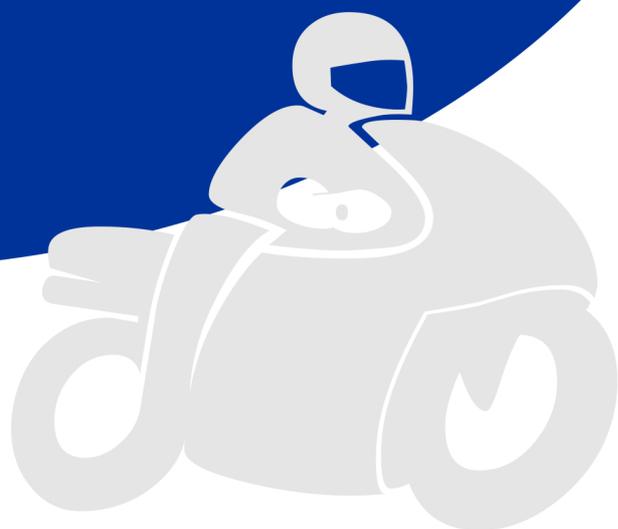


**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**



# Accidentalité routière dans l'Hérault

## Bilan de l'année 2016



Direction départementale des territoires et de la mer de l'Hérault / SIESR / SR  
Bâtiment Ozone - 181 place Ernest Granier CS 60556 - 34064 Montpellier Cedex 02

[ddtm@herault.gouv.fr](mailto:ddtm@herault.gouv.fr)

[www.herault.gouv.fr](http://www.herault.gouv.fr)

**DDTM34**  
Direction Départementale des Territoires  
et de la Mer



## Sommaire

Les définitions utiles pour lire le document.....	
<b>I - Le bilan en chiffres, en carte et comparé.....</b>	
1 - Un nombre de tués par an en baisse depuis 5 ans :.....	
2 - Des accidents corporels concentrés sur Montpellier, Béziers et Sète :.....	
3 - Des accidents plus graves dans l'Hérault qu'ailleurs :.....	
<b>II - Analyses thématiques.....</b>	
1 - Malgré une amélioration sensible, les moins de 24 ans restent fortement impliqués :.....	
2 - Les usagers vulnérables plus accidentés et plus gravement que la moyenne nationale :.....	
3 - Les deux roues motorisés particulièrement vulnérables :.....	
4 - Les accidents contre obstacles fixes représentent 36% des tués :.....	
<b>III - Accidents mortels.....</b>	
1 - Une tendance à la baisse sauf pour les 2 roues motorisés : .....	
2 - Des accidents localisés sur les principaux axes de circulation.....	
3 - Alcool et vitesse : le duo mortel.....	
<b>V - Conclusion du bilan.....</b>	

## Les définitions utiles pour lire le document

### ■ Accident corporel de la route

Caractérise un accident ayant lieu sur une voie ouverte à la circulation publique et qui engendre au moins un blessé léger.

### ■ T : tué

Caractérise une victime d'un accident corporel décédée dans les 30 jours suivant son accident.

### ■ BH : blessé hospitalisé

Caractérise une victime d'un accident corporel restant plus de 24h à l'hôpital.

### ■ BNH : blessé non hospitalisé ou blessé léger

Caractérise une victime d'un accident corporel restant moins de 24h à l'hôpital.

### ■ 2RM : deux roues motorisés

### ■ VL : véhicule léger

### ■ VU : véhicule utilitaire

### ■ Usagers vulnérables

Ensemble des piétons, cycles et deux roues motorisés toutes catégories.

### ■ VC : voie communale

### ■ RD : route départementale

### ■ RN : route nationale



# I - Le bilan en chiffres, en carte et comparé

## 1 - Un nombre de tués par an en baisse depuis 5 ans :

Durant l'année 2016, **728 accidents corporels** ont eu lieu dans le département de l'Hérault dont 76 ont été mortels et ont engendré **la mort de 79 personnes** (10,4% des accidents sont mortels).

Ces 728 accidents ont également entraîné 933 blessés dont 507 graves.

Ce lourd bilan marque cependant une tendance favorable en comparaison à la moyenne des 5 dernières années avec une **baisse de 7% du nombre d'accidents mortels** et une baisse de 14% du nombre de morts. A noter cependant une augmentation de 3% du nombre de blessés hospitalisés (blessé hospitalisé) bien qu'au total le nombre de victimes d'accidents de la route diminue de 21%.

		Accidents	Accidents mortels	%	Victimes	Tués	%	BH	%	BNH	%
<b>2016</b>		728	76	10%	1012	79	8%	507	50%	426	42%
<b>Moyenne des 5 dernières années</b>		943	82	9%	1278	91	7%	492	38%	695	54%
<b>Evolution / Moyenne sur 5 ans</b>	<b>Nbre</b>	-215	-6		-266	-12		15		-269	
	<b>%</b>	-23%	-7%		-21%	-14%		3%		-39%	

Tableau de comparaison des données 2016 / à l'année moyenne des 5 dernières années.

La baisse du nombre total d'accidents se traduit donc principalement par la baisse des accidents légers (accidents où toutes les victimes ne sont ni hospitalisées ni tuées).

Graphique de cumul des tués sur les 12 derniers mois sur 5 ans :  
(Chaque point représente la somme des tués sur les 12 mois précédents)



Le graphique du cumul du nombre de tués sur les 12 derniers mois constitue l'indicateur le plus fiable et permet d'effacer les évolutions saisonnières d'accidentologie. Il matérialise la tendance observée d'une baisse de la mortalité dans l'Hérault depuis 5 ans malgré une année 2015 particulièrement sinistre.

Au cours de l'année 2016 le cumul du nombre de tués sur les 12 derniers mois oscille peu et varie entre 88 en janvier et 70 en juin 2016.

*Cumul des blessés hospitalisés sur les 12 derniers mois sur 5 ans :*



Concernant les blessés hospitalisés le constat n'est pas le même. La tendance à la baisse observée jusqu'en 2015 (392) s'inverse et repart à la hausse jusqu'au mois de juillet 2016 (520).

Depuis mi 2016 le nombre de blessés hospitalisés reste stable autour des 520 victimes annuelles (cumul sur 12 mois).

L'année 2016 marque une baisse lente mais continue du nombre de tués depuis 5 ans, alors que le nombre de blessés hospitalisés, lui, augmente.

