

**Document
général
d'orientation
(DGO)
sur la sécurité
routière
2023-2027**



SOMMAIRE

Préface	P3
Le cadre général de la démarche	
Les objectifs du DGO	P4
La démarche d'élaboration	P4
Le diagnostic territorial partagé	
Présentation générale du département	P5
Principales caractéristiques des accidents hors agglomération	P11
Principales caractéristiques des accidents en agglomération	P16
Principales caractéristiques des accidents sur autoroute	P21
L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience	
Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu	P25
Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu	P31
Les enjeux et orientations pour 2023-2027	
Priorisation des enjeux sur le territoire	P32
Les orientations d'actions	P37
Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027	
Mise en œuvre dans le cadre du PDASR	P45
Suivi de l'accidentalité départementale	P55
Modalité de suivi du DGO	P63



Préface

Exprimant la volonté du président de la République de faire reculer le nombre de morts et de blessés sur les routes françaises, la délégation Interministérielle à la Sécurité Routière a défini des enjeux englobants dans sa circulaire du 25 mai 2022. Ce choix permet d'adapter notre politique de prévention aux risques nouveaux que nous voyons émerger depuis quelques années. Les mobilités alternatives renforcent ainsi la problématique du partage de la voirie, qui n'est pas la même au cœur d'une métropole, dans un tissu urbain plus lâche ou dans le monde rural.

Le document général d'orientation (DGO) présenté pour l'Hérault couvre les cinq années qui viennent de 2023 à 2027. Il a été réfléchi et élaboré avec de nombreux partenaires institutionnels et associatifs. Il vise aussi à mobiliser l'ensemble des usagers de la route et en particulier les plus fragiles et les plus exposés aux dangers de la route.

Pour progresser, la mobilisation autour de l'objectif essentiel de protéger et de sauver des vies doit être large et partagée avec la population. La sécurité routière n'est pas seulement l'affaire de spécialistes, des forces de l'ordre, de l'administration ou des élus. C'est l'esprit de responsabilité et la mobilisation de chacun d'entre nous qui nous permettra collectivement de faire mieux.

Appuyés sur des diagnostics précis et commentés, vous pourrez lire dans ce document les objectifs qui seront déclinés annuellement dans les plans départementaux de sécurité routière.

Je remercie l'ensemble des acteurs qui ont travaillé à cette réflexion et qui resteront engagés pour sa mise en œuvre quotidienne.

Le Préfet

Hugues MOUTOUH



Le cadre général de la démarche

Les Objectifs du DGO

En 2022, chaque préfecture est invitée à élaborer, sous l'autorité du préfet, son nouveau Document général d'orientations couvrant la période 2023-2027. Il définit les orientations d'actions à mener et constitue un levier de mobilisation de tous les acteurs afin de renforcer la sécurité routière et réduire l'accidentalité.

Son élaboration doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager le plus largement possible l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent. La mobilisation de tous les acteurs est nécessaire pour traduire de manière stratégique la prise en compte de ces enjeux.

La démarche d'élaboration

Sous la responsabilité du préfet de département, **les chefs de projets sécurité routière piloteront la démarche**. Une phase de lancement permettra de mobiliser une pluralité d'acteurs. Un état des lieux de l'accidentalité du département et de ses particularités, ainsi qu'un bilan portant sur les cinq années précédentes seront à cette occasion partagés. Cette étape préalable permettra de dégager les enjeux du nouveau DGO puis les orientations d'actions pour 2023-2027, afin d'aboutir à une finalisation du document au plus tard le **31 mars 2023**.



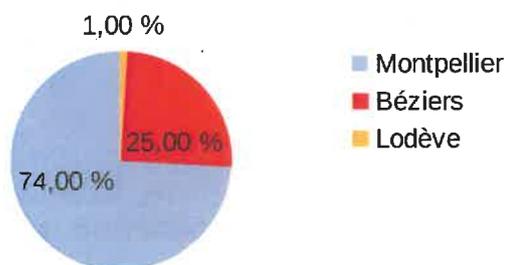
Le diagnostic territorial partagé

Présentation générale du département

Avec 1 203 899 habitants fin 2021, l'Hérault est le deuxième département le plus peuplé d'Occitanie, après la Haute-Garonne, et le dix-huitième département de France, après la Seine Maritime et devant le Bas-Rhin.

Après Montpellier, les quatre principales communes du département sont Béziers, Sète, Agde et Lunel. L'agglomération (unité urbaine) de Montpellier approche les 460 000 habitants, celles de Béziers et Sète dépassent chacune 90 000 habitants et celle de Lunel 50 000 habitants.

Répartition par arrondissement



L'Hérault, quatrième département le plus dynamique de France métropolitaine :

Avec un taux de croissance démographique de + 1,2 % par an, entre 2013 et 2019, l'Hérault est dans le peloton de tête des départements de métropole, à égalité avec la Haute-Savoie et la Loire Atlantique, juste derrière la Haute-Garonne et la Gironde (+ 1,3 % par an). La population augmente grâce à un fort excédent migratoire (+ 1,0 % par an) qui s'accompagne d'un léger excédent naturel (+ 0,2 %). Chaque année sur la période 2013-2019, le département gagne près de 14 000 habitants dont 7 300 pour la seule agglomération de Montpellier. Cette dernière cumule des soldes naturel (+ 0,6 % par an) et migratoire (+ 1,1 %) largement positifs. La population augmente fortement dans la ville-centre (+ 1,4 % par an) et encore plus fortement dans certaines communes de sa banlieue, comme à Castelnau-le-Lez (+ 4,0 % par an).

Les agglomérations de Béziers et de Lunel bénéficient également de soldes naturels positifs accompagnés d'excédents migratoires élevés. En revanche, dans l'agglomération d'Agde, la forte croissance de population dépend exclusivement d'un excédent migratoire très élevé (+ 3,0 % par an). Enfin, la population de l'agglomération de Sète est quasi stable, la ville centre perdant des habitants sur la période.



PRÉFET DE L'HÉRAULT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

L'augmentation de la population ralentit légèrement dans l'Hérault :

La croissance de la population du département demeure à un niveau très élevé sur la période récente (2013-2019), mais elle ralentit par rapport à la période précédente (2008-2013), comme en Occitanie et en France. Par une légère érosion des excédents migratoire et naturel, elle passe de + 1,4 % par an à + 1,2 %.

Pourtant, la population progresse légèrement plus vite sur l'agglomération de Montpellier (+ 1,7 % par an entre 2013-2019 après + 1,5 % entre 2008 et 2013). Au sein de l'agglomération, la dynamique démographique s'accélère dans sa périphérie, notamment dans les communes de Castelnau-le-Lez (+ 4,0 % par an après + 3,5 %) et de Lattes (+ 1,7 % après - 0,7 %), alors qu'elle ralentit très légèrement à Montpellier.

La forte croissance de la population s'accroît entre les deux périodes dans l'agglomération d'Agde, passant de + 2,3 % à + 2,7 % par an, plus modérément dans celle de Lunel. À l'inverse, elle ralentit dans l'aire de Béziers et s'éteint dans l'agglomération de Sète (- 0,1 % par an entre 2013 et 2019) après une croissance soutenue (+ 0,9 % par an entre 2008 et 2013).

Un département touristique :

Avec 6 101 km², l'Hérault est un département moyen en superficie. Situé au sud-est de la région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées (LRMP), il bénéficie d'une côte principalement sableuse offrant 87 km de littoral. Le relief est marqué à l'ouest et au nord-ouest par le rebord méridional du Massif central. Les massifs du Caroux et de l'Espinouse sont les points culminants du département. S'étagent ensuite jusqu'à la mer les zones de garrigue, les plaines agricoles et les étangs. L'Hérault est limitrophe de quatre départements : l'Aude, le Tarn, l'Aveyron et le Gard.

Premier département touristique de la région Occitanie, il occupe le 4^e rang des départements français en nombre de nuitées touristiques, avec 40 millions de nuitées annuelles. Plus de 20 % des logements disponibles dans le département sont des résidences secondaires.

Le Réseau routier :

Le département de l'Hérault compte plus de 13 000 km de routes et se caractérise par une densité du réseau routier de 2,14 km de routes par km², soit une densité supérieure à celle de la région (1,98 km) et à la moyenne de la France métropolitaine (2,01 km)

trois liaisons autoroutières d'importance internationale : (environ 220 km soit 2 % du réseau routier)



PRÉFET DE L'HÉRAULT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

- 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 km, 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**, long de 4 800 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 x 2 voies, pour desservir les plages (La Grande Motte, Palavas-les-Flots ...). Les caractéristiques du réseau de l'arrière-pays, même s'il est moins confortable lorsqu'on aborde le Piémont (massifs du Caroux et de l'Espinouse au nord-ouest, plateau du Larzac et montagne Séranne au nord-est), 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, soit un linéaire de 2 200 km.

- **Les réseaux communaux**, gérés en dehors de la métropole 3M, par les différentes communes représente environ 5 800 km.

- **Des routes nationales** quasiment inexistantes (24 km)



Réseaux routiers et autoroutiers de l'Hérault	
Routes nationales	24 km
Routes départementales	4 703 km
Autoroutes	208 km
Voies communales	8 076 Km

L'essentiel du réseau routier du département est donc constitué des routes départementales, classées selon quatre catégories :

	Linéaire (km)	Intitulé et définition	
Catégorie 1		Voie structurante	Ce sont les voies qui composent les grand axes et les grands itinéraires du département. Elles assurent la continuité des liaisons à grande distance à partir des RN et des autoroutes et pour certaines d'entre elles , dans un dispositif structurant, les contournements des agglomérations les plus importantes
Catégorie 2		voie de liaison	Ce sont les routes départementales qui assurent les liaisons moyenne distance à travers tout le département. Elles assurent l'accessibilité et la desserte des pôles économiques et touristiques, ainsi que la plupart des villes de moyenne importance. Elles complètent de façon cohérente le maillage routier de niveau 1 et leur trafic est toujours significatif.
Catégorie 3		voie d'accès	Ces voies permettent d'accéder à des chefs lieux de communes du département et ont pour certaines d'entre elles un rôle touristique prépondérant (les routes vertes du guide Michelin).
Catégorie 4		voie de desserte locale	Ce sont toutes les autres voies du département. Elles assurent partout la desserte des chefs lieux des communes et l'accès aux lieux dits.
Total	0		

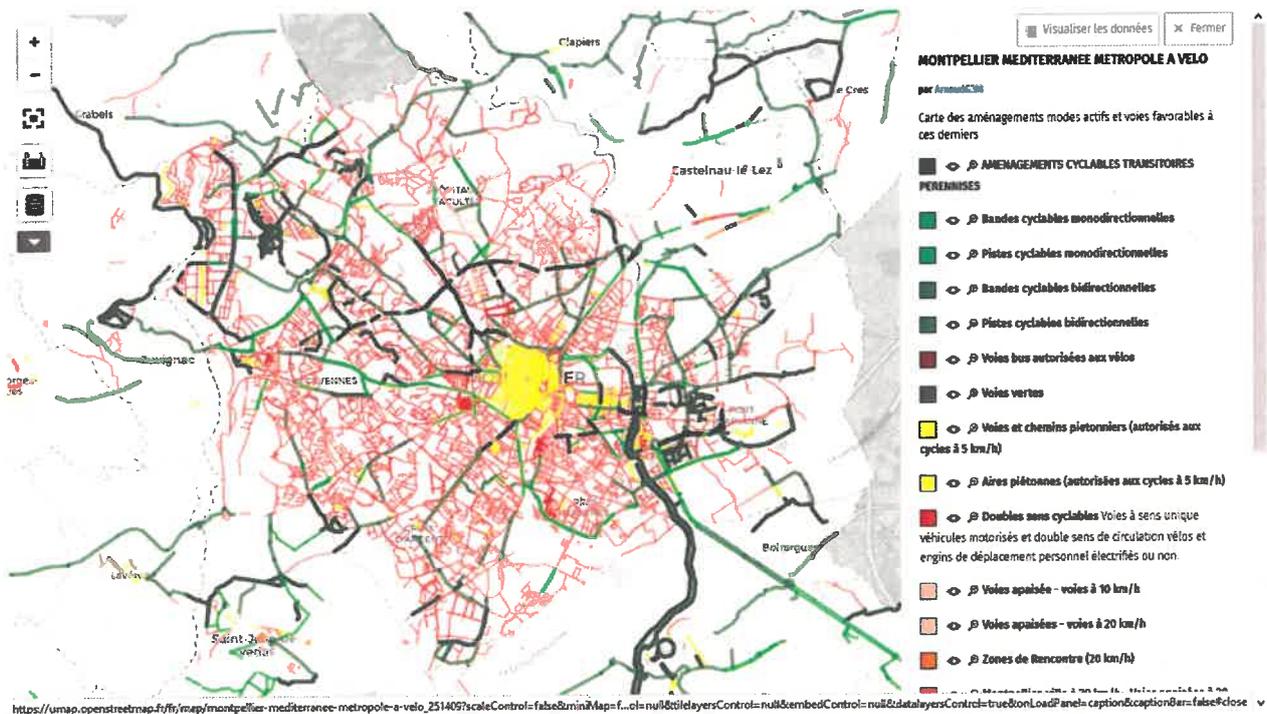
Développement des aménagements cyclables sur la métropole de Montpellier :

- amélioration des voies exclusivement vélo
- transformation d'anciennes pistes cyclables en voies mixtes bus-vélo
- création de nouvelles voies mixtes bus-vélo
- suppression de discontinuités vélo



PRÉFET DE L'HÉRAULT

Liberté
Égalité
Fraternité



Famille de référence :

Pour situer chaque département à l'échelle nationale, les chiffres bruts ATBH (accidentés, tués, blessés et blessés hospitalisés) ne sont pas suffisants et surtout statistiquement peu recevables, compte-tenu des configurations hétéroclites de chaque territoire (population - nombre de km de routes - nombre de km parcourus - climat - etc).

Au regard des caractéristiques propres à chaque département qui sont susceptibles d'influer l'accidentalité, les comparaisons interdépartementales sont difficiles à interpréter. Dans un souci d'objectivité, l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) a créé 7 familles+DOM au sein des départements français. Ces familles sont établies à partir d'Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR), qui tiennent compte de nombreux facteurs géographiques, climatiques, socio-culturels et structurels.

