



Plan sécurité routière

**Engagés pour la mobilité apaisée
2024-2029**



SOMMAIRE

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS L'HÉRAULT

- LE CONTEXTE LOCAL 04
- L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE 04
- LE BILAN DE LA PRÉCÉDENTE STRATÉGIE ROUTIÈRE
ENTRE 2014 ET 2023 06
- LES NOUVEAUX ENJEUX IDENTIFIÉS 10

UN PLAN D'ACTION CO-CONSTRUIT

- LA VIE HUMAINE AU CŒUR DE L'ACTION 14
- UNE DÉMARCHÉ CONCERTÉE 16
- LES GRANDES TENDANCES DE L'ENQUÊTE PARTICIPATIVE 18

UN PLAN D'ACTION AMBITIEUX

- LEVIER N°1 - LA PRÉVENTION 22
- LEVIER N°2 - LE PARTAGE DE LA ROUTE 26
- LEVIER N°3 - LES INFRASTRUCTURES 28
- LEVIER N°4 - UNE COMMUNAUTÉ ENGAGÉE 32
- LEVIER N°5 - DES MOYENS RENFORCÉS 34



Rédaction : DGA Aménagement du territoire - Pôle des Routes et des Mobilités/
Direction des Mobilités Politiques Techniques et Innovations/Service Exploitation
et Sécurité Routière.

Conception et réalisation : Agence SUNCH

Crédits photographiques : Photothèque du Conseil Départemental de l'Hérault.

ÉDITO



Bien commun constituant un réseau social avant l'heure, les routes de l'Hérault nous rassemblent et invitent au voyage. Elles structurent notre territoire et constituent le support principal de nos déplacements quotidiens.

Différentes catégories d'usagers plus ou moins vulnérables circulent et cohabitent sur nos routes, avec des comportements différents : certaines personnes sont prudentes et d'autres inconscientes des risques. Le réseau routier est alors le lieu de drames où tout peut basculer.

Avec sa précédente stratégie d'amélioration de la sécurité routière adoptée en 2014, le Département avait tracé les grandes lignes d'une action efficace qui a porté ses fruits pendant de nombreuses années.

Pourtant, c'est encore 70 personnes qui sont décédées sur les routes héraultaises en 2023, auxquelles s'ajoutent 375 blessées gravement, avec dans tous les cas des familles au destin bouleversé. Ce constat nous oblige à agir de façon prioritaire et déterminée pour lutter contre l'insécurité routière.

Aussi, pour la période 2024-2029, j'ai souhaité engager la collectivité sur un nouveau « Plan Sécurité Routière ». Ce plan stratégique offensif s'inscrit désormais dans une démarche « Vision Zéro » qui repose sur l'idée que chaque décès ou blessure due à un accident de la route est inacceptable.

Le plan d'action, co-construit avec les Héraultais, les associations d'usagers et les acteurs institutionnels, encourage une approche proactive visant à produire un environnement de circulation aussi sûr que possible en agissant sur trois leviers principaux.

Un changement durable des comportements routiers ne peut s'obtenir sans une action forte et continue de prévention : c'est parce qu'il prend conscience des risques que l'utilisateur peut agir pour les éviter.

Avec le développement du vélo et des nouvelles formes de mobilités, nos routes et rues sont un nouvel espace de partage indispensable à la transition écologique : cette cohabitation des différents modes de déplacement nécessite d'anticiper les conflits d'usages.

Le Département continuera également à agir pour renforcer la sécurité de ses routes et pistes cyclables, car au final l'infrastructure permet de limiter les conséquences d'une erreur de conduite ou d'un comportement à risques : demain, nos routes et rues héraultaises seront apaisées et pardonneront.

Avec des moyens dédiés conséquents inédits, ce nouveau « Plan Sécurité Routière » a une unique ambition : sauver des vies. Il impose une mobilisation collective dont vous êtes un maillon précieux et les alliés indispensables à travers vos comportements au quotidien.

Dans l'Hérault, nous sommes désormais tous engagés pour une mobilité apaisée.

Kléber MESQUIDA

Président du Conseil départemental de l'Hérault

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS L'HÉRAULT

LE CONTEXTE LOCAL

Situé sur l'arc méditerranéen, le département de l'Hérault est souvent comparé à un amphithéâtre ouvert face à la mer.

La géographie du territoire héraultais est marquée par la diversité de sa géologie et de ses paysages. Ceux-ci s'étagent des contreforts sud du Massif central, jusqu'à la mer Méditerranée, en passant par les zones de garrigues et la basse plaine du Languedoc viticole.

L'Hérault est le premier département touristique de la région Occitanie, et se classe au 3^e rang des départements français en nombre d'emplacements de campings et le nombre de nuitées.

Ce contexte particulier influe directement sur les déplacements et la circulation routière sur le territoire, dont le réseau routier est constitué de près de 11 800 km de voiries, réparties comme suit :

- Les liaisons autoroutières (A9, A709, A75 et A750) : environ 230 km.
- Le réseau routier national : environ 30 km
- Le réseau routier départemental : environ 4600 km.
- Le réseau routier communal et métropolitain : environ 6900 km.

Le Conseil départemental assure l'entretien, l'exploitation et la modernisation d'un patrimoine routier de 4 608 km de routes et 600 km d'itinéraires cyclables. Avec ses routes départementales qui accueillent l'essentiel du trafic interurbain, il constitue **un acteur majeur de la mobilité et de la sécurité routière** dans l'Hérault.

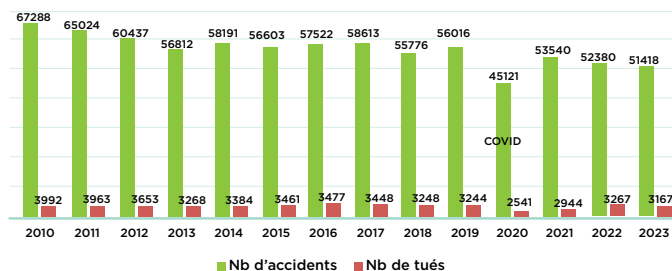
L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE

En France métropolitaine

En France métropolitaine, 3 167 personnes sont décédées en 2023, un résultat inférieur à 2022 (-3,1 %) et à l'année de référence 2019 (-2,4 %).

235 000 personnes ont été blessées sur les routes de France métropolitaine, dont 16 000 gravement. L'évolution du nombre de blessés toutes gravités est estimée en baisse par rapport à 2022 (- 0,8 %) et par rapport à 2019 (-1,8 %); l'évolution est à la stabilité pour les blessés graves.

