

Expérimentation de la baisse de la VMA à 80 km/h

Bilan de l'accidentalité

Février 2018

Sommaire

1.	Contexte	4
2.	Méthodologie	4
3.	Bilan général de l'accidentalité	4
4.	Typologie des accidents	6
5.	Accidentalité sur chacune des sections expérimentales	8
5.1.	RN7 dans la Drôme (longueur 18 km)	8
5.1.1.	Périmètre de l'expérimentation	8
5.1.2.	Accidentalité sur la RN7	9
5.2.	RN57 dans la Haute-Saône (longueur 13 km)	10
5.2.1.	Périmètre de l'expérimentation	10
5.2.2.	Accidentalité sur la RN57	11
5.3.	RN151 dans la Nièvre et dans l'Yonne (longueur 55 km)	12
5.3.1.	Périmètre de l'expérimentation	12
5.3.2.	Accidentalité sur la RN151 dans l'Yonne (33 km)	13
5.3.3.	Accidentalité sur la RN151 dans la Nièvre (22 km)	13
6.	Conclusion	15
7.	Annexes	16
7.1.	Annexe 1 - Liste des accidents pris en compte entre 2010 et 2014	16
7.2.	Annexe 2 - Liste des accidents pris en compte durant l'expérimentation	17
7.3.	Annexe 3 - Détail de l'accidentalité par an	17

1. Contexte

Dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière, une expérimentation de diminution de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h a été menée entre le 1^{er} juillet 2015 et le 30 juin 2017 sur trois sections de route nationale bidirectionnelle totalisant une longueur de 86 km.

La présente étude établit un bilan de l'accidentalité sur les sections et la durée de l'expérimentation, et le compare à l'accidentalité sur le même réseau avant l'expérimentation.

Pour mémoire, il convient de rappeler que l'expérimentation n'avait pas pour objectif de mettre en évidence une baisse de l'accidentalité, mais d'observer l'évolution des vitesses pratiquées induite par la modification de la vitesse maximale autorisée. Le lien entre les vitesses pratiquées et l'accidentalité est en effet déjà très largement documenté, comme l'ont montré les deux rapports produits en 2013 et 2014 respectivement par le comité des experts et la commission « Alcool, Stupéfiants, Vitesse » du Conseil national de la sécurité routière (CNSR). C'est d'ailleurs en se fondant sur ces deux rapports que le CNSR avait adopté en juin 2014 une recommandation préconisant de réduire la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur l'ensemble du réseau des routes bidirectionnelles.

2. Méthodologie

Cette étude vise à comparer l'accidentalité sur les sections et la durée de l'expérimentation à l'accidentalité sur le même réseau sur une période antérieure de 5 ans prise comme référence. La durée de 5 ans est celle systématiquement adoptée dans les études d'accidentologie portant sur un réseau routier réduit de façon à rechercher une meilleure représentativité statistique. Afin de ne pas prendre en compte les potentiels changements de comportement des usagers après l'annonce de l'expérimentation au premier semestre 2015, la période de référence retenue est constituée des années complètes 2010 à 2014.

L'accidentalité est relevée uniquement sur les sections passées à 80 km/h, selon les PR définis dans les arrêtés préfectoraux. Lorsque le PR n'est pas renseigné dans le fichier national des accidents de la circulation (fichier BAAC), la commune est observée pour vérifier la prise en compte ou non de l'accident. Seuls les accidents hors agglomération sont recensés.

Ce rapport présente successivement :

- le bilan général de l'accidentalité sur l'ensemble des sections expérimentales,
- une analyse succincte de la typologie des accidents,
- puis un bilan séparé pour chacune des sections expérimentales.

Il est complété en annexe par la liste détaillée des accidents pris en compte.

3. Bilan général de l'accidentalité

En rapportant le bilan en moyenne annuelle, il apparaît que l'accidentalité sur les sections concernées a baissé durant l'expérimentation : entre 2010 et 2014, on observait 11,4 accidents corporels en moyenne par an contre 9 durant l'expérimentation. Néanmoins, les nombres d'accidents considérés étant peu élevés, cette baisse n'est pas statistiquement significative.