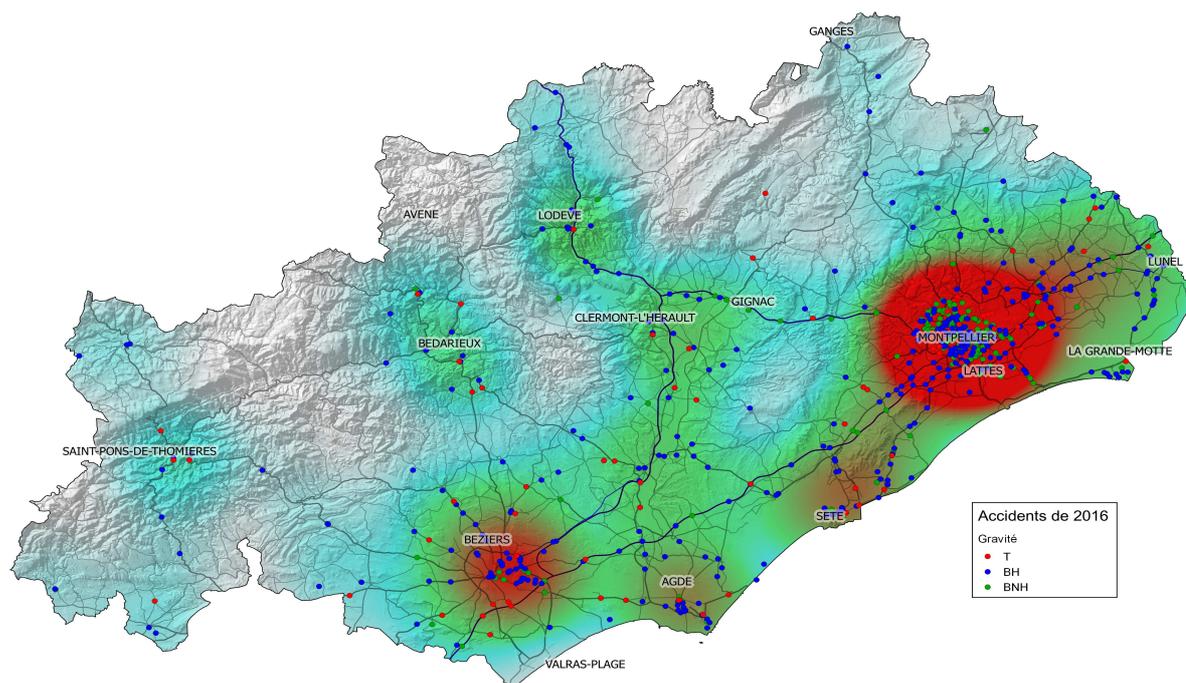


## 2 - Des accidents corporels concentrés sur Montpellier, Béziers et Sète :

Les 728 accidents ont été géolocalisés et cartographiés (accidents mortels représentés en rouge, les graves en bleu et les légers en vert).

Logiquement la plupart des accidents se concentrent sur la plaine littorale du département, en proximité des agglomérations et sur les axes fréquentés.

*Accidents de la route de l'Hérault pour l'année 2016 :*



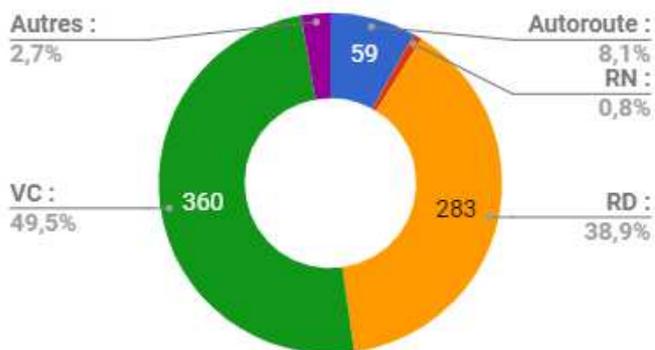
*Répartition de l'accidentologie pour les communes principales de l'Hérault en 2016 :*

	Accidents	Tués	BH	BNH	Ratio T/BH
MONTPELLIER	284	10	119	224	8%
BEZIERES	45	6	33	21	18%
SETE	20	3	14	9	21%
Total	349	19	166	254	11%

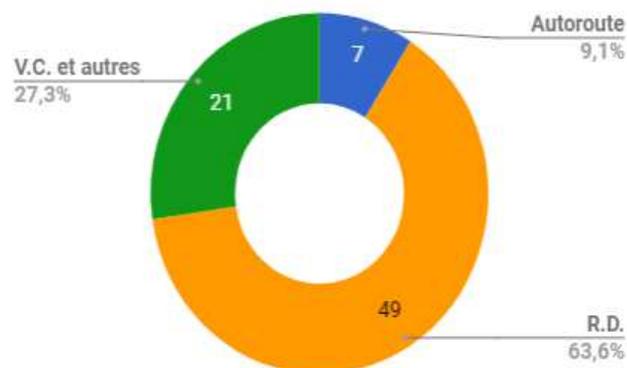
Les communes de Montpellier, Béziers et Sète totalisent près de la moitié des accidents corporels du département et un quart des tués.

Si autant d'accidents sont constatés sur voirie communale que sur les routes à forte circulation (routes départementales et autoroutes), **près de 64% des accidents mortels ont lieu sur route départementale**, signant clairement une plus grande gravité des accidents intervenant sur ces axes rapide de circulation.

Répartition des **accidents corporels** par type de réseau :

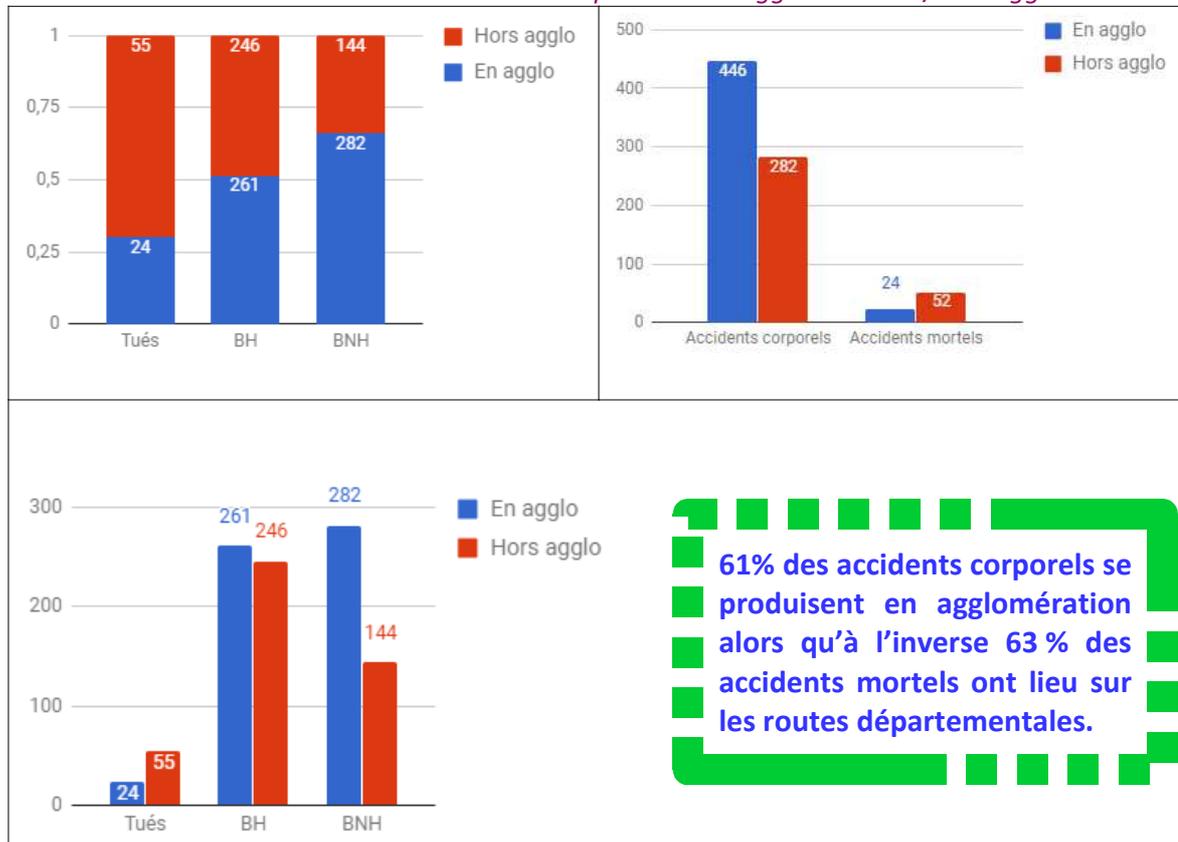


Répartition des **accidents mortels** par type de réseau :



Le constat est affiné ci-dessous avec une analyse "en agglomération et hors agglomération".

