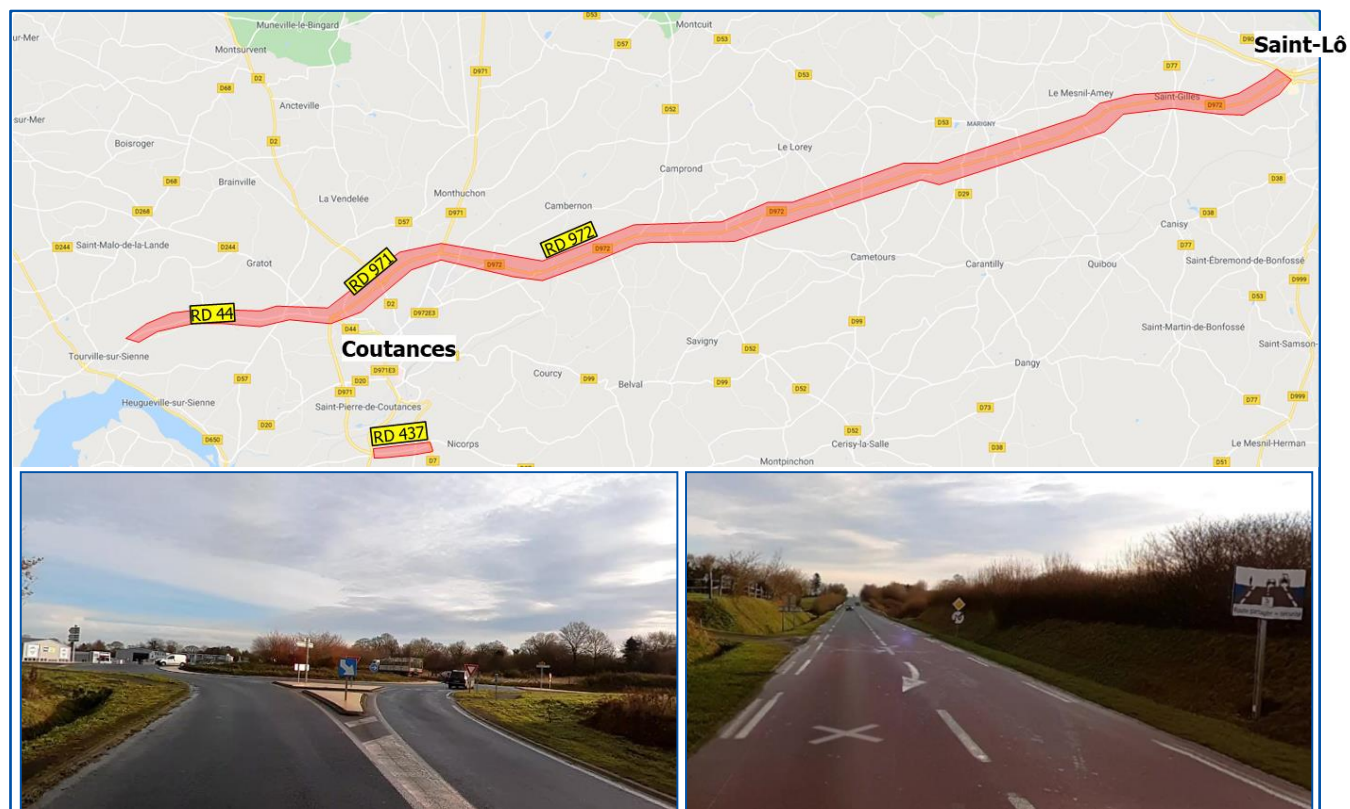


Etude d'accidentologie

Etude sur l'axe RD 44, RD 971, RD 972 (Saint-Lô – Coutances) et la RD 437



Bilan d'accidentologie sur l'axe RD 44, RD 971 et RD 972 (Saint-Lô – Coutances) et la RD 437

Sommaire :

Partie I: Situation et contexte

1.	Situation de la zone étudiée	4
2.	Contexte départemental	5
3.	Objet et objectif de l'étude	8
4.	Données d'entrée et méthodologie	9
5.	Rappel des principales définitions	10

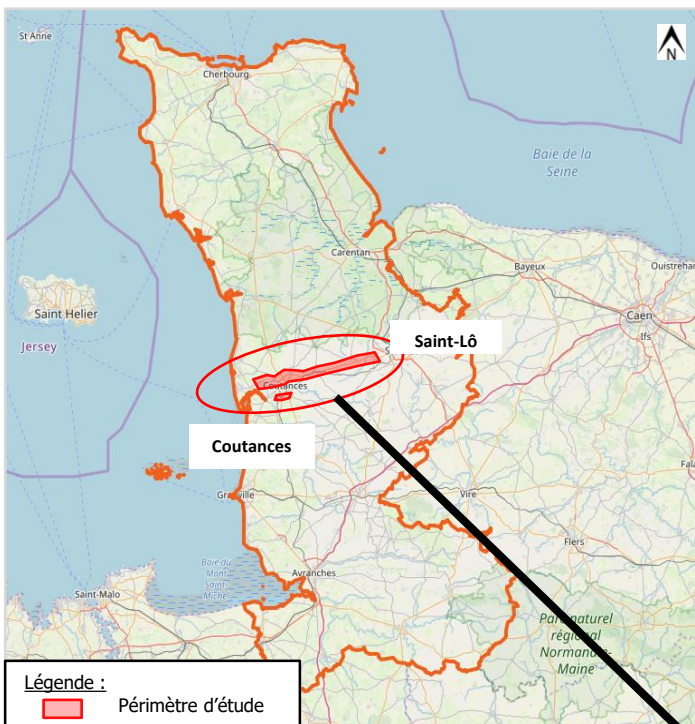
Partie II : Analyse accidentologique

1.	Chiffres clés	12
2.	Analyse temporelle	13
3.	Analyse des caractéristiques des accidents	17
4.	Analyse des impliqués	21
5.	Analyse spatiale	27

Partie III : Synthèse et enjeux

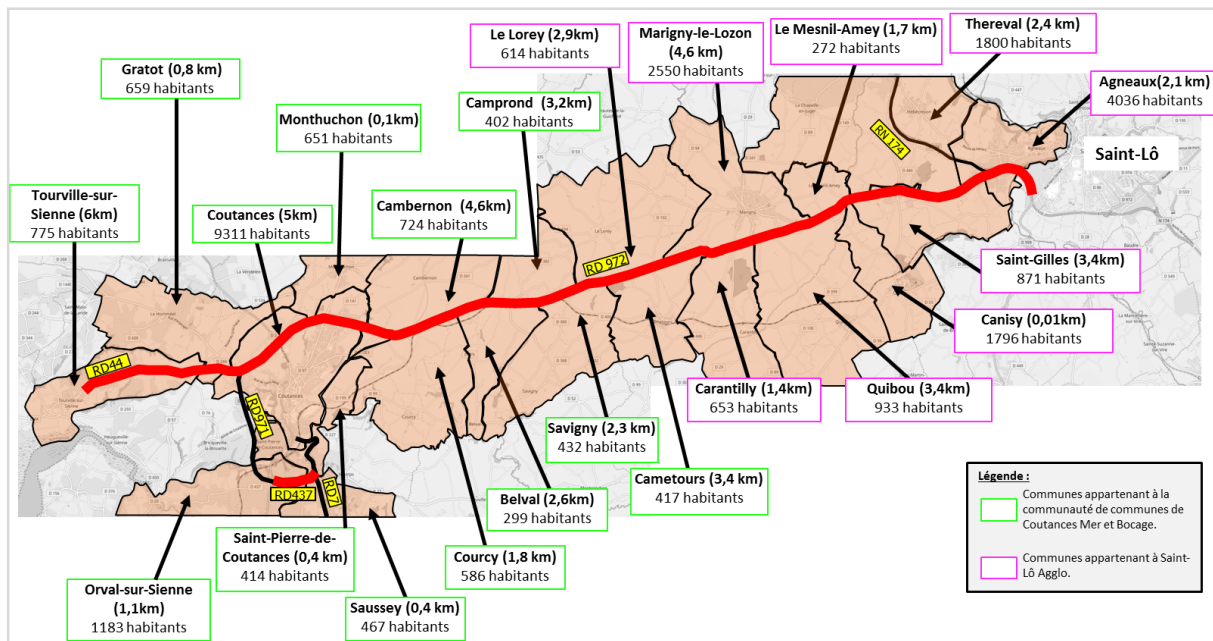
1.	Synthèse	41
2.	Enjeux	43

Partie I : Situation et contexte

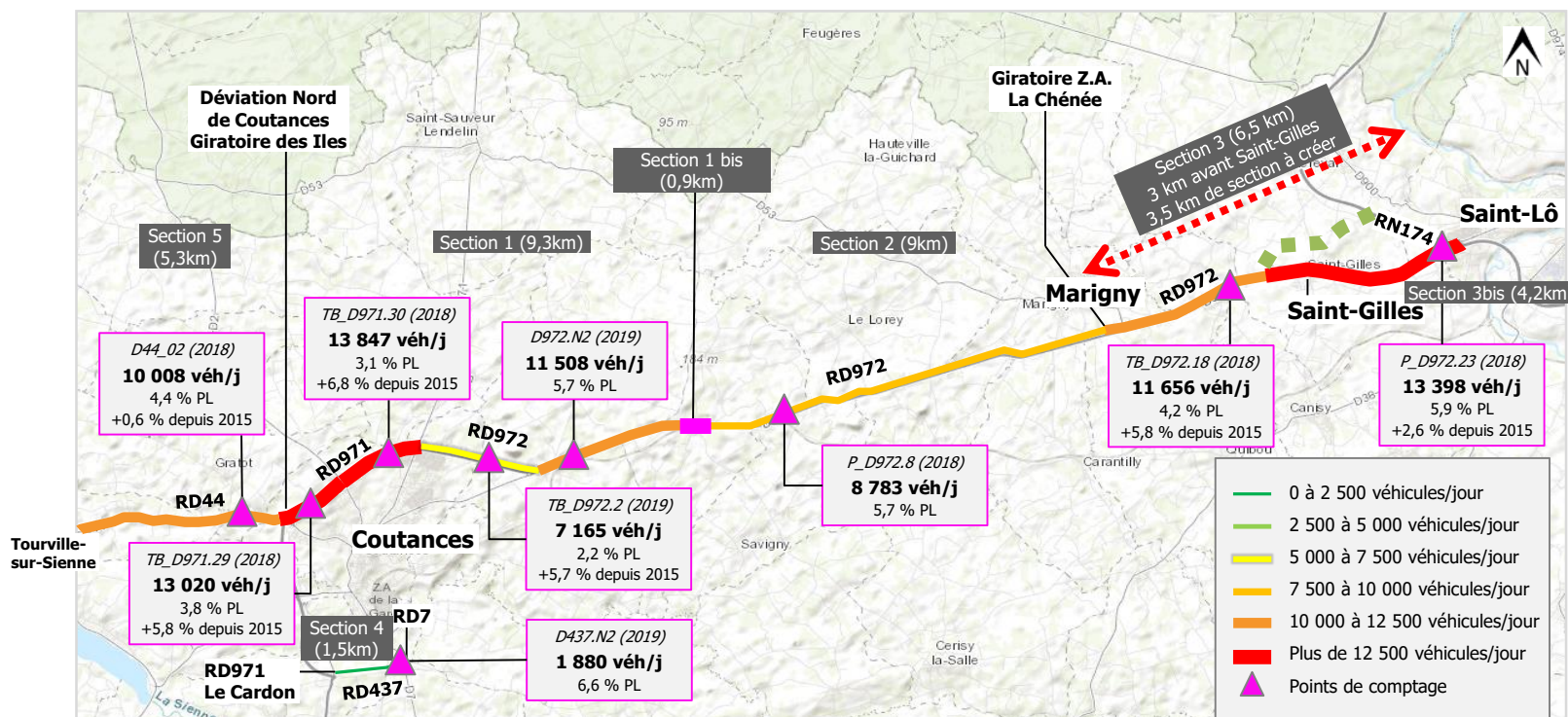


La zone d'étude :

- Est située dans le **département de La Manche**
- Constitue un **axe routier structurant Est-Ouest** majeur du département, **reliant 2 villes importantes**, à savoir **Coutances à l'Ouest et Saint-Lô à l'Est**, sur un **linéaire total de 31,6 km**.
- Comprend des sections de :
 - **RD 44 à l'Ouest** : 5,3 km
 - **RD 971 au Centre-Ouest** : 3,3 km
 - **RD 972 à l'Est** : 21,5 km dont 0,7 km en agglomération (traversée de Saint-Gilles) et 0,9 km de lieu-dit limité à 70km/h (traversée de « La Chapelle »).
 - **RD 437** : 1,5 km entre Orval sur Sienne et Saint Pierre de Coutances, **axe secondaire** situé au Sud de Coutances et permettant de **relier la déviation située à l'Ouest de Coutances à la RD 7 située à l'Est**.
- **22 communes** sont impactées par le projet dont :
 - **9 faisant partie de la communauté d'Agglomération de Saint-Lô** : Saint-Lô Agglo
 - **13 appartenant à la communauté de communes de Coutances** : Coutances Mer et Bocage



Les trafics



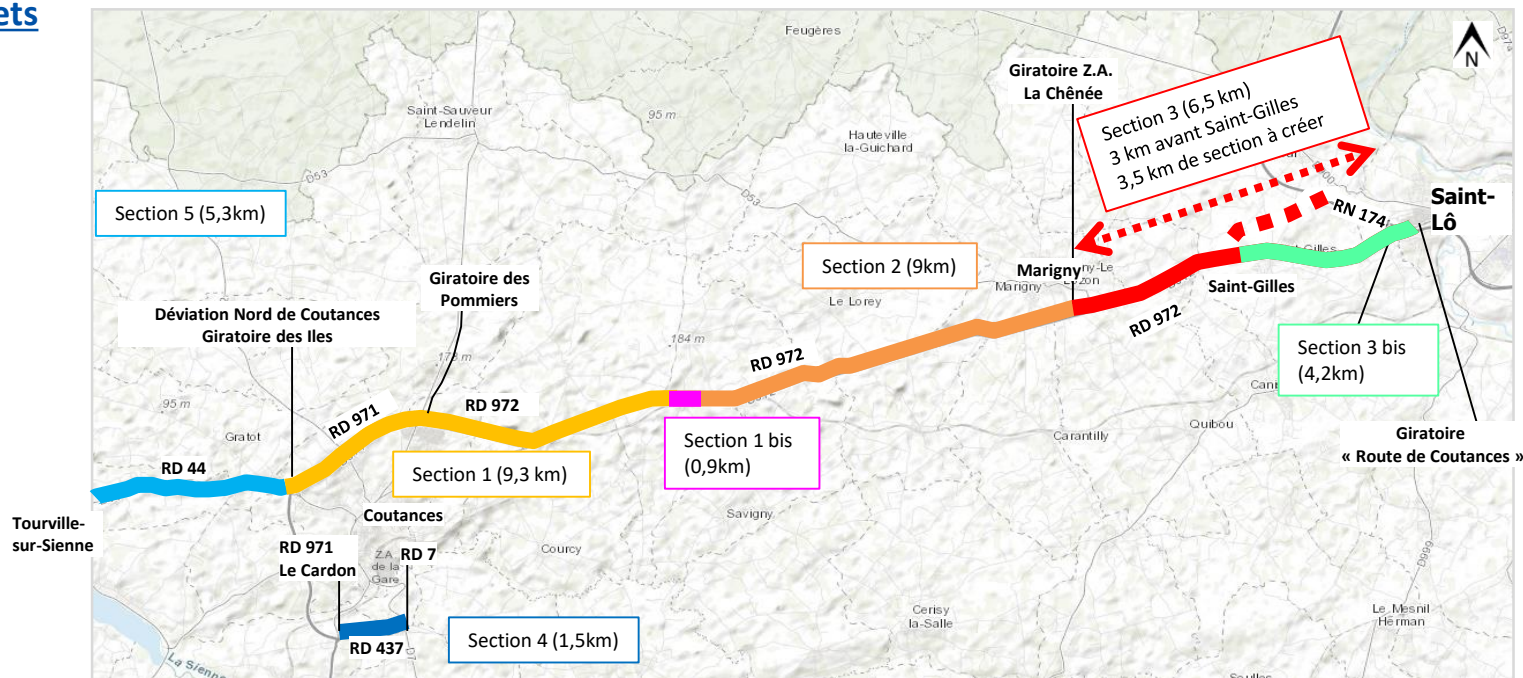
Les trafics sont relativement élevés mais variables sur l'axe étudié. Il apparait notamment :

- Des **volumes importants** (environ 14 000 véhicules/jour) sur l'Ouest du contournement de Coutances (RD 971) et dans Saint-Gilles.
- Des **flux plus modérés** (entre 8 500 et 11 500 véhicules/jour) entre Coutances et Saint-Gilles (RD 972), ainsi qu'à l'Ouest de Coutances (RD 44)
- Des **trafics limités** (environ 7 000 véhicules/jour) sur l'Est du contournement de Coutances (RD 972)
- Des **flux nettement plus faibles** sur la RD 437, au Sud de Coutances.

Une **proportion de poids-lourds variable et modérément élevée** (de 3% à près de 7%), cohérente pour une RD structurante. Seul l'Est du contournement de Coutances (RD 972) présente un ratio de PL plus faible (2,2%).

Des **flux globalement en augmentation** (entre +3% et +7% de 2015 à aujourd'hui), avec pour seule exception la RD 44 à l'Ouest de Coutances, aux trafics plutôt stables (+0,6% entre 2015 et 2018).

Les projets



S'agissant d'un itinéraire à enjeux pour la Manche (hiérarchie, trafics, accidentologie...), le département souhaite **aménager une section à chaussées séparées sur la RD 972, avec créneaux de dépassement, recalibrer les RD 44 et RD 437**, et créer un nouveau barreau à l'extrémité Est permettant de contourner Saint Gilles.

