €	4 702 €	5	0	0
AV DU MAS ARGELLIERS	34	0,3	0,1	0,2	10	36	3,2	1 088 €	1 755 €	3	0	1
RUE DE LA VIEILLE POSTE	61	0,6	0,4	0,5	10	28	1,4	5 373 €	3 838 €	2	0	7
AV ALBERT EINSTEIN	44	0,4	0,3	0,3	10	15	0,5	1 792 €	455 €	1	1	7
RM114 COURNONTERRAL ET FABREGUES	104	1	0,6	0,8	9	3	0,1	15 716 €	555 €	0	0	6
AV HENRI MARES	53	0,5	0,4	0,4	9	36	3	7 738 €	12 897 €	0	2	3
AV PAUL BRINGUIER	43	0,4	0,3	0,3	9	39	5,5	1 776 €	5 382 €	2	0	5
AV LEON JOUHAUX	40	0,4	0,2	0,2	9	8	0,9	1 456 €	721 €	0	0	2
AV ERNEST HEMINGWAY	43	0,4	0,3	0,3	9	30	1,3	1 776 €	1 278 €	1	1	4
AV DU PONT JUVENAL	60	0,6	0,3	0,5	9	27	1,4	2 592 €	2 009 €	1	1	7
RUE FRANCOIS-JOSEPH GOSSEC	26	0,3	0,2	0,2	9	27	1,8	960 €	970 €	0	1	4
VOIE DOMITIENNE	68	0,7	0,5	0,5	8	31	2,4	8 522 €	12 912 €	1	0	5
RM 116	64	0,6	0,5	0,5	8	12	0,3	2 928 €	613 €	1	0	2
D21 LATTES ET PEROLS	28	0,3	0,1	0,2	8	/	0,1	992 €	79 €	3	2	5
AV DE MAURIN	33	0,3	0,3	0,2	8	12	0,5	4 109 €	1 249 €	3	2	4
BD PAUL VALERY	35	0,3	0,3	0,2	8	6	0,6	4 141 €	1 593 €	2	0	3
AV DE VILLENEUVE-ANGOULEME	27	0,3	0,2	0,2	8	49	0,7	976 €	456 €	1	1	2
RUE DE LAS SORBES	49	0,5	0,4	0,4	6	20	0,7	2 144 €	1 315 €	1	0	4
AV DE L'AGAU LATTES	42	0,4	0,3	0,3	6	/	0,5	4 525 €	1 878 €	0	0	1
AV DE FIGUIERES LATTES	23	0,2	0,2	0,2	6	/	1,3	912 €	1 013 €	1	0	5
D132 Lattes	47	0,5	0,4	0,4	5	7	0,5	2 112 €	1 006 €	0	1	3
AV DE L'EUROPE CASTELNAU LE LEZ	30	0,3	1	0,2	3	7	0,4	9 591 €	6 851 €	2	1	0



Montpellier
Méditerranée
Métropole

OBSERVATOIRE DE L'ACCIDENTALITE ROUTIERE

VI. LES ENJEUX PAR POLE

MONTPELLIER

VALLEE DU LEZ

Castelnau-le-Lez

Clapiers

Le Crès

Jacou

Montferrier-sur-Lez

Prades-le-Lez

PLAINE OUEST

Cournonsec

Cournonterral

Fabrègues

Lavérune

Pignan

Saint-Jean-de Védas

Saussan

LITTORAL

Lattes

Pérols

Villeneuve-lès-Maguelone

CADOULE ET BERANGE

Baillargues

Beaulieu

Castries

Montaud

Restinclières

Saint-Brès

Saint-Drézéry

Saint-Geniès-des-Mourgues

Saint-Georges-d'Orques

Sussargues

Vendargues

PIEMONTS ET GARRIGUES

Grabels

Juvignac

Murviel-les-Montpellier

POLE MONTPELLIER

Ville de Montpellier

BILAN GLOBAL :

Période étudiée : 01/01/15 au 31/12/19	Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Gravité	Victimes	Tués	Total blessés	dont BH
Nbre	1429	37	421	29	1753	39	1722	485
%	100 %	3%	29%		100%	2%	98%	28%

LES MODES IMPLIQUES :

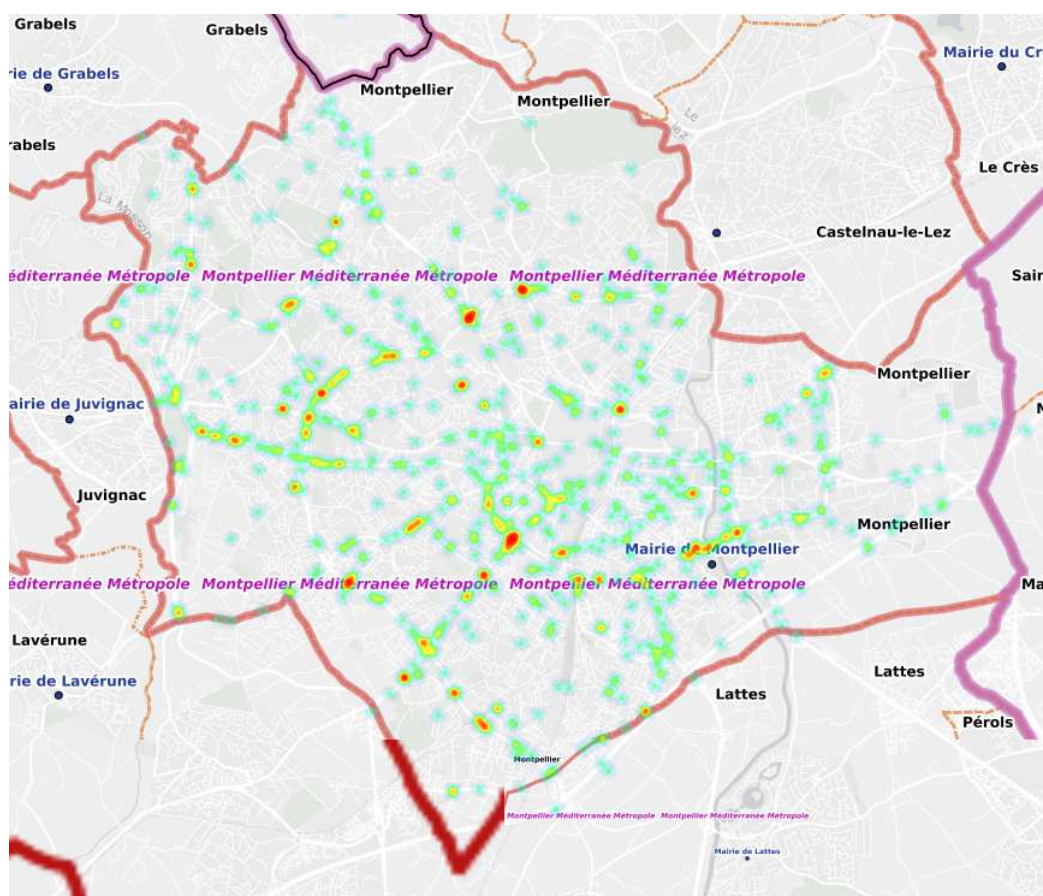
ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN ...	Nombre d'accident	Part modale du pôle	Part modale 3M
Piéton	316	22%	20%
Vélo	135	9%	8%
Cyclo	120	8%	8%
Moto légère	196	14%	13%
Moto lourde	290	20%	21%
VT	1150	80%	80%
VU	153	11%	11%
PL	29	2%	3%
TC	11	1%	1%
Autres	26	2%	2%
Indéterminable	4	0%	0%
Ensemble des accidents sur la période	1429	100%	100%

LES LIEUX :

Montpellier	A	T	B	BH	BL	Indemne	AM	AG
Hors agglo	59	0	81	18	63	109	0	17
En agglo	1370	39	1672	467	1205	1477	37	404
Total	1429	39	1753	485	1268	1586	37	421

CARTOGRAPHIE DES ACCIDENTS 2015- 2019

La carte de chaleur ci –après met en exergue les carrefours sur lesquels les accidents corporels sont concentrés. Les zones de couleur rouge révèlent l’enjeu.



