

# Accidentologie sur interventions Sur le réseau routier national non concédé

**Année 2015**

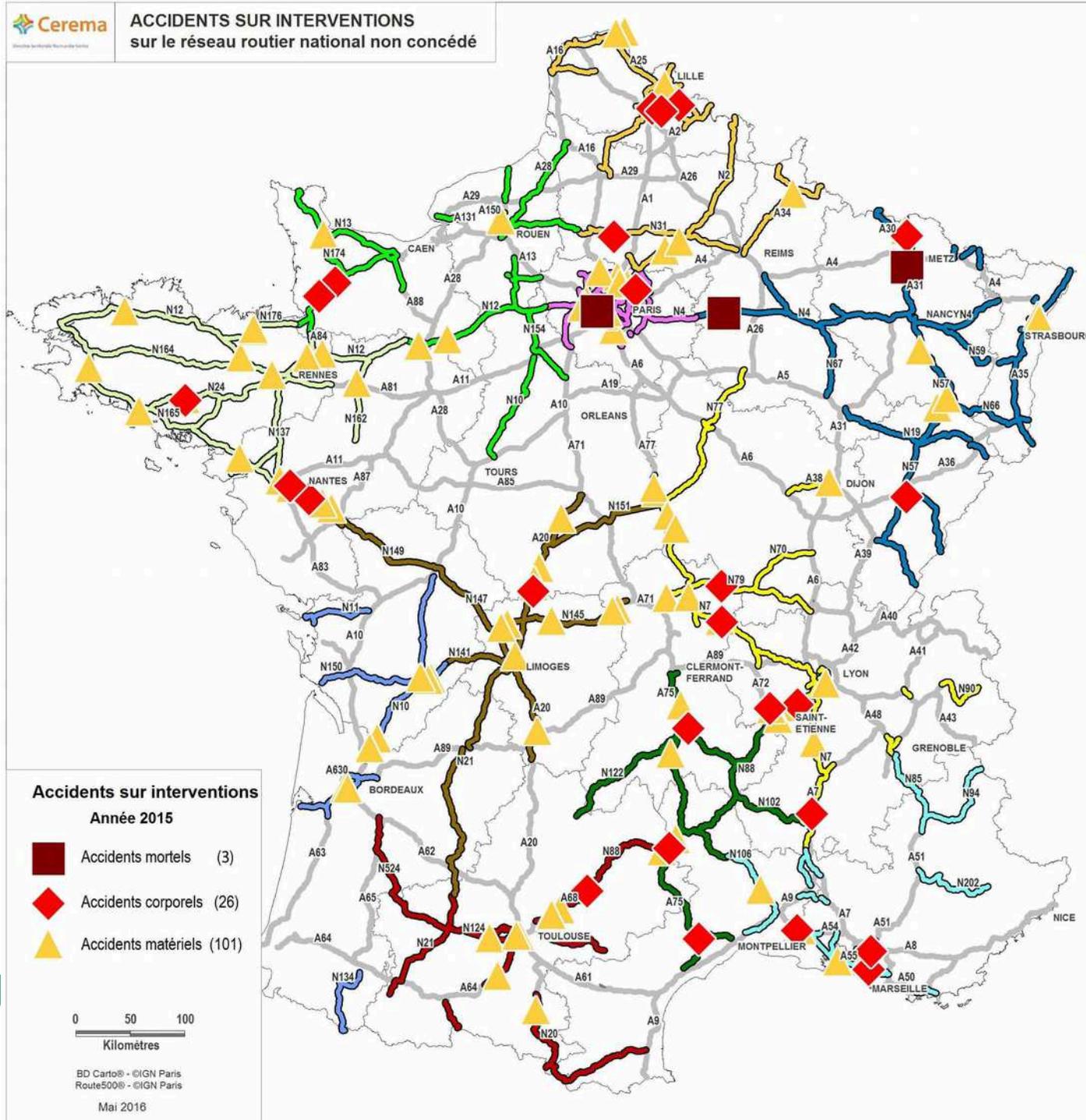
**Septembre 2016**

L.Robine



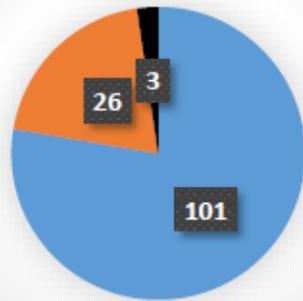
# Bilan 2015

- L'étude des accidents de 2015 recense l'ensemble des accidents sur une zone d'intervention.
- Analyse :
  - d'un questionnaire transmis à l'ensemble des DIR sur les accidents corporels et matériels.
  - de la main courante Tipi des DIR. (comparer si possible l'accidentalité à la répartition de l'activité)
  - de l'ensemble des accidents corporels (hors intervention) du réseau routier national (routes nationales et autoroutes).
  - des comptes rendus d'accidents de la DIR CO.
- Ainsi on dénombre, en 2015, 130 accidents sur le réseau des directions interdépartementales des routes.