Répartition en agglomération /hors agglomération :



*Listes des 10 principales communes de l'Hérault où se sont produits le plus d'accidents mortels entre 2012 et 2016 :*

Communes	Accidents graves + accidents mortels	Accidents mortels	Part d'accidents mortels / graves	Nombre de tués
MONTPELLIER	403	29	7%	32
BEZIERS	133	27	20%	30
SETE	93	14	15%	14
AGDE	57	5	9%	10
LATTES	52	14	27%	15
FRONTIGNAN	32	8	25%	9
MEZE	19	6	32%	6
MARSILLARGUES	15	6	40%	8
BAILLARGUES	19	5	26%	6
VILLENEUVE-LES-MAGUELONE	13	5	38%	5
SERVIAN	8	5	63%	5

Si le nombre d'accidents reste largement supérieur à Montpellier (47% des accidents de l'Hérault), la part d'accidents mortels par rapport aux accidents graves est nettement plus élevée à Béziers, Sète ou Lattes.

Les communes de Montpellier et d'Agde présentent un taux de mortalité des accidents graves significativement moins élevé que la plupart des autres communes du département.

Une analyse fine montre que cette différence vient du fait que Montpellier et Agde ont un territoire communal hors agglomération très faible par rapport aux autres communes (les accidents les plus graves se produisent principalement hors agglomération du fait de la vitesse pratiquée plus élevée)

*Comparaison de la commune de Béziers avec celle de Montpellier à échelle identique :  
(en bistre la zone agglomérée, en bleu la zone hors agglomération)*

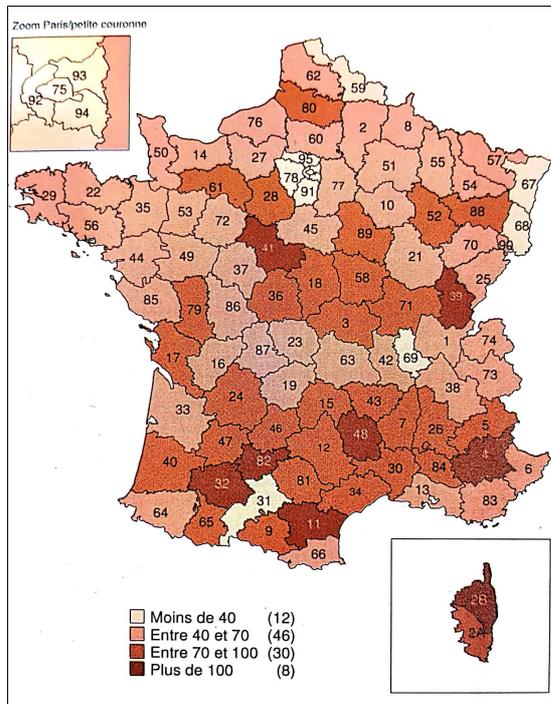


### 3 - Des accidents plus graves dans l'Hérault qu'ailleurs :

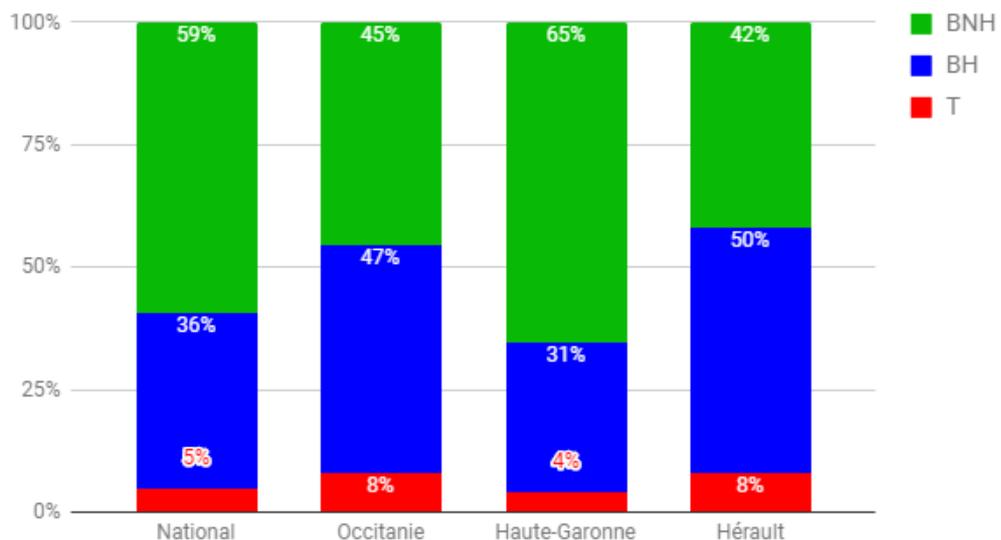
L'Hérault est le quatrième département au niveau national concernant le nombre de morts sur ses routes durant l'année 2016.

Au regard du ratio **tués / million d'habitants**, il se situe au dessus de la moyenne nationale (77 tués / million d'habitants pour l'Hérault et 54 tués / million d'habitants pour le niveau national).

*Cartographie des tués / million d'habitant en France sur la période 2012-2016 :*



*Part des tués, blessés hospitalisés et blessés non hospitalisés sur la totalité des victimes :*

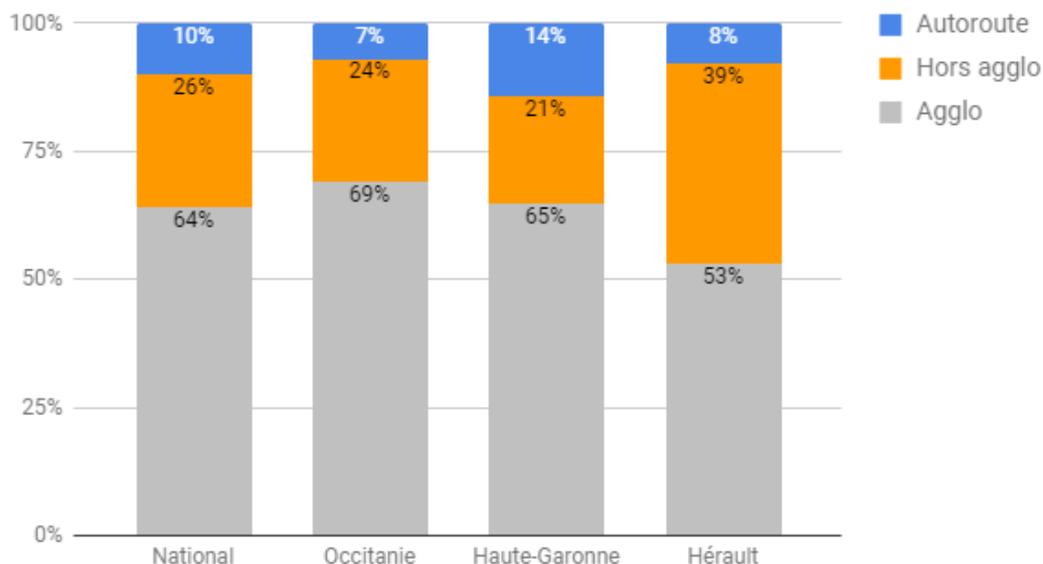


Sur ce graphique la répartition des victimes dans l'Hérault est similaire à la moyenne en région Occitanie tandis que celle de la Haute-Garonne (département de la région ayant une population similaire) est nettement en retrait et proche de la moyenne nationale.