Dans le détail, le projet d'aménagement se décompose en 7 sections :

- **Section 1 (RD 971 et RD 972) : 9,3 km** entre le giratoire des Iles et l'intersection RD972/RD52 : **Aménagement majoritairement prévu en 2+1 voies**
- **Section 1 bis : Réaménagement du lieu-dit « La Chapelle »** à Belval et Camprond
- **Section 2 (RD 972) : 9 km** entre la sortie Est du lieu-dit « La Chapelle » et le giratoire de la Chénée : **Aménagement majoritairement prévu en 2+1 voies**
- **Section 3 (RD 972) :**
 - **3,5 km : Aménagement sur place 2+1 voies** entre le giratoire de la Chénée et la section à créer
 - **Projet de section permettant de relier la RD 972 et la RN 174 par le Nord de la commune de Saint-Gilles** en nouvelle route 2+1 voies en site propre d'environ 3 km
- **Section 3 bis :** environ 4,2 km entre la section à créer « Le haut de Terrette » et le giratoire « Route de Coutances » qui sera **conservée comme route de substitution et réaménagée**
- **Section 4 : (RD 437) : 1,5 km** entre RD 971 et RD 7: **Recalibrage de la voie actuelle**
- **Section 5 (RD 44) : 5,3 km** de l'entrée de Tourville sur Sienna au giratoire des Iles : **Recalibrage de la voie actuelle**

Les intersections



Le périmètre d'étude comprend de nombreux points d'échanges, notamment entre l'itinéraire RD 44-RD 971-RD 972 et sur le barreau de la RD 437 et les autres routes départementales.

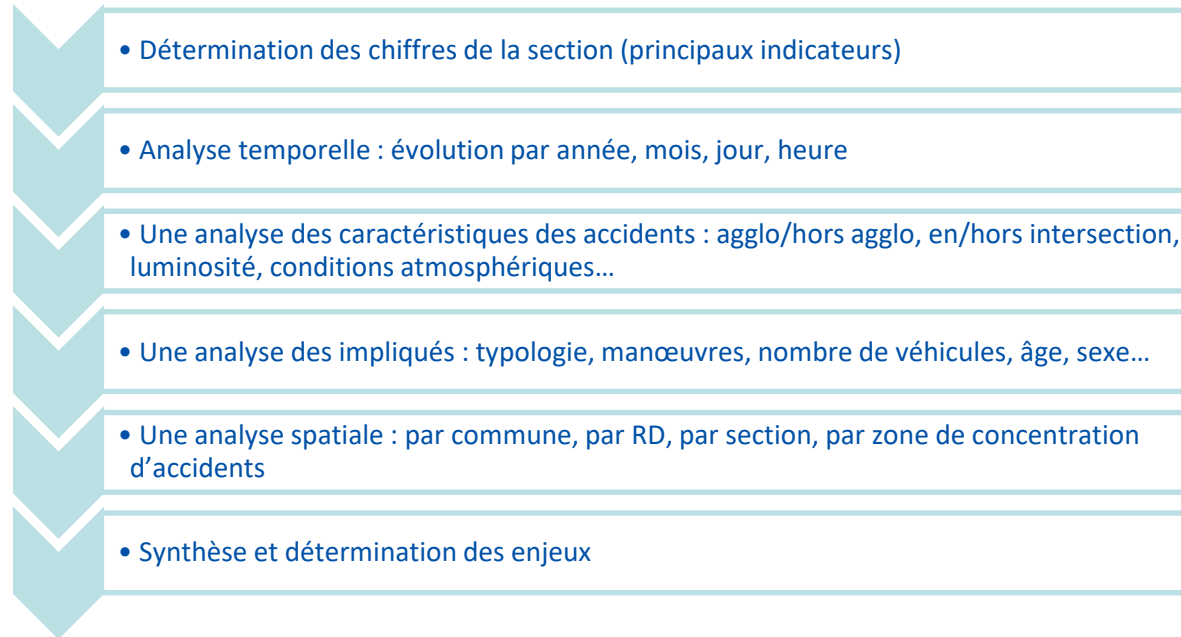
Ainsi, il est recensé :

- **10 giratoires**, principalement autour de Coutances et à l'Est de la section d'étude
- **23 intersections principales de type RD/RD**, surtout en partie centrale de l'itinéraire
- **84 intersections RD/VC ou Voies privées**

Soit en moyenne une intersection principale (giratoires ou carrefours RD/RD) par kilomètre de voirie.

Compte tenu du contexte, l'objet de la présente étude est **de déterminer dans un premier temps les enjeux d'accidentologie existants sur l'axe Saint Lô - Coutances, avant d'envisager une étude de sécurité** plus fine basée sur des relevés terrain **qui permettront d'identifier les dysfonctionnements liés à l'infrastructure et aux comportements.**

L'analyse d'accidentologie s'articulera de la manière suivante :



Objectif : savoir quand, qui, où et comment se produisent les accidents sur l'itinéraire pour en identifier les enjeux d'accidentologie

Les données

Les **données** ayant servi pour la présente étude d'accidentologie **sont les suivantes** :

- Fichier concerto fourni par l'ODSR
 - Listant les 43 accidents recensés sur les RD 44, RD 437, RD 971 et RD 972
 - Fiches circonstances des accidents
- Les plans des différentes sections de l'axe étudié
- Les données SIG :
 - Localisation des accidents sur le périmètre d'étude
- Des données comparatives d'accidentologie :
 - Données Excel d'accidentologie fourni par le département de La Manche
 - Bilans annuels d'accidentologie du département de La Manche entre 2009 et 2018
 - Carte des trafics du département de La Manche
 - Fiche synthèse de l'accidentologie de la RD 44 et RD 972 entre 2009-2018
 - Document Général d'Orientations du département de La Manche 2008-2012 et 2013-2017

A partir des données recueillies, **43 accidents ont été identifiés entre 2009 et 2018.**

(9 accidents supplémentaires dont 1 mortel issus du fichier BAAC fourni par le département de La Manche ont été uniquement localisés et non intégrés à l'analyse accidentologique car données non complètes).

La méthodologie d'analyse

Les données ont été exploitées de manière statistique, avec :

- Détermination des principaux indicateurs sur la période de 10 ans, à savoir 2009-2018
- Calcul des mêmes indicateurs sur les 2 périodes quinquennales 2009-2013 et 2014-2018
- Comparaison des 2 périodes quinquennales pour mise en exergue d'éventuels changements ou tendances
- Croisement avec des indicateurs de référence pour mise en évidence des spécificités de l'axe par rapport au département de la Manche notamment

L'objectif de ces comparaisons successives est de mettre en évidence les particularités d'accidentologie de l'axe, afin que le département de la Manche puisse en tenir compte dans son futur projet, mais aussi confirmer et conforter ses éventuelles actions passées ou en cours (notamment en termes de communication / sensibilisation).

Accident corporel : un accident corporel (mortel ou non mortel) de la circulation routière :

Provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux,

Survient sur une voie ouverte à la circulation publique,

Implique au moins un véhicule.

Un accident corporel implique un **certain nombre d'usagers**. Parmi ceux-ci, on distingue :

Les indemnes : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical,

Les victimes : impliqués non indemnes.

Parmi **les victimes**, on distingue :

Les tués : toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident,

Les blessés : victimes non tuées.

On distingue **parmi les blessés** :

Les blessés hospitalisés (BH ou graves) : victimes admises dans un hôpital plus de 24 heures,

Les blessés non hospitalisés (BNH ou légers) : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises à l'hôpital plus de 24 heures.

Taux de gravité :

Ig1 : Nombre tués pour 100 accidents

Ig2 : Nombre de tués + blessés hospitalisés pour 100 accidents.

Densité d'accidents : nombre d'accidents par an et par km de voirie.

Taux d'accidents : nombre d'accidents par an pour 100 millions de kilomètres parcourus. Il permet d'évaluer le risque pour un usager, d'avoir un accident en parcourant une certaine distance sur une route ou un type de réseau donné.

Catégories d'usagers :

Piétons

Bicy : Vélos

2RL : on entend par 2 roues légers les cyclomoteurs, c'est-à-dire tous les types de 2 roues motorisés de cylindrée inférieure à 50 cm³.

2RM : on entend par 2 roues motorisés les motos, c'est-à-dire les 2 roues motorisés de cylindrée supérieure ou égale à 50 cm³ (y compris les scooters immatriculés).

VL : Véhicule léger (jusqu'à un PTAC ≤ 3,5 t).

VU : Véhicule utilitaire (jusqu'à un PTAC ≤ 3,5 t).

PL : Poids lourds (PTAC > 3,5 t).

TC : Transport en commun.

Partie II: Analyse de l'accidentologie

Sur la période 2009-2018 et le périmètre étudié, il est recensé **43 accidents ayant engendré 5 Tués, 33 blessés hospitalisés et 41 blessés légers**.

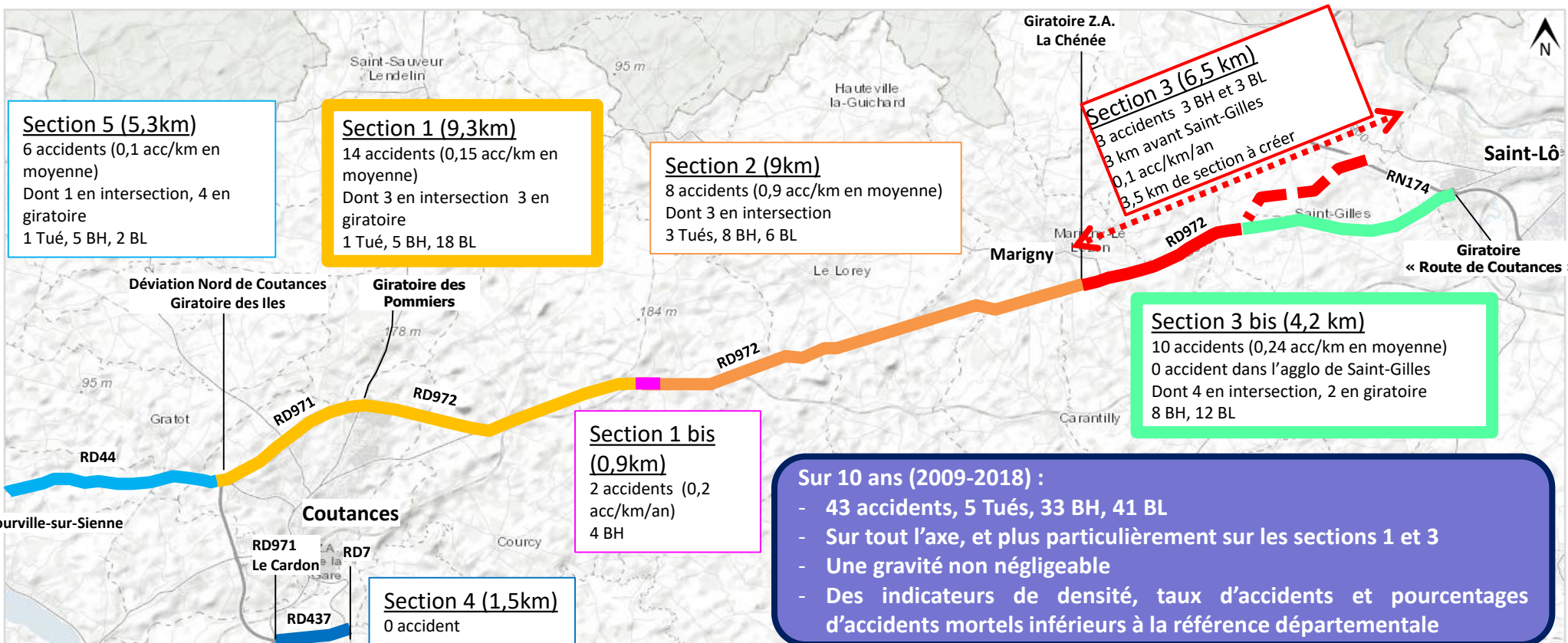
Les accidents sont répartis sur l'axe RD 44-RD 971-RD 972 (aucun accident sur la RD 437), et plus particulièrement sur les sections 1 et 3 qui enregistrent le plus grand nombre d'accidents (y compris rapporté au km).

Les principaux indicateurs sur l'axe (calculés sur les 10 ans), sont :

- **Densité : 0,14 accidents/km/an** (sur RD structurant 2013-2017 de la Manche : $d = 0,23$; sur routes bidirectionnelles France $d = 0,11$ sur 2014-2016)
- **Gravité : Ig 1 = 11,6 tués pour 100 accidents ; Ig2 = 88,3 tués + BH pour 100 accidents** (Sur 2014-2018 : $Ig2 = 83,3$ sur l'itinéraire étudié et $Ig2 = 53,7$ dans la Manche)
- **Taux d'accidents : 3,49 accidents pour 100 millions de km parcourus par an** (sur RD structurant 2013-2017 de la Manche : $\text{taux} = 3,9$; sur routes bidirectionnelles France $\text{taux} = 3,5$ sur 2014-2016)
- **% d'accidents mortels : 11,6%** (sur RD structurant 2013-2017 de la Manche : $\% \text{ d'accidents mortels} = 18,8$; sur routes bidirectionnelles France 19,6% d'accidents mortels 2014-2016)

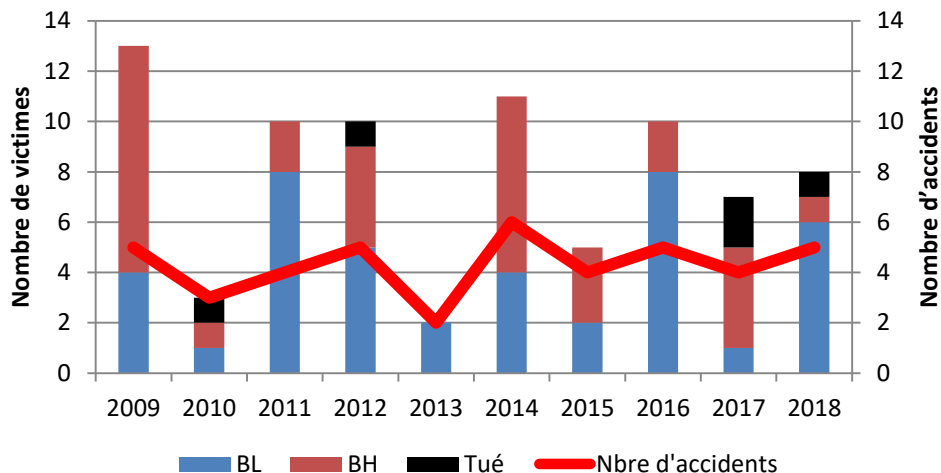
A noter que :

Avec les 9 accidents issus du fichier BAAC du CD50 : $D = 0,16$ et $Ig 1 = 11,5$ tués pour 100 accidents ; $Ig 2 = 98,1$ tués +BH pour 100 accidents.

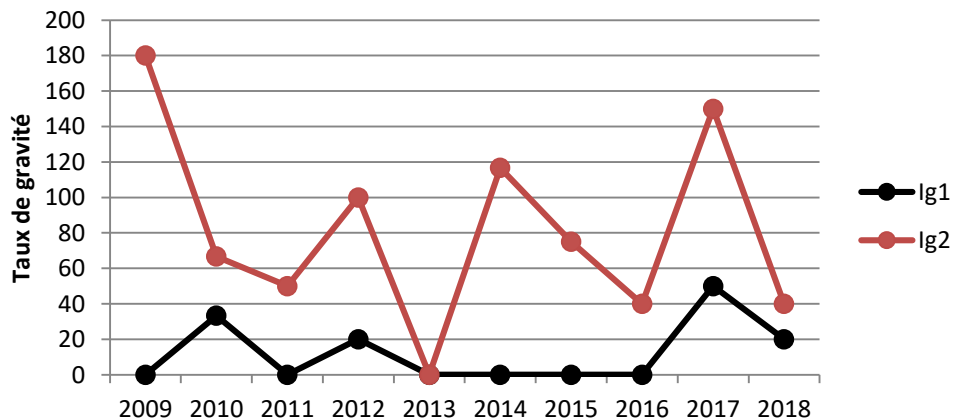


Analyse par année

Gravité des accidents



Indicateurs de gravité



- ❑ Le nombre d'accidents **reste relativement constant** entre 2009 et 2018, avec en moyenne **4,3 accidents par an**.
- ❑ **A noter toutefois 2 années atypiques** : une année 2013 peu accidentogène avec 2 accidents (année recensant le moins d'accidents sur le département sur la période décennale selon les bilans annuels d'accidentologie départementaux) suivie d'un pic en 2014 avec 6 accidents.
- ❑ Le nombre de victimes est quant à lui plus fluctuant sur les 10 ans.
- ❑ **A relever néanmoins que les 2 dernières années étudiées enregistrent plus de tués que sur les 8 années précédentes** ; il convient donc de surveiller une éventuelle **tendance à la hausse de la mortalité** (2017 et 2018 sont 2 des 3 années les plus accidentogènes de la décennie étudiée).
- ❑ L'analyse des taux de gravité des accidents :
 - ❑ Confirme cette vigilance à avoir quant à une éventuelle tendance à la hausse de la mortalité des accidents (IG1).
 - ❑ Indique des fluctuations assez importantes d'une année sur l'autre en terme de gravité des accidents (IG2).

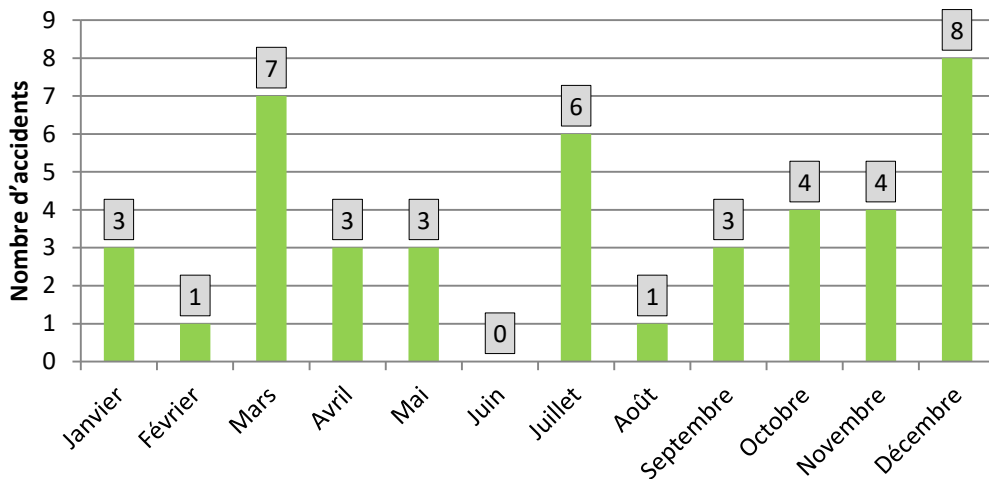
Pour IG2, il peut toutefois être noté :

- Un **pic en 2009**, qui n'a **plus jamais été atteint par la suite**.
- Un **pic en 2012** qui met en lumière une **année accidentogène** recensant 1 tué et 4 BH pour 5 accidents (une des années les plus meurtrières du département entre 2009 et 2018).
- Un **creux en 2013** caractérisé par : aucune **victime grave** et 2 accidents faisant état de 2 BL (identique à l'échelle du département).
- Un **pic en 2014** qui montre une année particulièrement accidentogène aussi bien en nombre d'accidents (à l'inverse du département) que de gravité.
- Un **pic en 2017** justifié principalement par un **nombre important de victimes graves** (et tuées surtout).

