



# ZOOM SUR VOTRE DÉPARTEMENT

## LES CARTES QUI PROUVENT QU'IL FAUT MAINTENIR LA MESURE SUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU CIBLE

À la demande de la Ligue, le professeur Claude Got\* a coordonné une étude de l'accidentalité de 2006 à 2015 sur les 400 000 kilomètres de routes bidirectionnelles sans séparateur médian.

**Cette étude montre que dans chaque département, 50 % des tués sont recensés sur 15 % en moyenne de la longueur totale de ses routes.**

92 cartes montrent que les plus « belles » routes (souvent droites, en bon état) sont celles qui totalisent le plus de tués. Ce sont également les voies les plus circulées, celles qui ont le plus gros trafic.

*« Sans surprise, notre étude démontre que les belles routes secondaires sont celles où on meurt le plus et donc que la politique gouvernementale est pertinente, résume Chantal Perrichon. C'est un truisme, mais ça va mieux en le prouvant ! »*

\*Claude Got, Professeur de médecine, spécialiste de la sécurité routière.

### POUR COMPRENDRE :

## LE DÉPARTEMENT DES LANDES

### ANALYSE DE LA MORTALITÉ SUR LES VOIES HORS AGGLOMÉRATION ET HORS RÉSEAU AUTOROUTIER DANS LES LANDES PENDANT 10 ANNÉES (2006-2015)

Le département des Landes illustre la difficulté de traitement des longueurs de voies quand des lettres sont ajoutées au nombre désignant la voie. Nous sommes confrontés à deux situations très différentes :

- Les voies annexes à une voie principale, de faible longueur et avec de rares accidents. Si l'ensemble de cet éclatement est associé à la longueur du tronç principal, la longueur de voie prise en compte va réduire la densité (nombre d'accidents au kilomètre de voie). L'effet est cependant minime et souvent négligeable, ne modifiant pas de façon significative le bilan de la voie.
- Les voies longues qui changent de « suffixe » (on se demande pourquoi !), par exemple la D933 qui devient une D933S, puis redevient une D9333. Dans ce cas, il est nécessaire de traiter ces segments comme s'ils étaient une seule voie.

Le traitement de ces situations peut se faire avec le logiciel du SIG (système d'information géographique) qui distingue toutes les variantes des voies, segment par segment.

