

Direction  
Interdépartementale  
des Routes  
Méditerranée

RAPPORTS

Juin 2015

# ***Bilan de la sécurité routière sur le réseau de la DIRMED***

***année 2014***



Direction interdépartementale des routes nationales  
MEDITERRANEE

[www.dir.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr](http://www.dir.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr)

# 1 - Rappels

## 1.1 - Définitions

Un accident corporel de la circulation routière :

- implique au moins un véhicule,
- survient sur une voie ouverte à la circulation,
- provoque au moins une victime.

Parmi les victimes, on distingue :

- les tués qui sont des victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours suivant l'accident,
- les blessés hospitalisés (BH) qui sont des victimes dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation,
- les blessés légers ou non hospitalisés (BNH) qui sont des victimes dont l'état nécessite moins de 24h d'hospitalisation ;

ces définitions des victimes sont utilisées depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005.

## 1.2 - source de données

Les données contenues dans ce bilan proviennent du fichier informatique national constitué par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) d'après les informations fournies localement par les forces de police et de gendarmerie.

Le fichier national est constitué de bulletins d'analyses d'accidents corporels (BAAC) issus des procès verbaux rédigés par les forces de l'ordre. Chaque BAAC représente une synthèse de l'accident. Ce fichier est ensuite validé par l'ONISR au travers des observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR).

Après validation, les données sont mises à dispositions des gestionnaires de voirie au travers du portail accident afin de permettre des exploitations à des fins statistiques.

## 2 - Le réseau de la DIRMED en quelques chiffres

La DIR Méditerranée assure l'entretien et l'exploitation de toutes les routes nationales des Alpes-de-Haute-Provence, des Hautes-Alpes, des Bouches-du-Rhône, du Gard, du Var et du Vaucluse, et d'une partie du réseau national dans les départements de l'Hérault, de la Lozère et de l'Isère.

**Soit 750 km d'itinéraires routiers à exploiter et entretenir**

- 500 km en Provence-Alpes-Côte d'Azur
- 200 km en Languedoc-Roussillon
- 50 km en Rhône-Alpes

Quelles sont les routes concernées ?

- **Autoroutes urbaines non concédées des Bouches-du-Rhône et du Var** : A 7, A 50, A 51, A 55, A 57, A 570 (tunnel de Toulon)
- **RN des Bouches-du-Rhône et du Var** : RN 296, RN 568, RN 569, RN 572, RN 1569, RN 113, RN 547, RN 1547, RN 1050, RN 98.
- **RN du Gard, du Vaucluse, de la Lozère et de l'Hérault** : RN 7, RN 86, RN 580, RN 106, RN 100, RN 113
- **RN des Hautes-Alpes, des Alpes-de-Haute-Provence, et de l'Isère** : RN 85, RN 94, RN 202

### 3 - données générales de l'accidentalité

#### 3.1 - Principaux indicateurs :

En 2014 sur le réseau de la DIRMED, on dénombre :

- 630 accidents corporels, soit une augmentation de 5 % par rapport à 2013,
- 28 tués, soit une baisse de 20 % par rapport à 2013,
- 862 blessés, dont 299 blessés hospitalisés, soit une augmentation de 9,5 % par rapport à 2013

Comparaison entre les données nationales et le de réseau de la DIRMED :

<b>BILAN GLOBAL DIRMED</b>	<b>Accidents</b>	<b>Tués</b>	<b>Total blessés</b>	<b>dont blessés hospitalisés</b>
<b>2013</b>	600	35	874	273
<b>2014</b>	630	28	862	299

<b>Evolution 2013/2014</b>	+ 5,00 %	-20,00 %	-1,4 %	+ 9,5 %
----------------------------	----------	----------	--------	---------

<b>BILAN GLOBAL NATIONAL</b>	<b>Accidents</b>	<b>Tués</b>	<b>Total blessés</b>	<b>dont blessés hospitalisés</b>
<b>2013</b>	56 812	3268	70 607	25 966
<b>2014</b>	58 191	3384	73 048	26 635

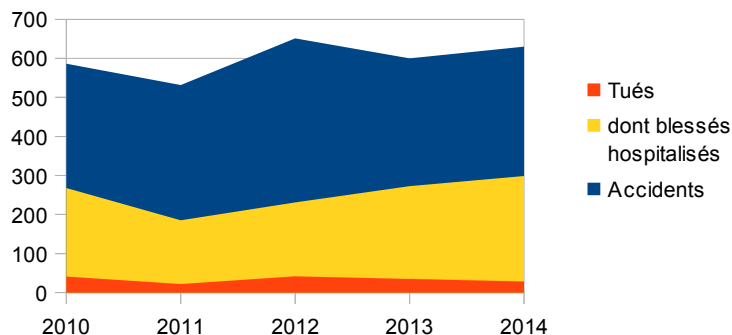
<b>Évolution 2013/2014</b>	2,4 %	3,5 %	3,5 %	2,6 %
----------------------------	-------	-------	-------	-------

Au niveau national, les indicateurs sont à la hausse. Le nombre de tués a augmenté de 3,5 %, soit 116 victimes supplémentaires par rapport à 2013.