PALMARES DES VOIES ACCIDENTOGENES :

2015-2019	en Nombre Accidents	Somme de Tués	Somme de Hospitalisés	Somme de Blessés	Trafic 2019
AV DE LA LIBERTE	83	3	38	125	42000
RTE ET AV DE LODEVE	49	0	4	39	8400
AV DE TOULOUSE	46	2	13	55	34000
RTE DE LAVERUNE	26	2	4	28	8400
AV DU PERE SOULAS	24	1	10	33	8500
AV ALBERT DUBOUT	23	0	6	20	11500
AV CHARLES FLAHAULT	22	1	8	27	22500
AV DE LA JUSTICE DE CASTELNAU	19	3	8	19	21500
RTE DE GANGES	18	0	4	24	23000
AV DU COLONEL PAVELET	17	0	3	21	32600
AV DE PALAVAS MONTPELLIER	17	1	6	18	6500
AV RAYMOND DUGRAND	15	0	8	19	21300
AV DU PROFESSEUR LOUIS RAVAZ	15	0	10	16	8600
Total général métropole	1943	88	849	2442	

LES ENJEUX DU POLE MONTPELLIER

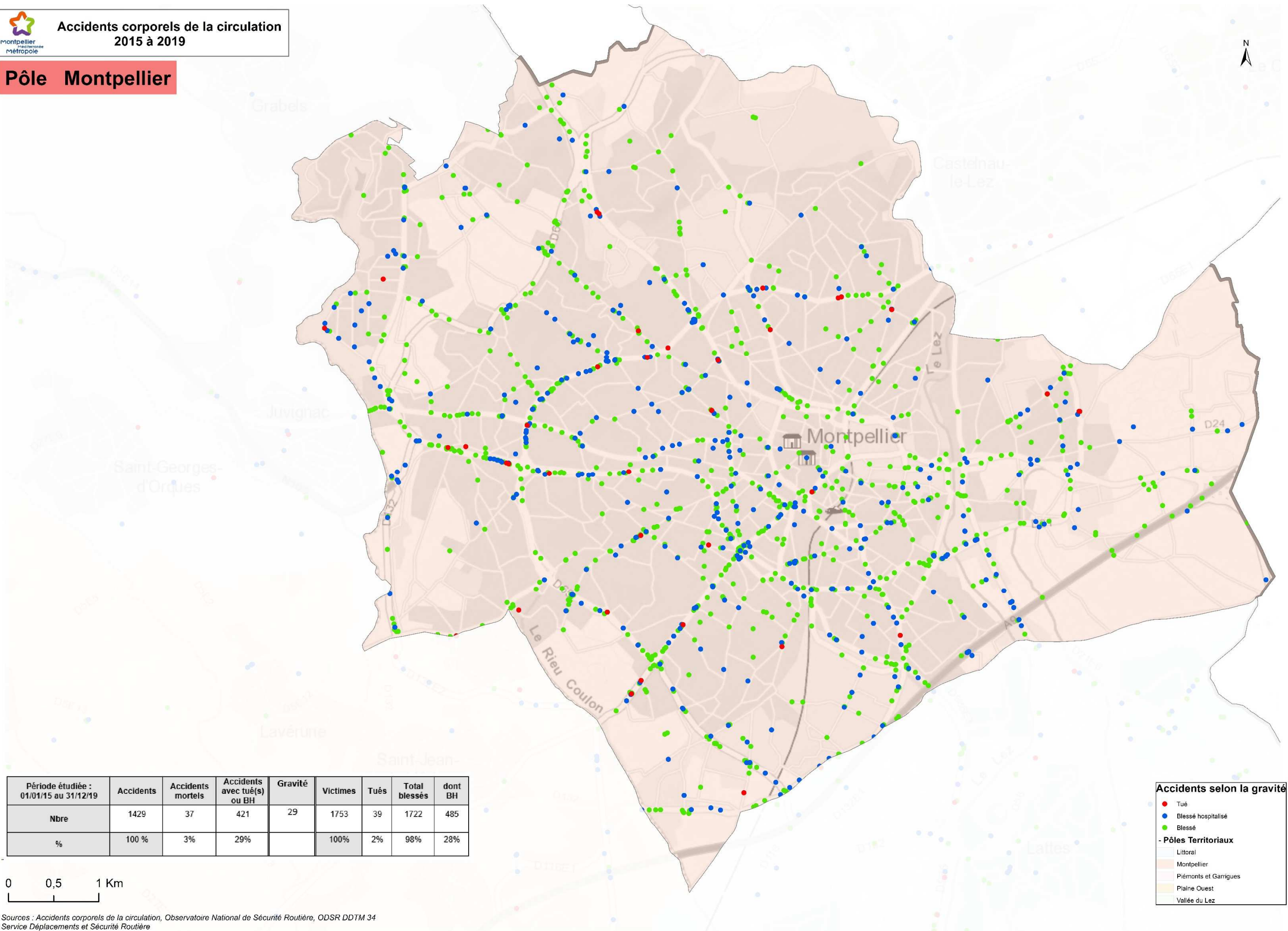
Près de 3 accidents sur 4 survenus sur le territoire métropolitain, sont localisés sur la commune de Montpellier.

Près de 3% des accidents corporels enregistrés à Montpellier sont mortels.

Les **modes actifs** sont surreprésentés sur la ville de Montpellier. En effet, ce type de déplacement est plus important dans les zones urbaines denses.

Les **carrefours et les axes à fort trafic** représentent des enjeux de sécurité sur la Ville de Montpellier. Notamment l'avenue de la Liberté qui compte 83 accidents et 3 morts ces 5 dernières années. Cet axe concentre 5 % des accidents de la Métropole, 3% des morts et plus de 5 % des blessés.

Pôle Montpellier



Période étudiée : 01/01/15 au 31/12/19	Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Gravité	Victimes	Tués	Total blessés	dont BH
Nbre	1429	37	421	29	1753	39	1722	485
%	100 %	3%	29%		100%	2%	98%	28%

Accidents selon la gravité

- Tué
- Blessé hospitalisé
- Blessé

- Pôles Territoriaux

- Littoral
- Montpellier
- Piémonts et Garrigues
- Plaine Ouest
- Vallée du Lez

0 0,5 1 Km

Sources : Accidents corporels de la circulation, Observatoire National de Sécurité Routière, ODSR DDTM 34
Service Déplacements et Sécurité Routière

POLE VALLEE DU LEZ

Villes de Castelnau-Le-Lez, Clapiers, Le Crès, Jacou, Montferrier, Prades-Le-Lez

BILAN GLOBAL

Période étudiée : 01/01/15 au 31/12/19	Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Gravité	Victimes	Tués	Total blessés	dont BH
Nbre	59	6	45	76%	64	6	64	42
%		10%	76 %			9%	100%	66%

LES MODES IMPLIQUÉS

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN ...	Nombre d'accident	Part modale du pôle	Part modale 3M
Piéton	14	24%	20%
Vélo	5	8%	8%
Cyclo	5	8%	8%
Moto légère	5	8%	13%
Moto lourde	16	27%	21%
VT	45	76%	80%
VU	4	7%	11%
PL	3	5%	3%
TC	0	0%	1%
Autres	5	8%	2%
Ensemble des accidents sur la période	59	100%	100%

LES LIEUX

Hors agglo / En agglo	A	T	B	BH	BL	Indemne	AM	AG
Hors agglo	22	1	28	18	10	18	1	16
En agglo	37	5	36	24	12	31	5	24
Total	59	6	64	42	22	49	6	40

COMMUNE	Popul.	Accidents	Tués	Blessés	Dont BH	Accidents mortels	% mortel	nb acc pour 10000 hab.	superficie km ²	Nb acc/ Km ²
CASTELNAU-LE-LEZ	17837	17	3	18	12	3	18%	10	11	2
PRADES -LE-LEZ	4700	14	1	17	10	1	7%	30	9	2
MONTFERRIER-SUR-LEZ	3489	9	1	10	8	1	11%	26	8	1
JACOU	6584	8	0	8	5	0	0%	12	3	3
CLAPIERS	5331	7	0	8	4	0	0%	13	8	1
LE CRES	8957	4	1	3	3	1	25%	4	6	1

LES ENJEUX DU POLE VALLEE DU LEZ

10 % des accidents sont mortels.

La part des accidents **piétons 24 %** est surreprésentée dans le pôle de la Vallée du Lez au regard de la part des accidents sur l'ensemble de la métropole.