Les chiffres de l'accidentalité de l'année 2017 sont encore provisoires, mais quasi-définitifs s'agissant du premier semestre de l'année. Le bilan de l'accidentalité durant les deux ans de l'expérimentation (du 1^{er} juillet 2015 au 30 juin 2017) s'établit à l'heure actuelle à **18 accidents corporels, dont 3 mortels et 13 graves**, ayant occasionné 3 tués et 43 blessés dont 18 hospitalisés (dont 4 accidents, 8 blessés dont 3 hospitalisés en 2017, chiffres provisoires mais quasi-définitifs d'après le fichier national des accidents).

Entre 2010 et 2014, **57 accidents** ont eu lieu sur les tronçons de l'expérimentation, dont **10 mortels et 43 graves**, occasionnant 12 tués et 91 blessés dont 54 hospitalisés.

	Route (Département)	Accidents	dont acc. mortels	dont acc. graves**	Tués	Blessés	dont BH***
2010 - 2014	RN7 (Drôme)	24	1	15	1	46	21
	RN57 (Haute-Saône)	8	2	7	2	11	8
	RN151 (Yonne)	21	5	17	7	26	19
	RN151 (Nièvre)	4	2	4	2	8	6
	Ensemble	57	10	43	12	91	54
	Equivalent sur 2 ans	23	4	17	5	36	22
juil. 2015 - juin 2017*	RN7 (Drôme)	9	1	6	1	23	7
	RN57 (Haute-Saône)	4	1	3	1	10	4
	RN151 (Yonne)	4	1	4	1	9	7
	RN151 (Nièvre)	1	0	0	0	1	0
	Ensemble	18	3	13	3	43	18

* Données 2017 provisoires

** Accidents ayant causé au moins un mort ou un blessé hospitalisé

*** Blessés hospitalisés

Lorsque l'analyse porte sur un périmètre relativement limité tel que celui de la présente expérimentation, le nombre d'accidents (corporels, graves ou mortels) est un indicateur plus pertinent que le nombre de victimes (tués, blessés hospitalisés ou blessés légers). En effet, le nombre de victimes causées par un accident donné dépend également de facteurs externes relativement aléatoires, en premier lieu le nombre total d'occupants dans les véhicules impliqués dans l'accident. L'effet de ces facteurs est moyenné lorsque l'analyse porte sur un nombre conséquent d'accidents mais peut perturber l'analyse lorsqu'elle porte sur des nombres plus réduits.

Pendant l'expérimentation, **le nombre d'accidents corporels a diminué** (11,4 accidents en moyenne annuelle entre 2010 et 2014 contre 9 accidents en moyenne annuelle pendant l'expérimentation). **Il en est de même pour le nombre d'accidents mortels** (de 2 en moyenne annuelle avant expérimentation à 1,5 sur la période expérimentale) **et le nombre d'accidents graves** (de 8,6 en moyenne annuelle avant expérimentation à 6,5 sur la période expérimentale). **Néanmoins, ces évolutions ne sont pas significatives au plan statistique** du fait du nombre relativement faible d'accidents considérés.

4. Typologie des accidents

La durée de deux ans et le périmètre aussi réduit de l'expérimentation ne permettent pas de tirer des conclusions statistiquement significatives. Néanmoins, il est proposé dans la suite une analyse succincte des caractéristiques de l'accidentalité avant (sur les 5 années de 2010 à 2014) et pendant (1^{er} juillet 2015 au 30 juin 2017) l'expérimentation.

Réduction du nombre d'accidents sans tiers

Entre 2010 et 2014, sur 57 accidents, 17 sont dit « sans tiers », c'est-à-dire qu'ils n'ont impliqué qu'un véhicule seul sans piéton. 15 de ces accidents ont été graves (3 en moyenne par an). Sur les deux années de l'expérimentation les accidents sans tiers sont au nombre de 3 (3 accidents graves, soit 1,5 en moyenne par an). Cette baisse de moitié n'est cependant pas significative au plan statistique.

Chocs frontaux

16 accidents en choc frontal entre deux véhicules (dont 14 accidents graves) ont eu lieu pendant la période avant l'expérimentation contre 6 pendant (dont 4 accidents graves). Parmi les accidents impliquant plusieurs véhicules, 40 % sont des collisions frontales, avant l'expérimentation comme pendant.

Toutes les collisions frontales impliquent un VT (véhicule de tourisme) contre un autre véhicule. Parmi les 16 accidents en choc frontal avant l'expérimentation, le VT heurte :

- un autre VT dans 7 cas,
- un VU (véhicule utilitaire) dans 3 cas,
- une motocyclette dans 2 cas,
- et un PL (poids lourd) dans 4 cas.

