

Document Général d'Orientation de la politique départementale de Sécurité Routière du GARD 2023- 2027

Sommaire DGO

1. EDITORIAL.....	1
2. Le diagnostic territorial partagé.....	3
2.1. Présentation générale du département.....	3
2.1.1. Situation géographique.....	3
2.1.2. Mortalité routière, les victimes.....	6
2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables.....	11
2.1.4. Risque routier professionnel.....	14
2.1.5. Réseau routier.....	16
2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute.....	18
2.2.1. Typologie des accidents.....	18
2.2.2. Modes doux.....	20
2.2.3. 2RM.....	22
2.2.4. Facteurs spécifiques.....	24
2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute.....	25
2.3.1. Typologie des accidents.....	25
2.3.2. Modes doux.....	27
2.3.3. 2RM.....	29
2.3.4. Facteurs spécifiques.....	31
2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute.....	32
3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience.....	34
LES ENJEUX CAUSES.....	34
LES ENJEUX CIBLES.....	34
LES ENJEUX TRANSVERSAUX.....	34
3.1. Évaluation des réalisations du DGO 2018-2022 par enjeu.....	35
3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu.....	36
4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027.....	39
4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire.....	39
4.2. Les orientations d'actions.....	43

1. EDITORIAL

L'accidentalité routière dans notre département, avec un taux de 65 tués par million d'habitants nous classe dans les départements les plus accidentogènes de France.

C'est dans ce contexte que ce Document Général d'Orientation a été construit et il est désormais notre feuille de route pour les cinq années à venir. En associant le plus largement possible les acteurs du département impliqués dans la prévention des risques routiers, la démarche a permis de déterminer pour chacun des 5 enjeux de sécurité routière dominants de notre département des orientations susceptibles d'améliorer l'efficacité de notre politique. Je tiens à remercier les participants pour leur investissement et la qualité de leurs propositions.

Chaque année, nous aurons à traduire ces orientations en actions concrètes dans le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière. En premier lieu, par l'action des associations auxquelles l'Etat apporte son soutien financier. En effet, quelques 110 000 € viennent annuellement abonder des projets de sensibilisation portés par 25 associations départementales qui œuvrent dans tous les champs susceptibles d'éveiller les consciences aux risques routiers.

Les services de l'État mènent eux aussi des actions concrètes en direction de tous les publics grâce en particulier aux nombreuses actions pilotées par la coordination sécurité routière avec l'aide indéfectible des volontaires, Intervenants Départementaux de Sécurité Routière. Également auprès des plus jeunes grâce à l'éducation nationale qui a en charge la mise en place du socle du continuum éducatif. Enfin évidemment, les forces de l'ordre tout autant actives dans le volet indispensable de la répression que dans les actions de sensibilisation.

Je saisis cette occasion pour saluer à nouveau l'engagement sans faille de vous tous, impliqués avec force dans un domaine où rien n'est jamais acquis définitivement.

Cinq enjeux constituent donc nos priorités. Vous trouverez dans le dernier chapitre de ce document les orientations stratégiques que nous devons suivre et qui nous permettront de coordonner nos actions afin de les rendre encore plus efficaces.

Je sais pouvoir toujours compter sur votre mobilisation, vos initiatives, votre imagination pour relever le défi qui se présente à nous : sécuriser les routes de notre département et réduire ainsi le nombre de familles et de vies brisées.



Marie-Françoise LECAILLON

Préfète du GARD

2. Le diagnostic territorial partagé

2.1. Présentation générale du département

2.1.1. Situation géographique

- **Géographie**

De nombreuses études prouvent qu'il existe un lien entre la météorologie et l'accidentalité routière. Le département du Gard est soumis à un climat méditerranéen (plus de 2 200 heures d'ensoleillement par an pour le département) peu favorable à la sécurité routière.

En effet, contrairement aux idées reçues, ce ne sont pas les conditions climatiques les moins clémentes qui génèrent le plus d'accidents. En réalité, lorsque les conditions météorologiques se dégradent, les vitesses pratiquées diminuent tandis que le niveau de vigilance des usagers de la route augmente. C'est pourquoi les accidents graves sont moins nombreux dans ces conditions. A contrario, par « beau » temps, l'indice de circulation est plus important, les vitesses augmentent, les usagers vulnérables sont plus présents et par conséquent plus exposés aux risques. Ainsi, la perception du danger routier étant plus faible pour les usagers, leur vigilance diminue, augmentant les risques d'accidents et leur gravité.

L'ensoleillement peut également être à l'origine de dangers supplémentaires encore méconnus du grand public. D'une part, on peut citer principalement les risques d'éblouissement lorsque le soleil est encore très présent mais bas sur l'horizon, au printemps et à l'automne. D'autre part, durant la période estivale, on observe une augmentation de la fatigue et des malaises induits par les fortes chaleurs et la déshydratation.

- **Démographie**

Le nombre d'habitants dans le département du Gard marque un léger fléchissement passant de **752 382** habitants en 2017 à **751 840** habitants en 2021.

De même, on observe également que la part des plus de 60 ans reste relativement stable, passant de 23,10 % en 2005 à 24 % en 2021. Cette évolution ne devrait donc pas impacter les causes d'accident tels que les malaises, accidents cardiaques, ou encore défaut de vigilance déjà observés sur les routes du département.

Enfin, l'évolution de tous les indicateurs socio-économiques témoigne d'une forte montée de la précarité sociale depuis au moins une dizaine d'années. Ce dernier facteur est à prendre sérieusement en considération et peut expliquer les situations suivantes : défaut d'assurance, conduites sans permis (nécessité de travail), véhicules en mauvais état de rouler et par

extrapolation une forte augmentation des conduites addictives liées au mal-être de l'utilisateur.

- **Réseaux routiers**

Il pèse sur les réseaux routiers du département de multiples contraintes de nature à augmenter les dangers auxquels sont exposés les usagers :

- Le département du Gard est situé aux confins de trois flux intenses de circulation routière. Traversé d'Ouest en Est par les véhicules se dirigeant vers l'Espagne en provenance de la vallée du Rhône (A9) et de Marseille (A54). Les véhicules arrivant d'Espagne (A9) traversent le département d'Est en Ouest pour rejoindre la vallée du Rhône. Ces flux, essentiellement concentrés sur le réseau autoroutier du département, n'excluent pas la fréquentation des réseaux des routes nationales et départementales, surtout en période estivale.
- l'attrait touristique est à l'origine d'une augmentation non négligeable du trafic estival sur l'ensemble des réseaux.
- Le climat méditerranéen auquel est soumis le Gard se caractérise, outre le fort ensoleillement, par des périodes pluvieuses courtes et abondantes, renforcées par le phénomène des épisodes dits « cévenols ». Ces deux éléments conjugués font peser sur le réseau routier du département une forte contrainte hydraulique imposant en bordure de chaussée des fossés profonds pour canaliser les eaux pluviales et des aqueducs qui les traversent pour accéder aux terrains adjacents. Ces fossés et aqueducs constituent autant d'obstacles susceptibles d'augmenter la violence des chocs lors des accidents et donc la gravité des blessures.
- De nombreuses routes du département sont bordées de platanes. Lorsque c'est possible, celles-ci sont sécurisées par des dispositifs de retenue. Il arrive cependant que les arbres soient implantés trop près de la chaussée, excluant alors l'usage de ces dispositifs de sécurité. Les arbres et les poteaux constituant des obstacles de nature à augmenter les conséquences de chocs, en effet ils constituent un obstacle fixe qui concentre le choc sur une surface restreinte qui pénètre dans l'habitacle. Les tests effectués pour ce type de choc sont exécutés à une vitesse de choc de **32km/H** ([Source Euroncap](#)), au-delà la protection des passagers ne peut-être garantie.
- Plaines et montagnes sont présentes sur le département, les formes d'infrastructures routières sont donc très variées. On trouve à la fois des chaussées à double sens de circulation de plus de dix mètres de largeur essentiellement composées de lignes droites et des routes de montagne de moins de cinq mètres.

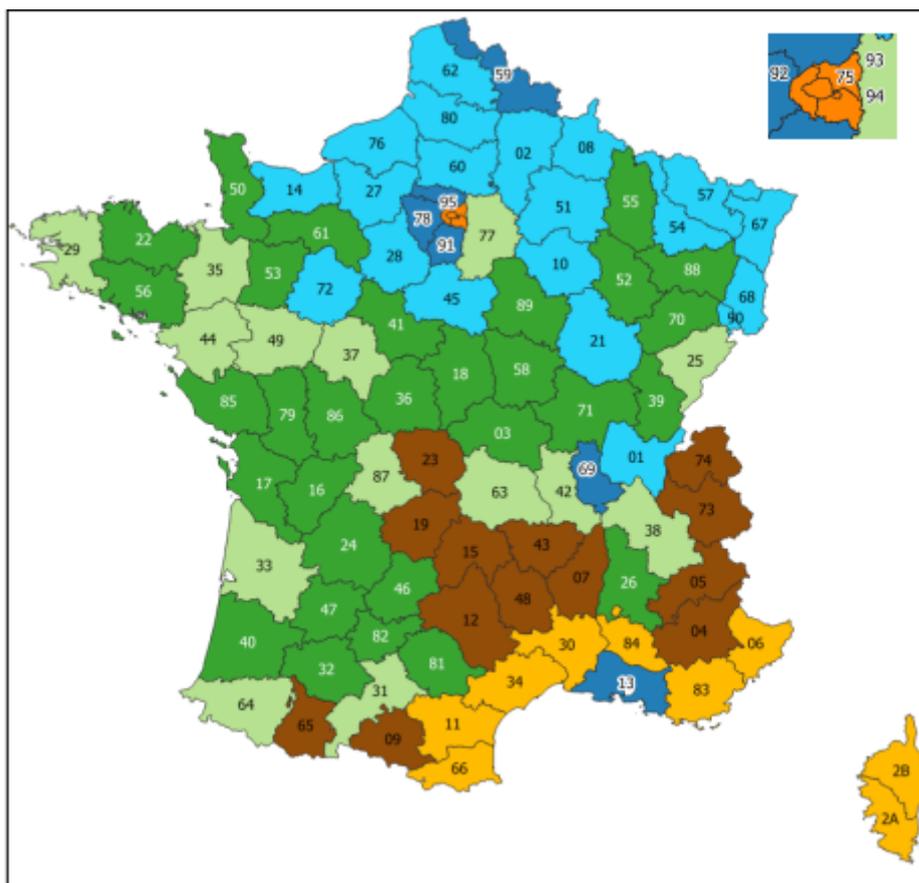
• Famille de référence

1.1 Principales caractéristiques des 7 familles de départements

La classification finale obtenue propose 7 familles de départements pour la France métropolitaine.

- - Famille 1 : les départements de montagne (13 départements)
- - Famille 2 : les départements ruraux à faible densité de population (30 départements)
- - Famille 3 : les départements méditerranéens (9 départements)
- - Famille 4 : les départements monopolarisés (14 départements)
- - Famille 5 : les départements multipolarisés (20 départements)
- - Famille 6 : les départements à très forte densité de population (6 départements)
- - Famille 7 : Paris et la petite couronne (4 départements).

Les départements d'Outre-Mer ne constituent pas une famille homogène et ne peuvent pas être rapprochés des familles ci-dessus. Cependant, les données les concernant sont disponibles en annexe du rapport.



Famille 3 Départements méditerranéens	Population	% population de 18-24 ans	Densité	Taux Chômage	Nuits d'hôtel *1000/ personne	% Résidences secondaires	Vente carburant*10/ personne	Nombre de véhicules/personne	Nombre ZRM *100/personne	% de TC dans le parc	% RD	% Autoroutes	% population en unité urbaine	% communes plus de 100 000 habitants	% en périurbain	% multipolaire	Superficie de montagne	Altitude Moy Résidences	Précipitations en mm	Heures ensoleillement	Température min moyenne	
Alpes-Maritimes	6	1 082 440	7,5%	252	8,2%	8,4	25%	7,4	0,63	2,9	0,24%	30%	1%	96%	0,613%	31%	2%	86%	112	731	2724	12,1
Aude	11	366 957	6,1%	60	10,2%	3,0	26%	10,5	0,62	1,4	0,25%	37%	1%	62%	0,000%	20%	11%	40%	118	215	2152	9,8
Corse-du-Sud	2A	152 730	6,3%	38	7,4%	12,8	39%	7,0	0,76	3,0	0,28%	57%	0%	74%	0,000%	23%	0%	98%	171	194	2746	10,5
Haute-Corse	2B	174 553	7,6%	37	8,0%	7,5	35%	11,2	0,72	2,0	0,32%	58%	0%	70%	0,000%	14%	0%	88%	225	182	2643	11,6
Gard	30	738 189	7,1%	126	10,7%	2,0	13%	7,8	0,65	1,5	0,22%	31%	1%	82%	0,283%	17%	8%	27%	87	115	2682	10,6
Hérault	34	1 120 190	9,6%	184	11,0%	2,9	18%	9,2	0,63	1,6	0,15%	36%	2%	89%	0,292%	27%	4%	34%	48	337	2693	10,4
Pyrénées-Orientales	66	471 038	6,6%	114	12,3%	3,6	29%	8,2	0,62	1,5	0,27%	32%	1%	88%	0,442%	17%	0%	65%	126	256	2488	11,8
Var	83	1 048 652	6,6%	176	8,4%	3,5	26%	8,9	0,66	2,4	0,18%	28%	2%	96%	0,654%	24%	12%	20%	100	437	2704	11,4
Vaucluse	84	557 548	7,2%	156	10,0%	4,0	8%	9,9	0,70	1,4	0,18%	28%	1%	91%	0,000%	11%	24%	26%	113	642	2800	8,0
Moyenne Famille 3		634 700	7,5%	128	9,6%	4,5	22%	8,7	0,65	2,0	0,21%	35%	1%	88%	0,229%	21%	7%	54%	102	330	2611	10,7
<i>Minimum</i>		152 730	6,1%	37	7,4%	2,0	8%	7,0	0,62	1,4	0,15%	28%	0%	62%	0,000%	11%	0%	20%	48	115	2 152	8,0
<i>Maximum</i>		1 120 190	9,6%	252	12,3%	12,8	39%	11,2	0,76	3,0	0,32%	58%	2%	96%	0,654%	31%	24%	98%	225	731	2 800	12,1
<i>Médiane</i>		557 548	7,1%	126	10,0%	3,6	26%	8,9	0,65	1,6	0,24%	32%	1%	88%	0,283%	20%	4%	40%	113	256	2 693	10,6

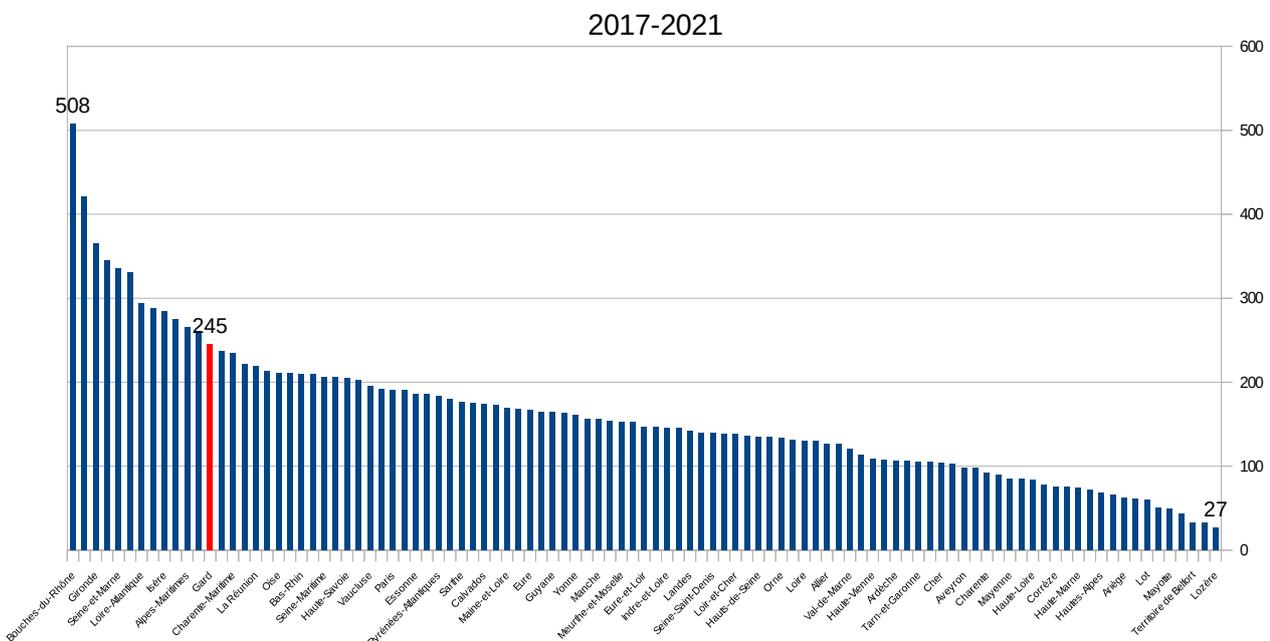
2.1.2. Mortalité routière, les victimes

- Graphe d'évolution « longue » de la mortalité (2010-2021)



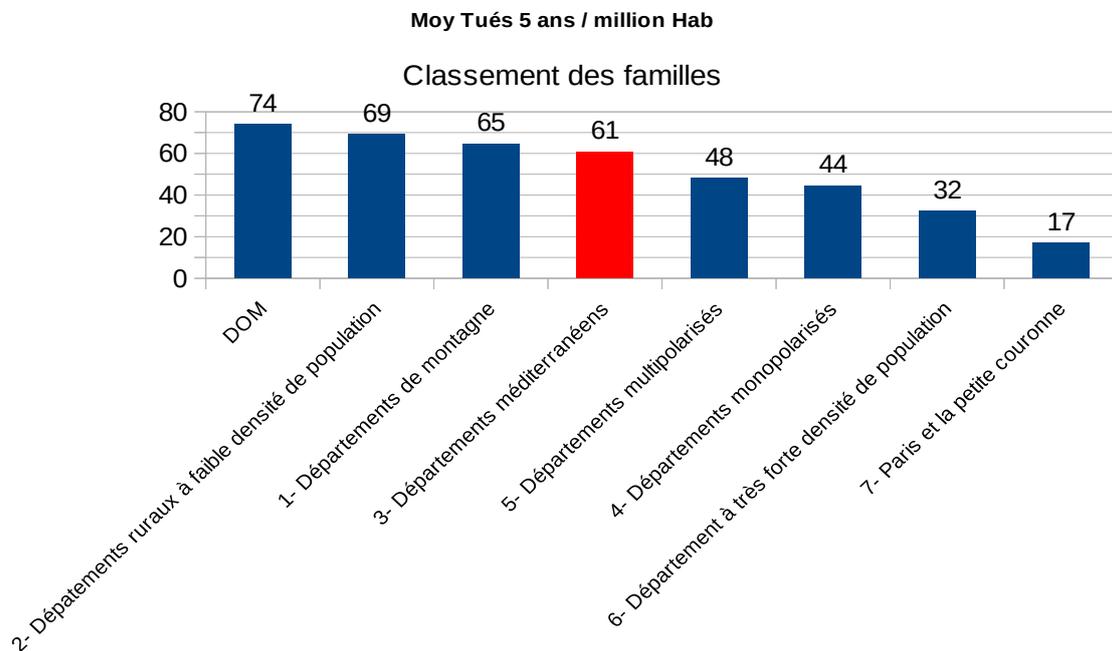
- Nombre de tués total sur 5 ans (2017-2021)
245 personnes sont décédées sur les routes du Gard dans la période 2017-2021 (contre 294 sur la période 2012-2016), ce qui fait du département du Gard le 13ème département le plus meurtrier de France sur la période.
Le Gard est aussi en 13ème position au regard de la moyenne du nombre de tués par an sur la période (49T/an).