ÉVOLUTION ANNUELLE DU NOMBRE D'ACCIDENTS CORPORELS (BAAC) ET DE MORTALITÉ ROUTIÈRE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



En 2023, les tranches d'âges les plus touchées sont :

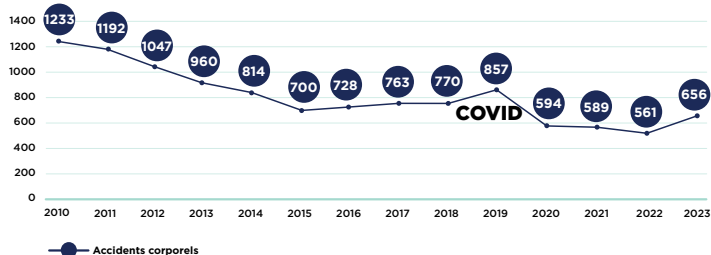
- Les jeunes de 18-24 ans (91 tués par million d'habitants).
- Les seniors de 75 ans ou plus (77 tués par million d'habitants).
- Les 25-34 ans (61 tués par million d'habitants).

Dans l'Hérault

Dans notre département, **le nombre d'accidents a été réduit de moitié entre 2010 et 2023** :

- 2010 à 2015, forte diminution linéaire de (-43 %).
- 2015 à 2019, une légère augmentation (+19 %).
- 2020, une baisse brutale (-30 %), liée à la crise du Covid.
- Depuis 2021, une certaine stabilisation.

ÉVOLUTION ANNUELLE DU NOMBRE D'ACCIDENTS CORPORELS (BAAC) DANS L'HÉRAULT, TOUS RÉSEAUX CONFONDUS

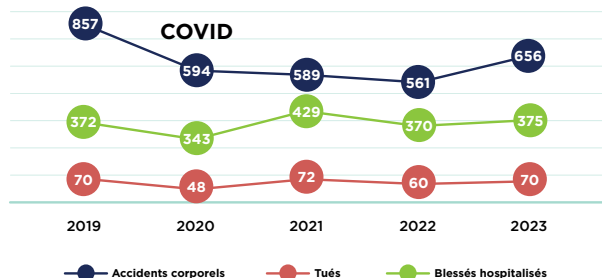


Si le nombre d'accidents corporels a diminué de façon considérable depuis 2010 pour se stabiliser autour de 600 accidents par an, leur gravité est plus importante.

Sur les 5 dernières années, après une hausse de la mortalité en 2021 (75 tués), le nombre de tués (60) a baissé en 2022 (-27 % par rapport à 2021). En 2023, la mortalité routière est à nouveau à la hausse avec 70 tués sur les mêmes bases que l'année de référence 2019.

Rapporté au nombre de personnes tuées/million d'habitants sur la période 2018-2022, l'Hérault se situait dans le groupe médian des 46 départements de France métropolitaine. Cette mortalité héraultaise (54 tués/million d'habitants en moyenne sur la période) est généralement inférieure à celle de la région Occitanie, mais reste supérieure à celle de la France métropolitaine.

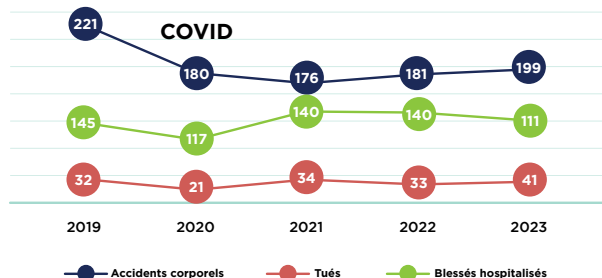
ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ANNUELLE DANS L'HÉRAULT



En analysant les données sur les seules routes dont le Département dispose de la compétence, on s'aperçoit qu'en moyenne 30 % des accidents corporels et 50 % des tués surviennent sur ce réseau routier (routes départementales hors agglomérations en dehors du territoire de Montpellier Méditerranée Métropole).

En 2023, le taux de personnes tuées sur routes départementales hors agglomération atteint 58,6 %, soit une hausse de 22 % par rapport à l'année de référence.

ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ANNUELLE DANS L'HÉRAULT SUR RD HORS AGGLOMÉRATIONS

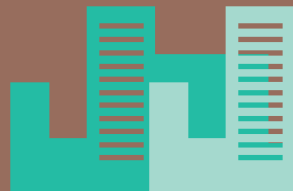




LE BILAN DE LA PRÉCÉDENTE STRATÉGIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2014-2023 DANS L'HÉRAULT



Depuis 2014, une **précédente stratégie départementale** de sécurité routière a permis **d'agir efficacement pour améliorer la sécurité des routes départementales**. Structurés en 5 axes, les **chiffres clés du bilan** de ce document stratégique permettent de mesurer les principales avancées :



AXE 1

AMÉLIORATION DE L'INFRASTRUCTURE

Le Département a pu sécuriser des itinéraires dits « cible » de son réseau structurant

350 km

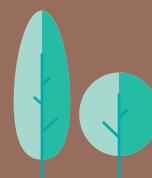
de routes du réseau
structurant sécurisés
de façon globale

96

arbres isolés
dangereux abattus

330

mâts fusibles
de panneaux de
signalisation installés



AXE 2

ACCOMPAGNEMENT TECHNIQUE POUR LA CONCEPTION ROUTIÈRE

223

projets routiers
de sécurité
routière réalisés

260

analyses détaillées
d'accidents mortels
réalisées

450 km

d'itinéraires dédiés à
la moto sécurisés



**de glissières de sécurité
innovantes installées devant
des alignements d'arbres**

aménagements de sécurité dans les traversées de villes et villages subventionnés

**grandes déviations
de villages réalisées**

**d'écran de protection
des motos installés sous
les barrières de sécurité**

**audits externes de
sécurité routière
effectués**

**obstacles latéraux
dangereux supprimés**





AXE 3

PRÉVENTION ET FORMATION



1893

permis
cyclomoteur AM
délivrés auprès
des collégiens
défavorisés



36

journées de
sensibilisation des
séniors organisées
en lien avec les
communes

68

journées de
prévention sécurité
routière organisées
pour le grand public

327

actions de
sensibilisation dans
les collèges auprès de



8500

collégiens



23 000

éthylotests
distribués lors de
manifestations
festives

24

relais calmos réalisés
en direction des
motards



AXE 4

AUTRES ACTIONS D'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

7

pôles d'échanges
multimodaux
subventionnés

73 km

de nouvelles
pistes cyclables
départementales
en site propre
aménagées

22

aires de covoiturage
réalisées

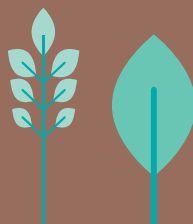
3

plateformes de
mobilités pour les
publics en recherche
d'emplois soutenue

AXE 5

EXEMPLARITÉ POUR LA PRISE EN COMPTE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DE SES AGENTS

- Approbation d'un « plan de prévention des risques routiers ».
- Animations et distribution d'éthylotests.
- Incitation au télétravail et développement de la visio-conférence.
- Accompagnement des agents vers la pratique de covoiturage.