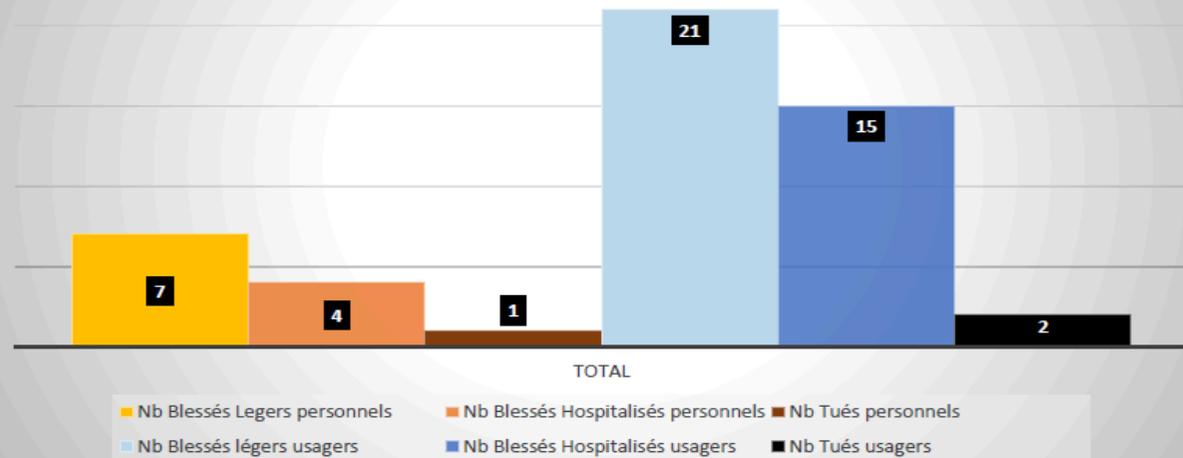
# Bilan 2015

Gravité des accidents en 2015



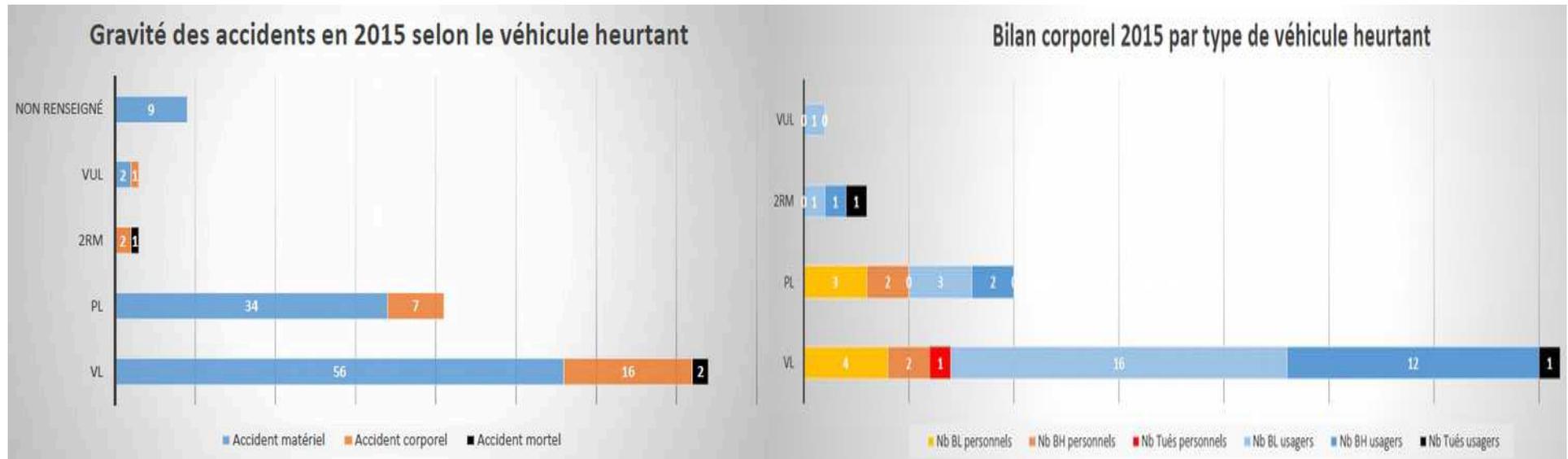
■ Accident matériel ■ Accident corporel  
■ Accident mortel