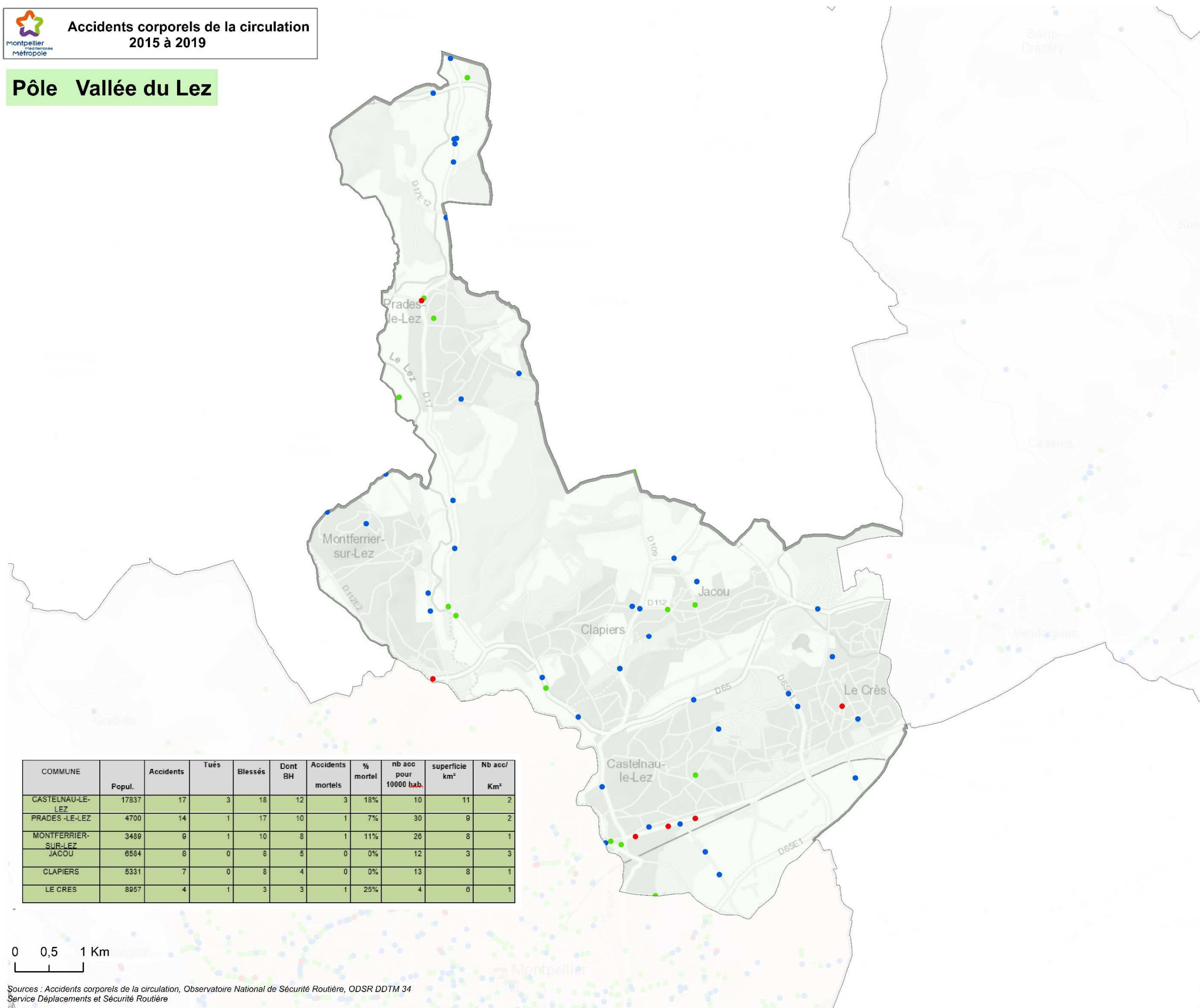
Les accidents **mortels** sont concentrés sur les communes de **Castelnau-le-Lez, Montferrier-sur-Lez, Prades-Le-Lez et Clapiers**.

L'avenue de l'Europe à Castelnau-Le-Lez concentre 12 accidents graves dont 3 mortels. Il conviendrait de mettre en place rapidement les aménagements envisagés pour améliorer la covisibilité des modes actifs vis-à-vis du **tramway** (2 accidents mortels).

Aussi les communes de Montferrier-sur-Lez et Prades présentent une concentration d'accidents graves.

A Prades-Le-Lez, une concentration de 3 accidents graves sur la M17 où des enrochements représentent des obstacles latéraux.

Pôle Vallée du Lez



COMMUNE	Popul.	Accidents	Tués	Blessés	Dont BH	Accidents mortels	% mortel	nb acc pour 10000 hab.	superficie km ²	Nb acc/ Km ²
CASTELNAU-LE-LEZ	17837	17	3	18	12	3	18%	10	11	2
PRADES-LE-LEZ	4700	14	1	17	10	1	7%	30	9	2
MONTFERRIER-SUR-LEZ	3488	9	1	10	8	1	11%	26	8	1
JACOÛ	8584	8	0	8	5	0	0%	12	3	3
CLAPIERS	5331	7	0	8	4	0	0%	13	8	1
LE CRÈS	8957	4	1	3	3	1	25%	4	6	1

Accidents selon la gravité

- Tué
- Blessé hospitalisé
- Blessé

Pôles Territoriaux

- Cadoule et Bérange
- Montpellier
- Piémonts et Garrigues
- Vallée du Lez

Sources : Accidents corporels de la circulation, Observatoire National de Sécurité Routière, ODSR DDTM 34 Service Déplacements et Sécurité Routière

POLE PLAINE OUEST

Villes de Cournonsec, Cournonterral, Fabrègues, Laverune, Pignan, Saint-Jean-de-Védas, Saussan

BILAN GLOBAL

Période étudiée : 01/01/15 au 31/12/19	Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués	Total blessés	dont BH	G1
Nbre	130	15	85	189	16	189	109	65%
%		12%	65%		8%	100%	58%	

LES MODES IMPLIQUÉS

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN ...	Nombre d'accident	Part modale du pôle	Part modale 3M
Piéton	9	7%	20%
Vélo	2	2%	8%
Cyclo	7	5%	8%
Moto légère	14	11%	13%
Moto lourde	38	29%	21%
VT	100	77%	80%
VU	18	14%	11%
PL	14	11%	3%
TC	2	2%	1%
Autres	0	0%	2%
Ensemble des accidents sur la période	130	100%	100%

LES LIEUX

Hors aggro / En aggro	A	T	B	BH	BL	Indemne	AM	AG
Hors aggro	90	14	134	77	57	117	13	57
En aggro	40	2	55	32	23	38	2	28
Total	130	16	189	109	80	155	15	85

COMMUNE	Popul.	Accidents	Tués	Blessés	Dont BH	Accidents mortels	% mortel	nb acc pour 10000 hab.	superficie km ²	Nb acc/ Km ²
SAINT JEAN DE VEDAS	8567	50	4	63	42	4	8%	58	13	4
FABREGUES	6565	42	6	71	35	6	14%	64	31	1
COURNONTERRAL	5826	15	6	17	15	5	33%	26	29	1
LAVERUNE	2824	12	0	20	7	0	0%	42	7	2
PIGNAN	6512	6	0	10	4	0	0%	9	20	0
COURNONSEC	2962	3	0	5	4	0	0%	10	12	0
SAUSSAN	1452	2	0	3	2	0	0%	14	4	1

LES ENJEUX DU POLE PLAINES OUEST

12% des accidents sont mortels.

L'indice de **gravité** sur ce pôle est élevé avec 65 % des accidents recensés qui ont engendré un mort ou un blessé grave.

La M144 (Cournonterral) : des accidents **mortels** se sont produits sur un linéaire de 700 mètres de la M114 à Cournonterral. Ces accidents sont survenus sur la ligne droite comprise entre le ruisseau du Font Sauret et le Ruisseau du Pontel où des alignements d'arbres sont implantés très près de la chaussée.

Encore sur la M114 à Fabrègues, deux accidents **mortels** impliquant un **deux roues-motorisé** sont survenus au sud de la commune.

La M5 (Cournonterral et Pignan) a été également le lieu de 2 accidents mortels, tous hors agglomération.

La M612 et la M132E2 (Saint-Jean-de-Vedas) enregistre un nombre important d'accident graves.