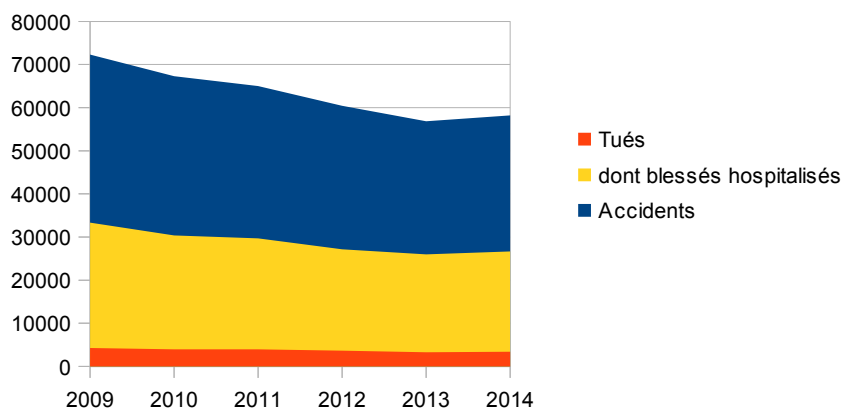
Sur le réseau de la DIRMED, le nombre de victime a baissé de 20 % (soit 7 tués de moins), par contre les autres indicateurs sont au-dessus de la tendance nationale, avec une augmentation de 5 % du nombre d'accidents et de 9,5 % de blessés hospitalisés.

Evolution sur 5 ans :

### Bilan global DIRMED



### Bilan global France entière



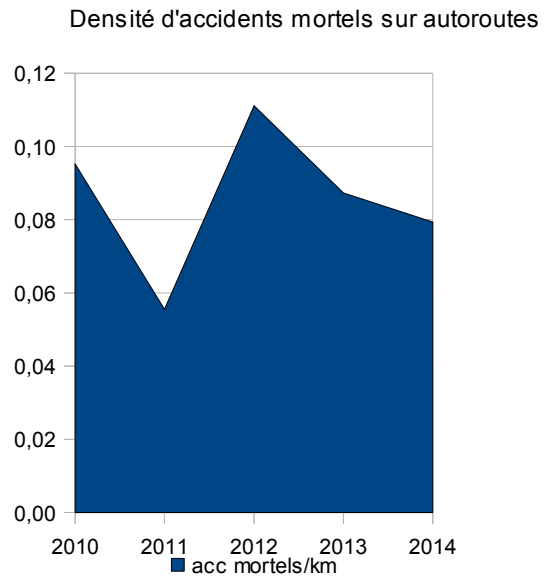
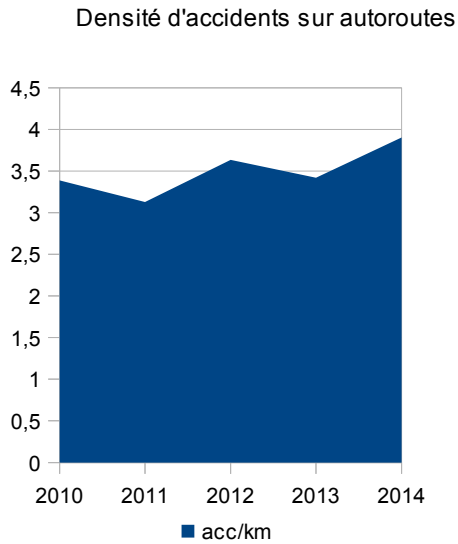
On note que, pour la DIRMED, les évolutions des trois paramètres mesurés sont opposées aux tendances nationales :

- nombre de blessés hospitalisés et accidents en hausse depuis 2011
- nombre de tués en baisse depuis 2011

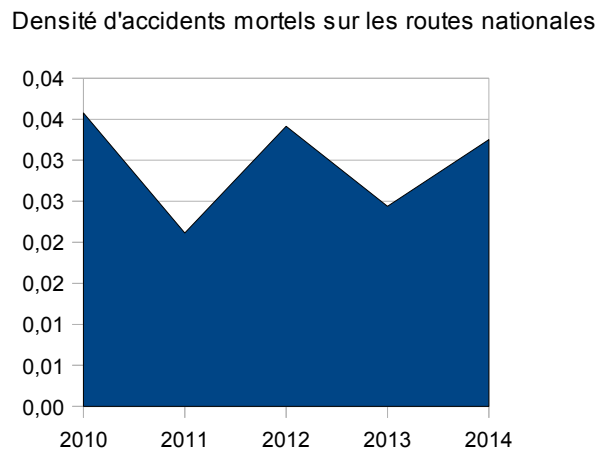
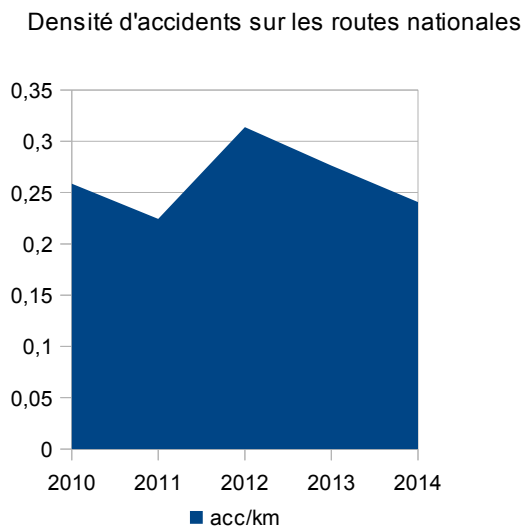
### 3.2 - Où se produisent les accidents :