- Une accidentologie globalement constante sur les 10 ans, malgré une année 2014 particulièrement accidentogène sur l'axe précédée d'une année 2013, avec, à l'inverse, très peu d'accidents.
- Une tendance à la hausse de la mortalité à surveiller.

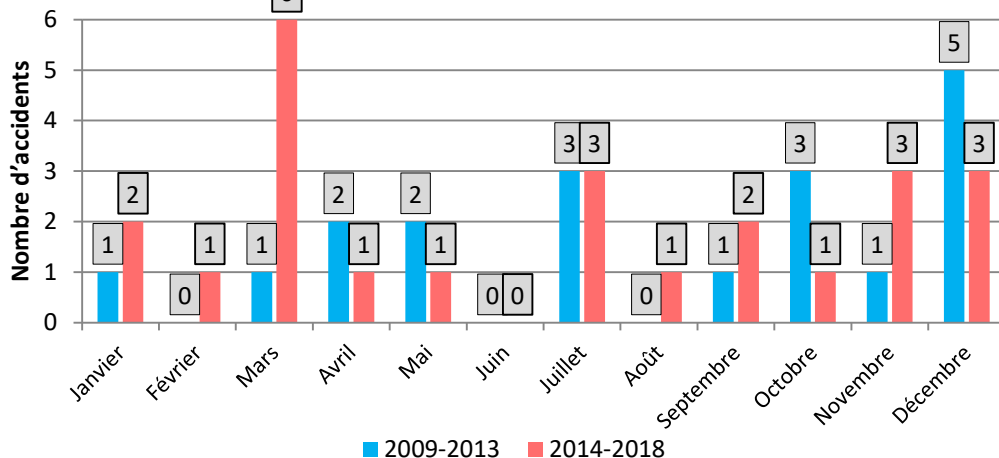
Analyse par mois

Nombre d'accidents selon le mois entre 2009-2018



- Les **deux mois** recensant le **plus d'accidents de la route** entre 2009-2018 sont les **mois de Mars et Décembre** (sur le département de La Manche, ce sont les mois d'Août et Décembre qui sont les plus accidentogènes selon le bilan d'accidentologie départemental de 2015).
- A l'inverse, le mois de Juin comptabilise 0 accident en 10 ans.

Répartition du nombre d'accident selon le mois

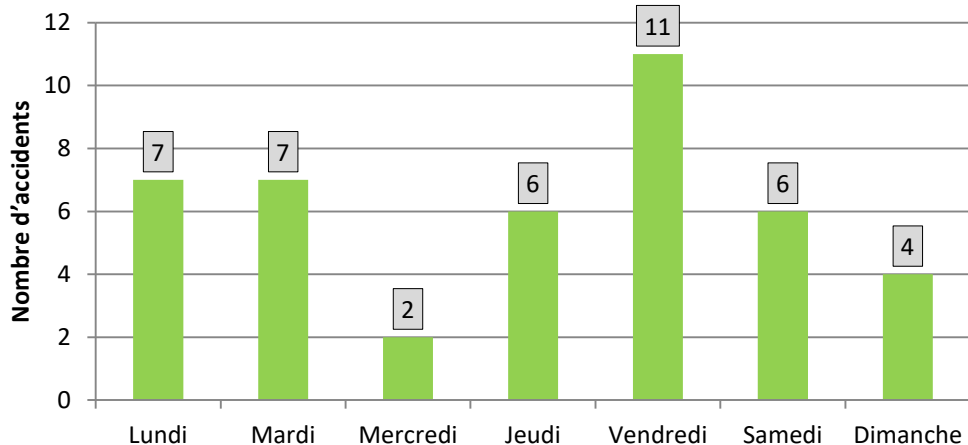


- Entre les deux périodes quinquennales, on remarque que le mois de Mars connaît une **croissance en termes de nombre d'accidents** alors que les autres mois évoluent très peu entre les deux périodes.

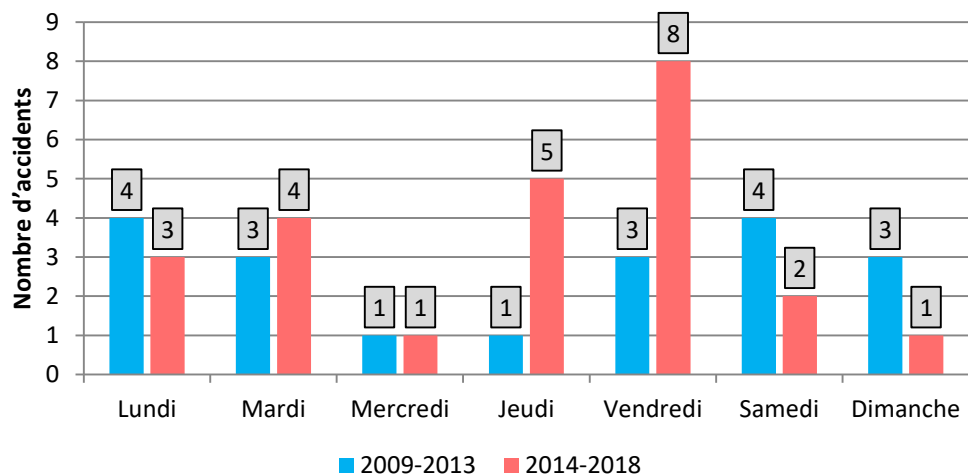
- Une accidentologie forte au mois de Mars et de Décembre sur la période décennale.
- Un mois de Mars devenu particulièrement accidentogène entre 2014-2018, par rapport à 2009-2013 reflétant des accidents à l'échelle locale et non liés au tourisme estival.

Analyse par jour

Répartition des accidents selon le jour de la semaine entre 2009-2018



Répartition des accidents selon le jour de la semaine



□ Entre **2009 et 2018**, on remarque que le **jour le plus accidentogène** est le **vendredi** (à l'échelle du département, ce sont le vendredi et le mercredi qui sont les jours les plus accidentogènes selon le bilan d'accidentologie de La Manche en 2015)

□ A l'inverse, le **mercredi** est le **jour le moins accidentogène**.

□ En moyenne, on peut noter :

□ 5 accidents / jour de week-end

□ 6,6 accidents / jour de semaine

□ Entre les 2 périodes quinquennales, on note **un changement** avec des accidents qui se produisaient :

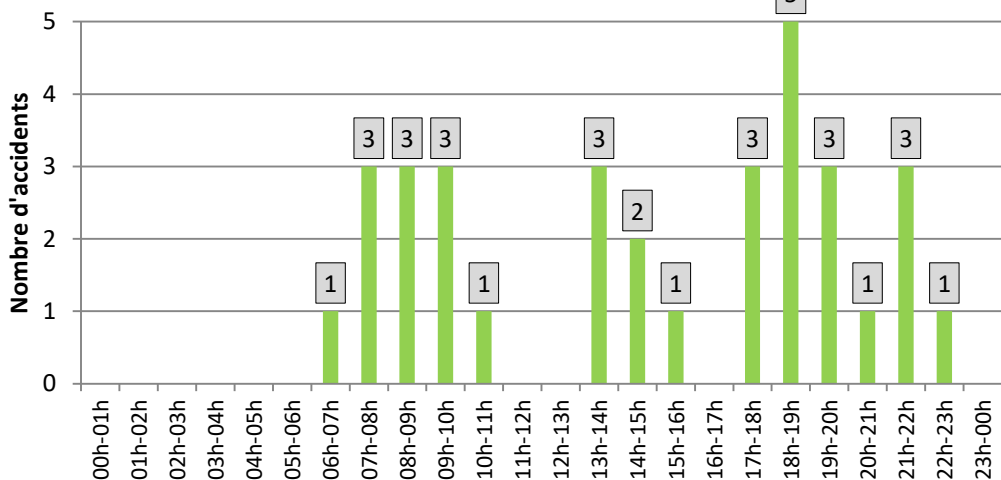
□ Plutôt le week-end entre 2009-2013 (3,5 accidents par jour de week-end contre 2,4 en semaine).

□ Plutôt en semaine entre 2014-2018, (4,2 accidents par jour de semaine contre 1,5 le week-end).

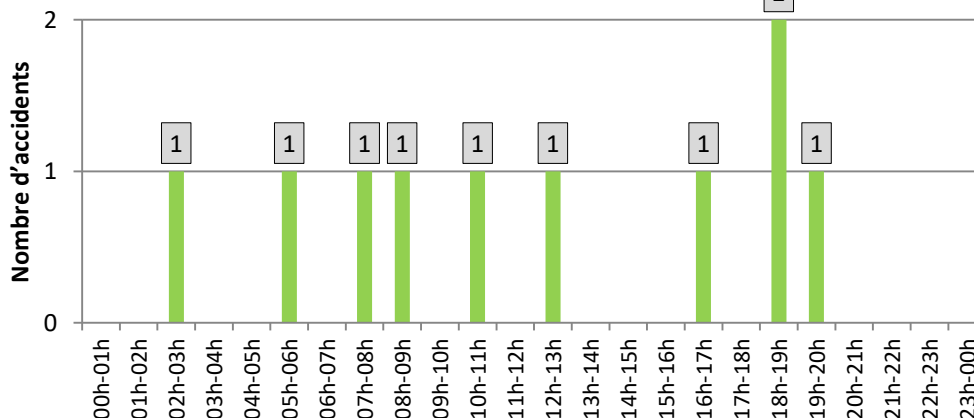
- Des accidents qui surviennent davantage en semaine (hors mercredi), même si les week-ends étaient plus marqués sur les 5 premières années (2009-2013).

Analyse par tranche horaire

Nombre d'accidents en semaine par tranche horaire
en 2009-2018



Nombre d'accidents par tranche horaire le week-end
en 2009-2018



Sur 2009-2018, l'analyse des accidents par tranche horaire indique :

Pour les jours de semaine :

- Un pic sur le créneau 18h00-19h00, constituant sans doute l'heure de pointe du soir (correspond à la 2^{de} tranche horaire la plus accidentogène à l'échelle nationale⁽¹⁾).
- Des « trous » la nuit, entre 23h00 et 6h00 du matin, et sur le temps de midi, à savoir entre 11h00 et 13h00 où aucun accident n'est survenu en 10 ans.
- Une heure de pointe du matin peu marquée par rapport aux autres créneaux horaires accidentogènes de la journée.

Pour les jours de week-end : Malgré les « petits nombres », on peut constater :

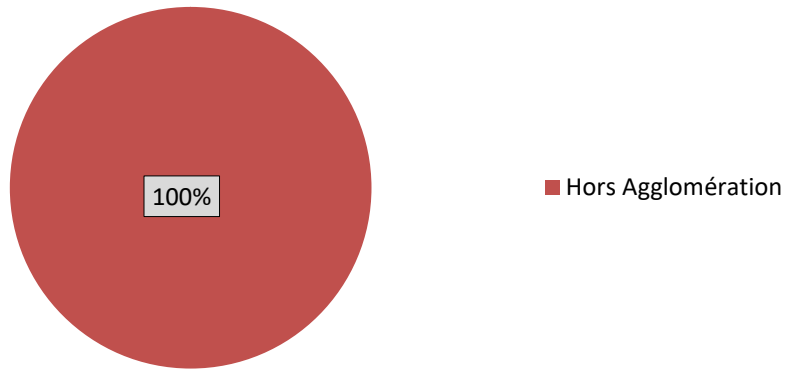
- Des accidents survenant plutôt en fin d'après-midi.
- L'existence d'accidents la nuit, contrairement à la semaine.

- Des accidents qui surviennent plutôt à l'heure de pointe du soir en semaine (18h00-19h00).
- Des accidents en pleine nuit (23h00-6h00) uniquement le week-end

⁽¹⁾ Selon les accidents corporels de la circulation de 2017 provenant de l'ONISR.

Localisation en / hors agglomération

Nombre d'accidents en agglomération ou non
en 2009-2018

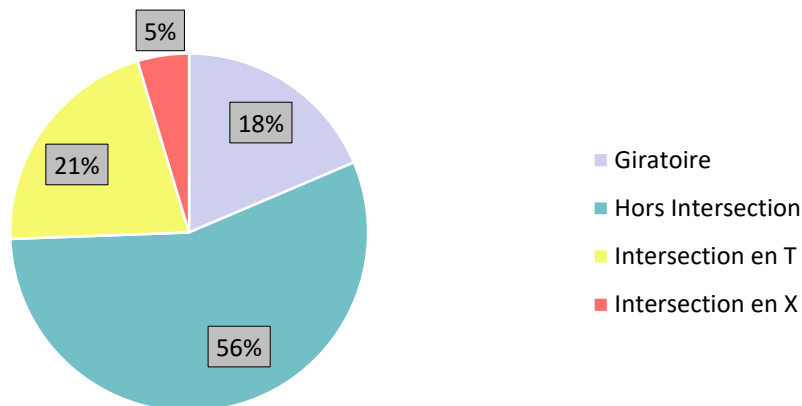


- ☐ L'ensemble des **accidents** se produit **hors agglomération** sur la totalité de la section d'étude (*contrairement au département de La Manche où 62% des accidents se produisent en agglomération, selon le bilan d'accidentologie de La Manche en 2015*)
- ☐ Aucun accident au sein de la seule section en agglomération (traversée de Saint-Gilles).

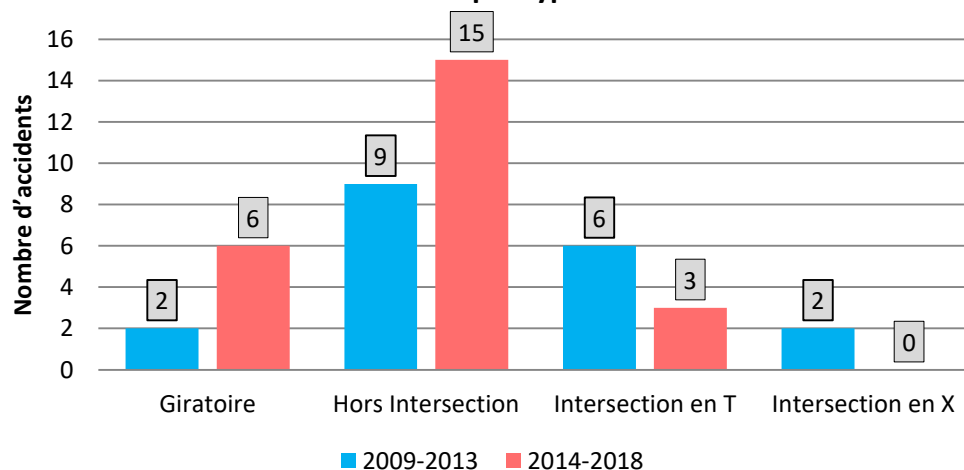
- Des accidents hors agglomération (cohérent avec la section d'étude)

Localisation en/hors intersection

Répartition des accidents selon le type d'intersection en 2009-2018



Nombre d'accidents par type d'intersection



❑ Les accidents ont lieu en majorité hors intersection (56%), donc en section courante.

❑ 18% des accidents se produisent dans un giratoire et 21% sur une intersection en T.

❑ Des proportions d'accidents assez identiques à celles du département de La Manche (référence : 57% des accidents sur l'ensemble du département surviennent hors intersection selon le bilan accidentologique du département de La Manche en 2015).

❑ Les accidents se produisant hors intersection ont connu une augmentation entre 2009-2013 et 2014-2018. Ils représentaient 47% sur 2009-2013 contre 62,5% sur 2014-2018 (soit une hausse de 15,5 points).

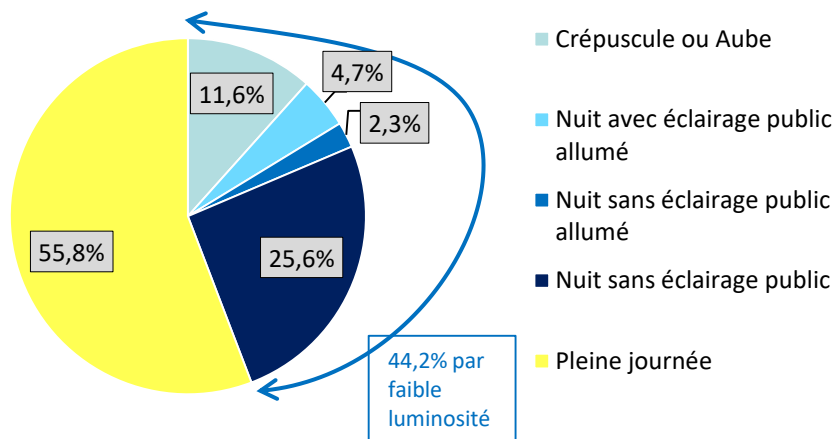
❑ Les accidents en giratoire connaissent aussi une augmentation des accidents, ces derniers ont triplé entre les deux périodes quinquennales.

❑ Quant aux accidents en intersections en T, le nombre d'accidents est divisé par 2.

- Les accidents « hors intersection » sont majoritaires. Les intersections les plus accidentogènes sont les carrefours en T suivies des giratoires.