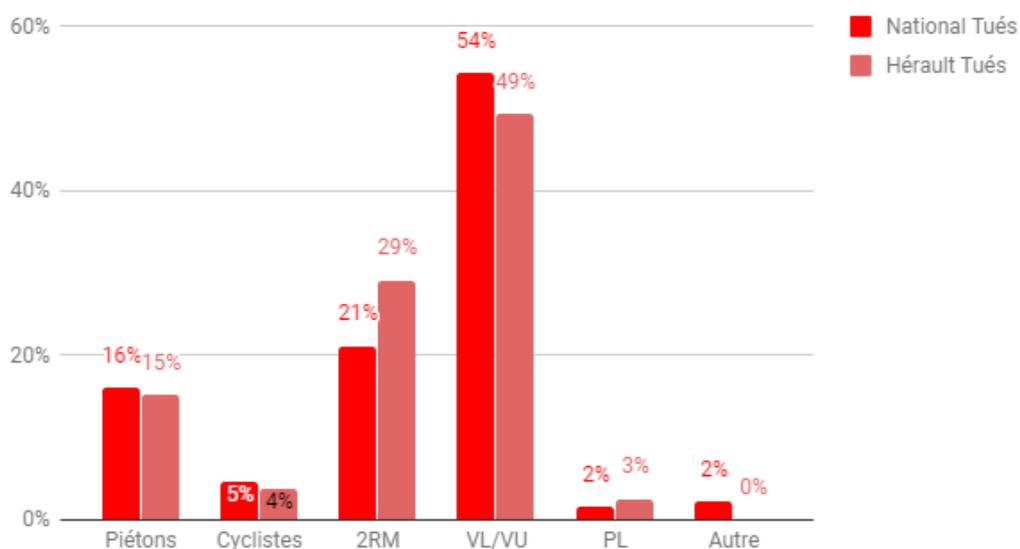
Ainsi dans notre département les accidents semblent être bien plus graves qu'au niveau national.

### Répartition des accidents selon leur localisation :

Le département de l'Hérault se distingue par son important pourcentage d'accidents ayant lieu en dehors des agglomérations. La part des accidents ayant lieu en agglomération s'en trouve réduite par rapport à la Haute-Garonne, la région et le niveau national.



### Répartition des tués par type d'usager en 2016 :



On relève ici que notre département connaît +7% de tués en deux roues motorisés par rapport au niveau national.

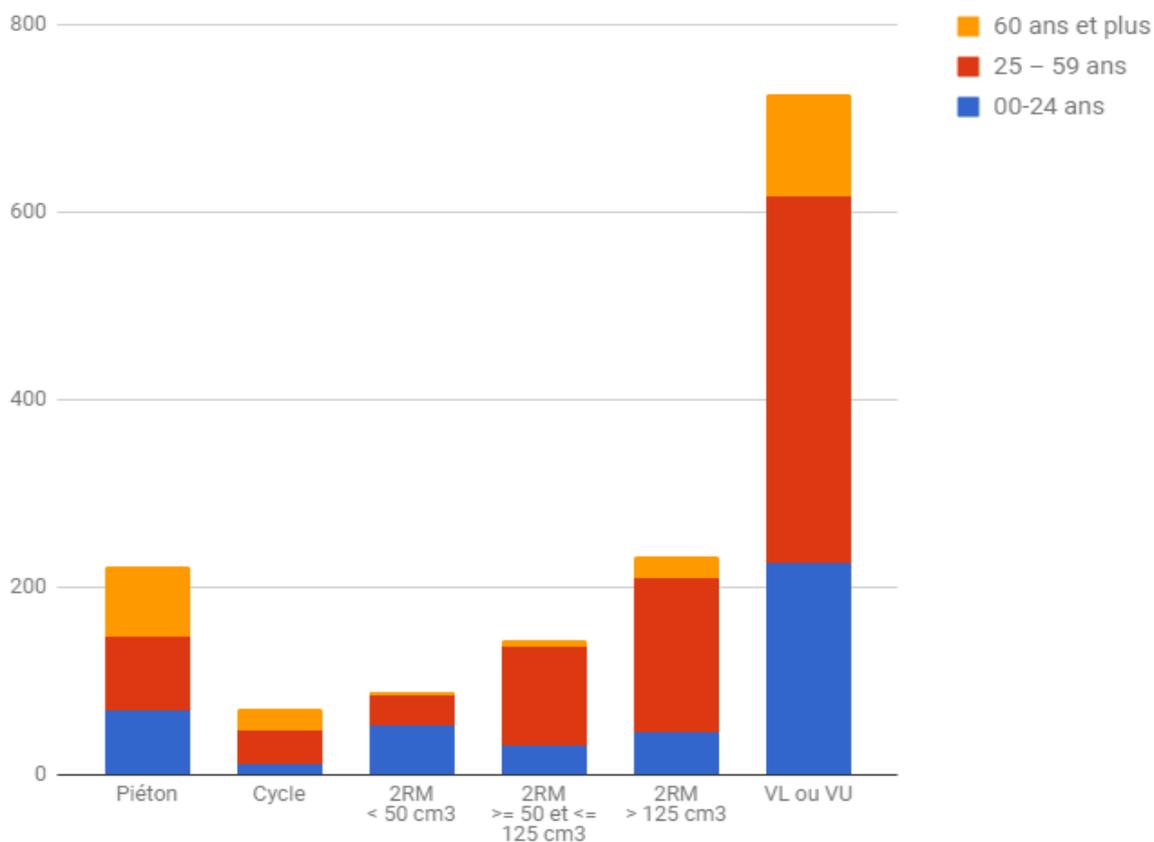
Cette différence n'est pas aussi importante au niveau de la répartition des blessés hospitalisés (+3%).

**L'Hérault connaît des accidents plus grave en moto ou scooter qu'en moyenne sur la France entière.**

## II - Analyses thématiques

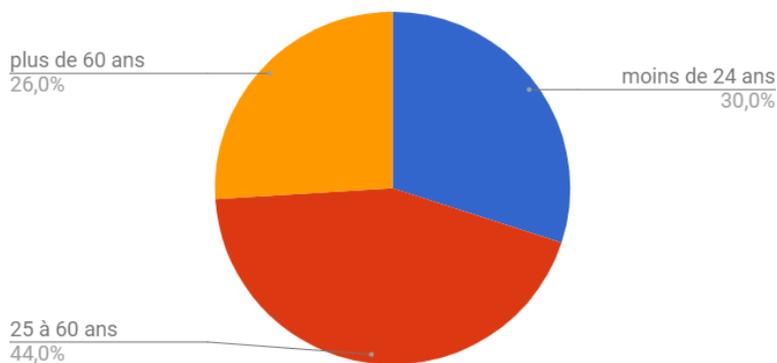
### 1 - Malgré une amélioration sensible, les moins de 24 ans restent fortement impliqués :

Graphique de la répartition des types d'usagers victimes d'accidents par catégorie d'âge :



Les trois tranches d'âge choisies se répartissent ainsi:

Répartition par âge de la population de l'Hérault :



Malgré cela, le *Graphique de la répartition des types d'usagers victimes d'accidents par catégorie d'âge* met en valeur certaines données:

- les plus de 60 ans représentent une part importante des victimes piétonnes et cyclistes. Ils ne sont que très peu présents en tant que victimes dans les accidents de deux roues motorisés.
- les moins de 24 ans sont sur-représentés sur les accidents de deux roues motorisés de moins de 50 cm<sup>3</sup> (scooters).
- les 25 à 60 ans représentent une très grosse part des accidentés sur deux roues motorisés de puissance supérieure à 50 cm<sup>3</sup>.