Parmi les 6 accidents en choc frontal pendant l'expérimentation, le VT heurte :

- un autre VT dans 4 cas,
- un VU dans 1 cas,
- et un PL dans 1 cas.

Manœuvre principale avant l'accident

La manœuvre principale des véhicules est renseignée dans le fichier national des accidents. Entre 2010 et 2014, un véhicule effectue un déport à droite ou à gauche dans 20 accidents (4 accidents par an en moyenne). Un dépassement à gauche est relevé pour 6 véhicules (dans 6 accidents), 1 accident par an en moyenne.

Pendant l'expérimentation, 5 véhicules se sont déportés à gauche ou à droite avant de heurter un autre véhicule. Une moto effectuant un dépassement a heurté par l'arrière un VT circulant dans le même sens.

Accidents en ou hors intersection

Entre 2010 et 2014, sur les 57 accidents, 49 sont hors intersection et 8 en intersection. Pendant les deux ans de l'expérimentation, 15 accidents ont eu lieu hors intersection et 3 en intersection.

Le nombre d'accidents en intersection est stable (1,5 par an en moyenne). Le nombre d'accidents intervenus hors intersection est en baisse (de 10 à 7,5 par an en moyenne), mais cette évolution n'est pas significative au plan statistique.

Catégories de véhicules impliqués

Entre 2010 et 2014, 10 accidents (dont 6 graves) ont impliqué un PL et 7 accidents (tous graves) ont impliqué une motocyclette. 1 accident grave impliquant un cyclomoteur a eu lieu sur la période avant l'expérimentation.

Pendant l'expérimentation, 5 accidents (dont 3 graves) ont impliqué un poids lourd et 3 accidents (tous graves) ont impliqués une motocyclette.

Aucun piéton n'a été impliqué dans les accidents avant l'expérimentation, comme pendant.

Du fait de la durée de deux ans et du périmètre réduit de l'expérimentation, il n'est pas possible de tirer de conclusions statistiquement représentatives sur une potentielle évolution de la typologie des accidents. Les analyses proposées ici n'ont qu'une visée descriptive des accidents avant et pendant l'expérimentation.

5. Accidentalité sur chacune des sections expérimentales

5.1. RN7 dans la Drôme (longueur 18 km)

5.1.1. Périmètre de l'expérimentation



Dans la Drôme, l'arrêté préfectoral n° 2015177-006 précise le périmètre de l'expérimentation, il porte réglementation permanente de la vitesse sur la RN7, hors agglomération, entre la limite d'agglomération de la commune de Gervans (PR23+357) et le giratoire de Bourg-les-Valence (au PR 41+447) à l'exception des zones limitées à 70 km/h.

La longueur approximative de la section expérimentale est de 18 km.

Sections limitées à 80 km/h durant l'expérimentation :

Département	Route	PR début	PR fin	Sens
26	N7	23+390	24+680	croissant
		25+125	27+050	croissant
		30+950	35+923	croissant
		37+186	41+447	croissant
		41+404	37+164	décroissant
		35+323	30+900	décroissant
		27+028	25+100	décroissant
		24+655	23+357	décroissant

5.1.2. Accidentalité sur la RN7

Entre 2010 et 2014, 24 accidents ont été relevés sur les portions de l'expérimentation dans la Drôme, occasionnant 1 personne tuée et 46 personnes blessées dont 21 hospitalisations de plus de 24 heures.

Durant l'expérimentation, 9 accidents se sont produits sur les portions limitées à 80 km/h de la RN7. Dans ces accidents, 1 personne a perdu la vie, 23 ont été blessées dont 7 hospitalisées. Il est rappelé que le bilan des accidents de 2017 n'est pas encore définitif (4 accidents, 8 blessés dont 3 hospitalisés).

RN7 (Drôme)	Accidents	dont acc. mortels	dont acc. graves**	Tués	Blessés	dont BH***
2010	8	0	3	0	13	3
2011	1	0	1	0	1	1
2012	3	0	2	0	8	3
2013	6	1	3	1	11	3
2014	6	0	6	0	13	11
2010 - 2014	24	1	15	1	46	21
Equivalent sur 2 ans	10	0	6	0	18	8
juil. 2015 - dec. 2015	2	0	2	0	5	3
2016	3	1	1	1	10	1
janv. 2017 - juin 2017*	4	0	3	0	8	3
juil. 2015 - juin 2017*	9	1	6	1	23	7

