

Claude Got le 29 décembre 2020

La gestion irrationnelle du retour à 90 km/h de la vitesse maximale sur les routes où surviennent la majorité des accidents mortels a de multiples facettes qui justifient la production d'analyses spécifiques.

5 - Trafic et accidentalité

Relier le trafic à l'accidentalité est une pratique qui doit être constamment associée à la gestion de la vitesse. Il nous faut connaître, pour une route donnée, le nombre annuel de tués rapporté aux milliards de kilomètres que les automobilistes parcourent sur elle. Un groupe de chercheurs a établi les cartes des voies départementales supportant des trafics élevés. La majorité de ces voies avait un niveau de qualité satisfaisant et ce sont ces voies qui reproduiront une accidentalité élevée si la vitesse est remontée à 90 km/h. Ces cartes sont accessibles sur le site internet de la Ligue contre la violence routière et sur mon site internet :

<https://violenceroutiere.fr/w/2019/08/30/les-routes-ou-la-vitesse-tue-le-plus-les-cartes-par-departement/> et sur www.securite-routiere.org/infrastructure/accidentalite_departementale.html

Exemple de la RD 417 allant de Chaumont à Bourbonne les bains, avec un parcours moyen de 59,7 km.

- 17 automobilistes ont été tués en 14 ans, soit 1,214 par an.
- Le trafic moyen est de 3042 véhicules par jour, soit un nombre annuel de km parcouru de : $3042 \times 59,7 \times 365 = 66\,286\,701$ Km.
- Pour parcourir un milliard de km pendant une année il faut donc faire $1\,000\,000\,000 / 66\,286\,701 = 15,086$ fois ce parcours
- $15,086 \times 1,214 = 18,3$ tués par milliard de kilomètres.

L'évaluation moyenne définie par l'ONISR pour une route départementale est de 11,8 tués par milliard de kilomètres. La valeur observée sur la RD 417 est donc supérieure de 52% à la valeur moyenne.

	Tués	Milliards de km	Tués par Md Km	Risque relatif
Autoroutes	295	145	2,03	0,3
Routes nationales	341	49	6,96	1
Routes départementales	2 621	222	11,8	1,7
Voies communales	706	148	4,77	0,7
Ensemble	3 963	565	7,01	1

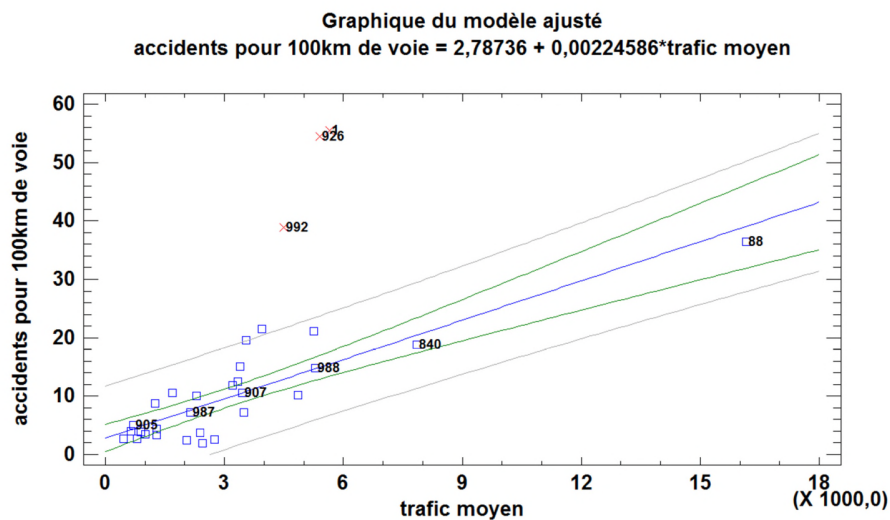
Quand le niveau de risque mesuré est anormalement élevé, il faut analyser l'ensemble de la voie avec des techniques normalisées (notamment la méthode SURE), pour identifier les facteurs de risque qui doivent être traités. L'ensemble de ces démarches doit être actualisé chaque année et les résultats conservés et accessibles, notamment sur des cartes de l'accidentalité qui font des progrès rapides depuis le développement de la géolocalisation.

