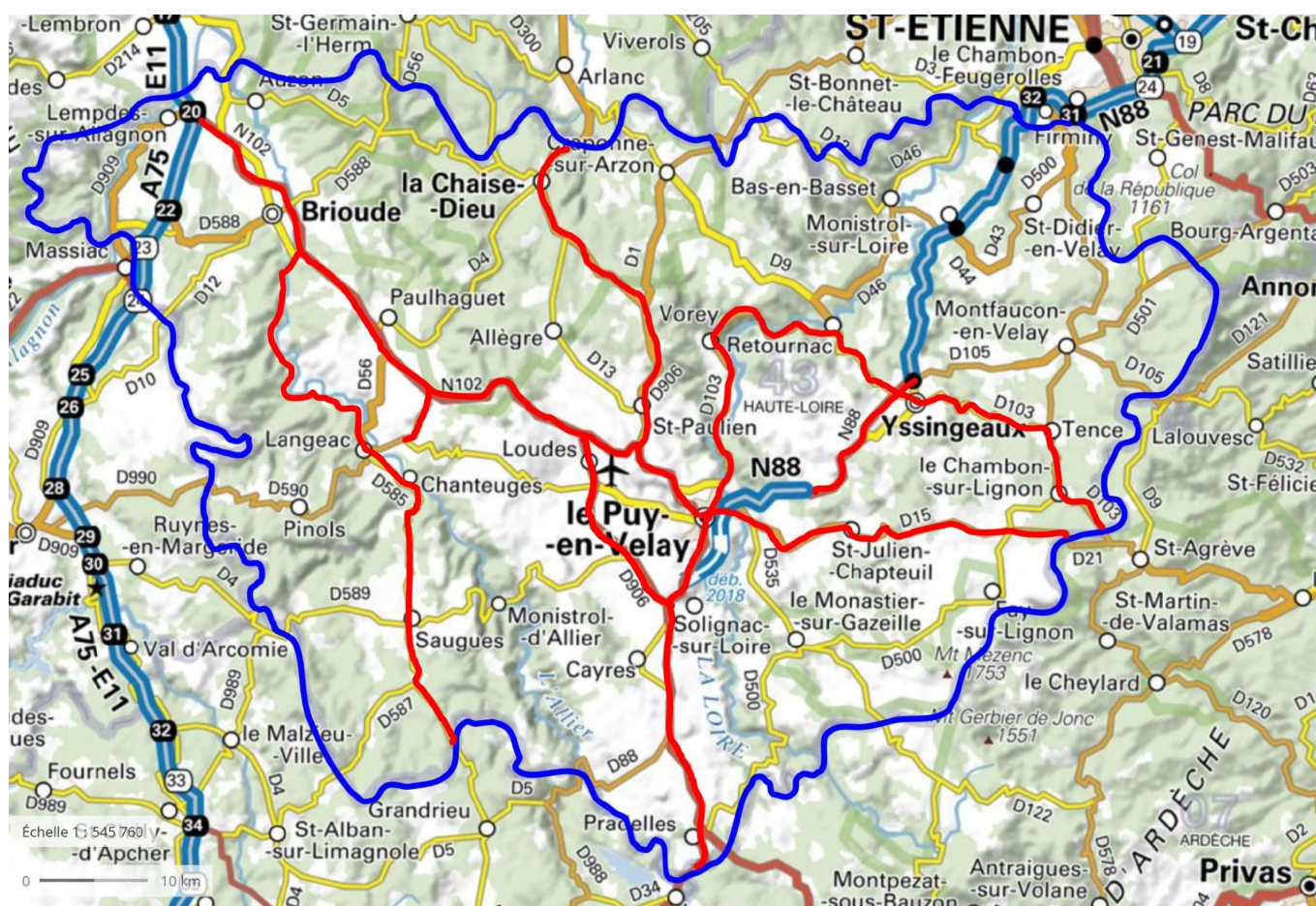


## 43 Haute Loire

Analyse de la mortalité sur les voies hors agglomération et hors réseau autoroutier pendant 10 années (2006/2015)