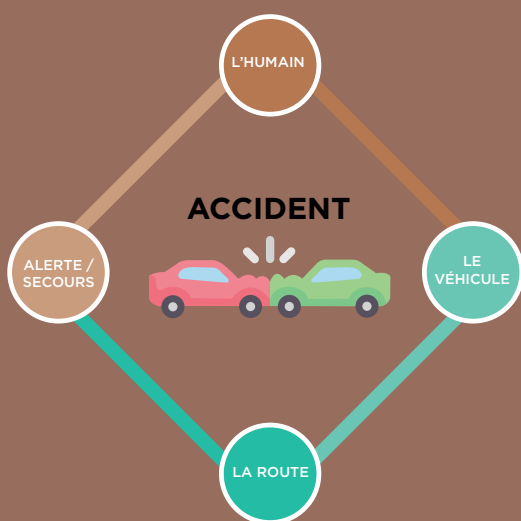


LES NOUVEAUX ENJEUX DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE IDENTIFIÉS

LES FACTEURS DE RISQUES

On ne peut pas parler de sécurité routière sans parler d'accidentalité routière. À tout instant, le conducteur doit faire face à une succession plus ou moins rapide de difficultés qu'il doit maîtriser en permanence pour arriver à destination.

L'approche HVE (Humain Véhicule Environnement) repose sur le fait qu'un seul facteur à lui seul ne peut expliquer la survenue d'un accident de la route. Ce système essaie de prendre en compte tous les facteurs jouant un rôle de près ou de loin dans la survenance des accidents de la route.



Au regard de ses compétences, **le Département a vocation à agir sur 3 des facteurs** pour garantir au mieux la sécurité des déplacements : **l'humain** via le développement en amont d'actions de prévention, **l'infrastructure** au regard de son statut de gestionnaire des routes départementales, **l'alerte-secours** au regard de ses capacités de sécurisation de la zone d'accident en mobilisant ses services routiers et les services du SDIS.

L'ÉTUDE D'ACCIDENTALITÉS 2016-2021 SUR LES ROUTES DÉPARTEMENTALES

Tous les 5 ans, le Département réalise une **étude d'accidentalité détaillée** pour connaître le niveau réel de l'insécurité de son réseau routier, déterminer et localiser les enjeux spécifiques, et identifier les facteurs de risques associés. Le dernier bilan de l'accidentalité des routes départementales réalisé à partir des données de la période 2016/2021 a permis ainsi **d'orienter les actions** du présent «Plan Sécurité Routière 2024/2029».

Sur cette période, on dénombre 1498 accidents corporels sur le réseau routier départemental. Le bilan humain est de 247 tués et 1207 blessés hospitalisés. Ces accidents représentent 35 % de l'ensemble des accidents survenus dans l'Hérault, tous gestionnaires confondus.

Analyse temporelle :

Les accidents surviennent plutôt en saison estivale (30 %), période pendant laquelle ils sont plus graves, de nuit et concernent des usagers non héraultais.

1 accident sur 2 a lieu le week-end dès le vendredi, surreprésentés la nuit. 1 sur 4 a lieu en heure de pointe du soir, entre 16h et 19h.

Analyse spatiale :

Le bilan démontre une densité d'accidents forte dans les secteurs les plus urbanisés et sur la zone littorale. La gravité est importante sur l'ensemble du département.

31 % des accidents ont lieu en courbe, 18 % en intersection et 29 % des accidents sur obstacles fixes (arbres 30 %, fossés 23 %, glissière 13 %).

Analyse des profils d'utilisateurs :

Les victimes appartiennent majoritairement à la classe des actifs (25/59 ans). On note toutefois des classes sensibles comme les 18/24 ans (19 %), conducteurs dans 92 % des cas et les 60 ans et + (19 %) dont la mortalité est importante (28 % des tués).

Les 14/17 ans sont impliqués dans 9 % des accidents dont 89 % conduisent un 2 roues motorisé < 50 cm³.

Analyse des catégories d'utilisateurs :

Les véhicules légers ou utilitaires (85 % des accidents) sont très largement impliqués dans les accidents corporels.

Les 2 roues motorisés représentent le 2^{ème} mode le plus impliqué (38 % des accidents pour une part modale de 2,3 % environ). 11 % des motards accidentés sont tués.

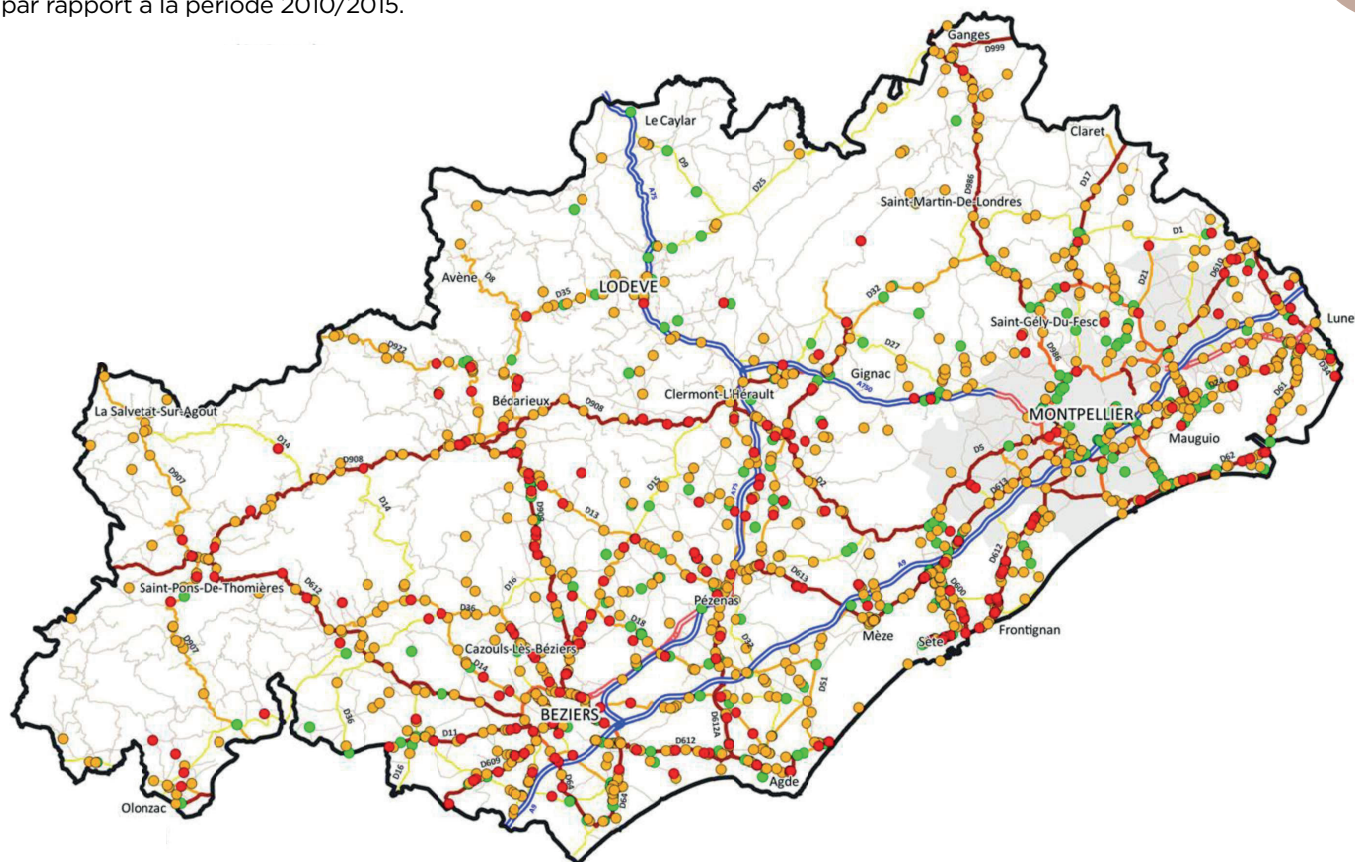
Les accidents concernant les piétons et les vélos augmentent respectivement de 4 % et de 1 % par rapport à la période 2010/2015.

