

Sécurité

Situation initiale

Si on se réfère aux moyennes nationales, l'axe Rennes – Saint Malo offre un niveau globalement acceptable de sécurité ; 213 accidents corporels y ont été répertoriés durant le quinquennat 1984-1988. Compte-tenu du trafic supporté et du profil en travers de l'axe, ce chiffre apparaît peu élevé : dans des conditions similaires, l'application de moyennes nationales aurait conduit à dénombrer 354 accidents sur cette même période.

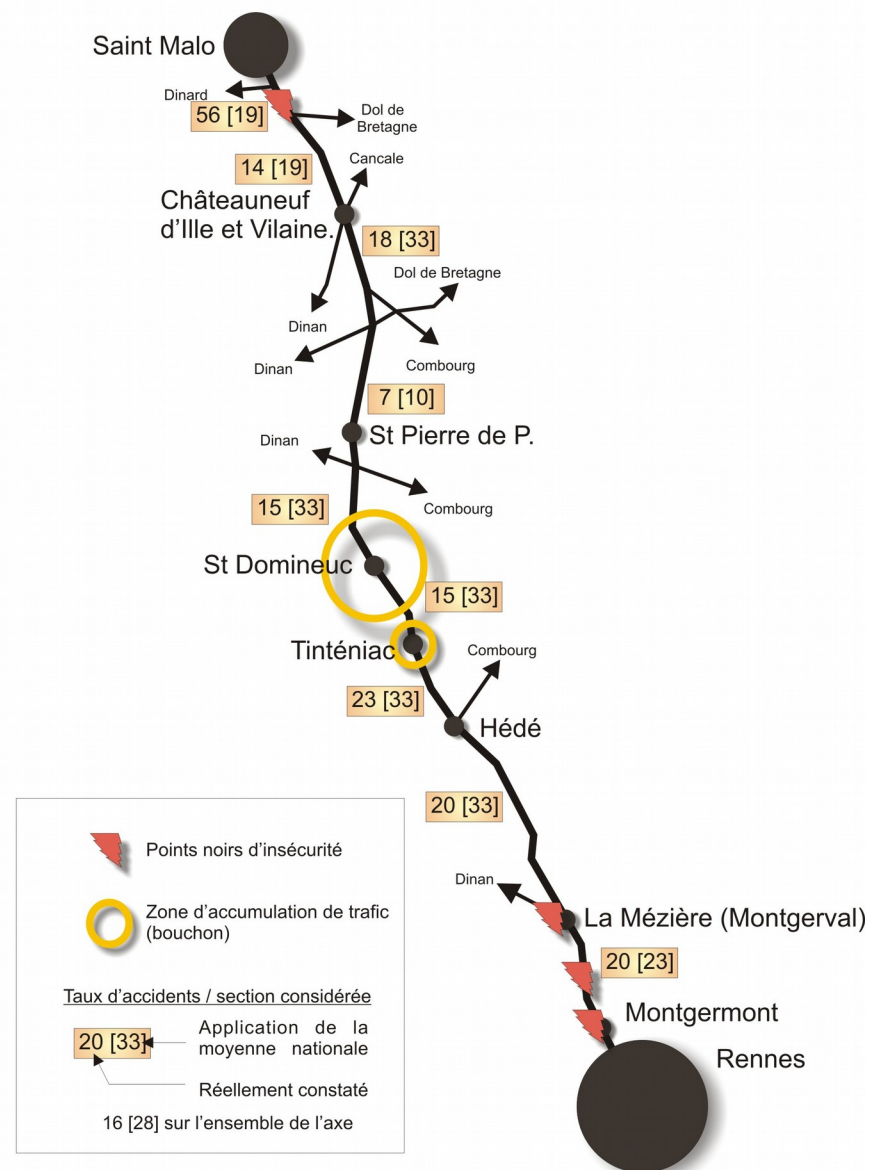
Les sections les plus proches des agglomérations d'extrémité présentent toutefois un caractère dangereux plus accentué. C'est le cas sur 3,6 kilomètres entre les lieux-dits « La Mettrie » et « La Brosse », incluant notamment les pénétrations dans les agglomérations de Montgermont et de La Chapelle de Fougeretz et la traversée par les RD 29 et 431. La section la plus exposée est cependant, de très loin, celle qui, la plus au nord, sépare l'entrée de Saint Malo de celle de Saint Jouan-des-Guérets et où le taux d'accidents (nombre de collisions rapportées au trafic) excède la moyenne nationale de 70 %.

Entre 1984 et 1988, les principaux « point noirs » (zones d'accumulations d'accidents) sont situés à proximité de Saint Malo ainsi qu'entre Rennes et Hédé et concernent des carrefours :

- Montgermont (intersection avec la RD 29) : 5 accidents
- La Chapelle des Fougeretz (intersection avec la RD 431) : 3 accidents
- Montgerval en la Mézière (intersection avec la RD 27) : 5 accidents
- Vignoc (intersection avec la RD 25) : 3 accidents

Au total, parmi les 213 accidents, 52 se sont produits à des carrefours, 28 ont mis en cause des véhicules lents (engins agricoles ou de travaux publics ou deux-roues non motorisés), dont 10 ont concerné des accidents de véhicules lents en carrefour. Les 213 accidents ont « fait » 33 tués, 160 blessés graves, 178 blessés légers.