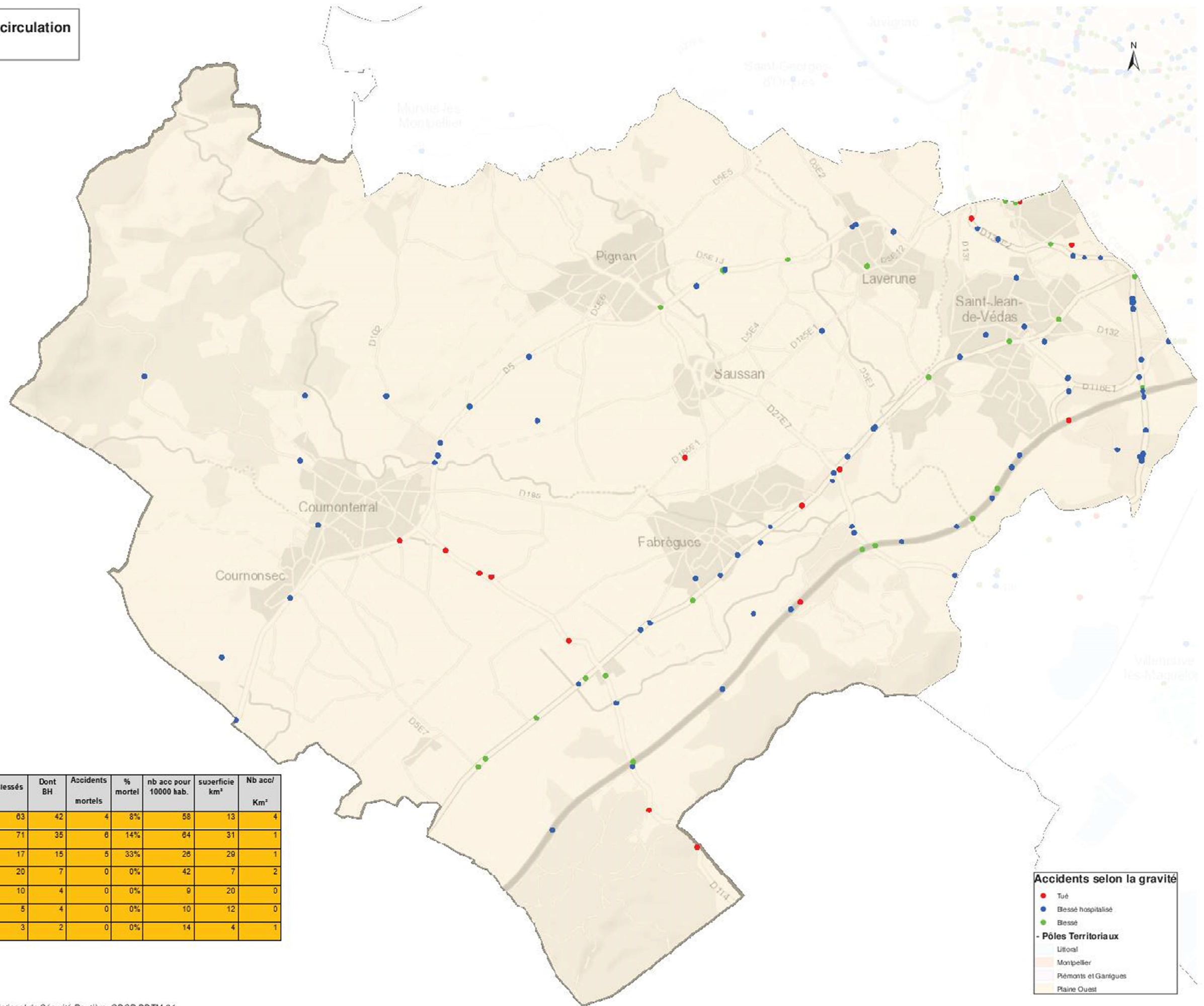
La M613 compte 27 accidents graves sur le linéaire traversant les deux communes de Fabrègues et Saint Jean de Vedas. L'autoroute **A9** est implantée sur les communes de Fabrègues et Saint Jean de Védas et compte 14 accidents.

Les accidents de **deux-roues motorisés** représentent près de la **moitié** des accidents corporels.

Les accidents **piétons** sont concentrés sur Saint-Jean-de-Védas avec 7 accidents piétons sur 9.

$\frac{3}{4}$ des accidents mortels sont localisés hors des zones agglomérées.

Pôle Plaine Ouest



COMMUNE	Popul.	Accidents	Tués	Blessés	Dont BH	Accidents mortels	% mortel	nb acc pour 10000 hab.	superficie km ²	Nb acc/ Km ²
SAINT JEAN DE VEDAS	3567	50	4	63	42	4	8%	58	13	4
FABREGUES	3565	42	6	71	35	6	14%	64	31	1
COURNONTERRAL	5826	15	6	17	15	5	33%	26	29	1
LAVERUNE	2824	12	0	20	7	0	0%	42	7	2
PIGRAN	3512	6	0	10	4	0	0%	9	20	0
COURNONSEC	2982	3	0	5	4	0	0%	10	12	0
SAUSSAN	1452	2	0	3	2	0	0%	14	4	1

0 0,5 1 Km

Sources : Accidents corporels de la circulation, Observatoire National de Sécurité Routière, ODSR DDTM 34 Service Déplacements et Sécurité Routière

Accidents selon la gravité

- Tué
- Blessé hospitalisé
- Blessé

- Pôles Territoriaux

- Littoral
- Montpellier
- Péninsule et Garrigues
- Plaine Ouest

POLE LITTORAL

Villes de Lattes, Pérols, Villeneuve-Lès-Maguelone

BILAN GLOBAL

Période étudiée : 01/01/15 au 31/12/19	Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués	Total blessés	dont BH	G1
Nbre	158	15	63	206	15	189	80	40%
%		9%	40%		7%	92%	39%	

LES MODES IMPLIQUÉS

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN ...	Nombre d'accident	Part modale du pôle	Part modale 3M
Piéton	28	18%	20%
Vélo	6	4%	8%
Cyclo	13	8%	8%
Moto légère	14	9%	13%
Moto lourde	30	19%	21%
VT	129	82%	80%
VU	15	9%	11%
PL	2	1%	3%
TC	0	0%	1%
Autres	5	3%	2%
Ensemble des accidents sur la période	158	100%	100%

LES LIEUX

Hors aggro / En aggro	A	T	B	BH	BL	Indemne	AM	AG
Hors aggro	71	10	95	36	59	72	10	29
En aggro	87	5	111	44	67	86	4	34
Total	158	15	206	80	126	158	14	63

COMMUNE	Popul.	Accidents	Tués	Blessés	Dont BH	Accidents mortels	% mortel	nb acc pour 10000 hab.	superficie km ²	Nb acc/ Km ²
LATTES	15963	89	9	115	47	8	9%	56	28	3
PEROLS	8939	41	2	55	16	2	5%	46	6	7
VILLENEUVE-LES-MAGUELONE	9506	28	4	36	17	4	14%	29	23	1

LES ENJEUX DU POLE LITTORAL

9% des accidents sont mortels.

L'indice de gravité général est faible, mais la part **d'accidents mortels est très élevée**.