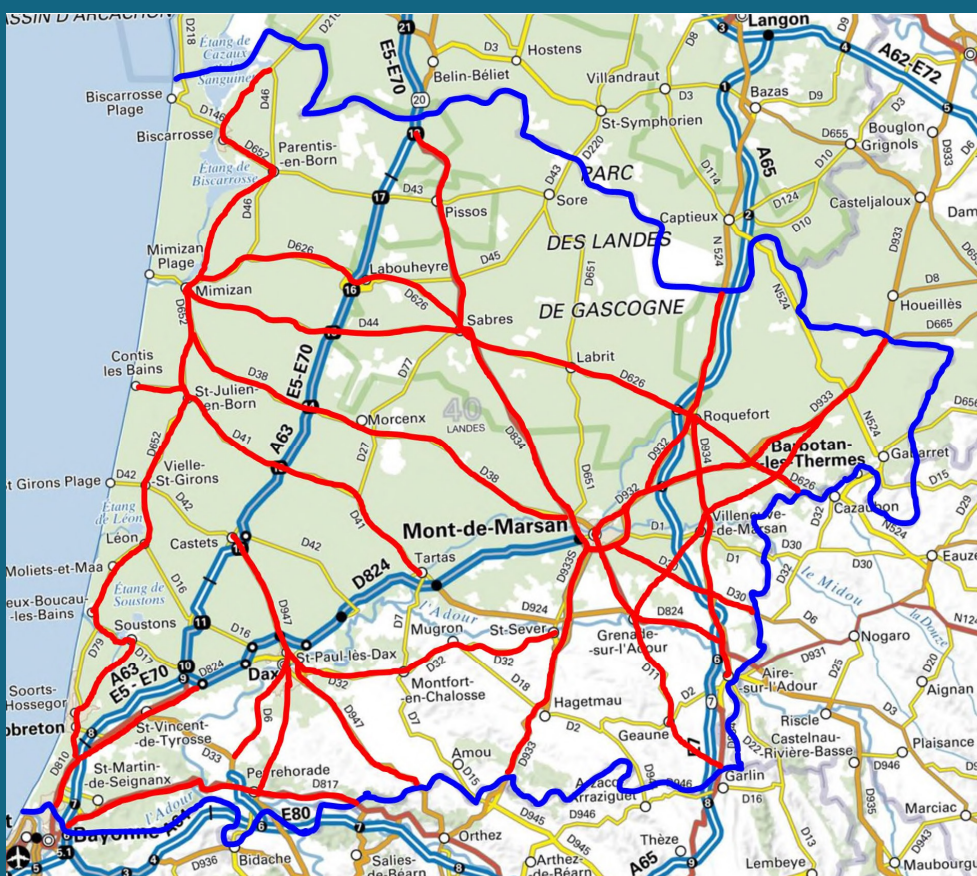


	n° voie	km de voie	nb. Tués	nb. tués/km	cumul km	cumul tués	% km voies	% tués
1	932	52	15	0,288	52	15	1,2	6
2	6	20	5	0,250	72	20	1,7	7
3	933	90	22	0,244	162	42	3,8	16
4	934	37	9	0,243	199	51	4,6	19
5	30	25	5	0,200	224	56	5,2	21
6	32	44	8	0,182	268	64	6,3	24
7	947	58	10	0,172	326	74	7,6	28
8	817	47	8	0,170	373	82	8,7	31
9	29	30	5	0,167	403	87	9,4	32
10	810	32	5	0,156	435	92	10,2	34
11	824	34	5	0,147	469	97	11,0	36
12	44	41	5	0,122	510	102	11,9	38
13	652	132	15	0,114	642	117	15,0	44
14	41	53	6	0,113	695	123	16,2	46
15	834	81	8	0,099	776	131	18,1	49
16	38	64	6	0,094	840	137	19,6	51
17	626	110	10	0,091	950	147	22,2	55
18	11	67	6	0,090	1017	153	23,8	57

Les 16 voies où ont été observés les plus grands nombres de tués, représentant seulement 20 % de la longueur totale des routes sans séparateur médian, concentrent 51 % des tués.

Ces ordres de grandeur se retrouvent dans tous les départements.