#### Exemples d'accidents mortels :

source rapport de police ou de gendarmerie (extrait)

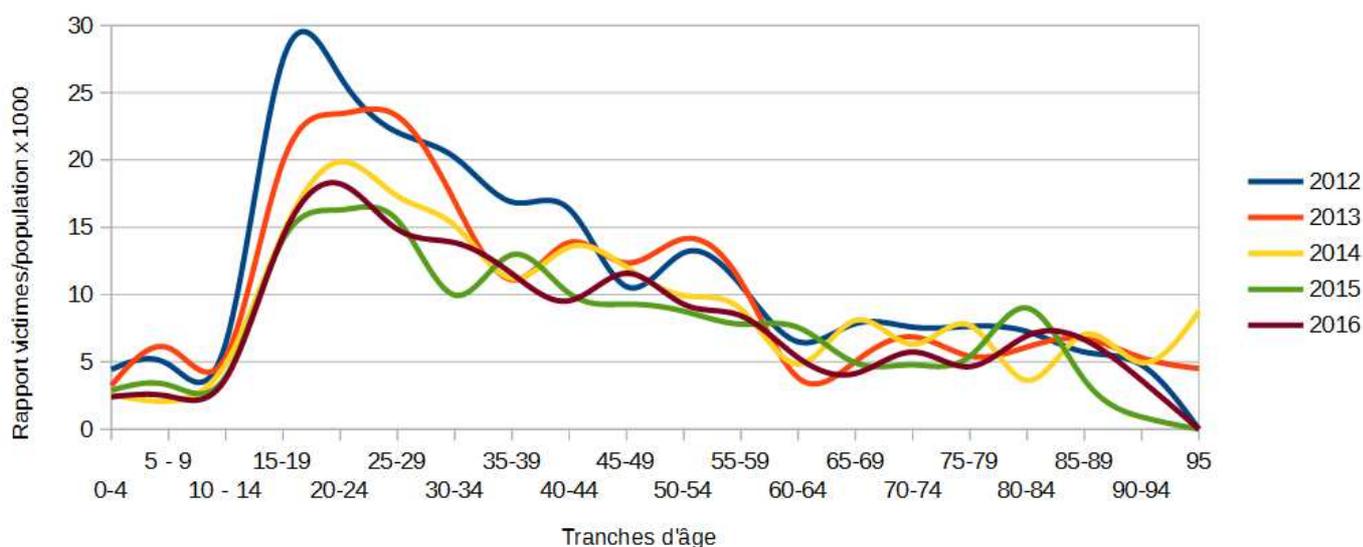
Un piéton âgé de 85 ans et sa femme traversent la rue hors passage piéton. Un conducteur circulant dans une courbe à droite, ébloui par le soleil, ne les voit pas et les heurte. L'homme décède quelques heures après l'accident, sa femme a de multiples contusions et une fracture du bassin.

Le conducteur d'une motocross, âgé de 16 ans, et son ami aurait perdu le contrôle de son véhicule en ligne droite et aurait chuté dans un fossé. Les deux victimes ne portaient pas de casque. Le véhicule n'était pas non assuré.

Il semble que le conducteur de la moto, âgé de 43 ans, roulait à grande vitesse dans le sens Sète Montpellier. Alors qu'il effectuait un dépassement par la gauche il est venu percuter de plein fouet un véhicule circulant sur sa voie de circulation dans le sens opposé.

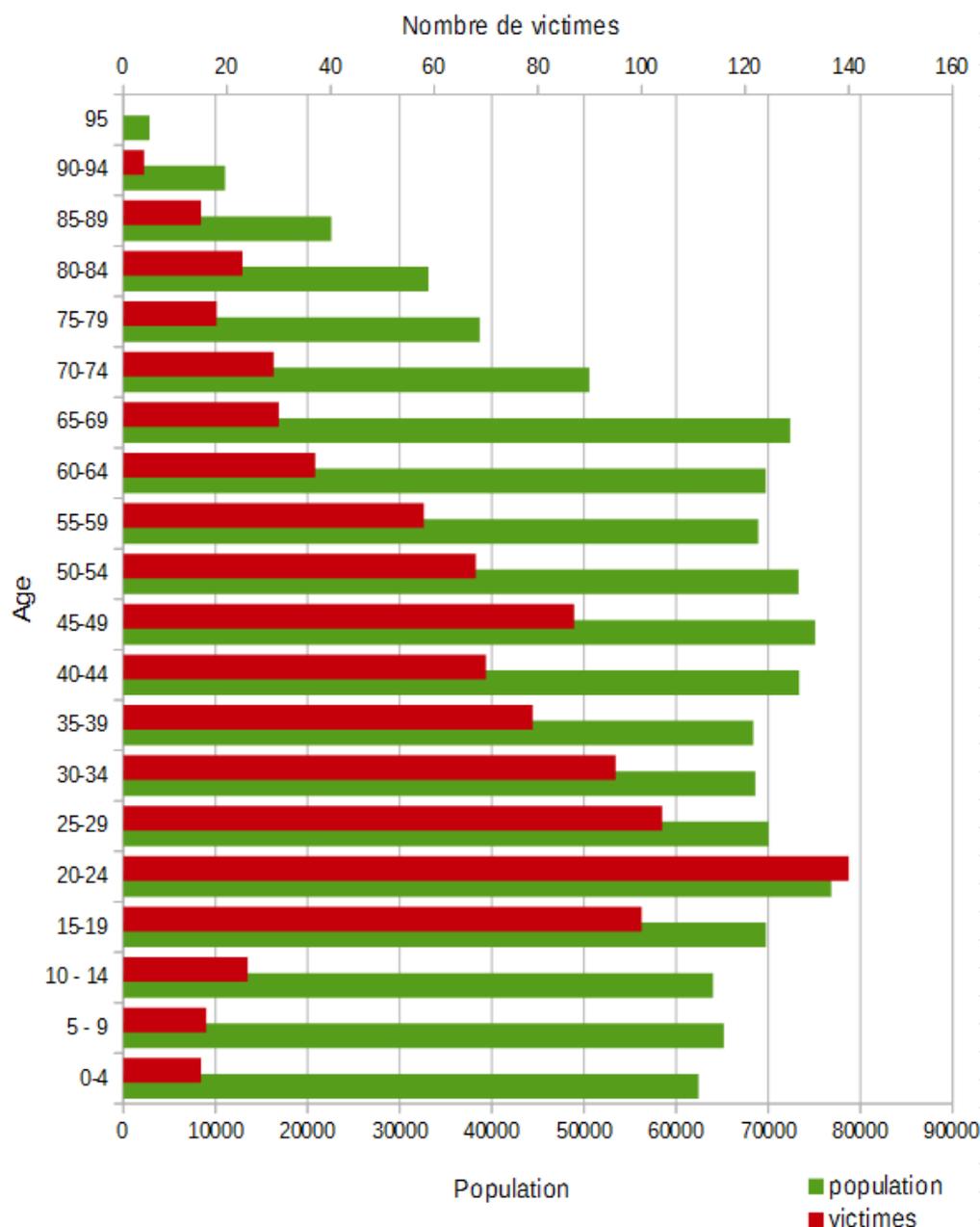
Le conducteur âgé de 87 ans, est victime d'un malaise au volant de sa voiture. Il fait un "tout droit" et va heurter une falaise. Il avait déjà fait un malaise durant le mois d'août 2016 et a été admis au CH Castres. Suite à cet accident l'homme est évacué au CH Montpellier où il décède à son arrivée. L'épouse et passagère du véhicule, âgée de 83 ans, est également évacuée sur CH Montpellier pour examens de contrôle qui vont révéler à état neurologique grave. Elle décède quelques jours plus tard.