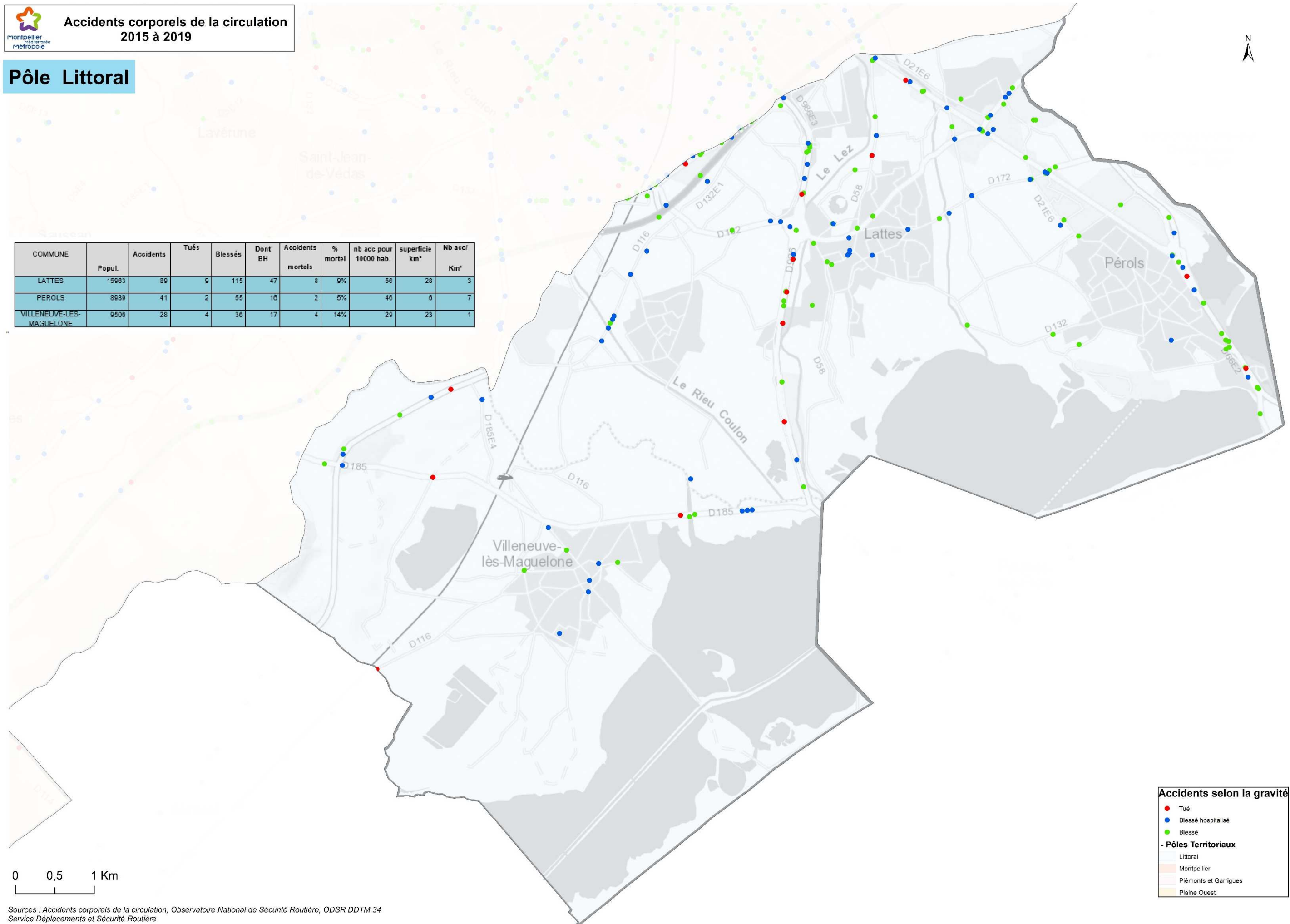
Une forte concentration d'accident est relevée sur les anciennes voies départementales :

- **M986** (Lattes) 26 dont 4 mortels,
- **M21** (Lattes et Pérols) 16 dont 1 mortels,
- **M185** (Villeneuve-Lès-Maguelone) 11 dont 2 mortels,
- **M116** notamment entre l'accès au hameau de Maurin et le Rieucoulon (Lattes) 7 accidents dont 6 graves.



Pôle Littoral

COMMUNE	Popul.	Accidents	Tués	Blessés	Dont BH	Accidents mortels	% mortel	nb acc pour 10000 hab.	superficie km ²	Nb acc/ Km ²
LATTES	15883	89	0	115	47	8	9%	56	28	3
PEROLS	8938	41	2	55	16	2	5%	46	6	7
VILLENEUVE-LES-MAGUELONE	9506	28	4	36	17	4	14%	29	23	1



Accidents selon la gravité

- Tué
- Blessé hospitalisé
- Blessé

- Pôles Territoriaux

- Littoral
- Montpellier
- Piémonts et Garrigues
- Plaine Ouest

Sources : Accidents corporels de la circulation, Observatoire National de Sécurité Routière, ODSR DDTM 34 Service Déplacements et Sécurité Routière

POLE CADOULE ET BERANGE

Villes de Baillargues, Beaulieu, Castries, Montaud, Restinclières, Saint-Brès, Saint-Drézery, Saint-Géniès-des-Mourgues, Sussargues, Vendargues

BILAN GLOBAL

Période étudiée : 01/01/15 au 31/12/19	Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués	Total blessés	dont BH	G1
Nbre	121	10	91	188	10	188	111	65%
%		7%	65%		5%	100%	59%	

LES MODES IMPLIQUÉS

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN ...	Nombre d'accident	Part modale du pôle	Part modale 3M
Piéton	9	7%	20%
Vélo	8	7%	8%
Cyclo	12	10%	8%
Moto légère	11	9%	13%
Moto lourde	35	29%	21%
VT	95	79%	80%
VU	12	10%	11%
PL	8	6%	3%
TC	0	0%	1%
Autres	0	0%	2%
Ensemble des accidents sur la période	121	100%	100%

LES LIEUX

Hors agglo / En agglo	A	T	B	BH	BL	Indemne	AM	AG
Hors agglo	72	7	100	58	42	59	7	46
En agglo	49	1	63	39	24	40	1	36
Total	121	8	163	97	66	99	8	82

COMMUNE	Popul.	Accidents	Tués	Blessés	Dont BH	Accidents mortels	% mortel	nb acc pour 10000 hab.	superficie km ²	Nb acc/ Km ²
VENDARGUES	6181	29	1	36	19	1	3%	47	9	3
BAILLARGUES	6712	27	1	46	29	1	4%	40	8	3
CASTRIES	5935	27	0	38	15	0	0%	45	24	1
SAINT-GENIES-DES-MOURGUES	1839	12	3	12	9	3	25%	65	11	1
RESTINCLIERES	1642	9	2	8	8	2	22%	55	7	1
SAINT-BRES	2270	8	0	13	10	0	0%	35	5	2
SAINT-DREZERY	1839	4	1	4	3	1	25%	22	10	0
MONTAUD	966	3	0	4	3	0	0%	31	13	0
BEAULIEU	1651	2	0	2	1	0	0	12	7	0
SUSSARGUES	2627	0	0	0	0	0	0%	0	6	0

LES ENJEUX DU POLE CADOULE ET BERANGE

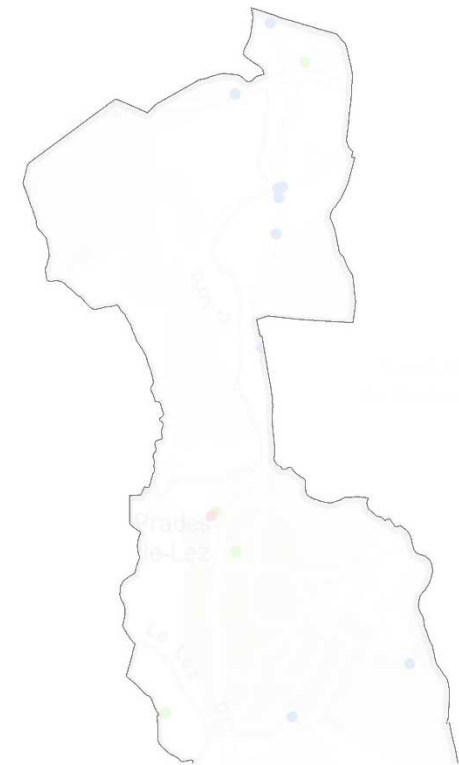
Une confirmation de la baisse de la part des accidents mortels avec un taux de 7 % contre 11 % lors du bilan de 2013 à 2017 et de 18% lors du bilan de 2012 à 2016.

On note peu de modes actifs impliqués dans les accidents, notamment sur la N113, la M613 et la M610.

