

# PARTIE 6 DÉMARCHES COMPLÉMENTAIRES

# PARTIE 6.1 **DÉMARCHES COMPLÉMENTAIRES**

Présentation générale

# LE TRAITEMENT DES OBSTACLES LATÉRAUX

Projet routier

Route en exploitation

Mise en service

Planification  
initiale

Conception

Réalisation

Exploitation

Démarche EISR

Démarches d'audits

Audit ETU

Audit PMS

Audit DEX

Suivi continu de la sécurité

Patrouillage

Suivi des accidents

Démarches  
thématiques

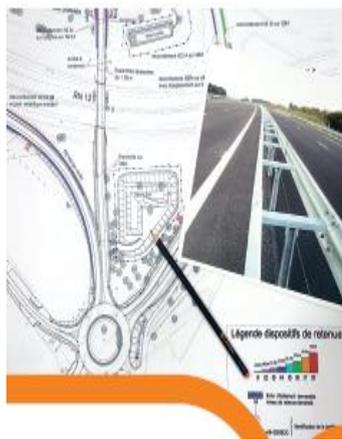
- Actions ponctuelles
- Actions ciblées  
(obstacles latéraux,  
contresens, virages,  
etc...)

Démarche ISRI

Démarche SURE

# POSITIONNEMENT DE CES DÉMARCHES

- Pour la plupart, hors du cadre réglementaire évoqué précédemment : contexte DE
- Elles s'appuient pour autant sur des références techniques



- Mais plutôt sur les infrastructures existantes : démarches de gestionnaire

# OBJECTIFS

- Répondre à une demande locale (politique, usagers) concernant la SR ou une demande plus structurée
- Communication et efficience : affiche l'ambition d'agir d'une institution, et permet de graver dans le marbre les principes et moyens mis en œuvre.
- Cibler des enjeux thématiques qui auraient été identifiés : interface forte avec la connaissance de l'accidentalité
- Compléter ou suppléer les démarches évoquées précédemment

# QUELQUES EXEMPLES NON EXHAUSTIFS

- Qui s'appliquent sur des périmètres différents : en termes de réseau, approche ensemblière ou parcellaire.
- Qui peuvent aussi parfois relever d'une impulsion Préfecture : enquête accident
- Sécurité primaire : cohérence des limitations de vitesse (ou plus globalement signalisation), lutte contre les prises à contresens, sécurisation des passages à niveau, des virages, des fortes pentes, inspection de l'état de dispositifs de retenue, etc...
- Sécurité secondaire/traitement des obstacles :
  - à l'échelle d'un axe, d'une partie ou de l'ensemble d'un réseau
  - multithématique ou mono : ex traitement spécifique des arbres
  - ensemblière ou non : uniquement le traitement d'obstacles ou politique plus large (diagnostic, formation, etc...)

**MERCI POUR VOTRE ATTENTION**

## PARTIE 6.2 **DÉMARCHES COMPLÉMENTAIRES**

Retour d'expérience sur le traitement des obstacles latéraux dans le département de l'Hérault

# ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

→CD34 : réseau routier d'environ 5000km, complexe de par sa diversité (littoral, montagne, démographie, saisonnalité des trafics)

→Depuis de nombreuses années : conduite d'actions pour lutter contre l'insécurité routière.

→Transfert de gestion des compétences routières à la Métropole de Montpellier : amputation d'environ 450km du réseau routier départemental, le ramenant ainsi à 4500km.

<b>Année 2019</b>	<b>Accidents</b>	<b>Tués</b>	<b>Blessés hospitalisés</b>
Département de l'Hérault (tous réseaux confondus)	857	70	372
Réseau départemental	222	33	179

→Il apparait que les accidents sur obstacles fixe heurté (les alignements d'arbres, les fossés/talus/paroi rocheuse, les glissières et les murs) constituent un accident sur 2, soit le principal enjeu de l'insécurité routière dans l'Hérault.

