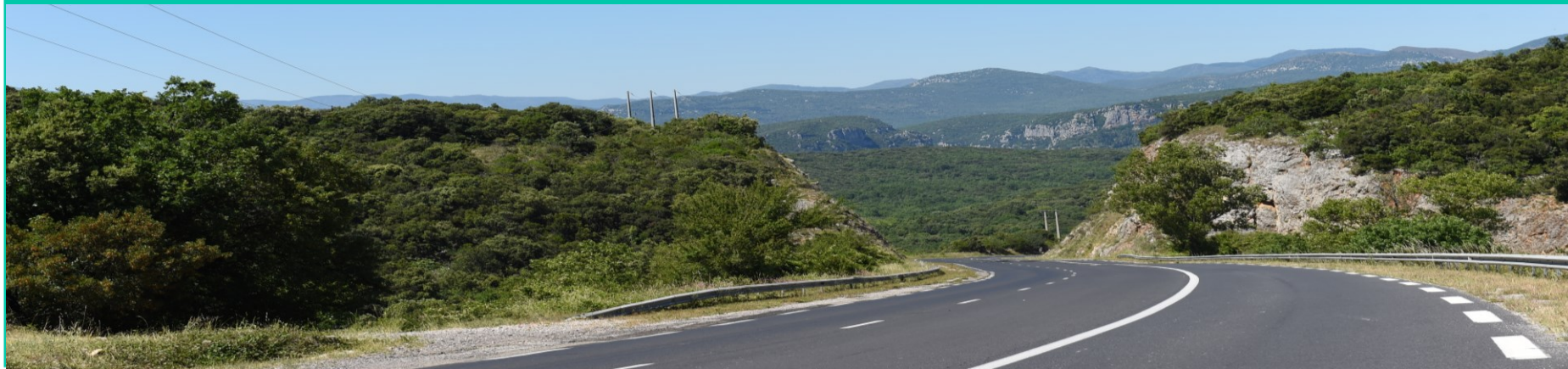


Dispositifs d'alerte sonore sur RD612



Exploitation:

- Réseau de catégorie 1
- Route à grande circulation
- Itinéraire de substitution A9
- Itinéraire TE
- TMJA (2023) 17000v/j, 5% PL
- TMJE (2023) > 20 000v/j
- VMA 80km/h
- Axe structurant Montpellier/Sète
- Accès zone portuaire de Sète
- Présence d'un radar tourelle au PR21+725

Géométrie:

- Section bidirectionnelle (pas de TPC) délimitée par 1 giratoire aux 2 extrémités
- Section type déviation d'agglomération avec 2 échangeurs dénivelés (7km)
- Calibrée en vue d'une extension à 2x2 voies (voies de 3,50m)
- Masques de visibilité (tracé en plan et profils en long).