Bilan corporel en 2015



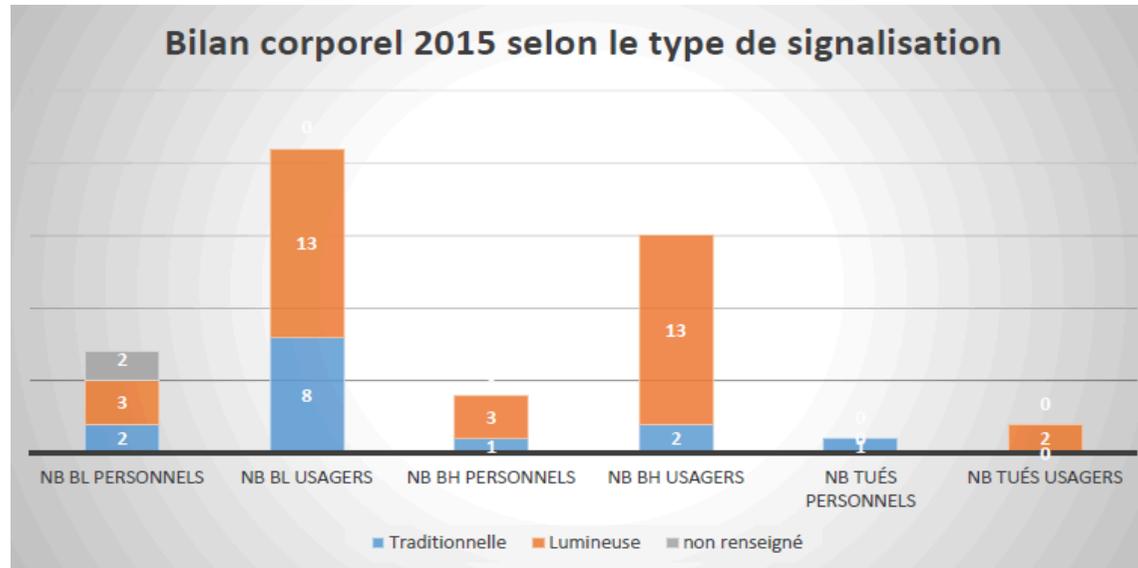
- 130 accidents intervenus sur le réseau routier national non concédé, 26 corporels et 3 accidents mortels,
- Baisse du nombre de blessés agents mais augmentation du nombre d'usagers par rapport à 2014,
- À partir de 2015, précision entre blessés légers et hospitalisés.

# Bilan 2015



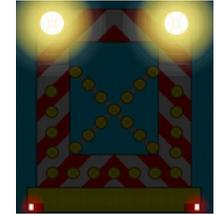
- la part des PL (véhicules heurtant 34%) reste forte au regard de leur représentation dans le trafic, (~ 10 à 20 % du trafic).
- PL représentent 14 % de l'ensemble des accidents corporels du RRN en 2015 contre 25% des accidents corporels sur intervention => confirmation d'une problématique PL propre à l'intervention
- 38 usagers blessés, 29 dont 1 tué (76%) en VL alors que VL = 57 % des véhicules heurtant.