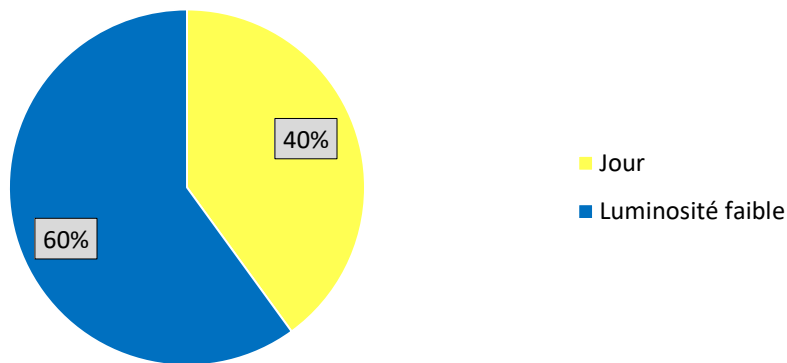
Conditions lumineuses

Répartition des accidents selon la luminosité entre 2009-2018



- Sur 2009-2018, la majorité des accidents (55,8%) se sont produits de jour.
- Toutefois, 44,2% des accidents se produisent lorsque la luminosité est faible, c'est-à-dire de nuit, au crépuscule ou à l'aube, ce qui est très supérieur à la moyenne départementale qui est de 24%.
(référence : bilan d'accidentologie du département de La Manche de 2015).

Répartition des accidents mortels selon la luminosité entre 2009-2018



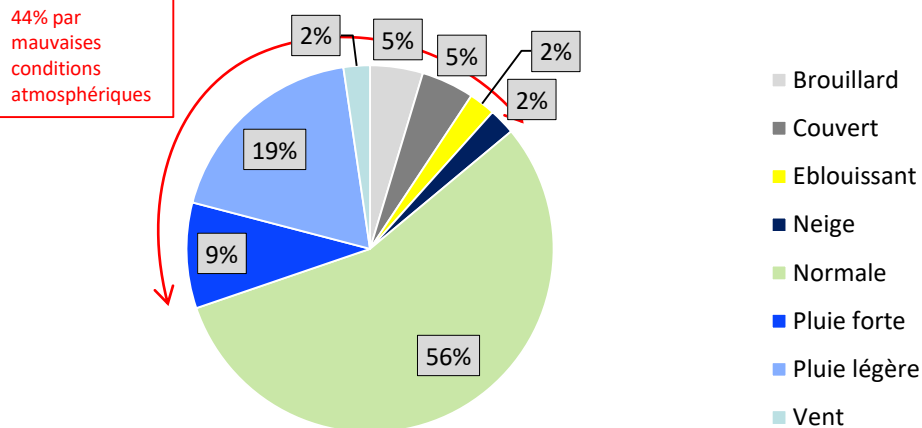
* Luminosité faible : Nuit + Crépuscule ou Aube

- Sur l'axe étudié, 60% des accidents mortels se produisent avec une luminosité faible, ce qui est très supérieur à la moyenne départementale (référence : 37% d'après le bilan accidentologique de La Manche en 2015)

- Des accidents qui surviennent plutôt de jour, mais on note une surreprésentation des accidents de nuit sur l'axe (notamment mortels) par rapport au reste du département.

Conditions atmosphériques et état de la chaussée

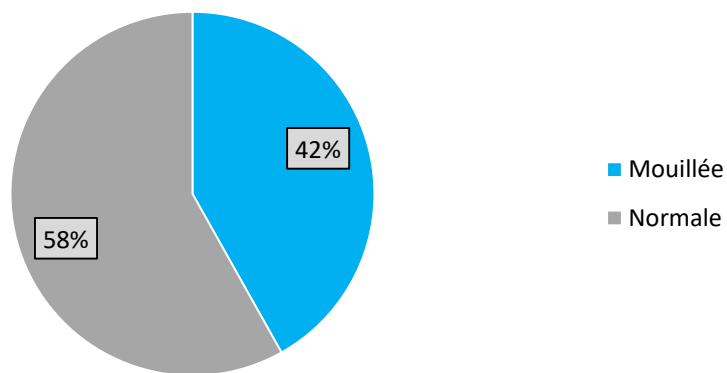
Répartition des accidents suivant les conditions atmosphériques entre 2009-2018



❑ 44% des accidents surviennent dans de « mauvaises » conditions atmosphériques, (indicateur supérieur à la moyenne nationale où 80% des accidents se produisent dans des conditions atmosphériques normales ⁽¹⁾) dont une majorité par temps de **pluie forte ou légère (28%)**

❑ Entre les deux périodes quinquennales, peu de différences sont vraiment notables.

Répartition des accidents suivant le type de chaussée entre 2009-2018



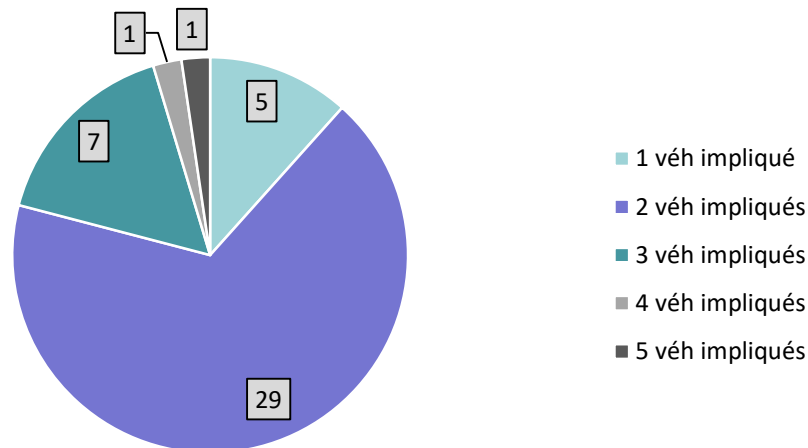
❑ 58% des accidents ont lieu sur une chaussée sèche (inférieur à la moyenne nationale de 77% ⁽¹⁾).

- Des accidents qui surviennent plutôt dans des conditions atmosphériques normales sur chaussée sèche, mais de manière moins marquée que sur le territoire national.

⁽¹⁾ Selon les accidents corporels de la circulation de 2017 provenant de l'ONISR.

Nombre de véhicules impliqués

Nombre d'accidents selon le nombre d'impliqués entre 2009-2018



Typologie de conflits (43 accidents)

	Bicy	VL	Car	Tracteur	VU
2 RL		4		1	
2RM		3			1
VL	4	18			
PL		2			
VU		4	1		

Sans conflit	
2 RL	VL
1	4

(1) Selon le bilan d'accidentologie du département de La Manche en 2015.

(2) Selon les accidents corporels de la circulation de 2017 provenant de l'ONISR.

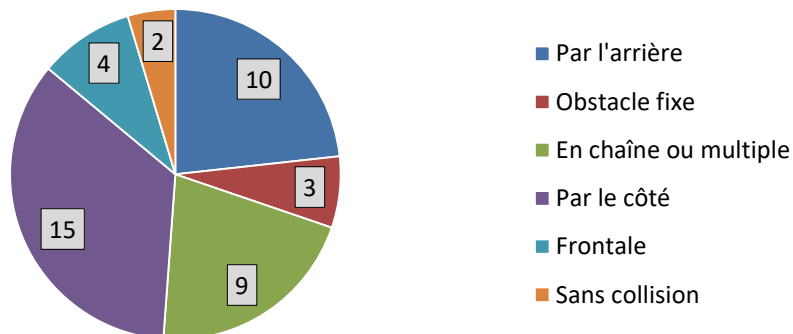
- ❑ La **majorité des accidents** (67%) impliquent **2 véhicules** contre 53% à l'échelle nationale ⁽²⁾.
- ❑ **16% des accidents impliquent 3 véhicules ou +** (8% des accidents à l'échelle nationale ⁽²⁾).
- ❑ **12% des accidents impliquent un véhicule seul** (contre 39,5% à l'échelle nationale ⁽²⁾).

- ❑ Les accidents concernent principalement des collisions entre VL (mode le plus impliqué dans les accidents corporels ⁽¹⁾)
- ❑ Dans une moindre mesure, on relève les accidents **VL/2RL** (2^{ème} mode le plus impliqué dans les accidents corporels ⁽¹⁾), **VL/Vélo** (5^{ème} mode le plus impliqué ⁽¹⁾) et **VL/VU** (6^{ème} mode le plus impliqué ⁽¹⁾).
- ❑ A noter que les 2RM qui constituent un enjeu sur le département de La Manche ne semblent pas particulièrement représentés sur l'axe étudié.

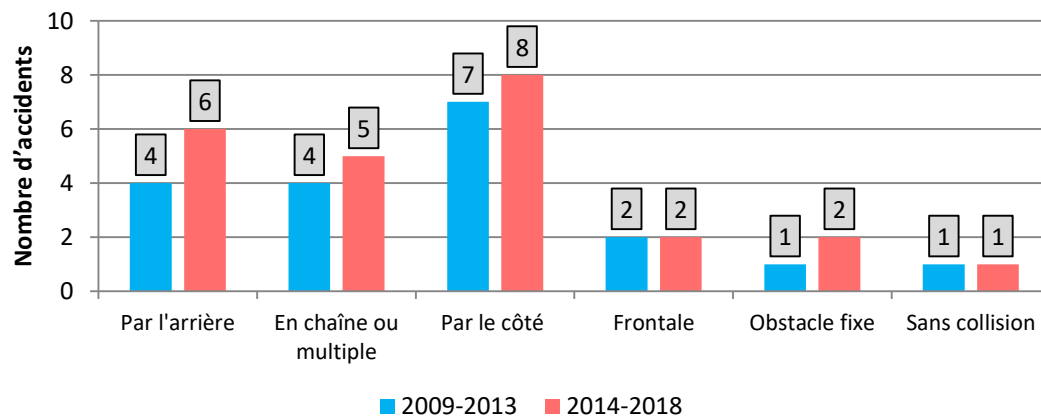
- Les accidents entre 2 véhicules surtout VL/VL
- Des accidents impliquant des usagers vulnérables (2RL et vélo surtout) non négligeables sur l'axe

Collision et manœuvre

Type de collision/accidents entre 2009-2018



Evolution du type de collision par accidents



❑ La **collision la plus récurrente** est celle par le **côté (15/43 accidents, soit 35% des accidents)**, ce qui est supérieur à la **moyenne nationale** qui est de l'ordre de **27% ⁽¹⁾**.

❑ Deux autres **types de collisions** sont également remarquables :

- la **collision par l'arrière (10/43, soit 23% des accidents)**, indicateur supérieur à la moyenne nationale : **12,5% ⁽¹⁾**
- les **collisions en chaînes ou multiples (9/43 accidents, soit 21% des accidents)** contre 4% en France ⁽¹⁾.

❑ Les **collisions frontales** (supérieures à la moyenne nationale qui est de **8,8% ⁽¹⁾**) concernent, **9,3% des accidents de la période 2009-2018**.

❑ Concernant les manœuvres, on recense majoritairement des « **sans changement de direction** » (44 % des manœuvres renseignées contre 31,5% en France ⁽¹⁾).

❑ Des « **même sens** » (16% contre 37% en France ⁽¹⁾) et des « **tourne à gauche** » (11% contre 0,3% en France ⁽¹⁾).

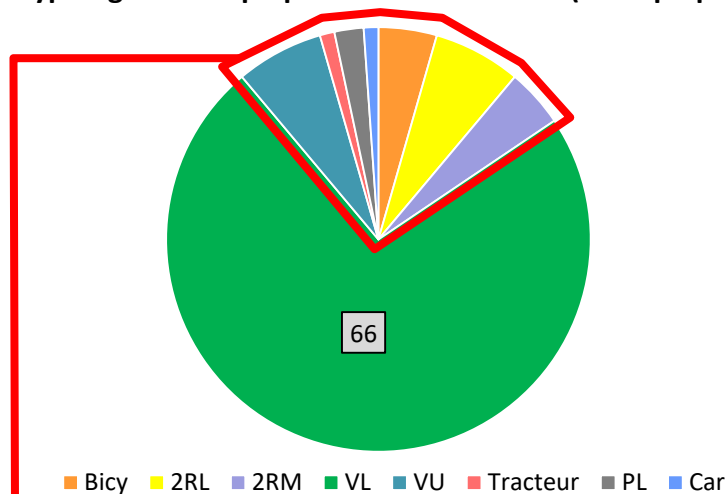
❑ A noter que les 2 premières manœuvres sont plutôt en hausse entre les 2 périodes quinquennales alors que les « **tourne à gauche** » présentent plutôt une tendance à la baisse.

- Des collisions principalement par le côté, en lien avec des manœuvres de « **tourne à gauche** ».
- Des collisions par l'arrière ou en chaîne, « **sans changement de direction** » (enjeu par rapport aux références nationales)

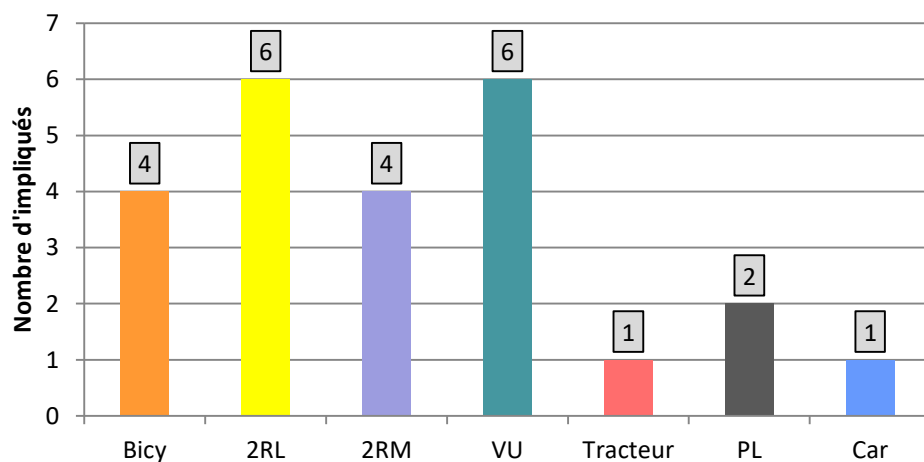
⁽¹⁾ Selon les accidents corporels de la circulation de 2017 provenant de l'ONISR.

Typologie des impliqués

Typologie des impliqués entre 2009-2018 (90 impliqués)



Typologie des impliqués entre 2009-2018 (24 impliqués)



(1) Selon le bilan d'accidentologie du département de La Manche en 2015.

- ❑ La proportion de conflits VL/VL est majoritaire sur l'ensemble des conflits.
11/35 conflits impliquant un VL (mode le plus impliqué dans les accidents corporels ⁽¹⁾) sont en conflit avec des usagers vulnérables tels que les vélos, cyclomoteurs, motos.

- ❑ 73% des impliqués sont des VL.

- ❑ Parmi les autres impliqués, à noter :

- ❑ La forte représentation :

- Des 2 roues légers (7% des impliqués), 2nd mode le plus impliqué dans les accidents corporels à l'échelle du département ⁽¹⁾.
- Des véhicules utilitaires (7%), 6^{ème} mode le plus impliqué dans les accidents corporels à l'échelle du département ⁽¹⁾.
- Des vélos (4,5%) 5^{ème} mode le plus impliqué dans les accidents corporels à l'échelle du département ⁽¹⁾.
- Des motos (4,5%) 4^{ème} mode le plus impliqué dans les accidents corporels à l'échelle du département ⁽¹⁾.

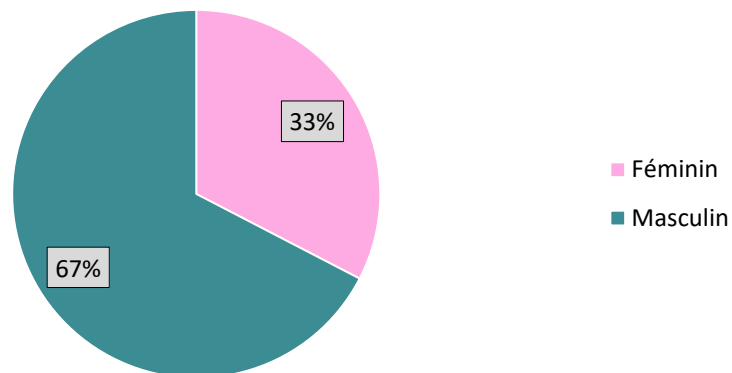
- ❑ Pas d'accident piéton, ce qui témoigne d'une typologie d'accidentologie plutôt rase campagne. (contrairement au département où le piéton est le 3^{ème} mode le plus impliqué dans les accidents corporels ⁽¹⁾).

- ❑ 15,5% d'impliqués dits vulnérables (principalement 2RL et vélos).

Les principaux impliqués : les VL
Un nombre non négligeable d'impliqués vulnérables, mais aussi de véhicules utilitaires.

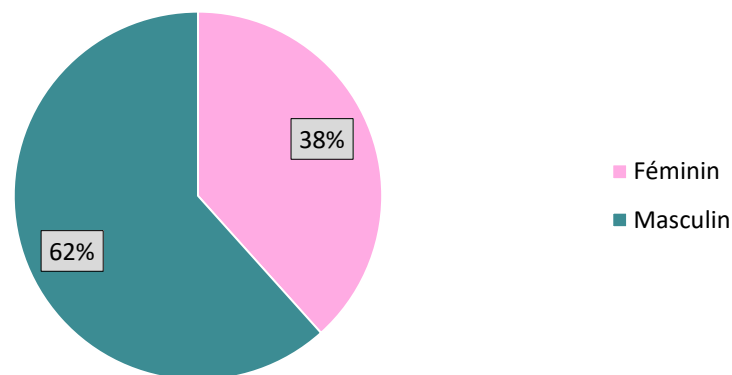
Analyse par sexe

Répartition des conducteurs par sexe entre 2009 et 2018



- ❑ 67% des conducteurs impliqués dans un accident sont des **hommes**.
- ❑ La proportion hommes/femmes reste globalement la même d'une période quinquennale à l'autre.