**Les 6 voies où ont été observés les plus grands nombres de tués, représentant seulement 8% de la longueur totale des routes sans séparateurs médian, concentrent 50% des tués.**

Carte des voies



### Commentaires

La Haute Loire a peu de voies autoroutières et deux grandes voies nationales ont un trafic très important, l'une Nord-Sud et l'autre gagnant Clermont Ferrand vers le Nord-Ouest. Elles représentent à elles deux plus de la moitié de la mortalité hors agglomération sur des voies dépourvues de séparation des sens de circulation.

**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	km de voie	nb.tués/km	cumul km	cumul tués	% de voies	% de tués
1	D114	4	5	0,800	5	4	0,1	3
2	N88	30	53	0,566	58	34	1,6	21
3	N102	21	68	0,309	126	55	3,6	35
4	D906	10	56	0,179	182	65	5,1	41
5	D15	6	35	0,171	217	71	6,1	45
6	D103	8	81	0,099	298	79	8,4	50
7	D585	6	65	0,092	363	85	10,3	53

#### Précisions :

- 1<sup>re</sup> colonne, la liste des voies, repérées par leur n°, qui comptent le plus de tués.
- 2<sup>e</sup> colonne, le nombre de tués correspondant à chaque voie.
- 3<sup>e</sup> colonne, le nombre de km de chaque voie.
- 4<sup>e</sup> colonne, le « nb.tués/km » est le nombre de tués par km de voie, rapport entre les chiffres des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> colonne.  
**La valeur du nb.tués/km mesure l'accidentalité au kilomètre de voie.**  
 L'ordre des lignes du tableau correspond à l'ordre décroissant du nb.tués/km.
- 5<sup>e</sup> colonne, le « cumul km » figurant à la ligne n est la somme des longueurs de toutes les voies de 1 à n,  
 Le nombre figurant à la dernière ligne est la longueur totale des voies du tableau, résultat de l'addition de toutes les valeurs de cette colonne.
- 6<sup>e</sup> colonne, le « cumul tués » figurant à la ligne n est le nombre total des tués de toutes les voies de 1 à n,  
 Le nombre figurant à la dernière ligne est le nombre total de tués des voies du tableau, résultat de l'addition de toutes les valeurs de cette colonne.
- 7<sup>e</sup> colonne, le « % km voies » figurant à la ligne n est le rapport entre le « cumul km » de la ligne n et la longueur totale des voies sans séparateur médian du département (cf. données).
- 8<sup>e</sup> colonne, le « % de tués » figurant à la ligne n est le rapport entre le « cumul tués » de la ligne n et le nombre total de tués du département sur les voies sans séparateur médian (cf. données).