#### 3.2.1 - Par type de route et localisation :

Sur le réseau autoroutier de la DIRMED, la densité d'accidents corporels augmente, mais la densité d'accidents mortels est en baisse :

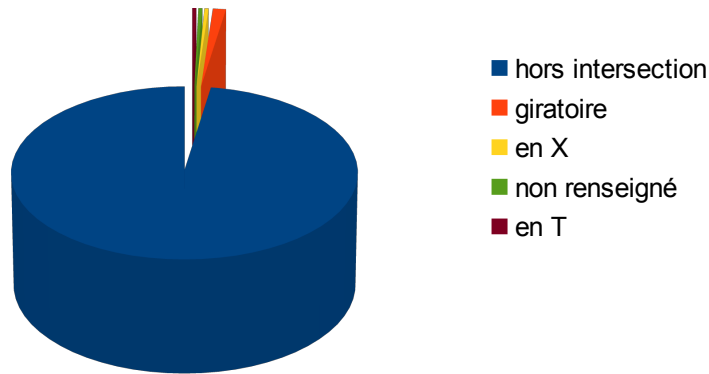


Sur le réseau de routes bidirectionnelles, la densité d'accidents est en baisse, mais la densité d'accidents mortels augmente :



Pour le DU, 97,6 % des accidents et 100 % des accidents mortels ont lieu hors intersection.

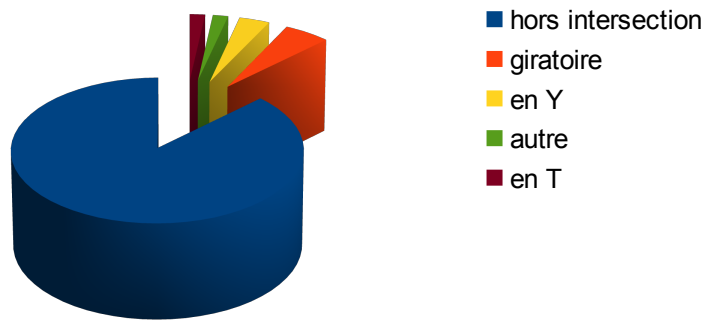
nombre d'accidents



Pour le DRC, 87,3 % des accidents et 100 % des accidents mortels ont lieu hors intersection.