* Données 2017 provisoires

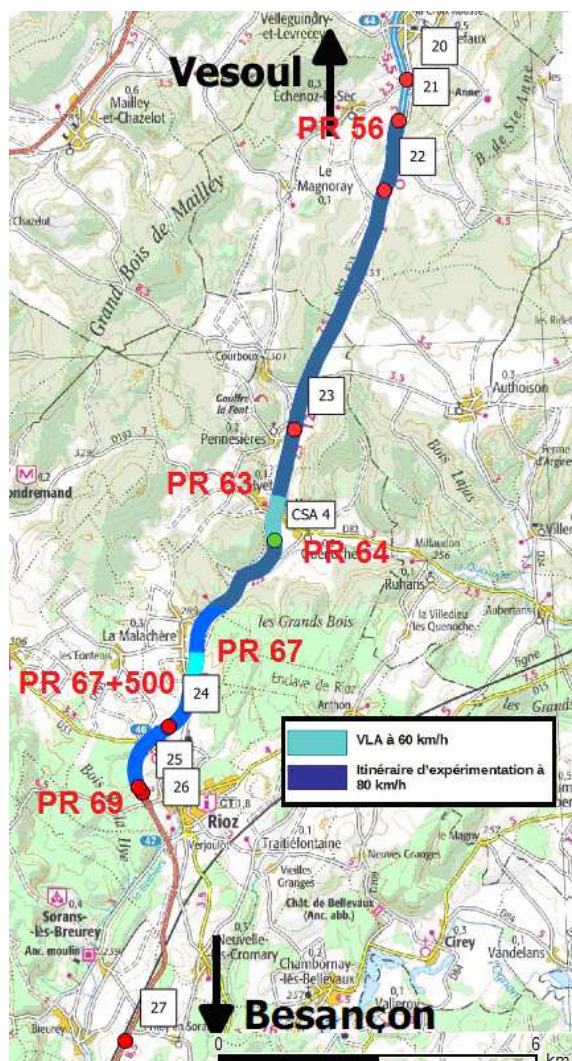
** Accidents ayant causé au moins un mort ou un blessé hospitalisé

*** Blessés hospitalisés

L'accidentalité est stable sur ce tronçon durant l'expérimentation. Le nombre moyen annuel de blessés augmente (de 9 à 11,5) mais cette variation n'est pas statistiquement significative.

5.2. RN57 dans la Haute-Saône (longueur 13 km)

5.2.1. Périmètre de l'expérimentation



Le périmètre de l'expérimentation est réglementé par l'arrêté préfectoral n° 2015-427 du 26 juin 2015 portant réglementation permanente de la circulation sur la route nationale n° 57 (RN 57).

L'expérimentation se déroule entre les communes de Vesoul et Besançon.

Entre les PR 56+500 et 69+150, la vitesse est abaissée à 80 km/h sur les portions où elle était à 90 km/h, elle est abaissée à 60 km/h lorsqu'elle était à 70 km/h avant l'expérimentation.

La longueur approximative de la section expérimentale est de 13 km.

Sections limitées à 80 km/h durant l'expérimentation :

Département	Route	PR début	PR fin	Sens
70	N57	56+500	63+620	croissant
		64+160	67+260	croissant
		67+500	69+150	croissant
		68+835	67+500	décroissant
		67+260	64+160	décroissant
		63+620	56+170	décroissant

5.2.2. Accidentalité sur la RN57

Entre 2010 et 2014, 8 accidents ont été relevés sur les portions de l'expérimentation en Haute-Saône, occasionnant 2 personnes tuées et 11 personnes blessées dont 8 hospitalisations de plus de 24 heures.

Durant l'expérimentation, 4 accidents se sont produits sur les portions limitées à 80 km/h de la RN57. Dans ces accidents, 1 personne a perdu la vie, 10 ont été blessées dont 4 hospitalisées. Aucun accident n'a été déploré sur ce tronçon début 2017.