Globalement, cette analyse sur les données 2016/2021 permet de confirmer :

■ Un « accident type », qui concerne un véhicule seul, souvent de nuit et graves, dont ¼ avec un conducteur alcoolisé.

■ Les principaux enjeux d'accidentalité de l'Hérault, qui concernent les motos lourdes > 125 cm³, les accidents en courbes et les chocs sur obstacles fixes.

Si l'évolution sur 10 ans démontre une baisse générale du nombre d'accidents, de victimes et des principaux indicateurs de gravité, ce bilan 2016/2021 permet de confirmer des enjeux déjà connus sur les routes départementales, mais aussi d'en identifier de nouveaux comme les accidents en intersection et ceux impliquant des piétons et vélos (qui bien que minoritaires sur le réseau routier départemental hors agglomération, ne sont pas négligeables au regard du développement des moyens de déplacement alternatifs).



- Accident mortel (231 acc)
- Accident grave non mortel (943 acc)
- Accident léger (324 acc)
- Autoroute
- Nationale
- Route départementale
- A B C D E

Aussi, pour agir encore plus efficacement face à ces enjeux actualisés, le Département de l'Hérault souhaite mettre en place une nouvelle politique globale de sécurité routière sur la période 2024-2029, autour d'un nouveau plan d'action :

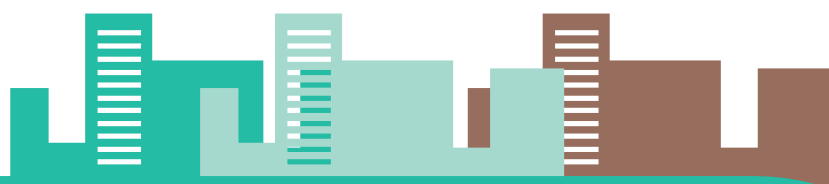
- co-construit avec les usagers et les partenaires, de façon à favoriser son appropriation,
- ambitieux en terme de contenu et de moyens mobilisés, de façon à traiter l'ensemble des facteurs d'accidentalité.







UN PLAN D'ACTION CO-CONSTRUIT





VIE HUMAINE AU CŒUR DE L'ACTION



Le Département s'est fixé un objectif de réduction de l'insécurité routière. Mais quel seuil de tués ou de blessés graves est acceptable ? Zéro, car il est inacceptable de voir ses proches décéder ou se blesser gravement sur la route !

UNE RESPONSABILITÉ PARTAGÉE ENTRE TOUS LES ACTEURS

Face aux enjeux de sécurité routière et aux drames humains inhérents, il n'est désormais plus question de travailler de façon indépendante : dans l'Hérault, les actions doivent être **concertées entre les acteurs institutionnels et les associations engagées**.

Aussi, à travers ce nouveau Plan Sécurité Routière, le Département fait le choix de se positionner comme un **acteur central de la sécurité routière**, capable de coordonner et mobiliser les forces vives du territoire.

Autour d'une **nouvelle philosophie** qui place la tolérance humaine au cœur des priorités, le **partenariat** est désormais une condition essentielle pour mettre en œuvre des **actions efficaces** visant à diminuer les risques de décès ou de blessures graves.

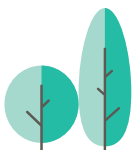
UNE APPROCHE NOUVELLE : LA VISION ZÉRO

Zéro tué, zéro blessé grave sur les routes héraultaises, c'est l'objectif de la « Vision Zéro » !

La Vision Zéro en sécurité routière repose sur l'idée que **chaque décès ou blessure due à un accident de la route est inacceptable**. Elle encourage une approche systémique et proactive visant à produire un environnement de circulation aussi sûr que possible.

Pour rehausser globalement le niveau de sécurité sur son réseau routier et cyclable, le Département s'inscrit dans cette **approche innovante**, qui permet de :

- Repenser la sécurité routière, en reconnaissant que l'erreur est humaine pour l'utilisateur de la route.
- Partager collectivement la responsabilité du système de mobilité routière, dont l'utilisation à vocation à ne produire aucune conséquence grave ou fatale suite à un accident.
- Renforcer le travail d'analyse partagée des collisions graves et mortelles, pour une meilleure compréhension des enjeux et des facteurs augmentant la gravité des accidents, facilitant ainsi des interventions efficaces.
- Éliminer les risques de sécurité routière à la source, pour tous les usagers et sur l'ensemble du réseau routier, à l'issue d'une analyse des causes systémiques des accidents.

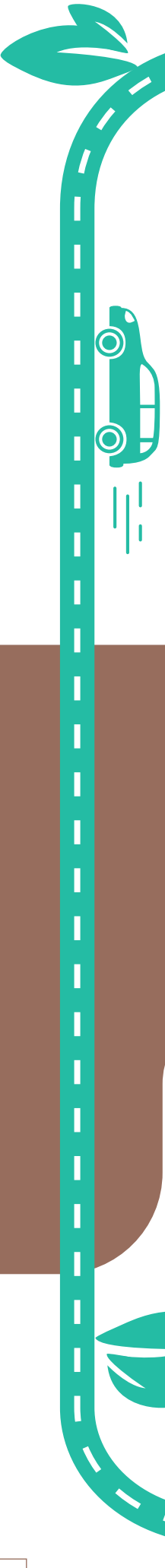


Aussi, les actions du «Plan Sécurité Routière 2024-2029» s'appuient sur cette nouvelle approche Vision Zéro, autour des concepts clés suivants :

L'APPROCHE TRADITIONNELLE	LA VISION ZÉRO
Les décès et blessures graves sont une conséquence potentielle inévitable lors d'un déplacement.	Les décès et blessures graves sont évitables et inacceptables : on doit pouvoir se déplacer sans mettre sa vie en danger.
La collectivité présuppose un comportement humain irréprochable pour la conception du réseau routier.	La collectivité prend en compte la faillibilité et la vulnérabilité humaine pour la conception du réseau routier (la route qui pardonne).
La responsabilité des collisions revient principalement aux usagers .	La responsabilité des collisions est partagée entre les différents acteurs de la route : le concepteur, le constructeur, le gestionnaire et l'utilisateur .
Les ressources d'analyse et de recherche sont éparpillées sur tous les accidents , même ceux sans conséquences graves ou blessés.	Les ressources d'analyse et de recherche sont partagées et concentrées sur les seuls accidents avec décès ou blessés graves .
Les interventions de sécurité sont réalisées de façon ponctuelle , en priorisant les sites réputés accidentogènes .	Les interventions de sécurité sont basées sur une approche systémique et effectuées de façon proactive sur l'ensemble des composantes du système routier .
Les initiatives de sécurité sont coûteuses .	Au-delà des coûts directs ciblés, les initiatives de sécurité réduisent les coûts sociaux indirects .