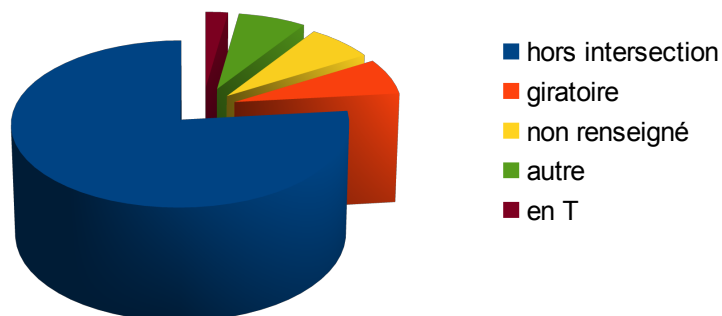
nombre d'accidents

100% des tués, le sont hors i



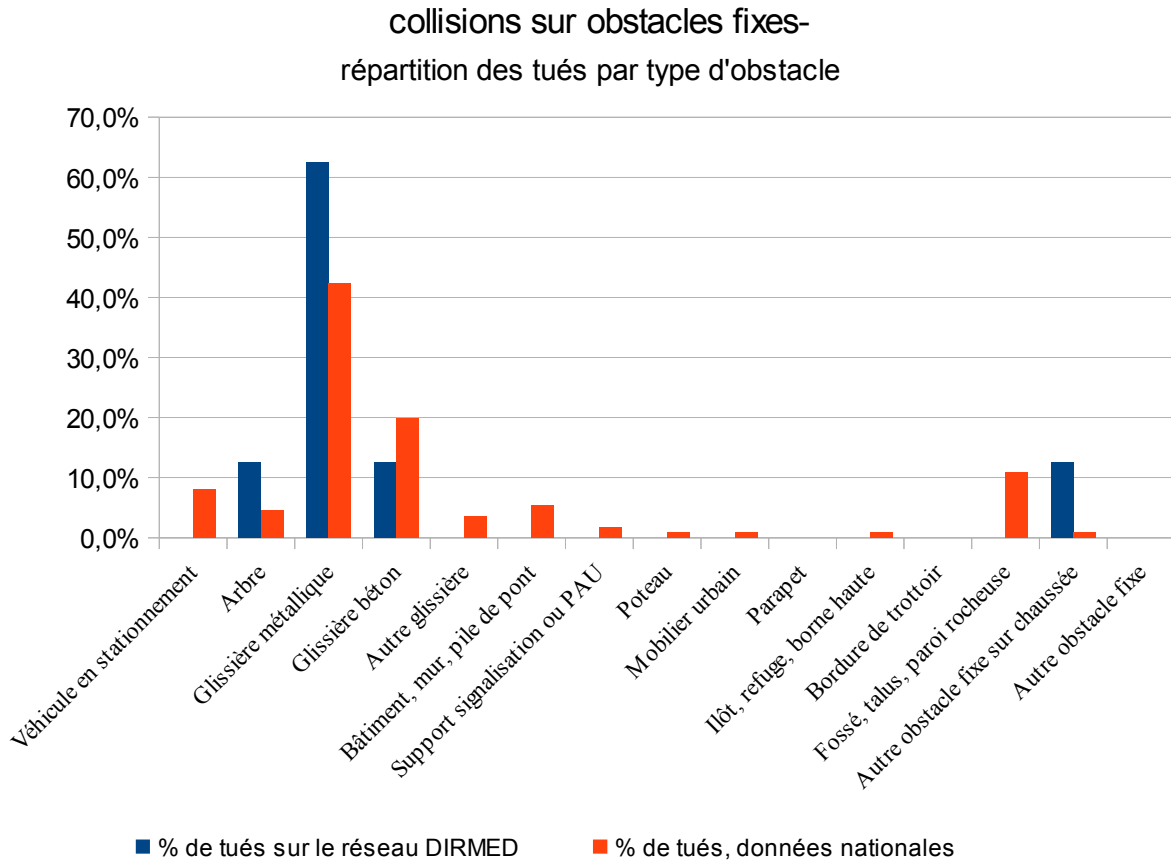
Pour le DADS, 76,7% des accidents et 100 % des accidents mortels ont lieu hors intersection.

nombre d'accidents



### 3.2.2 - Les collisions sur obstacles fixes :

Les tués sur obstacles fixes représentent 28,6 % des tués en 2014 sur le réseau de la DIR-MED soit 8 tués. Au niveau national, la mortalité sur obstacles fixes représente 3,4 % des tués soit 111 tués.



Dans les obstacles les plus impliqués on relève la prépondérance des glissières métalliques avec 5 tués parmi les 8 sur obstacles fixes.

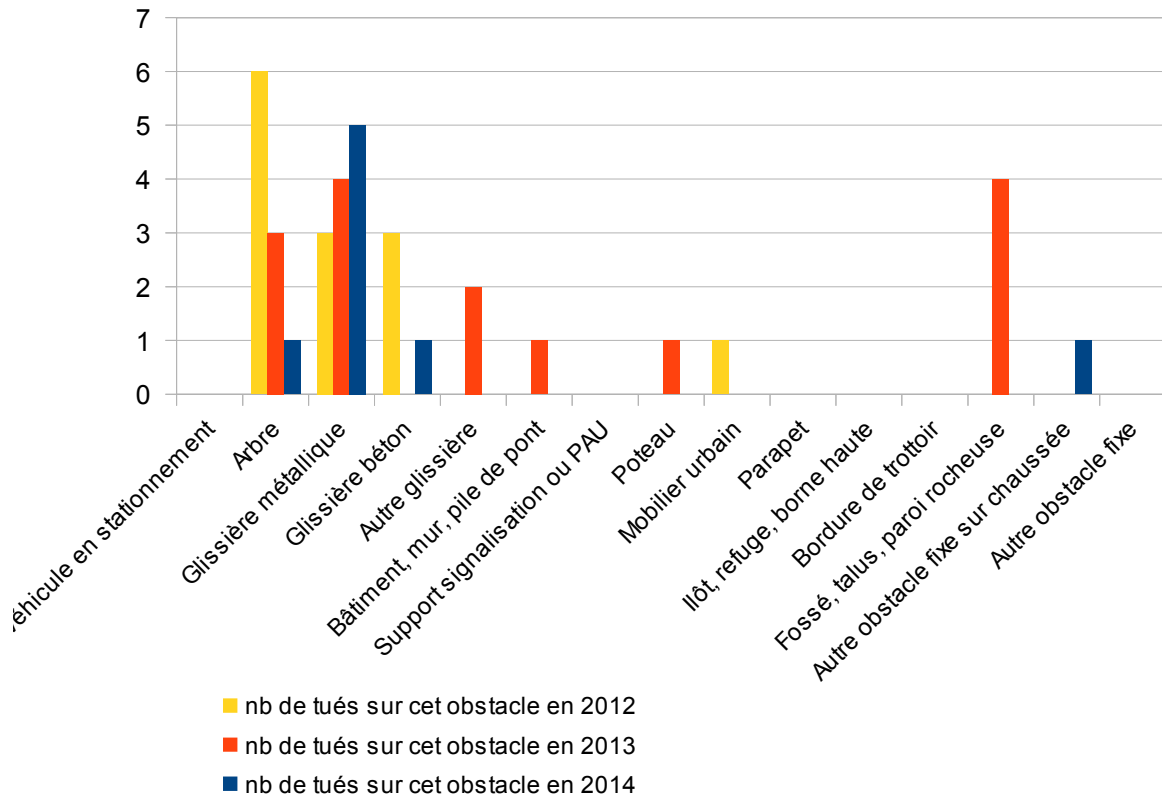
L'évolution sur 2012-2014 fait apparaître une diminution du nombre de tués par collision avec un arbre, passant de 6 tués en 2012 à 1 en 2014, mais une augmentation d'un nombre de tués sur glissières métalliques, qui passe de 3 à 5.