Nbr de tués sur 5 ans /département

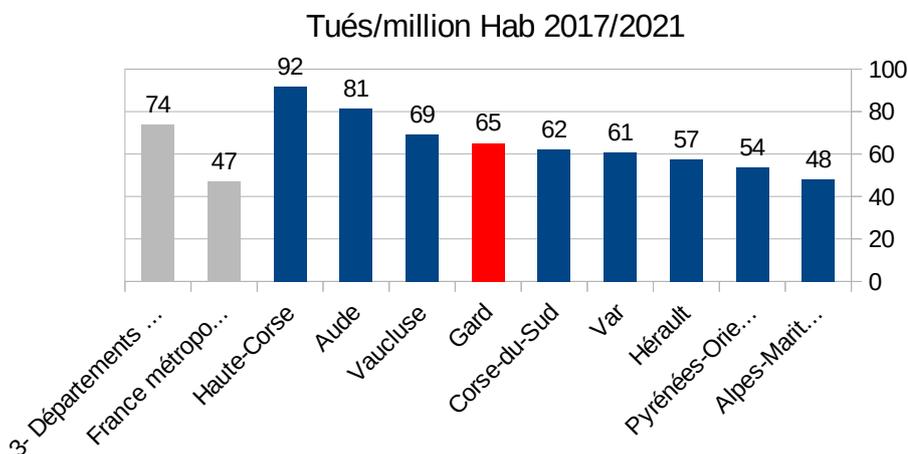


Le Gard est classé au sein de la famille des 9 départements méditerranéens : Alpes Maritimes 06, Aude 11, Gard 30, Hérault 34 , Pyrénées-Orientale 66 , VAR 83 , Vaucluse 84, Corse du sud 2A et Haute-Corse 2B.

La famille des départements méditerranéens est, avec un taux moyen de 61 tués par millions d’habitants, la troisième la plus meurtrière de France métropolitaine



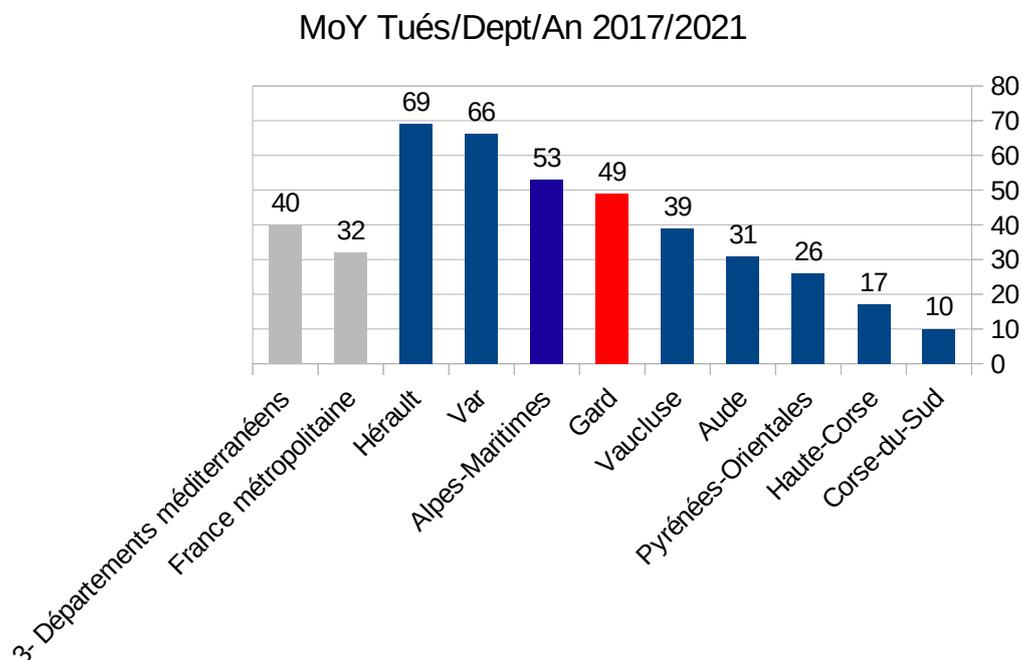
Avec **65 tués par million d’habitants**, le Gard est à la 37ème place nationale et au 4ème rang de la famille des départements Méditerranéens.



Il est à noter que l’indice de comparaison par millions d’habitants est défavorable aux départements ruraux. La Lozère a ainsi le taux le plus élevé (70T/million d’Habts) alors que le nombre de tués moyen par an est le plus faible (5).

Afin d’objectiver les données précédentes, il convient d’avoir à l’esprit les valeurs brutes du nombre de tués au niveau national, le nombre moyen de

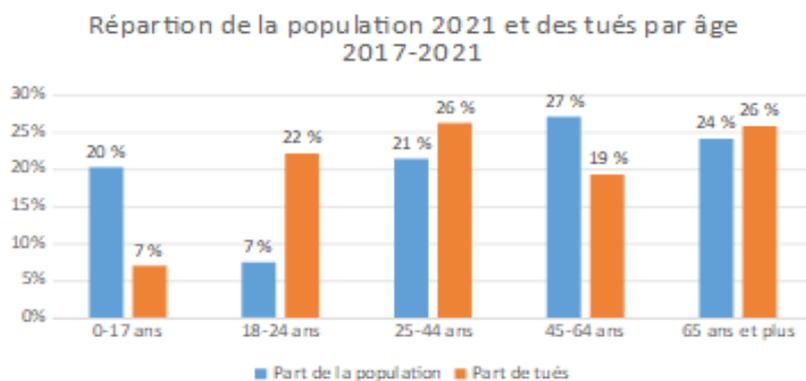
tués annuel par département sur la période 2017-2021 est de 32, 40 pour la famille méditerranéenne et **49 pour le Gard**.



Le Gard semble avoir progressé plus rapidement que d'autres départements puisque sur la période 2012-2016 il se classait avec un taux de 79T/1MHbts au 28^{ième} rang des départements les plus accidentogènes.

Les deux départements Corses ne figuraient pas dans la famille Méditerranéenne, sur la période 2012 -2016, le Gard était le deuxième département de la famille, il est, si l'on ne tient compte que des département qui figuraient précédemment dans la famille, en troisième place

- Répartition de la population par âge / Répartition des tués par âge (2017-2021)



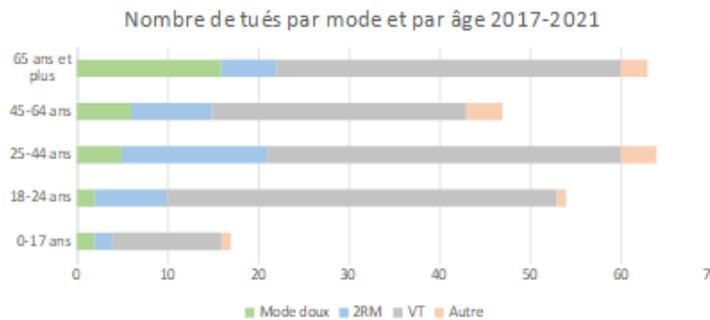
N.B. : les tranches d'âges sont regroupées de la manière suivante dans tout le document et sauf mention contraire : 0-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65 ans et plus. Le détail est présent dans les données mises à disposition.

Trois catégories d'âges présentent un « sur-risque » par rapport à leur représentation dans la population. Pour autant, cette donnée reste relative car elle ne tient pas compte de la valeur de « l'exposition » et devrait être pondérée avec le nombre de kilomètres parcourus par chacune de ces tranches d'âge.

A noter cependant à ce stade, que la tranche d'âge 65 ans est plutôt présente dans les modes de déplacement doux (piétons) et **en qualité de victime** (CF paragraphe ci-dessous).

Le sur-risque des 18-24 ans est très prégnant sur notre département.

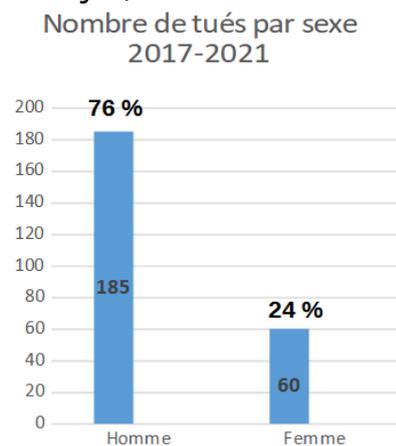
- Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021)



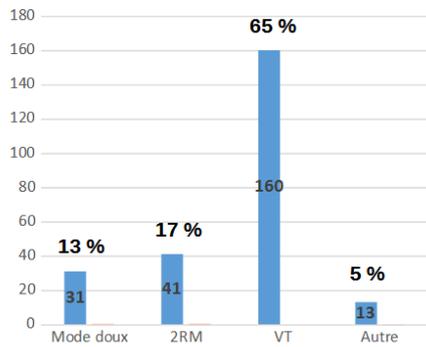
N.B. : les modes de déplacement sont regroupés de la manière suivante dans tout le document et sauf mention contraire : modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) | 2 et 3 roues motorisés (cyclo et moto) | véhicules de tourisme | tout autre type de véhicule dont les véhicules utilitaires et les poids lourds. Le détail est présent dans les données mises à disposition.

- Nombre de tués (2017-2021) selon le sexe, valeurs et %
- Nombre de tués (2017-2021) par mode, valeurs et %
- Nombre de tués (2017-2021) selon la CSP, valeurs et %
- Nombre de tués (2017-2021) selon le département de résidence, valeurs et %
- Nombre de tués (2017-2021) selon le motif du trajet, valeurs et %

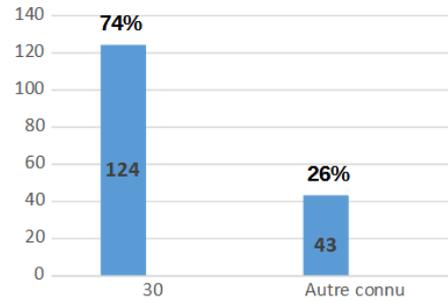
Une majorité d'homme tués et une majorité de résidents Gardois.



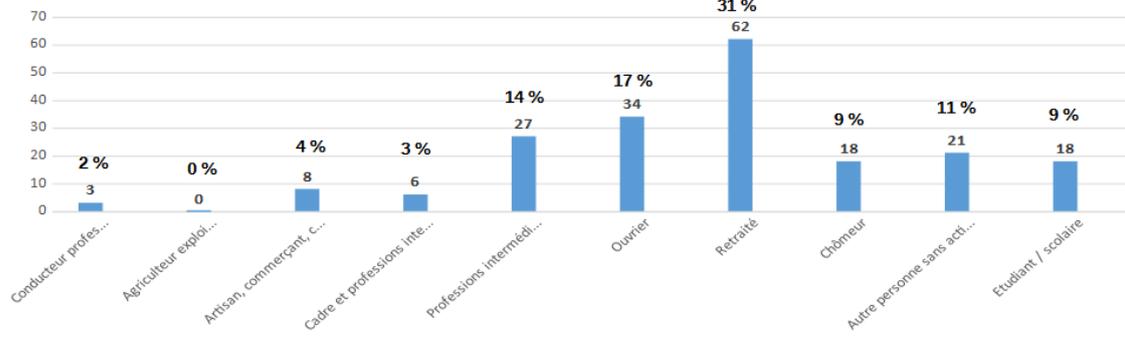
Nombre de tués par mode 2017-2021



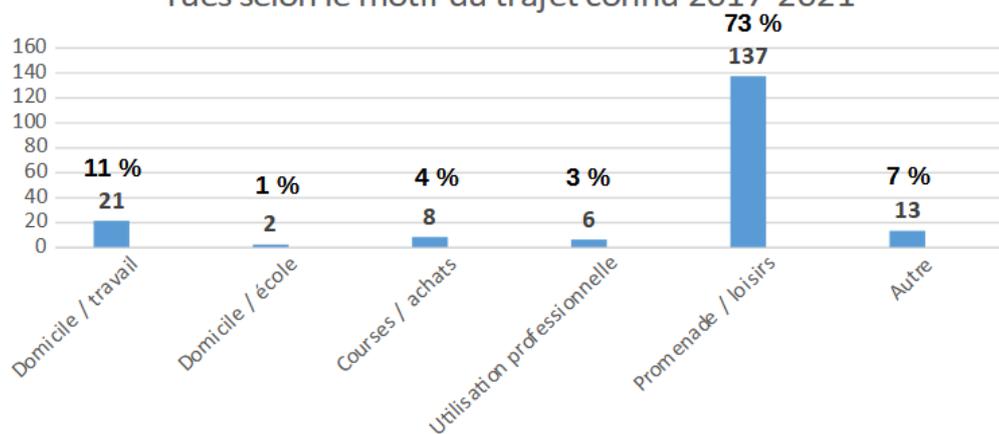
Nombre de tués par département de résidence connu 2017-2021



Nombre de tués selon la CSP connue 2017-2021



Tués selon le motif du trajet connu 2017-2021

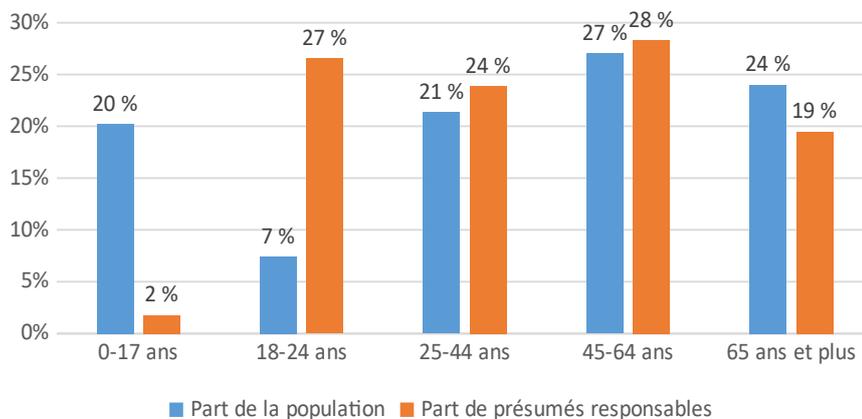


2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables

Pour les données « présumés responsables » issues du fichier " Auteur Présumé des Accidents Mortels " (APAM), ne sont disponibles et donc utilisées que les années 2019, 2020, 2021 qui correspondent au nouveau format BAAC.

- Répartition de la population par âge / Répartition des PR d'accidents mortels par âge (2019-2021)

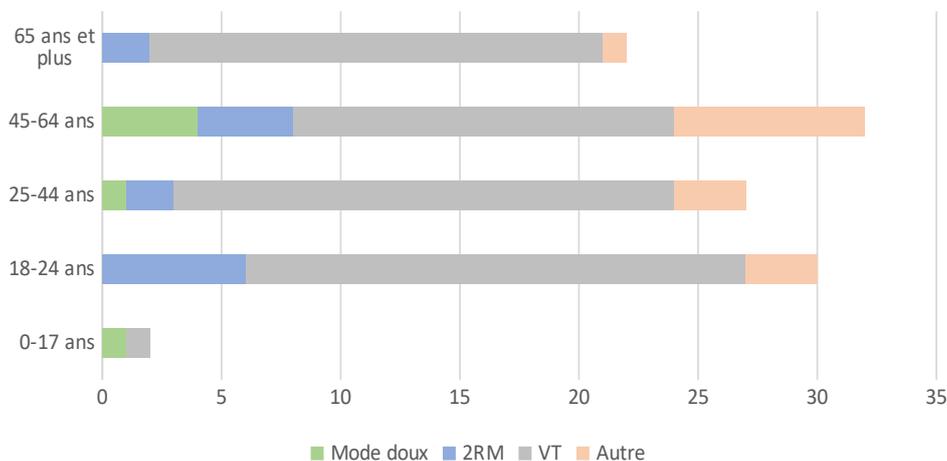
Répartition de la population 2021 et des présumés responsables par âge 2019-2021



Les 0-17 ans, le plus souvent impliqués en qualité de victimes passagers, sont faiblement « responsables ». **Les 18-24 ans sont eux très fortement sur-représentés.**

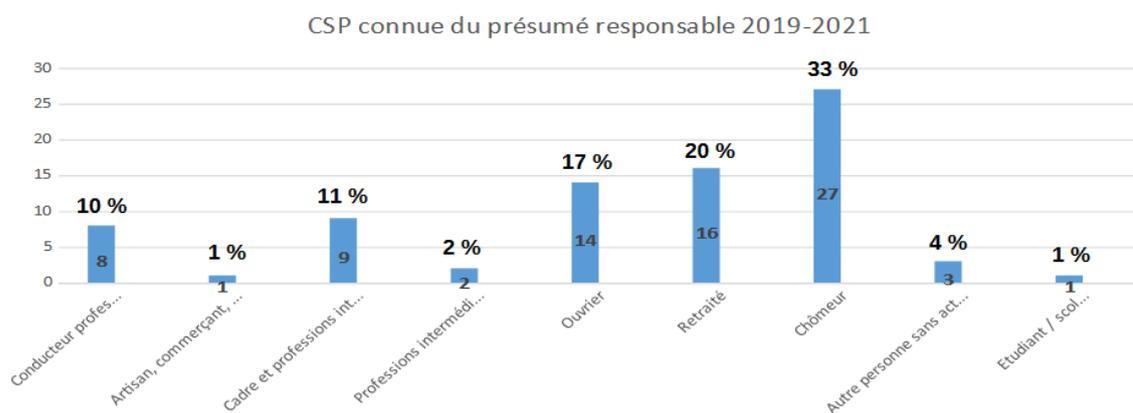
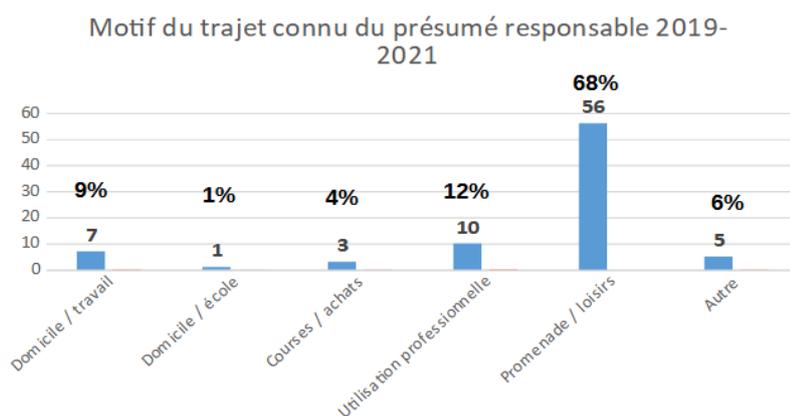
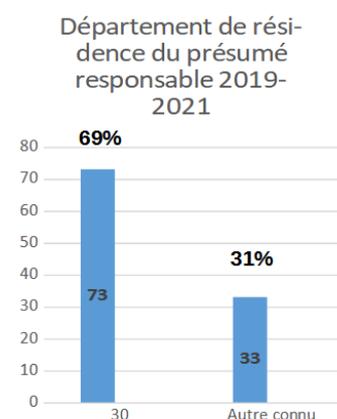
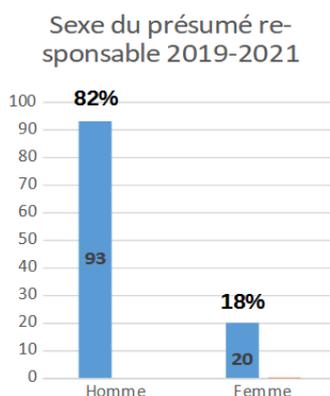
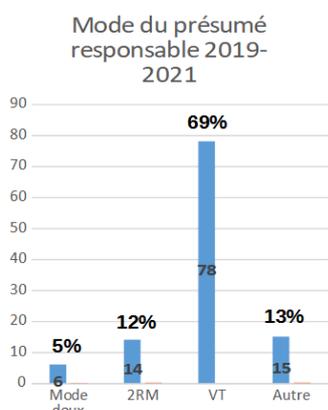
- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement selon l'âge (2019-2021)

Nombre de présumés responsables d'accidents mortels selon la tranche d'âge 2019-2021



- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) par mode, valeurs et %
- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) selon le sexe, valeurs et %
- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) selon la CSP, valeurs et %
- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) selon le motif du trajet, valeurs et %
- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) selon le département de résidence, valeurs et %

82 % des présumés responsables sont des hommes (CF ci-dessous les facteurs PR)
 Si une majorité des accidents interviennent lors de déplacement « promenades loisirs » en raison de la sur-accidentalité des week-end et jours fériés, ceux sont les Gardois qui sont accidentés dans le Gard.