L'Hérault est intégré à la famille des « **départements méditerranéens** » regroupant neuf départements : l'Aude, le Gard, le Vaucluse, le Var, les Pyrénées-orientales, les Alpes-Maritimes, l'Hérault, la Haute-Corse et la Corse du Sud.



Famille ILSR 2022

- ✓ Départements de montagne
- ✓ Départements ruraux à faible densité de population
- ✓ **Départements Méditerranéens (dont l'Hérault fait partie)** s'étalent le long du littoral méditerranéen (exception faite des Bouches-du-Rhône (métropole), où la spécificité météorologique très ensoleillée attire un tourisme saisonnier considérable dans une région à la fois côtière et montagnarde. La population résidente y est en moyenne plus âgée et recourt notablement à l'usage de la motocyclette.
- ✓ Départements mono-polarisés
- ✓ Départements multi-polarisés
- ✓ Département à très forte densité de population
- ✓ Paris et la petite couronne

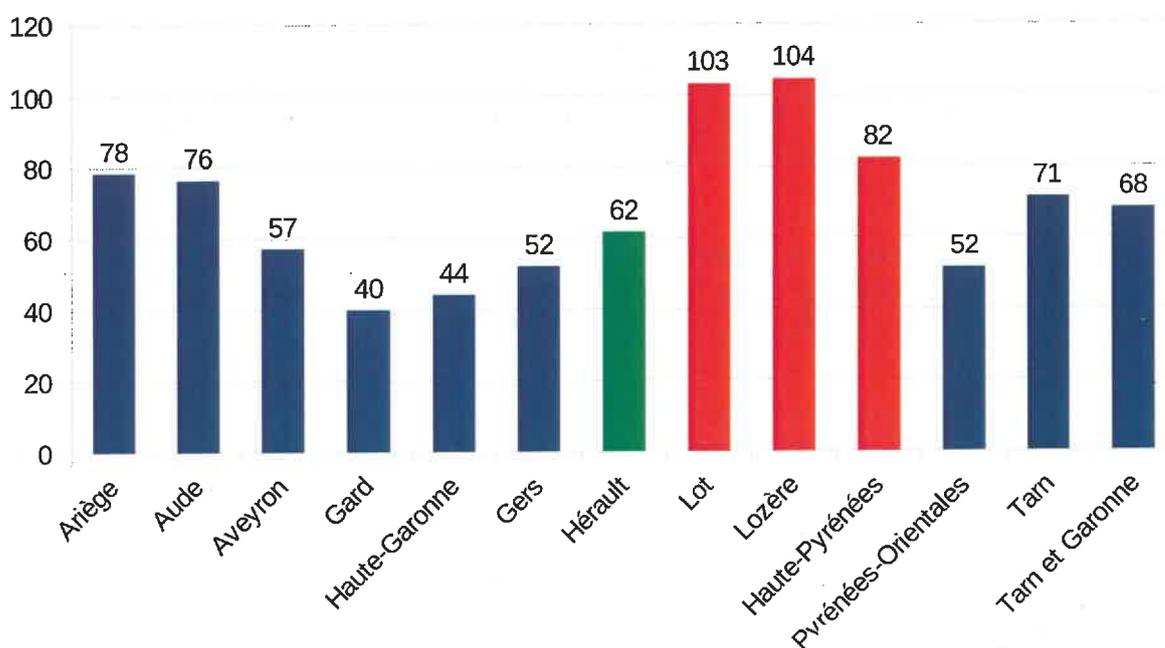
L'appartenance à une famille permet donc de dépasser la comparaison et le classement national par million d'habitants et de se positionner selon des critères de comparaison plus satisfaisants.

Il convient donc, pour chacun des enjeux retenus, d'observer le classement national d'un département, mais aussi son positionnement au sein de sa famille d'appartenance.

Tués par million d'habitants (Départements Méditerranéens)

Tués par million d'habitants (Occitanie)

(Estimation population INSEE au 01/01/22)





Population du département de l'Hérault par tranche d'âge

	0-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et plus	Total population
Population par tranche d'âge	243860	107464	286537	297845	268193	1203899
Pourcentage	20 %	9 %	24 %	25 %	22 %	

Blessés 2017-2021

Année	2017	2018	2019	2020	2021
Blessés	998	968	1088	790	817

Tués 2017-2021

Année	2017	2018	2019	2020	2021
Tués	79	70	69	52	75

Principales caractéristiques des accidents hors agglomération

Le réseau routier français a été particulièrement développé pour répondre aux besoins de désenclavement d'un territoire très étendu. 98 % de ce réseau est maintenant géré par les collectivités territoriales, conseils départementaux, métropoles urbaines et les communes. L'étude du bon fonctionnement du réseau routier se doit d'intégrer les caractéristiques géométriques des routes (profil en long - pentes, virages et lignes droites, profil en travers - largeur de chaussée et accotements et déclivités latérales pour évacuer la pluie), les équipements qui en augmentent la sécurité (signalisation horizontale - au sol - ou latérale - panneaux ; glissières de sécurité...), mais aussi d'observer les usagers en circulation.

L'étude des aménagements d'infrastructures routières et l'analyse des zones à risque, mais aussi le comportement des usagers en lien avec les aménagements routiers permettent de dresser un diagnostic et proposer des pistes d'amélioration pour une meilleure sécurité des usagers sur la route.

Plus encore, l'analyse des procès-verbaux rédigés lors d'accidents corporels graves sur ces routes ou rues permet de mieux en comprendre les causes, et de cerner ainsi les dysfonctionnements du système environnement - véhicule - usager à l'origine de l'accident ou ayant contribué à en aggraver les conséquences.

59,9 % des tués sur les routes de France sont sur les routes hors agglomération (hors autoroutes, mais incluant les 2 x 2 voies). La moyenne européenne (résultats



PRÉFET DE L'HÉRAULT

Liberté
Égalité
Fraternité

2020) de la part de la mortalité routière sur ces routes hors agglomération est de 46,6 %. Cette part est de 57,9 % pour le Royaume-Uni, 54,8 % pour l'Espagne, 41,4 % pour l'Allemagne et 47,6 % pour l'Italie. Si on regarde en nombre de morts, cela veut dire qu'en 2020 la France comptait 1 497 morts sur ses routes hors agglomération alors que l'Allemagne n'en relevait que 1 126 (chiffre extrapolé), l'Italie 1 139, le Royaume-Uni 846 et l'Espagne 751.

D'après l'étude ISOMERR-Ménages réalisée par l'Ifsttar (ISOMERR – Ménages) sur des données 2008, le risque d'être tué par milliard de km parcourus est notablement plus élevé pour les habitants de zone rurale que pour les citadins. Un **automobiliste habitant en zone rurale a 1,5 fois plus de risque d'être tué qu'un habitant d'une agglomération moyenne** (de 20 000 à 100 000 habitants), et 2,7 fois plus qu'un habitant d'une grande agglomération (plus de 100 000 habitants).

La France présente des spécificités territoriales qui rendent les comparaisons difficiles. Sa population est équivalente à celle de l'Italie et du Royaume-Uni, et inférieure à celle de l'Allemagne. Pourtant sa superficie et la longueur du réseau routier français sont beaucoup plus importantes : entretenir et améliorer un tel réseau routier représente un coût conséquent pour le contribuable français et limite la part de réseau qu'il est possible de passer à haut niveau de service. Le volume de trafic global en France se situe au troisième rang derrière l'Allemagne et l'Italie mais devant le Royaume-Uni. Mais de par sa taille, le réseau routier français est mieux à-même de l'absorber, **la circulation est moins dense ce qui favorise des vitesses libres, et les accidents sont alors très graves**. Malgré des vitesses maximales autorisées supérieures à la France en Allemagne et au Royaume-Uni sur routes hors agglomération, les vitesses y sont souvent assez contraintes.

Dans le département, l'enjeu principal concerne les véhicule de tourisme (VT), puis les 2RM : 61 % des usagers tués sont des automobilistes et 25 % des 2RM. Les piétons et les cyclistes restent dans des proportions plus réduites (5 % et 4 %).

Qui tue qui hors agglomération hors autoroute 2017-2021

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	1	16	62	2	1	0	2	84
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	0	1	0	1	1	0	0	0	0	3
VT	7	6	3	17	31	2	0	0	1	67
VU	1	1	0	5	7	0	0	0	0	14
PL	0	0	0	1	4	2	0	0	0	7
TC	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Autre	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
MULTI-COLLISION	2	0	0	4	12	0	0	0	0	18
TOTAL	10	8	4	44	118	7	1	0	3	195
<i>Part de la mortalité</i>	5%	4%	2%	23%	61%	4%	1%	0%	2%	100,00%

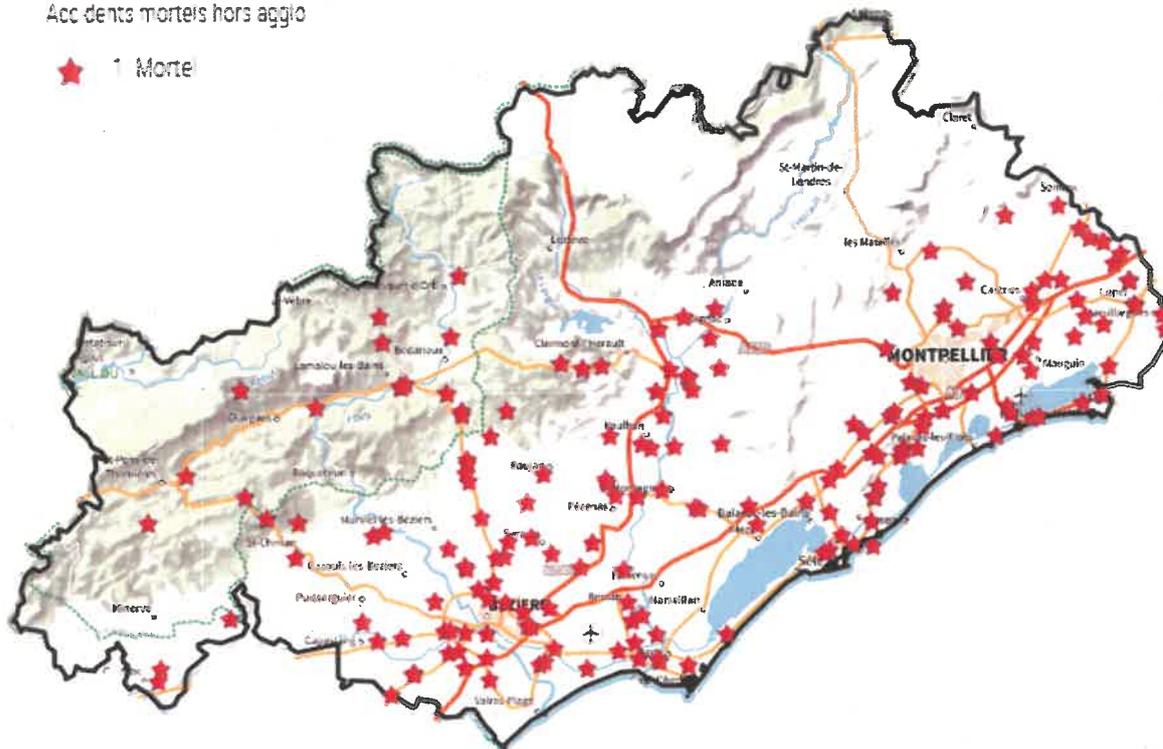


PRÉFET DE L'HÉRAULT

Liberté
Égalité
Fraternité

Accidents mortels hors aggio

★ 1 Morte



Sur les routes hors agglomération, 6 blessés sur 10 le sont dans un véhicule de tourisme et 3 blessés sur 10 sur un 2 RM.

Qui blesse qui hors agglomération hors autoroute 2017-2021

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	9	28	110	330	9	4	2	11	503
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	1	4	2	0	0	0	0	7
Vélo	0	3	0	2	1	0	0	0	0	6
Cyclo	1	0	2	0	3	0	0	0	1	7
Moto	5	2	0	22	21	2	0	0	0	52
VT	34	34	42	194	486	16	5	1	7	819
VU	2	2	3	19	29	13	1	0	1	70
PL	0	2	2	5	16	1	0	0	0	26
TC	0	0	0	1	6	0	0	0	0	7
Autre	1	1	3	9	5	2	0	0	0	21
MULTI-COLLISION	2	2	3	11	204	11	1	1	0	235
TOTAL	45	55	84	377	1103	54	11	4	20	1753
<i>Part de blessés</i>	3%	3%	5%	22%	63%	3%	1%	0%	1%	100,00%



Ramenés à leur part dans la population, les victimes (blessées et tuées) seniors sont sur représentés pour l'ensemble des modes doux hors agglomération : 30 %(*) des victimes ont plus de 65 ans pour une part de la population de 22 %.

(*) 9 tués seniors en mode doux (2H et 2F piétons + 5H vélo), 30 tués au total en mode doux, hors agglomération soit 30 %

Nombre de victimes pour l'ensemble des modes doux selon l'âge et le sexe

	Homme	Femme	N/C	Somme
0-17 ans		7	3	10
18-24 ans		14	2	16
25-44 ans		18	3	21
45-64 ans		29	7	36
65 ans et plus		29	6	35
Indéterminés				0
Somme	97	21	0	118

Parmi les 118 victimes en mode doux hors agglomération, près des deux tiers ont entre 45 et 65 ans et plus, et plus des trois quarts sont des hommes.

Pour l'ensemble des 2RM, la tranche d'âge 45-64 ans est la plus touchée : elle représente 25 % de la population de l'Hérault mais 36 % des victimes. De même, la tranche d'âge 25-44 ans représente 24 % de la population et 33 % des victimes.

85 % des conducteurs victimes hors agglomération sont des hommes.

Nombre de victimes pour l'ensemble des 2RM par âge et par sexe

	Homme	Femme	N/C	Somme
0-17 ans		39	9	48
18-24 ans		68	9	77
25-44 ans		145	25	170
45-64 ans		155	28	183
65 ans et plus		27	4	31
Indéterminés				0
Somme	434	75	0	509



Pour 65 % des victimes l'accident a eu lieu en ligne droite, les facteurs vitesse et/ou alcool et/ou stupéfiants interviennent dans 24 % des accidents hors agglomération.