Globalement, le nombre de tués sur obstacles fixes est cependant en baisse passant de 13 tués en 2012 à 8 en 2014.



collisions sur obstacles fixes

nombre de tués sur le réseau de la DIRMED - évolution 2012-2014

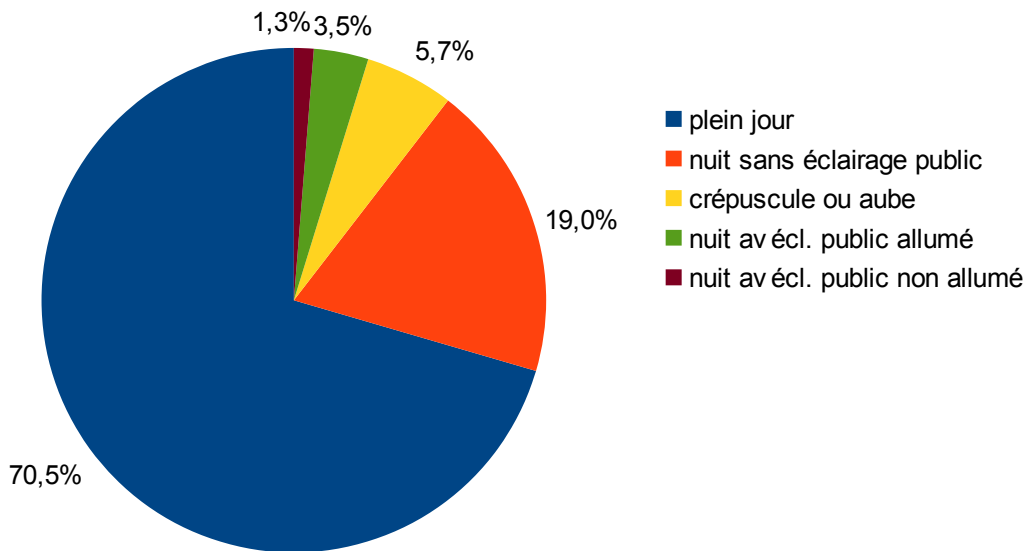


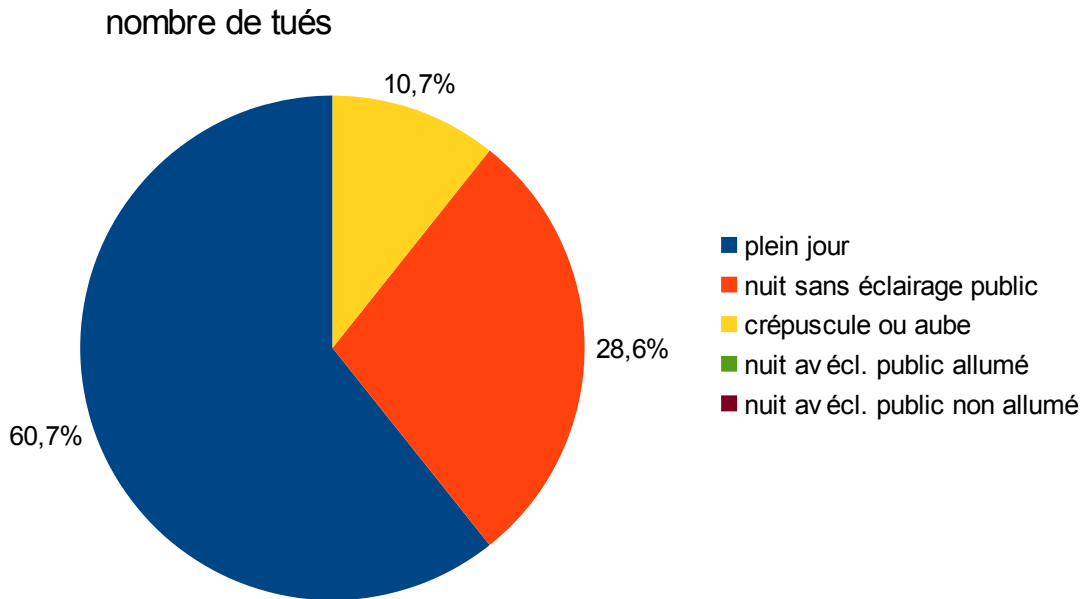
3.3 - Quand ont lieu les accidents ?