Les facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels :

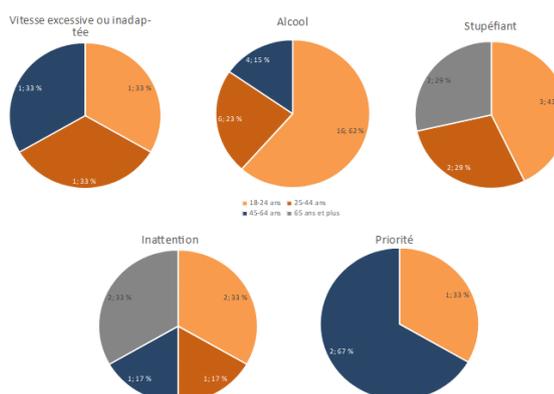
- Répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) distinction homme/femme

Principales responsabilités « retenues », 26 cas de **mauvaise utilisation des voies de circulation** (changement de file, contre sens et dépassement dangereux,) 31 cas de **conduites addictives** (Alcool et Stup) à noter **un nombre important de cas d'éblouissement** qui peut être comme une caractéristique départementale.

	Homme	Femme	Total
Alcool	25	3	28
Changement de file	12	3	15
Contresens	10	0	10
Dépassement dangereux	4	0	4
Eblouissement	10	4	14
Inattention	6	1	7
Malaise	6	1	7
Médicaments	5	0	5
Non respect des distances de sécurité	1	0	1
Priorité	2	1	3
Somnolence - fatigue	5	1	6
Stupéfiant	6	1	7
Téléphone et distracteurs technologiques	0	1	1
Vitesse excessive ou inadaptée	2	1	3
Autre cause	6	1	7
Cause indéterminée	24	5	29
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	93	20	113

- Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) : vitesse, alcool seul, stupéfiant seul, alcool et stupéfiant, inattention - téléphone, non-respect de la priorité.

L'échantillon statistique disponible est peu représentatif, il devra être confirmé dans les années à venir par une assiette plus large .



2.1.4. Risque routier professionnel

Indicateurs d'accidentalité

Source CARSAT :

Accidents de trajet 1er versement IJ en Languedoc Roussillon

(Repérage des accidents routiers professionnels dans les accidents du trajet)

	LR						Evolution sur 6 ans
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Nb accidents de trajet avec arrêt	1 626	1 665	1 701	1 774	1 645	2 026	24,6%
Nb accidents de trajet grave	108	146	153	152	114	177	63,9%
dont Nb accidents de trajet mortels	14	9	16	19	5	11	-21,4%
Nb jours d'arrêt des accidents de trajet	122 233	133 995	133 217	146 076	156 035	164 755	34,8%
Coût moyen d'un accident de trajet	4 036 €	4 477 €	4 592 €	4 890 €	5 388 €	4 696 €	16,4%

Accidents de travail 1er versement IJ (mission) dans le dpt du Gard

(Repérage des accidents routiers professionnels dans les accidents du travail)

	Gard						Evolution sur 6 ans
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Nb accidents de mission avec arrêt	176	181	139	160	119	161	-8,5%
Nb accidents de mission grave	18	18	18	19	11	17	-5,6%
dont Nb accidents de mission mortels	1	1	1	2	0	0	-100,0%
Nb jours d'arrêt des accidents de mission	16 301	15 990	17 366	16 232	15 837	18 048	10,7%
Coût moyen d'un accident de mission	6 188 €	5 325 €	6 302 €	5 708 €	7 875 €	7 026 €	13,5%

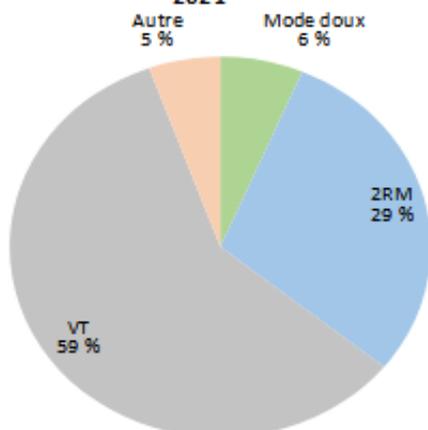
Accidents de trajet 1er versement IJ dans le dpt du Gard

(Repérage des accidents routiers professionnels dans les accidents du trajet)

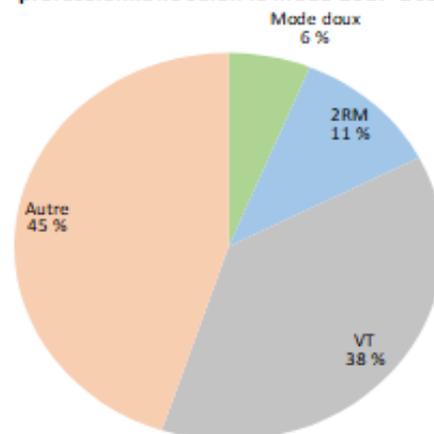
	Gard						Evolution sur 6 ans
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Nb accidents de trajet avec arrêt	436	461	496	467	406	501	14,9%
Nb accidents de trajet grave	42	37	48	44	36	56	33,3%
dont Nb accidents de trajet mortels	4	4	7	5	1	0	-100,0%
Nb jours d'arrêt des accidents de trajet	37 976	37 849	42 404	46 463	47 528	50 082	31,9%
Coût moyen d'un accident de trajet	4 402 €	4 257 €	4 722 €	5 374 €	6 392 €	5 796 €	31,7%

- Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet domicile-travail selon leur mode de déplacement (2017-2021)
- Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet professionnel selon leur mode de déplacement. (2017-2021)

Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode 2017-2021



Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021



Le Code du Travail dans son Article L4121-1 prévoit que l'employeur doit prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité physique et mentale des travailleurs, prévoyant notamment des actions de prévention des risques professionnels ou encore des actions d'information et de formation.

Le ministère du Travail, du Plein emploi et de l'Insertion, le ministère de l'Intérieur, ainsi que la Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM), la Mutualité sociale agricole (MSA), Santé publique France, et l'Unité mixte de recherche épidémiologique et de surveillance transport travail environnement (UMRESTTE) publient "L'essentiel du risque routier professionnel", un document présentant les chiffres clés relatifs à ce risque qui demeure la première cause de mortalité au travail.

Pour l'année 2021 en France, 56 390 personnes ont été victimes d'un accident de la route, lié au travail, dont 12 610 victimes d'un accident dans le cadre d'un déplacement professionnel.

2.1.5. Réseau routier

- Le département compte 4 475 kilomètres de routes départementales pour une moyenne nationale par département de 3 937 km/département.

Réseaux routiers et autoroutiers du Gard	
Routes Nationales	132 KM
Routes départementales	4 475 KM
Autoroutes	87 KM

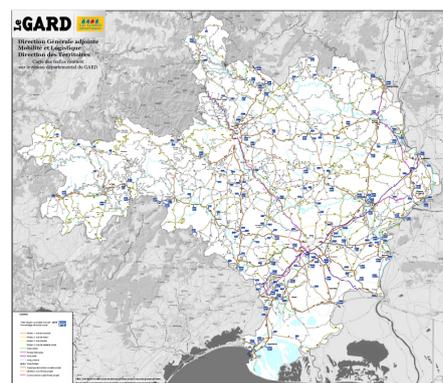
L'essentiel du réseau routier du département est donc constitué des routes départementales, classées selon quatre catégories :

	Linéaire (km)	Intitulé et définition	
Catégorie 1	674	Voie structurante	Ce sont les routes qui composent les grands 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	925	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	811	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	2065	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	4475		

L'ensemble des données SIG des routes départementales sont accessibles sur :

<https://sig.gard.fr/>

<https://sig.gard.fr/index.php/view/map/?repository=mobilite&project=B-TMJA>



Indicateurs d'accidentalité

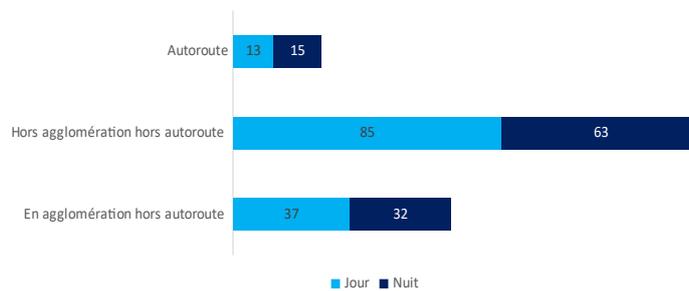
- Nombre de tués sur autoroute/hors agglomération hors autoroute/en agglomération hors autoroute (2017-2021)

Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



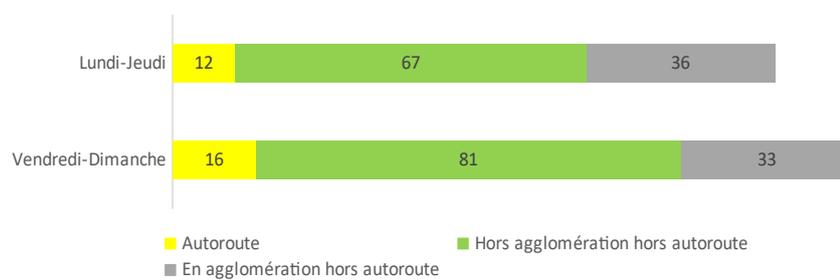
- Nombre de tués le jour et la nuit selon le milieu (2017-2021)

Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021



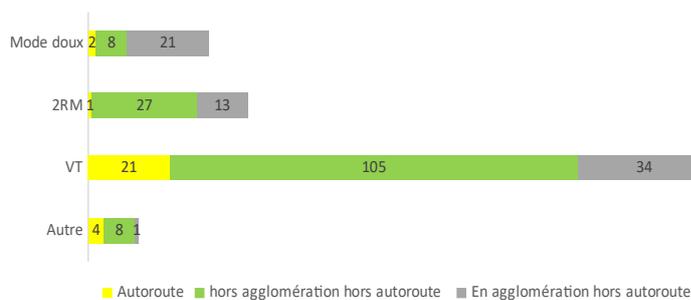
- Nombre de tués pour les jours Lundi-Jeudi et Vendredi-Dimanche selon le milieu (2017-2021)

Nombre de tués suivant le jour de la semaine 2017-2021



- Nombre de tués par mode de déplacement selon le milieu (2017-2021)

Nombre de tués par mode 2017-2021



2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

Les victimes désignent les tués plus les blessés. Seuls les accidents hors agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier l'écriture, la dénomination « hors agglomération » sera utilisée et l'autoroute exclue.

2.2.1. Typologie des accidents

Nota : Les tableaux ci-dessous n'indiquent aucune manière la responsabilité de la collision, mais détermine qu'elle est le nombre de victimes par type de collision.

Exemple de lecture :

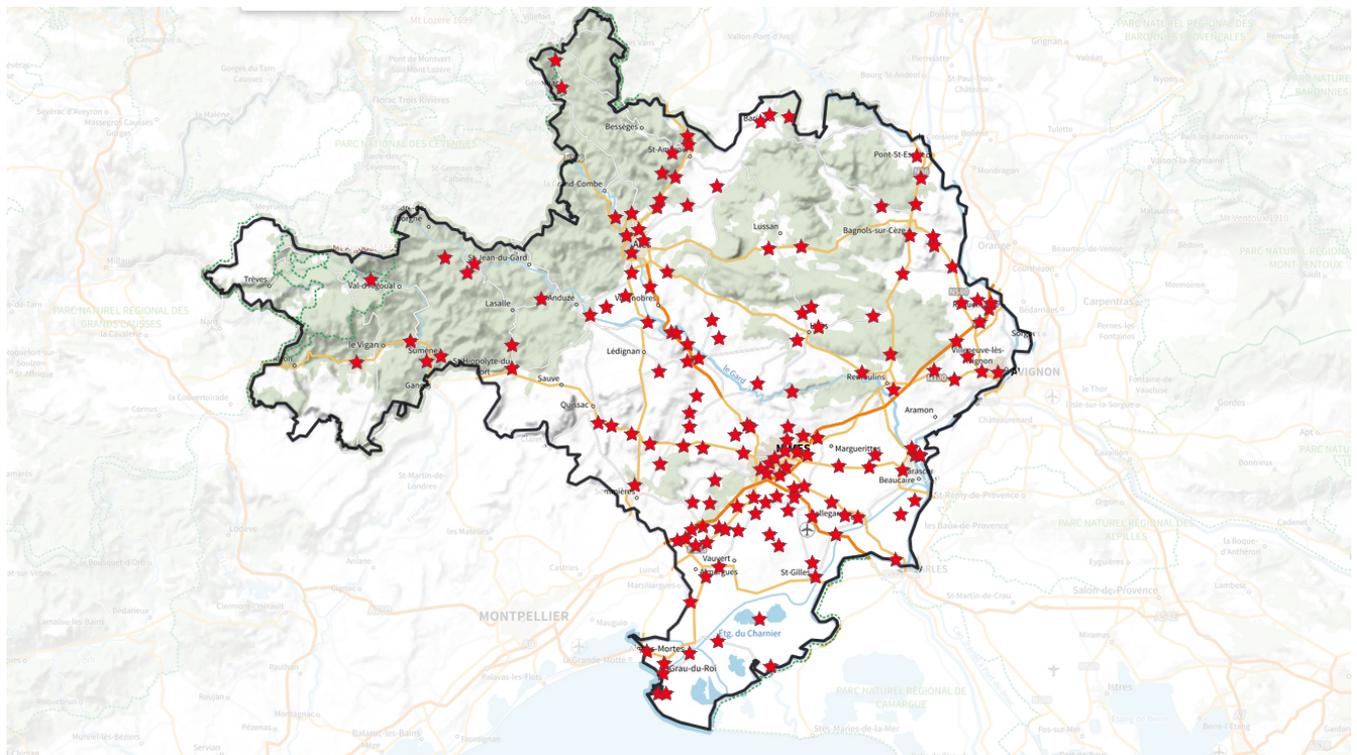
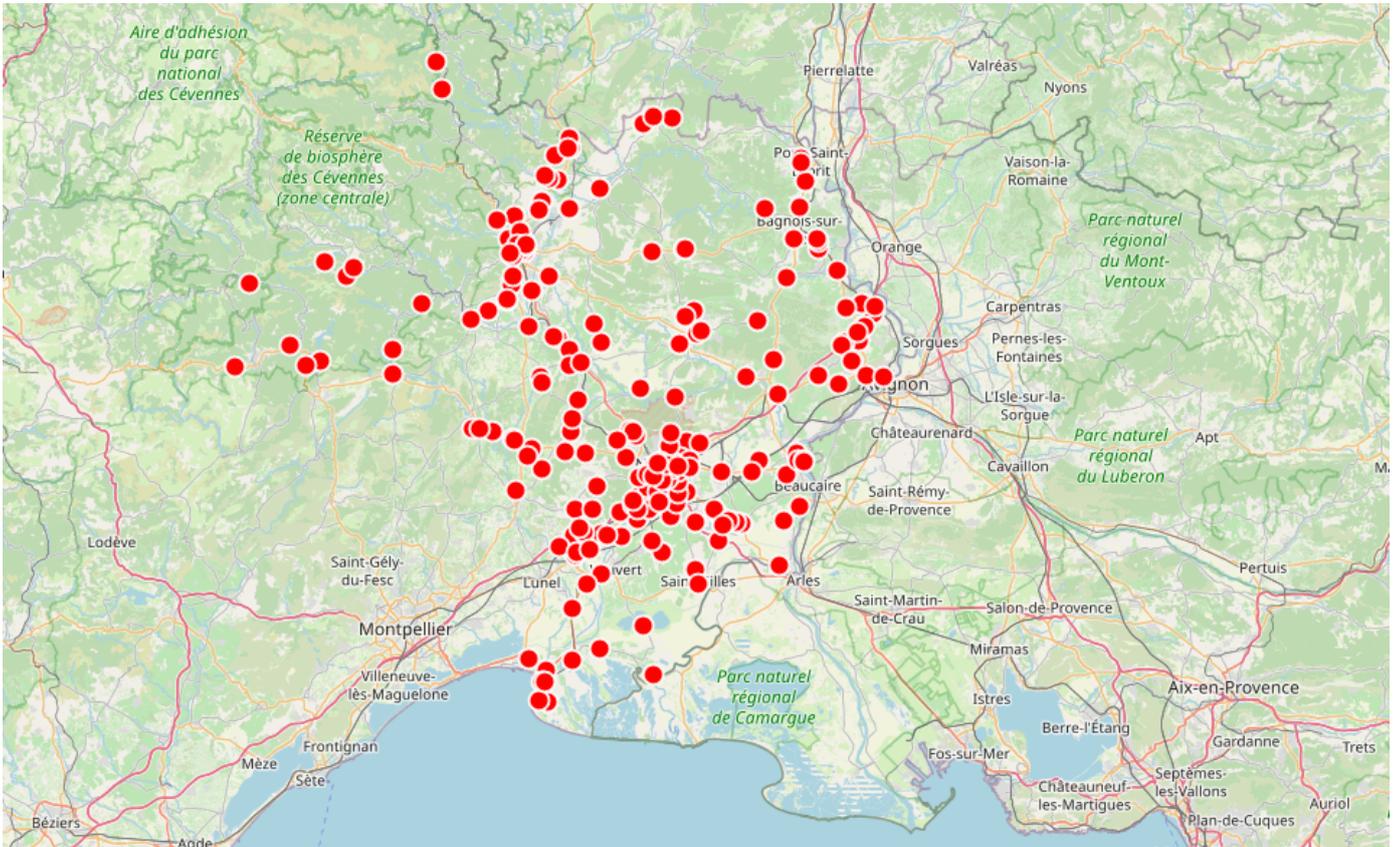
Les accidents impliquant une moto ont fait 295 victimes motards qui représentent 18 % du total des victimes, parmi ces 295 victimes, dont 98 l'ont été dans un accident impliquant une moto seule (l' accident a pu faire deux victimes ! conducteur et passager), 3 victimes motards dans une collision avec cyclo, 4 entre motos, 149 motards victimes d'une collision avec VL... A l'inverse, 17 automobilistes (VT) ont été victimes d'une collision impliquant une moto.