Accidentologie et points sensibles 1984-1988



En 1987, la RN 137 se caractérisait par un bon niveau de sécurité en comparaison avec les autres routes de même type au niveau national. En effet, les taux d'accident¹ constatés étaient, par section homogène de trafic et de profil en travers, inférieurs aux taux de référence.

Sur la période 1984-1988, les taux d'accidents par section étaient les suivants :

<i>Section</i>	<i>Taux constaté</i>	<i>Taux théorique*</i>
Montgermont - la Mézière	20	23
La Mézière - Hédé	20	23
Hédé – Tinténiac	20	33
Tinténiac – St Domineuc	15	33
St Domineuc – St Pierre de P.	15	33
St Pierre de P. – N 176	7	10
N 176 – Châteauneuf	18	33
Châteauneuf – St Jouan (RD4)	14	19
St Jouan (RD4)– St Malo	56	19

* Le taux théorique correspond au taux de la référence nationale pour le même type de voie

¹ Taux d'accident = (Nbre d'accident x 10⁸)/(L x T x N x 365)
avec L = longueur de la section
T = trafic de la section
N = Nbre d'année de la période d'étude

Évolution prévue de l'accidentologie suite au classement en Route Express

L'application des moyennes nationales à la situation de référence du réseau (1987) et à la situation envisagée en 1995 sur l'axe Rennes – Saint Malo, laissait entrevoir une réduction de 71 à 47 accidents pas an soit une diminution de l'ordre d'un tiers malgré les hausses de trafic et le maintien d'un trafic résiduel sur le tracé actuel. Compte-tenu des bons résultats en situation de référence, les améliorations attendues étaient moins significatives. On attendait une amélioration plus sensible sur les sections respectivement proches de Rennes et de Saint Malo où l'on dénombre davantage de collisions que sur le reste de l'itinéraire dans la mesure où les véhicules lents ou les carrefours plans sont responsables d'un accident corporel sur 3.

Parallèlement, des améliorations sont attendues sur les axes concurrents, lesquels devraient connaître un report de trafic vers la nouvelle voie aménagée. Ainsi, le nombre d'accidents envisagé pour l'année 1995 devrait connaître une réduction de l'ordre de 10 % par rapport à celui de la période 1984-1988.

Concernant la gravité des accidents, aucun objectif n'a été défini.

La sécurité de la RN 137 après 1995

La RN137 entre la rocade Nord de RENNES et St MALO a été le lieu de 110 accidents faisant 15 tués et 80 blessés graves sur la période 1995-1999. Le taux d'accident correspondant s'élevait à 4,32.

Les statistiques accidents sur l'ensemble de l'itinéraire sur les périodes 1995-1999 et 1999-2003 sont données par le tableau suivant :

RN137 Section Rocade de RENNES – Saint Malo								
Année	Longueur en km	TMJA	Nombre			Taux Accidents	Gravité (Tués +BG pour 100 acc)	Tués par accident
			Accident	Tués	BG			
1995	60,976	21 226	26	1	5	5,50	23,08	0,04
1996	60,976	21 809	21	5	16	4,33	100,00	0,24
1997	60,976	22 782	22	2	22	4,34	109,09	0,09
1998	60,976	24 206	21	2	17	3,90	90,48	0,10
1999	60,976	24 426	20	5	20	3,68	125,00	0,25
Période								
1995 – 1999	60,976	22 890	110	15	80	4,32	86,36	0,14
1999 – 2003	60,976	26 538	80	7	51	2,7	72,5	0,09

Il apparaît que le nombre d'accidents constaté après la mise à 2x2 voies de type route express de la RN137 est très sensiblement inférieur à celui constaté avant l'aménagement. Il a en effet été observé une diminution de plus de 50% du nombre d'accidents corporels entre les périodes 1984-1988 et 1995-1999. Cette diminution est très nettement supérieure à celle qui pouvait être envisagée en 1987. Cette diminution était en effet estimée de l'ordre de 33%. Ce chiffre était même considéré comme sur-estimé compte tenu du niveau assez bon de sécurité constaté sur la RN137 avant l'aménagement. Dans les faits, le nombre d'accidents moyen annuel a été réduit à 22 alors qu'il en était prévu 47. Cet écart relativement important entre les prévisions de 1987 et la réalité tient au fait que le taux de référence national a connu entre 1987 et 1997 (année médiane de la période 1995-1999) une baisse significative : il est en effet passé de 10 à 5,8 pour les routes nationales à 2x2 voies en rase campagne. L'évolution de l'accidentologie de la RN137 a suivi la même tendance favorable.