Répartition des victimes en ligne droite/virage et en/hors intersection hors agglomération

	Ligne droite/hors intersection	Ligne droite/en intersection	Tracé en plan non renseigné/en intersection	Virage/en intersection	Virage/hors intersection	Tracé en plan non renseigné/hors intersection	Somme total
Victimes	1010	259	28	110	487	54	1948
Part des victimes	52 %	13 %	1 %	6 %	25 %	3 %	100 %

Part des victimes hors intersection : 80 %

Part des victimes en ligne droite : 65 %

68 % des accidents corporels ont lieu suite à un choc contre un arbre ou fossé / talus / paroi rocheuse. Le facteur vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances intervient plus souvent que la moyenne sur les routes limitées à 80 km/h.

Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté hors agglomération (accident avec véhicule seul, sans piéton et EDPsm)

	Fossé, talus ou paroi rocheuse	Arbre	Glissière	Poteau	Bât, mur	Autre	Somme
Victimes	142	151	41	24	27	48	433

De 2017 à 2021, 13 % des accidents ont eu lieu lors de conditions météorologiques dégradées, dont plus de la moitié par temps de pluie.

Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération

	Normale	Pluie	Temps couvert	Temps éblouissant	Autre	Somme
Accidents	1061	93	29	27	22	1232

Part des accidents avec des conditions atmosphériques normales : 86 %



Principales caractéristiques des accidents en agglomération

56 % des personnes tuées dans les métropoles le sont en agglomération, contre 44 % hors agglomération.

Les indicateurs urbains de sécurité routière recensent les accidents survenus sur la période 2010-2021, sur les communes constituant les métropoles ou communautés urbaines de plus de 100 000 habitants. Au 1er janvier 2021, on comptait 98 EPCI constituant une population totale de plus de 16 638 862 personnes. Avec 572 personnes tuées en 2021, le territoire des EPCI de plus de 100 000 habitants enregistre 19 % de la mortalité routière pour 25 % de la population métropolitaine.

En agglomération, quatre personnes tuées sur cinq sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, trottinettes électriques et deux-roues motorisés).

- 38 % des personnes tuées en agglomération sont des piétons.
- 9 % des personnes tuées sont cyclistes. L'utilisation des vélos est en augmentation dans les grandes villes et métropoles depuis 2019. Entre 2019 et 2022, on observe une augmentation variant de +7 % à Bordeaux Métropole à +78 % pour la ville de Paris.
- 24 % des personnes tuées sont usagers de deux-roues motorisés.



PRÉFET DE L'HÉRAULT

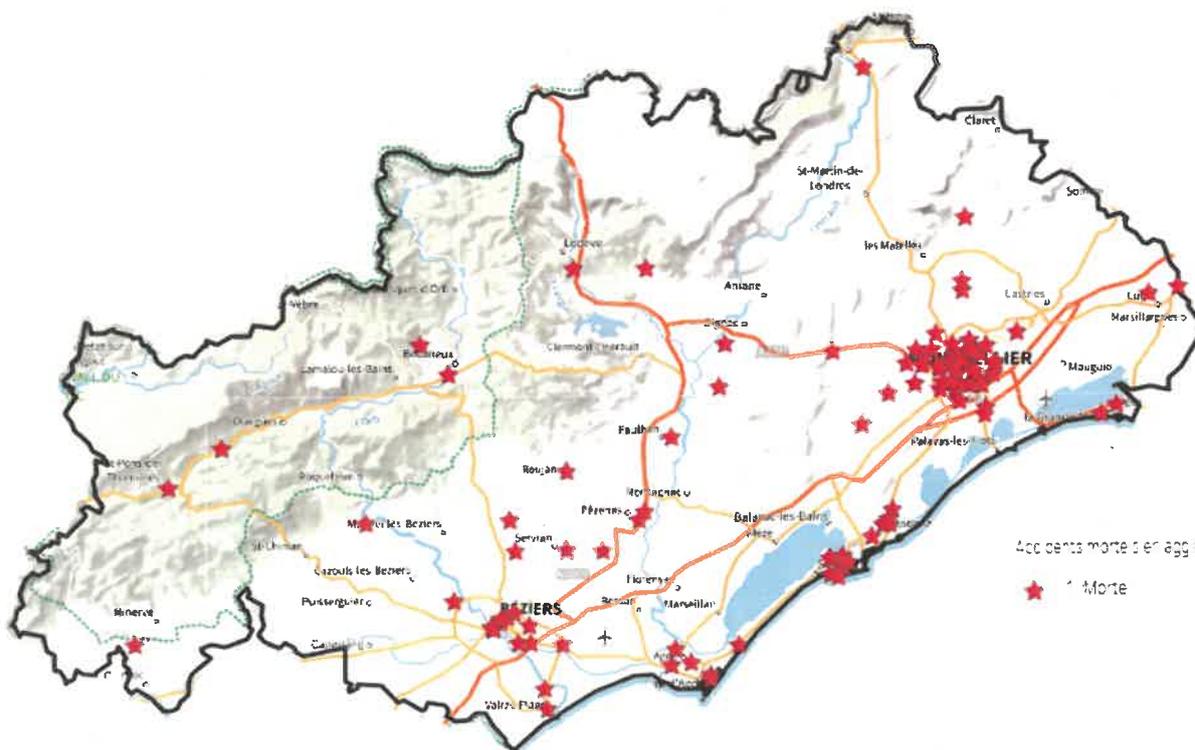
Liberté
Égalité
Fraternité

69 % des piétons tués le sont par un véhicule de tourisme.

Les modes doux sont davantage touchés en agglomération, avec 40 % de personnes tuées. Il y a plus de personnes tuées à pied (42) qu'en voiture (24). La part des « usagers vulnérables » (mode doux + deux roues-motorisés) tués est de 25 % supérieur en agglomération que hors agglomération (86 tués EA et 66 tués HA).

Qui tue qui en agglomération hors autoroute 2017-2021

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	1	8	12	18	0	0	0	2	41
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Moto	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
VT	29	2	3	12	3	0	0	0	1	50
VU	3	0	1	1	0	0	0	0	0	5
PL	3	0	0	1	0	0	0	0	0	4
TC	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Autre	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
MULTI-COLLISION	1	0	0	2	3	0	0	0	0	6
TOTAL	42	3	13	28	24	0	0	0	3	113
<i>Part de la mortalité</i>	37%	3%	12%	25%	21%	0%	0%	0%	3%	100,00%





PRÉFET DE L'HÉRAULT

Liberté
Égalité
Fraternité

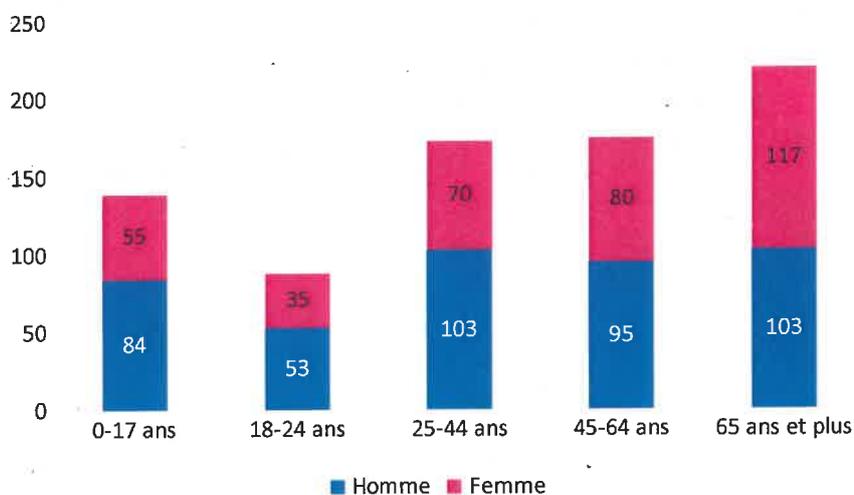
Les véhicules de tourisme ont blessé 63 % des usagers tous modes de déplacement confondus. Les usagers de véhicules de tourisme représentent 31 % des blessés.

Qui blesse qui en agglomération hors autoroute 2017-2021

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	26	87	85	236	3	6	0	13	456
COLLISION AVEC										
Piéton	0	3	4	11	11	0	0	0	0	29
Vélo	9	8	0	5	0	0	0	0	0	22
Cyclo	19	2	6	0	3	0	0	0	0	30
Moto	40	4	3	15	23	4	0	0	1	90
VT	376	157	175	426	406	12	2	2	9	1565
VU	54	24	22	39	21	34	0	0	1	195
PL	5	3	8	4	8	0	1	0	2	31
TC	4	3	0	3	1	0	0	0	0	11
Autre	5	6	3	3	11	3	0	0	0	31
MULTI-COLLISION	15	7	7	33	150	11	0	0	1	224
TOTAL	527	223	255	605	758	69	6	2	20	2465
<i>Part de blessés</i>	21%	9%	10%	25%	31%	3%	0%	0%	1%	100,00%

Les hommes représentent 55 % des victimes et sont particulièrement touchés sur les tranches 25-44 ans et 65 ans et plus. Les femmes dans la tranche 65 ans et plus, représentent 15 % des victimes. Ramené à leur part de la population, les personnes âgées sont surreprésentées dans les accidents corporels 28 % des blessés, pour une part de la population du département de 22 %.

Victimes en modes doux par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 : **-42 %**



Les hommes représentent 86 % des victimes d'accident en 2RM, la tranche d'âges 25 à 44 ans est la plus impactée (31 %).

Le profil des utilisateurs des 2RM est principalement masculin (85 %). Les femmes possèdent de manière générale des 2RM moins puissants que les hommes.

Nombre de victimes pour l'ensemble des 2RM selon l'âge et le sexe en agglomération

	Homme	Femme	N/C	Somme
0-17 ans	105	19		124
18-24 ans	183	29		212
25-44 ans	279	37		316
45-64 ans	185	38		223
65 ans et plus	21	4		25
Indéterminés	1		0	1
Somme :	774	127	0	901

La grande majorité des usagers tués ou blessés le sont dans un accident hors intersection (62,29 %).

Répartition des accidents corporels en et hors intersection en agglomération 2017-2021

En/hors intersection	Accidents	Pourcentage	Tués	Victimes
Hors intersection	1270	62,29%	84	1598
En intersection	769	37,71%	29	980
Total	2039	100,00%	113	2578

Part des accidents en intersection : 38%



Le non-respect des feux est le facteur principal à l'origine du plus grand nombre de victimes des accidents corporels.

Répartition des victimes en intersection (résultat ci-dessus) selon le régime de priorité en agglomération 2017-2021

Régime de priorité	Victimes	Pourcentage
Feux	276	49,20%
Priorité à droite	56	9,98%
Stop	55	9,80%
Cédez le passage	31	5,53%
Route prioritaire	39	6,95%
Giratoire	57	10,16%
Autre	47	8,38%
Total	561	100,00%



Principales caractéristiques des accidents sur autoroute

En 2021 le réseau routier de France métropolitaine représente près de 1,1 million de kilomètres. La gestion des divers types de voies évolue.

En 2021, 248 personnes ont été tuées sur autoroute. Sur autoroute, 40 % des personnes sont tuées dans un accident sans tiers. Une personne tuée sur quatre est un passager de véhicule et 7.7% sont des piétons.

Rapporté au trafic porté par les autoroutes, 1,61 personnes ont été tuées par milliard de kilomètres parcouru sur autoroute, alors que ce ratio est de 4,4 pour l'ensemble des réseaux.

Outre l'interdiction aux usagers vulnérables, cette différence s'explique par les caractéristiques de conception de ces infrastructures qui préviennent, dans la mesure du possible, les chocs frontaux et les accidents liés aux carrefours.

Entre 2017 et 2021, 37 personnes ont été tuées sur les autoroutes du département. Les automobilistes représentent la moitié des tués avec 18 usagers VT tués.

Qui tue qui autoroute 2017-2021

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	0	4	7	0	2	0	0	13
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VT	5	0	0	0	3	0	0	0	0	8
VU	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
PL	5	0	0	0	3	0	0	0	0	8
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MULTI-COLLISION	3	0	0	0	3	0	0	0	0	6
TOTAL	13	0	0	4	18	0	2	0	0	37
<i>Part de la mortalité</i>	35%	0%	0%	11%	49%	0%	5%	0%	0%	100,00%



**PRÉFET
DE L'HÉRAULT**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Les usagers de véhicules de tourisme représentent 83 % (367) des blessés sur autoroute, 20 % (87) ont eu un accident sans tiers impliqué.

Qui blesse qui autoroute 2017-2021

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	0	9	87	6	6	0	1	109
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VT	2	0	0	5	131	9	6	0	0	153
VU	0	0	0	1	18	3	1	0	0	23
PL	0	0	0	1	33	4	4	0	0	42
TC	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Autre	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
MULTI-COLLISION	0	0	0	2	95	6	8	0	0	111
TOTAL	3	0	0	18	367	28	26	0	1	443
<i>Part de blessés</i>	1%	0%	0%	4%	83%	6%	6%	0%	0%	100,00%

86 % des victimes motocyclistes sont des hommes, 32 % ont entre 25 et 44 ans et 53 % entre 45 et 64 ans.

Nombre de victimes motocyclistes selon l'âge et le sexe sur autoroute

	Homme	Femme	N/C	Somme
0-17 ans				0
18-24 ans		1		1
25-44 ans	6		1	7
45-64 ans	10		2	12
65 ans et plus	2			2
Indéterminés				0
Somme	19		3	22



L'utilisation des 2RM sur autoroute reste marginale, la moitié des motocyclistes blessés (9) ont un accident sans tiers.

21 accidents de motocyclistes sur autoroute dont 12 sans tiers

Évolution des victimes motocyclistes sur autoroute

Année	Victimes
2017	3
2018	3
2019	2
2020	6
2021	8

C'est au retour des beaux jours, qu'ont lieu la plupart des accidents, ainsi les mois de juin à octobre regroupent 63,65 % des victimes.

Répartition des victimes motocyclistes selon le mois sur autoroute

Mois	Victimes	Pourcentage
Janvier		
Février	3	13,64%
Mars	2	9,09%
Avril		
Mai	1	4,55%
Juin	3	13,64%
Juillet	3	13,64%
Août	5	22,73%
Septembre		
Octobre	3	13,64%
Novembre	1	4,55%
Décembre	1	4,55%
Somme :	22	100%



Sur l'année 2017 à 2021, les victimes d'accidents sur autoroute se sont réparties dans 74 % des cas en section rectiligne.