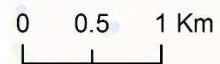
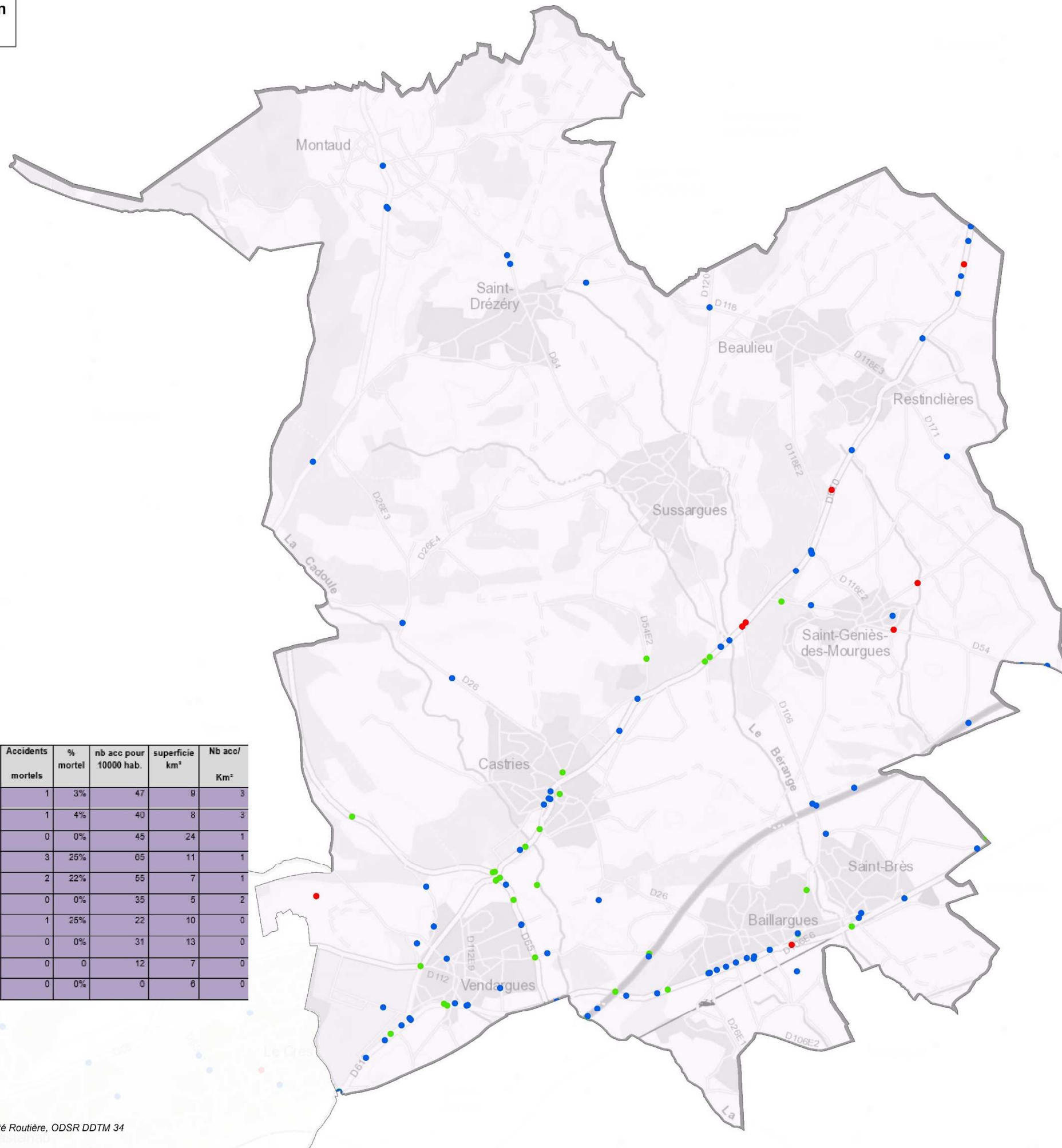
L'indice de gravité est très élevé (65) avec beaucoup d'accidents sur les anciennes routes départementales et la nationale :

- **M610** avec 24 accidents dont 1 entre Castries, Saint Génies-des-Mourgues et Restinclières
- **N113** avec 12 accidents sur Baillargues.

Pôle Cadoule et Berange



COMMUNE	Popul.	Accidents	Tués	Blessés	Dont BH	Accidents mortels	% mortel	nb acc pour 10000 hab.	superficie km ²	Nb acc/ Km ²
VENDARGUES	6181	29	1	36	19	1	3%	47	9	3
BAILLARGUES	6712	27	1	46	29	1	4%	40	8	3
CASTRIES	5935	27	0	38	15	0	0%	45	24	1
SAINT-GENIES-DES-MOURGUES	1839	12	3	12	9	3	25%	65	11	1
RESTINCLIERES	1642	9	2	8	8	2	22%	55	7	1
SAINT-BRES	2270	8	0	13	10	0	0%	35	5	2
SAINT-DREZERY	1839	4	1	4	3	1	25%	22	10	0
MONTAUD	966	3	0	4	3	0	0%	31	13	0
BEAULIEU	1651	2	0	2	1	0	0%	12	7	0
SUSSARGUES	2627	0	0	0	0	0	0%	0	6	0



Accidents selon la gravité

- Tué
- Blessé hospitalisé
- Blessé

- Pôles Territoriaux

- Cadoule et Bérange
- Montpellier
- Vallée du Lez

Sources : Accidents corporels de la circulation, Observatoire National de Sécurité Routière, ODSR DDTM 34 Service Déplacements et Sécurité Routière

POLE PIEMONTS ET GARRIGUES

Villes de Grabels, Juvignac, Murviel-lès-Montpellier, Saint-Georges-D'Orques

BILAN GLOBAL

Période étudiée : 01/01/15 au 31/12/19	Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués	Total blessés	dont BH	G1
Nbre	46	4	28	71	4	67	36	54%
%		9%	61%		6%	94%	51%	

LES MODES IMPLIQUÉS

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN ...	Nbre accid.	% accid.	% moyen accid. sur la Métropole
piéton	3	7%	18,9%
cycle	2	4%	7,4%
2R motorisé < 50 cm3	5	11%	8,5%
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	5	11%	13,2%
2R motorisé > 125 cm3	4	9%	21,1%
vl ou vu	43	93%	85,3%
poids lourd	2	4%	3,1%
transport en commun	0	0%	0,8%
tramway	0	0%	1,1%
les autres modes	0	0%	1,6%
Ensemble des accidents de la période	46	100%	100%

LES LIEUX

Hors agglo / En agglo	A	T	B	BH	BL	Indemne	AM	AG
Hors agglo	30	1	41	24	17	14	1	16
En agglo	16	3	26	12	14	15	3	8
Total	46	4	67	36	31	20	4	24

COMMUNE	Popul.	Accidents	Tués	Blessés	Dont BH	Accidents mortels	% mortel	nb acc pour 10000 hab.	superficie km ²	Nb acc/ Km ²
JUVIGNAC	8755	21	2	35	17	2	10%	24	11	2
SAINT-GEORGES-D'ORQUES	5378	18	2	25	14	2	11%	33	9	2
GRABELS	7597	4	0	4	3	0	0%	5	16	0
MURVIEL-LES-MONTPELLIER	1888	3	0	3	2	0	0%	16	10	0

LES ENJEUX DU POLE PIEMONTS ET GARRIGUES

9 % des accidents sont mortels.

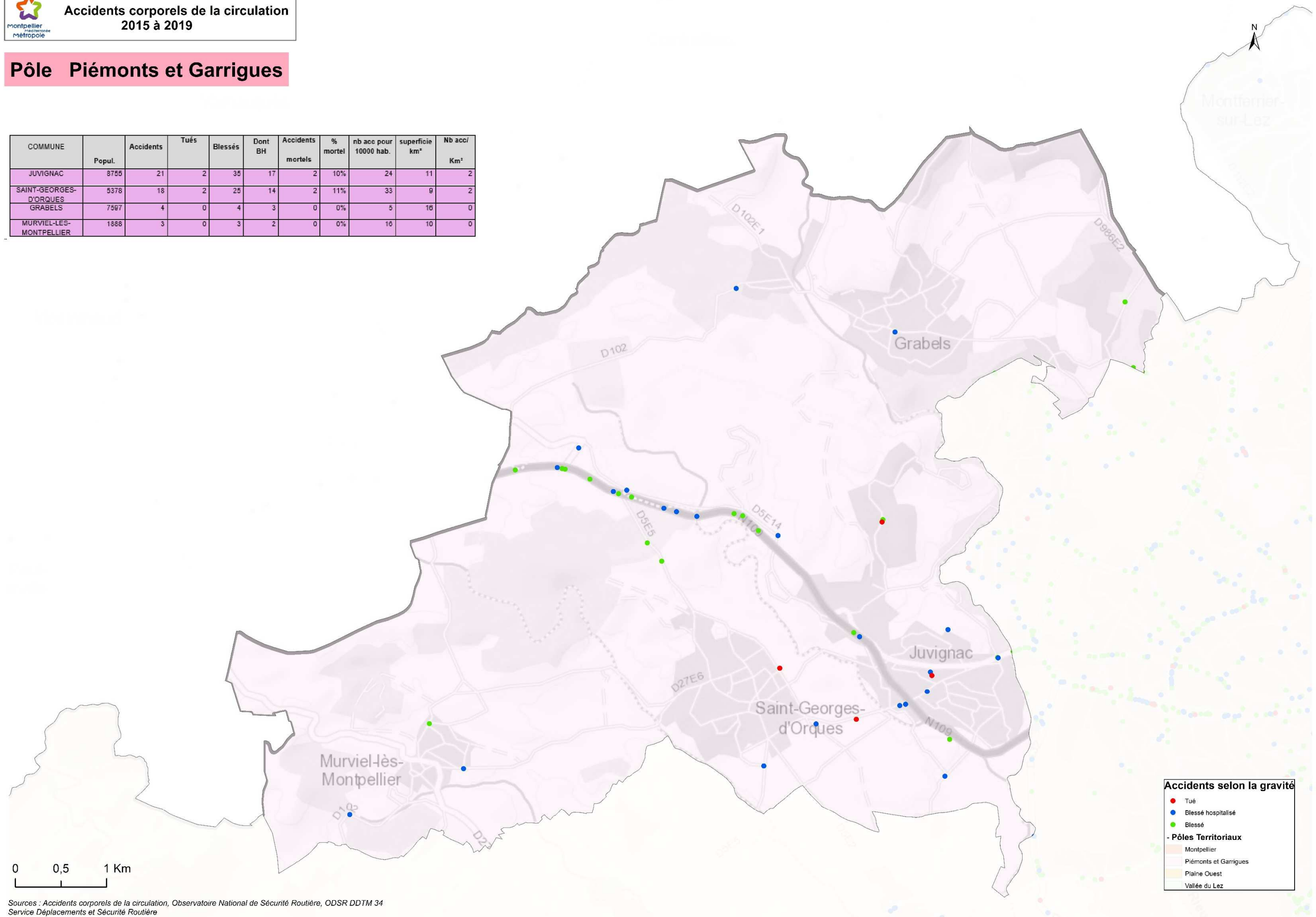
18 accidents dont 7 graves sont principalement localisés sur la **N109** et sa continuité **l'A75**, qui traversent Saint Georges d'Orques et Juvignac.