3.3.1 - Répartition sur la journée suivant les conditions d'éclairage

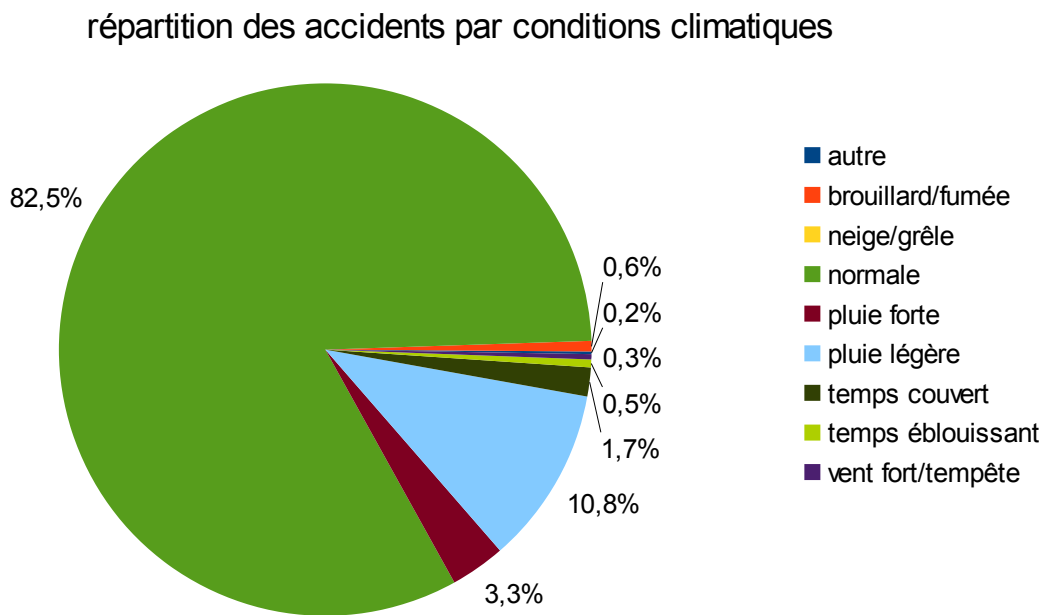
Sur le réseau de la DIRMED, les accidents de jour représentent 70,5 % des accidents, et 60,7 % des tués.

nombre d'accidents corporels



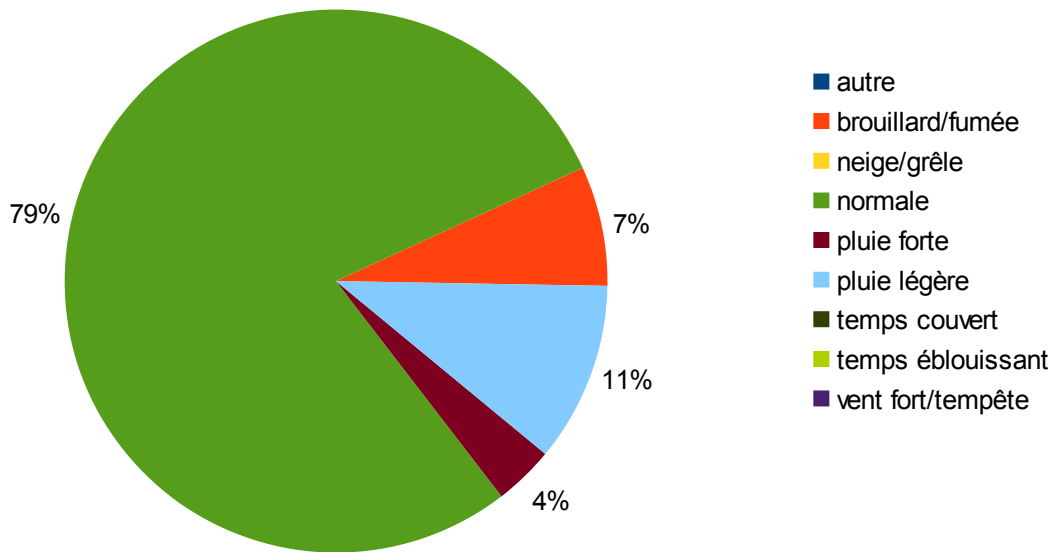


### 3.3.2 - Répartition suivant les conditions atmosphériques



82,5 % des accidents ont lieu dans des conditions atmosphériques normales, et 79 % des tués le sont dans ces mêmes conditions.

répartition des tués



### 3.3.3 - Répartition des accidents sur la journée

Il convient de relever des disparités d'un district à l'autre.

