

L'exemple de la Haute-Marne

Les arguments utilisés par les pro-vitesse sont consternants :

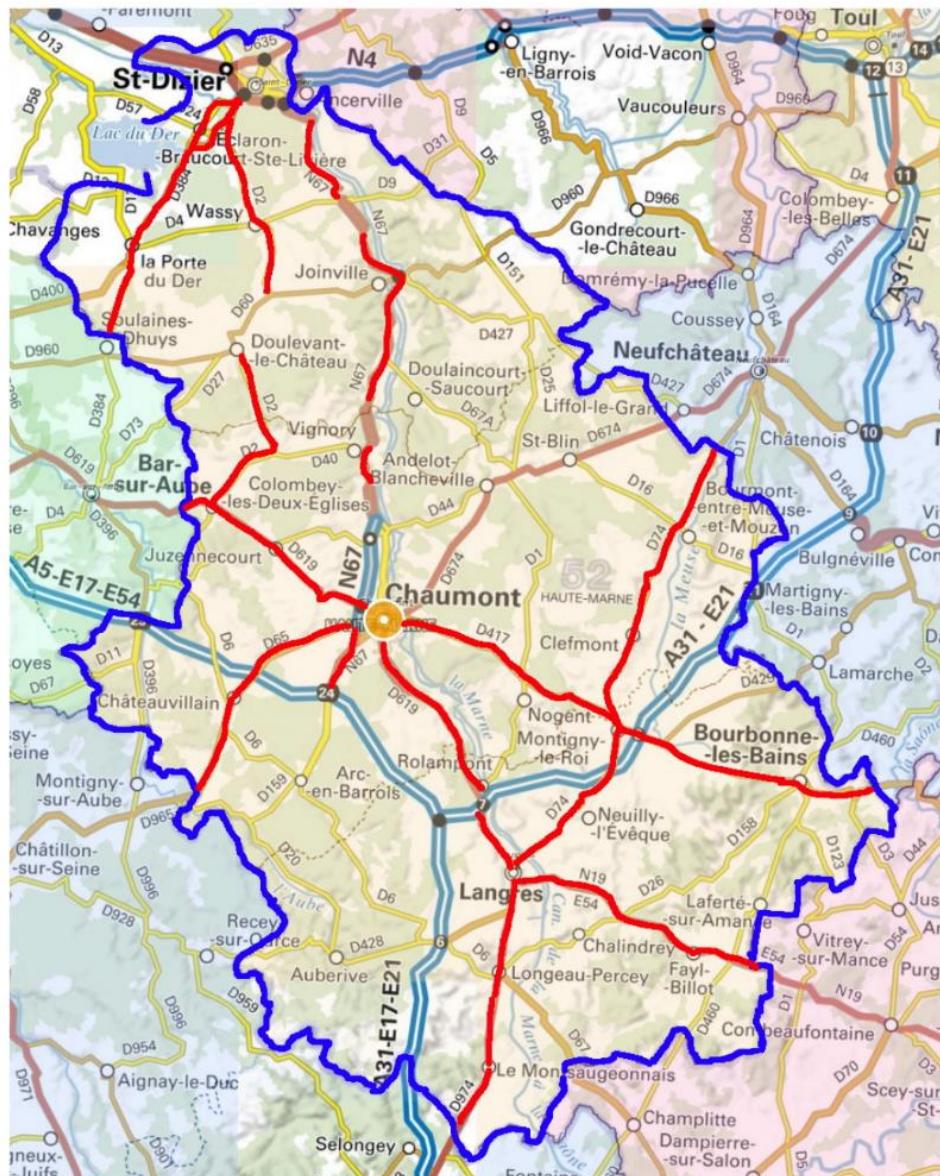
Quand Nicolas Lacroix, le Président de la Haute-Marne indique ses références : *"Je n'ai pas de leçons à recevoir des experts nationaux, nous connaissons très bien nos routes, on a beaucoup travaillé sur le terrain"*. Il ne sait pas que les caractéristiques des routes n'interviennent pas dans la réduction de l'accidentalité produite par une diminution ou un accroissement de la vitesse. Si une séparation des sens de circulation est créée, il y aura une réduction du risque imputable à la modification de la voie, mais si elle est remise à 90 sans modification de sa structure, le risque reviendra à son niveau initial.

Autoriser la remise à 90 d'une route en : « *considérant que la RD 417 présente toutes les caractéristiques géométriques ainsi que les équipements de sécurité adaptés pour y réglementer la vitesse maximale à 90 km/h.* » n'est pas un argument valide. Les routes ont des qualités très variables, et la RD 417 avait déjà ses qualités et ses défauts en 2017. Il est facile de les analyser. La phase initiale est l'examen de la carte de ce département représentée ci-dessous, accessible depuis près de 2 ans.