La M27E6 concentre 7 accidents dont 1 mortel et 5 graves.

Il y a toutefois un nombre d'accidents limité sur le reste des voies.

Pôle Piémonts et Garrigues

COMMUNE	Popul.	Accidents	Tués	Blessés	Dont BH	Accidents mortels	% mortel	nb acc pour 10000 hab.	superficie km²	Nb acc/ Km²
JUVIGNAC	8755	21	2	35	17	2	10%	24	11	2
SAINT-GEORGES-D'ORQUES	5378	18	2	25	14	2	11%	33	9	2
GRABELS	7597	4	0	4	3	0	0%	5	16	0
MURVIEL-LES-MONPELLIER	1888	3	0	3	2	0	0%	16	10	0



Sources : Accidents corporels de la circulation, Observatoire National de Sécurité Routière, ODSR DDTM 34 Service Déplacements et Sécurité Routière



Montpellier
Méditerranée
Métropole

*OBSERVATOIRE DE
L'ACCIDENTALITE ROUTIERE*

*Démarche Sécurité des
Usagers sur les Routes
Existantes (SURE)*

**VII. ETUDES,
DIAGNOSTICS ET
PRECONSIATIONS**

Depuis 2017, les routes départementales du territoire ont été transférées à Montpellier Méditerranée Métropole.

Dès 2018, le suivi de l'observatoire de l'accidentalité a permis de monter un tableau listant les voies accidentogènes sur les anciennes routes départementales. Après concertation avec l'Unité Réseaux Structurants, qui a précisé les axes sur lesquels des travaux de mise en sécurité étaient programmés ou à l'étude. 2 axes prioritaires ont été identifiés : la RM 986 et la RM RD116.

Cette démarche de type SURE, Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes part du principe que si les facteurs liés aux autres composantes sont répartis de manière assez homogène sur l'ensemble du territoire, les facteurs d'accidents liés à l'infrastructure varient sensiblement d'une portion de voie à une autre.

Les premières études de **Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes (SURE)** ont été menées en 2019 sur les RM 986, RM 116. Le diagnostic de l'avenue de la Liberté est en cours de réalisation en 2020.

RM 986

Montpellier Méditerranée Métropole a engagé un diagnostic de sécurité routière de la RM 986 du Rond-Point de Près d'Arènes jusqu'à la limite du territoire métropolitain avec la commune de Palavas-les-Flots, soit sur 6 kilomètres. Cette 2 x 2 voies supporte un trafic moyen de 28 550 véh/j. et sur la période de 5 ans (2013-2017) il s'est produit 26 accidents corporels (67 sur la période 2007-2017).

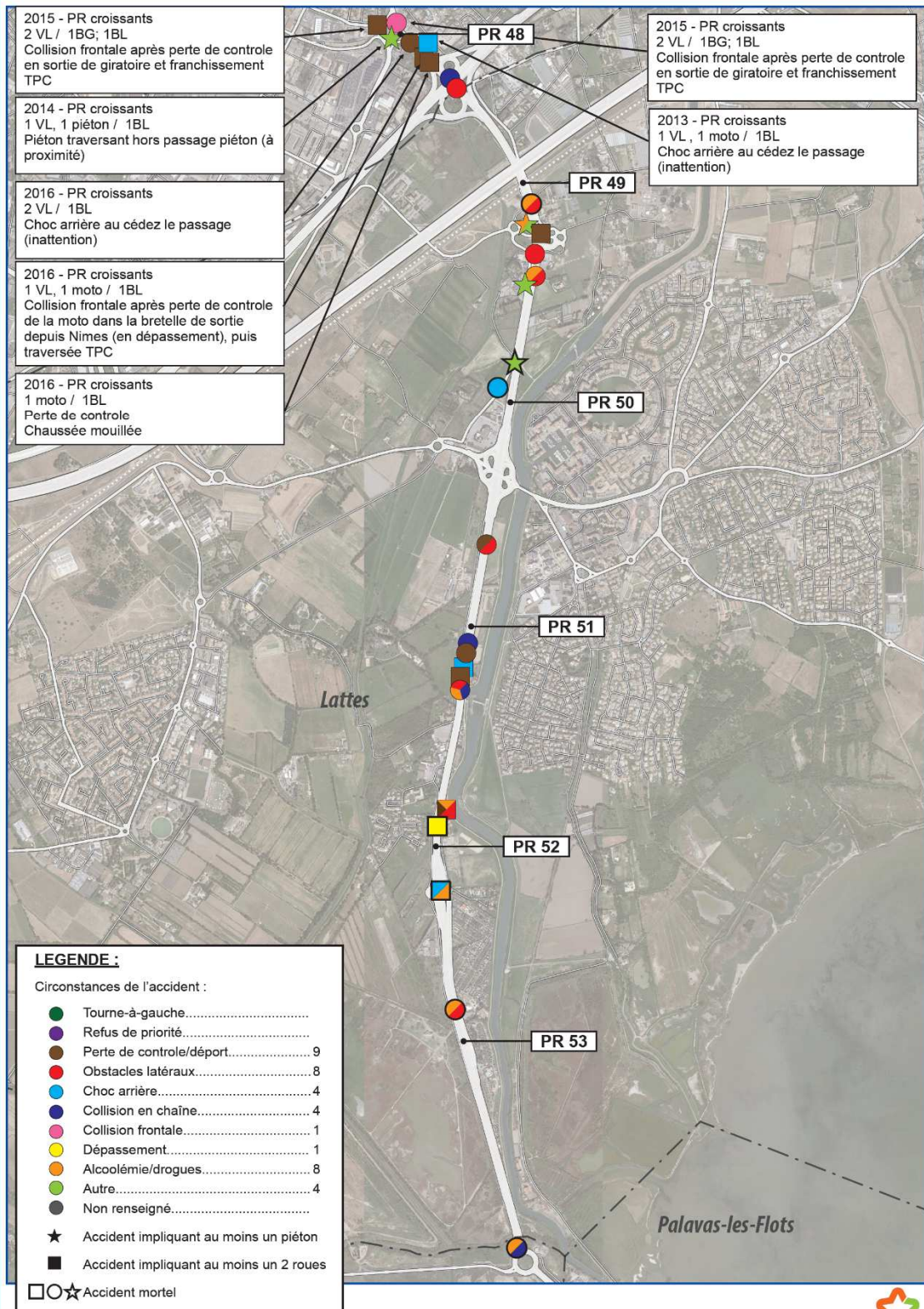
DIAGNOSTIC :

Le diagnostic a été réalisé suivant la méthodologie de la démarche SURE (Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes).

Cette étude a permis de réaliser un diagnostic dans lequel plusieurs thématiques ont été étudiées :

- Le plan de circulation : hiérarchisation de voirie, vitesses réglementaires, points d'échanges, signalisation de Police,
- Les obstacles,
- Le trafic motorisé,
- L'accidentologie,
- Les modes alternatifs,
- Les projets.

ACCIDENTOLOGIE 2013-2017 : Circonstances (1)



Cet itinéraire connaît une accidentalité qui semble avoir nettement diminuée depuis la période 2007-2012, mais qui reste importante, notamment pour les accidents graves.