Répartition des victimes par sexe entre 2009 et 2018

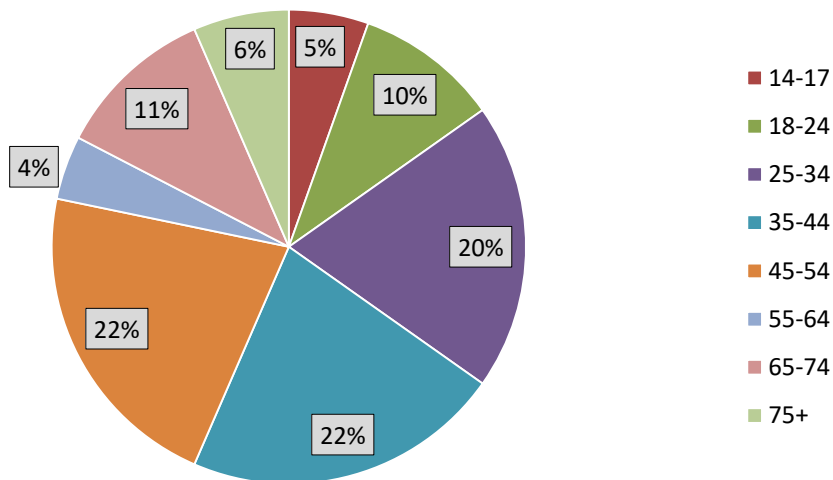


- ❑ Les **victimes des accidents de la route** sont majoritairement des **hommes** (référence : pratiquement identique à la moyenne départementale du bilan d'accidentologie de 2015 = 63%).

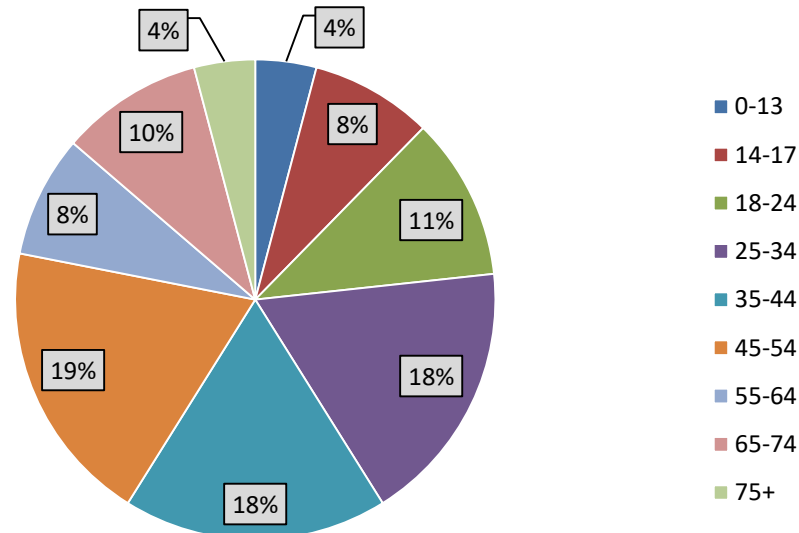
- Les hommes sont majoritaires tant dans les conducteurs impliqués dans un accident que dans les victimes.

Age des impliqués

Répartition des conducteurs par classe d'âge entre 2009-2018



Répartition des victimes par classe d'âge entre 2009-2018

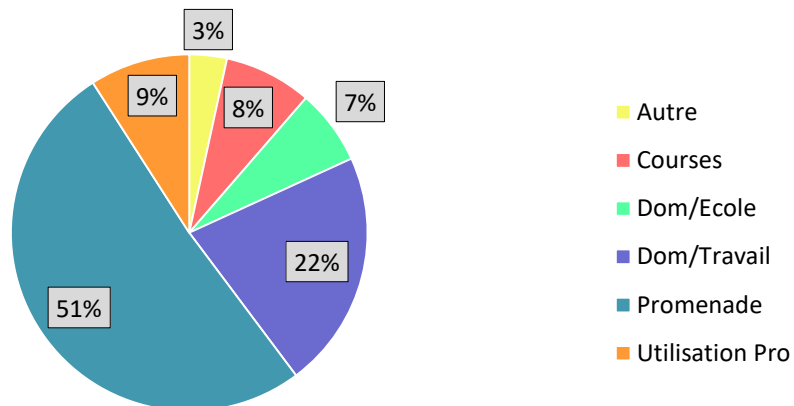


- Entre 2009 et 2018, les conducteurs impliqués sont globalement répartis de manière homogène sur les différentes classes d'âge (25-34 ans ; 35-44 ans ; 45-54 ans), avec environ 20% des conducteurs impliqués pour chaque tranche.
- La répartition des victimes présente globalement la même tendance, même si on note la présence d'enfants (entre 0 et 13 ans).
 - Les 35-44 ans, 45-54 ans, 55-64 ans et 65-74 ans sont plus représentés que sur l'échelle du département (référence : accidentologie sur les routes de La Manche entre 2009-2013). A contrario, les 18-24 ans sont moins impliqués qu'à l'échelle départementale.
 - Entre 2009-2013, on observe une part plus importante de victimes chez les 14-17 ans, 18-24 ans, 25-34 ans et 35-44 ans, alors que ce sont les classes d'âge les moins représentées dans la démographie de La Manche (54,5% des victimes pour 35% de la population). Cette observation est identique à celle faite par le département de La Manche dans le bilan accidentologique des routes de La Manche entre 2009-2013.

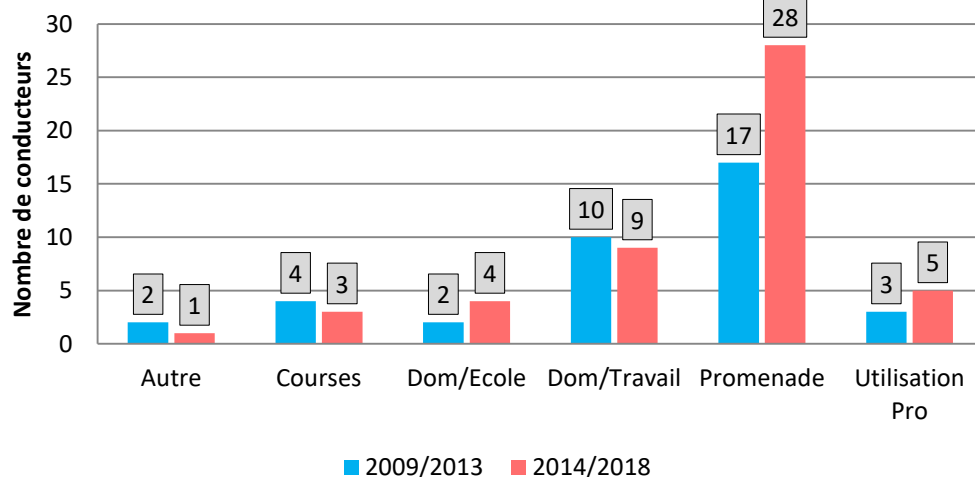
Globalement, pas de spécificité liée à l'âge au niveau des impliqués des accidents survenus sur l'itinéraire. Par rapport à l'accidentologie départementale, on observe toutefois que les jeunes (18-24 ans) sont globalement moins impliqués sur l'axe étudié.

Analyse par motifs de déplacement

Répartition des conducteurs par motifs de déplacement entre 2009 et 2018



Répartition des conducteurs selon le motif de déplacement



❑ Le **motif principal** des conducteurs impliqués est le trajet type « **Promenade** » qui équivaut à **51%**.

❑ Près **d'un quart des conducteurs impliqués** effectuent un trajet « **domicile/travail** ».

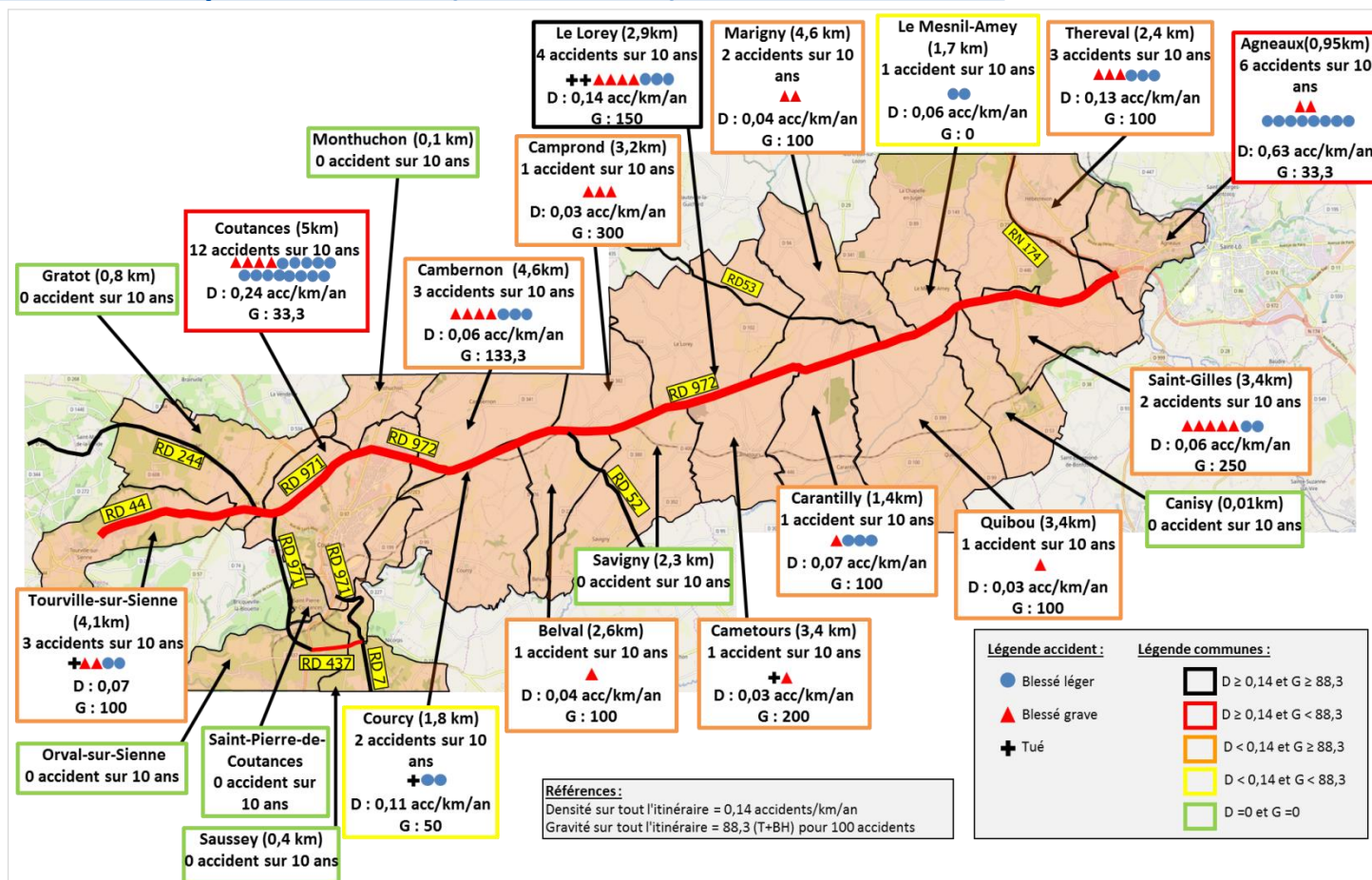
❑ Les trajets « **domicile/école** » et les trajets de type « **utilisation professionnelle** » et « **courses** » sont ensuite les **principaux motifs de trajet** lors des accidents.

❑ On peut constater que **certains motifs** tels que « **courses** », « **domicile/travail** » et « **autre** » ont une légère tendance à **baïsser** entre les 2 périodes quinquennales.

❑ Alors que **d'autres** comme « **domicile/école** », « **promenade** » et « **utilisation professionnelle** » ont **augmenté**, notamment pour le motif « **utilisation professionnelle** ».

- Le motif principal lors des accidents est la promenade.
- A surveiller toutefois l'évolution à la légère hausse des accidents domicile-école et professionnels.

Répartition des accidents par commune (43 accidents) entre 2009 et 2018



A noter : Les communes de Camberton, Courcy, Coutances et Orval sur Sienne présentent en cumulé 9 accidents identifiés par le CD50 mais sans l'intégralité des données BAAC ODSR, permettant d'effectuer l'analyse complète (dont 1 accident mortel sur la commune de Coutances au niveau de la RD 971).

- ❑ Les communes qui cumulent le plus d'accidents sont **Coutances, Le Lorey et Agneaux**.
- ❑ Ces **3 communes concentrent** à elles seules, **51% des accidents**.
- ❑ **Le Lorey** est la **seule commune** présentant une **densité et une gravité supérieure** à celle de l'axe étudié
- ❑ Par ailleurs, **Coutances et Agneaux** sont classées comme des communes ayant une **densité supérieure** à celle de l'itinéraire étudié mais une **gravité inférieure** par rapport à celle de l'itinéraire.

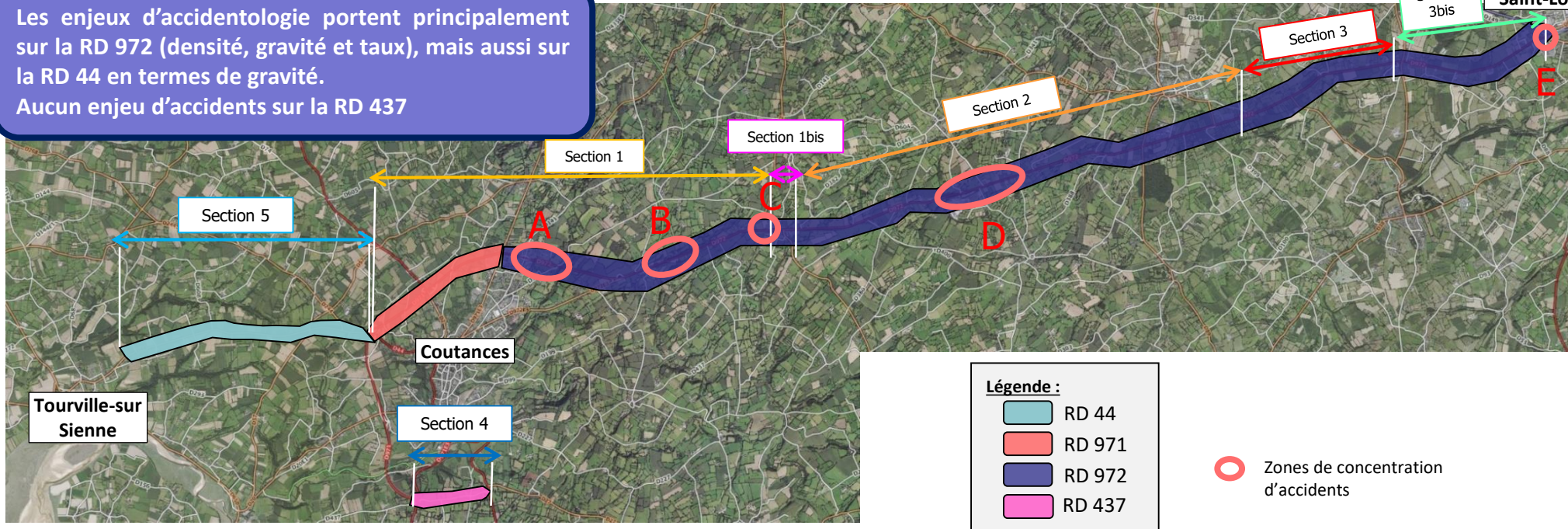
Les communes à enjeux :

- Coutances et Agneaux surtout en densité
- Le Lorey en termes de densité et de gravité

Répartition des accidents par RD : entre 2009 et 2018

Les enjeux d'accidentologie portent principalement sur la RD 972 (densité, gravité et taux), mais aussi sur la RD 44 en termes de gravité.

Aucun enjeu d'accidents sur la RD 437



RD 44 : 5,3 km

- 6 accidents : 1 Tué, 5 BH et 2 BL
- **Densité d'accidents : 0,11 accidents/km/an** (légèrement inférieure à celle de l'axe)
- **Forte gravité de 100 tués + BH** pour 100 accidents (supérieure celle de l'axe)
- **Taux d'accidents : 3,09 accidents** pour 100 millions de km parcourus et par an

RD 971 : 3,3 km

- 3 accidents : 1 BH et 2 BL
- **Densité d'accidents : 0,09 accidents/km/an** (très inférieure à celle de l'axe)
- **Gravité de 33,3 tués + BH** pour 100 accidents (inférieure à celle de l'axe)
- **Taux d'accidents : 1,85 accidents** pour 100 millions de km parcourus et par an

RD 972 : 21,2 km

- 34 accidents : 4 Tués (dont 3 entre 14 et 25 ans), 27 BH et 37 BL
- **Densité d'accidents de 0,16 accidents/km/an** (légèrement supérieure à celle de l'axe)
- **Gravité de 91 tués + BH** pour 100 accidents (supérieure celle de l'axe)
- **Taux d'accidents : 4,3 accidents** pour 100 millions de km parcourus et par an

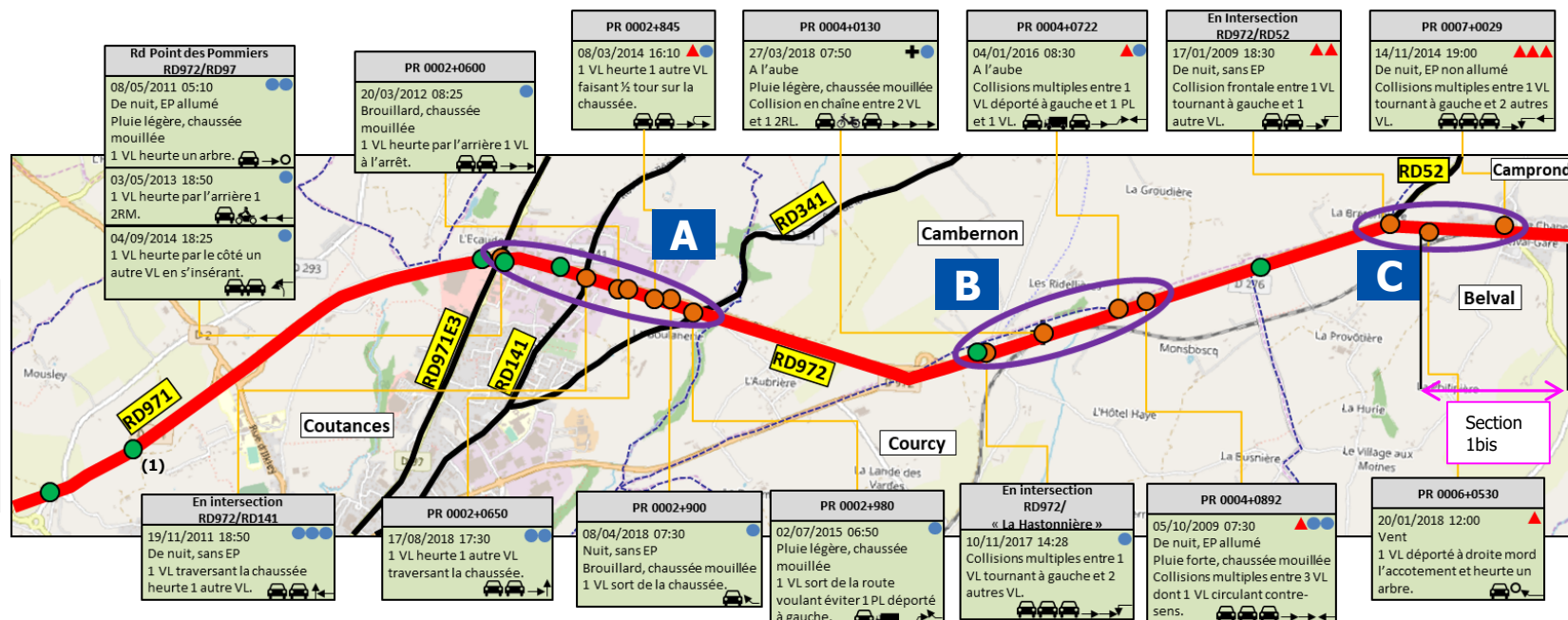
RD 437 : 1,5 km

- 0 accident en 10 ans

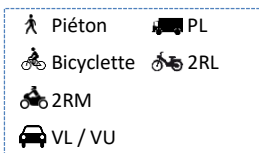
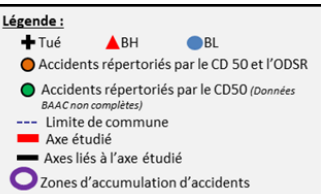
Répartition et détails des accidents par section

