

## 52 Haute-Marne

### Analyse de l'accidentalité de la D384 du 01/01/2013 au 31/12/2018

- Au cours de ces 6 années, on compte 11 accidents avec 17 accidentés dont le tableau ci-dessous donne la composition :

	Date	tué	blessé hospitalisé	blessé léger
1	17/05/2014	2		
2	21/12/2014	2	2	
3	06/07/2014		2	
4	28/08/2015	1		
5	04/09/2015		1	
6	13/11/2015		2	
7	16/11/2017			1
8	23/01/2018			1
9	01/05/2018		1	
10	25/08/2018		1	
11	27/09/2018	1		
	<b>total</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>2</b>

- Ces accidents se répartissent le long des 35 km de la D384 selon la figure ci-dessous :



Signet vert : *blessé léger*

Signet bleu : *blessé hospitalisé*  
rouge : *tué*

Signet

- On constate que les accidents sont aléatoirement localisés sur la D384 entre Saint-Dizier et Ceffonds. Mais si une période plus longue que les 6 années étudiées était prise en compte, on arriverait vraisemblablement à une répartition uniforme de la position des accidents tout le long de cette départementale. Dans ces conditions rien ne justifie de distinguer un tronçon plutôt qu'un autre pour modifier la vitesse maximum autorisée (VMA).

- Dans l'étude de la Ligue contre la violence routière de juin 2018, consacrée à la mortalité en France sur dix ans, de 2006 à 2015, la D619 était la troisième des départementales de la Haute-Marne dont la mortalité était la plus élevée, avec 0,19 tué au km de voie (en incluant la D384A).

## **Comparaison avec l'étude de la direction des infrastructures du territoire (DIT) du département de la Haute-Marne**

Voici le tableau des accidents et accidentés tel qu'il apparaît dans « l'étude » de la DIT :

	Date	tué	blessé hospitalisé	blessé léger
1	06/07/2014		2	
2	28/08/2015	1		
3	13/11/2015		2	
	<b>total</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	

• 1°/ Seuls les accidents survenus sur 11 tronçons particuliers d'une longueur totale de 30 km (alors que la longueur de la D619 est de 35 km) ont été pris en compte dans l'étude de la DIT, mais ceci n'explique pas que **le nombre d'accidents tombe de 11 à 3**

• 2°/ **En conséquence, le nombre de tués chute de 6 à 1, celui des blessés hospitalisés de 9 à 4 et celui des blessés légers passe de 2 à 0.**

• 3°/ Ce ne peut être en exposant quelques détails sur chacun des 3 accidents retenus, sans jamais faire intervenir la vitesse du ou des véhicules impliqués, que l'on peut justifier une modification de la VMA.

• 4°/ Par ailleurs, sur les 35 km de la D384, la DIT préconise de changer 11 fois la vitesse maximum autorisée ! Une fois tous les 3 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 !

• 5°/ Rien ne justifie d'oublier les 7 km de la D384A, sur laquelle on compte aussi un accident.