#### Données :

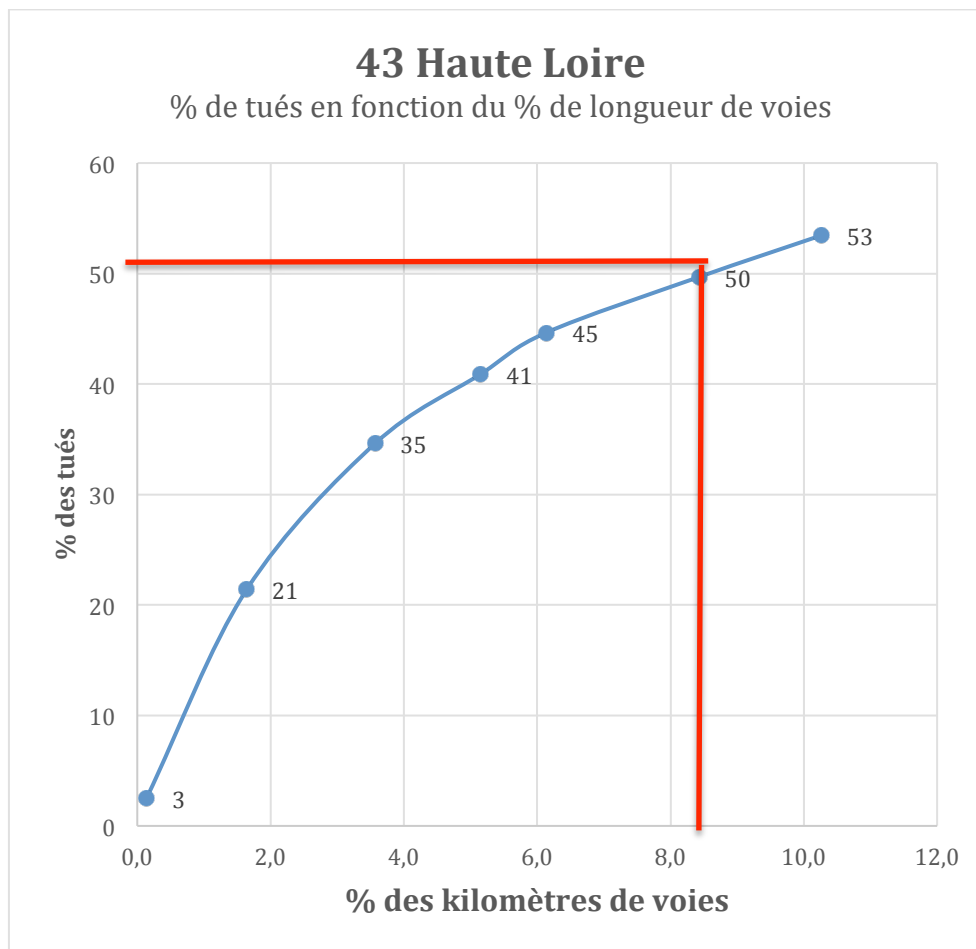
4 977 km<sup>2</sup>                      226 203 habitants                      45 habitants au km<sup>2</sup>

nombre total de tués sur les voies sans séparateur médian : **159**

3 536 Km de routes départementales et nationales sans séparation des sens de circulation.