Section 1 et 1bis

Rappel : sur 2009-2018 :
16 accidents, 1 Tué, 9 BH, 18 BL
Densité : 0,17 acc/km/an
Gravité Ig2 : 62,5 T+BH pour 100 acc
Taux : 4,14 acc /an pour 100 millions de km



RD971 : section non accidentogène, glissières, bandes dérasées revêtues



X Cf zone d'accumulation détaillée ci-après

(1) 1 accident mortel répertorié par le CD50

RD972 (entre A et B) : section non accidentogène traitée en 2018 avec sécurisation du créneau de dépassement (DBA) + traitement des rives



RD972 (entre B et C) : section non accidentogène reprise au cours des 10 dernières années avec traitement des rives + glissière

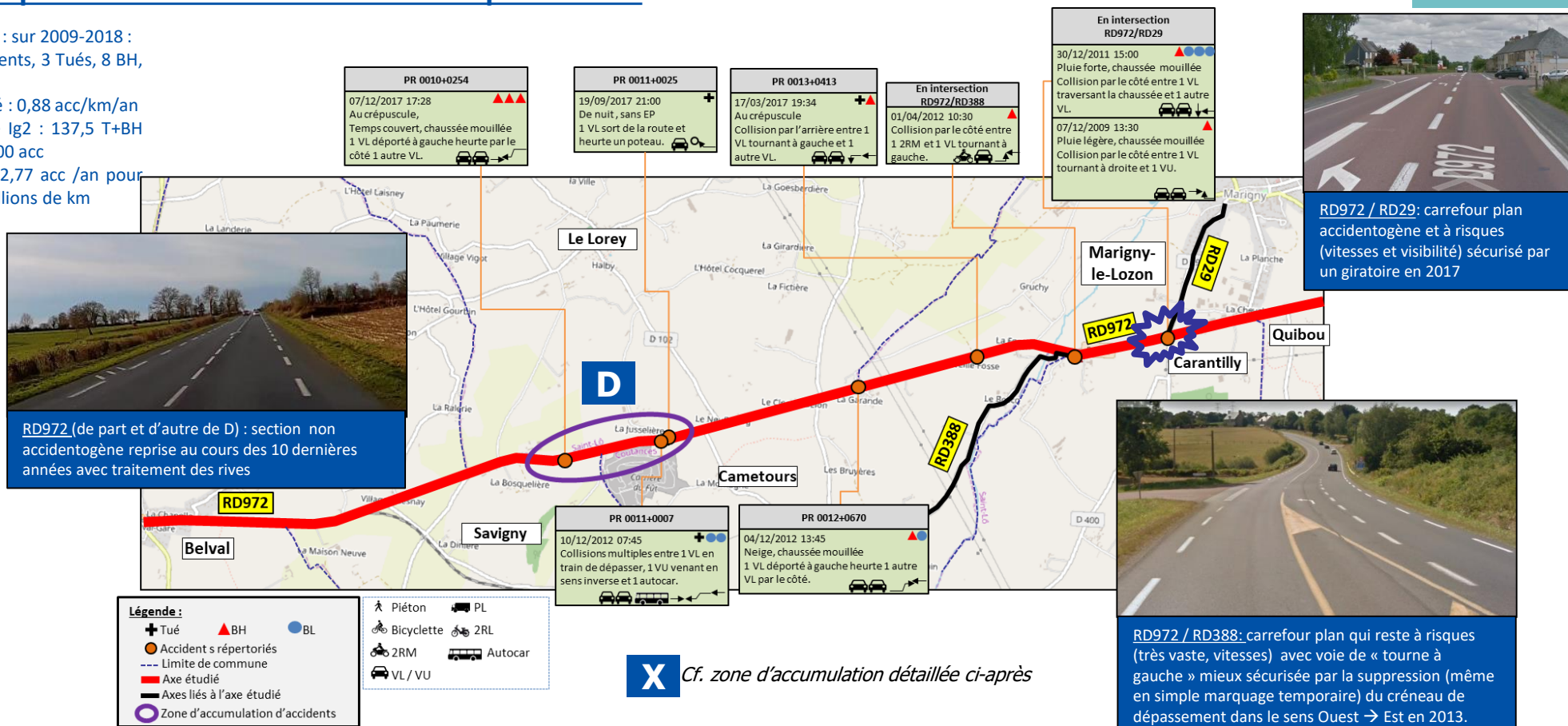
Les accidents impliquant des VL
Les collisions en chaîne ou multiples
Les conditions de luminosité non optimales
Enjeux présumés : 3 zones de concentration d'accidents

- 10 accidents en section courante, 3 en giratoire, 3 dans un autre type d'intersection
- 3 zones de concentration d'accidents sur la RD 972 :
 - entre la RD 141 et la RD 341 (9 accidents faisant 1 BH et 13 BL),
 - entre l'intersection RD 972/ « La Hastonnière » et le PR 4+0892 (4 accidents faisant 1 Tué, 2 BH et 5 BL)
 - entre l'intersection RD 972/RD 52 et le PR 0007+0029 (3 accidents faisant 6 BH).
- 50% des accidents ont lieu de nuit ou dans des conditions de faible luminosité
- 31,2% des accidents sont des collisions en chaîne ou multiples.

Répartition et détails des accidents par section

Section 2

Rappel : sur 2009-2018 :
8 accidents, 3 Tués, 8 BH,
6 BL
Densité : 0,88 acc/km/an
Gravité Ig2 : 137,5 T+BH
pour 100 acc
Taux : 2,77 acc /an pour
100 millions de km



- 5 accidents en section courante, 3 en intersection dont 2 sur l'intersection RD 972/RD 29
- 3 accidents survenus dans des conditions de luminosité faible
- 4 accidents (50%) ayant eu lieu dans des conditions atmosphériques dégradées (neige, pluie...)
- 1 zone de concentration d'accidents a été identifiée entre le PR 0010+0254 et le PR 0011+002 avec 3 accidents répertoriés sur 2,2km faisant 2 Tués, et 3 BH et 2 BL.

Les accidents impliquant des VL

La gravité des accidents

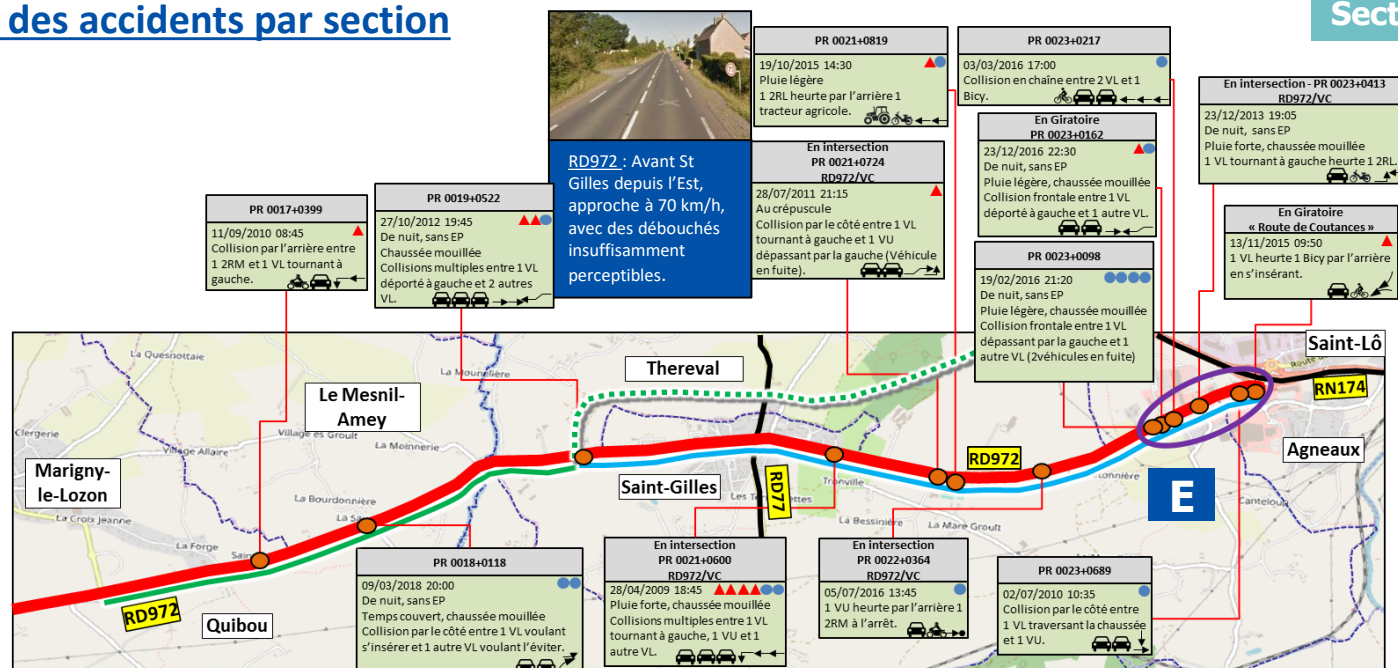
Les conditions de luminosité non optimales et/ou atmosphériques dégradées

Enjeux présumés : 1 zone de concentration d'accident, les carrefours (Tourne à gauche), le carrefour RD 972 / RD 29 accidentogène (giratoire en 2017)

Répartition et détails des accidents par section

Section 3 et 3 bis

Rappel : sur 2009-2018 :
13 accidents, 11 BH, 15 BL
Densité : 0,18 acc/km/an
Gravité Ig2 : 84,6 T+BH pour
100 acc
Taux : 3,94 acc /an pour 100
millions de km



- Légende :**
- + Tué
 - Accident répertorié
 - Limite de commune
 - Axe étudié
 - Axes liés à l'axe étudié
 - Portion de section élargie en 2+1 voies (S3)
 - Projet de déviation (S3)
 - Portion de section qui sera réaménagée (S3 bis)
 - Zone d'accumulation d'accidents

- ▲ Piéton
- PL
- Bicyclette
- 2RL
- 2RM
- Tracteur Agricole
- VL / VU

X Cf. zone d'accumulation détaillée ci-après



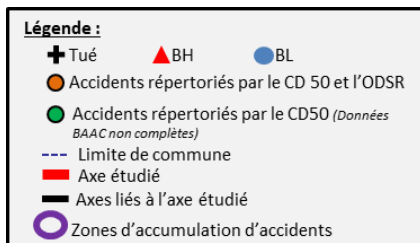
- 8 accidents en section courante, 4 en intersection et 2 en giratoire
- 6/13 accidents (46%) se produisent sur chaussée mouillée
- 4/13 accidents sont des collisions par l'arrière, 3/13 accidents sont des collisions en chaîne ou multiples
- 1 zone de concentration d'accidents a été identifiée entre le PR 00023+0098 et le giratoire « Route de Coutances » 6 accidents répertoriés sur 0,8km faisant 2 BH et 8 BL.

Les accidents impliquant des VL (sur toute la section) et des usagers vulnérables (surtout à l'Est)
Les accidents sur chaussée mouillée
Enjeux présumés : 1 section de concentration d'accidents à l'Est, les vitesses et les « petits » débouchés

Répartition et détails des accidents par section

Section 4

Rappel : sur 2009-2018 :
0 accidents,
Densité : 0 acc/km/an
Gravité Ig2 : 0 T+BH pour 100 acc
Taux : 0 acc /an pour 100 millions
de km



Pas d'enjeu présumé

0 accident répertorié sur la RD 437

Répartition et détails des accidents par section

Section 5

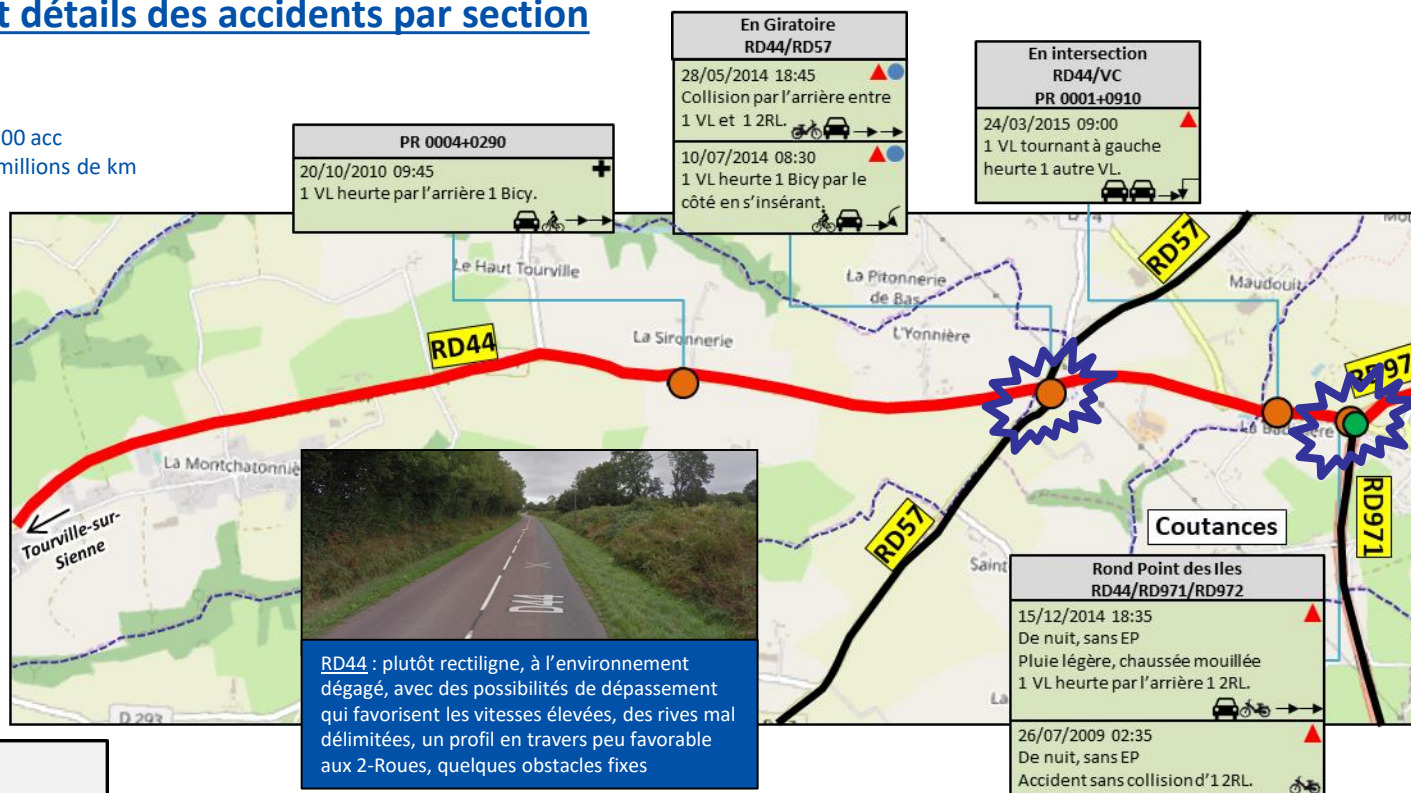
Rappel : sur 2009-2018 :

6 accidents, 1 Tué, 5 BH, 2 BL

Densité : 0,11 acc/km/an

Gravité Ig2 : 100 T+BH pour 100 acc

Taux : 3,09 acc/an pour 100 millions de km



Giratoire structurant D44/D971, d'accès à la D971 limitée à 110 km/h au Sud et permettant de rejoindre l'itinéraire d'accès vers A84; anneau large



Légende :

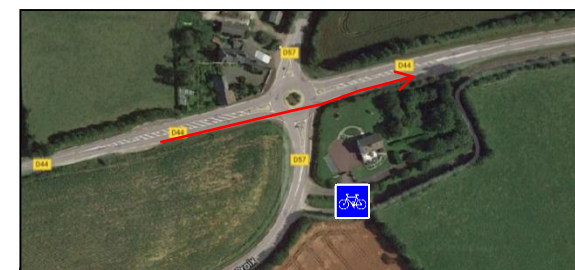
- + Tué
- ▲ BH
- BL
- Accidents répertoriés par le CD 50 et l'ODSR
- Accidents répertoriés par le CD50 (Données BAAAC non complètes)
- Limite de commune
- Axe étudié
- Axes liés à l'axe étudié
- Zones d'accumulation d'accidents

Piéton
 Bicyclette
 2RM
 VL / VU

83% des accidents impliquent des 2 roues : 3 accidents 2 RL et 2 vélos.