RN57 (Haute-Saône)	Accidents	dont acc. mortels	dont acc. graves**	Tués	Blessés	dont BH***
2010	2	1	2	1	3	3
2011	1	0	0	0	1	0
2012	2	0	2	0	3	2
2013	2	0	2	0	3	2
2014	1	1	1	1	1	1
2010 - 2014	8	2	7	2	11	8
Equivalent sur 2 ans	3	1	3	1	4	3
juil. 2015 - dec. 2015	1	0	0	0	4	0
2016	3	1	3	1	6	4
janv. 2017 - juin 2017*	0	0	0	0	0	0
juil. 2015 - juin 2017*	4	1	3	1	10	4

* Données 2017 provisoires

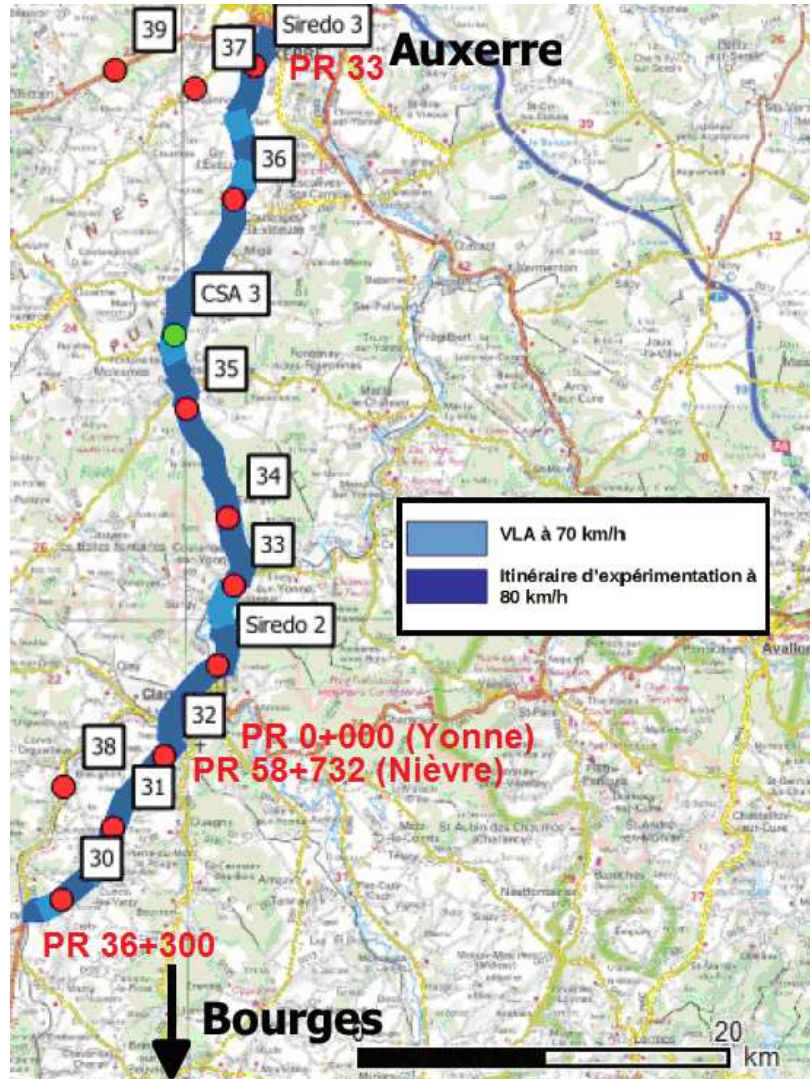
** Accidents ayant causé au moins un mort ou un blessé hospitalisé

*** Blessés hospitalisés

L'accidentalité est stable sur ce tronçon durant l'expérimentation. L'augmentation du nombre moyen annuel de blessés (de 2,2 à 5) est due à deux accidents particuliers sur la période d'expérimentation : l'un impliquant 2 véhicules et ayant occasionné 5 victimes (1 tué + 4 blessés), l'autre impliquant 3 véhicules et ayant occasionné 4 blessés.

5.3. RN151 dans la Nièvre et dans l'Yonne (longueur 55 km)

5.3.1. Périmètre de l'expérimentation



Le périmètre de l'expérimentation sur la RN 151 est défini par un arrêté conjoint des préfets de la Nièvre et de l'Yonne (arrêté conjoint portant réglementation permanente de la vitesse à 80 km/h sur la RN 151, hors agglomération, dans le département de la Nièvre, entre la limite d'agglomération de la commune de Varzy (PR 36+300) et la limite nord du département - commune de Pousseaux (PR 58+732), dans le département de l'Yonne, entre la limite sud de département de l'Yonne - commune de Coulanges-sur- Yonne (PR 00+000) et la limite d'agglomération de la commune d'Auxerre (PR 33+224).

La longueur approximative de la section expérimentale est de 55 km (22 km dans la Nièvre et 33 km dans l'Yonne).