#### Rapport victimes (toutes gravités confondues) / population par âge et par année :



Ce graphique permet d'observer la diminution régulière du nombre de victimes d'un accident sur 5 ans chez les usagers âgés de 20 à 74 ans. Cette diminution est plus importante chez les "jeunes" que chez les personnes plus âgées.

Répartition des victimes (toutes gravités confondues) et de la population par âge en 2016 :



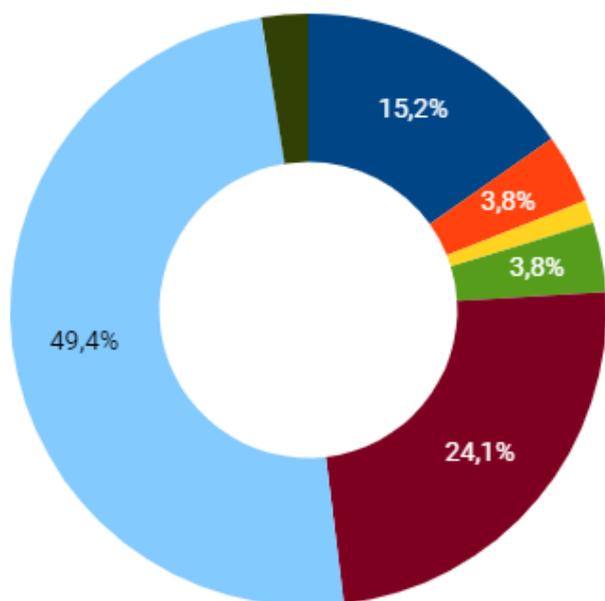
La superposition de la répartition du nombre de victimes (toutes gravités confondues) et de la population par tranche d'âge met en valeur la diminution du nombre de victimes d'accidents de la route avec l'augmentation de l'âge de la population du département. Plus on est âgé moins on a de probabilité d'être victime d'un accident.

Depuis 2012, toutes les tranches d'âge bénéficient d'une amélioration en nombre de victimes par rapport à la population.  
Si l'amélioration est plus sensible chez les moins de 24 ans, ils restent sur-représentés dans les accidents.

## 2 - Les usagers vulnérables plus accidentés et plus gravement que la moyenne nationale :

Répartition des victimes par type d'usagers :

	Piéton	Cycle	2RM < 50 cm <sup>3</sup>	2RM >= 50 et <= 125 cm <sup>3</sup>	2RM > 125 cm <sup>3</sup>	VL ou VU	Poids lourd	Transports en commun	Autre mode	Total
T	12	3	1	3	19	39	2	0	0	79
BH	87	26	32	51	85	216	4	0	6	507
B	124	42	56	90	129	471	9	2	10	933

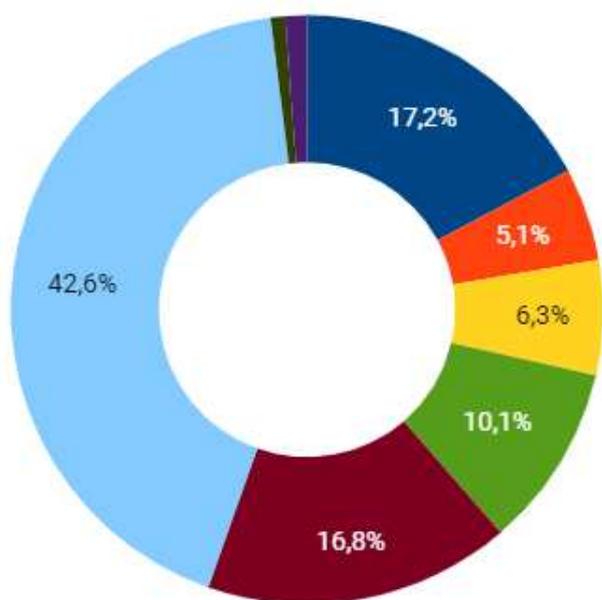


- Piéton
- Cycle
- 2RM < 50 cm<sup>3</sup>
- 2RM >= 50 et <= 125 cm<sup>3</sup>
- 2RM > 125 cm<sup>3</sup>
- VL ou VU
- Poids lourd

Répartition des Tués par type d'usagers :

Les usagers vulnérables représentent 48% des tués sur les routes de l'Hérault alors qu'ils représentent 42% pour le niveau national en 2016.

Répartition des blessés hospitalisés par type d'usagers :



- Piéton
- Cycle
- 2RM < 50 cm<sup>3</sup>
- 2RM >= 50 et <= 125 cm<sup>3</sup>
- 2RM > 125 cm<sup>3</sup>
- VL ou VU
- Poids lourd
- Autre mode

Concernant les blessés hospitalisés, la part des usagers vulnérables est plus conséquente et représente 55% alors qu'ils représentent 51% pour le niveau national en 2016.

A noter également que la part des deux roues motorisés de puissance inférieure ou égale à 125 cm<sup>3</sup> est bien plus importante pour les blessés hospitalisés que les tués (plus de 10 points de différence).



### 3 - Les deux roues motorisés particulièrement vulnérables :

L'étude sur les comportements des deux roues motorisés dans l'Hérault, copilotée par le Conseil Départemental de l'Hérault et la DDTM est en phase de finition, avec d'ores et déjà quelques conclusions qui se dégagent :

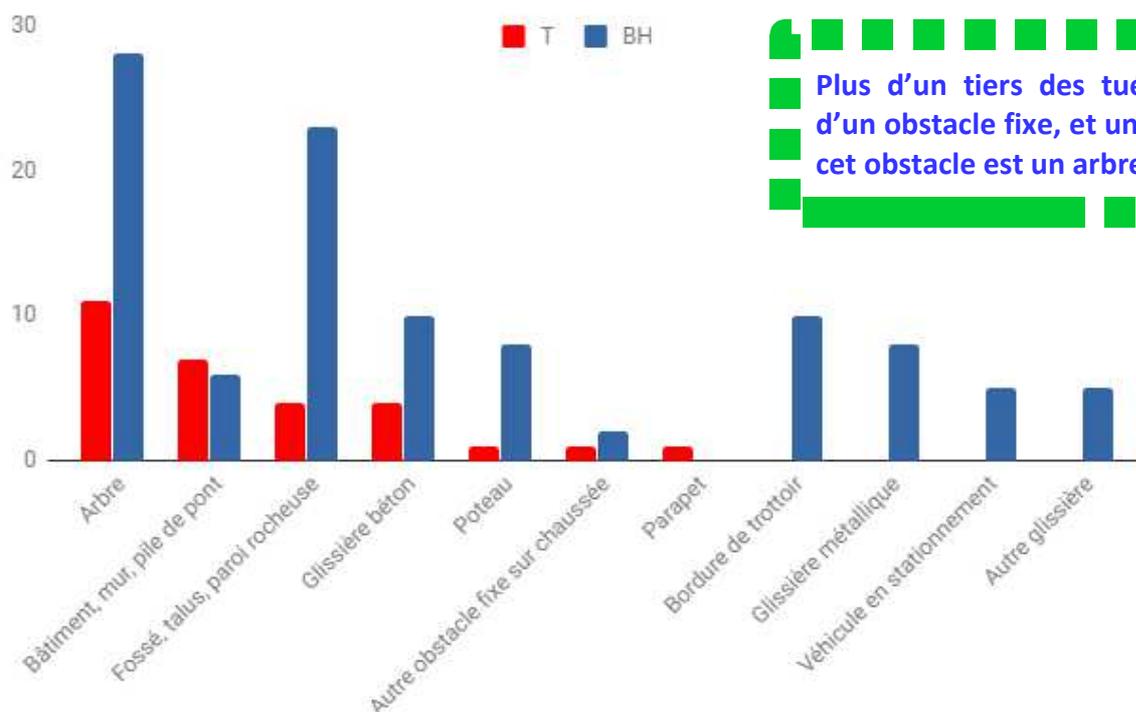
- Les pilotes de deux roues motorisés déclarent tous (94%) qu'il est inacceptable de conduire une moto après avoir bu plus de 2 verres... pourtant dans un accident mortel sur quatre le conducteur de la moto est positif à l'alcool.
- Si les pilotes de deux roues motorisés déclarent à 93% qu'il est inacceptable de conduire un deux roues motorisés après avoir fumé un joint, ce pourcentage tombe à 73% pour la frange en dessous de 18 ans : il y a clairement une banalisation de la consommation légère de cannabis.
- Le V85 est la vitesse au-dessous de laquelle roulent 85% des usagers : la vitesse observée sur le terrain par les capteurs spécifiques "deux roues motorisés" confirment que le V85 des deux roues motorisés est 10km/h plus élevé que celui des voitures.
- Dans 25% des cas, le deux roues motorisés a son accident tout seul, mais dans le reste des cas, l'accident est lié à une interaction avec un tiers. Et dans ces accidents avec interaction les plus fréquents sont dûs à une mauvaise perception (voire pas de perception) du deux roues motorisés par le conducteur d'un véhicule léger : l'exemple typique est le motard qui fait une remontée de file (certes interdite) et qui heurte un véhicule léger qui fait un "tourne à gauche" ou un 1/2 tour (manœuvre interdite aussi) sans voir les deux roues motorisés.
- L'infrastructure routière n'est que rarement mise en cause dans le déroulement d'un accident, de même que la défaillance mécanique.
- La gravité des accidents (taux de mortalité et gravité des blessures et des séquelles) est bien évidemment toujours en défaveur des motards.
- Les accidents les plus graves (dont les mortels) se produisent préférentiellement hors agglomération et sont le fait de grosses cylindrées : observation prévisible, les scooters qui circulent en ville vont moins vite que les motards en rase campagne.