# APPROCHE « MANAGEMENT DURABLE DES ACTIVITÉS ROUTIÈRES »

→Lancement fin 2013

→Approbation par le CD34 d'un document « Stratégie d'amélioration de la SR sur RD 2014/2018 » qui définit 4 actions principales :

L'amélioration permanente de l'infrastructure sur les enjeux SR (TOL sur le réseau structurant, 1500km)

La mise en œuvre d'actions de prévention et de sensibilisation

Une politique interne d'exemplarité

Un dispositif de pilotage dédié à la thématique

# DÉMARCHE DE TRAITEMENT DES OBSTACLES LATÉRAUX

→ Les principes de la démarche TOL du réseau structurant s'appuient sur le guide TOL:

- Etude d'enjeux approfondie sur les accidents avec facteur OL permettant d'identifier la nature de l'obstacle heurté et la gravité des conséquences
- Segmentation des routes fortement impactées par le facteur OL
- Recensement et identification des OL
- Hiérarchisation des actions à mener
- Programmation financière
- Suivi de la démarche

→ La mise en œuvre de la démarche a permis d'identifier env. 100km d'axes prioritaires structurant et mis en évidence 3 types d'obstacles fixes heurtés ; les arbres, les mats de signalisation et les têtes de buse droites.

→ Au regard de l'enjeu particulier que constitue les accidents sur les arbres en bordure de chaussée et la gravité qu'ils occasionnent, une démarche spécifique a été mise en œuvre, en croisant notamment les enjeux techniques et environnementaux :

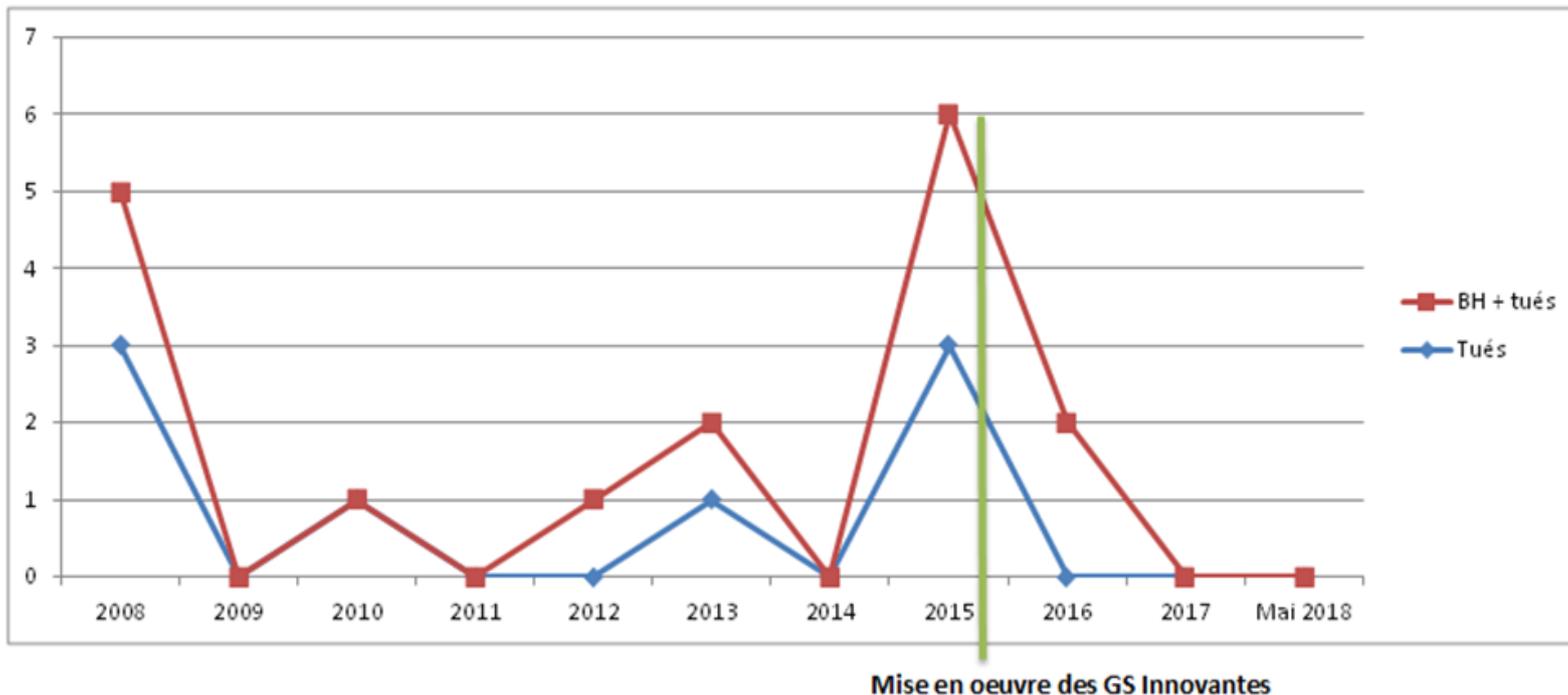
- Isolement des alignements d'arbres avec un fort intérêt patrimonial ou environnemental
- Aménagement de l'infrastructure ou sensibilisation de l'utilisateur
- Traitement des courbes de rayon inférieur à 300m avec un DR
- Suppression des sujets isolés en courbe