FOCUS :

L'approche Vision Zéro est l'une des politiques en sécurité routière les plus innovantes au monde. Elle a vu le jour en 1997, en Suède. Depuis son adoption, la Suède a constaté une baisse radicale des décès liés aux collisions routières. Suite à ces résultats concluants, l'approche Vision Zéro fait boule de neige : elle a été adoptée par de nombreuses villes sur tous les continents, notamment en Australie, au Japon, en Afrique du Sud et au Canada.



UNE DÉMARCHE CONCERTÉE

Face aux enjeux sociétaux de la thématique, et dans l'esprit de la « Charte de Participation Citoyenne » qu'il a approuvée, le Département a souhaité développer une méthode participative pour co-construire ce nouveau plan.

UNE GRANDE ENQUÊTE POUR LES HÉRAULTAIS

Une consultation des Héraultais via un questionnaire en ligne a été ouverte au printemps 2022. Les 1080 contributions ont notamment permis d'identifier les points forts et points faibles du réseau routier départemental et les thématiques prioritaires à traiter en matière de sensibilisation des usagers.

DES TEMPS D'INTELLIGENCE COLLECTIVE

Des « Cafés Sécurité Routière » ont également été organisés sous forme d'ateliers créatifs et participatifs, pour imaginer de nouvelles d'actions et définir les priorités d'interventions :

- Un organisé à Béziers avec les partenaires institutionnels (Préfecture, DDTM, pompiers du SDIS, Gendarmerie, Police Nationale, Éducation Nationale) et les partenaires associatifs (Fédération Française des Motards en Colère, La Prévention Routière, Fédération Française de Cyclotourisme, Fédération Régionale des Transports Routiers, Fondation de la Route MGEN, Fondation MAIF), qui notamment a permis de fixer les grandes orientations et les modalités de collaboration.
- Un organisé à Montpellier avec des jeunes héraultais volontaires en service civique, organisé à Montpellier, de façon à mieux intégrer les aspirations de la jeunesse dans ce domaine.
- Un organisé à Montpellier avec des agents du Département de tous les horizons, pour croiser le regard des agents experts impliqués sur cette thématique avec celui des agents simples usagers de la route.



LES GRANDES TENDANCES DE L'ENQUÊTE PARTICIPATIVE

PROFIL DES PERSONNES INTERROGÉES



LES THÉMATIQUES DE SENSIBILISATION PRIORITAIRES

1

- | Les clignotants (où et à quel moment?)
- | Risques routiers professionnels au sein des entreprises
- | Courtoisie et incivilité
- | Téléphone et conduite
- | La mise à jour de connaissances (code de la route)
- | Les premiers secours aux victimes

2

- | Pédagogie lors de l'achat d'un vélo
- | Partage de la route
- | Piétons : marcher à pied/ permis piétons
- | Conduite 2 roues motorisées

3

- | Stupéfiants au volant
- | Alcool au volant
- | Accident de la route, circonstances et conséquences
- | Les perturbateurs, autres que le téléphone



L'AVIS DES USAGERS SUR LES INFRASTRUCTURES HÉRAULTAISES



LES POINTS FORTS



Suppression
d'obstacles en bord
de routes (arbres...)



Aménagements
de sécurité pour
les motos



Création de pistes
cyclables



Signalisation
et panneaux sur
les chantiers



Panneaux
de signalisation
de police réglementaire



Panneaux
directionnels



Entretien et
état général
(fauchage/élagage)



Sécurité des
carrefours

LES POINTS À AMÉLIORER



Création de
déviations pour
apaiser les
centre-villages



Marquages
au sol



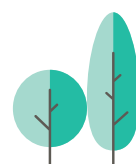
Installation des
glissières de sécurité
et écrans de protection



Aménagements
en traversée de
villages



Qualité des
revêtements



LE TOP 3 DES ACTIONS PROPOSÉES PAR LES RÉPONDANTS

2^{ème}

Partager d'avantage
la route entre les
différents usagers

1^{er}

Développer
des actions
de prévention et
de sensibilisation

3^{ème}

Améliorer le
réseau routier
départemental







UN PLAN D'ACTION AMBITIEUX





LEVIER N° 1

LA PRÉVENTION

La réduction du nombre et de la gravité des accidents de la circulation, quels que soient les modes de déplacement, passe inévitablement par un changement durable des comportements. Avec des actions fortes et continues de prévention, les usagers prennent ainsi conscience des conséquences des risques routiers pour mieux les éviter.

Cette dynamique d'éducation routière par l'action vise à sensibiliser les Héraultais tout au long de leur vie : enfants, jeunes, actifs, seniors,... La sensibilisation en faveur des publics, plus particulièrement exposés aux accidents de la route, permet également d'agir sur les comportements à risques pour atteindre une mobilité responsable et apaisée.



POURSUIVRE ET ÉTOFFER LES ACTIONS DE SENSIBILISATION EN DIRECTION DE LA JEUNESSE

- Amplifier la dynamique du programme de formation national «Savoir Rouler à Vélo».
- Animer des ateliers de sensibilisation dans les collèges dans le cadre des Actions Educatives Territorialisées, avec des associations engagées.
- Imaginer des supports d'animation innovants adaptés (jeux sérieux, escape game, street-art, théâtre vivant, applications numériques, réalité augmentée,...).
- Accentuer les actions spécifiques sur les 2 roues motorisées (permis AM collèges, piste d'éducation mini-motos,...).
- Développer les actions de prévention pour les publics des plateformes de mobilités sociales.
- Organiser un concours d'idées sécurité routière avec le Conseil Départemental des Jeunes.

SENSIBILISER LES ACTIFS SUR LES RISQUES ROUTIERS

- Proposer des actions emblématiques sur les bords de routes pour les sensibiliser (silhouettes noires, installations et messages au droit des carrefours...).
- Expérimenter des actions en lien avec l'entretien des véhicules (partenariat avec les garages, contrôle des phares,...).
- Organiser des opérations de sensibilisation sur les aires de repos, sur les itinéraires sensibles et sur les chantiers routiers départementaux.
- Accompagner la formation des motards en utilisant l'espace départemental d'éducation moto de La Cardonille.



ACCOMPAGNER LES TERRITOIRES DANS LE DOMAINE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- Faire la promotion auprès des communes du label « Ville Prudente » délivré par la Prévention Routière.
- Développer des animations de sécurité routière avec les intercommunalités dans le cadre des conventions Hérault Mobilités Inclusives et Solidaires, notamment des rappels sur le Code de la Route en direction des seniors.
- Expérimenter des actions de prévention en mobilisant des TIG sanctionnés sur des infractions routières.
- Soutenir les actions de formation aux premiers secours aux victimes d'accidents de la route.