Répartition des victimes en ligne droite/virage sur autoroute

	Ligne droite	Virage	Tracé en plan non renseigné	Somme total
Victimes	354	107	19	480
Part des victimes	74 %	22 %	4 %	100 %

Part des victimes en ligne droite : 74 %

86 % des personnes blessées ou tuées sur autoroute l'ont été dans un accident où le véhicule a heurté un obstacle bordant la chaussée. Dans 83 % des cas il s'agit d'une glissière (plus 50 % béton et moins 50 % métalliques). Les glissières étant employées pour protéger d'obstacles plus agressifs et les obstacles non protégés étant loin du bord de chaussée d'autoroute, les arbres, les fossés, les murs ou piliers de ponts mais aussi les véhicules en stationnement.

Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté sur autoroute (accident avec véhicule seul et sans piéton)

	Glissière béton	Glissière métal.	Autre glissière	Bât., mur	Fossé, talus ou paroi rocheuse	Autre	Somme
Victimes	47	44	1	3	2	14	111

La pluie est relevée dans 11 % des accidents corporels. Le nombre de déplacements quotidiens est peu influencé par la météo, excepté par conditions extrêmes (pluies très fortes, neige, grand froid).

Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques sur autoroute

	Normale	Pluie	Temps couvert	Temps éblouissant	Autre	Somme
Accidents	230	31	2	3	12	278

Part des accidents avec des conditions atmosphériques normales : 83 %



L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience

Le bilan de ce qui a été réalisé sur les cinq précédentes années (2017-2021) constitue un préalable indispensable. Le suivi des PDASR effectué chaque année, ainsi que les évaluations à mi-parcours du précédent DGO sont les bases de ce travail de retour d'expérience.

Ce bilan des réalisations effectives sur le terrain complète le diagnostic territorial proposé par les observatoires Départementaux de Sécurité Routière.

L'évaluation des actions a pour objectifs :

- d'identifier les orientations qui ont été traduites par des actions de sécurité routière menées dans le département, et parmi celles-ci :
 - Celles qui ont fonctionné et pourquoi,
 - Celles qui n'ont pas eu d'effets et pourquoi
- de connaître les orientations d'actions qui n'ont pas été traduites par des actions de sécurité routière.

Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Les enjeux nationaux :

Risque routier professionnel

Depuis 2015, la préfecture est sollicitée pour mettre en place des actions de prévention dans le 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 test o choc et voiture tonneau en fonction des disponibilités).

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.

Plusieurs actions ont ainsi été menées sur plusieurs sites de la SNCF, de la société Nicollin (ramassage des ordures ménagères), le Port de Sète, ENEDIS, DDSP, UMIH (pour les professionnels de la restauration), ENCCRF (promotions des contrôleurs et des inspecteurs).



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

Une sensibilisation aux risques routiers professionnels a également été faite à l'occasion d'un colloque organisé par le CNFPT pour les agents du Conseil départemental et lors d'un forum des polices municipales.

Conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)

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 2016 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, la Féria de Béziers...)

Informersur 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 2014 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 :

- multiples actions de prévention en milieu festif étudiant avec Avenir Santé (aide à la préparation de soirées, stands lors de ces soirées), en sortie de discothèques avec le CODES 34, lors de grands évènements festifs (Saint Louis à Sète, Féria de Béziers ...) ou de fêtes votives traditionnelles (subvention, prêt de bornes éthylotests ...)



PRÉFET DE L'HÉRAULT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

- Signature d'une convention de partenariat avec l'Association Générale des Etudiants de Montpellier (AGEM) pour le financement de navettes pour les soirées festives organisées par une quinzaine d'associations d'étudiants

- campagne d'affichage sur les dangers de l'alcool au volant en fin d'année sur plus de 350 supports (sites facultés, écoles supérieures, lieux sportifs, résidences étudiantes, restaurants/bars, parkings...)

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, Béziers) : dans le cadre de dispositifs du genre « Poz alco » - sensibilisation et information des jeunes, des parents, des élus, des tenanciers de débits de boissons

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

-depuis 2016, relai systématique de toutes les campagnes de communication nationales par le service de communication de la préfecture via les réseaux sociaux

- Contrôle et 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)

Les jeunes (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)

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,



PRÉFET DE L'HÉRAULT

Liberté
Égalité
Fraternité

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.

Sensibilisation des collégiens :

- Sensibilisation, sur une semaine, d'un millier d'élèves de 3^e de Collège du biterrois.
- Sensibilisation à la sécurité routière des élèves de 4^e et de 3^e d'un collège en zone sensible dans le cadre d'une opération menée par la PN au titre de la PSQ.
- **Educap City** organisé par le Centre Loisirs Jeunes de la Police Nationale à Montpellier auquel participent depuis le début les IDSR.

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.

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

Plusieurs actions dans les lycées (classes de secondes en priorité) et en CFA (Baillargues, Pézenas...).

Sensibilisation dans l'enseignement supérieur :

Actions de sensibilisation ciblées sur la préparation de soirées étudiantes menées par Avenir Santé avec les Bureaux des Élèves concernés.
Journées de prévention à l'université de Montpellier (Sciences, Lettres).

Les seniors (65-74 ans et 75 ans et +)

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).



PRÉFET DE L'HÉRAULT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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 ».

Les enjeux locaux :

Le partage de la voirie (urbain / interurbain)

Sensibilisation au port du casque et à la nécessité d'être bien vu au départ de plusieurs randonnées cyclistes mais aussi en collaboration avec une grande enseigne de sports.

Achats pour la FFC de plaques magnétiques « La route se partage / Je double, je m'écarte » à poser sur des véhicules suiveurs.

Action de communication sur le partage de la route, avec des clubs cyclistes, à l'occasion du passage de « La Vuelta »

Achats de coupe-vent « La route se partage / Je double, je m'écarte » pour des clubs cyclistes

infractionnistes :

Sensibilisation aux dangers de l'alcool au volant dans le cadre de compositions pénales (2 séances / mois animées par des IDSR).

Alternatives aux poursuites avec le Centre neurologique PROPARA

Alternative aux poursuites lors du passage à 80 km/h

grand public :

Rencontres de la Sécurité.

Opération « Bien vu ensemble » à l'occasion du passage à l'heure d'hiver
sensibilisation à la sécurité routière dans des quartiers prioritaires et aide au passage du permis de conduire pour des personnes en difficulté

stands lors de diverses manifestations (Festival éco-mobilité, rassemblements véhicules anciens, Journée des Activités Physiques Adaptées...).

Tournage de spots sur la vitesse, l'alcool et le téléphone au volant avec des joueurs du MHSC (président Laurent Nicollin) et des salariés de la Sté Nicollin (président Olivier Nicollin) pour faire le parallèle entre les dangers qui peuvent en résulter dans ces 2 activités et plus largement au-delà. Ce film sera mis à la disposition de la préfecture.

Inauguration du contournement A9/Montpellier

Les « 50 ans de la sécurité routière - En route pour la Vie » sous forme d'exposition autour des véhicules.



PRÉFET DE L'HÉRAULT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Les deux-roues motorisés

Sensibilisation « reprise de guidon » rallye sécurité de l'EDSR mais aussi rallye sécurité organisé par la PN dans le biterrois.

Relais « Calmos » en partenariat avec la FFMC 34 sur des axes accidentogènes et sur l'A9 à l'occasion du Bol d'Or au Castelet.

Plusieurs ateliers prévention 2 RM (MLI ...)

Sensibilisation à la problématique 2 RM lors de toutes les actions de sensibilisation menées par les IDSR

Participation à l'achat d'une piste mini moto pour la FFMC

Les distracteurs

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 de vitrophanies sur les voitures notamment lors de « villages prévention » l'été en bord de mer.

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.

Toutes ces actions (listes non exhaustives) ont été menées soit par les IDSR seuls, soit en partenariat avec la Fondation de la Route, la PR, MACIF prévention, les pompiers, la PN, l'EDSR ..., soit ont bénéficié uniquement d'un soutien financier dans le cadre du PDASR (ex actions menées par la FFMC, la LCVR, Avenir Santé, le CODES ou les partenaires institutionnels)



Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

Enjeux	2018	2019	2020	2021	2022
Alcool/stupéfiants	25 %	29 %	29 %	28 %	40 %
Jeunes	29 %	32 %	36 %	28 %	11 %
2 roues motorisés	15 %	11 %	10 %	2 %	8 %
milieu professionnel	5 %	0 %	0 %	9 %	1 %
partage voirie	3 %	4 %	12 %	9 %	12 %
distracteurs	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %
seniors	0,42 %	0 %	0 %	3 %	0 %
Sous-total	77 %	76 %	87 %	79 %	71 %
Équipements de service	23 %	24 %	13 %	21 %	29 %
maintenance simulateurs	3 %	0 %	0 %	0 %	0 %
borne éthylotest	0 %	0 %	0 %	0 %	6 %
éthylotests chimiques	5 %	6 %	2 %	3 %	3 %
matériel pédagogique préfecture	14 %	18 %	11 %	18 %	20 %
Nombres d'actions organisées par la préfecture, en partenariat ou actions en régie	40	63	58	20	54
Total budget PDASR	143990	151279	117287	152000	144128

2019 : Prise en charge panneaux 80 km/h pour un total de 39 887,56 euros (hors budget)



Les enjeux et orientations pour 2023-2027

Priorisation des enjeux sur le territoire

Les enjeux nationaux (2RM, Risque routier professionnel, conduites à risque et la mobilité douce) restent prioritaires dans la mise en œuvre mais l'analyse de l'accidentalité dans le département de l'Hérault nous oblige à être vigilant sur les classes d'âges suivantes :

- Les jeunes de 18 à 24 ans sont les plus touchés par la mortalité routière (c'est même la première cause de mortalité pour cette classe d'âge). Rapporté à leur part de la population, le nombre de jeunes de 18-24 ans tués par million de jeunes est 2 fois plus important que le nombre total de personnes décédées sur les routes en France métropolitaine par million d'habitants.
- Le risque et la gravité sont nettement plus élevés pour les seniors, particulièrement pour les 75 ans et plus, que pour les autres classes d'âge. Les piétons de 75 ans et plus constituent un enjeu spécifique en ville.

Deux-roues motorisés :

Selon les calculs réalisés lors d'une enquête nommée Parc Auto Volume 2 RM 2019, le risque d'être tué au guidon d'un cyclomoteur, pour une distance d'un kilomètre parcouru, est 17 fois plus important que ce même risque au volant d'une voiture. Pour la même comparaison motocyclette/voiture, le risque est cette fois-ci 22 fois supérieur. Ce facteur croît jusqu'à 24 pour un conducteur de moto lourde ($>125 \text{ cm}^3$).

La gravité des accidents est par ailleurs fortement liée à la puissance de la moto. En toute logique, plus les vitesses sont grandes, plus les dangers et les dégâts potentiels sont importants. D'où l'importance de l'équipement et l'obligation de port du casque depuis 1973 pour les motocyclistes, et 1980 pour les cyclomotoristes. Depuis 2016, le port de gants adaptés (certifiés CE) est obligatoire pour tous les conducteurs de 2 roues motorisé.

Les trois quarts de la mortalité routière interviennent dans un accident impliquant un véhicule de tourisme.

Un quart des automobilistes tués sont des seniors et un sur cinq a entre 18 et 24 ans. La moitié des automobilistes tués le sont dans un accident sans tiers.

Entre 2000 et 2010, le nombre d'automobilistes tués a diminué de - 60 % (- 8,9 % par an en moyenne). Entre 2010 et 2019, le nombre d'automobilistes tués sur la route



PRÉFET DE L'HÉRAULT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

a régressé de -23,4 % (soit une baisse de - 2,9 % par an en moyenne). Puis, entre 2019 et 2021, ce nombre de tués a baissé de 6,6 %.

En 2020, les 18-24 ans représentent un quart des automobilistes tués alors qu'ils constituent 8 % de la population.

Les automobilistes âgés de 65 ans et plus représentent en 2021 27 % de la mortalité automobiliste (19 % en 2010 et 16 % en 2000) pour 20 % de la population (17 % en 2010 et 16 % en 2000).

Vitesse :

La vitesse « excessive ou inadaptée aux circonstances » est la première cause d'accidents mortels. Les forces de l'ordre relèvent ce facteur dans un accident mortel sur trois. Dans les accidents mortels, ce facteur vitesse intervient plus souvent que la moyenne sur les routes limitées à 70 km/h, ce qui reflète probablement la difficulté pour les conducteurs de percevoir la spécificité de ces sections et de prendre conscience des dangers associés.

Il est moins présent sur les autoroutes limitées à 130 km/h. La vitesse influe à la fois sur la capacité du conducteur à s'adapter aux situations rencontrées et aux événements inattendus (distance parcourue durant le temps de réaction, évitement possible ou non, puis distance de freinage), et sur sa gravité lésionnelle (énergie dissipée dans le choc).

Malgré les progrès techniques, les véhicules ne sont pas conçus pour résister aux chocs à grande vitesse (au-delà de 55 km/h lors de l'impact). Les équipements, ceintures ou airbags, et l'absorption d'énergie par la déformation, ne suffisent pas à protéger les organes internes du corps humain. Or, la plupart des accidents mortels pour les occupants de véhicules de tourisme se produisent à des vitesses résiduelles (après freinage) comprises entre 40 et 80 km/h.

Alcool et stupéfiants :

La **conduite en état d'ivresse** est la deuxième cause de mortalité sur les routes, après la vitesse.

Sauf si c'est spécifié autrement dans les études présentées, un conducteur est caractérisé comme « alcoolisé » si son taux d'alcool dans le sang est supérieur à la limite légale la plus courante, à savoir un taux supérieur ou égal à 0.5 g/l de sang. Les jeunes adultes (18-24 ans et 25-34 ans), conducteurs ou piétons, sont plus souvent sous emprise de l'alcool lorsqu'ils sont présumés responsables d'accidents mortels que les autres classes d'âge. 81 % des personnes tuées dans un accident impliquant



un conducteur alcoolisé soit le conducteur lui-même soit un passager de son véhicule.