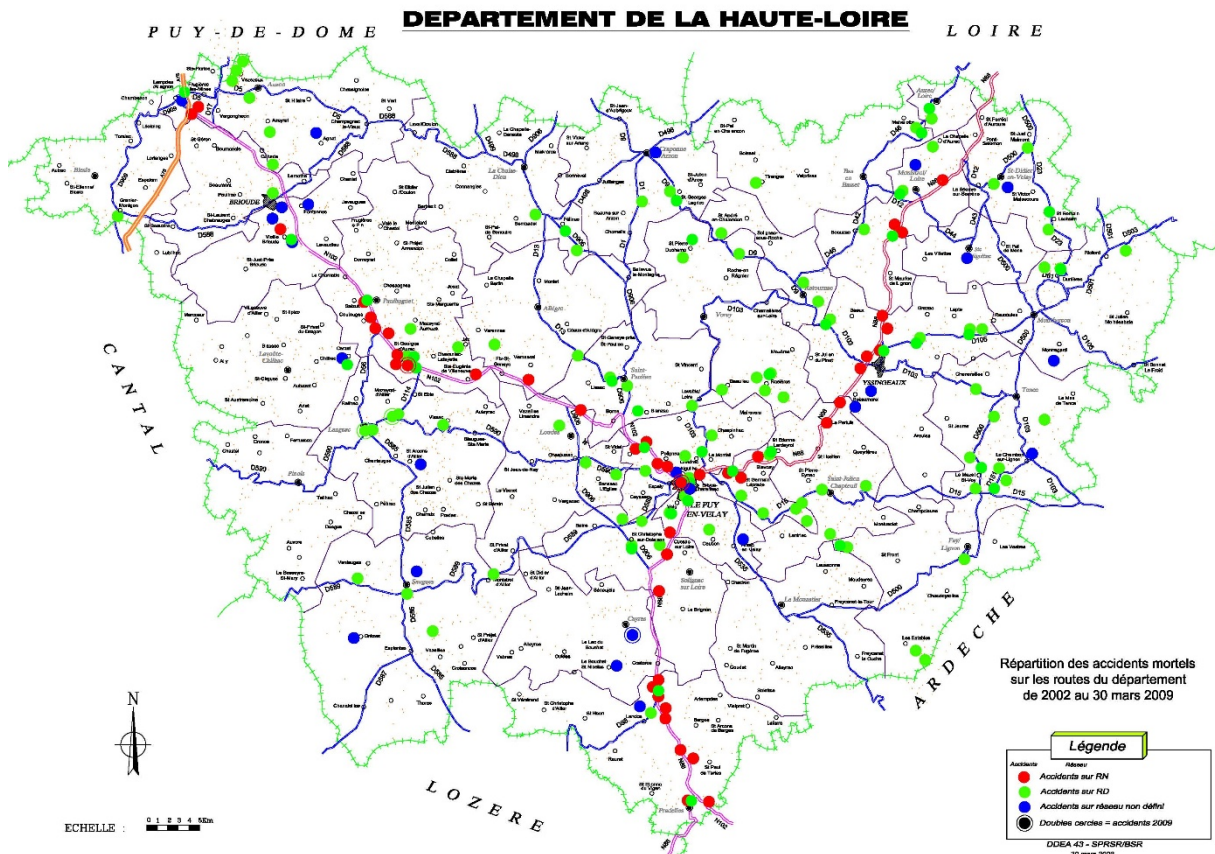
38 Km d'autoroutes

Les deux dernières colonnes du tableau permettent de tracer le graphique ci-dessous :



**7 voies représentant 10% du kilométrage comptent 53% des tués.**

Le président du Conseil Général qui n'était pas encore le Conseil Départemental, Jacques Barrot, avait invité dans son département l'auteur de l'analyse ci-dessus (Claude Got) pour mieux connaître l'accidentalité de la Haute Loire. Il était conscient de l'importance du lien entre le trafic et la mortalité et les services du département ont produit des cartes d'une qualité exceptionnelle, localisant les accidents sur une période longue.



De nombreux départements produisent des cartes localisant les accidents, mais elles portent rarement sur des durées longues (5 ou 10 ans) qui sont indispensables pour bien comprendre la nature du risque au niveau d'une voie, en associant le trafic à l'accidentalité. Jacques Barrot avait bien compris l'importance du risque lié à la vitesse sur les routes bidirectionnelles. Il n'y a que deux méthodes pour le réduire, obtenir la création d'autoroutes, et il avait obtenu de donner à la RN 88 une structure autoroutière entre St Etienne et Yssingeaux et à l'arrivée vers le Puy en Velay. Ses fonctions de ministre, notamment de la Santé et du Travail avaient développé son intérêt pour la sécurité sous toutes ses formes et pour la sécurité routière en particulier. Ce type de comportement est un marqueur de la qualité humaine d'un politique. En 2004 Jacques Barrot a assuré la Direction générale de l'énergie et des transports au niveau de l'Union Européenne. Je lui avais alors suggéré d'agir au niveau de la commission pour obtenir une limitation de la vitesse des voitures à la construction. Il s'est rapidement rendu compte que le poids du lobby allemand de la vitesse ne laissait aucun espoir dans ce domaine. Au moment du succès de la réforme de la politique de sécurité routière initiée par Jacques Chirac, il avait apprécié cette réussite et j'avais reçu le message suivant :

Bonne Année,  
Cher Claude,  
Enfin vos aig cili entmole.. et toute la France sait  
que vous avez raison...  
Je vous renouvelle ma filiale amitié  
JBarrot

Jacques BARROT - Rue Beuve-Méry - B.P. 59 - 43202 Yssingaux Cedex  
e.mail : [jb.beuve-mery@wanadoo.fr](mailto:jb.beuve-mery@wanadoo.fr) - Site internet : [www.jacques-barrot.com](http://www.jacques-barrot.com)