**« L'alcool est l'une des
premières causes de la
mortalité routière, 30 %
des tués en France. »**

*Le représentant de la
Fondation de la Route MGEN*





MONTRE LA VOIE

- Redynamiser le « Plan de Prévention des Risques Routiers » pour les agents du Département
- Développer des actions de formation à l'écoconduite pour les agents départementaux.
- Expérimenter des critères RSE dans les marchés publics pour inciter les entreprises à développer des actions de sécurité routière.

METTRE L'ACCENT SUR LES CONDUITES À RISQUES

- Poursuivre la distribution d'éthylotests, notamment dans les milieux festifs et lors de grandes manifestations.
- Développer des campagnes de communication spécifiques sur le téléphone au volant, l'utilisation du clignotant, les risques liés à la drogue et aux médicaments.
- Proposer des actions spécifiques sur les questions de visibilité de nuit, notamment pour les usagers fragiles (piétons, cyclistes et motards).



« Chaque année, 700 personnes sont tuées sur les routes dans un accident impliquant un conducteur ayant consommé des drogues, soit 21 % de la mortalité routière. »

*Le représentant de
l'Association Prévention
MAIF*







LEVIER N° 2 LE PARTAGE DE LA ROUTE

La route est un espace à partager entre les différentes catégories d'usagers. Piétons, fauteuils, cyclistes, deux roues motorisés, voitures et poids lourds sont très souvent amenés à cohabiter sur les routes départementales. Quel que soit le mode de déplacement, le partage de la voirie est trop souvent source d'anxiété et de tensions.

Pour mieux vivre ensemble, le respect des règles de circulation, l'anticipation des comportements et la prudence des usagers les uns envers les autres, en particulier les plus vulnérables, sont donc des conditions indispensables à des déplacements apaisés et sûrs.

ACCOMPAGNER DES MOBILITÉS URBAINES SÉCURISÉES ET PACIFIÉES

- Promouvoir un « code de la rue », pour donner toute la place à la marche à pied et au vélo dans les agglomérations.
- Développer les zones 30 et les zones de rencontre limitées à 20 km/h dans les traversées de villages et aux abords des établissements scolaires, en partenariat avec les communes.
- Expérimenter le « design actif » en cœur de village (traitement artistique avec des revêtements colorés pour matérialiser la mixité des fonctions).
- Tester le concept de « vélorue » (rue étroite avec impossibilité de dépassement des vélos).
- Utiliser plus largement le marquage au sol pour affirmer la présence des modes actifs (marquage PAMA).

TRAITER LES ZONES DE CONFLITS POTENTIELS HORS AGGLOMÉRATIONS

- Renforcer la sécurité des traversées de vélos aux croisements entre voies vertes et routes départementales.
- Sécuriser les arrêts de bus interurbains et scolaires hors agglomération, en partenariat avec la Région et les communes.

AFFIRMER LA PRÉSENCE DE CERTAINS MODES DE DÉPLACEMENT HORS AGGLOMÉRATIONS

- Étudier des voies réservées et des lignes de covoiturage.
- Expérimenter la cohabitation avec des véhicules ultras légers, notamment dans le cadre de l'Xtreme Défi de l'ADEME.
- Offrir des zones sécurisées pour les arrêts d'autostop Rezo Pouce.
- Poursuivre le déploiement d'aménagements cyclables partagés en complément des pistes en site propre (chaucidou/vélotrace/boucles vélo/accotements et bandes cyclables/...).

SENSIBILISER LES USAGERS SUR LES BONNES PRATIQUES

- Conception participative d'une « charte de partage des routes et rues ».
- Proposer des supports pour communiquer sur les bonnes pratiques et le fonctionnement des infrastructures partagées (chaucidou et vélotrace/clignotant vis-à-vis des motos/angles morts des camions/...).
- Installation de panneaux de sensibilisation au partage des voies vertes.

ORGANISER DES ESPACES DE DIALOGUE ENTRE LES DIFFÉRENTS USAGERS

- Faire réfléchir le « Comité des usagers des routes et voies vertes départementales » sur des solutions ou actions de promotion du partage de la route.
- Développer la concertation et la participation citoyenne pour conduire les projets routiers et cyclables.

« Partager la route, c'est respecter les règles en toute circonstance et se mettre à chaque instant à la place des autres usagers. Mais la cohabitation n'est pas toujours simple entre les véhicules motorisés et les usagers dits vulnérables dont les cyclistes. Dans la confrontation, les plus vulnérables sont toujours les perdants »

Un représentant de la Fédération Française de Cyclotourisme





LEVIER N°3 LES INFRASTRUCTURES

La planification, la conception, la réalisation et la gestion des infrastructures routières s'accompagnent d'une prise en compte systématique de la sécurité routière, avec une dimension technique mais aussi sociétale, pour mieux prendre en compte les comportements et toutes les catégories d'utilisateurs. L'objectif est de penser la route autrement, en agissant sur l'infrastructure et son environnement direct pour inciter naturellement les utilisateurs à avoir une conduite adaptée.

MODERNISER LE RÉSEAU

- Requalifier et sécuriser les traversées de villes, villages et hameaux en partenariat avec les communes.
- Aménager les points noirs de sécurité routière (carrefours, giratoires, virages dangereux).
- Finaliser le programme pluriannuel de grandes déviations.
- Créer de nouvelles pistes cyclables sécurisées suivant les orientations du Plan Hérault Vélo.

PRENDRE EN COMPTE LES MOTOS

- Installer des écrans motos sur les glissières dans les courbes serrées.
- Poursuivre la sécurisation d'itinéraires dédiés aux balades en moto.
- Garantir la conformité des ralentisseurs et plateaux traversants installés sur les routes départementales.

AMÉLIORER LES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE

- Guider les utilisateurs de jour comme de nuit (marquage au sol performant, accompagnement végétal...).
- Renforcer l'efficacité de la signalisation verticale (cohérence des limitations de vitesse, suppression des panneaux inutiles, traitement des virages...).
- Garantir la conformité et la performance des glissières de sécurité.
- Améliorer la lisibilité des intersections (régimes de priorité homogènes et traitement de la signalisation).
- Améliorer la sécurité et l'accessibilité des personnes en situation de handicap.





DÉVELOPPER UN CONCEPT DE « ROUTE QUI PARDONNE »

- Traiter progressivement les obstacles latéraux sur les itinéraires sensibles (suppression de poteaux électriques et téléphoniques, extrémités de buses inclinées, abaissement d'extrémités de parapets...).
- Réaliser des accotements revêtus dans les courbes pour offrir des zones de récupération.
- Poursuivre l'installation de mâts de signalisation directionnelle à sécurité passive (déformables en cas de choc).
- Améliorer la signalisation des zones à risques particuliers (collisions avec le gibier, chutes de blocs rocheux, limitations sur les ponts, passages à gué submersibles...).
- Installer des glissières innovantes ou du marquage sonore en bord de route le long des arbres d'alignement.