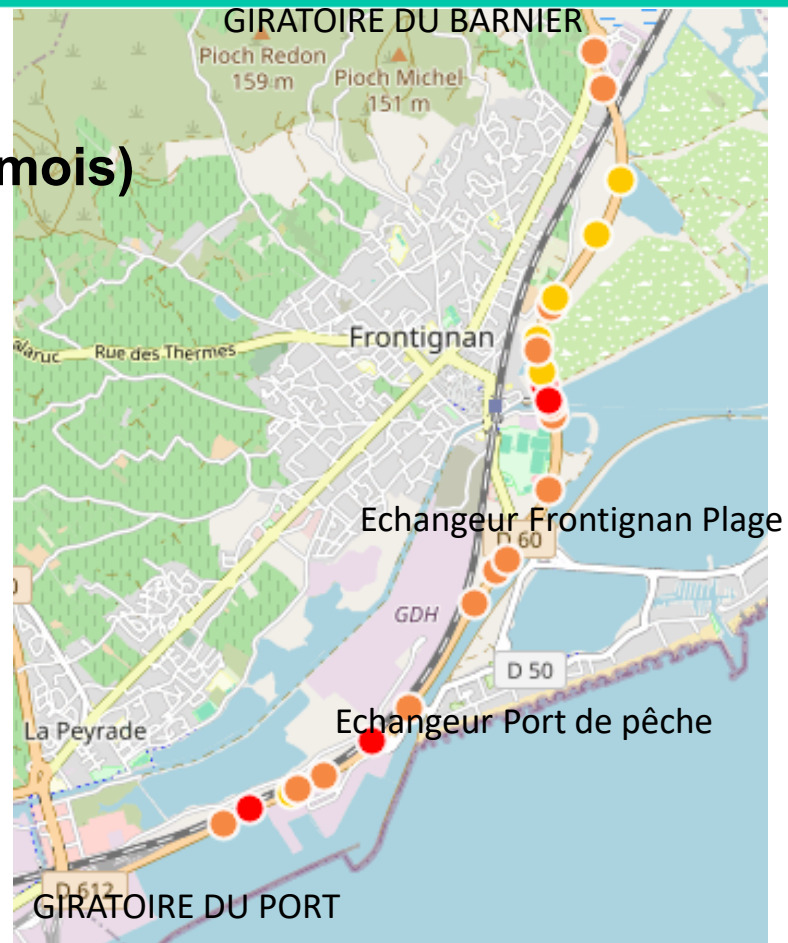
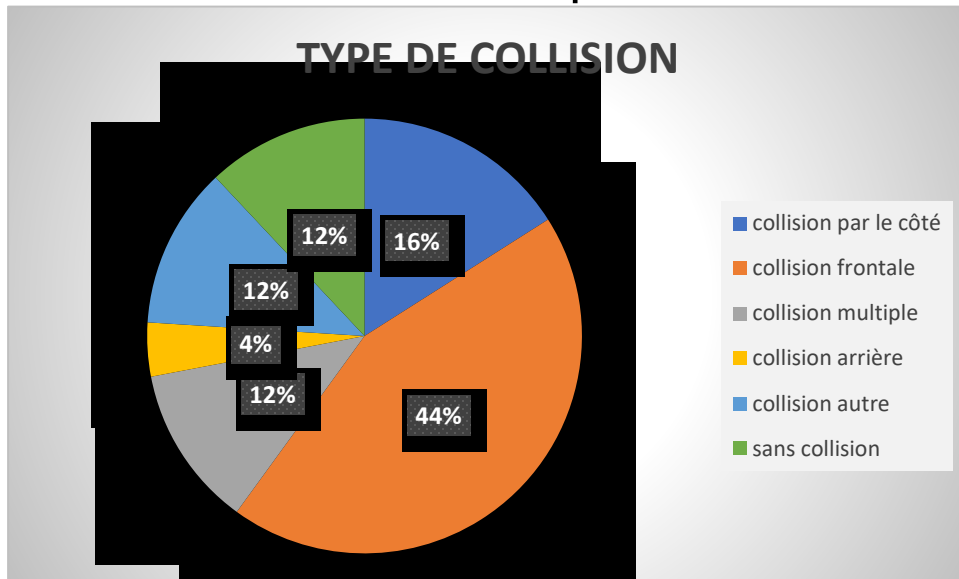
Accidentalité

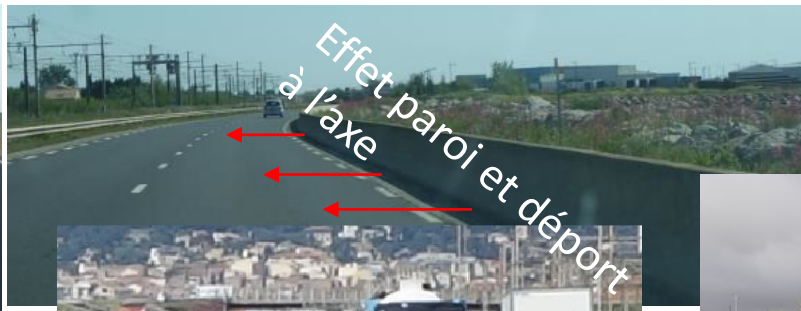
Du 01/01/2010 à 31/05/2021 (10 ans + 5 mois)