L'objectif de cette étude a été de déterminer quelles sont les voies sur lesquelles sont observés les plus grands nombres de décès, de les représenter sur une carte et de calculer le pourcentage de leur longueur par rapport à la longueur totale des voies sans séparateur médian.

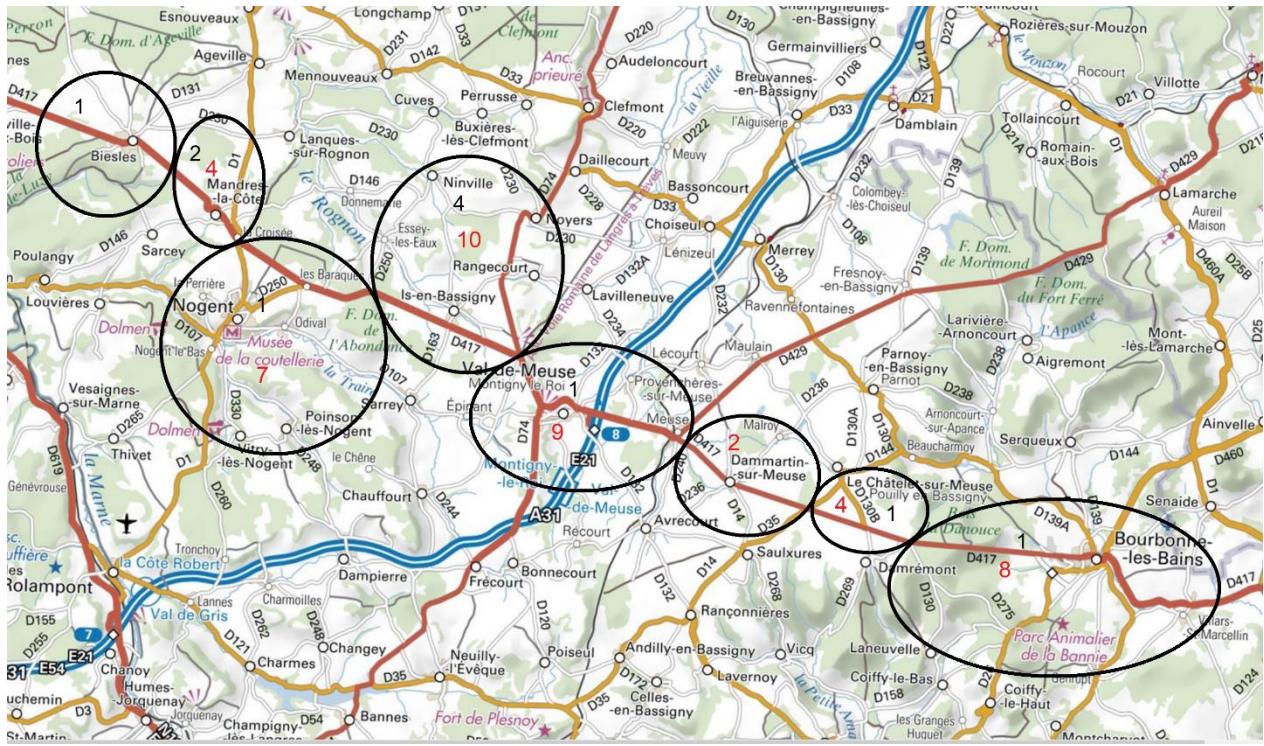
	n° de voie	nb. de tués	nb. de km	nb.tués/km	cumul km	cumul tués	% de voies	% de tués
1	N67	20	58	0,34	63	20	1,57	14
2	N19	12	41	0,29	104	32	2,59	22
3	D974	8	30	0,27	134	40	3,33	28
4	D417	13	60	0,22	194	53	4,83	37
5	D384	8	42	0,19	236	61	5,87	43
6	D65	5	32	0,16	268	66	6,67	46
7	D2	7	46	0,15	314	73	7,81	51
8	D619	6	50	0,12	364	79	9,06	55
9	D74	6	58	0,10	422	85	10,50	59

Précisions :