Parmi les conducteurs alcoolisés, 35 % des personnes tuées, dont le port de la ceinture est renseigné, ne portaient pas de ceinture (contre 12 % dans les accidents sans alcool). Par ailleurs, la consommation d'alcool pour un piéton, occasionnant également une baisse de la vigilance et une altération des capacités cognitives, augmentent donc l'exposition au danger et la prise de risque de l'usager. 18 % des piétons tués, testés à l'alcool, présentaient un taux supérieur à 0,5 g/l, et pour 48 % d'entre eux, ce taux était supérieur à 2 g/l.

Dans les accidents mortels, 12 % des conducteurs contrôlés sont **positifs aux stupéfiants** (quasiment la même part qu'en 2019). Cette proportion varie selon le mode de transport : elle est de 30 % pour les cyclomotoristes, 13 % pour les automobilistes et 3 % pour les conducteurs de poids lourds.

Les conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants dans les accidents mortels sont :

- à 61 % des conducteurs de véhicule de tourisme et à 18 % des conducteurs de motocyclette,
- à 91 % des hommes,
- à 31 % âgés de 18 à 24 ans, à 30 % de 25 à 34 ans, et à 17 % de 35 à 44 ans.

Si dans 21 % des accidents mortels, au moins un conducteur avait consommé des stupéfiants, il est estimé que la consommation de stupéfiants est une cause principale de l'accident mortel dans 13 % des cas.

La conduite nécessite une information permanente du conducteur et une forte concentration pour pouvoir réagir au plus vite et prendre les bonnes décisions. Pourtant, l'attention du conducteur est ponctuellement détournée vers d'autres tâches, réduisant sa capacité de détection des événements de la circulation et sa réactivité face aux incidents.

Défaut d'attention et distracteurs :

En France en 2021, le facteur causal « inattention ou usage de téléphone ou distracteurs technologiques » est relevé chez un conducteur dans 23 % des cas (369 personnes tuées en France). Il existe plusieurs types de distracteurs (visuels, manuels, cognitifs ou auditifs) provenant de sources internes ou externes au véhicule. En particulier, l'errance mentale (« mind wandering »), c'est-à-dire le fait d'être perdu dans ses pensées, représente un danger significatif pour la sécurité routière.

L'attention du conducteur est plus ou moins mobilisée selon son expérience de la conduite. Ainsi le conducteur novice n'a que peu d'automatisme en place et dispose



de peu de disponibilité attentionnelle pour appréhender et gérer des situations de conduite complexes.

Des études révèlent que le défaut d'attention est présent (selon la portée que l'on donne à la notion d'attention perturbée) dans 25 à 50 % des accidents corporels.

Selon une analyse multifactorielle des causes d'accidents (ASFA) entre 2016 et 2020, l'inattention intervient dans 15 % des accidents mortels sur autoroute. Pour l'Organisation Mondiale de la Santé, l'utilisation du téléphone au volant quadruple le risque d'accident.

Selon l'expertise collective Ifsttar-Inserm, une communication téléphonique multiplie par trois le risque d'accident matériel ou corporel et près d'un accident corporel de la route sur dix serait lié à l'utilisation du téléphone en conduisant. On peut ajouter que le risque serait similaire entre téléphoner avec ou sans « kit mains libres » en raison de la composante cognitive de la distraction.

Équipements de sécurité :

Les équipements de sécurité abordés ici concernent exclusivement les **équipements de protection individuelle**, ceux dont l'utilisation dépend de la « bonne » volonté de l'utilisateur.

En matière de risque, et le risque routier ne déroge pas à la règle, il est toujours préférable d'éliminer le risque, ou de le réduire par des solutions ne dépendant pas de l'initiative individuelle. Éliminer le risque sur la route, c'est à l'extrême ne pas se déplacer ou utiliser le réseau ferré. Les éléments de sécurité active des véhicules permettent d'éviter l'accident tels l'ESP, qui rectifie la trajectoire, l'avertisseur de franchissement de ligne, l'ABS qui assiste le freinage...

Mais l'accident, ou le freinage très brutal, ne peuvent pas toujours être évités, et en dernier ressort certains équipements de sécurité sont indispensables pour compléter le dispositif :

- le **port de la ceinture** pour les automobilistes et usagers de véhicules lourds ou de transports en commun - **21 % des tués ne portaient pas la ceinture en 2021 ;**
- le **port du casque** et protections corporelles pour les usagers de deux ou trois roues, motorisés ou non. Le port du casque est obligatoire depuis le 22 mars 2017 pour les enfants de moins de 12 ans. Le port du casque progresse dans les grandes agglomérations : 27 % en semaine et 36 % le week-end en 2021 contre respectivement 17 % et 28 % en 2016.
- le **port d'un vêtement de haute visibilité** certifié est obligatoire pour les cyclistes hors agglomération, la nuit, ou lorsque la visibilité est insuffisante.



PRÉFET DE L'HÉRAULT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Risque routier professionnel :

Les accidents impliquant un PL sont particulièrement graves : en 2021, ils sont mortels dans 14 % des cas, contre 5 % pour les accidents sans PL. **89 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un poids lourd (PL) ne sont pas des usagers de poids lourd**, 31 % sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers de deux-roues motorisés). 2 usagers de PL sur 3 sont tués dans un accident sans tiers.

En 2021, 70 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un VU sont en dehors du VU. Parmi ces 241 personnes tuées, 61 % sont des **usagers vulnérables** (48 piétons, 29 cyclistes et 69 usagers de deux-roues motorisés) et 38 % des automobilistes.



**PRÉFET
DE L'HÉRAULT**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Les orientations d'actions

Un comité de pilotage animé par Madame BASSO Elisa, Directrice de Cabinet, s'est tenu le 30 novembre 2022 pour le « lancement de la réflexion sur le DGO ».

De nombreux partenaires ont répondu favorablement (DDSP, EDSR, DDTM, Métropole de Montpellier, Sète, Procureurs de Montpellier et Béziers, CARSAT, Associations, ASF - VINCI, IDSR, CCI de l'Hérault, Élus, Mutuelle des Motards).

Par la suite, le travail de groupe s'est tenu sur le portail OSMOSE jusqu'au 8 février, date du retour des groupes de travail.

L'objectif était de proposer et retenir des orientations d'actions dans les différents enjeux nationaux.



Les conduites à risque

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)
Prévention	Tous (jeunes, adultes)	organiser des stands de prévention dans les événements festifs
Prévention	Tous (jeunes, adultes)	Mobiliser et former les organisateurs d'événements festifs, Former les professionnels intervenant auprès des publics cible (social, médico-social...) pour accroître les relais d'information et d'orientation. Travailler autour de la posture adaptée et construire des approches transversales et complémentaires
Prévention	employés d'une structure (Ville, Métropole, préf, grandes sociétés)	développer les événements pour journées de la sécurité routière au travail
Prévention	Jeunes en milieux festifs	Prévenir les accidents de la circulation en sensibilisant directement les jeunes au cœur des milieux festifs (festivals, soirées étudiantes, boîtes de nuit, etc.), là où les risques se prennent et ce, par des actions de "jeunes à jeunes".
Prévention	Jeunes en établissements d'enseignement (secondaire et supérieur)	Sensibiliser les jeunes aux risques encourus par la consommation de produit(s) (notamment sur les dangers du protoxyde d'azote) lorsqu'ils circulent (à deux-roues, en voiture, à pieds...).
prévention	Jeunes usagers d'EDP (Motorisés ou non)	Sensibiliser les jeunes (étudiants, jeunes en Foyers de Jeunes Travailleurs...) sur différents aspects (prévention, code de la route, équipement...), en particulier pour les utilisateurs de trottinettes.
Prévention	Organisateurs d'événements festifs (festivals, associations étudiantes...)	Former/accompagner les organisateurs d'événements festifs pour qu'ils mettent en place des dispositifs de prévention (espaces de prévention, softs moins chers/gratuits, covoiturage, valorisation des Sam...).
Prévention	Gestionnaire de débit de boissons (bars en particulier)	Sensibiliser et former les gestionnaires de débit de boissons aux risques liés à leur activité : rappel sur la législation, les inciter à mettre en place des actions de prévention au sein de leurs structures et proposer des outils de dépistage d'alcoolémie.
Prévention	jeunes de 16 à 25 ans bénéficiaires du dispositif Garantie Jeunes assuré par les missions locales d'insertion de l'Hérault (Claret, Béziers, Ganges, Mauguio, Montpellier, Lunel, Saint Mathieu de Trévières)	Sensibiliser les jeunes adultes des MLI aux enjeux de sécurité routière lors de leurs déplacements au travers d'ateliers (simulateur de conduite, valise dose d'alcool, lunettes d'alcoolémie, réactiomètre électronique, etc) avec rappel préalable des facteurs d'accident.
Prévention	Sensibiliser les mineurs et les jeunes majeurs accueillis par les services de la Protection Judiciaire de la Jeunesse de l'Hérault à la dangerosité des comportements à risque sur la route	Permettre une prise de conscience du public de mineurs ou de jeunes majeurs accueillis par les services de la PJJ de l'Hérault et les dissuader de comportements à risque au volant, notamment la consommation d'alcool et de substances psychoactives.
Prévention	Tous les utilisateurs de Véhicule terrestre à moteur	Sensibiliser les utilisateurs de véhicule à l'utilisation du clignotant.
Prévention	Tous les utilisateurs de Véhicule terrestre à moteur	Sensibiliser les utilisateurs des véhicules motorisés et non motorisés aux dangers des distracteurs et particulièrement de l'utilisation du téléphone au volant ou au guidon
Prévention	Usagers de la route (2 roues motorisée ou non, vls)	Rappeler l'interdiction de circuler avec le port d'un dispositif à l'oreille susceptible d'émettre du son
Prévention	usagers EDPM	Rappeler aux usagers qu'ils sont tenus de respecter du code de la route
Prévention	Usagers de la route aux abords des établissements scolaires	Développer les actions préventives aux abords des établissements scolaires en partenariat avec les conseils municipaux des jeunes
Prévention	Principalement les jeunes mais accessible à tous les publics	Développer la « e-RdR » : prévention et réduction des risques via le numérique.



**PRÉFET
DE L'HÉRAULT**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)
Infrastructures	tous	radars pédagogiques
Infrastructures	tous	Éviter les distracteurs (pub) et masques à la visibilité

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)
Communication	établissements service public (états, collectivités publiques, hôpitaux etc ...	passer un accord pour les campagnes de communication avec l'ensemble des directions.
Communication	Sensibiliser les jeunes lors de soirée ou des rassemblements festifs	Présence IDSR sur les lieux festifs
Communication	passages piétons	Augmenter la visibilité aux abords des passages piétons et/ou rendre la marquage visible la nuit (peinture fluorescente)
Communication	Personnes détenues en maison d'arrêt	Faire de la prévention, de la communication, des stages de sensibilisation



Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)
Contrôle et sanction	Usagers de la route	Contrôler le respect de la réglementation applicable à l'égard des débitants de boissons
Contrôle et sanction	Usagers de la route	Accentuer les contrôles coordonnés des forces de l'ordre (Gdie/PN/ PM) notamment lors des événements festifs.
Contrôle et sanction	Usagers de la route	Développer au sein des collectivités et notamment des Centres de Supervision Urbain le champ de la vidéo-verbalisation.
Contrôle et sanction	tous	déployer les radars urbains après expérimentation
Contrôle et sanction	conduites sous alcool	Diminuer le coût de l'EAD pour permettre un plus grand nombre d'installation dans les véhicules
Contrôle et sanction	Distracteur au volant	9316 verbalisations pour le téléphone au volant en zone gendarmerie. La rétention du permis de conduire doit être effectué dès lors qu'une infraction connexe est constaté menaçant la sécurité d'autrui.
Contrôle et sanction	Jeunes conducteurs	Programme de sensibilisation auprès des jeunes en cas d'accident responsable et pertes de points dans des centres de rééducations.
Contrôle et sanction	47 personnes décédés sur les routes sur le secteur gendarmerie en 2022	Poursuivre les actions de préventions (professionnels et scolaire) et maintenir, voire intensifier les contrôles routiers
Contrôle et sanction	Personnes dont le comportement est dangereux sur les routes	Les services du groupement de gendarmerie vont maintenir la présence ostensible sur le terrain afin de maintenir son action répressive sur les lieux, les moments et les personnes générateurs de risques. Des services avec les moyens spécifiques sont maintenus afin de permettre les contrôles et la répression de conducteurs dangereux : contrôles vitesse avec interception et/ou moyens automatisés, services en civil, services coordonnés regroupant les effectifs de plusieurs unités pour marquer le territoire à des points déterminés...
Contrôle et sanction	Récidiviste alcool et/ou stupéfiants	Renforcer et saisir les véhicules avec un suivi judiciaire plus strict lors de récidiviste sous alcool et/ou stupéfiant (ex accident mortel en date du 20/01/2023 sur la commune de Villeverac (PC annulé judiciaire et récidive alcool.....)
Contrôle et sanction	Personnes détenues en maison d'arrêt	Réponses pénales, sanctions administratives plus dures vis-à-vis du passif des auteurs
Contrôle et sanction	Réflexe au volant et état de santé des séniors	Visite médical et programme de sensibilisation des réflexes et mise à niveau du code de la route



Les deux-roues motorisés

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)
Prévention	Auto-école +FFMC +	sensibiliser sur le rapport accélération/freinage + visibilité + contexte del 'expérimentation des remontées de file
Prévention	Tous les utilisateurs 2RM	Sensibiliser les usagers se déplaçant en deux roues motorisés à une conduite apaisée lors de balades
Prévention	Les jeunes et leurs parents	Sensibiliser au port des équipements et à la pratique du deux roues motorisé ou non motorisé.