# Bilan 2015

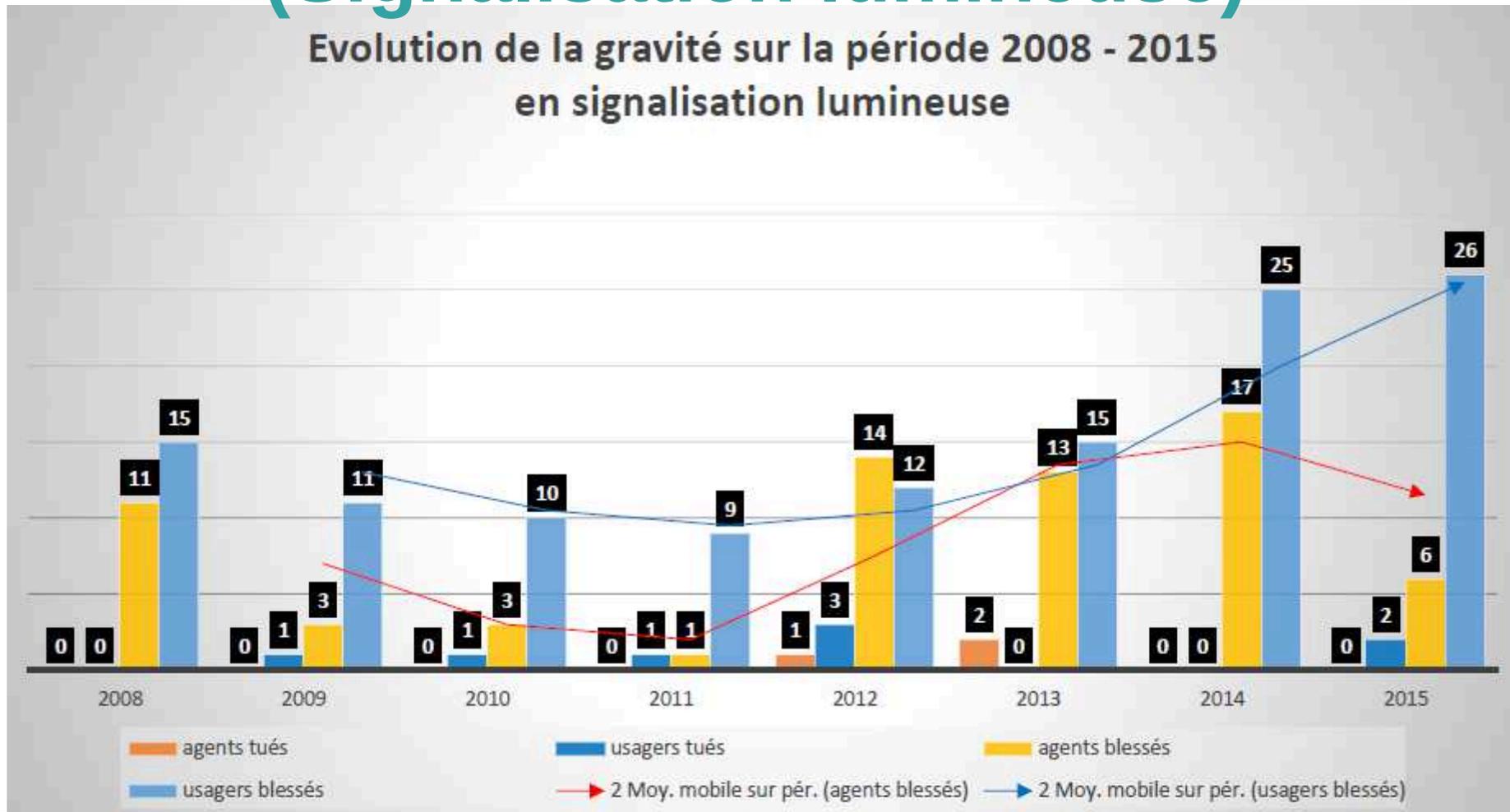


- 68 % des blessés en signalisation lumineuse.
- Cependant, 13 blessés (10 usagers et 3 agents) et un agent tué sur signalisation traditionnelle pour 23 accidents renseignés (dont 5 corporels) soit plus d'un blessé pour 2 accidents (sous réserve de l'exhaustivité de la saisie de l'accidentalité matérielle en signalisation traditionnelle).

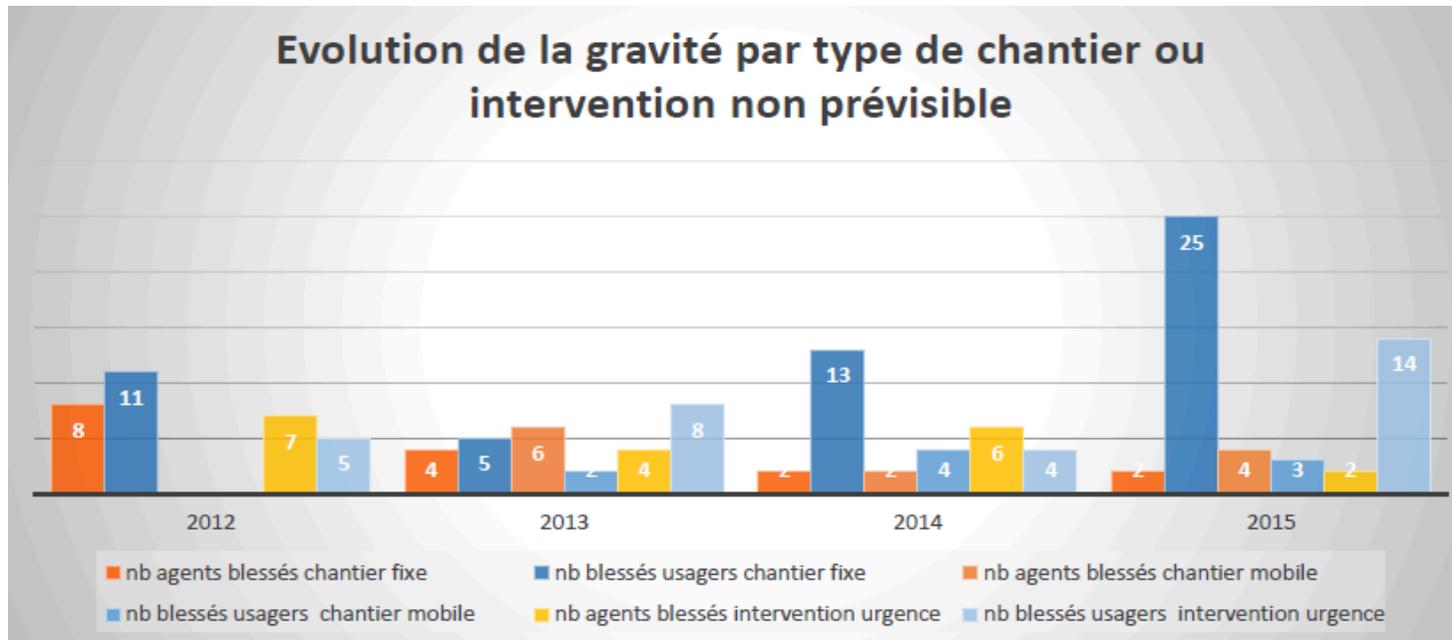
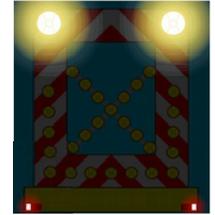
# Evolution de l'accidentologie (Signalisation lumineuse)



