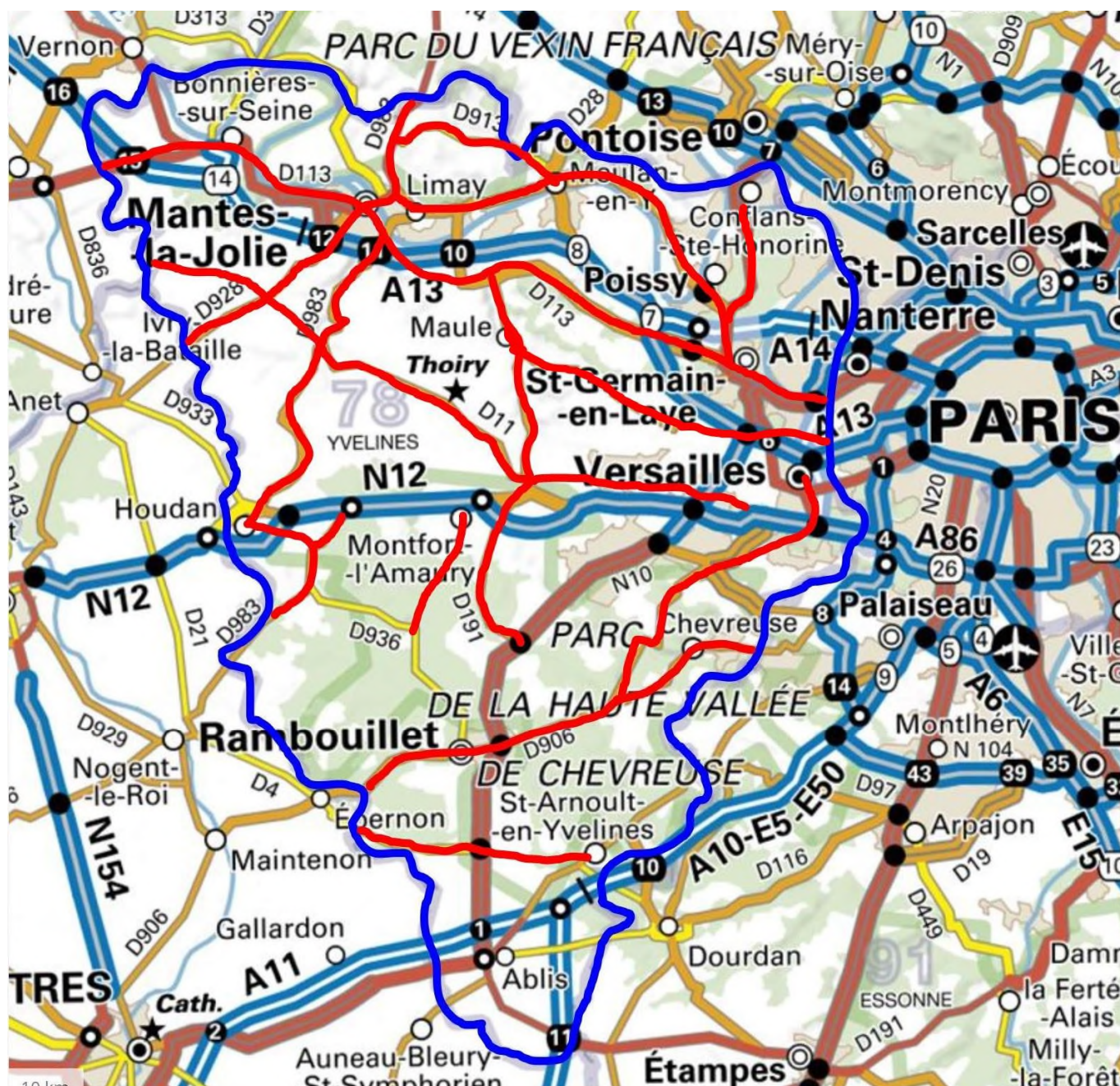


## 78 Yvelines

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

Les 12 voies où ont été observés les plus grands nombres de tués, représentant seulement 17% de la longueur totale des routes sans séparateurs médian, concentrent 50% des tués.

Carte des voies



### Commentaires

Quatre départements de la périphérie de l'Île de France ont des particularités :

- Une densité de population élevée, dépassant 500 habitants au km<sup>2</sup> pour le Val d'Oise, l'Essonne et les Yvelines
- Une asymétrie de la densité de population à l'intérieur du département, qui va croissante en se rapprochant de Paris

- Un nombre important d'autoroutes convergeant vers le centre de la région.