Sections limitées à 80 km/h durant l'expérimentation :

Département	Route	PR début	PR fin	Sens*
89	N151	0	0+180	
		1+618	11+340	
		12+050	13+875	croissant
		13+875	12+270	décroissant
		14+295	25+035	
		25+255	25+035	décroissant
		26+500	26+705	croissant
		26+705	27+865	
		27+285	28+140	
		28+878	29+465	croissant
		29+465	33+224	
58	N151	36+300	36+950	
		37+400	39+120	
		39+900	41+315	
		41+550	56+760	
		57+280	57+840	
		58+240	58+732	

* dans le cas où rien n'est indiqué, les deux sens sont concernés.

5.3.2. Accidentalité sur la RN151 dans l'Yonne (33 km)

Entre 2010 et 2014, 21 accidents ont été relevés sur les portions de l'expérimentation dans l'Yonne, occasionnant 7 personnes tuées et 26 personnes blessées dont 19 hospitalisations de plus de 24 heures.

Durant l'expérimentation, 4 accidents se sont produits sur les portions limitées à 80 km/h de la RN151. Dans ces accidents, 1 personne a perdu la vie, 9 ont été blessées dont 7 hospitalisées. Aucun accident n'a été déploré sur ce tronçon début 2017.

RN151 (Yonne)	Accidents	dont acc. mortels	dont acc. graves**	Tués	Blessés	dont BH***
2010	7	0	5	0	10	6
2011	4	2	4	3	4	4
2012	1	1	1	1	1	1
2013	4	1	4	2	3	3
2014	5	1	3	1	8	5
2010 - 2014	21	5	17	7	26	19
Equivalent sur 2 ans	8	2	7	3	10	8
juil. 2015 - dec. 2015	1	0	1	0	2	1
2016	3	1	3	1	7	6
janv. 2017 - juin 2017*	0	0	0	0	0	0
juil. 2015 - juin 2017*	4	1	4	1	9	7

* Données 2017 provisoires

** Accidents ayant causé au moins un mort ou un blessé hospitalisé

*** Blessés hospitalisés

La baisse de l'accidentalité (de 4 à 2 accidents par an en moyenne) n'est pas statistiquement significative.

5.3.3. Accidentalité sur la RN151 dans la Nièvre (22 km)

Entre 2010 et 2014, 4 accidents ont été relevés sur les portions de l'expérimentation dans la Nièvre, occasionnant 2 personnes tuées et 8 personnes blessées dont 6 hospitalisations de plus de 24 heures.

Durant l'expérimentation, seul 1 accident s'est produit sur les portions limitées à 80 km/h de la RN151 dans la Nièvre, occasionnant un blessé léger. Aucun accident n'a été déploré sur ce tronçon début 2017.

RN151 (Nièvre)	Accidents	dont acc. mortels	dont acc. graves**	Tués	Blessés	dont BH***
2010	1	0	1	0	4	3
2011	1	1	1	1	2	2
2012	2	1	2	1	2	1
2013	0	0	0	0	0	0
2014	0	0	0	0	0	0
2010 - 2014	4	2	4	2	8	6
Equivalent sur 2 ans	2	1	2	1	3	2
juil. 2015 - dec. 2015	0	0	0	0	0	0
2016	1	0	0	0	1	0
janv. 2017 - juin 2017*	0	0	0	0	0	0
juil. 2015 - juin 2017*	1	0	0	0	1	0

* Données 2017 provisoires

** Accidents ayant causé au moins un mort ou un blessé hospitalisé

*** Blessés hospitalisés

Le nombre d'accidents sur le périmètre de l'expérimentation dans la Nièvre est très faible et la baisse observée n'est pas statistiquement significative. On peut néanmoins souligner que durant les deux ans de l'expérimentation aucun décès n'a été déploré, et que le seul accident intervenu n'a occasionné qu'un blessé léger (n'ayant pas été hospitalisé plus de 24 heures).

6. Conclusion

L'accidentalité a été relevée sur les 4 sections de l'expérimentation durant 5 ans, entre 2010 et 2014, puis pendant l'expérimentation, entre juillet 2015 et juin 2017. Seuls les accidents sur les portions dont la vitesse a été abaissée à 80 km/h ont été recensés, les accidents en agglomération ne font pas partie de l'analyse.

Du fait de la durée limitée de l'expérimentation et de son périmètre restreint (une longueur de l'ordre de 86 km), les nombres d'accidents concernés sont peu élevés tant pour la période avant expérimentation que pendant son déroulement. De ce fait, bien que l'accidentalité présente une tendance générale à la baisse, celle-ci n'est pas statistiquement significative.