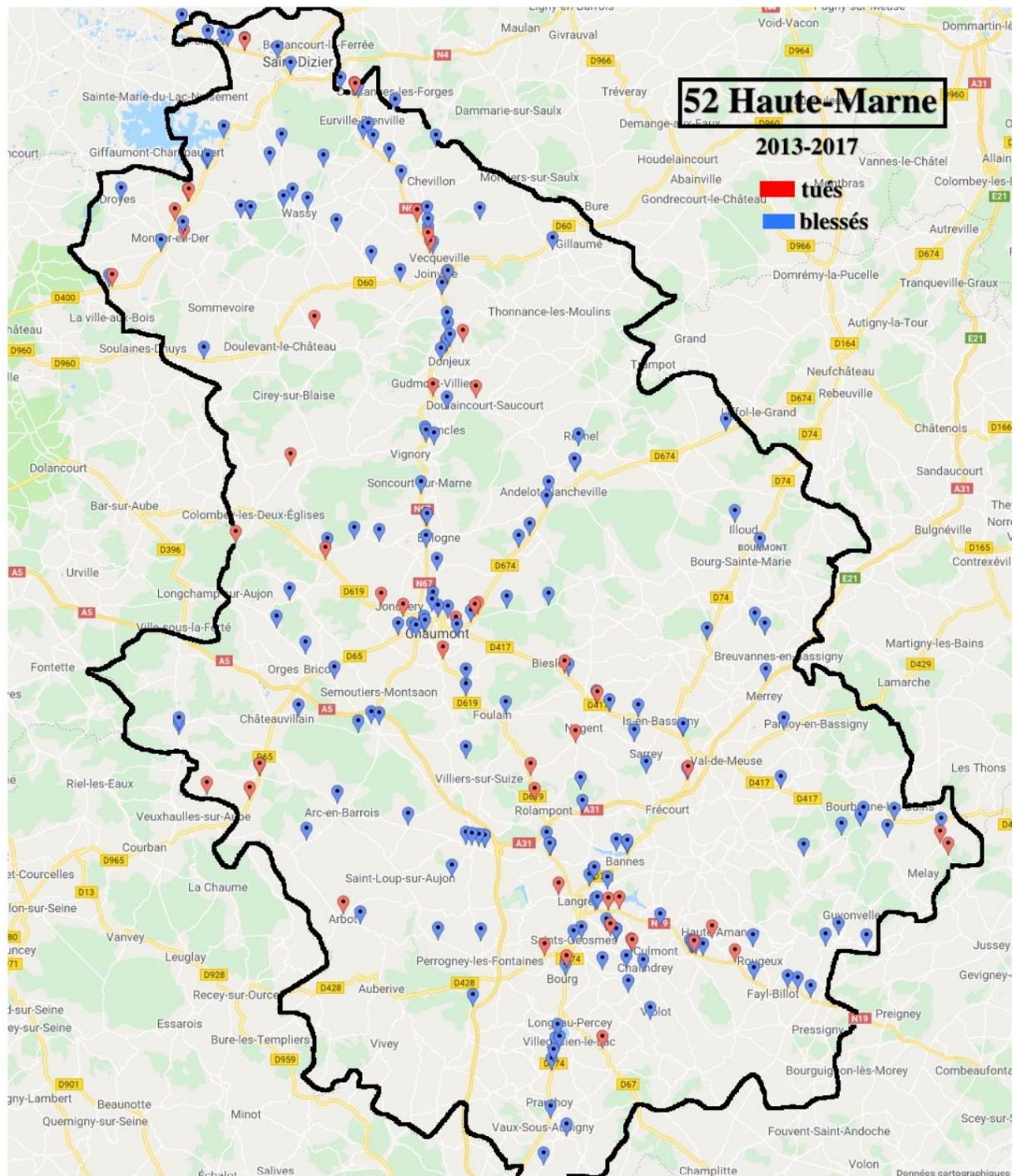
Les voies de la carte ci-dessus sont celles dont les valeurs sont indiquées dans le tableau ci-dessous (années 2006-2015).

La carte suivante illustre l'accidentalité sur une partie de la RD 417 dans la Haute-Marne de 2005 à 2018. Les cercles sont tangents aux limites communales (le BAAC indique le code INSEE des accidents), le nombre d'accidents avec blessés hospitalisés est en rouge et les accidents avec des tués en noir). 2 accidents ne sont pas représentés, les codes INSEE étant inexacts). La notion importante est la diffusion des accidents dans l'ensemble des communes. La division par 18 de la mortalité au kilomètre parcouru au cours des 50 dernières années a modifié la répartition des accidents. La notion de points noirs avait une importance qui s'est réduite, des aménagements adaptés les ayant supprimés. La majorité des accidents sont répandus de façon aléatoire sur l'ensemble d'une voie.