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)
Communication	Usagers des deux-roues	Promouvoir la formation « partage de la route » de Sécuriser
Communication	Motards	Intervenir lors des manifestations de motards en diffusant des messages de prévention
Communication	Jeunes	Développer une sensibilisation tout au au long du parcours scolaire et universitaire
Communication	Usagers de deux-roues	Promouvoir l'importance du port des équipements individuels

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)
Contrôle et sanction	Accidents de deux roues	Un trop grand nombre encore en 2022 d'accidents impliquant des deux roues. Des campagnes d'actions en prévention afin de toucher un maximum de motocyclistes (action de prévention et de sensibilisation par des sorties communes avec la gendarmerie) et des actions de contrôles (équipements et vitesse) dans un second temps pour de la répression.
Contrôle et sanction	Conducteur vélos électriques / trottinettes électriques	Port obligatoire de nuit ou pas visibilité réduite aux équipement réfléchissant et port du casque obligatoire.
Contrôle et sanction	Conducteur vélos électriques / trottinettes électriques	Campagne de prévention sur les dangers (piste trottinettes) et la réglementations. Sanction en cas d'infraction comme une immobilisation administrative sur une trottinette débridé en 2022
Contrôle et sanction	Sanctionner les motocyclistes	Installation de radars tourelles et/ou chantiers sur des routes sinueuses et accidentagènes



Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)
Infrastructures	conducteurs 2RM	renforcer les dispositifs de retenue routier (écran moto) sur les zones accidentogènes
Infrastructures	2RM	verbaliser les stationnements sur piste cyclable
Infrastructures	conducteurs 2RM et cyclistes	Ne plus utiliser les raccords de pontage (raccords bitumeux) pour la réparations des fissures des voies de circulations
Infrastructures	tous les usagers	Plaques d'égouts et regards technique éviter installation sur zone fort circulation et opter pour un système plus perenne.
Infrastructures	tous les usagers	Ralentisseurs suivre recommandation du Cerema par les collectivités.
Infrastructures	tous les usagers	Marquage en peinture qui respectent les normes de glissance

La mobilité douce

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)
Prévention	usagers vélo et EDP-m et sm + technicien + élus	prévention et communication sur le code de la Rue
Prévention	écoliers (GS-cm2)	enfant : piéton, passager, à vélo, (passeport piéton/APER) échanges au sein du Conseil Municipal des Enfants+Parcours citoyen
Prévention	Enfants de 4 à 7 ans en milieu scolaire ou périscolaire	Permettre à ce jeune public d'évoluer et d'apprendre les différentes étapes des dangers sur la route afin de les sensibiliser, dès le plus jeune âge, aux risques routiers et notamment aux règles de circulation en tant que piétons, s'agissant d'usagers particulièrement vulnérables.
Prévention	Élèves des écoles primaires	Permettre dans le cadre du continuum éducatif aux élèves en fin de scolarité primaire d'acquérir les connaissances et la technicité afin de pouvoir se déplacer en sécurité à vélo.
Prévention	EDP EDPM , usages déviants sur voies réservées	Mise en place d'une phase de sensibilisation par voie de communication (affiche, marquage sur le tramway,....) Le fait de circuler sur les voies de Tram est interdit pour les EDP et les vélos
Prévention	EDP EDPM , usages déviants sur voies réservées	La métropole pourrait aussi communiquer sur la circulation sur les voies de Tram, les risques pris par ces usagers surtout en cas d'accident, sont-ils couverts ? (assurance, prise en charge des frais médicaux????)

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)
Contrôle et sanction	EDP EDPM , usages déviants sur voies réservées	présence et sanction de l'infraction
Contrôle et sanction		verbaliser les stationnements sur piste cyclable
Contrôle et sanction	EDP EDPM , usages déviants sur voies réservées	Passé la période pédagogique , mise en place d'opérations de contrôle conjointe (PN et PM)



Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)
Infrastructures	cycliste	création de continuité cyclable et de réseau structurant vélo
Infrastructures	cycliste	Lutter contre l'occupation illicite des infrastructures dont les voies de tramway interdites strictement aux vélo (accidents graves et mortels à déplorer sur Montpellier) et proposer des alternatives par des itinéraires dédiés.
Infrastructures	écoliers	déployer les rues aux écoliers et sécuriser les chemins des écoliers
Infrastructures	piétons	déployer la suppression du stationnement à 5 m des passages piétons
Infrastructures	conducteurs 2RM et cyclistes	Entretien de la voirie pour éviter la formation de nids de poules
Infrastructures	conducteurs 2RM et cyclistes	Suppression des installations de pavés sur les voies de circulation.

Le risque routier professionnel

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)
Prévention	Chambres consulaires, RH / RSE des entreprises	Améliorer la connaissance / Promouvoir la réalisation de diagnostics de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises prioritairement dans les branches professionnelles identifiées comme étant « à risque » (horaires décalés, nombreux déplacement, fatigue...)
Prévention	Tous les utilisateurs de Véhicule terrestre à moteur, surtout professionnels de la route	Sensibiliser les usagers de véhicules terrestre à moteurs thermiques aux risques liés aux débordements de carburants.
Prévention	Pour les distracteurs avec une cible chauffeurs de tramway et bus urbain	Rappel de la règle, des risques encourus et demander à l'employeur de mettre en place un système pour interdire l'usage du téléphone et utiliser la vidéo verbalisation pour constater ces infractions.
Prévention	Agents publics	Mettre en place un module internet de questions de code de la route pour évaluer individuellement sa connaissance, puis partager en commun l'évaluation et la correction dans un moment de convivialité au sein des services.



**PRÉFET
DE L'HÉRAULT**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)
Communication	Grandes surfaces de bricolage	Informier sur le risque routier pro, le respect des capacités des VUL et l'arrimage des charges, i
Communication	Fédérations	Intervenir auprès des principales pour informer du risque

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)
Contrôle et sanction	Chauffeurs de transports en commun (TAM et Hérault transport) et force de l'ordre pour action	Sensibiliser la collectivité employeur puis dans un second temps organiser des contrôles alcoolémie, stup et généraliser les équipements EAD (éthylotest anti démarrage) à tous les véhicules transportant des personnes.
Contrôle et sanction	Chauffeurs de transports individuels (taxi et ambulance)	Sensibiliser les fédérations et syndicats puis dans un second temps organiser des contrôles alcoolémie, stup et généraliser les équipements EAD (éthylotest anti démarrage) à tous les véhicules transportant des personnes.
Contrôle et sanction	Livreurs (vélo+2m+VU)+ entreprise fini/parti (VU +Camion) + conducteurs TC (bus/TRAM)	respect du code (aire piétonne, distracteurs, feux , vitesse, etc.)
Contrôle et sanction	Distracteur au volant	9316 verbalisations pour le téléphone au volant en zone gendarmerie. La rétention du permis de conduire doit être effectué dès lors qu'une infraction connexe est constaté menaçant la sécurité d'autrui.
Contrôle et sanction	Chauffeurs professionnels	Obligation aux chauffeurs de taxi au port de la ceinture de sécurité
Contrôle et sanction	Chauffeurs professionnels	Renforcer les contrôles des chauffeurs poids lourds et une tarification de la contravention à 135 euros. Pas de minoration pour les professionnels.



Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

Mise en œuvre dans le cadre du PDASR

2023 :

Les conduites à risque

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)	Action(s)
Prévention	Tous (jeunes, adultes)	organiser des stands de prévention dans les événements festifs	Promouvoir par le PDASR des associations présents lors des événements
Prévention	Tous (jeunes, adultes)	Mobiliser et former les organisateurs d'événements festifs, Former les professionnels intervenant auprès des publics cible (social, médico-social...) pour accroître les relais d'information et d'orientation. Travailler autour de la posture adaptée et construire des approches transversales et complémentaires	Organisation d'une session de formation/sensibilisation à destination des professionnels en lien avec les milieux festifs (organisateur, gérants d'établissement, comité des fêtes...) : faire se rencontrer différents acteurs du secteur, les impliquer dans la démarche de prévention en santé, les sensibiliser à la réduction des risques et des dommages (notamment produits psychoactifs), faire découvrir les outils associés et leur fonctionnement (éthylotests...).
Prévention	Jeunes en milieu festifs	Prévenir les accidents de la circulation en sensibilisant directement les jeunes au cœur des milieux festifs (festivals, soirées étudiantes, boîtes de nuit, etc.), là où les risques se prennent et ce, par des actions de "Jeunes à jeunes".	Promouvoir par le PDASR des associations présents lors des événements / Distribuer des outils d'information et de réduction des risques au sein d'espaces festifs et publics fréquentés par les publics visés : démonstration et distribution d'éthylotests pour jeunes permis et permis confirmés, mesure électronique de l'alcoolémie, distribution de réglettes d'évaluation, mise à disposition d'information (numérique et brochures) concernant les risques sur la route (usage et dépistage des substances psychoactives, sommeil, vigilance...)
Communication	établissements service public (états, collectivités publiques, hôpitaux etc ...	passer un accord pour les campagnes de communication avec l'ensemble des directions.	Communiquer auprès de 5 établissements / an
Prévention	jeunes de 16 à 25 ans bénéficiaires du dispositif Garantie Jeunes assuré par les missions locales d'insertion de l'Hérault (Claret, Béziers, Ganges, Mauguio, Montpellier, Lunel, Saint Mathieu de Tréviers)	Sensibiliser les jeunes adultes des MLI aux enjeux de sécurité routière lors de leurs déplacements au travers d'ateliers (simulateur de conduite, valise dose d'alcool, lunettes d'alcoolémie, réactomètre électronique, etc) avec rappel préalable des facteurs d'accident.	Promouvoir par le PDASR des associations actives auprès des jeunes MLI + organisation actions sensibilisation par la coordination SR et les IDSR -
Communication	Sensibiliser les jeunes lors de soirée ou des rassemblements festifs	Présence IDSR sur les lieux festifs	Promouvoir par le PDASR des associations présents lors des événements + IDSR + don ou prêt de matériel
Prévention	Principalement les jeunes mais accessible à tous les publics	Développer la « e-RdR » : prévention et réduction des risques via le numérique.	Assurer une présence sur les réseaux sociaux fréquentés par les jeunes. Diffuser des informations fiables et objectives autour des substances psychoactives et des risques routiers. Relayer et mutualiser des connaissances et des partenaires



**PRÉFET
DE L'HÉRAULT**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)	Action(s)
Contrôle et sanction	Usagers de la route	Accentuer les contrôles coordonnés des forces de l'ordre (Gdte/PN/ PM) notamment lors des événements festifs.	Transmettre à la coordination les dates des événements festifs pour favoriser la coordination entre la PM et l'a DDSP ou l'EDSR
Infrastructures	tous	radars pédagogiques	Prêt radar pédagogique sur demande
Contrôle et sanction	47 personnes décédés sur les routes sur le secteur gendarmerie en 2022	Poursuivre les actions de préventions (professionnels et scolaire) et maintenir, voire intensifier les contrôles routiers	Préventions scolaire et professionnel
Contrôle et sanction	Personnes dont le comportement est dangereux sur les routes	Les services du groupement de gendarmerie vont maintenir la présence ostensible sur le terrain afin de maintenir son action répressive sur les lieux, les moments et les personnes générateurs de risques. Des services avec les moyens spécifiques sont maintenus afin de permettre les contrôles et la répression de conducteurs dangereux : contrôles vitesse avec interception et/ou moyens automatisés, services en civil, services coordonnés regroupant les effectifs de plusieurs unités pour marquer le territoire à des points déterminés...	Contrôle routier avec la DDSP ou l'EDSR –
Contrôle et sanction	Réflexe au volant et état de santé des séniors	Visite médical et programme de sensibilisation des réflexes et mise à niveau du code de la route	Cf règles de visite médicale + proposer aux communes action avec réactomètre + rappel code de la route



Les deux-roues motorisés

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)	Action(s)
Communication	Motards	Intervenir lors des manifestations de motards en diffusant des messages de prévention	Par l'intermédiaire du PDASR en soutenant les projets associatifs
Communication	Jeunes	Développer une sensibilisation tout au long du parcours scolaire et universitaire	Par l'intermédiaire du PDASR en soutenant les projets associatifs + intervention IDSR
Prévention	Auto-école +FFMC +	sensibiliser sur le rapport accélération/freinage + visibilité + contexte del 'expérimentation des remontées de file	Reprise de guidon ?
Prévention	Tous les utilisateurs 2RM	Sensibiliser les usagers se déplaçant en deux roues motorisés à une conduite apaisée lors de balades	Reprise de guidon ?
Infrastructures	conducteurs 2RM	renforcer les dispositifs de retenue routier (écran moto) sur les zones accidentogènes	Nbre de lieux accidentogènes (à définir)
Contrôle et sanction	Conducteur vélos électriques / trottinettes électriques	Port obligatoire de nuit ou pas visibilité réduite aux équipement réfléchissant et port du casque obligatoire.	Campagne de communication sur les conséquences du non port de casque auprès des vendeurs + utilisateurs (Scolaire) en partenariat avec le bonheur à vélo + contrôle prévention « brillez la nuit » et port de casque avec FO et le bonheur à vélo

La mobilité douce

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)	Action(s)
Prévention	écoliers (GS-cm2)	enfant : piéton, passager, à vélo, (passeport piéton/APER) échanges au sein du Conseil Municipal des Enfants+Parcours citoyen - Développer des actions Savoir Rouler à Vélo dès l'école primaire pour réduire les conflits entre usagers : en formation SRAV, l'enfant devient acteur de son déplacement, cela le responsabilise en validant 3 axes pédagogiques pour diminuer ces conflits	Promouvoir par le PDASR des associations mais aussi par le conseil apporté aux communes (interlocuteur jeunesse et spots, les subventions possibles et le contact)
Contrôle et sanction	EDP EDPM , usages déviants sur voies réservées	présence et sanction de l'infraction	Intervention FO
Infrastructures	cycliste	Lutter contre l'occupation illicite des infrastructures dont les voies de tramway interdites strictement aux vélo (accidents graves et mortels à déplorer sur Montpellier) et proposer des alternatives par des itinéraires dédiés. Développer de nouveaux panneaux de signalisation pour prévenir des risques comme ceux utilisés au Canada à Toronto. Développer des aménagements tactiques pour éviter que les cyclistes soient tentés d'utiliser les plateformes de tramway (exemple M12 sur Gambetta + indication de parcours cyclable au sol) . Organiser des événements de prévention autour de cette problématique en rappelant qu'un cycliste, s'il traverse une plateforme, doit prendre un angle de 90 degrés pour ne pas coincer ses roues dans les rails.	Contrôle et sanction
Prévention	EDP EDPM , usages déviants sur voies réservées	Mise en place d'une phase de sensibilisation par voie de communication (affiche, marquage sur le tramway,....) Le fait de circuler sur les voies de Tram est interdit pour les EDP et les vélos	Communication avec la TAM sur tramway + dépliants EDPM distribution (actions 2)+ les vendeurs EDPM Over-Watt... (dépli