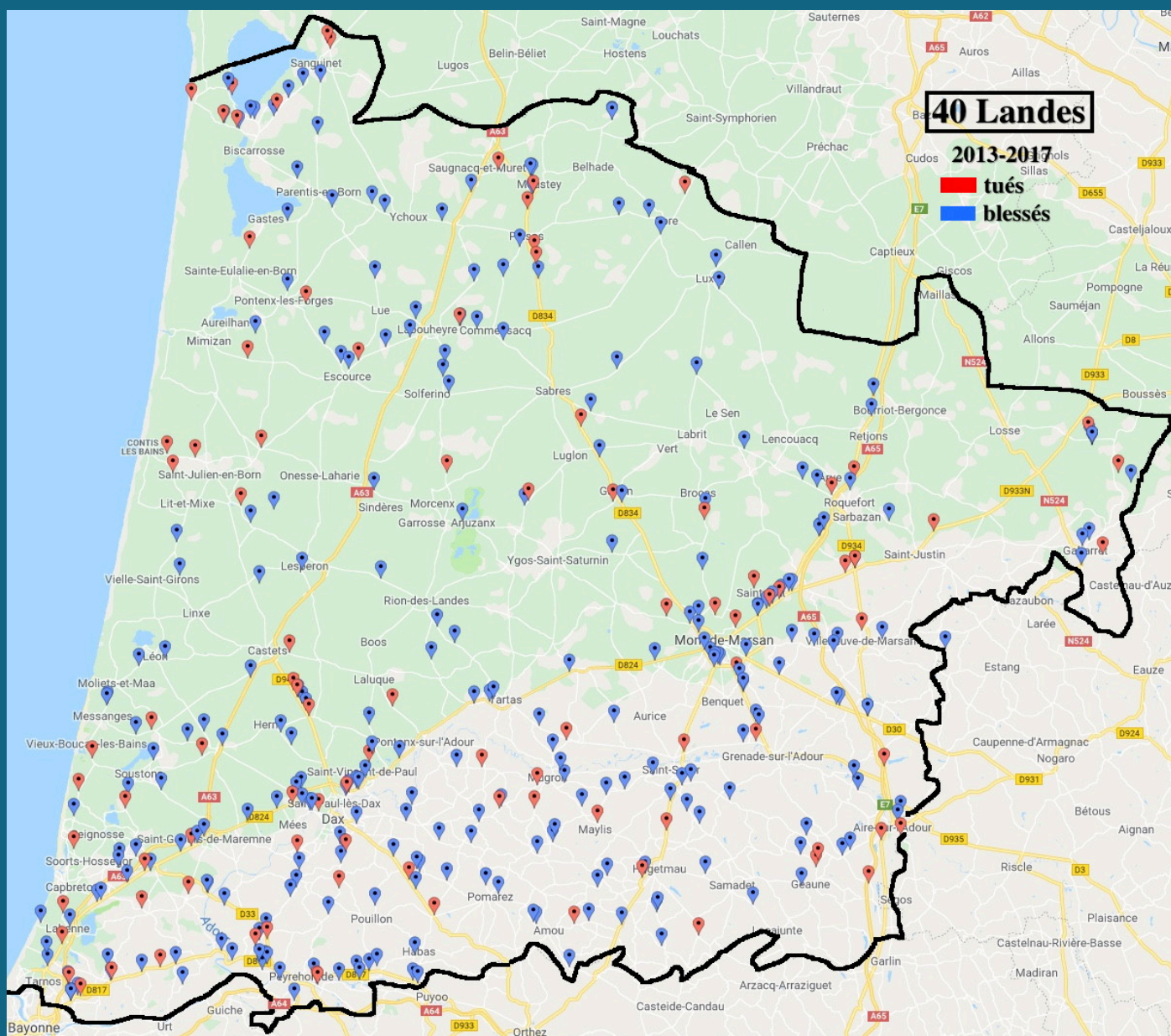
### CARTE DES VOIES SANS SÉPARATEUR MÉDIAN LES PLUS ACCIDENTOGÈNES DES LANDES



18 VOIES  
SANS SÉPARATEUR  
MÉDIAN  
=  
24 %  
DU KILOMÉTRAGE  
TOTAL  
=  
57 %  
DES TUÉS



## ANALYSE DE L'ACCIDENTALITÉ SUR LES VOIES HORS AGGLOMÉRATION ET HORS RÉSEAU AUTOROUTIER PENDANT 5 ANNÉES (2013-2017)



Les cartes de l'accidentalité de certains départements souffrent d'une légère imprécision sur la localisation exacte des accidents. En effet, de nombreux BAAC ne mentionnent ni la longitude ni la latitude du lieu de l'accident. Il s'avère qu'il y a une insuffisance de contrôle de qualité dans les données fournies par l'ONISR. Ces cartes seront perfectionnées dans les mois à venir.

**367 ACCIDENTS**

=

**99**

**AVEC UN OU PLUSIEURS TUÉS**

+

**268**

**AVEC UN OU PLUSIEURS BLESSÉS HOSPITALISÉS**

- Il y a un an, notre analyse de la mortalité durant les 10 années 2006-2015, sur les voies hors agglomération et hors réseau autoroutier, montrait que les **18 voies suivantes les plus circulées concentraient 57 % des tués** et se caractérisaient par les nombres de tués les plus élevés des Landes

**D932, D6, D933, D934, D30, D32, D947, D817, D29, D810, D824, D44, D652, D41, D834, D38, D626, D11**

- La carte (voir page précédente) montre que, durant les 5 ans 2013-2017 et tout au long de ces mêmes 18 voies, on retrouve l'essentiel des accidents mortels ou avec blessés hospitalisés.
- Augmenter sur ces voies la vitesse maximum autorisée de 80 à 90 km/h ne peut donc qu'accroître les nombres d'accidents, de tués et de blessés.

## POUR EN SAVOIR PLUS SUR



# la Ligue contre la violence routière

Consultez notre site internet : [www.violenceroutiere.org](http://www.violenceroutiere.org)

Vous y trouverez des informations spécifiques sur notre association, avec notamment les deux dernières vidéos de Claude Got, expert en sécurité routière, sur la mesure du 80 km/h et le contrôle automatisé de la vitesse.



**“385 pages pour un ouvrage de référence sur la sécurité routière”**

**Vous pouvez vous procurer ce livre au prix de 18 € en librairie ou en contactant la Ligue.**

**Pour les entreprises souhaitant diffuser le livre dans le cadre de leur action de sensibilisation à la sécurité routière, la Ligue propose un tarif spécial.**

Ligue Contre La Violence Routière  
15, rue Jobbe Duval – 75015 PARIS  
Tél. : 01 45 32 91 00 – e-mail : [secretariat@violenceroutiere.org](mailto:secretariat@violenceroutiere.org)