Il résulte de ce tableau que dans le département en hors agglomération, **un tiers des victimes le sont dans un accident n'impliquant qu'un seul véhicule.**

- Qui tue + blesse qui hors agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

Qui tue + blesse qui hors agglomération 2017-2021										
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	6	5	98	353	20	13	0	11	506
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	1	0	3	1	0	0	0	0	5
Moto	1	0	3	4	17	2	0	0	0	27
VL	18	22	34	149	479	23	3	1	7	736
VU	4	1	3	19	46	19	2	0	0	94
PL	5	2	0	5	38	2	0	0	0	52
TC	0	1	0	0	6	0	0	0	0	7
Autre	0	2	1	5	10	1	0	0	0	19
MULTICOLLISION	1	6	0	12	143	9	2	3	3	179
TOTAL	29	41	46	295	1094	76	20	4	21	1626
<i>Part de victimes</i>	2%	3%	3%	18%	67%	5%	1%	0%	1%	100,00%

- Carte des accidents mortels : une carte avec un point par accident mortel situé hors agglomération

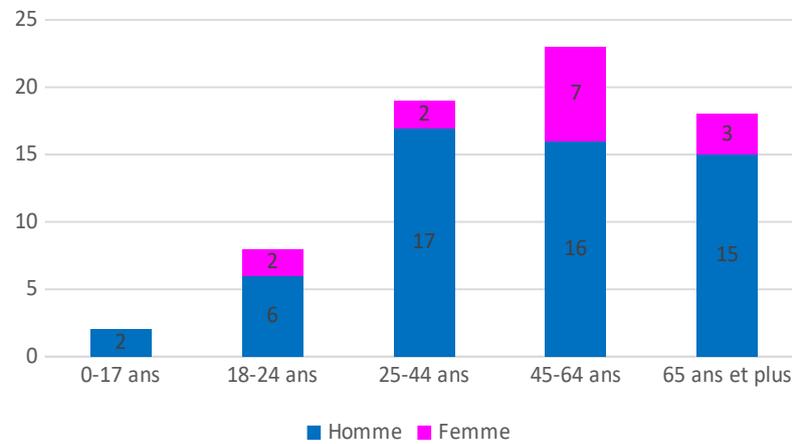


2.2.2. Modes doux

Le nombre de victimes lié aux déplacements « doux » à l'échelle du département reste peu représentatif. Comme pour l'enjeu 2RM, l'absence de grand centre urbain explique en partie la réduction de l'exposition au risque. Pour autant, l'évolution des modes de déplacement favorisée par les contraintes environnementales et économiques rend prévisible une augmentation de l'accidentologie de cette catégorie.

- Victimes en **modes doux** (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021)

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



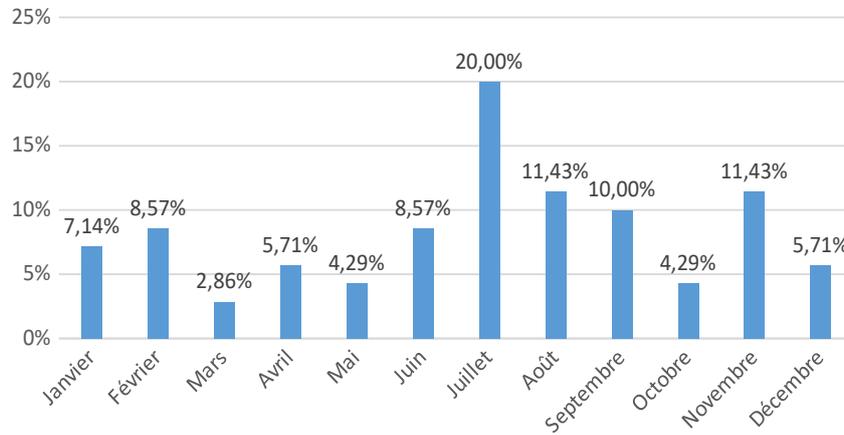
- Evolution des victimes en **modes doux** entre 2021 et 2019 hors agglomération,

Année	Victimes
2017	19
2018	15
2019	11
2020	9
2021	16

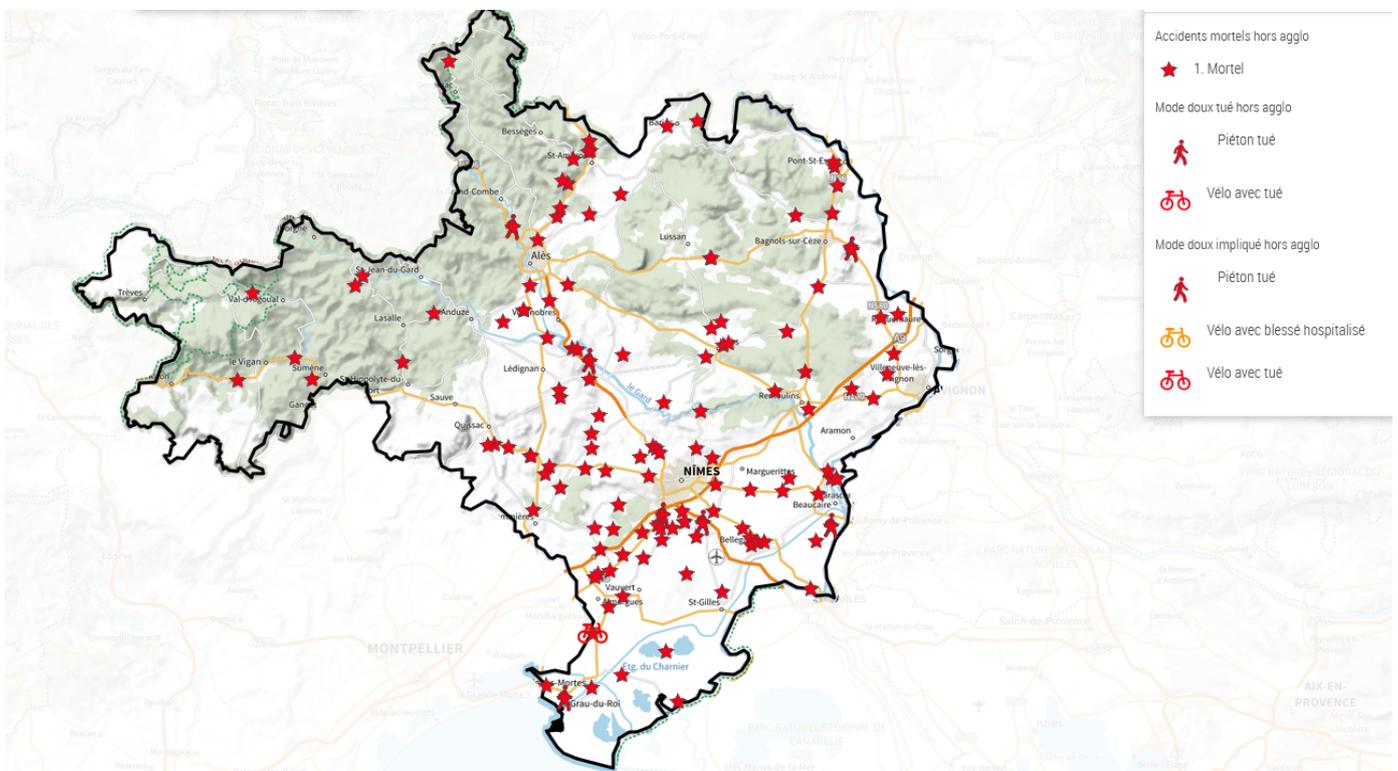
Évolution récente du nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 : + 45% évolution à pondérer au regard des petits nombres.

- Répartition en % des victimes en **modes doux** selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)

Répartition des victimes en modes doux selon le mois hors agglo 2017-2021



- Carte hors agglomération avec un pictogramme pour le mode doux impliqué dans l'accident (corporel ou mortel au choix du département en fonction de la volumétrie)

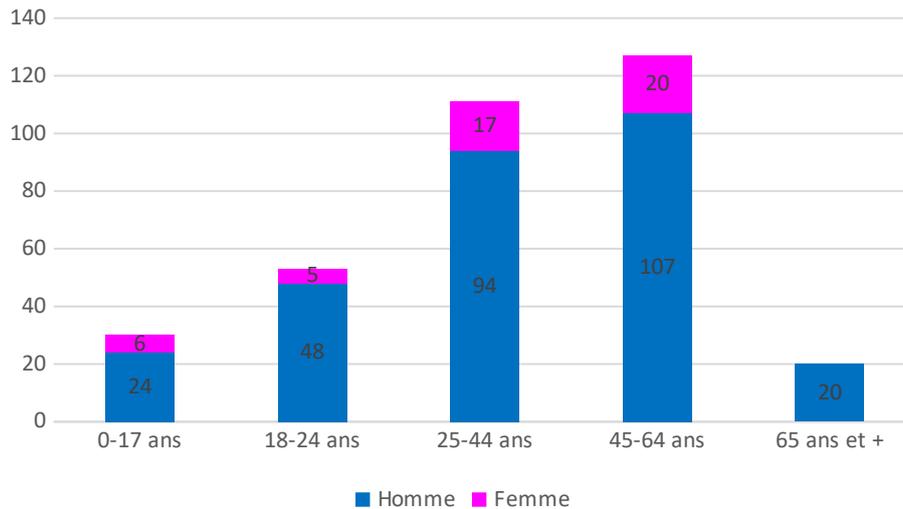


2.2.3. 2RM

- Victimes en **2RM** (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe hors agglomération (2017-2021)

Les 45-64 et 25-44 ans sont les plus représentés dans les victimes 2RM.

Victimes en 2RM par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021



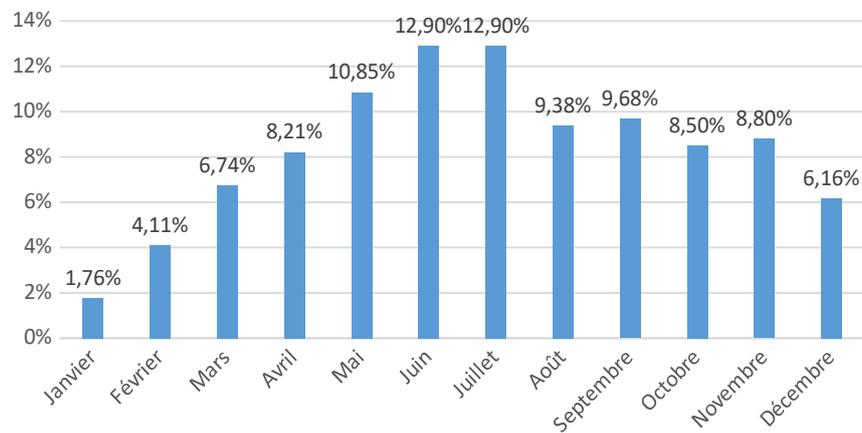
- Évolution des victimes en **2RM** entre 2021 et 2019 hors agglomération, avec un chiffre en %

Année	Victimes
2017	64
2018	72
2019	64
2020	63
2021	78

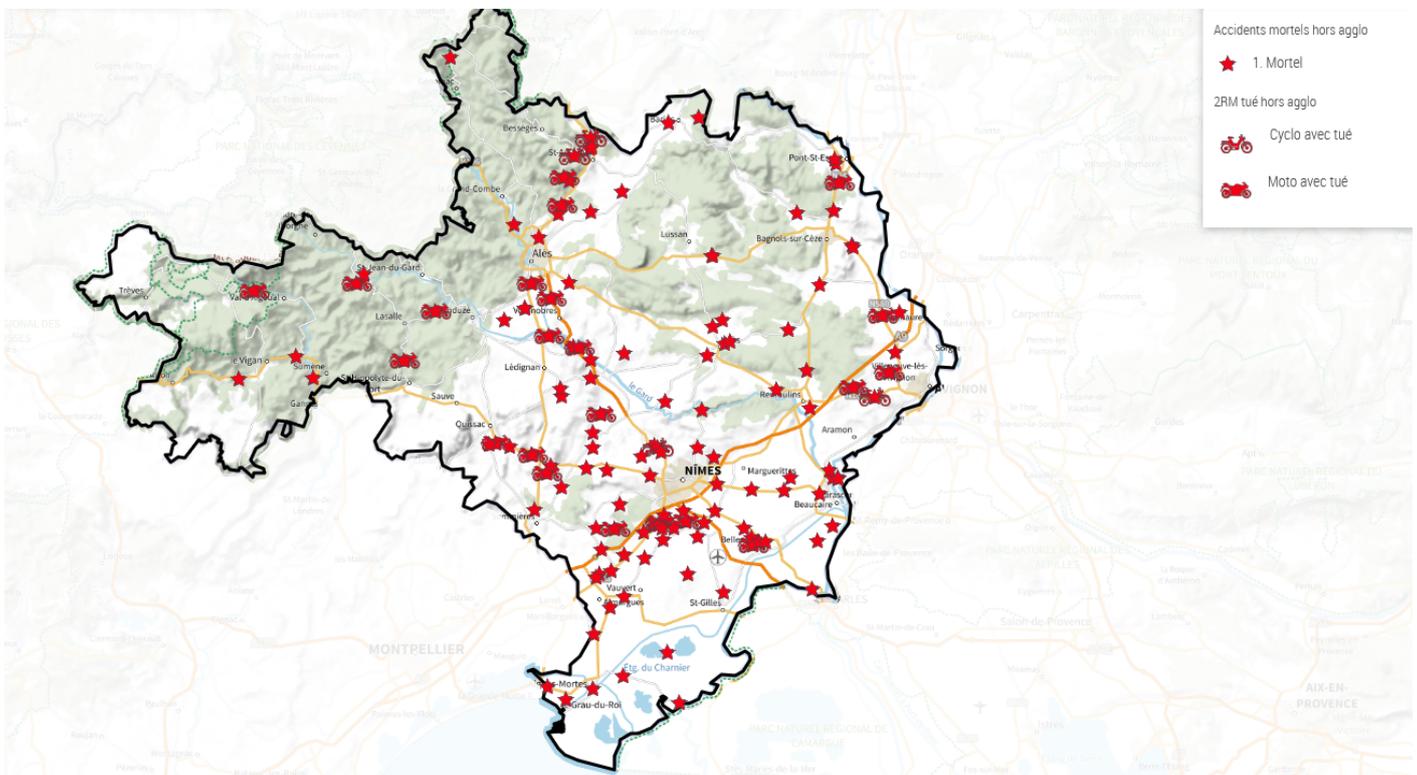
Évolution récente du nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 : **+ 22 %**

- Répartition en % des victimes en **2RM** selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)

Répartition des victimes 2RM selon le mois hors agglomération 2017-2021



- Carte hors agglomération avec un pictogramme pour 2RM impliqué dans l'accident (corporel ou mortel au choix du département en fonction de la volumétrie).

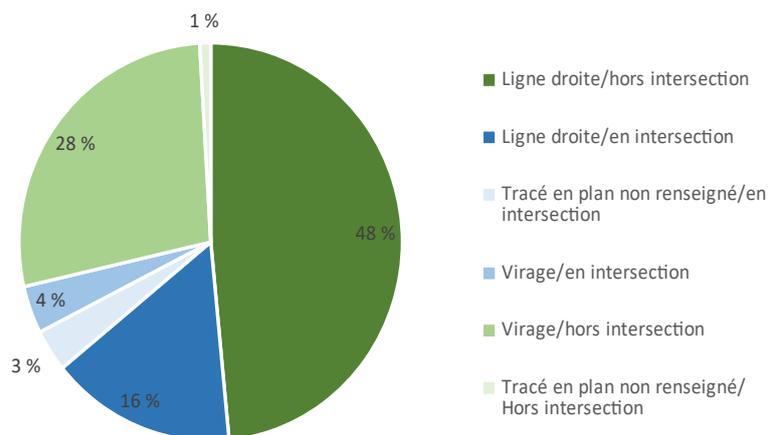


2.2.4. Facteurs spécifiques

85 % des victimes dans des conditions climatiques normales et 64 % en ligne droite

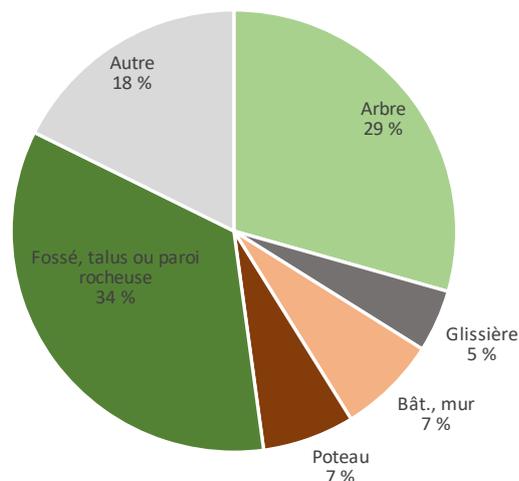
- Répartition des victimes hors agglomération selon que le lieu soit en ligne droite/virage et en/hors intersection (2017-2021)

Répartition des victimes hors agglomération 2017-2021



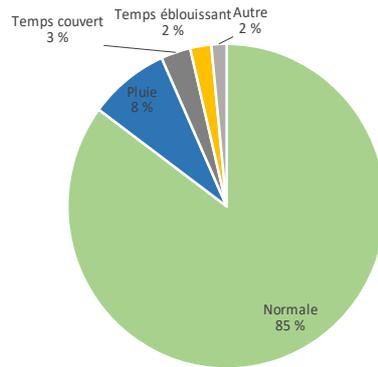
- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule hors agglomération (2017-2021) (accident avec véhicule seul)

Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule hors agglomération 2017-2021



- Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération (2017-2021)

Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques hors agglomération 2017-2021



2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

Seuls les accidents en agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier l'écriture, la dénomination « en agglomération » sera utilisée et l'autoroute exclu.

2.3.1. Typologie des accidents

Nota : Les tableaux ci-dessous n'indiquent aucune manière la **responsabilité de la collision**, mais détermine qu'elle est le nombre de victimes par type de collision.

Par rapport à l'accidentalité hors agglomération, on observe une plus grande implication des usagers vulnérables en forte baisse du nombre de victimes :

- 544 victimes piétons, vélo, cyclo en agglomération contre 116 HA .
- Moins de victimes motorisées en agglomération, y compris chez les motards.
-

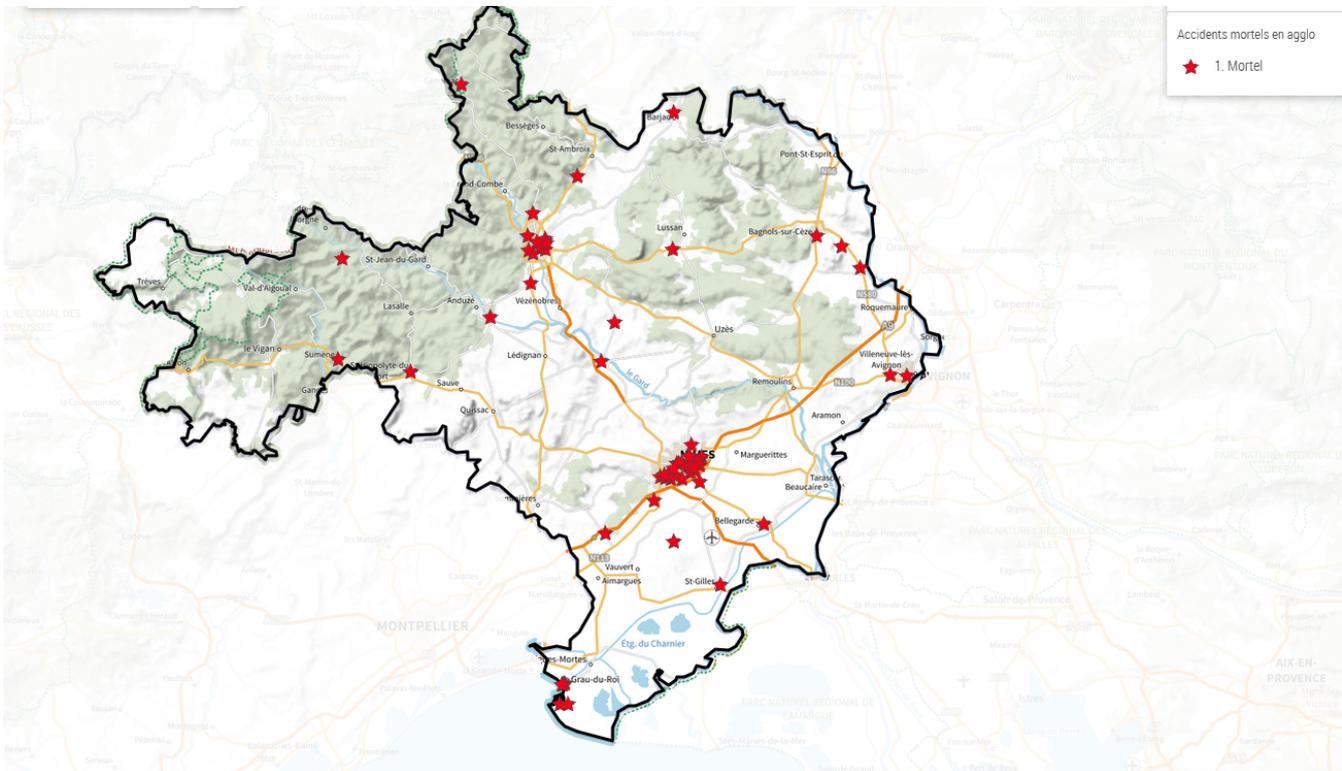
Ce dernier item souligne le lien entre vitesse de choc et gravité des accidents !