Sur l'ensemble des 4 sections, le bilan global s'établit à 57 accidents corporels sur la période de cinq ans avant l'expérimentation (soit 11,4 accidents en moyenne par an) et à 18 accidents corporels pendant les deux années de l'expérimentation (soit une moyenne de 9 par an).

Une réduction similaire est observée pour les accidents mortels (de 10 sur les cinq années avant expérimentation à 3 sur la période expérimentale, soit une baisse de la moyenne annuelle de 2 à 1,5) et pour les accidents graves (de 43 sur les cinq années avant expérimentation à 13 sur la période expérimentale, soit une baisse de la moyenne annuelle de 8,6 à 6,5).

L'analyse séparée de l'accidentalité sur chacune des sections de l'expérimentation ne met pas en évidence que l'une des sections présenterait une évolution spécifique par rapport aux autres.

Du fait du faible nombre d'accidents considérés, l'analyse de leur typologie n'a qu'une valeur informative. Elle montre toutefois que la baisse du nombre d'accidents observée durant la période de l'expérimentation est proportionnellement la plus forte pour les accidents intervenus hors intersection, ainsi que pour les accidents impliquant un véhicule seul.

7. Annexes

7.1. Annexe 1 - Liste des accidents pris en compte entre 2010 et 2014

Département	Route	Date	Commune	PR	Tués	BH*	BL**
26	N7	03/04/2010	Bourg-les-Valence	0040+0677	0	0	1
26	N7	07/04/2010	Bourg-les-Valence	0041+0000	0	1	0
26	N7	24/07/2010	Bourg-les-Valence	0041+0000	0	0	3
26	N7	02/08/2010	Mercurol	0031+0600	0	1	0
26	N7	08/09/2010	Pont- de-l'Isère	0038+0001	0	0	1
26	N7	12/10/2010	Bourg-les-Valence	0040+0700	0	0	1
26	N7	14/10/2010	Bourg-les-Valence	0039+0455	0	0	4
26	N7	31/10/2010	Tain-l'Hermitage	0031+0200	0	1	0
26	N7	16/11/2011	La-Roche-de-Glun	0035+0500	0	1	0
26	N7	10/09/2012	La-Roche-de-Glun	0034+0500	0	1	0
26	N7	02/10/2012	Tain-l'Hermitage	0037+0489	0	2	3
26	N7	26/10/2012	Bourg-les-Valence	0039+0500	0	0	2
26	N7	16/03/2013	Châteauneuf-sur-Isère	0038+0910	1	1	0
26	N7	20/07/2013	Bourg-les-Valence	0041+0151	0	0	3
26	N7	16/08/2013	Châteauneuf-sur-Isère	0039+0030	0	0	3
26	N7	24/09/2013	Pont- de-l'Isère	0034+0600	0	1	0
26	N7	03/10/2013	Bourg-les-Valence	0040+0628	0	1	0
26	N7	05/11/2013	Châteauneuf-sur-Isère	0040+0200	0	0	2
26	N7	22/01/2014	Pont- de-l'Isère	0034+0500	0	1	1
26	N7	30/03/2014	Crozes-Hermitage	0025+0800	0	4	0
26	N7	12/04/2014	Tain-l'Hermitage	0031+0350	0	2	0
26	N7	23/06/2014	Bourg-les-Valence	0040+0613	0	1	0
26	N7	11/08/2014	Gervans	0023+0800	0	1	1
26	N7	28/08/2014	Pont- de-l'Isère	0035+0460	0	2	0
70	N57	02/04/2010	Quenoche	0065+0400	0	1	0
70	N57	23/08/2010	Echenoz le Sec	0058+0150	1	2	0
70	N57	26/07/2011	Pennesieres	0059+0810	0	0	1
70	N57	30/01/2012	Quenoche	0064+0500	0	1	1
70	N57	06/03/2012	Quenoche	0064+0099	0	1	0
70	N57	05/01/2013	Quenoche	0065+0400	0	1	0
70	N57	08/01/2013	Echenoz le Sec	0057+0830	0	1	1
70	N57	11/09/2014	Pennesieres	0060+0500	1	1	0
58	N151	20/09/2010	Pousseaux	0054+0500	0	3	1
58	N151	02/06/2011	Saint-Pierre-du-Mont	0042+0480	1	2	0
58	N151	16/01/2012	Breugnon	0044+0700	1	0	1
58	N151	06/07/2012	Pousseaux	0054+0400	0	1	0
89	N151	19/05/2010	Courson-les-Carières	0010+0500	0	1	0
89	N151	06/07/2010	Migé	0019+0500	0	1	0
89	N151	28/07/2010	Coulanges-sur-Yonne	0002+0700	0	0	1
89	N151	23/10/2010	Auxerre	0000+0000	0	1	0
89	N151	25/10/2010	Gy-l'Évêque	0024+0000	0	1	0
89	N151	14/11/2010	Migé	0021+0100	0	0	3
89	N151	12/12/2010	Courson-les-Carières	0012+0800	0	2	0
89	N151	28/06/2011	Merry-Sec	0019+0000	0	2	0
89	N151	15/08/2011	Auxerre	0030+0100	1	0	0
89	N151	30/08/2011	Migé	0019+0030	2	1	0
89	N151	25/10/2011	Auxerre	0030+0721	0	1	0
89	N151	05/01/2012	Auxerre	0030+0638	1	1	0
89	N151	21/04/2013	Courson-les-Carières	0014+0678	2	0	0
89	N151	28/05/2013	Merry-Sec	0014+0679	0	1	0
89	N151	03/06/2013	Merry-Sec	0017+0700	0	1	0
89	N151	07/09/2013	Migé	0018+0500	0	1	0
89	N151	23/01/2014	Auxerre	0032+0330	0	0	1
89	N151	02/02/2014	Gy-l'Évêque	0026+0714	0	4	1
89	N151	16/06/2014	Migé	0000+0000	0	0	1
89	N151	21/08/2014	Courson-les-Carières	0008+0300	0	1	0
89	N151	16/11/2014	Coulanges-sur-Yonne	0005+0200	1	0	0