Elle se concentre essentiellement en 3 zones critiques :

La section entre Prés d'Arènes et l'échangeur de l'A709, avec des accidents liés à des pertes de contrôle ;

Les abords de l'échangeur de la Céreirède, avec là-aussi des pertes de contrôle, mais aussi des accidents impliquant des piétons traversant la chaussée pour rejoindre les discothèques ;

Les abords du PR51, avec des accidents impliquant des véhicules dont la présence est interdite sur l'axe (scooter <50cm3, véhicules en remorque).

L'infrastructure n'est pas directement en lien avec les accidents recensés, qui relèvent plus du comportement des usagers (alcoolémie, inattention, malaise, véhicule interdit). Toutefois, il convient de noter :

Les chocs frontaux après franchissements de TPC, notamment entre Pré d'Arènes et l'A709

Les heurts avec obstacles latéral : arbre, fossé, GBA, ornières

L'absence d'éclairage public sur la majeure partie de l'itinéraire.

La structure de chaussée qui semble à reprendre aux abords du PR49, dans le sens des PR croissants (flashes importants ressentis, affaissements).

A noter que seulement quatre accidents corporels ont été recensés sur chaussée mouillée (avec une localisation diffuse sur l'itinéraire, et sans que l'état de la chaussée soit mis en cause).

Outre l'analyse de l'accidentologie, cet itinéraire présente des dysfonctionnements qu'il conviendra de traiter :

La présence de rabattements cyclables sur certaines sections de la RD986 : la présence de vélo n'est pas compatible avec cette artère interurbaine.

La présence d'arrêts TC (en encoche), impliquant une accessibilité piétonne qui n'existe pas aujourd'hui. De plus, la présence d'arrêts TC n'est pas souhaitée sur une artère interurbaine (privilégier les arrêts au niveau des échangeurs).

L'absence de liaison douce sécurisée et continue entre le rond-point des Prés d'Arènes et la Céreirède, en lien avec les discothèques.

PRÉCONISATIONS :

A la suite du diagnostic réalisé en 2018 avec la DDTM34, les pompiers, la Police Nationale, les espaces verts de la Ville de Montpellier, des préconisations ont été structurées en 2019.

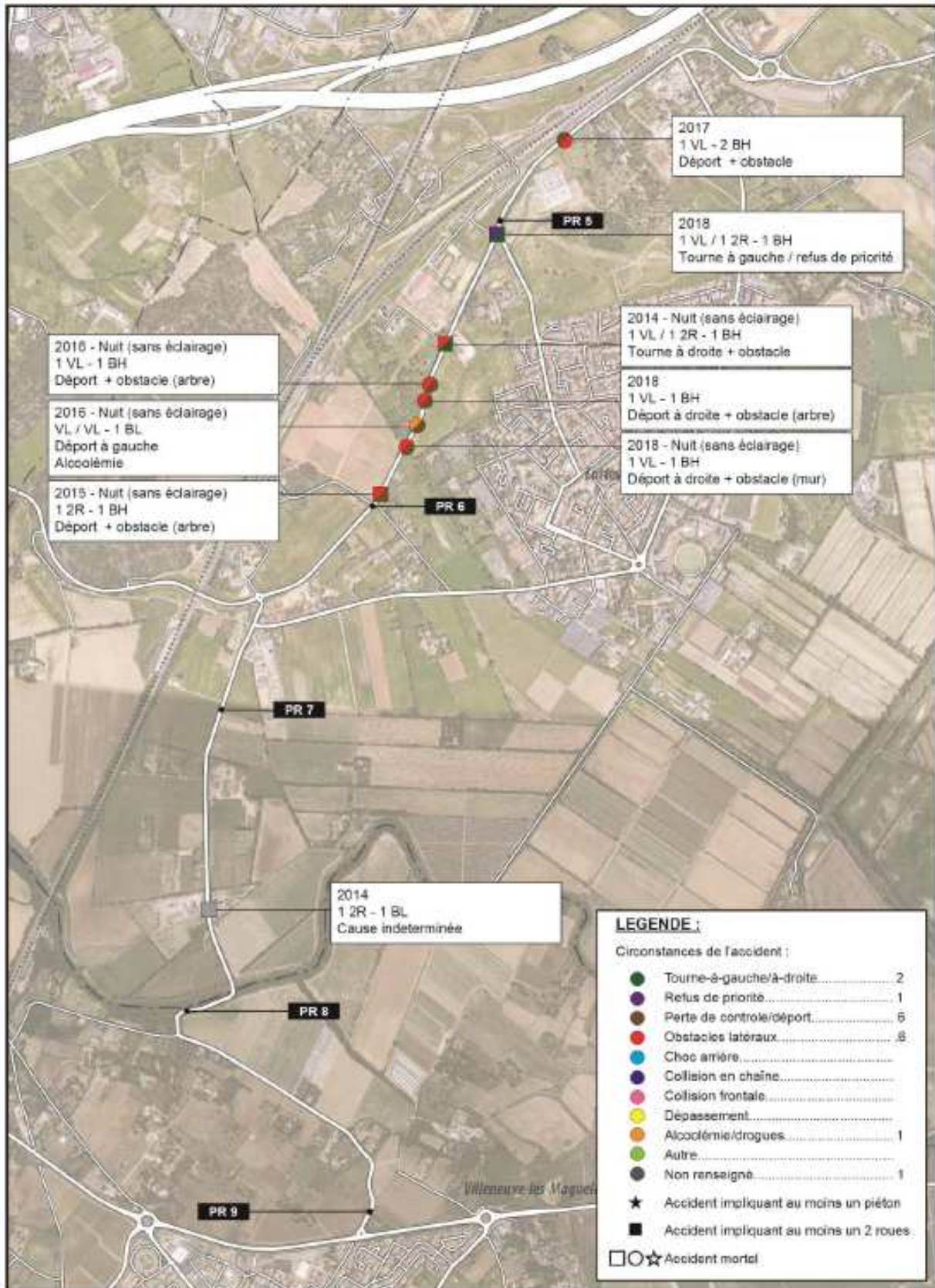
Une réunion de présentation en septembre 2019 a permis de présenter aux différents gestionnaires et acteurs opérationnels de la ville et de la Métropole les pistes d'aménagement qui seront à étudier.

Ces pistes d'actions, à mettre en œuvre à court, moyen ou long terme sont estimées en première approche à **2 570 000 € HT**.

ACCIDENTOLOGIE 2014-2018 : CIRCONSTANCES

AscodE

MONTPELLIER 3M - RD 116 - Etude de Sécurité



DIAGNOSTIC :

Cet itinéraire connaît une accidentalité qui semble avoir nettement diminuée depuis la période 2008-2014.

Elle se concentre essentiellement en 1 zone critique, entre les PR5+300 et 5+800, et concerne dans la grande majorité des cas des pertes de contrôle, avec heurt d'obstacles latéraux.

L'infrastructure routière est directement en lien avec les accidents recensés, puisqu'il n'existe pas d'accotements sur les sections concernées et que les obstacles sont situés en bord de chaussée. Il n'existe aucune possibilité de récupération pour les véhicules.

A noter que sur la séquence où la chaussée est fortement dégradée (entre les PR6+500 et 9), l'accidentalité est très faible.

La visibilité aux abords des intersections peut parfois être insuffisante.

Enfin, les limitations actuelles de vitesses (à 70km/h comme à 50km/h) sont mal, voire pas perçues par les usagers, volontairement ou involontairement.

PRÉCONISATIONS :

A la suite du diagnostic réalisé en 2019 avec la DDTM34, les pompiers, la Police Nationale, les espaces verts de la Ville de Montpellier, des préconisations ont été structurées en 2020.

Une réunion de présentation en juin 2020 a permis de présenter aux différents gestionnaires et acteurs opérationnels de la ville et de la Métropole les pistes d'aménagement qui seront à étudier.

Ces pistes d'actions, à mettre en œuvre à court, moyen ou long terme sont estimées en première approche à **971 000 € HT**.

AVENUE DE LA LIBERTE

Il a été convenu de monter une démarche de définition des enjeux sur le territoire de la Métropole, cette fois en incluant les axes de la Ville de Montpellier.

Après analyse du tableau en page 19, un nouvel axe, l'avenue de la Liberté à Montpellier, a été être retenu pour mener une nouvelle étude de type SURE en 2020. Le lancement d'un diagnostic assorti de préconisations d'aménagement sur est en cours de réalisation.