**Les 2 roues représentent un tiers des tués et restent sur représentés dans le nombre de blessés hospitalisés. De même que pour les piétons. Les usagers vulnérables représentent ainsi plus de la moitié des victimes graves.**



## 4 - Les accidents contre obstacles fixes représentent 36% des tués :

Obstacle fixe	Nombre de véhicules	%	Tués	Blessés	blessés hospitalisés
<b>Total</b>	<b>156</b>		<b>29</b>	<b>152</b>	<b>113</b>
Arbre	35	22	11	34	28
Bâtiment, mur, pile de pont	14	9	7	7	6
Fossé, talus, paroi rocheuse	18	12	4	24	23
Glissière béton	17	11	4	13	10
Poteau	12	8	1	11	8
Autre obstacle fixe sur chaussée	7	4	1	4	2
Parapet	1	1	1	0	0
Bordure de trottoir	13	8	0	15	10
Glissière métallique	9	6	0	12	8
Véhicule en stationnement	13	8	0	15	5
Autre glissière	6	4	0	6	5



La thématique des accidents contre les arbres est souvent évoquée dans l'Hérault, compte tenu de ses nombreux alignements.

Si ces accidents restent importants, les autres obstacles fixes tels que fossé, mur, pile de pont etc... doivent être considérés.

Notons également que les glissières béton, considérées comme des dispositifs de protection, ne sont pas sans conséquence dans les accidents.

# III - Accidents mortels

		<b>Tués</b>
<b>2016</b>		79
<b>Moyenne sur même période 5 dernières années</b>		91
<b>Evolution / cette moyenne</b>	<b>Nbre</b>	-12
	<b>%</b>	-14%

## 1 - Une tendance à la baisse sauf pour les 2 roues motorisés :

*Cumul des tués sur les 12 derniers mois :*

*Tout type d'usager confondus :*



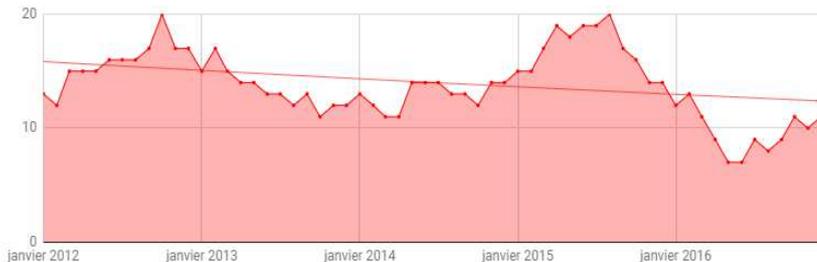
*Usagers vulnérables :*



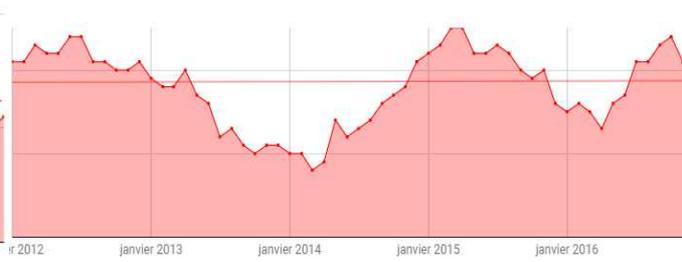
*Véhicules légers :*



*Deux roues motorisés :*



*Piétons :*



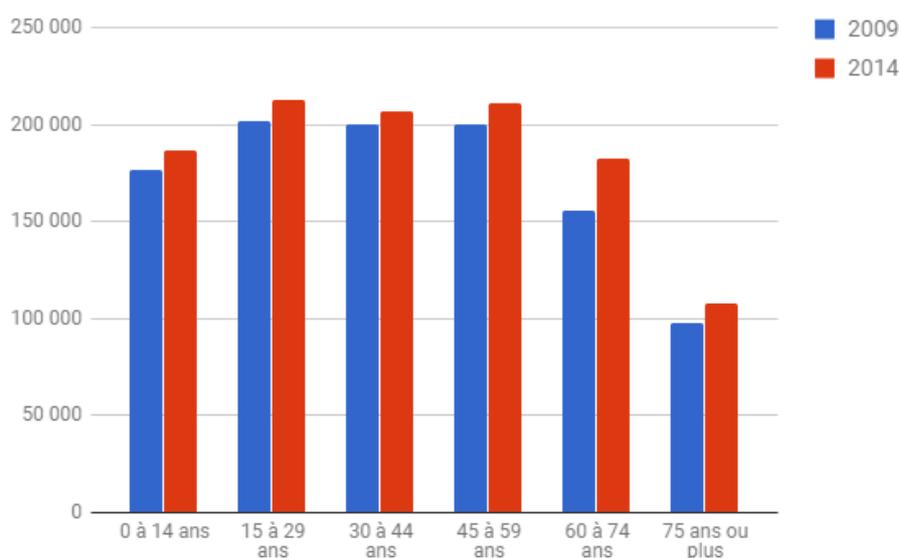
Selon les courbes des cumuls des tués des 12 derniers mois sur 5 ans, seule la courbe des deux roues motorisés dépasse fortement sa courbe de tendance en 2016, ce qui impacte également la courbe des usagers vulnérables. En effet depuis avril 2016, le cumul (sur 12 mois) des utilisateurs de deux roues motorisés morts sur les routes de l'Hérault n'a cessé d'augmenter. Seule la courbe des tués en véhicule léger est en baisse pour l'année 2016. Les usagers vulnérables suivent la diminution des victimes jusqu'au mois d'avril 2016 puis augmentent de façon importante sur le reste de l'année.