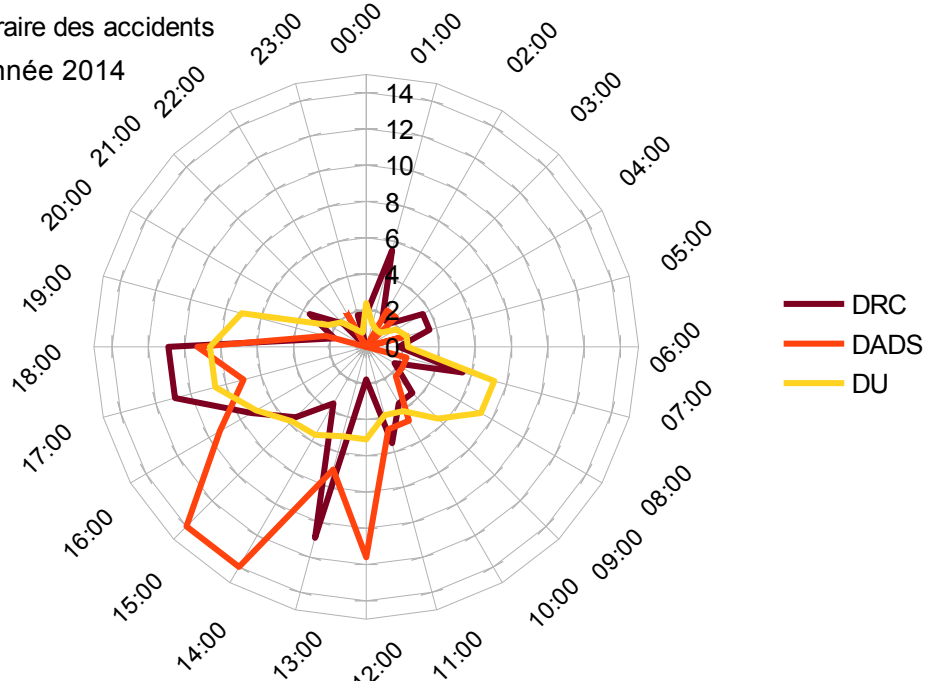
Sur le DADS, 14 % des accidents se produisent sur la tranche horaire 14h00-15h00, avec une pointe à 12 % à midi.

Sur le DRC, on relève un pic à 13 % à 13h, puis un autre sur la tranche horaire 17h00-18h00. Il convient aussi de relever les 2 pics à 6 % l'un à 1h00 l'autre à 7h00.

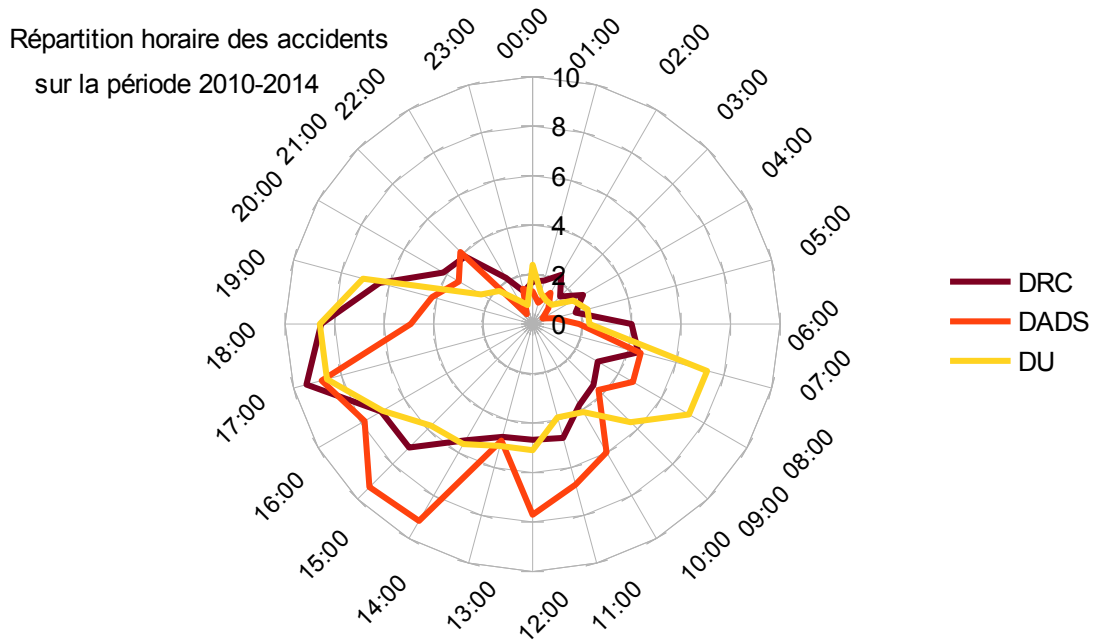
Sur le DRC et le DADS, le nombre d'accidents étant relativement faible, respectivement 55 et 43 accidents en 2014, la courbe obtenue n'est pas une donnée statistique, il s'agit plutôt d'une tendance.