5 accidents en intersection : 2 dans le giratoire RD 44/RD 57, 2 dans le giratoire des Iles RD 44/RD 971/RD 972 et 1 en intersection RD 44/VC

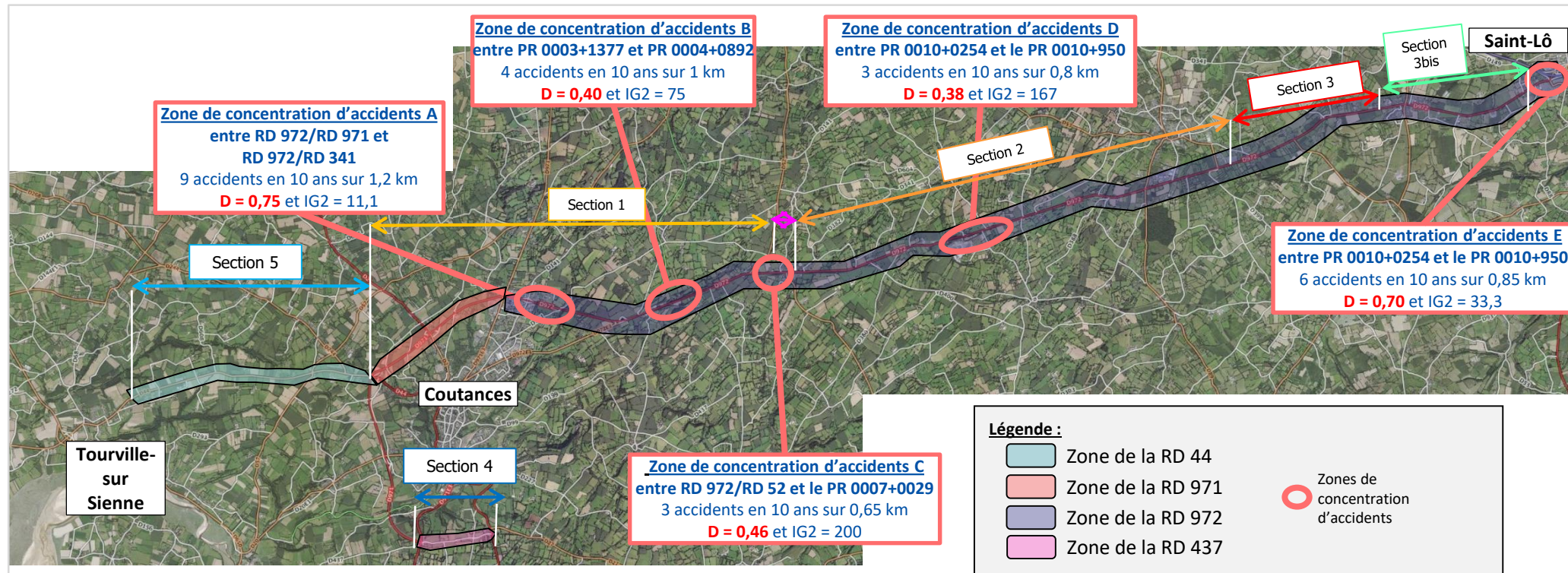
3 collisions par l'arrière (entre VL et 2 roues), 2 collisions par le côté, 1 accident sans collision



Giratoire RD44/RD57 : géométrie trop « rectiligne » et favorable aux vitesses élevées, proximité de l'accès à la piste cyclable génératrice de flux vélos insuffisamment sécurisés au niveau du giratoire

Les accidents impliquant des 2 Roues (2RL et vélos)
 Les collisions par l'arrière
 Les giratoires : RD 44/RD 57 et RD 971/RD 44
 Enjeux présumés : vitesses et profils trop permissifs et peu favorables aux 2 Roues

Détails des zones de concentration d'accidents



Zone de concentration d'accidents A (1,2km)

Section 1, entre RD 971 et RD 341

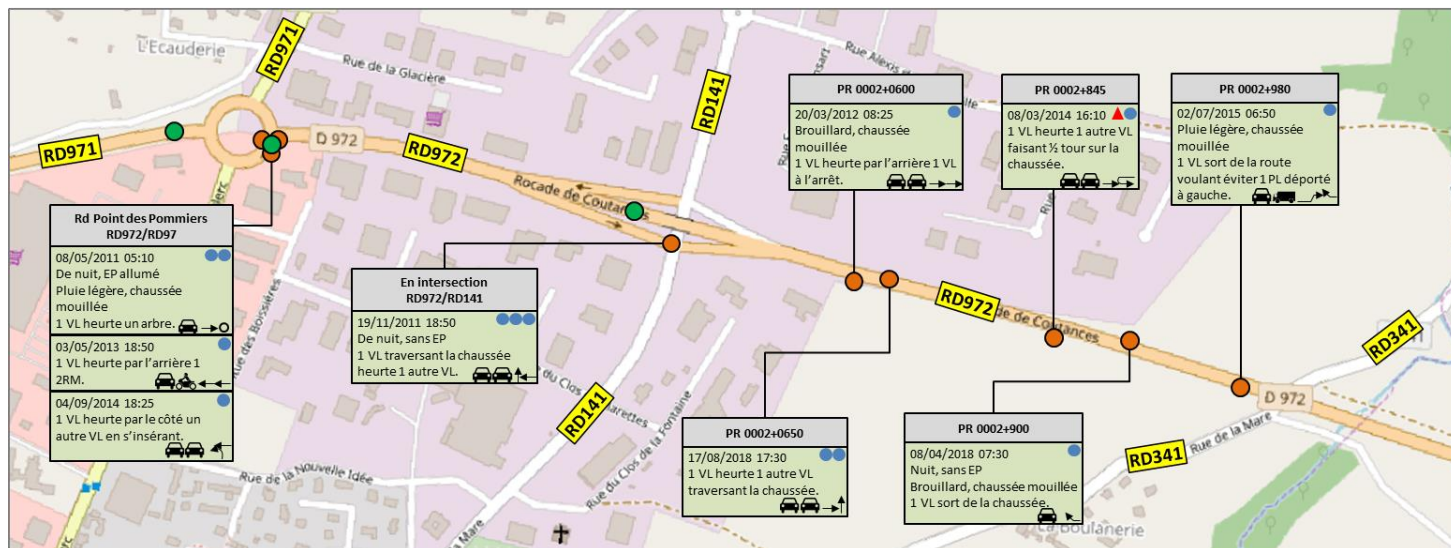
9 Accidents, dont 4 en intersection (3 en giratoire)

Aucun tué, 1 BH, 13 BL

Légende :

- ✚ Tué ▲ BH ● BL
- Accidents répertoriés par le CD 50 et l'ODSR
- Accidents répertoriés par le CD50 (Données BAAC non complètes)

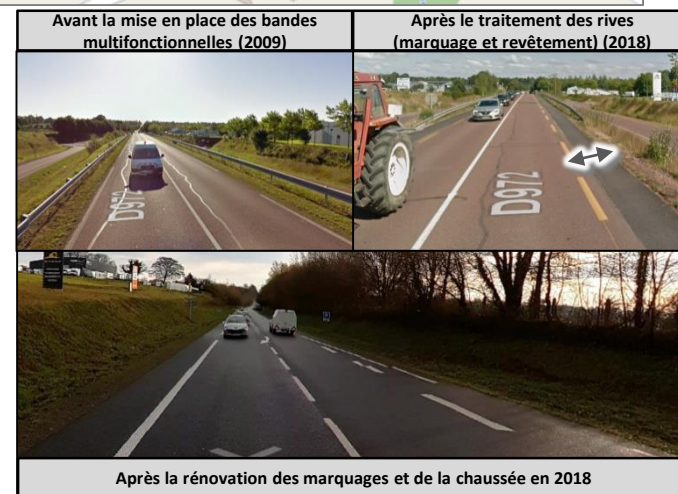
- 🚶 Piéton 🚗 VL/VU
- 🚲 Bicyclette 🚚 PL
- 🛴 2RM 🛴 2RL



Densité d'accidents : 0,75 accidents/km/an

Taux d'accidents : 28,7 accidents/100 millions de km parcourus/an

- **Densité et taux d'accidents particulièrement élevés** sur cette zone de concentration, surtout comparés aux autres sections et à l'ensemble de la zone d'étude
- **Gravité** (11,1 tués+BH/100 accidents) **nettement plus faible** que la section dans son ensemble (89,8 tués+BH/100 accidents)
- **Faible présence des usagers vulnérables**, avec 1 seul accident sur 9 concernés (11%), contre 37% sur toute la zone d'étude.
- Grande majorité d'accidents (89%) aux **heures de pointe** (6h-9h et 16h-19h)
- 2 accidents sur 9 (22%) où un VL est **seul impliqué**
- 22% des accidents survenus par temps de brouillard, contre 4% sur l'ensemble de la zone d'étude



Une section rénovée (des rives plus sécuritaires, un marquage plus visible et lisible, une chaussée plus confortable), mais qui présente des **risques liés au caractère rectiligne et roulant de la section, aux possibilités de dépassements, aux aires de parkings et aux carrefours d'échanges structurants** (giratoire RD971 et échangeur dénivelé RD141).

Zone de concentration d'accidents B (1,0km)

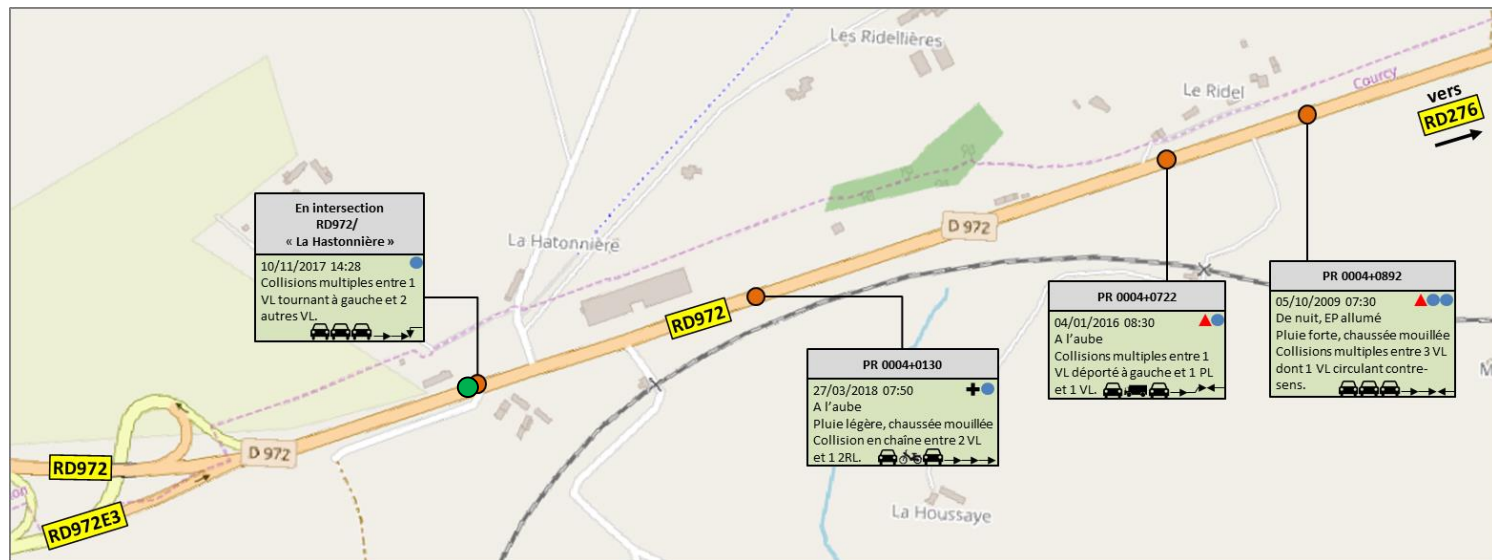
Section 1, entre RD 972E3 et RD 276

4 Accidents, dont 1 en intersection
1 tué, 2 BH, 5 BL

Légende :

- + Tué
- ▲ BH
- BL
- Accidents répertoriés par le CD 50 et l'ODSR
- Accidents répertoriés par le CD50 (Données BAAC non complètes)

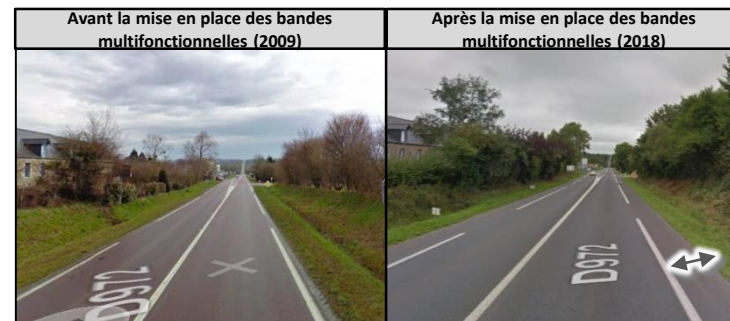
- 🚶 Piéton
- 🚗 VL/VU
- 🚲 Bicyclette
- 🚚 PL
- 🏍️ 2RM
- 🏍️ 2RL



Densité d'accidents : 0,40 accidents/km/an

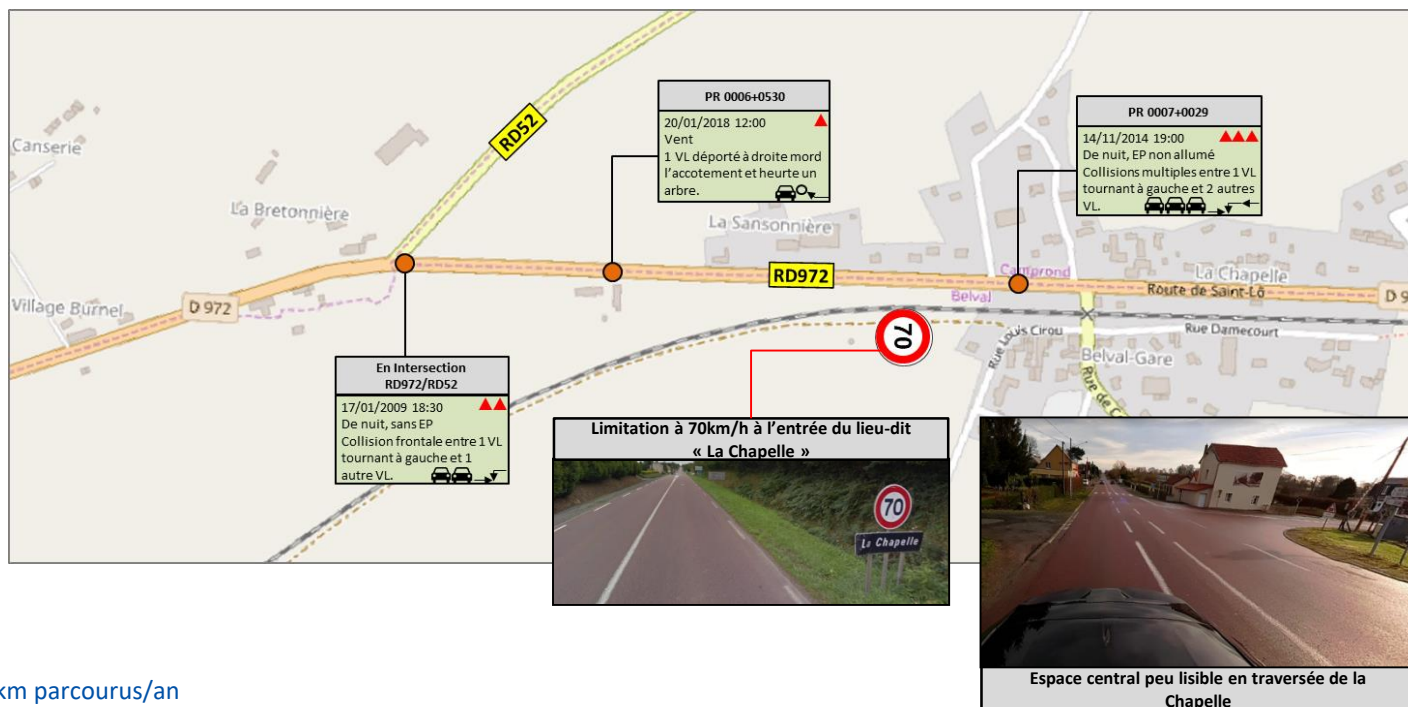
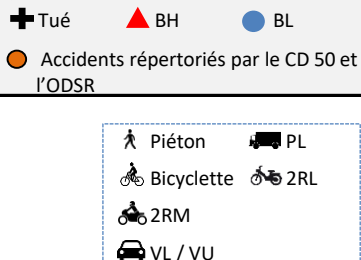
Taux d'accidents : 9,5 accidents/100 millions de km parcourus/an

- Densité et taux bien plus élevés que la moyenne sur cette zone de concentration
- Gravité (75 tués+BH/100 accidents) plus faible que l'ensemble de la section (89,8 tués+BH/100 accidents)
- Chacun des 4 accidents implique 3 véhicules, un ratio très significativement supérieur aux 18% d'accidents impliquant 3 véhicules ou plus sur la zone d'étude dans son ensemble.
- 3 accidents sur 4 (75%) par faible luminosité (nuit, aube, crépuscule), contre 44% en moyenne sur la zone d'étude.
- 50% des accidents (2 sur 4) par temps de pluie et chaussée mouillée, un ratio plus important que dans l'ensemble des accidents (respectivement 27% et 39% du total)



Une section qui a évolué au cours des 10 dernières années, avec notamment le traitement des rives (marquage, revêtement) plus sécuritaires, attractives et confortables (2017 à priori). Des risques qui perdurent en lien avec les possibilités de dépassements, les vitesses et le caractère rectiligne de la section.

Zone de concentration d'accidents C (650m)
 Section 1 bis, entre les 2 branches de la RD 52
 3 Accidents, dont 1 en intersection
 Aucun tué, 6 BH, aucun BL

Légende :

Densité d'accidents : 0,46 accidents/km/an

Taux d'accidents : 11,0 accidents/100 millions de km parcourus/an

- **Densité et taux nettement plus élevés que la moyenne** sur cette zone de concentration
- **Gravité** (200 tués+BH/100 accidents) **nettement plus forte** que l'ensemble de la section (89,8 tués+BH/100 accidents). En effet, on compte 6 blessés hospitalisés sur les 6 victimes de cette zone de concentration d'accidents.
- 2 accidents sur 3 (66%) **de nuit**, contre 32% dans l'ensemble
- 2 accidents sur 3 (66%) découlant d'une **collision frontale** liée à une **manœuvre de tourne-à-gauche**, ces dernières n'étant présentes que dans 20% de l'ensemble des accidents étudiés
- **Aucun usager vulnérable**, (37% des accidents en impliquent au moins 1 dans toute la zone d'étude)

Une section qui a peu évolué au cours des 10 dernières années (profil en travers large mais sans traitement des rives pour davantage de sécurité et de confort pour les usagers 2 Roues notamment).