Evolution de la gravité sur la période 2008 - 2015  
en signalisation lumineuse

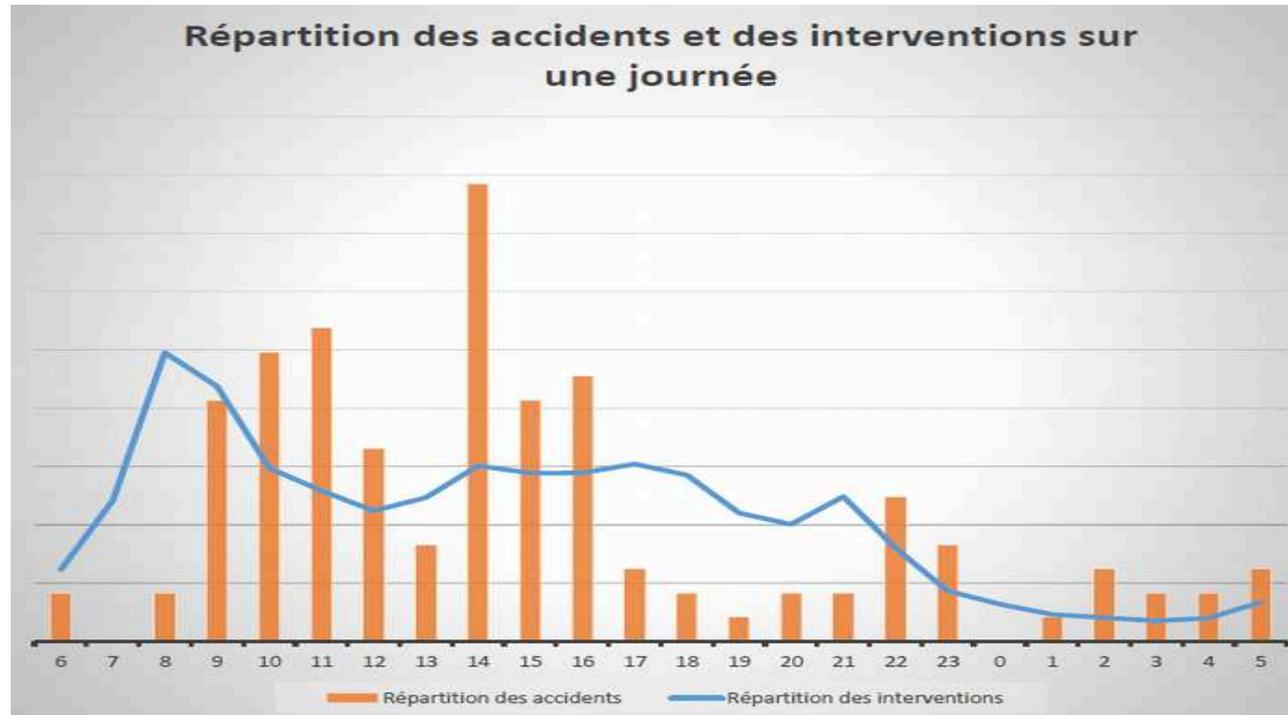


# Evolution de l'accidentologie (SL)



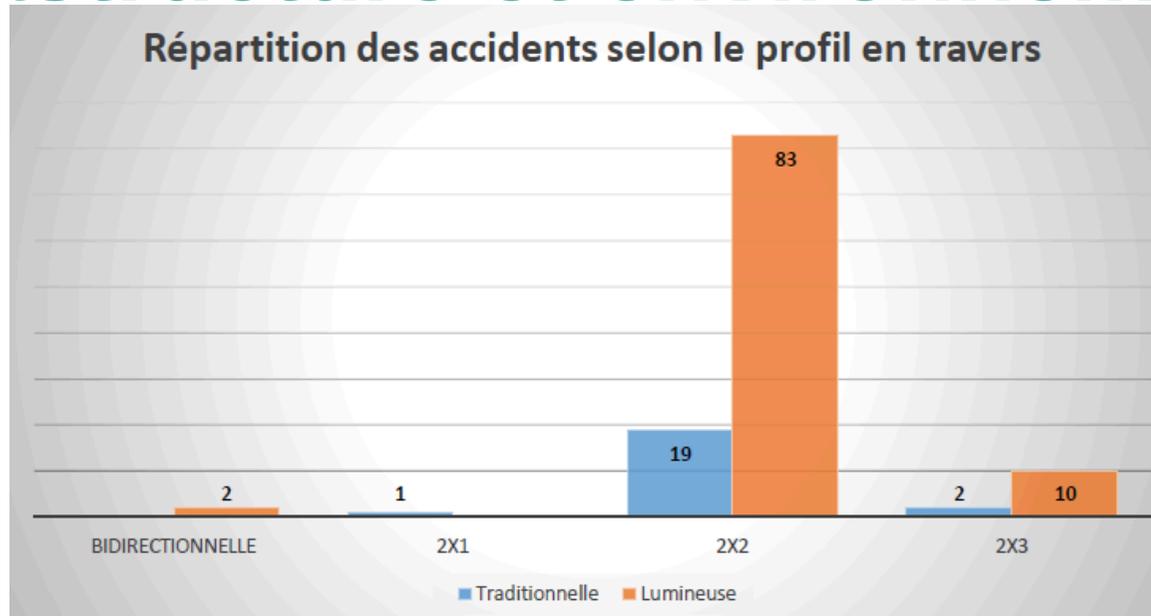
- En comparaison avec les années précédentes :
  - nombre constant de blessés agents chantier mobile
  - augmentation importante de blessés usagers en intervention d'urgence (14, soit 33%) et en chantier fixe (25, soit 60%).