Les résultats sont finalement comparés à l'ensemble de l'accidentalité du département, établie au niveau national par l'ONISR. Les effectifs sont plus importants qu'au niveau d'une voie et des variations au niveau annuel peuvent être utilisés dans des départements dont la population est importante. L'ONISR publie des résultats regroupant 5 ans d'accidentalité, ils permettent des comparaisons au niveau national, incluant des départements qui ont des faibles nombres d'habitants ou à l'opposé une densité élevée sur une surface faible. Au cours des 5 ans allant de 2015 à 2019 le taux moyen de mortalité par million d'habitants de la Haute-Marne a été de 84 tués. La moyenne nationale est de 52 tués et la Haute Marne se situe à la 76^{ème} place. Il est très important d'avoir ces valeurs totales, elles sont complémentaires de celles obtenues au niveau des voies supportant les trafics les plus élevés. Quand le Président de la Haute-Marne s'est précipité sur le retour à 90 km/h pour être le premier à prendre cette décision, il a indiqué qu'il restait fidèle à ses engagements et qu'il avait « réalisé des études d'accidentologie, tronçon par

tronçon ». Il s'est gardé de publier les niveaux de sécurité des routes de son département remises à 90 km/h. Ses références sont la démagogie et non la santé publique.

La loi permettant de remonter la vitesse à 90 km/h n'a pas défini la « base d'une étude d'accidentalité ». En l'absence de critères précis et contraignants, les responsables départementaux ont établi leur conception d'une étude d'accidentalité. Le président de la Haute-Marne accepte un niveau de mortalité élevé sur les routes de son département, sans produire des analyses du type SURE pour caractériser les facteurs d'accidentalité.

En 2014, invité à une réunion de sécurité routière en Aveyron, j'ai établi une analyse associant les trafics et l'accidentalité des routes les plus importantes. J'ai créé un graphique avec d'un côté la mortalité rapportée à 100 km de voies et de l'autre le trafic moyen. Je joins en annexe ce graphique facilement interprétable.



Sur ce graphique trois voies ont un niveau de risque élevé. J'ai été surpris par les deux valeurs pratiquement identiques de la RD1 et la RD926. La carte permettait de constater que les deux identifiants concernaient la même voie, de part et d'autre de Villefranche-de-Rouergue. Ces deux départementales ont une bonne infrastructure, mais elles ont de nombreux facteurs de risque (courbes, sorties de maisons et de chemins agricoles ou forestiers, intersections). La meilleure solution serait d'avoir une limitation à 70 km/h des segments à risques.



Les analyses de ce type exigent un trafic suffisant et un temps long pour obtenir des résultats de qualité. En plus de ces exigences minimales relatives aux trafics, il est indispensable d'associer les observations de terrain pour caractériser les modalités d'accidents qui paraissent en quantité excessive, compte tenu des autres facteurs. La qualité des cartes, de la géolocalisation et des observations par satellites facilitent ces diagnostics de risque sur le terrain. Ils concernent notamment les départements qui associent des faibles densités de population et de très nombreuses voies supportant un faible trafic.



Conclusion : les analyses de trafic sont très importantes, mais elles ne doivent pas être exploitées isolément. Il faut les associer aux observations des voies et aux résultats des BAAC, avec des méthodes validées. La loi permettant de remonter la vitesse maximale à 90 km/h devait intégrer un arrêté définissant les indicateurs permettant de caractériser l'accidentalité d'une voie : le nombre de tués sur la longueur de la voie, ce nombre rapporté au milliard de kilomètre et quand le trafic est faible, une analyse de type SURE.