# TRAITEMENT DES ALIGNEMENTS D'ARBRES SITUÉS TRÈS PROCHES DE LA VOIE

- Le traitement des alignements d'arbre situés très proches de la voie (<1.40m) constitue un point particulièrement délicat et concerne un linéaire important dans l'Hérault.
- Le CD34 a opté pour l'expérimentation d'un DR innovant, en partenariat avec le prestataire AXIMUM et le CEREMA, récompensé par un prix innovation de l'IDRRIM.
- Cette expérimentation concerne une section de route de 6km bordées d'un alignement d'arbre unilatéral (70cm de la rive) et connue pour son accidentalité particulière : 13 tués, 22 BH entre 2007 et 2015.
- Le DR innovant, élaboré par simulations numériques sur la base d'une GRC+ avec poutre SO et écran moto, a été posé à l'automne 2015. Depuis, un seul accident en 2017, PL avec choc sur glissière lors d'un chantier avec alternat de circulation => 1 blessé
- Une autre section en double alignement n'a pas été équipée par crainte d'un éventuel effet paroi et la possibilité de chocs frontaux, la présence d'une conduite d'EP et une accidentalité mois prégnante sur cette section.



# TRAITEMENT DES ALIGNEMENTS D'ARBRES SITUÉS TRÈS PROCHES DE LA VOIE



# TRAITEMENT DES AUTRES OBSTACLES

→ En ce qui concerne les mats de signalisation avec un moment  $>$  à 570daN.m, ils sont remplacés progressivement par des supports à sécurité passive dits fusibles ou dans la mesure du possible déplacés à l'arrière de DR existants.

→ Les têtes de buse droite ont fait l'objet d'une démarche globale de traitement des accès riverains en limitant leur nombre et en les sécurisant par la mise en place de têtes de buse de sécurité.

# L'ENJEU DES 2RM

→ Par ailleurs, il est important de noter que les usagers 2RM constituent dans l'Hérault près de 30% des accidents alors qu'ils représentent une part très minoritaire du trafic et que la gravité des accidents 2RM est très élevée (17,5 tués pour 100 accidents moto).

→ C'est pourquoi, la démarche considère également les 2RM comme un enjeu majeur à prendre en compte.

- Nomination d'un Mr Moto
- Création de 3 itinéraires touristiques moto sécurisés
- Suppression des OL (têtes de buses, parapets, maçonneries)
- Mise en place d'écran motos sur les DR existants en courbe si  $r < 400\text{m}$  sur réseau A et B, si  $r < 250\text{m}$  sur réseaux C et D. Pour toute implantation de DR neufs, un écran moto accompagne systématiquement le dispositif si  $r < 400\text{m}$

# CONCLUSION

- En conclusion, la stratégie d'amélioration de la SR a permis d'améliorer la connaissance des enjeux SR et leur prise en compte dans la politique routière du Département.
- Le traitement des obstacles latéraux a fait l'objet d'une démarche spécifique permettant de définir une méthodologie d'étude et de traitement. Les indicateurs montrent des résultats positifs même si les objectifs initiaux de résorption des obstacles ne sont pas atteints, ce qui s'explique essentiellement par une sous-estimation des OL.
- Par conséquent, un nouveau plan départemental SR 2022/2027 est en cours d'écriture, s'appuyant sur le bilan de la démarche et la prise en compte des évolutions techniques, environnementales, voire sociétales, dans un contexte financier de plus en plus tendu.

**MERCI POUR VOTRE ATTENTION**

**Contact :**

Laurent Raynaud (CD de l'Hérault) – [lraynaud@herault.fr](mailto:lraynaud@herault.fr)