- Qui tue + blesse qui en agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

Qui tue + blesse qui en agglomération 2017-2021

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	5	16	37	157	8	3	2	4	232
COLLISION AVEC										
Piéton	0	1	0	1	2	0	0	0	0	4
Vélo	3	0	0	0	2	1	0	0	0	6
Cyclo	7	0	0	3	6	0	0	0	0	16
Moto	7	1	4	3	13	1	0	0	0	29
VL	250	73	101	143	312	16	4	10	7	916
VU	21	5	4	12	24	9	1	0	0	76
PL	7	1	2	2	13	2	0	2	0	29
TC	6	1	1	1	4	0	0	0	0	13
Autre	10	2	1	3	10	0	0	0	3	29
MULTICOLLISION	8	3	4	13	85	4	1	0	1	119
TOTAL	319	92	133	218	628	41	9	14	15	1469
<i>Part de victimes</i>	22%	6%	9%	15%	43%	3%	1%	1%	1%	100,00%

- carte avec un point par accident mortel situé en agglomération



2.3.2. Modes doux

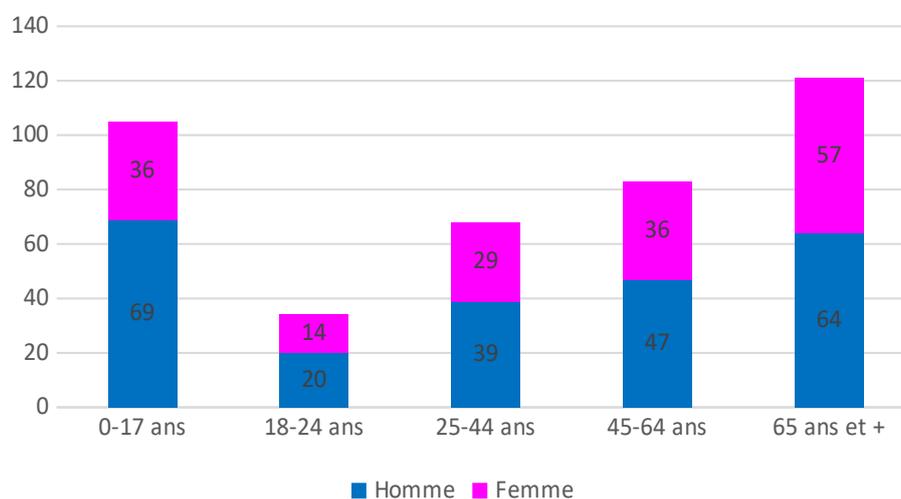
Ce sont les deux tranches d'âge les plus extrêmes et les plus fragiles qui sont le plus victimes en agglomération : 0-17 ans , 65 ans .

C'est dans le mode déplacement doux que la répartition homme femme est la plus équilibrée.

Dans les villes du Gard, on tue et on blesse les plus fragiles et les femmes !

- Victimes en **modes doux** (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, en agglomération (2017-2021)

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



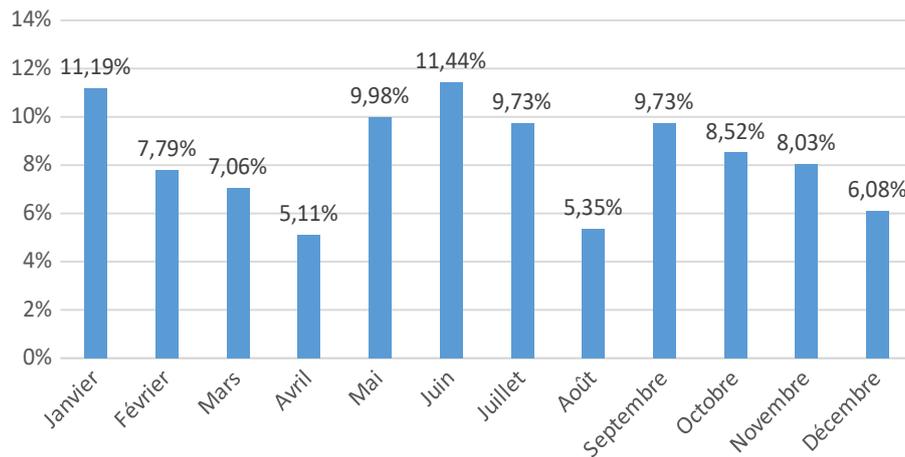
- Évolution des victimes en **modes doux** entre 2021 et 2019 en agglomération, avec un chiffre en %

Année	Victimes
2017	89
2018	91
2019	86
2020	67
2021	78

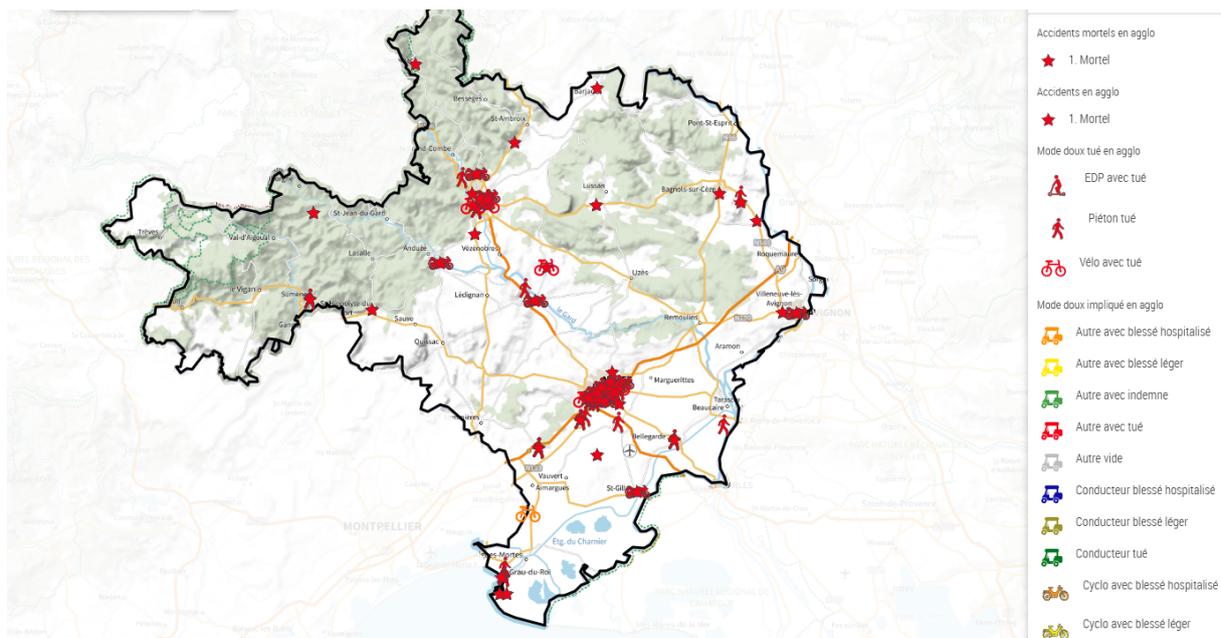
Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 : -9 %

- Répartition en % des victimes en **modes doux** selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)

Répartition des victimes en mode doux selon le mois en agglomération 2017-2021

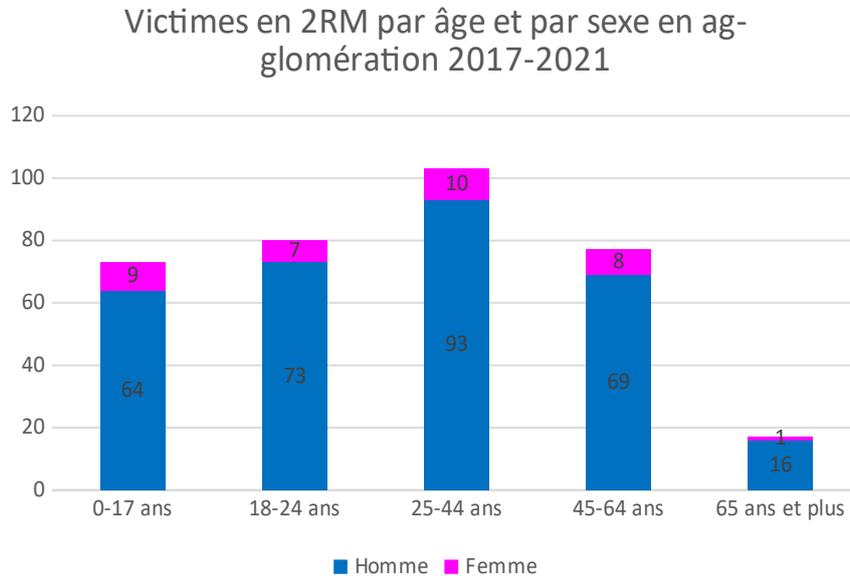


- Carte en agglomération avec un pictogramme pour le mode doux impliqué dans l'accident (corporel ou mortel au choix du département en fonction de la volumétrie)



2.3.3. 2RM

- Victimes en **2RM** (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe en agglomération (2017-2021)



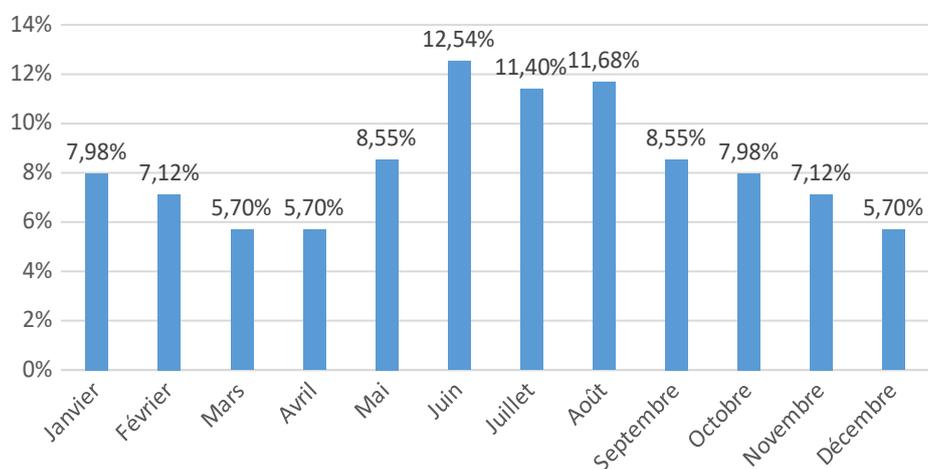
- Evolution des victimes en **2RM** entre 2021 et 2019 en agglomération, avec un chiffre en %

Année	Victimes
2017	94
2018	70
2019	58
2020	60
2021	69

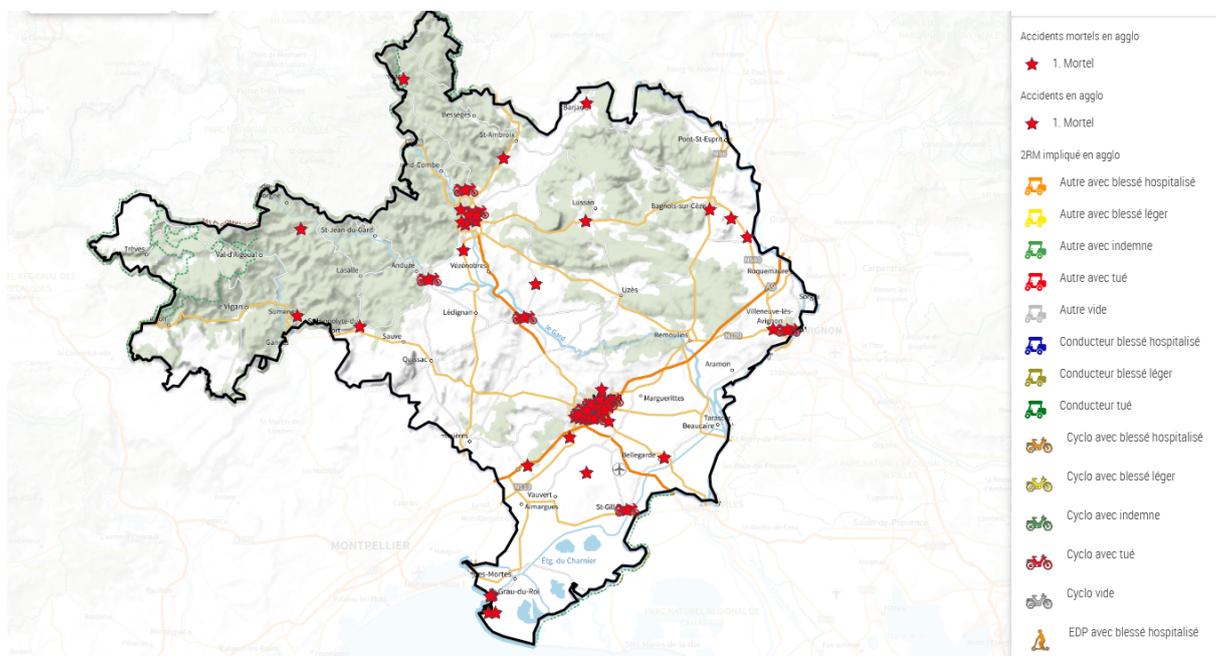
Évolution récente du nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 : en augmentation de **19 %** mais dans la moyenne sur 5 ans.

- Répartition en % des victimes en **2RM** selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)

Répartition des victimes 2RM selon le mois en agglomération 2017-2021



- Carte en agglomération avec un pictogramme pour le 2RM impliqué dans l'accident (corporel ou mortel au choix du département en fonction de la volumétrie)



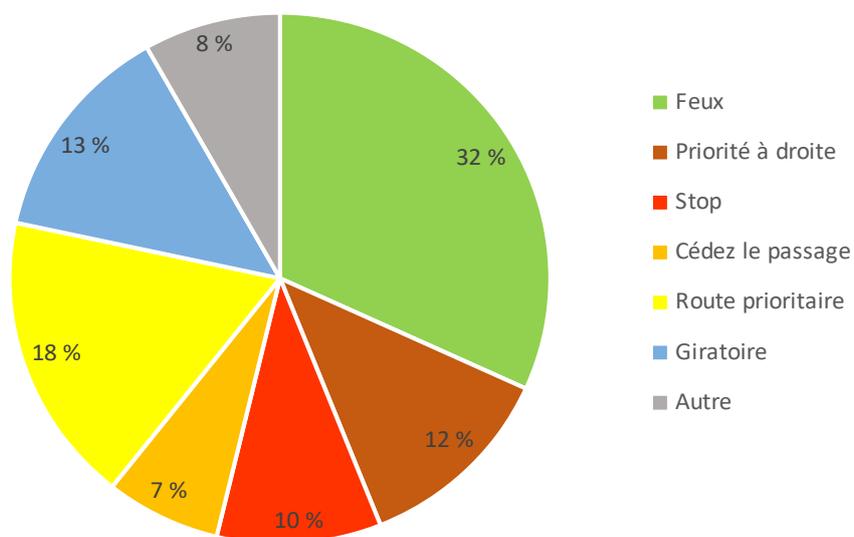
2.3.4. Facteurs spécifiques

- Répartition des accidents en/hors intersection (2017-2021)

En/hors intersection	Accidents	Pourcentage	Tués	Victimes
Hors intersection	613	54,34%	42	782
En intersection	515	45,66%	27	687
Total	1128	100,00%	69	1469

- Répartition des victimes selon le régime de priorité (2017-2021)

Accidents corporels en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu
2017-2021



2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute

Une majorité de victimes tuées dans des collisions multiples contrairement aux autres réseaux (vitesse et distance de sécurité).

Pour les véhicules de tourisme, les accidents sans tiers font autant de tués que les collisions avec PL.

Nombre de personnes tuées selon le mode de déplacement et l'usager percuté

Années : 2017;2018;2019;2020;2021 - Département : 30 - Milieu : Autoroute

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	0	1	7	0	0	0	0	8
COLLISION AVEC										
Piéton										
Vélo										
Cyclo										
Moto										
VL	1				1					2
VU										
PL					7					7
TC										
Autre										
MULTICOLLISION	1				6	3			1	11
TOTAL	2			1	21	3			1	28
Part de la mortalité	7,00 %	0,00 %	0,00 %	4,00 %	75,00 %	11,00 %	0,00 %	0,00 %	4,00 %	100,00 %

Nombre de personnes blessées selon le mode de déplacement et l'usager percuté

Années : 2017;2018;2019;2020;2021 - Département : 30 - Milieu : Autoroute

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS			1	7	31	2	2	0	0	43
COLLISION AVEC										
Piéton										
Vélo										
Cyclo										
Moto										
VL	1		1	3	24					29
VU					2					2
PL					11		5			16
TC										
Autre										
MULTICOLLISION				1	45	7	3	0	3	59
TOTAL	1	0	2	11	113	9	10	0	3	149
Part de blessés	1,00 %	0,00 %	1,00 %	7,00 %	76,00 %	6,00 %	7,00 %	0,00 %	2,00 %	100,00 %

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

Le DGO 2018-2022 priorisait 9 enjeux classés dans trois familles

LES ENJEUX CAUSES

PRIORITE	CARACTERISATION	ENJEU	JUSTIFICATION
I	ABSOLU & RELATIF	Conduites Addictives	Priorité pour le département les conduites addictives sont la première cause de mortalités sur les routes du Gard
II	Priorité nationale	VITESSE	Première cause de mortalité hors conduites addictives

LES ENJEUX CIBLES

PRIORITE	CARACTERISATION	ENJEU	JUSTIFICATION
I	NON SIGNIFICATIF	JEUNES	Constitutif du socle Educatif
I	NON SIGNIFICATIF	SENIORS	Un enjeu qui compte tenue de la population du département prendra de l'importance
II	ABSOLU	2RM	En raison de l'exposition importante aux risques
II	ABSOLU	MILIEU PROFESSIONNEL	Continuum éducatif

LES ENJEUX TRANSVERSAUX

PRIORITE	CARACTERISATION	ENJEU	JUSTIFICATION
III		CEINTURE	On relève un relâchement des comportements
III		DISTRACTEURS	Accompagner l'évolution des comportements
III		Circulation à Gauche	

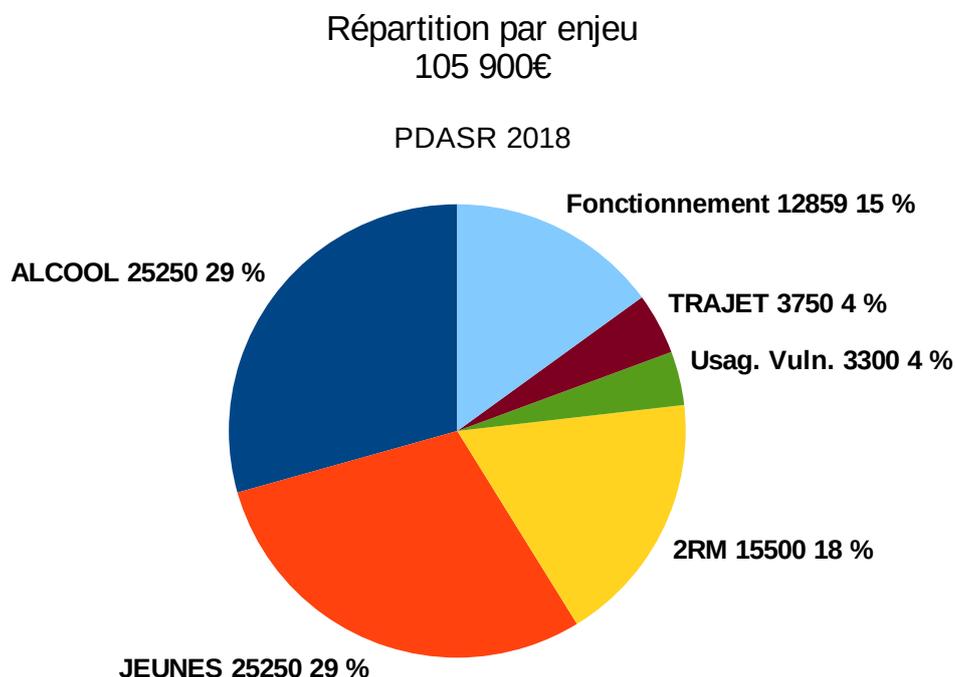
3.1. Évaluation des réalisations du DGO 2018-2022 par enjeu