Les risques routiers professionnels

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)	Action(s)
Contrôle et sanction	Chauffeurs de transports en commun (TAM et Hérault transport) et force de l'ordre pour action	Sensibiliser la collectivité employeur puis dans un second temps organiser des contrôles alcoolémie, stup et généraliser les équipements EAD (éthylotest anti démarrage) à tous les véhicules transportant des personnes.	Proposer sté de transport action de sensibilisation aux conduites à risques + Proposer la mise en place d'EAD (quid des aides?) +



PRÉFET DE L'HÉRAULT

Liberté
Égalité
Fraternité

2024 :

Les conduites à risque

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)	Action(s)
Prévention	Jeunes en établissements d'enseignement (secondaire et supérieur)	Sensibiliser les jeunes aux risques encourus par la consommation de produit(s) (notamment sur les dangers du protoxyde d'azote) lorsqu'ils circulent (à deux-roues, en voiture, à pieds...).	Sensibilisation collège et lycée (simulateur 2RM, valise alcool, lunettes alcool...)
prévention	Jeunes usagers d'EDP (Motorisés ou non)	Sensibiliser les jeunes (étudiants, jeunes en Foyers de Jeunes Travailleurs...) sur différents aspects (prévention, code de la route, équipement...), en particulier pour les utilisateurs de trottinettes.	Sensibiliser aux risques de circulation en trottinette (respect du code de la route...)
Prévention	Organisateurs d'événements festifs (festivals, associations étudiantes...)	Former/accompagner les organisateurs d'événements festifs pour qu'ils mettent en place des dispositifs de prévention (espaces de prévention, spots moins chers/gratuits, covoiturage, valorisation des Sam...).	Fête votive : sensibiliser et mettre à disposition auprès des collectivités du matériel (borne éthylou...)
Prévention	Sensibiliser les mineurs et les jeunes majeurs accueillis par les services de la Protection Judiciaire de la Jeunesse de l'Hérault à la dangerosité des comportements à risque sur la route	Permettre une prise de conscience du public de mineurs ou de jeunes majeurs accueillis par les services de la PJJ de l'Hérault et les dissuader de comportements à risque au volant, notamment la consommation d'alcool et de substances psychoactives.	Promouvoir en partenariat avec la PJJ, rappel des règles de conduites et les conséquences lors du non respect (alcool et stupéfiants)
Contrôle et sanction	Usagers de la route	Contrôler le respect de la réglementation applicable à l'égard des débitants de boissons	Contrôle FO
Infrastructures	tous	Éviter les distracteurs (pub) et masques à la visibilité	En collaboration avec les gestionnaires de voirie et en fonction des remontés des usagers, Fo, suite à un accident... + communication nationale
Contrôle et sanction	Distracteur au volant	9316 verbalisations pour le téléphone au volant en zone gendarmerie. La rétention du permis de conduire doit être effectué dès lors qu'une infraction connexe est constaté menaçant la sécurité d'autrui.	Contrôle routier FO
Contrôle et sanction	Jeunes conducteurs	Programme de sensibilisation auprès des jeunes en cas d'accident responsable et pertes de points dans des centres de rééducations.	Rapprochement des CRF = proposer actions de sensibilisation auprès des jeunes (hors para et tétra)
Communication	passages piétons	Augmenter la visibilité aux abords des passages piétons et/ou rendre la marquage visible la nuit (peinture fluorescente)	Gestionnaire de voirie : partager auprès de communes tous les dispositifs existants – Marion

Les deux-roues motorisés

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)	Action(s)
Communication	Usagers des deux-roues	Promouvoir la formation « partage de la route » de Sécuriser	Communication auprès des moto-écoles.
Prévention	Les jeunes et leurs parents	Sensibiliser au port des équipements et à la pratique du deux roues motorisé ou non motorisé.	Étendre en collaboration avec les PM lors d'actions de prévention en milieu scolaire (mise à disposition de dépliants, affiches...)
Infrastructures	2RM	verbaliser les stationnements sur piste cyclable	Intervention des FO
Contrôle et sanction	Accidents de deux roues	Un trop grand nombre encore en 2022 d'accidents impliquant des deux roues. Des campagnes d'actions en prévention afin de toucher un maximum de motocyclistes (action de prévention et de sensibilisation par des sorties communes avec la gendarmerie) et des actions de contrôles (équipements et vitesse) dans un second temps pour de la répression.	1 à 2 fois/ an Reprise de guidon + contrôle FO (équipements et vitesse)



PRÉFET DE L'HÉRAULT

Liberté
Égalité
Fraternité

La mobilité douce

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)	Action(s)
Prévention	Enfants de 4 à 7 ans en milieu scolaire ou périscolaire	Permettre à ce jeune public d'évoluer et d'apprendre les différentes étapes des dangers sur la route afin de les sensibiliser, dès le plus jeune âge, aux risques routiers et notamment aux règles de circulation en tant que piétons, s'agissant d'usagers particulièrement vulnérables.	Fournir à toutes les écoles primaires du département au moins une affiche sur les règles de déplacement sur la durée du PDASR + Intervention des FO en milieu scolaire
Contrôle et sanction		verbaliser les stationnements sur piste cyclable - Et verbaliser également les stationnements sur bande cyclable, trottoir, avant, après et sur passage piéton.	Intervention des FO

Les risques professionnels

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)	Action(s)
Prévention	Chambres consulaires, RH / RSE des entreprises	Améliorer la connaissance / Promouvoir la réalisation de diagnostics de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises prioritairement dans les branches professionnelles identifiées comme étant « à risque » (horaires décalés, nombreux déplacements, fatigue...) - Développer des actions de prévention et de communication dans les entreprises lors des Journées de la sécurité routière du 22 au 29 Mai 2023. - Cibler les entreprises dans lesquelles les risques routiers sont les plus élevés. Par exemple, les livreurs par type de véhicules utilisés : vélo, vélo-cargo, 2RM, utilitaire léger, ... - Analyser leur DUERP (Document Unique d'Évaluation des Risques Professionnels) sur la partie trajet (pro et domicile-travail) - Diffuser de la communication ciblée par type de risque. Exemple d'entreprise de transport : angle mort, vitesse, fatigue, alcool, ... - Proposer des ateliers autour de la sensibilisation aux risques routiers en rappelant à l'employeur son obligation de prévention vis-à-vis de ses salariés.	Informier et proposer d'organiser une sensibilisation aux risques routiers par l'intermédiaire des chambres consulaires
Contrôle et sanction	Chauffeurs de transports individuels (taxi et ambulance)	Sensibiliser les fédérations et syndicats puis dans un second temps organiser des contrôles alcoolémie, stup et généraliser les équipements EAD (éthylotest anti démarrage) à tous les véhicules transportant des personnes.	Proposer aux fédérations transports action de sensibilisation aux conduites à risques + Proposer la mise en place d'EAD (quid des aides?) +



**PRÉFET
DE L'HÉRAULT**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

2025 :

Les conduites à risque

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)	Action(s)
Prévention	Gestionnaire de débit de boissons (bars en particulier)	Sensibiliser et former les gestionnaires de débit de boissons aux risques liés à leur activité : rappel sur la législation, les inciter à mettre en place des actions de prévention au sein de leurs structures et proposer des outils de dépistage d'alcoolémie.	Sensibiliser les détenteurs d'une licence 3 aux risques alcool (rappel des conséquences sur la route, fournir des dépliants, des affiches, actions spécifiques lors d'événements (barathon...))
Prévention	Usagers de la route (2 roues motorisée ou non, vls)	Rappeler l'interdiction de circuler avec le port d'un dispositif à l'oreille susceptible d'émettre du son	Contrôle routier avec la DDSP ou l'EDSR – rappel des règles de conduites

Les deux-roues motorisés

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)	Action(s)
Infrastructures	conducteurs 2RM et cyclistes	Ne plus utiliser les raccords de pontage (raccords bitumeux) pour la réparations des fissures des voies de circulations et Revoir les mini bordures (d' 1 cm) sur les pistes cyclables = gros danger de perte de contrôle des cyclistes avec une non adhérence de leur roue avant. (exemple : avenue de Lodève)	Gestionnaire de voirie
Contrôle et sanction	Conducteur vélos électriques / trottinettes électriques	Campagne de prévention sur les dangers (piste trottinettes) et la réglementations. Sanction en cas d'infraction comme une immobilisation administrative sur une trottinette débridé en 2022	Campagne de communication en partenariat avec la Tam + Contrôle prévention FO avec IDSR + contrôle sanction



La mobilité douce

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)	Action(s)
Prévention	Élèves des écoles primaires	Permettre dans le cadre du continuum éducatif aux élèves en fin de scolarité primaire d'acquérir les connaissances et la technicité afin de pouvoir se déplacer en sécurité à vélo.	Promouvoir par le PDASR des associations + Intervention PM + Educateurs communes et Associations en les invitant à se rapprocher de jeunesse et sports
Infrastructures	écoliers	déployer les rues aux écoliers et sécuriser les chemins des écoliers - Redonner de l'espace aux enfants dans la ville pour qu'ils puissent se déplacer en toute sécurité : - en aménageant des espaces apaisés, en agrandissant les trottoirs, en contrôlant que les feux de signalisation piéton afin qu'il n'y ait pas de contradiction de priorité entre les différents usagers (tram, voiture,...) et en réactivant les boutons poussoir des passages piétons. - en bloquant la circulation automobile aux heures d'entrée et sortie des écoles dans le secteur en œuvrant pour la promotion des mobilités actives auprès des enfants, du corps enseignant et des parents pour éviter les conflits d'usagers (Exemple : phénomène du "drive" devant les écoles). - et en proposant des ateliers aux parents pour développer les pédibus et vélibus et leur offrir les moyens de les déployer.	Gestionnaire de voirie + FO
Infrastructures	piétons	déployer la suppression du stationnement à 5 m des passages piétons	Gestionnaire de voirie + FO
Contrôle et sanction	EDP EDPM, usages déviants sur voies réservées	Passé la période pédagogique, mise en place d'opérations de contrôle conjointe (PN et PM)	Contrôle PN et PM

Les risques professionnels

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)	Action(s)
Communication	Fédérations	Intervenir auprès des principales pour informer du risque	Informé risque routier (dépliants, affiches)
Contrôle et sanction	Livreurs (vélo+2m+VU) + entreprise fini/parti (VU +Camion) + conducteurs TC (bus/TRAM)	respect du code (aire piétonne, distracteurs, feux, vitesse, etc.)	Contrôle FO
Contrôle et sanction	Chauffeurs professionnels	Renforcer les contrôles des chauffeurs poids lourds et une tarification de la contravention à 135 euros. Pas de minoration pour les professionnels.	FO + DREAL



PRÉFET DE L'HÉRAULT

Liberté
Égalité
Fraternité

2026 :

Les conduites à risque

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)	Action(s)
Prévention	employés d'une structure (Ville, Métropole, préf, grandes sociétés)	développer les événements pour journées de la sécurité routière au travail	En partenariat avec la CARSAT et la DEETS, proposer des actions sensibilisations (simulateur 2RM et Auto, valise alcool, parcours alcool, réactiomètre...)
Prévention	Tous les utilisateurs de Véhicule terrestre à moteur	Sensibiliser les utilisateurs de véhicule à l'utilisation du clignotant.	Contrôle routier avec la DDSP ou l'EDSR – rappel des règles de conduites
Prévention	usagers EDPM	Rappeler aux usagers qu'ils sont tenus de respecter du code de la route	Communication avec la TAM sur tramway + IDSR dans les trams avec dépliants EDPM + Rdv avec les vendeurs EDPM Over-Watt...
Contrôle et sanction	Usagers de la route	Développer au sein des collectivités et notamment des Centres de Supervision Urbain le champ de la vidéo-verbalisation.	Développement caméra de protection et de verbalisation
Contrôle et sanction	tous	déployer les radars urbains après expérimentation - Et plus spécialement dans les zones apaisées en zone 30	Calendrier
Contrôle et sanction	conduites sous alcool	Diminuer le coût de l'EAD pour permettre un plus grand nombre d'installation dans les véhicules	Contacteur les deux stés installant les EAD pour connaître les possibilités de baisse du prix du matériel et son installation - LCVR
Communication	Personnes détenues en maison d'arrêt	Faire de la prévention, de la communication, des stages de sensibilisation	Proposer actions sensibilisation (réactiomètre, valise alcool, lunettes alcool, conduites sans alcool et/ou sans permis)

Les deux-roues motorisés

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)	Action(s)
Infrastructures	tous les usagers	Plaques d'égouts et regards technique éviter installation sur zone fort circulation et opter pour un système plus perenne.	Gestionnaire de voirie

La mobilité douce

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)	Action(s)
Prévention	usagers vélo et EDP-m et sm + technicien + élus	prévention et communication sur le code de la Rue	Transmettre 2 fois par an aux communes les plus accidentogènes les données de leur secteur, intervention d'IDSR pour des intervention en milieu scolaire + Promouvoir par le PDASR des associations + FO

Les risques professionnels

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)	Action(s)
Prévention	Pour les distracteurs avec une cible chauffeurs de tramway et bus urbain	Rappel de la règle, des risques encourus et demander à l'employeur de mettre en place un système pour interdire l'usage du téléphone et utiliser la vidéo verbalisation pour constater ces infractions.	Proposer sté de transport action de sensibilisation à la conduite avec distracteurs
Contrôle et sanction	Distracteur au volant	9316 verbalisations pour le téléphone au volant en zone gendarmerie. La rétention du permis de conduire doit être effectué dès lors qu'une infraction connexe est constaté menaçant la sécurité d'autrui.	Contrôle FO



PRÉFET DE L'HÉRAULT

Liberté
Égalité
Fraternité

2027 :

Les conduites à risque

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)	Action(s)
Prévention	Tous les utilisateurs de Véhicule terrestre à moteur	Sensibiliser les utilisateurs des véhicules motorisés et non motorisés aux dangers des distracteurs et particulièrement de l'utilisation du téléphone au volant ou au guidon	Contrôle routier avec la DDSP ou l'EDSR – rappel des règles de conduites
Prévention	Usagers de la route aux abords des établissements scolaires	Développer les actions préventives aux abords des établissements scolaires en partenariat avec les conseils municipaux des jeunes	Organiser en partenariat avec les conseils municipaux des jeunes, des actions de sensibilisation si nécessaire avec la PM
Contrôle et sanction	Récidiviste alcool et/ou stupéfiants	Renforcer et saisir les véhicules avec un suivi judiciaire plus strict lors de récidiviste sous alcool et/ou stupéfiant (ex accident mortel en date du 20/01/2023 sur la commune de Villeverac (PC annulé judiciaire et récidive alcool.....)	Contrôle routier avec la DDSP ou l'EDSR –
Contrôle et sanction	Personnes détenues en maison d'arrêt	Réponses pénales, sanctions administratives plus dures vis-à-vis du passif des auteurs	Prévention IDSR en maison arrêt