25 accidents corporels

4 tués

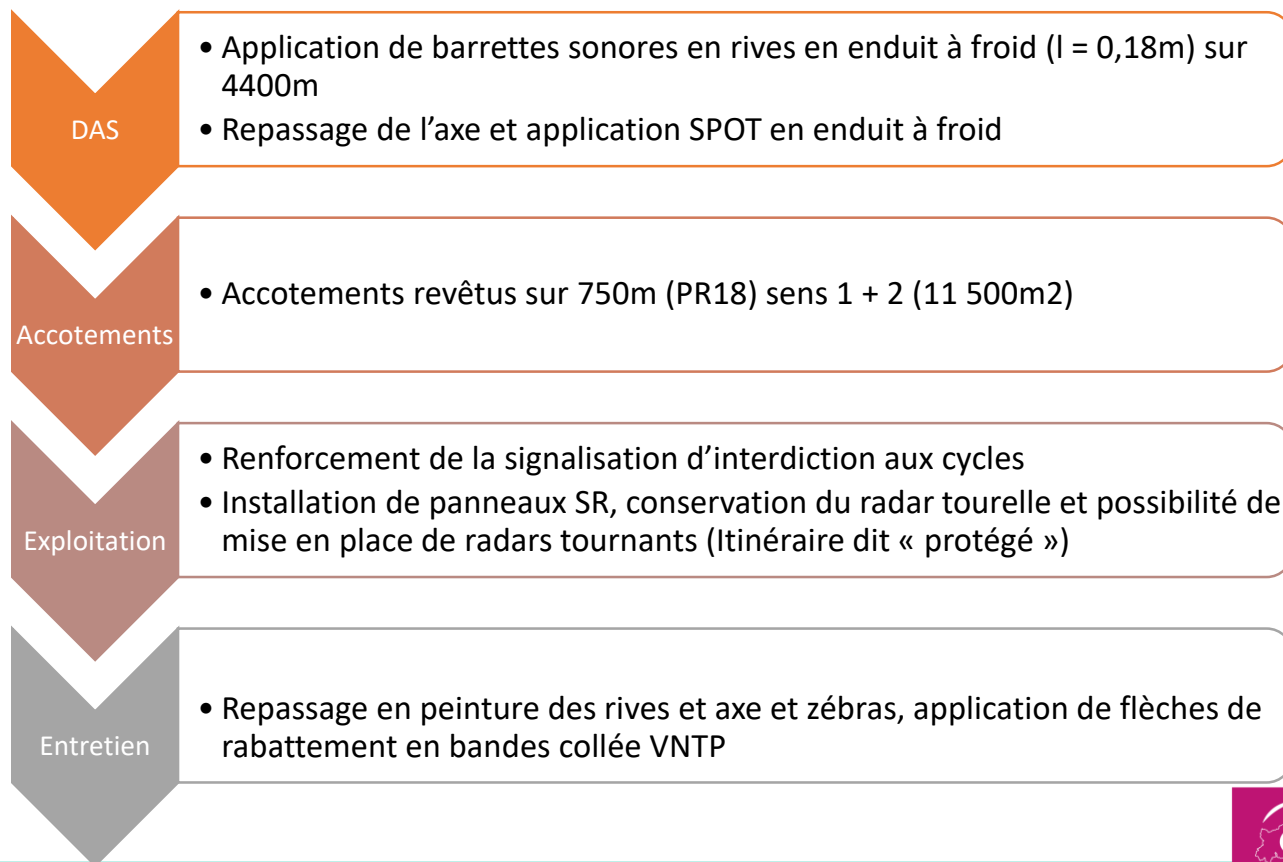
43 blessés dont 25 hospitalisés





Solutions de sécurisation retenues

**Mise en
œuvre
Avril/Mai
2021**





RETEX

DISPOSITIFS

- Bonne perception de l'effet sonore et vibratoire en axe et en rives.
- Application SPOT
 - Écrasement lors de la mise en œuvre
 - Garantie de tenue limitée sur une chaussée dégradée
- Durabilité à surveiller
 - Fissuration/arrachements



RETEX

ACCIDENTALITE après travaux

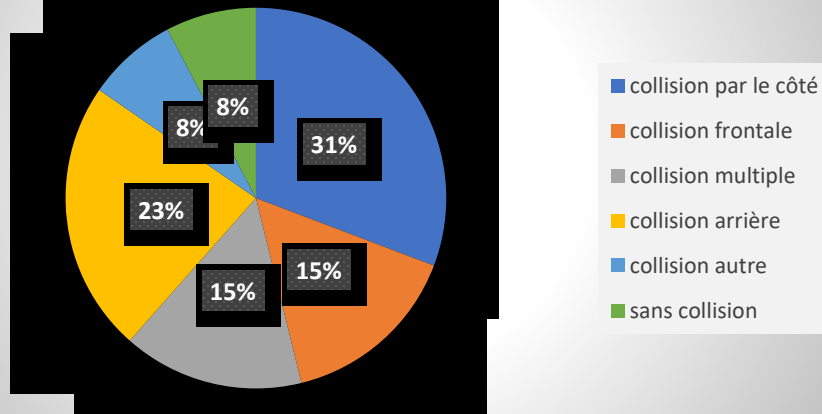
Du 01/06/2021 au 11/06/2025 (4 ans)

13 accidents corporels

4 tués (dont 1 suicide)

19 blessés (2 en giratoire) dont 7 hospitalisés

TYPE DE COLLISION



GIRATOIRE DU PORT

INDICATEURS SR	AVANT	APRES	
Nombre d'accidents corporels / périodes analysées	25 (10,5 ans)	13 (4 ans)	
Densité d'accident	0,17	0,2	=
Taux d'accident (/trafic)	2,7	3,7	+
Collision frontale	44%	15%	-
Collision arrière	4%	23%	+
Collision par le côté	16%	31%	+
Collision en chaine	12%	15%	+
Sans collision	12%	8%	-
Autre collision	12%	8%	-

Après 4 ans d'expérience, la densité d'accidents est stable.

Pondéré au trafic, le taux d'accidents est en hausse.

Ces 2 indicateurs tendent à démontrer une accidentalité à la hausse sur la section, malgré les travaux de sécurisation par DAS.

Toutefois, il semble que les DAS en axe limitent le franchissement et les chocs frontaux en nette baisse mais souvent graves (2 tués après travaux dont 1 motard). Les collisions arrières ou par le côté en nette augmentation, font suite à des comportements dangereux (demi tour ou stationnement) lors desquels les DAS n'ont aucun rôle.