ENJEU	Totalement	Partiellement	Non Réalisé	Action phare de l'enjeu
CONDUITES ADDICTIVES		X		La charte des fêtes votives conjointe avec le programme CLSPD a permis de nombreuses actions de sensibilisation. la collaboration avec des partenaires santé. Prise de conscience collective et un rappel général de la réglementation sur la vente d'alcool
<p>Si la présence d'alcool semble marquer le pas dans l'accidentalité du département. Les stupéfiants , certes plus recherchés qu'auparavant , sont à présent très fortement présents dans l'accidentologie.</p> <p>La sécurité routière peine à prévenir les risques liés aux nouvelles consommations comme le Protoxyde d'azote.</p>				
JEUNES		X		Socle principal de la politique départementale de nombreuses actions sont conduites en directions de jeunes . De nombreuses associations investissent ce champ d'action, la prévention routière a été un des acteurs principaux de cet enjeu avec le challenge départemental des écoles primaires et « sur la route je préserve la vie » au collège.
<p>Longtemps soutien financier de l'association prévention routière au côté du PDASR. Le conseil départemental du Gard s'est peu à peu désengagé de ce volet éducatif et préventif. De plus, L'association PR en se régionalisant est moins active à l'échelle départemental.</p> <p>Les programmes APER, ASSR et maintenant SRAV apportent un cadre d'intervention mais parfois ont entraîné le retrait d'acteurs historiques comme les policiers municipaux .</p>				
MILIEU PROFESSIONNEL			X	Malgré de nombreuses tentatives de mobilisation des chambres consulaires, promotion de la charte « employeurs engagés » , du « club entreprise »le milieu professionnel est difficile à mobiliser.
<p>La période du confinement a été un réel frein à la mobilisation, mais des contacts se sont noués et dès l'année 2023 la mobilisation reprendra sur ce thème.</p> <p>A noter des entreprise gardoise ont signé les sept engagements des « employeurs engagés »</p>				
SENIORS		X		Un enjeu qui est traité de manière non structurelle malgré plusieurs collaborations avec des services actions sociales de caisse de retraites et de centre d'actions sociales de communes.
<p>Le département du Gard a participé à l'expérimentation nationale proposé par la Dsr en collaboration avec l'ordre des médecins. Cette expérimentation visé à mettre en place une procédure et une stratégie de gestion par les médecins traitants pour leurs patients présentant des pathologies incompatibles avec la conduite. Le vieillissement de la population et le suivi des patients addicts étaient au centre des préoccupations. Il est regrettable qu'il n'y ait pas eu de suite à cette expérimentation.</p>				

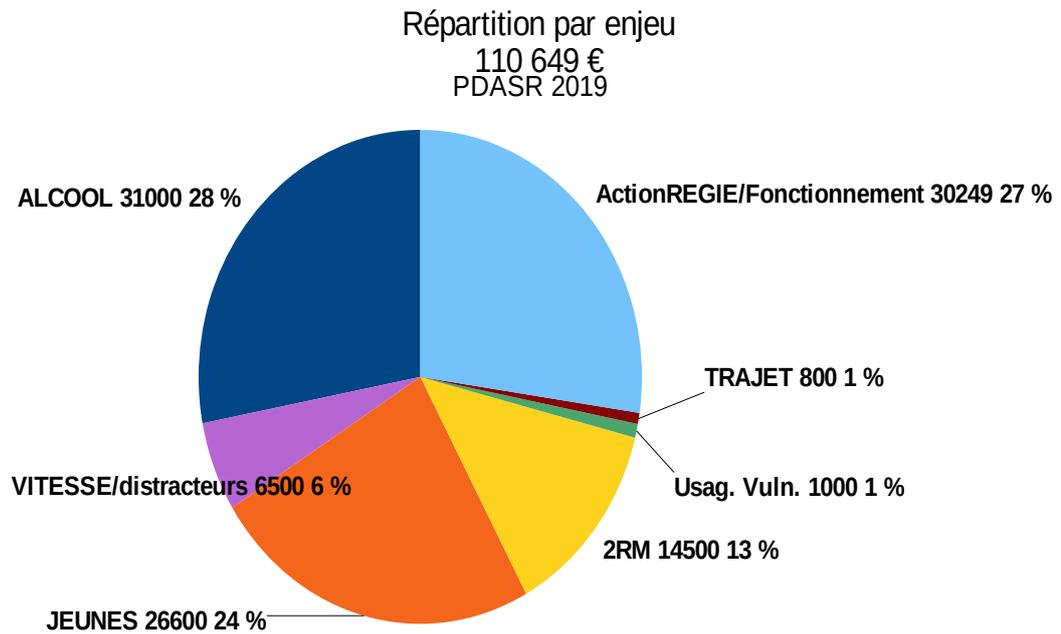
VITESSE		X		C'est trois enjeux transversaux sont traités dans chacune des actions et interventions.
ENJEU	Total ement réalisé	Parti ellem ent réalisé	Non Réalisé	
DISTRACTEURS			X	
CEINTURE			X	
CIRCULATION À GAUCHE			X	
<p>Par le passé de nombreux outils permettaient de traiter le port de la ceinture, aujourd'hui alors que l'on constate que l'utilisation des dispositifs de retenue n'est plus autant systématique, les simulateurs de retournement, test au choc sont de moins en moins disponibles, jusqu'aux messages de préventions qui semblent, à tort, considérer les comportements préventifs comme acquis.</p> <p>Pour les enjeux vitesse et circulations à gauche (dépassement, perte de contrôle) et distracteurs, l'outil répressif en place se veut dissuasif, mais peine à être efficace en raison d'injonctions contradictoires, valorisation des véhicules puissants, utilisation addictives des écrans (de plus en plus présents et connectés dans les véhicules) manque de fermeté sur le discours général.</p>				

3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

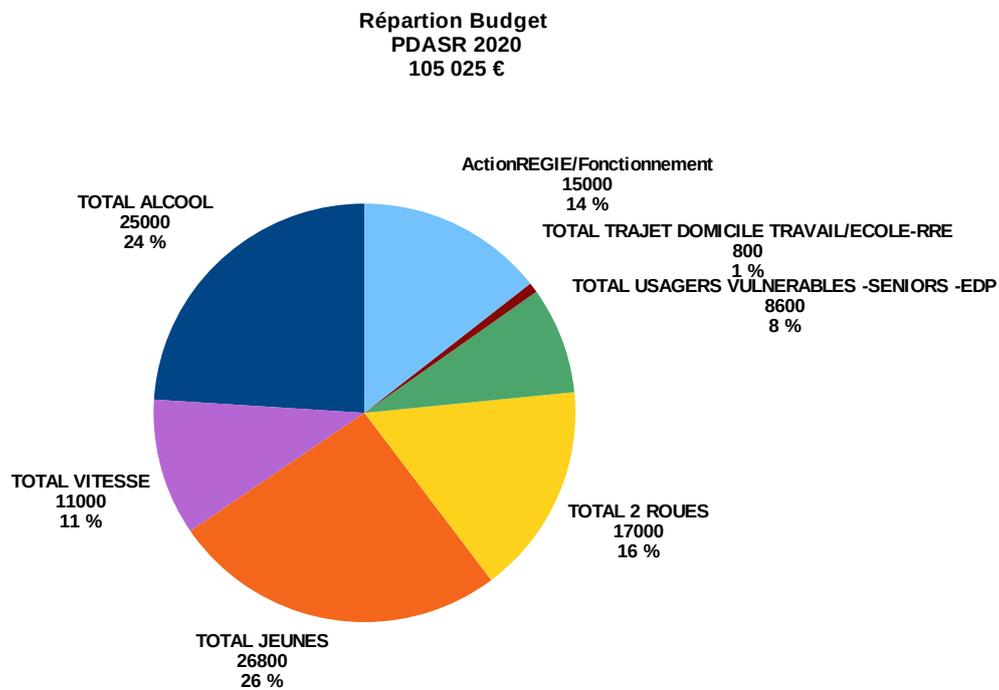
Budget 2018 : 105 900€



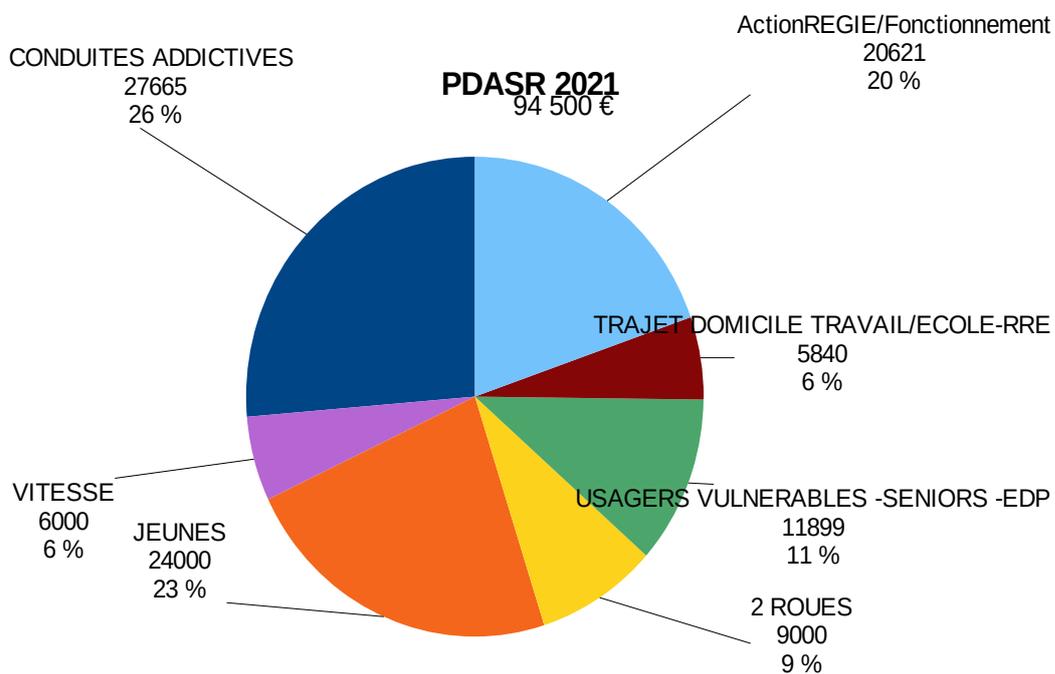
Budget 2019 : 110 649 €



Budget 2020 : 105 025€



Budget 2021 : 94 500€



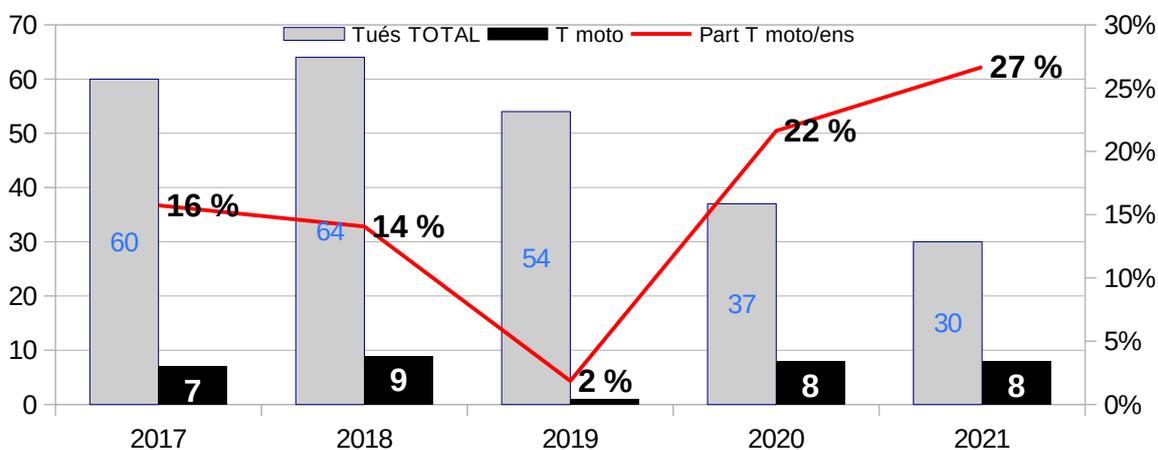
4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire

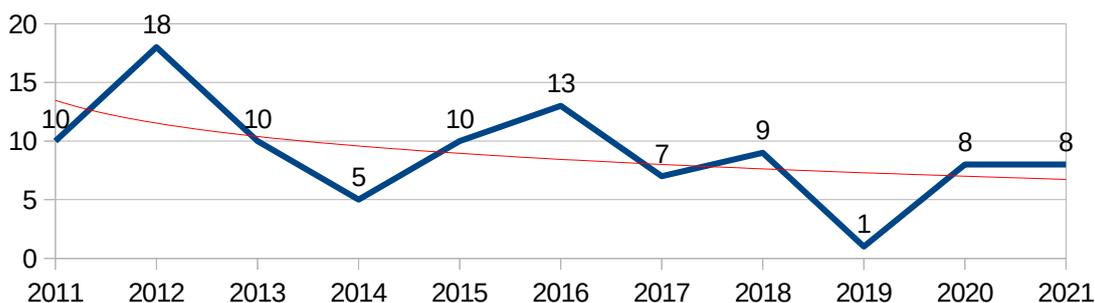
Cinq enjeux s'imposent à nous :

1. les deux roues motorisés

*Dans un contexte de baisse générale de l'accidentalité, l'enjeu 2RM demeure contenu dans le département. Le nombre de victimes décédées affiche une baisse significative, la représentativité en forte hausse sur 2020-2021 pourrait conduire à qualifier l'enjeu de **RELATIF** pour le département mais cette qualification est à pondérer au regard de la situation singulière de ces deux années.*



TUES 2RM LOURD



90 % de victimes d'accidents de 2RM sont des hommes.

La tranche d'âge la plus impliquée est les 25-44 ans (26 % des impliqués).

2. les conduites à risques :

Le « non respect » des règles ne figurait pas dans les enjeux du précédent DGO. Pour autant, l'éducation à celles-ci (connaissance et compréhension) ont toujours été les bases de la politique de prévention de la sécurité routière.

L'ONISR propose de traiter cet enjeu par le filtre des présumés responsables tels que déterminés par les forces de l'ordre lors des premières constatations dans les accidents.

** Les chiffres disponibles ne portent que sur trois années 2019-20-21 et certains indicateurs peuvent avoir été biaisés durant cette période.*

Quelques informations sont confirmées par les chiffres ainsi obtenus :

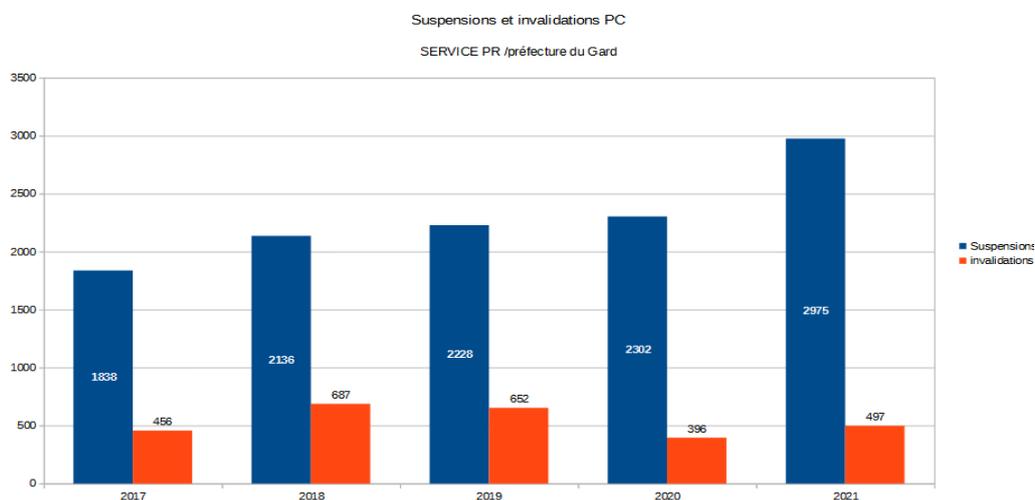
82% des hommes désignés responsables contre 18 % de femmes ! Concernant les catégories socio-professionnelles les plus représentées, 1/3 des responsables sont chômeurs devant 20% de retraités .

68 % des accidents surviennent dans le cadre d'un déplacement de loisir, 70 % des conducteurs responsables sont gardois .

- l'alcool est présent chez 1/4 des conducteurs présumés responsables,
- l'usage de la mauvaise voie de circulation dans 26 % des cas,
- l'éblouissement pour 12 %.

Certains facteurs ne pouvant être constatés et donc quantifiés (exemple : la vitesse excessive ou inadaptée, l'usage du téléphone), l'implication de ces « transgressions » est probablement sous-estimée.

Pour autant, le niveau élevé d'invalidation des permis de conduire et la progression constante de suspension prononcées par le service prévention routière de la Préfecture du Gard, indique l'importance de rappeler les règles dans le département .



3. les nouveaux modes de mobilité dites "douce"

Les mobilités douces (piétons, EDPM et vélo) sont un enjeu émergent en raison de l'évolution des modes de déplacement, en particulier en agglomération.

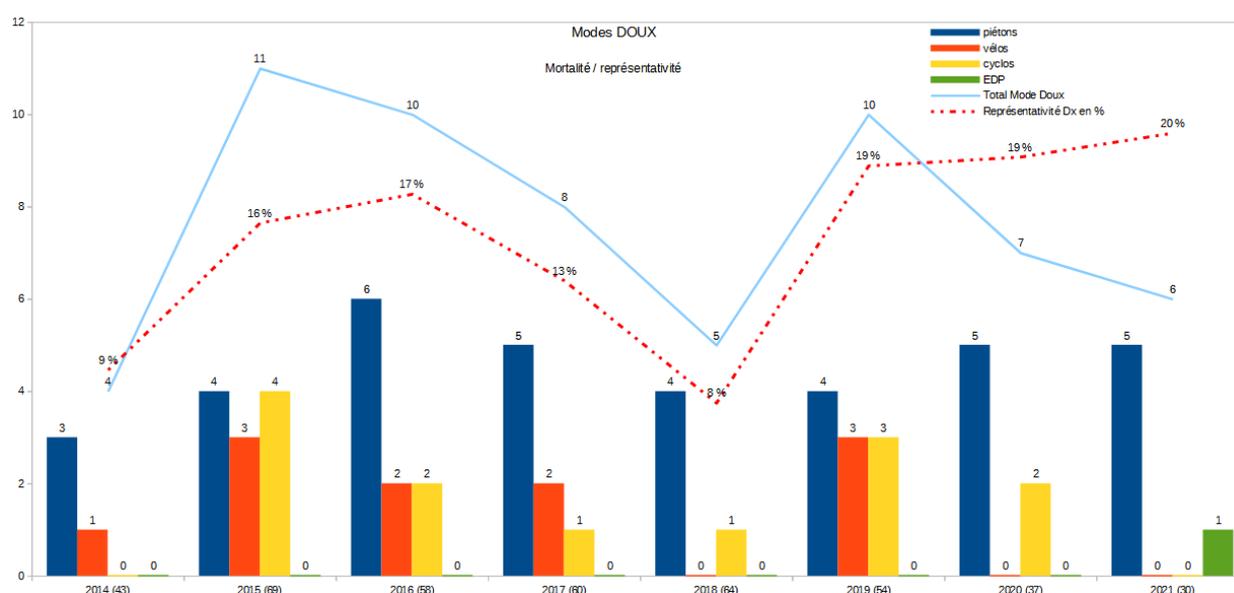
Ces modes de déplacement ont fait 411 victimes (T-B-BH) en agglomération et 70 hors agglomération.