Les deux-roues motorisés

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)	Action(s)
Infrastructures	tous les usagers	Ralentisseurs suivre recommandation du Cerema par les collectivités.	Gestionnaire de voirie
Infrastructures	tous les usagers	Marquage en peinture qui respectent les normes de glissance	Gestionnaire de voirie
Contrôle et sanction	Sanctionner les motocyclistes	Installation de radars tourelles et/ou chantiers sur des routes sinueuses et accidentogènes	Échange et coordination lors des CAPCOR
Communication	Usagers de deux-roues	Promouvoir l'importance du port des équipements individuels	Sensibilisation milieu scolaire + Campagne d'informations auprès des professionnels de la moto + Associations 2RM par le PDASR + Reprise guidon

La mobilité douce

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)	Action(s)
Infrastructures	cycliste	création de continuité cyclable et de réseau structurant vélo – De plus, séparer les aménagements cyclables, des trottoirs et des voies de circulation des usagers motorisés. Aménager des infrastructures répondant aux recommandations de la CEREMA (Centre d'Étude expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement)	Gestionnaire de voirie
Infrastructures	conducteurs 2RM et cyclistes	Entretien de la voirie pour éviter la formation de nids de poules	Gestionnaire de voirie
Infrastructures	conducteurs 2RM et cyclistes	Suppression des installations de pavés sur les voies de circulation.	Gestionnaire de voirie
Prévention	EDP EDPM , usages déviants sur voies réservées	La métropole pourrait aussi communiquer sur la circulation sur les voies de Tram, les risques pris par ces usagers surtout en cas d'accident, sont-ils couverts ? (assurance, prise en charge des frais médicaux????)	Communication avec la TAM sur tramway + dépliants EDPM distribution (actions 2)+ les vendeurs EDPM Over-Watt...(dépliants et communication auprès des acheteurs) + Communication par l'intermédiaire des



Les risques professionnels

Modalité(s) d'action(s)	Public(s) visé(s)	Orientation(s) d'action(s)	Action(s)
Communication	Grandes surfaces de bricolage	Informé sur le risque routier pro, le respect des capacités des VUL et l'arrimage des charges, i	Contacté les établissements et proposer des affiches. et possibilité de faire régulièrement des annonces ?
Contrôle et sanction	Chauffeurs professionnels	Obligation aux chauffeurs de taxi au port de la ceinture de sécurité	Campagne d'information auprès des fédération + Contrôle sanction

Suivi de l'accidentalité départementale

Suivi de l'accidentalité hebdomadaire, mensuel et annuel par la coordination.

Intégration sur le site de la préfecture d'un baromètre mensuel et annuel par la DDTM (ODSR).

La coordination sollicitera la DDTM selon les orientations d'actions annuelles (cf PDASR) et les indicateurs correspondants.



Indicateurs enjeu conduite à risque

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
« 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

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
« 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

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
« 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



**PRÉFET
DE L'HÉRAULT**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
« conduites à risques » groupe de travail DGO	
Promouvoir par le PDASR des associations présents lors des événements festifs	Nombre personnes sensibiliser lors des événements / Nb d'accidents corporels et mortels pendant la durée de l'événement
En partenariat avec la CARSAT et la DEETS, proposer des actions sensibilisations (simulateur 2RM et Auto, valise alcool, parcours alcool, réactiomètre...)	Nombre de personnes sensibiliser
Promouvoir par le PDASR des associations présents lors des événements	Nombre personnes sensibiliser lors des événements / Nb d'accidents corporels et mortels pendant la durée de l'événement + Sensibiliser au moins 30 % des personnes présente sur l'événement
Sensibilisation collège et lycée (simulateur 2RM, valise alcool, lunettes alcool...)	Nombre de personnes sensibiliser
Sensibiliser aux risques de circulation en trottinette (respect du code de la route...)	SDIS 34 : le nombre d'intervention pour accidents impliquant des trottinettes
Fête votive : sensibiliser et mettre à disposition auprès des collectivités du matériel (borne éthylo...)	Nombre personnes sensibiliser lors des événements / Nb d'accidents corporels et mortels pendant la durée de l'événement
Sensibiliser les détenteurs d'une licence 3 aux risques alcool (rappel des conséquences sur la route, fournir des dépliants, des affiches, actions spécifiques lors d'événements (barathon...))	Nombre de bars favorables aux actions



PRÉFET DE L'HÉRAULT

Liberté
Égalité
Fraternité

Calendrier	Type d'indicateur
» conduites à risques » groupe de travail DGO	
Communiquer auprès de 5 établissements / an	Nombre d'établissements (nbre d'agents)
Promouvoir par le PDASR des associations actives auprès des jeunes MLI + organisation actions sensibilisation par la coordination SR et les IDSR	2 à 3 MLI par an – Prendre RDV en amont car sur les MLI de Montpellier, les ateliers sont à la carte (prédéfinie)
Promouvoir en partenariat avec la PJJ, rappel des règles de conduites et les conséquences lors du non respect (alcool et stupéfiants)	Organiser un espace de prévention et d'échange lors des stage de citoyenneté
Contrôle routier avec la DDSP ou l'EDSR – rappel des règles de conduites	Nbre d'usagers sensibiliser
Contrôle routier avec la DDSP ou l'EDSR – rappel des règles de conduites	Nbre d'usagers sensibiliser
Contrôle routier avec la DDSP ou l'EDSR – rappel des règles de conduites	Nbre d'usagers sensibiliser
Communication avec la TAM sur tramway + IDSR dans les trams avec dépliants EDPM + Rdv avec les vendeurs EDPM Over-Watt...	SDIS 34 : le nombre d'intervention pour accidents impliquant des trottinettes
Contrôle FO	Nbre
Transmettre à la coordination les dates des événements festifs pour favoriser la coordination entre la PM et lla DDSP ou l'EDSR	Nbre de contrôles communs
Organiser en partenariat avec les conseils municipaux des jeunes, des actions de sensibilisation si nécessaire avec la PM	Nbre d'établissements
Développement caméra de protection et de verbalisation	Nbre communes caméra de protection
Calendrier	Nbre de radars urbains
Prêt radar pédagogique sur demande	Nbre de prêt de radars pédagogique
En collaboration avec les gestionnaires de voirie et en fonction des remontés des usagers, Fo, suite à un accident... + communication nationale	Nbre d'intervention positive sur nbre de demandes
Contacteur les deux stés installant les EAD pour connaître les possibilités de baisse du prix du matériel et son installation - LCVR	Nbre d'EAD installés / Nbre d'arrêtés EAD
Promouvoir par le PDASR des associations présents lors des événements + IDSR + don ou prêt de matériel	Nbre d'événements avec participation association, IDSR ou prêt de matériel / Nbre d'événements sur le département
Contrôle routier FO	Nbre de verbalisations + Nbre d'infractions connexes + Nbre de rétentions de permis
Rapprochement des CRF = proposer actions de sensibilisation auprès des jeunes (hors para et tétra)	Nbre d'interventions
Gestionnaire de voirie : partager auprès de communes tous les dispositifs existants – Marion	Nbre de communes
Préventions scolaire et professionnel	Nbre de verbalisations PL, VU + Nbre de verbalisations jeunes (scolaire) 2RM, mobilité douce, permis - 2 ans
Contrôle routier avec la DDSP ou l'EDSR -	Nbre de verbalisations vitesse > et < à 40 km/h
Contrôle routier avec la DDSP ou l'EDSR -	Nbre de verbalisations récidive alcool ou stupéfiants / Nbre de saisie de véhicules.
Proposer actions sensibilisation (réactiomètre, valise alcool, lunettes alcool, conduites sans alcool et/ou sans permis)	Nbre de détenus
Prévention IDSR en maison arrêt	Nbre d'interventions
Cf règles de visite médicale + proposer aux communes action avec réactiomètre + rappel code de la route	Nbre de seniors + Nbre de commune



PRÉFET DE L'HÉRAULT

Liberté
Égalité
Fraternité

Indicateurs enjeu 2RM

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
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

Enjeu « deux-roues motorisés » groupe de travail DGO	Type d'indicateur
Communication auprès des moto-écoles.	Nbre de moto-écoles
Par l'intermédiaire du PDASR en soutenant les projets associatifs	Nbre d'actions
Par l'intermédiaire du PDASR en soutenant les projets associatifs + intervention IDSR	Nbre d'établissements
Reprise de guidon	Nbre de participants
Reprise de guidon	Nbre de participants
Étendre en collaboration avec les PM lors d'actions de prévention en milieu scolaire (mise à disposition de dépliants, affiches...)	Nbre d'actions et nbre d'établissements
Nbre de lieux accidentogènes (à définir)	Nbre de lieux avec dispositifs de retenue routier / Nbre de lieux (à définir)
Intervention des FO	Nbre de verbalisations pour stationnement dangereux
Gestionnaire de voirie	Bilan communes
1 à 2 fois/ an Reprise de guidon + contrôle FO (équipements et vitesse)	Nbre reprise guidon + Nbre infractions relevées (équipements et vitesse)
Campagne de communication sur les conséquences du non port de casque auprès des vendeurs + utilisateurs (Scolaire) en partenariat avec le bonheur à vélo + contrôle prévention « brillez la nuit » et port de casque avec FO et le bonheur à vélo	Nbre de communication auprès des vendeurs + Nbre de contrôle routier
Campagne de communication en partenariat avec la Tam + Contrôle prévention FO avec IDSR + contrôle sanction	Durée campagne de communication + Nbre de contrôle prévention + Nbre infractions relevées
Échange et coordination lors des CAPCOR	Nbre de nx radars tourelles ou chantiers installés ou taux rotation - Nbre existants
Sensibilisation milieu scolaire + Campagne d'informations auprès des professionnels de la moto + Associations 2RM par le PDASR + Reprise guidon	Nbre d'interventions en milieu scolaire + Nbre profe: Nbre



**PRÉFET
DE L'HÉRAULT**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Indicateurs mobilité douce

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
« 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

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
« 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



**PRÉFET
DE L'HÉRAULT**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
« mobilité douce » groupe de travail DGO	
Transmettre 2 fois par an aux communes les plus accidentogène les données de leur secteur, intervention d'IDSR pour des intervention en milieu scolaire + Promouvoir par le PDASR des associations + FO	Informations à 100 % des communes concernées + Nbre d'intervention IDSR
Promouvoir par le PDASR des associations mais aussi par le conseil apporté aux communes (interlocuteur jeunesse et spots, les subventions possibles et le contact)	Nbre d'actions + Nbre d'enfants
Fournir à toutes les écoles primaires du département au moins une affiche sur les règles de déplacement sur la durée du PDASR + Intervention des FO en milieu scolaire	Nbre d'actions + Nbre d'enfants + Nbre d'affiches/ Nbre d'école
Promouvoir par le PDASR des associations + Intervention PM + Éducateurs communes et Associations en les invitant à se rapprocher de jeunesse et sports	Nbre de communes / Nombre de communes avec au moins une école
Intervention FO	Nbre d'infractions relevées
Intervention des FO	Nbre de verbalisations pour stationnement gênant
Gestionnaire de voirie	Bilan communes
Contrôle et sanction	Nbre de verbalisations
Gestionnaire de voirie + FO	Nbre contrôles et travaux effectués pour amélioration de la SR
Gestionnaire de voirie + FO	Nbre d'infractions relevées
Gestionnaire de voirie	Bilan communes
Gestionnaire de voirie	Bilan communes
Communication avec la TAM sur tramway + dépliants EDPM distribution (actions 2)+ les vendeurs EDPM Over-Watt...(dépliants et communication auprès des acheteurs).	Durée campagne Tam (jours) + Nbre vendeurs + Nbre actions terrain
Communication avec la TAM sur tramway + dépliants EDPM distribution (actions 2)+ les vendeurs EDPM Over-Watt...(dépliants et communication auprès des acheteurs) + Communication par l'intermédiaire des bulletins municipaux	Nbre contrôles (Nbre usagers)
Contrôle PN et PM	Nbre de verbalisations



Indicateurs enjeu risque routier professionnel

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
« 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

« risque routier professionnel » groupe de travail DGO	Type d'indicateur
Informier et proposer d'organiser une sensibilisation aux risques routiers par l'intermédiaire des chambres consulaires	Nbre d'actions de sensibilisation / Nbre de retours positifs
Contactier les établissements et proposer des affiches et possibilité de faire régulièrement des annonces ?	Nbre d'actions de sensibilisation / Nbre de retours positifs
Informier risque routier (dépliants, affiches)	Nbre de d'informations favorables et Nbre d'infos
Proposer sté de transport action de sensibilisation aux conduites à risques + Proposer la mise en place d'EAD (quid des aides?) +	Nbre de salariés sensibilisés + Nbre EAD installés + Nbre d'infractions relevés
Proposer aux fédérations transports action de sensibilisation aux conduites à risques + Proposer la mise en place d'EAD (quid des aides?) +	Nbre d'actions de sensibilisation / Nbre installations EAD
Proposer sté de transport action de sensibilisation à la conduite avec distracteurs	Nbre de salariés sensibilisés
Contrôle FO	Nbre de sanctions
Contrôle FO	Nbre verbalisations distracteurs / Nbre de double verbalisations dont distracteurs
Campagne d'information auprès des fédérations + Contrôle sanction	Nbre de professionnels informés + Nbre de verbalisations pour non port de ceinture
FO + DREAL	Nbre de contrôles + Nt verb



Indicateurs séniors

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
« 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

Modalité du suivi du DGO

La mise en œuvre du suivi des actions sera organisée par le comité de pilotage et par la rédaction d'un PDASR annuellement.

Année	Bilan
2025	Bilan intermédiaire
2028	Bilan 2023-2027 (Préparation DGO 2028-2032)

En fonction de l'évolution de l'accidentalité local, la priorisation des enjeux pourra être revue.