Selon le "Bilan de l'accidentalité de l'année 2016" de l'ONISR, organisme national analysant les chiffres au niveau national :

*"La part de la mortalité des piétons et cyclistes passerait de 16% en 2010 à 22% en 2020 si la tendance actuelle se poursuivait. Elle pourrait même s'accroître avec le développement des modes actifs : l'exemple des pays voisins adeptes du vélo montre une mortalité cycliste élevée; les pays avec une proportion de seniors supérieure à celle de la France ont aussi une mortalité piétonne notable. L'augmentation du nombre de piétons tués en 2016 (+19%) vient confirmer cette tendance."*

Cette observation s'applique parfaitement à notre département qui voit sa population vieillir un peu plus chaque année et qui suit une politique de valorisation des déplacements doux plutôt intense.

### Evolution de la répartition de la population de l'Hérault par tranche d'âge entre 2009 et 2014 :

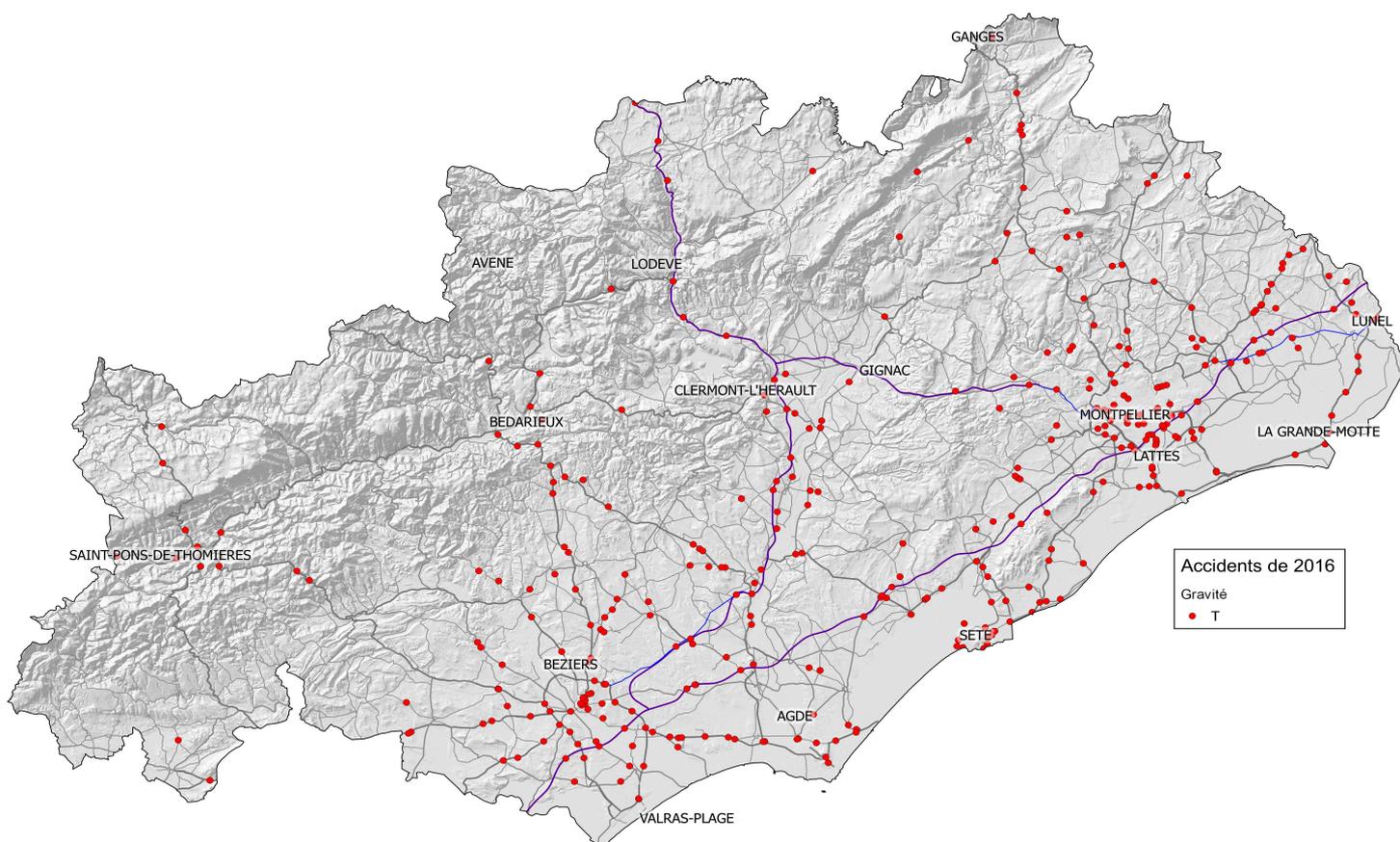


Le conducteur âgé de 87 ans, est victime d'un malaise au volant de sa voiture. Il fait un "tout droit" et va heurter une falaise. Il avait déjà fait un malaise durant le mois d'août 2016 et a été admis au CH Castres. Suite à cet accident l'homme est évacué au CH Montpellier où il décède à son arrivée. L'épouse et passagère du véhicule, âgée de 83 ans, est également évacuée sur CH Montpellier pour examens de contrôle qui vont révéler à état neurologique grave. Elle décède quelques jours plus tard.

**Si le nombre d'accidents mortels diminue légèrement, le suivi de l'accidentalité des usagers vulnérables devrait donc être une des priorités de l'Hérault pour les années à venir.**

## 2 - Des accidents localisés sur les principaux axes de circulation

*Cartographie des accidents mortels entre 2012 et 2016 dans l'Hérault :*



Cette cartographie montre clairement que le département est parsemé de lieux d'accidents mortels sans qu'aucun lieu particulier ne cumule une forte accidentologie.

La corrélation est directement liée à la fréquentation des axes





## IV - Conclusion du bilan

L'année 2016 marque une baisse lente mais continue du nombre de tués depuis 5 ans, alors que le nombre de blessés hospitalisés, lui, augmente.

Depuis 2012, toutes les tranches d'âge bénéficient d'une amélioration en nombre de victimes par rapport à la population.

Malgré une amélioration sensible, la tranche d'âge des moins de 24 ans reste la plus impactée, et profite moins que les autres de la baisse du nombre des victimes.

En 2016 dans l'Hérault, 89 accidents corporels sur 680 (soit 13%) ont révélé une présence d'alcool et/ou de stupéfiants chez l'un des conducteurs impliqué alors que le même facteur se retrouve dans plus de 34% des accidents mortels.

Bien qu'en régression, la conduite sous l'emprise de l'alcool ou sous l'emprise de stupéfiants reste la première cause d'accident mortel et la répression de ces comportements (les éthylomètres anti-démarrages, les contrôles de sortie de boîte de nuit) reste la principale priorité pour tenter d'obtenir une diminution significative en terme de mortalité.

Près de 64 % des accidents mortels se produisent sur le réseau départemental, réseau de proximité qui supporte la majorité des trajets habituels. Cela montre tout l'intérêt de la politique de sécurité routière mise en place par le Conseil départemental de l'Hérault (notamment leur lutte vis-à-vis des obstacles latéraux).

Les 2 roues représentent un tiers des tués et restent sur représentés dans le nombre de blessés hospitalisés, ainsi que les piétons. Les usagers vulnérables représentent ainsi plus de la moitié des victimes graves. Si le nombre d'accidents mortels diminue légèrement, le suivi de l'accidentalité des usagers vulnérables devrait donc être une des priorités de l'Hérault pour les années à venir.