# Infrastructure et environnement



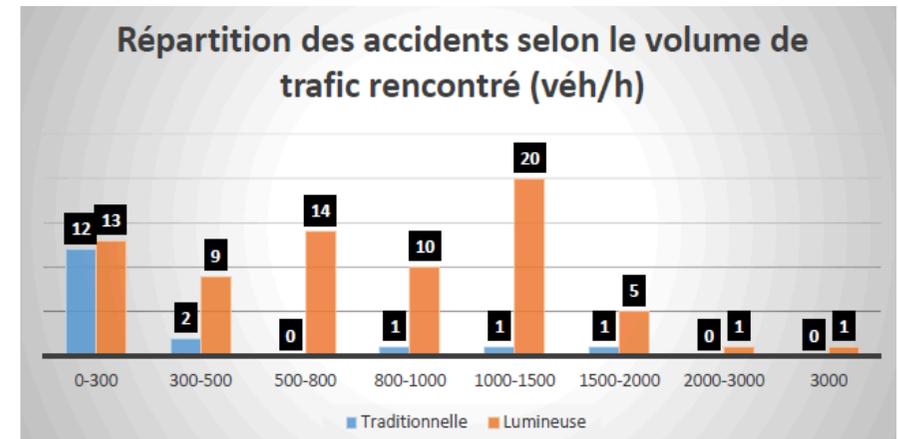
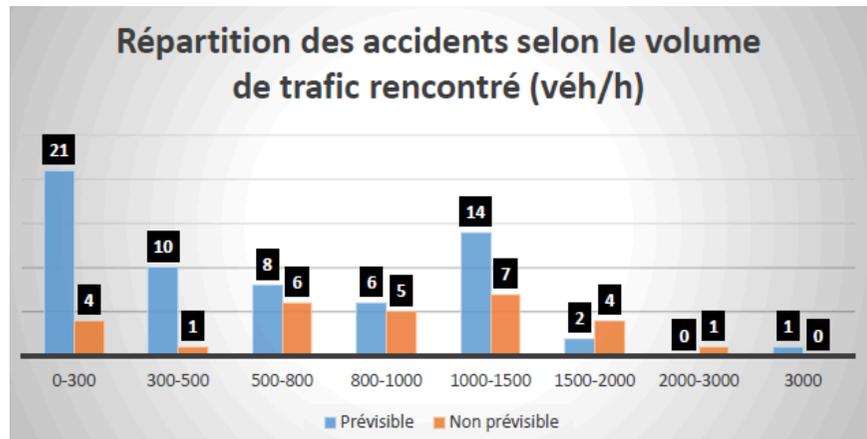
- En comparant la répartition des accidents et des interventions, il est noté que les deux pointes d'accident ne correspondent pas aux pointes des interventions. Il y a plus d'accidents proportionnellement à la répartition des interventions sur les tranches horaires 11/12h et 14/15h.

# Infrastructure et environnement



- 87% des accidents sur RCS à 2x2 voies, alors que cela représente 53 % [source isidor, SIRNET, DTec ITM] du réseau routier national non concédé.