La RN137 a par ailleurs maintenu, son bon niveau de sécurité par rapport aux voies du même type : le taux d'accident enregistré sur la RN137 sur la période 1995-1999 est, en effet, très nettement inférieur à la référence nationale : 4,32 contre 6,1.

Ce constat est identique pour la période 1999-2003. Le taux d'accident a encore été réduit sur la RN137 : il reste, en effet sur cette période, toujours très inférieur à celui enregistré sur les routes nationales de même type au niveau national (2,7 contre 5,07).

La RN137 entre Saint Malo et Rennes maintient donc dans le temps son bon niveau de sécurité en comparaison des routes de même type au niveau national.

Analyse par section

L'analyse par section a été réalisée sur la période 1999 – 2003.

Section		Période 1984-1988 Taux d'accidents	Période 1999-2003							
			Bilan			Taux			% acc graves	% acc mortels
			Acc	Tués	BG	Acc	Accidents graves	Accidents mortels		
RD29 RD27	7,75	20	10	2	13	2,01	1,81	0,40	90%	20%
La Mezière – Hédé	9,75	20	11	0	3	2,29	0,62	0,00	27%	0%
Hédé Tintignac	9,90	20	8	0	1	1,92	0,24	0,00	13%	0%
Déviation de Pleugueneuc – St Domineuc	7,80	15	18	3	8	5,47	2,13	0,30	39%	6%
RD794 – Vieux Bourg	9,80	7	3	0	2	0,84	0,28	0,00	33%	0%
Vieux Bourg – Chateauneuf	6,30	18	12	1	11	5,23	4,36	0,44	83%	8%
Chateauneuf – St Malo	9,70	14	18	1	13	2,94	1,80	0,16	61%	6%

Il apparaît que chacune des sections de la RN137 entre Rennes et Saint-Malo présente un bon niveau de sécurité. Le niveau de risque est, en effet, pour chacune d'elles meilleur ou équivalent à celui existant sur les RN de même type au niveau national. Deux sections semblent se différencier par rapport au reste de l'itinéraire. Il s'agit de :

- la déviation de Pleugueneuc – St Domineuc
- la section Vieux Bourg – Châteauneuf

Ces sections présentent en effet un taux d'accident respectivement égal à 5,47 et 5,23 contre 5,07 au niveau national. L'écart avec la référence est négligeable et n'est pas statistiquement significatif.

La gravité des accidents (% d'accidents graves et mortels) fait apparaître un bilan contrasté. En effet, le pourcentage d'accidents graves sur l'itinéraire s'élève à 52,5%. Ce pourcentage est supérieur à la référence nationale (39%). Compte tenu du faible nombre d'accidents, l'écart constaté n'est pas statistiquement significatif. Il en est de même pour le pourcentage d'accidents mortels. Ce dernier s'élève, en effet, globalement sur l'itinéraire à 6,2% alors que la référence nationale est de 14%. L'écart au bénéfice de la RN137 n'est pas non plus significatif. L'analyse de ces indicateurs par section, compte tenu du nombre d'accidents encore plus faible, n'est pas pertinente. Aussi, si des sections telles que RD29-RD27 et Vieux Bourg – Chateauneuf d'Ile et Vilaine, présentent a priori un pourcentage d'accidents graves élevé (respectivement 90% et 83%), il ne peut être conclu à une sur-gravité relative sur ces dernières.

Zones d'accumulation d'accidents

Si le niveau de risque (taux d'accident) est faible sur la RN137, il demeure néanmoins des zones où sont observées des accumulations d'accidents. Il s'agit :

- de la section entre la rocade Nord de Rennes et la deuxième ceinture entre les PR 52 et 53
- de la section entre les PR85 et 86 au droit de la commune de Pleugueneuc
- de la section au droit de la commune de Chateauneuf d'Ile et Vilaine entre les PR 103,9 et 104,8
- de la section au droit de la commune de St Père entre les PR 107,7 et 108,6

Sur ces sections, une concentration statistique significativement plus élevée que sur le reste de l'itinéraire est observée.

La compréhension des facteurs liés à l'infrastructure des accidents recensés à l'intérieur de ces zones d'accumulation passe par la réalisation d'un diagnostic à partir de la lecture des procès verbaux d'accidents. Ces diagnostics pourront être réalisés sur la base de la méthodologie décrite dans le guide « Diagnostic et pistes d'actions » élaboré par le SETRA dans le cadre de la mise en place de la démarche SURE. Les sections adjacentes à ces zones d'accumulation seront utilement intégrées aux diagnostics.

Conclusion

La mise en voie express de la RN137 a permis de réduire sensiblement le niveau de risque y compris sur les sections les plus proches des agglomérations qui avaient été recensés comme sur-accidentées lors de l'étude de 1989.

Globalement, le niveau de la sécurité sur la RN137 est bon. Le niveau de risque est inférieur ou équivalent à la référence nationale. Il perdure néanmoins des zones d'accumulation d'accidents qui doivent pouvoir faire l'objet d'une analyse approfondie par l'intermédiaire d'un diagnostic sécurité.

