

52 Haute-Marne

Analyse de l'accidentalité des départementales D1, D10, D60, D67, D67A, D400, D635 du 01/01/2013 au 31/12/2018

I - D1

- Au cours de ces 6 années, on compte sur la D1 : 2 accidents avec 3 accidentés dont le tableau ci-dessous donne la composition : (résultats des BAAC disponibles sur le site de la DISR)

	Date	tué	blessé hospitalisé	blessé léger
1	09/08/2013	1	1	
2	24/06/2017		1	
	total	1	2	0

- Contrairement à ce qui est écrit dans « l'étude » de la Direction Départementale du Territoire (DIT), le nombre d'accidents n'est pas de 1, mais de 2. De plus il n'y pas 1 blessé hospitalisé, mais 1 tué et 2 blessés hospitalisés.

- Il n'est pas nécessaire d'ajouter un commentaire pour apprécier le manque de sérieux avec lequel l'accidentalité de la D1 a été traitée par la DIT, et les conclusions qui en ont été tirées.

- Par ailleurs, sur les 40 km de la D1, la DIT préconise de changer 9 fois la vitesse maximum autorisée (VMA) ! Une fois tous les 4 ou 5 km en moyenne. Ce qui obligera les conducteurs à regarder en permanence leur compteur de vitesse pour s'assurer qu'ils respectent des VMA constamment variables. Pas plus qu'une augmentation de la VMA, cette obligation supplémentaire ne peut contribuer à diminuer l'accidentalité !

II - D10

- Au cours de ces 6 années, nous comptons 1 accident, le 30/10/2016 avec 1 BH et 1BL (résultats des BAAC disponibles sur le site de la DISR).

- Pas de différence avec l'étude de la Direction des Infrastructures du Territoire (DIT) du département de la Haute-Marne.

- N'avoir qu'un seul accident à déplorer sur la D10 ne peut être un argument pour augmenter la VMA.

III - D60

- Au cours de ces 6 années, nous comptons 2 accidents, les 16/05/2013 et 02/08/2016, avec d'une part 5 blessés hospitalisés et 1 blessé léger, et d'autre part 4 blessés légers (résultats des BAAC disponibles sur le site de la DISR).

- Même dans cette situation excessivement simple, « l'étude » de la DIT oublie le second accident avec 1BH et 4BL !

- Par ailleurs, sur les 54 km de la D65, la DIT préconise de changer 19 fois la vitesse maximum autorisée ! Une fois tous les 3 km environ. Ce

qui obligera les conducteurs à regarder en permanence leur compteur de vitesse pour s'assurer qu'ils respectent des VMA constamment variables. Pas plus qu'une augmentation de la VMA, cette obligation supplémentaire ne peut contribuer à diminuer l'accidentalité !

IV - D67 et D67A

- Au cours de ces 6 années, nous comptons d'une part 1 accident sur la D67, le 16/12/2013, avec 2 blessés hospitalisés et 2 blessés légers, et d'autre part 1 accident sur la D67A, le 01/10/2017, avec 2 blessés hospitalisés et 2 blessés légers (résultats des BAAC disponibles sur le site de la DISR).

- « L'étude » de la DIT ne mentionne pas d'accident sur la D67, et pourtant il y a eu 1 tué dans l'accident du 16/12/2013. Elle oublie aussi un blessé léger sur la D67A.

- Par ailleurs, sur les 23 km de la D67A, la DIT préconise de changer 10 fois la vitesse maximum autorisée ! Une fois tous les 2 km environ. Ce qui obligera les conducteurs à regarder en permanence leur compteur de vitesse pour s'assurer qu'ils respectent des VMA constamment variables. Pas plus qu'une augmentation de la VMA, cette obligation supplémentaire ne peut contribuer à diminuer l'accidentalité !

V - D400

- Au cours de ces 6 années, nous comptons 3 accidents avec 7 accidentés dont le tableau ci-dessous donne la composition (résultats des BAAC disponibles sur le site de la DISR) :

	date	tué	blessé hospitalisé	bblessé léger
1	13/03/2013	1	1	
2	24/11/2013		4	
3	2/09/2017		1	
	total	1	6	0

- Même dans cette situation excessivement simple, « l'étude » de la DIT ne mentionne pas le blessé hospitalisé dans le premier accident hospitalisé et oublie le second accident avec 4 blessés légers !

- De plus, sur cette route d'une longueur de 7,8 km, la DIT préconise de changer 4 ou 5 fois (selon le sens de circulation) la vitesse maximum autorisée ! Une fois tous les 1,5 km en moyenne.

- La longueur de la D400 est de 7,8 km. D'après des mesures effectuées sur 298 itinéraires par le CEREMA (Évaluation-Premiers éléments : janvier 2019) des temps de trajet, qui tiennent compte de la circulation et de l'existence d'agglomérations, il faut en moyenne une seconde de plus pour parcourir 1 km quand la VMA passe de à 80 à 90 km/h. Faut-il alors changer 4 ou 5 fois de VMA pour gagner une dizaine de secondes sur un trajet qui dure environ 5 minutes.

- VI D635

- Au cours de ces 6 années, aucun accident n'est signalé dans les BAAC et dans l'étude de la DIT.

- La longueur de la D635 est de 8,5 km. Même commentaire que pour la D400 ci-dessous.