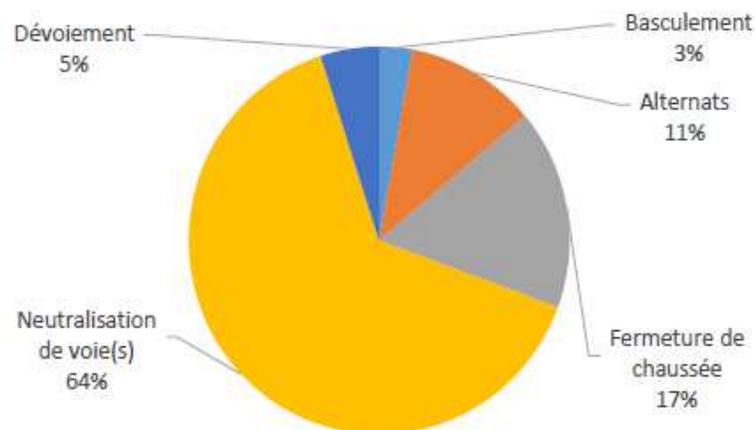
# Infrastructure et environnement



- En intervention prévisible et non prévisible comme en signalisation traditionnelle ou lumineuse, + le trafic est faible + l'accidentalité est importante.
- Excepté un pic en intervention prévisible et en signalisation lumineuse aux alentours de 1000 à 1500 véhicules/heure.

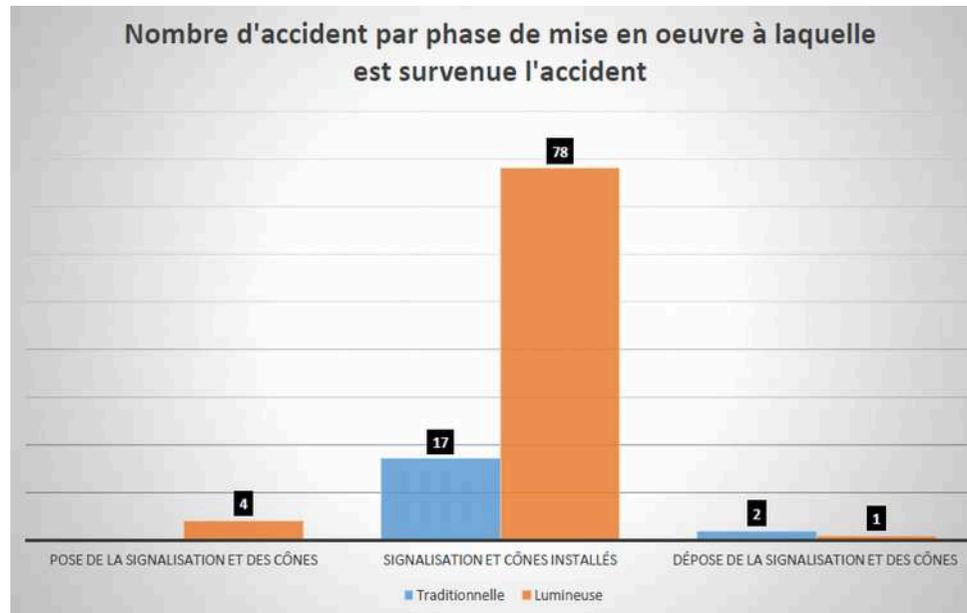
# Intervention et signalisation

Répartition des interventions 2015 selon la mesure d'exploitation mise en oeuvre



- En rapportant le nombre d'accidents au nombre d'interventions :
- 2 x plus d'accidents survenant sur un basculement que sur une neutralisation de voie,
- 30 x plus que sur une fermeture d'axe.

# Intervention et signalisation

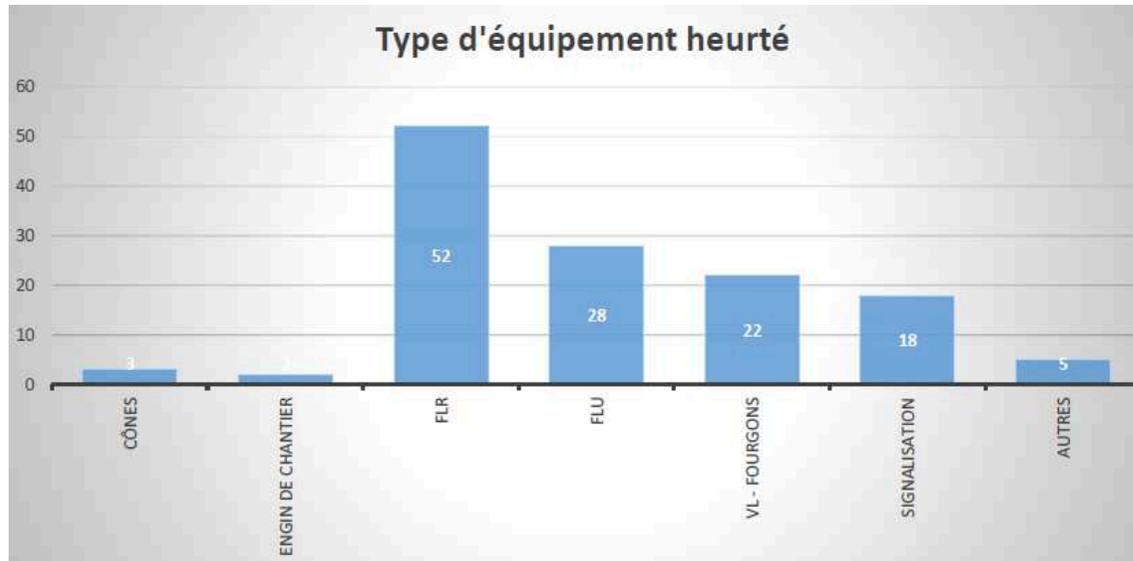


- 93 % des accidents interviennent hors phases de pose ou dépose de la signalisation.