69 vulnérables décédés sur la période : nombre stable.

23 piétons sont décédés sur la période, 5 cyclistes, 7 cyclomotoristes, 33 motards et 1 EDPM,

soit **28 %** des victimes décédées.

Même si le nombre de victimes se stabilise, **la représentativité est en augmentation**.



Au regard de l'évolution des pratiques et de l'augmentation de la représentativité, l'enjeu mode « doux » est qualifié d'**ABSOLU** pour le département.

4. le risque routier professionnel.

L'accident de la route est, selon l'assurance maladie, la principale cause de mortalité au travail.

L'acte de conduite n'est que très rarement considéré comme un acte « professionnel » alors qu'il est le plus souvent à l'origine de la seule exposition à un danger mortel pour le salarié. L'acte de conduite expose aussi l'image de l'entreprise et les conséquences d'un accident sont toujours

source de perturbations dans l'entreprise, cependant c'est l'une des seules activités qui ne fait la plupart du temps l'objet d'aucune formation continue.

29 % des personnes tuées le sont dans un accident impliquant un motif de trajet domicile-travail ou un déplacement professionnel ;

51 % des victimes en déplacement domicile-travail ou trajet professionnel sont des usagers de VL, **15 %** en moto lourde.

Le RRP est un enjeu de part ses implications sociales mais aussi parce qu'il offre la possibilité d'approcher un public « clos » dont la modification des comportements se reporteront sans doute dans la vie de la cité.

5. Un enjeu local, les seniors que nous avons souhaité investir, au regard des résultats de ces dernières années dans le département.

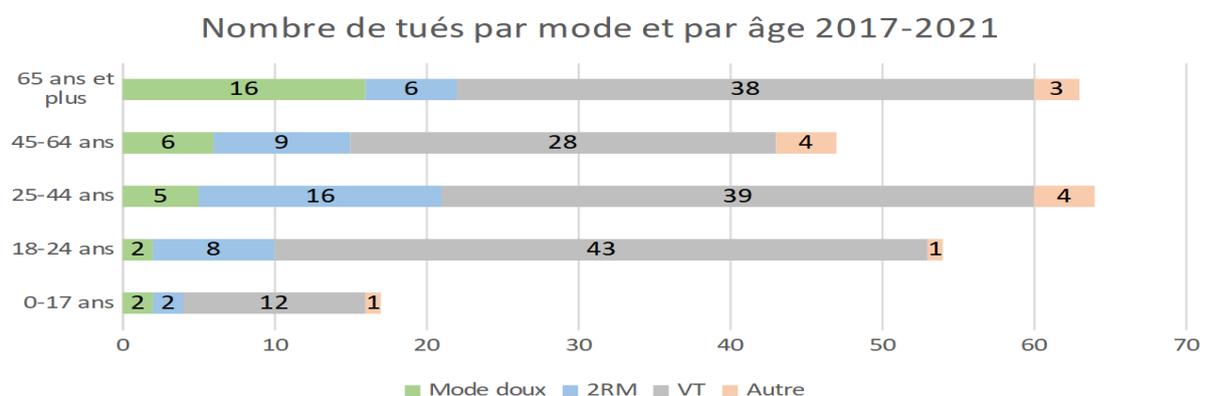
La première génération de Séniors (+ de 65 ans) ayant construit sa vie autour de l'utilisation d'un véhicule doit aujourd'hui se poser la question de ses capacités à continuer à utiliser un véhicule.

Cet enjeu est pris à compte en raison , comme pour les déplacements doux , de la prévisible augmentation d'exposition au risque .

Les séniors représentent 24 % de la population Gardoise et sont 26 % des victimes décédées.

Ils représentent **51 % des vulnérables décédés** sur la période 2017-2021.

C'est aussi la tranche d'âge la moins souvent désignée comme « responsable ».



4.2. Les orientations d'actions

Concernant les orientation par enjeux :

4.2.1 Enjeu deux roues-motorisés :

L'ensemble des partenaires partagent le constat de l'évolution des pratiques et du public à viser.

➤ Les propositions d'orientations :

- améliorer la formation en particulier les formations « post-permis »
- améliorer la connaissance de l'accidentologie moto en particulier les causes et responsabilités
- améliorer les communications entre gestionnaires d'infrastructures et usagers de 2RM.
- Introduire un volet 2RM dans les plans risques routiers en entreprise

4.2.2 Les conduites à risques :

Le groupe de travail « conduites à risques » établit un lien direct entre comportements, prises de risques, transgressions et accidentologie.

Nombres de transgressions relevant , de la peur de la sanction (délits de fuite, refus d'obtempérer), de représentations erronées fortement ancrées et parfois de contraintes sociales (besoin de se déplacer, efficacité de déplacement, valorisation de la puissance et de la *rapidité*).

L'ignorance ou la méconnaissance de la règle étant rarement à l'origine des transgressions.

Les conduites à risque sont un enjeu transversal qui concerne l'ensemble des usagers et des pratiques.(Confer la matrice [GDE](#) ou GADGET qui servent de base au [référentiel pour l'éducation à une mobilité citoyenne](#))

➤ **Les propositions d'orientation :**

- Améliorer et adapter les moyens de contrôles, en particulier pour les nouveaux mode de déplacements (EDPM) , immatriculation, contrôle de bridage.
- Continuer la sensibilisation sur les conséquences des transgressions, plus particulièrement sur l'utilisation des dispositifs de retenu qui semblent régresser.
- Développer la prévention des consommations de stupéfiants.
- Lutter contre les représentations en objectivant les comportements à risque et en valorisant les comportements préventifs.
- Territorialiser la politique en favorisant l'inscription dans les politiques territoriales locales, par exemple dans les CLSPD ou CISP.

4.2.3 Les mobilités douces :

Séniors et jeunes fournissent le contingent le plus important de victimes dans la catégorie déplacement doux.

L'éducation des plus jeunes, l'information des séniors et la sensibilisation des usagers « motorisés » devront être les priorités de la politique locale ;

➤ **Les propositions d'orientations :**

- Accompagner le nécessaire changement de paradigme sur le partage du domaine routier entre les diverses catégories d'usagers.
- Éduquer les plus jeunes aux bonnes pratiques dans l'usage des nouvelles mobilités.
- Expliquer, promouvoir, faciliter le partage de l'espace et les cohabitations apaisées auprès de toutes les catégories d'usagers.
- Valoriser, préconiser l'usage de dispositifs de protection, même en l'absence de réglementation.
- Communiquer sur les spécificités des nouveaux modes déplacements (règles, droits, éthique, risques et dangers)
- Introduire un volet prévention déplacements doux dans les PPRRE

4.2.4 Le risque routier professionnel :

➤ **Les propositions d'orientations :**

- mobiliser les entreprises et mieux informer sur les obligations et responsabilités de celles-ci.
- valoriser le rendement économique de la prévention par opposition aux gains supposés des prises de risques et à l'absence de prévention.
- Permettre à une « tête réseau » de voir le jour .

Concernant les orientations en direction de publics particuliers.

4.2.5 les seniors:

La génération de seniors actuelle est la première à avoir construit sa vie sociale autour d'une forte capacité de mobilité. Elle est, de fait, la première à devoir s'adapter à la perte de capacité vis à vis de l'utilisation de ces mobilités.

➤ **Les propositions d'orientations :**

- Favoriser la formation et la sensibilisation à la sécurité routière des acteurs impliqués auprès des seniors (CCAS- Club 3ième âge, associations)
- Accompagner à la compréhension de l'utilisation:
 - des nouvelles technologies embarquées dans les véhicules.
 - des nouveaux modes de déplacements.

4.2.6 les jeunes:

Les jeunes demeurent le socle incontournable de la politique de prévention , usagers d'aujourd'hui et surtout de demain. De nombreuses mesures éducatives sont menées en leur direction, maintenir un haut niveau de sensibilisation, adapter les programmes dans un contexte cohérent est une priorité.

➤ Les propositions d'orientations :

- Favoriser la formation et la sensibilisation à la sécurité routière des acteurs impliqués auprès des jeunes (BAFA-BAFD – moniteurs Club sportifs)
- Utiliser de nouveaux vecteurs de communication plus adaptés au public, réseaux sociaux, influenceurs ...
- Investir de nouveaux site d'intervention : Service National Universel, Centres sociaux et culturels

Document Général d'Orientation

ANNEXES



**PRÉFÈTE
DU GARD**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

SYNTHÈSE DIAGNOSTIC

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
VIVRE, ENSEMBLE.**

Document Général d'Orientation

DGO-GARD 2023-2027

1. Présentation du Département

Un département du sud de la France au climat méditerranéen classé par L'ONISR dans la famille éponyme. Depuis le dernier DGO, les départements de la Corse et la Corse du sud ont été intégrés à cette famille, les comparaisons dans la famille par rapport au DGO précédent devront en tenir compte .

Il pèse dans le département du Gard des contraintes fortes sur le réseau routier et des comportements sociaux de nature à augmenter les risques routiers .

2. Évolution de l'accidentalité des années 2012-2016 / 2017-2021 :

2.1 L'accidentalité :

886 Accidents corporels en moins

3113 accidents corporels relevés sur la période 2012-2016 contre 2247 sur 2017-2021.

2.1 La mortalité :

49 vies ont été épargnées sur la période 2017-2021

comparé à la période 2012-2016 du précédent DGO.

245 Tués sur la période 2017-2021 contre 294 (2012-2016) pour mémoire 378 T sur 2007-2011

Une évolution favorable à pondérer en raison des conditions sociales et sanitaires de 2020-2021. Après une forte baisse (-84T de 2007-2011 à 2012-2016) le nombre de décès affiche une stabilisation.

7,5T/100 acc sur 2007-2011 , contre 9T/100acc sur 2012-2016 et 11T/100acc sur 2017-2021

Une baisse importante de l'accidentalité qui n'entraîne pas mécaniquement de baisse de la mortalité induit une hausse de la gravité des accidents !

2.3 Les blessés et blessés hospitalisés :

Blessés et blessés hospitalisés en baisse respectivement de -1224 de BL et -293 de BH

Conclusion :

Un nombre d'accidents corporels en baisse, une mortalité « stabilisée » implique une gravité en augmentation.

3- Les ENJEUX.

Suivant les prescriptions de l'ONISR, les enjeux peuvent être qualifiés selon trois adjectifs:

1. **Enjeu ABSOLU**: qualifiant un enjeu important en comparaison de sa représentation au regard des autres enjeux du département.
2. **Enjeu RELATIF**: qualifiant un enjeu important par rapport à la famille d'appartenance ou à une référence plus large.
3. **Enjeu NON SIGNIFICATIF**, lorsqu'il se situe en comparaison à la famille/région/ national dans des proportions et quantités non remarquables.

Le classement s'applique à tous les accidents corporels et non au seul nombre de victimes décédées.

Les qualifications « **ABSOLU, RELATIF ou NON SIGNIFICATIF** » **ne visent pas à hiérarchiser les enjeux** mais à déterminer si l'enjeu est important dans sa représentation au sein du département et s'il est significatif au regard de la famille d'appartenance et/ou au plan national.

Cette méthode vise à harmoniser la détermination des enjeux, pour autant, il n'est pas exclu de qualifier un enjeu à « dire d'expert » ou de relever des comportements particuliers et singuliers propres à un département, qui seraient à l'origine d'une accidentologie importante et/ou nécessiteraient une vigilance particulière à l'échelle locale ainsi que de classer un enjeu sur le plan relatif ou absolu, même si les indicateurs ne l'indiquent pas.

Pour le DGO 2023-2028,

4 enjeux nationaux obligatoires sont imposés aux départements :

- les deux roues-motorisés,
- les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non respect des priorités, distracteurs (usage du téléphone notamment),
- les mobilités « douces »,
- RRP (Risque Routier Professionnel).

1 Enjeu **LOCAL** :

- les séniors

L'analyse qui suit porte sur les 4 enjeux nationaux obligatoires DGO 2023-2028.

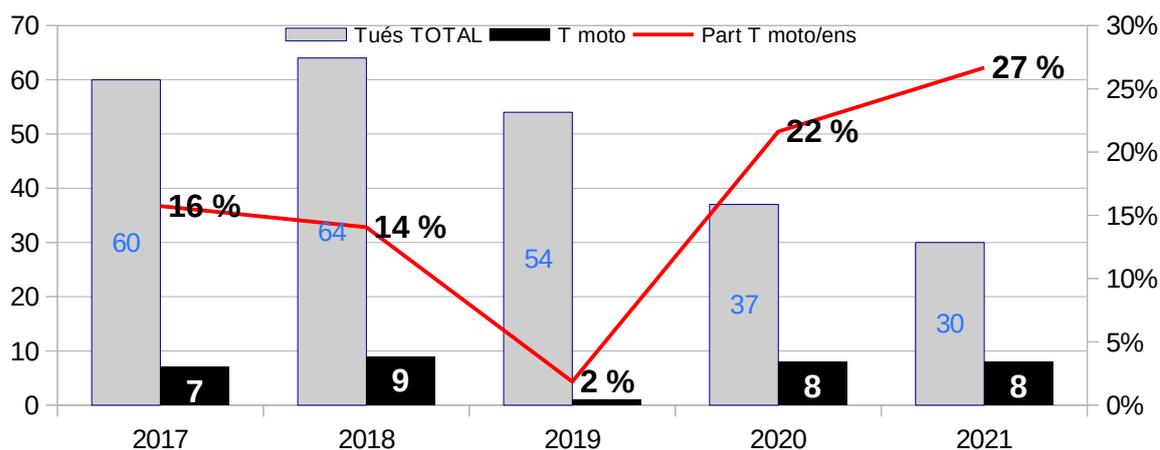
3.1 ENJEU 2RM :

23 vies épargnées en 2RM motorisé lourd

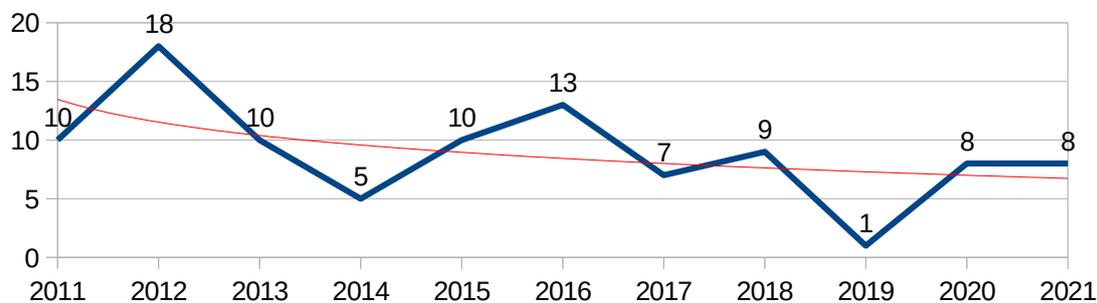
33 personnes sont décédées dans un accident impliquant un 2RM lourd sur la période 2017-2021 soit 13 % des personnes décédées contre 56 sur 2012-2016.

3 en Moto légère et 5 en cyclomoteur soit au total 41 personnes décédées sur la période en 2RM.

Une représentativité à la hausse sur la période, essentiellement en raison de la baisse du nombre de décès dans les autres catégories et du bénéfice nul enregistré sur les 2RM lourds pendant la période 2020-2021 (confinement)



TUES 2RM LOURD



En agglomération : 12 usagers sont décédés dans des collisions impliquant une Moto-lourde ou une Mtl, 6 motos sans tiers, 5 en collision avec un VL et une en multi collision.

Hors agglomération : 23 usagers sont décédés dans des collisions impliquant une Moto-lourde ou une Mtl, 10 motos sans tiers, 11 en collision avec un tiers.

90 % de victimes d'accidents de 2RM sont des hommes.

La tranche d'âge la plus impliquée est les 25-44 ans (26 % des impliqués).

*Dans un contexte de baisse générale de l'accidentalité, l'enjeu 2RM demeure contenu dans le département. Le nombre de victimes décédées affiche une baisse significative, la représentativité en forte hausse sur 2020-2021 pourrait conduire à qualifier l'enjeu de **RELATIF** pour le département mais cette qualification est à pondérer au regard de la situation singulière de ces deux années.*

L'enjeu 2RM n'est pas significatif dans le Gard

3.2 CONDUITES A RISQUES:

Point d'attention :

Alors que les comportements sont de manière certaine à l'origine de la grande majorité des accidents, en dehors des conduites addictives, l'on dispose de peu de données factuelles et quantifiables sur l'implication des conduites à risques. Ainsi ne font à posteriori que très rarement l'objet de données formelles et quantifiables :

- les vitesses réelles pratiquées avant choc ne sont pas connues,
- le mésusage d'un distracteur (téléphone, Gps, écrans et autres) rarement déterminé,
- la consommation de protoxyde ou la prise de médicaments incompatibles avec la conduite,
- tout autre comportement à risques.

Pour autant, ces enjeux comportementaux sont de manière certaine et incontestable, soit à l'origine de situations d'accidents évitables en perturbant et annihilant les capacités de réaction des conducteurs impliqués, soit en aggravant les conséquences du choc.

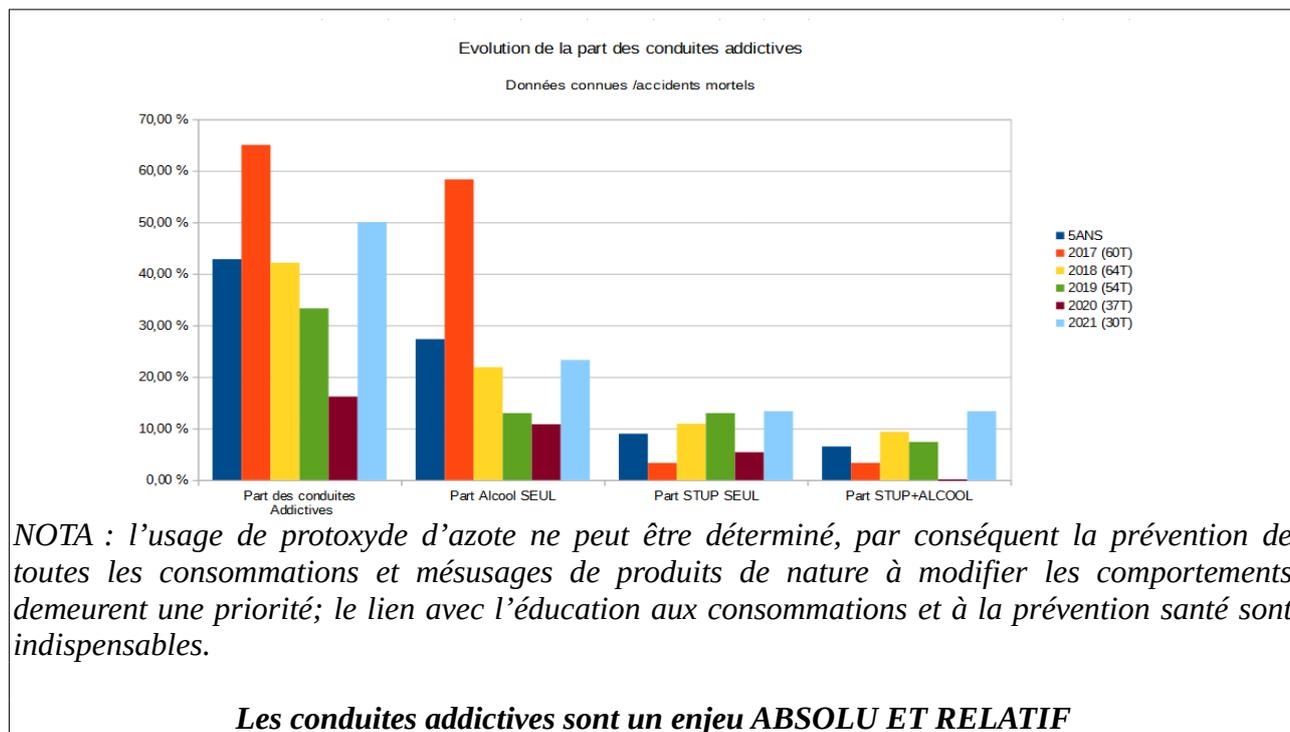
3.2.1 CONDUITES aDDICTIVES:

Sur les trois dernières années 2019-20-21, le facteur principal retenu dans les accidents mortels (25 % des accidents) est l'alcool.