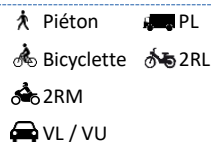
Un espace central délimité en traversée de la Chapelle peu lisible (voie de « tourne à gauche » ? « îlot ? ») **insuffisamment contraint et peu sécuritaire** (pour les piétons notamment).

Zone de concentration d'accidents D (800m)
 Section 2, entre RD380 et RD102
 3 Accidents, dont aucun en intersection
 2 tués, 3 BH, 2 BL

Légende :

✚ Tué ▲ BH ● BL

● Accidents répertoriés par le CD 50 et l'ODSR



Densité d'accidents : 0,38 accidents/km/an

Taux d'accidents : 11,7 accidents/100 millions de km parcourus/an

- **Densité et taux bien plus élevés que la moyenne** sur cette zone de concentration
- **Gravité** (167 tués+BH/100 accidents) **bien plus forte** que l'ensemble de la section (89,8 tués+BH/100 accidents). De plus, les 2 tués entraînent une gravité spécifique de 67 tués par 100 accidents (10,2 tués pour 100 accidents sur l'ensemble de la section)
- 2 accidents sur 3 (67%) par **faible luminosité** (nuit, aube, crépuscule), contre 44% en moyenne sur la zone d'étude.
- **Aucun accident en intersection**, contre 41% de l'ensemble des accidents
- **Pas d'usager vulnérable**, alors que 37% de tous les accidents en impliquent au moins un.

Une section qui a évolué au cours des 10 dernières années, avec notamment le **traitement des rives**, en **cohérence avec le reste de l'itinéraire**, mais aussi la **suppression du créneau de dépassement dans le sens Est → Ouest** (par du marquage temporaire insuffisamment dissuasif) suite sans doute à l'accident mortel. Des risques liés aux dénivelés, aux profils en travers larges et aux créneaux de dépassements qui favorisent les prises de vitesse à risques au passage des carrefours et des courbes.

Zone de concentration d'accidents E (850m)

Section 3 bis, entre l'Hôtel Flanquet et
l'accès Leclerc

6 Accidents, dont 1 en intersection (3 en
giratoire)

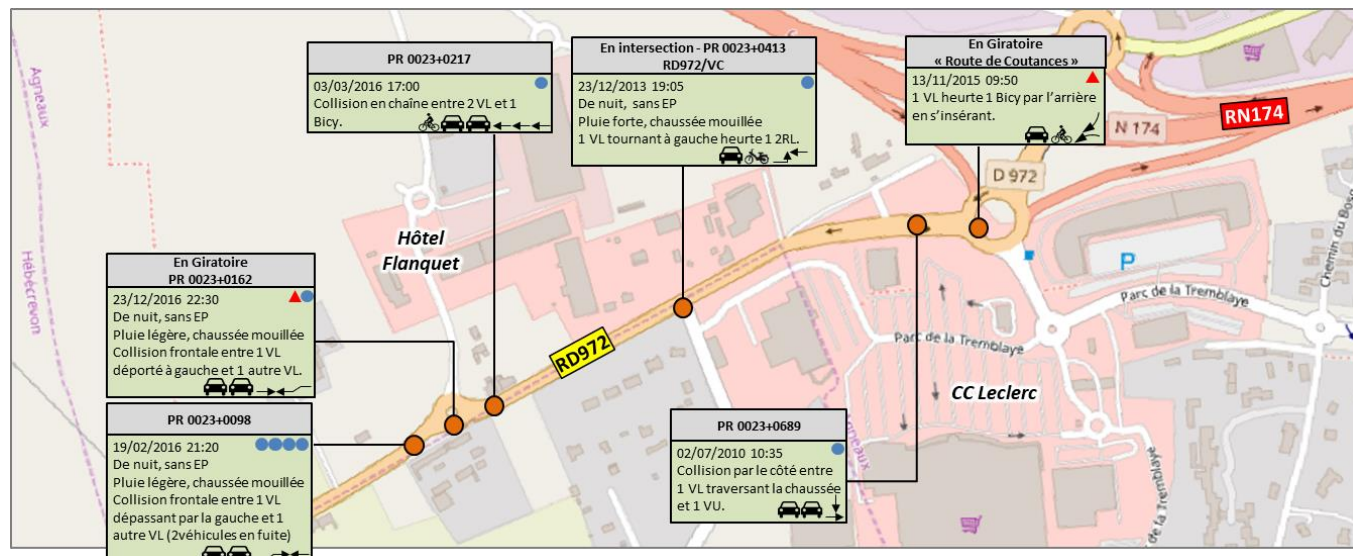
Aucun tué, 2 BH, 8 BL

Légende :

✚ Tué ▲ BH ● BL

● Accidents répertoriés par le CD 50 et l'ODSR

🚶 Piéton 🚚 PL
 🚲 Bicyclette 🚲 2RL
 🚲 2RM
 🚗 VL / VU



Densité d'accidents : 0,70 accidents/km/an

Taux d'accidents : 15,43 accidents/100 millions de km parcourus/an

- **Densité et taux largement plus élevés que la moyenne** sur cette zone de concentration
- **Gravité** (33,3 tués+BH/100 accidents) **plus faible** que l'ensemble de la section (89,8 tués+BH/100 accidents)
- 3 accidents sur 6 (50%) impliquent un **usager vulnérable** (2 vélos, 1 2RL), soit nettement plus que sur l'ensemble (37%)
- 3 accidents sur 6 (50%) survenus sous la **pluie**, contre 27% sur l'ensemble de la section

Un espace central peu lisible en 2015 (voie de Tourne à Gauche ?
Voie d'insertion ? 2^{ème} voie pour dépassements ?)



Un ajout de flèches de TAG en 2019, qui apportent une meilleure lisibilité
à ces espaces centraux



Une section traversant une zone perçue comme une zone d'activités, avec un espace central délimité mais peu lisible et qui pouvait être utilisé à mauvais escient pour des dépassements notamment.

Des améliorations avec du marquage de flèches de TAG ont été apportées, même si cet espace reste encore trop permissif.

Partie 3: Synthèse et enjeux

- ❑ **43 accidents** retenus sur le périmètre d'étude ayant engendré **5 Tués, 33 BH et 41 BL** sur la période **2009-2018** (données issues du fichier BAAC ODSR uniquement).

A noter : 9 accidents identifiés par le département de La Manche dont 1 mortel mais sans l'intégralité des données BAAC ODSR, ne permettant pas d'effectuer l'analyse complète

Quand ? :

- Une **accidentologie constante sur les 10 ans (en moyenne 4,3 accidents/an)**, avec une **tendance à la hausse de la mortalité** sur les deux dernières années étudiées (**2017 et 2018**)
- Les accidents se sont produits majoritairement :
 - Au mois de **Mars et Décembre**
 - Plutôt **en semaine qu'en week-end** (même si les accidents survenus le week-end étaient plus marqués entre 2009-2013)
 - **A l'heure de pointe du soir en semaine (18h00 - 19h00)** et en **pleine nuit le week-end**
 - La majorité des accidents se produisent en journée, cependant on note une surreprésentation des accidents de nuit par rapport à l'échelle du département (selon le bilan d'accidentologie du département de La Manche de 2015).



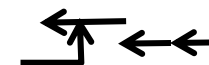
Qui ? :

- **67% des accidents impliquent 2 véhicules**, et les **conflits les plus recensés** sont les **VL/VL**. Attention toutefois à ne pas négliger la part de conflits impliquant des usagers vulnérables (surtout 2RL et vélos) et des VU.
- Majoritairement des **hommes** tant dans les **conducteurs que dans les victimes**
- Pas de réelles différences entre les classes d'âge



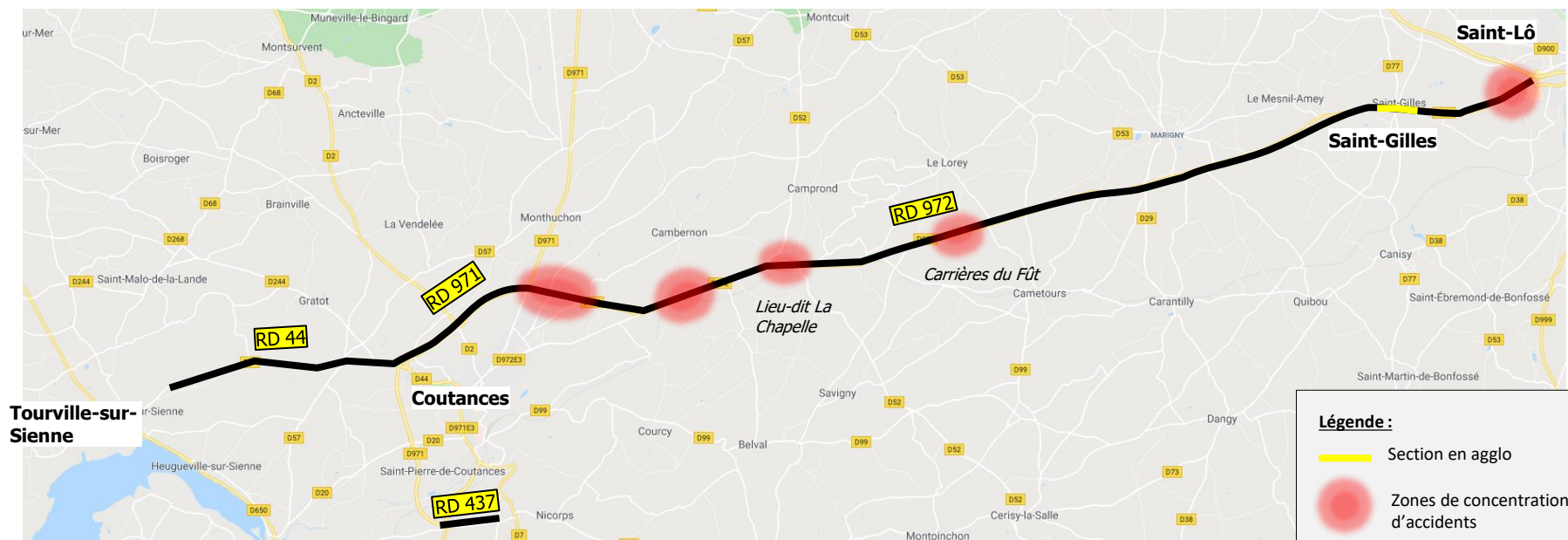
Comment ? :

- Les accidents sont majoritairement survenus dans des **conditions atmosphériques normales et sur chaussée sèche**
- 3 types de collision ressortent :
 - **Par le côté** dont la manœuvre serait du type **tourne-à-gauche**
 - **Par l'arrière ou en chaîne** (selon les accidents corporels de la circulation de 2017 provenant de l'ONISR)
 - Sur **obstacles fixes, avec un accroissement** de ce type d'accidents entre les 2 périodes quinquennales
- Les motifs de déplacement sont principalement la **promenade**, suivie du domicile-travail. A noter une hausse des trajets domicile-école et professionnels.



Où ? :

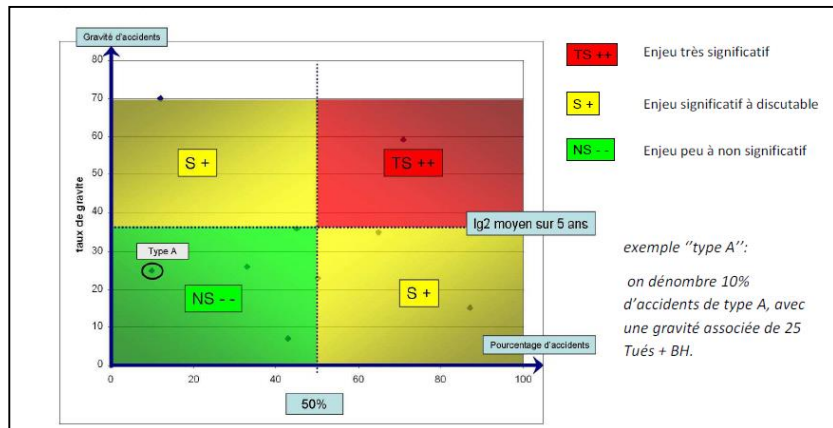
- Les **principales communes à enjeux** sont **Coutances**, **Agneaux** pour la **densité** et **Le Lorey** pour la **gravité** des accidents
- En **majorité sur la RD 972** (5 **zones de concentration** d'accidents sur cette RD). A noter également la forte gravité sur la **RD44**.
- **100% des accidents** se produisent **hors agglomération**
- Des accidents qui ont généralement lieu **en section courante** (56% des accidents). A noter la **proportion non négligeable d'accidents en giratoire (18%)**



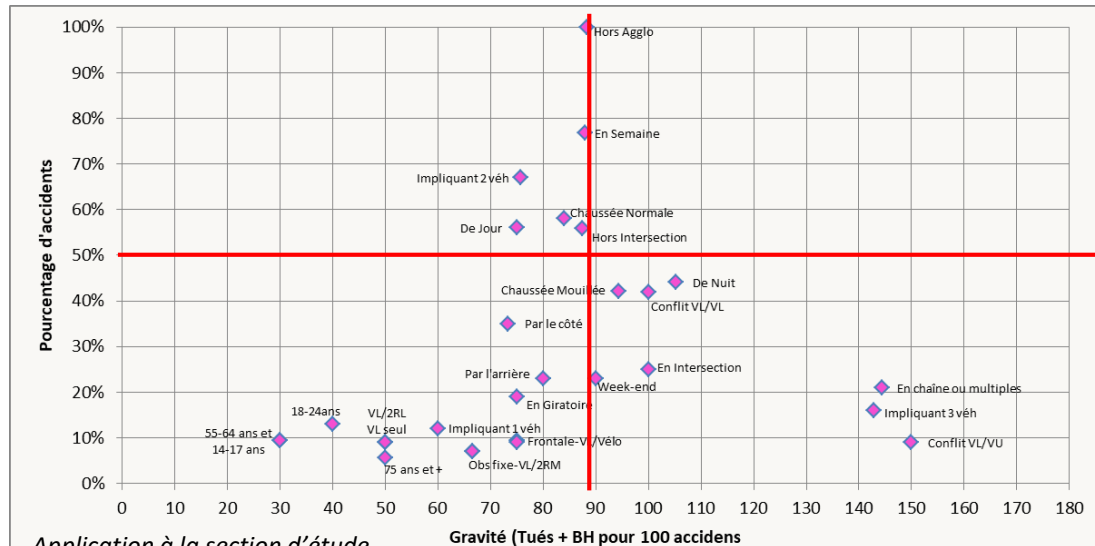
Les causes supposées des accidents liées à l'infrastructure :

- Les **vitesse élevées** favorisées par une **infrastructure large, homogène, souvent rectiligne, avec des dénivelés et des créneaux de dépassements**, dans un environnement plutôt rase campagne (à noter la sécurisation en cours des créneaux de dépassements par la mise en place de DBA)
- Les **carrefours ou débouchés riverains, parfois peu perceptibles et à risques compte tenu des vitesses sur l'axe** (insertions ou franchissements à risques, freinage pouvant surprendre les véhicules) ; des giratoires parfois trop permissifs
- Le **traitement des rives** (avec bande dérasée revêtue et multifonctionnelle) qui s'est développé au cours des 10 dernières années sur l'itinéraire pour davantage de sécurité notamment pour les usagers vulnérables) mais qui reste insuffisant sur la RD44 notamment (nombreux accidents 2Roues recensés)
- Des **singularités à risques qui manquent de lisibilité et de contraintes** (beaucoup de marquage, peu d'îlots, peu de signalisation verticale de police...)

A partir des résultats du bilan d'accidentologie, il est possible d'établir le graphique des enjeux basé sur la proportion et la gravité de chaque typologie d'accidents.



Principe général



Application à la section d'étude

Il ressort de l'étude, les principaux enjeux suivants sur le périmètre et les 10 ans considérés :

Les accidents présentant :

- Une **gravité supérieure ou égale à la gravité moyenne sur l'axe**: les **accidents hors agglomération**
- Une **gravité forte (très supérieure à la moyenne)**, mais ne concernant qu'entre **10 et 20% des accidents** seulement : les **collisions en chaîne ou multiples**, les **accidents impliquant plusieurs véhicules**, les **conflits VL/VU**
- Une **gravité proche de la moyenne**, et concernant entre **55 et 75% des accidents** : les accidents **impliquant 2 véhicules**, les accidents qui ont lieu **en semaine**, les accidents sur **chaussée sèche**, ceux se produisant **de jour** et les accidents sur **section courante**
- Une **gravité supérieure à celle de l'axe** et représentant pour chacun entre **40 et 50 % des accidents** : les accidents **VL/VL**, les accidents sur **chaussée mouillée** et les accidents de **nuit**

Comparativement aux **références départementales ou nationales disponibles**, il est possible également de mettre en évidence les **accidents de nuit**, et les **collisions par l'arrière et en chaîne**. Les 2RL, comme sur le département représentent le 2^{ème} mode impliqué. Les vélos sont autant impliqués sur la section que les motos, alors que dans le département, on observe que ce sont les 2RM qui sont plus impliqués que les vélos. Contrairement aux enjeux départementaux, les 2RM et les jeunes ne constituent pas d'enjeux prioritaires sur l'itinéraire.

E
N
J
E
U
X

- Les collisions (notamment par le côté, l'arrière ou en chaîne) entre 2 ou plusieurs véhicules de type VL qui surviennent au passage d'une intersection ou dans le cadre d'un dépassement/déport, surtout au niveau des zones de concentration d'accidents
- Les accidents impliquant des 2RL ou des vélos, surtout sur la RD44 (manque de traitement des rives), en extrémité Est de la RD972 et dans les giratoires.
- Les accidents dans des conditions de circulation non optimales (luminosité, conditions atmosphériques)

A noter que la vitesse inadaptée pratiquée par les usagers et l'infrastructure permissive sont supposées avoir contribué à la majorité des accidents. (à confirmer par un diagnostic terrain)