# Intervention et signalisation

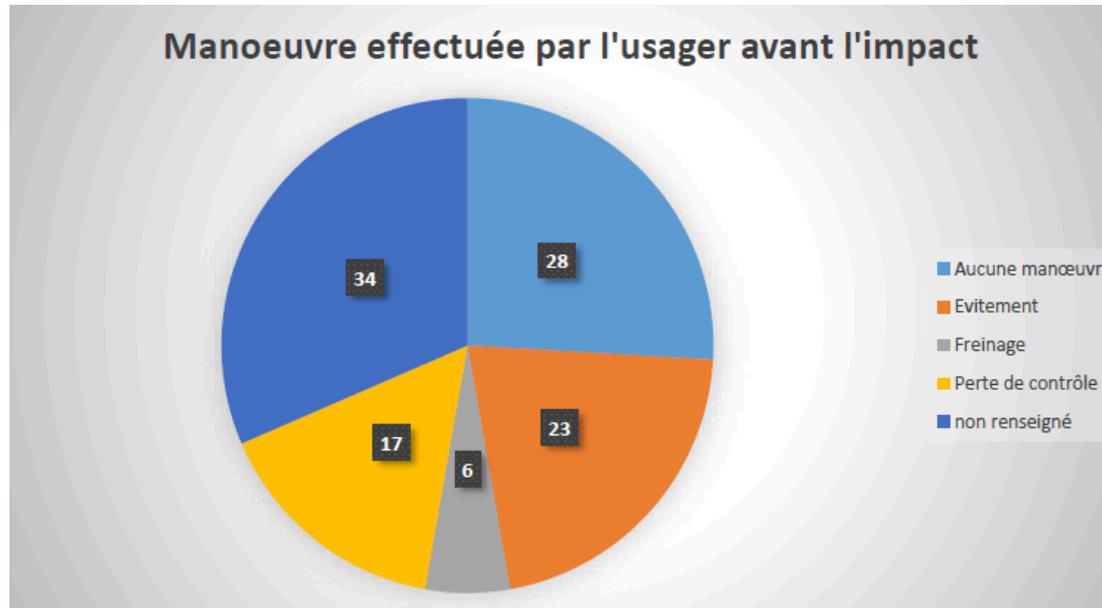
- **12 CR d'accidents :**
  - Dans aucun cas, l'environnement n'a été la cause de l'accident ;
  - Dans un quart des cas, les usagers effectuaient des tâches annexes au moment de l'impact ;
  - Dans un tiers des cas, les usagers, lors d'une manœuvre de dépassement, ont été gênés pour se déporter ou se rabattre à temps ;
  - Dans un quart des cas, les agents effectuaient des tâches annexes (main courante, radio) dans le fourgon au moment de l'impact ;
- **Pistes d'améliorations évoquées :**
  - Expérimentations signalisation (présignalisation, renfort panneau KD10, cônes K5a...).
  - Des solutions simples pour diminuer les temps de présence dans les fourgons (dictaphone...).
  - ....

# Exploitant



- heurts sur des flèches lumineuses 59 % (80).
- $\frac{2}{3}$  FLR –  $\frac{1}{3}$  FLU.
- $\frac{2}{3}$  sur FLR avertissement -  $\frac{1}{3}$  sur FLR position.
- 17 % sur véhicule d'intervention.
- 14 % sur la signalisation traditionnelle.

# L'utilisateur



- $\frac{1}{4}$  des accidents, les usagers n'effectuent aucune manœuvre, cela vient conforter le constat précédent, la non perception de la situation, une absence d'anticipation et d'adaptation de la part de l'utilisateur face à la signalisation rencontrée.

# Conclusion

- 130 accidents, ↑ par rapport à 2014, un agent de la DIR Est tué et 2 usagers de la route.
- ↑ usagers blessés : vulnérabilité des VL et sévérité importante des dispositifs fourgon porteur FLU et PL pour FLR.
- ↓ agents blessés reste que :  $\frac{1}{3}$  blessés en chantiers mobiles (3x moins d'accidents), tâches annexes qui obligent l'agent à être dans le véhicule.
- les accidents sont intervenus : autour des zones urbaines, heures creuses de la journée, trafics faibles et pic à 1000/1500 veh/h, sur 2x2 voies, signalisation installée, 5 fois plus en intervention prévisible, 3 fois plus sur des basculements, sur FLR, en avertissement.
- Les PL surreprésentés / trafic et à l'accidentologie.
- Une signalisation conforme dans des conditions favorables mais l'utilisateur est inattentif, ne regarde pas la route !