La part des conduites addictives dans les accidents mortels reste stable comparé à la période précédente. Sur 2017-2021, au moins un conducteur a consommé un produit dans 43 % des accidents mortels pour lesquels la donnée est connue, avec une prédominance de présence d'alcool.

La pression exercée par des contrôles « pass-sanitaire » et sur l'ouverture des lieux de consommation a sans aucun doute fortement impacté l'implication des conducteurs ayant consommé durant l'année 2020.



3.2.2 NON RESPECT DES RÈGLES :

Le « non respect » des règles ne figurait pas dans les enjeux du précédent DGO. Pour autant, l'éducation à celles-ci (connaissance et compréhension) ont toujours été les bases de la politique de prévention de la sécurité routière.

L'ONISR propose de traiter cet enjeu par le filtre des présumés responsables tels que déterminés par les forces de l'ordre lors des premières constatations dans les accidents.

** Les chiffres disponibles ne portent que sur trois années 2019-20-21 et certains indicateurs peuvent avoir été biaisés durant cette période.*

Quelques informations sont confirmées par les chiffres ainsi obtenus :

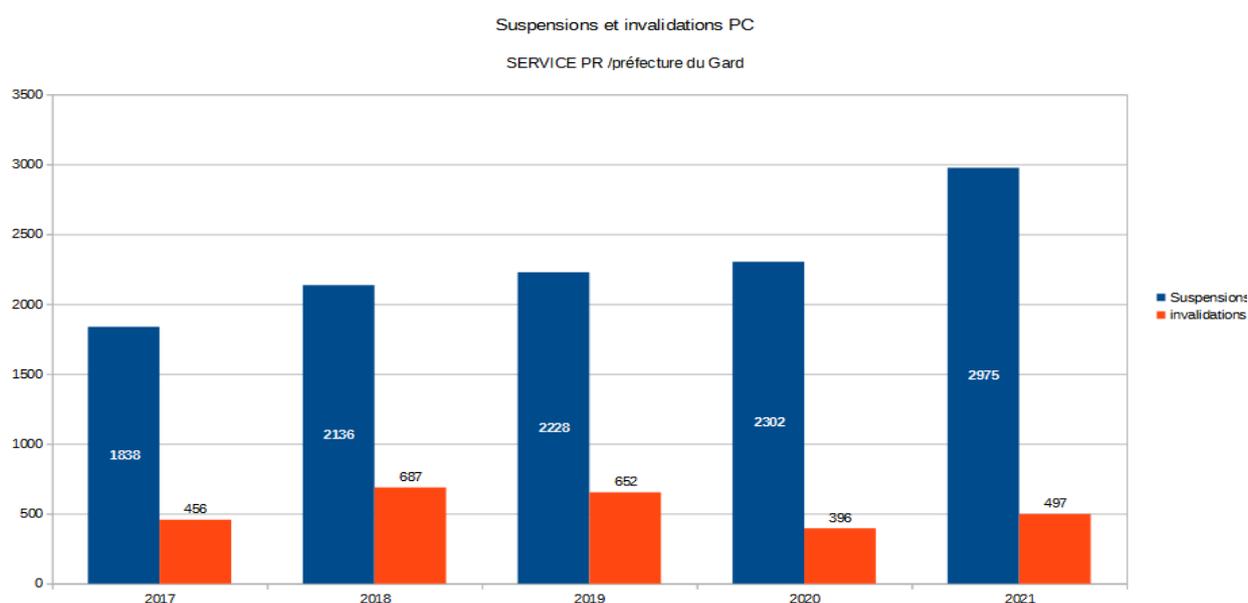
82% des hommes désignés responsables contre 18 % de femmes ! Concernant les catégories socio-professionnelles les plus représentées, 1/3 des responsables sont chômeurs devant 20% de retraités .

68 % des accidents surviennent dans le cadre d'un déplacement de loisir, 70 % des conducteurs responsables sont gardois .

1. l'alcool est présent chez 1/4 des conducteurs présumés responsables,
2. l'usage de la mauvaise voie de circulation dans 26 % des cas,
3. l'éblouissement pour 12 %.

Certains facteurs ne pouvant être constatés et donc quantifiés (exemple : la vitesse excessive ou inadaptée, l'usage du téléphone), l'implication de ces « transgressions » est probablement sous-estimée.

Pour autant, le niveau élevé d'invalidation des permis de conduire et la progression constante de suspension prononcées par le service prévention routière de la Préfecture du Gard, indique l'importance de rappeler les règles dans le département .



3.3 MOBILITES DOUCES :

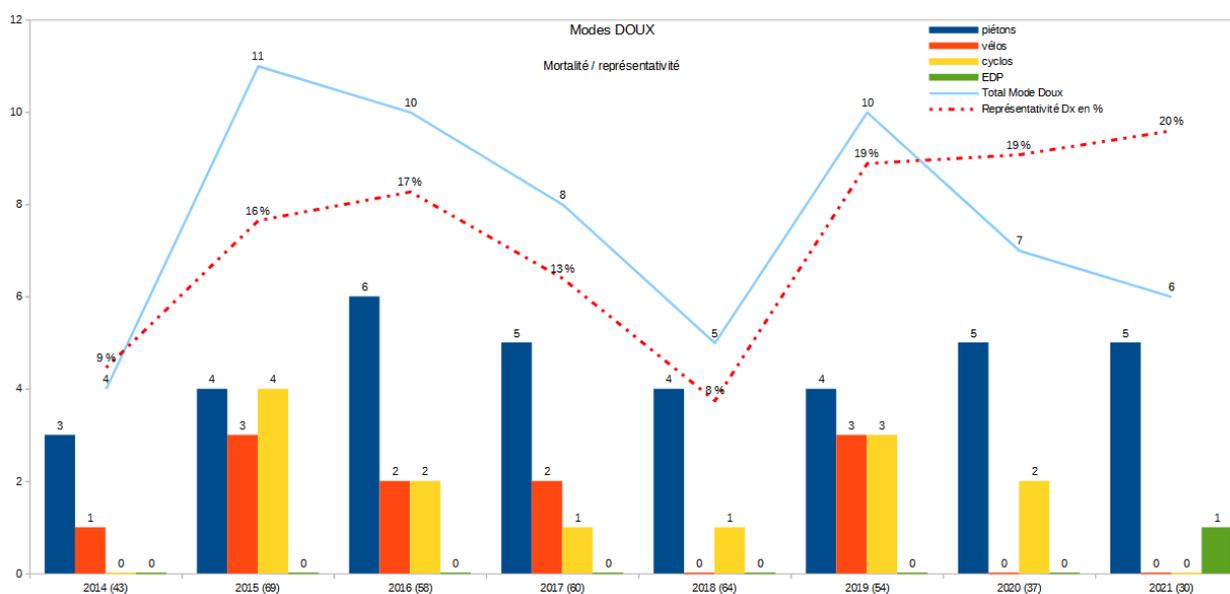
Les mobilités douces (piétons, EDPM et vélo) sont un enjeu émergent en raison de l'évolution des modes de déplacement, en particulier en agglomération.

Ces modes de déplacement ont fait 411 victimes (T-B-BH) en agglomération et 70 hors agglomération.

69 vulnérables décédés sur la période : nombre stable.

23 piétons sont décédés sur la période, 5 cyclistes, 7 cyclomotoristes, 33 motards et 1 EDPM, soit **28 %** des victimes décédées.

Même si le nombre de victimes se stabilise, **la représentativité est en augmentation**.



Au regard de l'évolution des pratiques et de l'augmentation de la représentativité, l'enjeu mode « doux » est qualifié d'**ABSOLU** pour le département.

3.4 LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL :

L'accident de la route est, selon l'assurance maladie, la principale cause de mortalité au travail.

L'acte de conduite n'est que très rarement considéré comme un acte « professionnel » alors qu'il est le plus souvent à l'origine de la seule exposition à un danger mortel pour le salarié. L'acte de conduite expose aussi l'image de l'entreprise et les conséquences d'un accident sont toujours source de perturbations dans l'entreprise, cependant c'est l'une des seules activités qui ne fait la plupart du temps l'objet d'aucune formation continue.

29 % des personnes tuées le sont dans un accident impliquant un motif de trajet domicile-travail ou un déplacement professionnel ;

51 % des victimes en déplacement domicile-travail ou trajet professionnel sont des usagers de VL, **15 %** en moto lourde.

Le RRP est un enjeu de part ses implications sociales mais aussi parce qu'il offre la possibilité d'approcher un public « clos » dont la modification des comportements se reporteront sans doute dans la vie de la cité.

3.5 LES SENIORS :

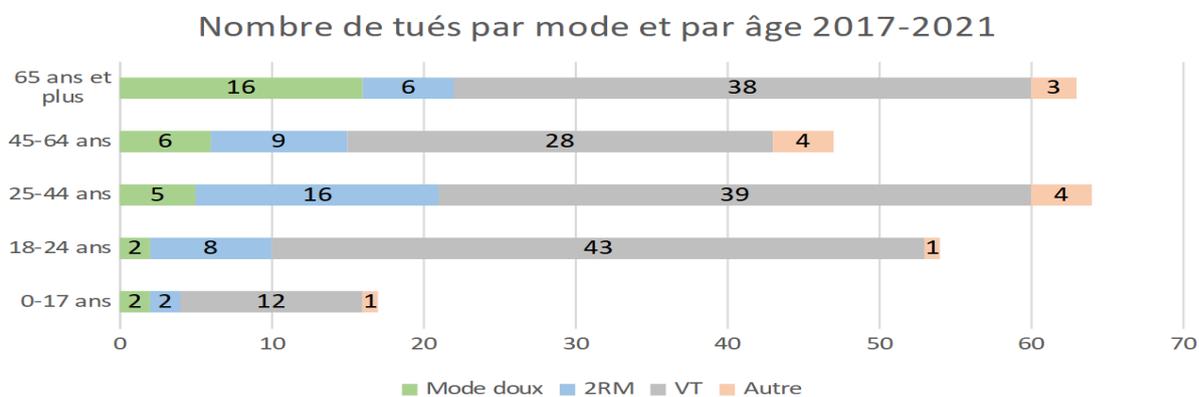
La première génération de Séniors (+ de 65 ans) ayant construit sa vie autour de l'utilisation d'un véhicule doit aujourd'hui se poser la question de ses capacités à continuer à utiliser un véhicule.

Cet enjeu est pris à compte en raison , comme pour les déplacements doux , de la prévisible augmentation d'exposition au risque .

Les séniors représentent 24 % de la population Gardoise et sont 26 % des victimes décédés.

Ils représentent **51 % des vulnérables décédés** sur la période 2017-2021.

C'est aussi la tranche d'âge la moins souvent désignée comme « responsable ».



Fiche de proposition d'orientation de la politique De sécurité routière					
Intitulé de la proposition		Prevention / Formation			
Enjeu		Les deux roues motorisés			
Votre Entité		Association			
Préciser	FFMC30	Votre nom	Fabreguette Corine	Courriel	ffmc30@gmail.com
				TELEPHONE	659491434
Le constat qui Justifie votre proposition		Nombre de victimes			
Descriptif de la proposition		<p>Insister sur l'éducation/formation auprès des jeunes,nous avons l'outil ERJ (Education Routière Jeunesse). Peut-être la favorisation sur une formation complémentaire au permis, sur des reprises de guidon,partage de la route avec une sensibilisation des automobilistes de la présence des 2RM sur les routes,contrôle des rétroviseurs, pour un comportement plus respectueux des autres usagers. Sensibilisation aux distracteurs,l'outil peut-être les médias par des campagnes de sécurité routières.</p>			

Fiche de proposition d'orientation de la politique De sécurité routière								
Intitulé de la proposition		Equipement Protection						
Enjeu		Les deux roues motorisés						
Votre Entité		Association						
Préciser	FFMC30	Votre nom	Fabreguette Corine	<table border="1"> <tr> <td>Courriel</td> <td>ffmc30@gmail.com</td> </tr> <tr> <td>TELEPHONE</td> <td>659491434</td> </tr> </table>	Courriel	ffmc30@gmail.com	TELEPHONE	659491434
Courriel	ffmc30@gmail.com							
TELEPHONE	659491434							
Le constat qui Justifie votre proposition		Nombre de victimes						
Descriptif de la proposition		<p>Insister et inciter sur le port d'équipement adapté, également en hiver/été. Par la formation, des campagnes SR, peut-être proposer une baisse de la TVA, ou lier une réduction à l'achat d'une moto, ou à l'obtention du permis, une opération jeunes conducteurs ou nouveaux permis moto avec des mois ou un an offert sur une application style "liberty rider" qui sensibilise à garder le réflexe des vérifications techniques entre autre.</p>						

Fiche de proposition d'orientation de la politique De sécurité routière					
Intitulé de la proposition		infrastructure			
Enjeu		Les deux roues motorisés			
Votre Entité		Association			
Préciser	FFMC30	Votre nom	Fabreguette Corine	Courriel	ffmc30@gmail.com
				TELEPHONE	659491434
Le constat qui Justifie votre proposition		Nombre de victimes			
Descriptif de la proposition		<p>Sur la sécurité des infrastructures, sur les aménagements voirie urbaine et périurbaine, une sensibilisation des collectivités à la dangerosité de certains équipements urbains (obstacles latéraux murets, dos d'âne, ralentisseurs hors normes, pavés glissants...) qu'il y ait une véritable recherche d'alternatives. L'outil qui peut être utilisé avec la FFMC, est le Motard d'un Jour avec des élus, des acteurs de la voirie du département.</p> <p>Sur la sécurisation du réseau routier avec plus d'écrans de protection motards (doublage des barrières de sécurité). Sur la rénovation des voiries, revêtements homogènes (trous, nids de poule, enfoncements, fissures, gravillons...) avoir une mise en qualité effective des chantiers de pose d'enduits goudron. Un nettoyage après chantier et vérification de la qualité des travaux (affaissement après passage de la fibre).</p>			

Fiche de proposition d'orientation de la politique De sécurité routière								
Intitulé de la proposition		Données statistiques						
Enjeu		Les deux roues motorisés						
Votre Entité		Association						
Préciser	FFMC30	Votre nom	Fabreguette Corine	<table border="1"> <tr> <td>Courriel</td> <td>ffmc30@gmail.com</td> </tr> <tr> <td>TELEPHONE</td> <td>659491434</td> </tr> </table>	Courriel	ffmc30@gmail.com	TELEPHONE	659491434
Courriel	ffmc30@gmail.com							
TELEPHONE	659491434							
Le constat qui Justifie votre proposition		Nombre de victimes						
Descriptif de la proposition		Améliorer la prise de données statistiques, avoir accès aux causes réelles de l'accident et pas seulement le facteur aggravant pour mieux prévenir .						

Fiche de proposition d'orientation de la politique De sécurité routière			
Intitulé de la proposition		Piloter un EDPM	
Enjeu		Autres	
Votre Entité		Association	
Préciser	Sécurité routière	Votre nom	ADATEEP DU GARD
		Courriel	adateepgard@orange.fr
		TELEPHONE	06 13 83 97 14
Le constat qui Justifie votre proposition		L'adateep rencontre 5000 collégiens par an. 20 % des moins de 12 ans utilisent les EDPM sur la voie publique. Tous sont ignorants des dangers (voir et être vu, les angles morts...). Tous sont ignorants de la réglementation (où rouler, comment rouler) et l'assurance est une notion inconnue.	
Descriptif de la proposition		sensibiliser les élèves de 12 ans et plus et plus au pilotage des engins de déplacement personnel motorisé. Prendre les points de la réglementation et expliquer les raisons de cette réglementation en faisant découvrir les dangers. Par classes (25 à 30 personnes) projection de très courtes vidéos (inf à 2mm) expliquer, débattre, identifier le danger et la règle du code de la route qui permet d'échapper à l'accident. La séance est de 50mm ce qui permet aux élèves de rester concentrer et cela représente une séance de temps scolaire.	

Fiche de proposition d'orientation de la politique De sécurité routière			
Intitulé de la proposition		Territorialiser la politique départementale	
Enjeu		Les conduites à risques	
Votre Entité		DDI	
Préciser	Préfecture	Votre nom	PALLIER
		Courriel	thierry.pallier@gard.gouv.fr
		TELEPHONE	06-30-37-18-23
Le constat qui Justifie votre proposition		Plus de 90 % des accidents trouvent leur origine dans des comportements inadaptés. La politique départementale vise à s'approcher au plus juste des caractéristiques locales. Les comportements sont étroitement liés à la culture, aux pratiques et aux spécificités des territoires.	
Descriptif de la proposition		<p>Diagnostiquer et définir une politique de sécurité routière à l'échelle des territoires, pays , communauté de communes.</p> <p>Le Gard est un département particulièrement varié, sur le plan géographique (Cévennes , littoral, Camargues, Vallée du Rhône, basse Ardèche et massif central) avec des territoires aux cultures, comportements et infrastructures routières tout autant diversifiés. Les Pays, communauté de communes, EPCI sont le plus souvent construits autour d'une identité commune.</p> <p>Diagnostiquer les comportements et l'accidentologie routière à l'échelle de ces territoires peut permettre de piloter la politique de prévention au plus proche des comportement. D'autant plus si ces EPCI se dotent d'outils collaboratifs d'actions comme des CILSPD permettant de construire une stratégie partagée avec les acteurs locaux , police municipale, associations, élus...</p>	

Feuille2

Enjeux

Les deux roues motorisés

Les conduites à risques

Mobilités Douce

Risque routier professionnel

Autres

Entité

DDI

Collectivité territoriale

Force de l'ordre

Entreprise

Association

Justice

Assurance

Autre

Fiche de proposition d'orientation de la politique De sécurité routière			
Intitulé de la proposition		Mobiliser les acteurs	
Enjeu		Risque routier professionnel	
Votre Entité			
Préciser		Votre nom	Courriel
			TELEPHONE
Le constat qui Justifie votre proposition		Alors que la conscience des enjeux des risques routier est présente Au sein des entreprises la gestion et les actions de prévention ne sont pas toujours réalisées	
Descriptif de la proposition		Faciliter accompagner avec les chambres consulaires en synergie collaborative permettant à toutes les entreprises quelque soit la taille de bénéficier d'actions de prévention et d'outils de prévention.	

Fiche de proposition d'orientation de la politique De sécurité routière			
Intitulé de la proposition			
Enjeu		Séniors	
Votre Entité			
Préciser		Votre nom	Courriel
			TELEPHONE
Le constat qui Justifie votre proposition		Comment anticiper, accompagner et permettre le maintien de l'autonomie alors que les séniors sont et seront de plus en plus nombreux à être confrontés à la perte de capacités de conduite.	
Descriptif de la proposition			

Fiche de proposition d'orientation de la politique De sécurité routière			
Intitulé de la proposition			
Enjeu		Séniors	
Votre Entité			
Préciser		Votre nom	Courriel
			TELEPHONE
Le constat qui Justifie votre proposition		Comment anticiper, accompagner et permettre le maintien de l'autonomie alors que les séniors sont et seront de plus en plus nombreux à être confrontés à la perte de capacités de conduite.	
Descriptif de la proposition			