**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° voie	km de voie	nb. Tués	nb. tués/km	cumul km	cumul tués	% km voies	% tués
1	D179	6	3	0,50	6	3	0,38	2
2	D191	32	12	0,38	38	15	2,39	11
3	N184	11	4	0,36	49	19	3,09	15
4	D138	9	3	0,33	58	22	3,65	17
5	D113	51	14	0,27	109	36	6,86	27
6	D176	13	3	0,23	122	39	7,68	30
7	D91	23	5	0,22	145	44	9,13	34
8	D913	14	3	0,21	159	47	10,01	36
9	D906	36	7	0,19	195	54	12,28	41
10	D928	17	3	0,18	212	57	13,35	44
11	D307	23	4	0,17	235	61	14,80	47
12	D190	34	4	0,12	269	65	16,94	50
13	D983	53	6	0,11	322	71	20,28	54
14	D11	50	4	0,08	372	75	23,43	57

#### 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 kilomètres de chaque voie.
- 3<sup>e</sup> colonne, le nombre de tués correspondant à 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 :

Surface : 2 284 km<sup>2</sup>

1 418 484 habitants

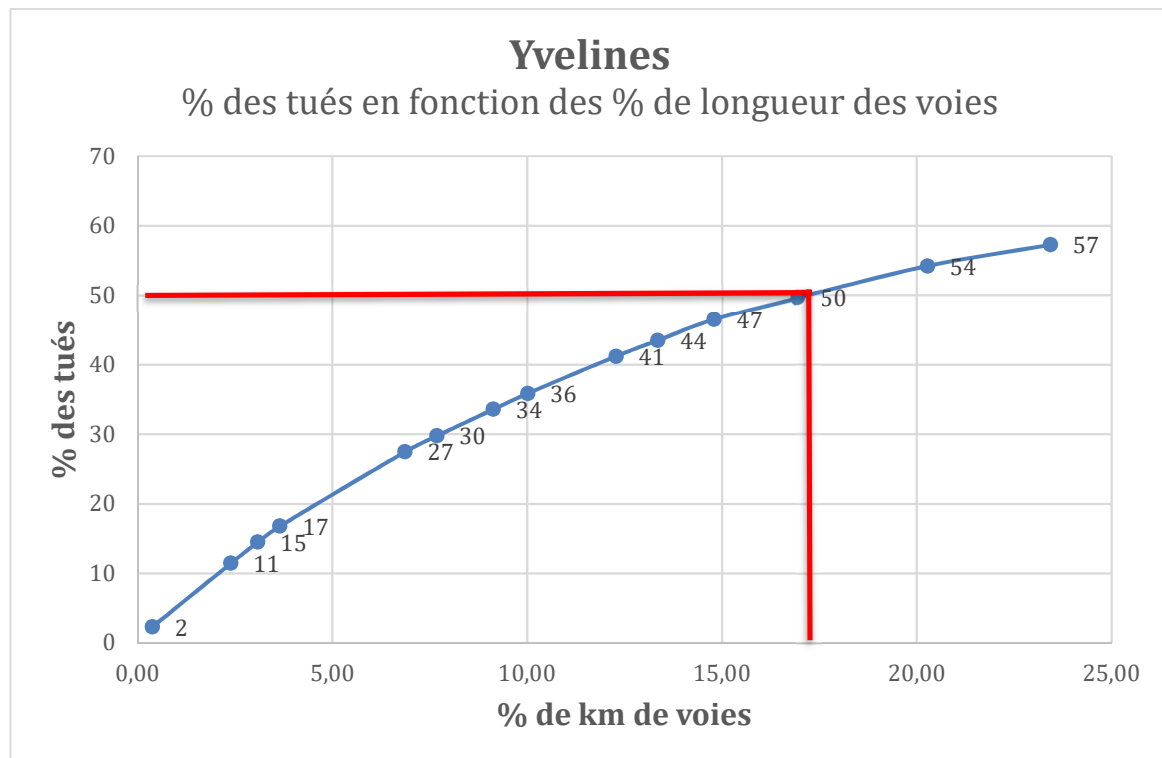
621 habitants/km<sup>2</sup>

nombre total de tués sur les voies sans séparateur médian : **131**

RN et RD sans séparateur médian : 1 588 km

Autoroutes : 127 km

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



**14 voies représentant 23% du kilométrage comptent 57% des tués.**

### Remarques

De nombreux accidents mortels sont survenus sur des routes nationales qui ne sont pas codées sur les BAAC avec la valeur 1 qui indique une autoroute, mais 2, alors que leur structure est celle d'une autoroute. C'est le cas notamment de la RN 12 et de la RN 10. Il faut soustraire 38 tués dans des accidents survenus sur les voies non codées comme autoroute en utilisant le code 3 dans la variable « circ », caractérisant les routes dont les sens de circulation sont séparés physiquement.

Le déficit de cohérence des définitions d'autoroutes, qui peuvent être désignées par les sigles ARO N ou D existe dans de nombreux départements. Ce n'est pas le seul problème. Il faut également signaler des déficits d'identification des voies départementales hors agglomération, ce qui ne permet pas de les intégrer dans l'analyse des caractéristiques de l'accidentalité mortelle. Cette défaillance est particulièrement importante dans le département des Yvelines, 46 tués sur 215 survenus hors agglomération ne sont pas localisables (valeur zéro dans la colonne d'identification des voies). Les départements qui ont les meilleurs résultats codent correctement l'intégralité des voies (Savoie : 192 sur 192). Le BAAC étant saisi par des méthodes informatiques, il devrait intégrer dans son logiciel l'obligation de renseigner les variables importantes. Je n'imagine pas que 21% des routes codées 2 (départementales) et 1 dans la colonne indiquant que l'accident s'est produit hors agglomération n'aient pas un identifiant. Le contrôle de qualité des BAAC est insuffisant.