Sur le DU, le taux d'accidents varie entre 6 % et 8 % entre 7h00 et 19h00, avec une baisse à en dessous de 6 % de 10h00 à 12h00.

répartition horaire des accidents sur l'année 2014

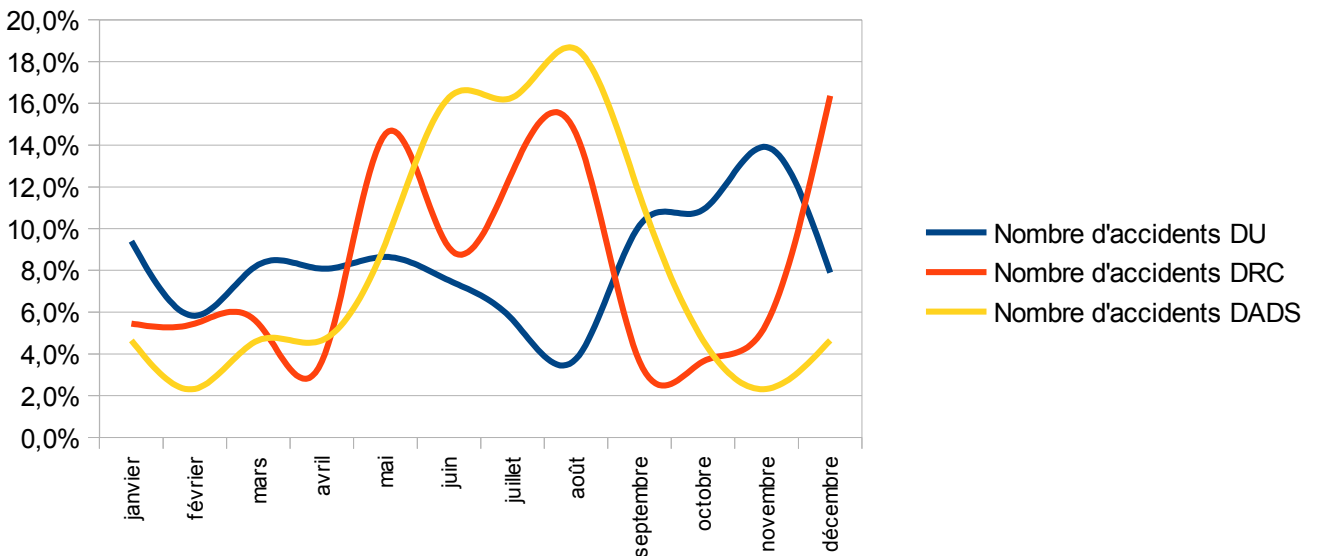


La répartition horaire sur 5 ans, donne une fiabilité statistique augmentée. La tendance 2014, se confirme.



### 3.3.4 - Répartition sur l'année

D'un district à l'autre la répartition des accidents sur l'année est différente. Ces modulations sont à regarder notamment sous le prisme du trafic saisonnier, en baisse l'été sur le DU, et en augmentation sur le DADS du fait de la saison touristique. On relève une remontée sur le DRC au mois de décembre, plutôt inhabituelle.

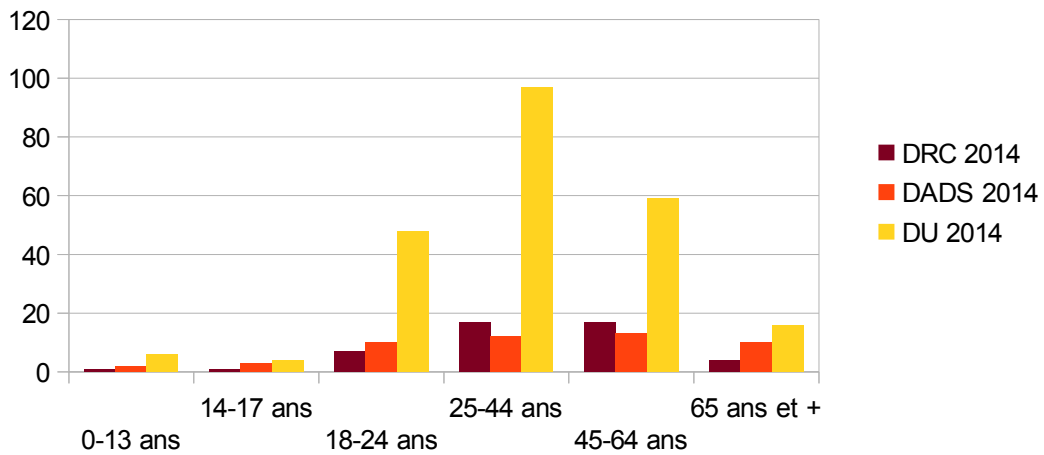


### 3.4 - Qui sont les victimes

#### 3.4.1 - Par tranche d'âge :

Sur le district urbain, 42,2 % des victimes (tués + blessés hospitalisés) appartiennent à la tranche d'âge 25-44 ans.  
 En 2013, au niveau national, la classe d'âge des 25-44 ans représentait 32 % des victimes.

Tués et blessés hospitalisés par tranche d'âge



#### 3.4.2 - Par mode de déplacement :

Par mode de déplacement, la DIRMED est au-dessus du bilan national de 13 % pour ce qui concerne le nombre de tués en VL.

répartition des tués par catégorie d'usagers