Analyse de l'accidentalité sur les voies hors agglomération et hors réseau autoroutier pendant 5 années (2013-2017)

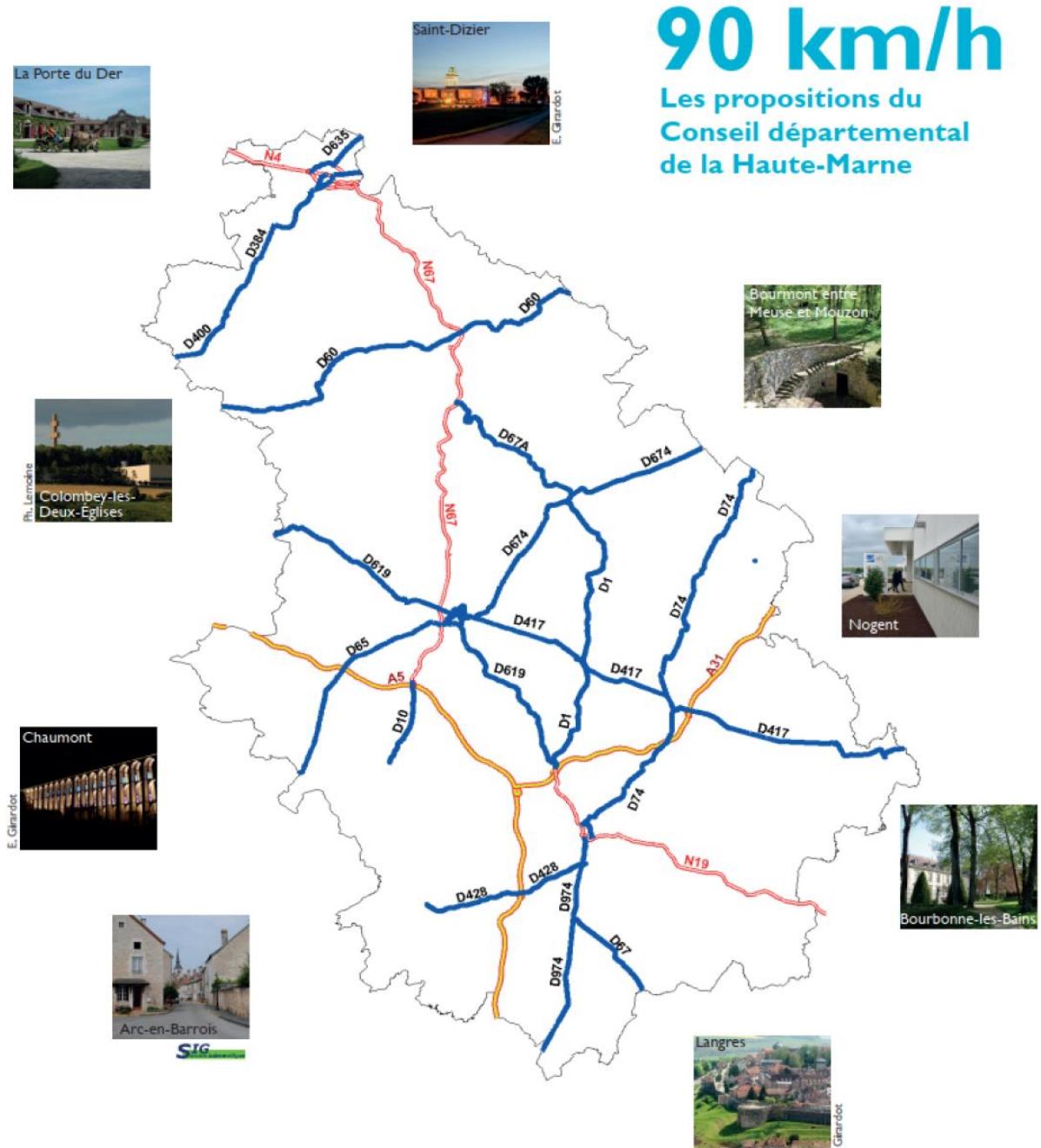
232 accidents :
50 avec un ou plusieurs tués
182 avec un ou plusieurs blessés hospitalisés



Propositions de retour au 90 dans la Haute Marne

90 km/h

Les propositions du
Conseil départemental
de la Haute-Marne



Une fois identifiée l'accidentalité au niveau des voies (nombre d'accidents, localisation), il convient de situer le niveau de risque en utilisant l'unité de mesure adaptée qui a été décrite : la mortalité au milliard de kilomètres parcourus.

- RD 417 : 16 accidents, 17 tués en 14 ans soit 1,214 tués par an
- 59,7 km de longueur, trafic moyen de 3042 véhicules par jour
- 66 286 701 km par an. Un milliard divisé par ce trafic annuel = 15,086
- Tués par milliard de kilomètres = $1,214 \times 15,086 = 18,31$
- Comparaison entre 18,31 et la moyenne de 11,8 pour les RD : accroissement de 55% du risque de se tuer pour les véhicules qui ont parcouru la RD 417.