* Blessés hospitalisés

** Blessés légers

7.2. Annexe 2 - Liste des accidents pris en compte durant l'expérimentation

Département	Route	Date	Commune	PR	Tués	BH*	BL**
26	N7	25/09/2015	Pont- de-l'Isère	0034+0600	0	1	0
26	N7	10/10/2015	Châteauneuf-sur-Isère	0037+0572	0	2	2
26	N7	24/01/2016	Gervans	0023+0600	0	0	2
26	N7	18/07/2016	Bourg-les-Valence	0041+0115	0	0	3
26	N7	30/09/2016	Bourg-les-Valence	0040+0350	1	1	4
26	N7	15/01/2017	Bourg-les-Valence	0040+0611	0	1	4
26	N7	09/02/2017	La-Roche-de-Glun	0034+0096	0	0	1
26	N7	08/04/2017	Châteauneuf-sur-Isère	0038+0000	0	1	0
26	N7	14/04/2017	Mercuriol	0032+0585	0	1	0
70	N57	16/10/2015	Echenoz le Sec	0057+0000	0	0	4
70	N57	08/05/2016	La Malachere	0065+0876	1	2	2
70	N57	21/10/2016	Quenoche	0064+0620	0	1	0
70	N57	08/12/2016	Quenoche	0063+0400	0	1	0
58	N151	10/07/2016	Clamecy	0055+0100	0	0	1
89	N151	23/12/2015	Migé	0019+0100	0	1	1
89	N151	04/07/2016	Auxerre	0031+0230	1	0	1
89	N151	24/07/2016	Courson-les-Carières	0008+0800	0	1	0
89	N151	28/11/2016	Migé	0019+0100	0	5	0

* Blessés hospitalisés

** Blessés légers

7.3. Annexe 3 - Détail de l'accidentalité par an

	Accidents	dont acc. mortels	dont acc. graves**	Tués	Blessés	dont BH***
2010	18	1	11	1	30	15
2011	7	3	6	4	8	7
2012	8	2	7	2	14	7
2013	12	2	9	3	17	8
2014	12	2	10	2	22	17
2010 - 2014	57	10	43	12	91	54
Equivalent sur 2 ans	23	4	17	5	36	22
juil. 2015 - dec. 2015	4	0	3	0	11	4
2016	10	3	7	3	24	11
janv. 2017 - juin 2017*	4	0	3	0	8	3
juil. 2015 - juin 2017*	18	3	13	3	43	18

* Données 2017 provisoires

** Accidents ayant causé au moins un mort ou un blessé hospitalisé

*** Blessés hospitalisés