OPTIMISER L'ENTRETIEN ET LA GESTION

- Poursuivre une politique de fauchage des bords de voies pour garantir la visibilité dans les courbes et aux intersections.
- Maintenir la chaussée en état pour le confort et la sécurité des déplacements (balayage, renouvellement du revêtement pour garantir l'adhérence, curage des fossés, contrôle des tranchées réalisées par des tiers...).
- Maîtriser les nouveaux accès sur le réseau routier (avis sur les autorisations et plans d'urbanisme).
- Assurer une surveillance active sur le réseau routier et cyclable avec un système de patrouilles équipées de tablettes (pour traiter rapidement les éventuelles défectuosités).

« En dehors du fait d'être lisible et adaptée aux circonstances pour lesquelles elle est installée, la signalisation fait office de guide essentiel pour une conduite responsable et respectueuse d'autrui. Mais les mots d'ordre sont les suivants : roulez prudemment, votre vie et la nôtre en dépendent ! »

*Un représentant du SDIS 34
(pompiers)*



« Les revêtements de la route contribuent directement au confort, mais également à la sécurité des usagers de la route »

Le représentant de la DDTM 34



OFFRIR DES SERVICES PERMETTANT D'APAIER LES DÉPLACEMENTS

- Développer des aires de repos agréables pour faire des pauses.
- Se repérer avec des panneaux directionnels et touristiques performants.

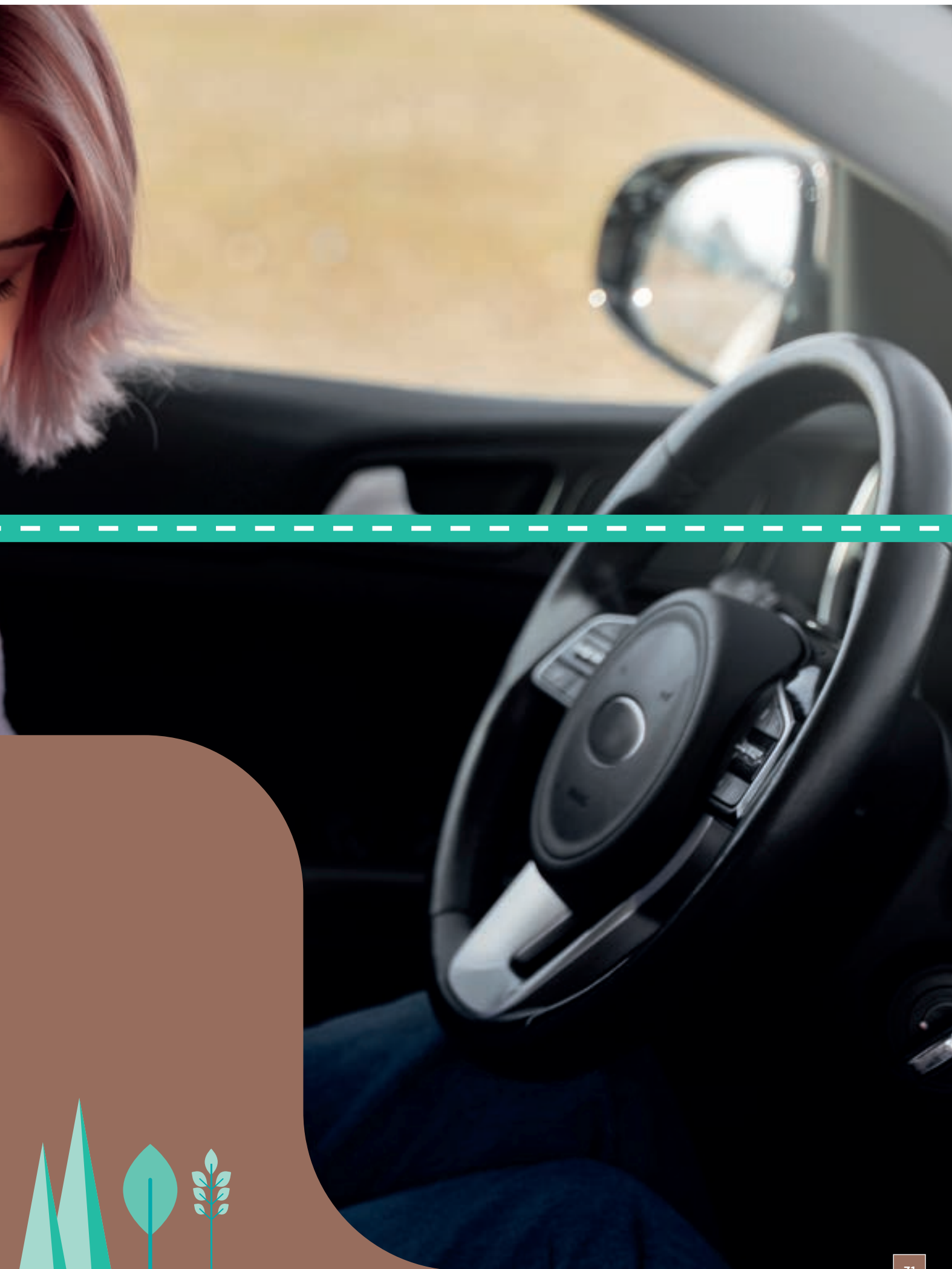
GARANTIR LA SÉCURITÉ SUR LES CHANTIERS

- Systématiser une analyse des chantiers vis-à-vis des risques et des conditions de circulation (élaboration d'un dossier d'exploitation sous chantier/définition des dispositifs de signalisation temporaire).
- Proposer des zones de sécurité le long des chantiers et privilégier si possible des travaux hors circulation avec déviation (partenariat avec les acteurs des TP).
- Développer des systèmes d'information routière en temps réel (site inforoute³⁴, partenariat avec Waze).

CONCEVOIR DES ROUTES ET VOIES VERTES À HAUT NIVEAU DE SÉCURITÉ

- Intégrer les questions de sécurité routière dans le référentiel technique de conception de projets.
- Effectuer des contrôles de sécurité des projets routiers, en phase d'étude et de mise en service.
- Auditer et sécuriser les passages à niveau en partenariat avec la SNCF et la Région.
- Expertiser plus finement certains itinéraires sensibles, afin de définir et programmer les actions à engager à court et moyen terme.







LEVIER N°4

UNE COMMUNAUTÉ ENGAGÉE

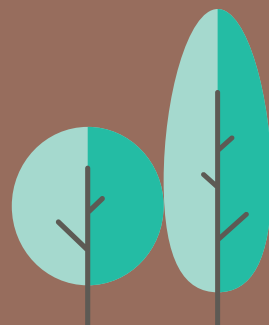
La sécurité routière est une politique publique partagée qui exige la mobilisation de tous les acteurs concernés, qui chacun à leur niveau constituent des relais essentiels pour rendre les routes héraultaises plus sûres.

Au-delà de moyens humains et financiers mobilisés par le Département, les principaux leviers pour lutter contre l'insécurité routière nécessitent de fédérer une véritable communauté engagée dans l'action.

Être distrait par un appel revient à se priver de 50 % d'informations ou plus durant un déplacement et à multiplier le risque d'accident par trois. Dans le cas d'un SMS, la lecture multiplie le risque d'accident par 23. Pour ne pas risquer de troubler son attention en voiture, en moto, en trottinette ou en vélo, le téléphone peut être mis en mode avion, le GPS peut être préparé à l'avance et en cas d'urgence, on s'arrête.

DÉVELOPPER LES PARTENARIATS INSTITUTIONNELS ET ASSOCIATIFS

- Poursuivre la collaboration avec la Préfecture et ses services, via une convention de partenariat spécifique.
- S'appuyer sur le « Comité des usages des routes et voie vertes départementale », instance rassemblant des associations d'usagers de multiple sensibilité.
- Accompagner et soutenir les acteurs associatifs engagés sur la prévention.
- Collaborer avec les assureurs et leur fondation.
- Dialoguer avec les usagers les plus vulnérables via des référents (Monsieur Vélo et Monsieur Moto du CD34).
- Développer les échanges (chercheurs, université, CEREMA, clubs métiers...).
- Animer un réseau départemental de structures engagées sur des plans de prévention de risques routiers, notamment avec les acteurs locaux de l'ingénierie et des travaux publics.
- Assister les communes pour conduire leurs études et travaux de sécurité, dans le cadre d'Hérault Ingénierie.





S'ORGANISER EN INTERNE

- Nommer un élu départemental référent en charge de la thématique.
- Assurer un pilotage renforcé de ce plan stratégique au sein du Pôle des Routes et Mobilités.
- Conduire et évaluer la mise en œuvre du plan au sein du SESR, un service spécialisé avec des experts.
- S'appuyer sur un réseau de correspondants SR, dans les services routiers territorialisés.
- Mobiliser des volontaires en service civique sur des actions de sensibilisation.
- S'appuyer sur la direction de la communication pour mieux sensibiliser les Héraultais et les touristes (site web, campagnes, radio réseaux sociaux...).

CONSTITUER UN OBSERVATOIRE DÉPARTEMENTAL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- Réaliser une étude poussée sur l'accidentalité des routes départementales tous les 5 ans.
- Effectuer un suivi pluriannuel spécifique de l'accidentalité sur le réseau bidirectionnel limité à 90 km/h.
- Systématiser une analyse détaillée des accidents mortels.
- Animer un Comité d'Observation et de Suivi des accidents (COSUI), avec les acteurs institutionnels de la SR (Préfecture, DDTM34, pompiers, force de l'ordre), permettant d'analyser des situations particulières et d'échanger sur les solutions opérationnelles.
- Capitaliser les données sur les autres accidents via une main courante et le logiciel Traxy.
- Organiser la remontée des informations sur les accidents sans blessés via l'animation locale de la Charte d'Interventions et de Secours (avec le SDIS, la Police et la Gendarmerie).

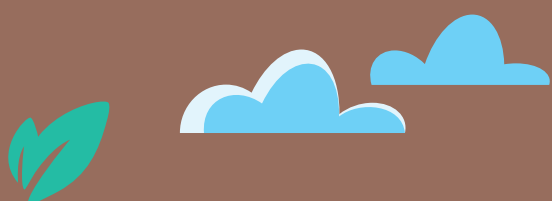
INNOVER POUR ALLER PLUS LOIN

- Expérimenter des outils embarqués couplés à de l'intelligence artificielle pour identifier les zones d'alertes ou de presque-accidents.
- Développer des systèmes de signalement des défauts des infrastructures par les usagers.
- Proposer aux communes de signer une « charte d'engagement pour la sécurité routière ».
- Organiser un concours départemental de la sécurité routière.
- Expérimenter des procédés innovants (équipements de la route, signalisation dynamique...) et des démarches de prévention originales (mobilisation de TIG, utilisation d'escape game, outils numériques...).

« Être distrait par un appel téléphonique au volant revient à se priver de plus de 50 % d'informations, et à multiplier le risque d'accident par trois. Dans le cas d'un SMS, la lecture multiplie le risque d'accident par 23. Pourtant le téléphone peut être mis en mode avion, et en cas d'urgence, on s'arrête ! »

*La représentante de la
Prévention Routière*





LEVIER N° 5 DES MOYENS RENFORCÉS

Face à ces enjeux sociétaux, la collectivité a souhaité **hisser la sécurité routière au rang d'enjeu départemental majeur**.

Aussi, pour sécuriser ses infrastructures de façon performante, mais aussi accompagner la dynamique avec des actions de prévention adaptées au contexte héraultais, **des moyens ambitieux** sont consacrés à la mise en œuvre de ce nouveau plan stratégique pluriannuel.

DES MOYENS HUMAINS RENFORCÉS

■ Création d'un deuxième poste d'expert technique, mobilisé sur l'analyse des accidents, les actions de prévention et l'animation d'un nouvel observatoire départemental de la sécurité routière.

■ Création d'un réseau de correspondants sécurité routière, en spécialisant 11 personnes dans les services routiers territorialisés.

DES MOYENS FINANCIERS SANCTUARISÉS

Sur ses routes et voies vertes, le Département consacrera au titre du budget des mobilités, **un montant total annuel de 28 M€ dédié à la sécurité routière**, répartis de la façon suivante :

■ Sanctuarisation de **4,5 M€** au titre de **l'exploitation et entretien du réseau** (surveillance du réseau routier et cyclable, entretien du marquage au sol, maintenance des glissières de sécurité, entretien des panneaux de signalisation, fauchage lié à la sécurité, interventions d'urgence sur les accidents).

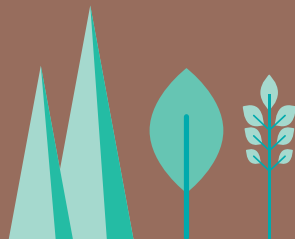
■ Sanctuarisation de **23 M€** au titre de **la modernisation du réseau** (mise en sécurité d'itinéraires, équipements pour les motos, renouvellement des couches de roulement, sécurisation des traverses d'agglomérations, traitement de points noirs, sécurisation des voies vertes).

■ Sanctuarisation de **0,5 M€** au titre des **actions de prévention**, pour agir plus efficacement sur les comportements (animations et actions de formation sur le vélo, formation des 2 roues motorisés, subventions aux associations et plateformes de mobilités, actions liées aux conduites à risques).

Parallèlement, le Département poursuit ses **actions en direction des communes au titre des solidarités territoriales**, en les accompagnant de la façon suivante :

■ Soutien aux aménagements de sécurité, avec le dispositif de subvention au titre des amendes de police.

■ Subventions des travaux de sécurisation de la voirie municipale, dans le cadre de l'aide aux communes.



« À la FFM34, notre commission infra est à l'écoute des usagers qui souhaitent signaler des points noirs et alerte les gestionnaires de voirie.

Le Département est particulièrement réactif pour analyser et surtout traiter les problèmes de sécurité signalés »

*Le Coordonnateur de la
Fédération Française des
Motards en Colère*



Je veux contacter le Département, je fais comment ?

04 67 67 67 67

herault@herault.fr

Hôtel du Département
Mas d'Alco-1977, avenue des Moulins
34087 MONTPELLIER Cedex 4

Suivez-nous sur :



departementdelherault



heraultinfos



Mon Herault

