

Direction
Interdépartementale
des Routes
Méditerranée

RAPPORTS

Juillet 2017

Bilan de l'accidentalité routière sur le réseau de la DIRMED année 2016



Direction interdépartementale des routes nationales
MEDITERRANEE

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^{er} 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 disposition des gestionnaires de voirie au travers du portail accident afin de permettre des exploitations à des fins statistiques.

2 - Le réseau de la DIR Méditerranée en quelques chiffres

La DIR Méditerranée assure l'entretien et l'exploitation de toutes les routes du réseau national non concédé 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

Les routes du réseau de la DIR Méditerranée en 2016 sont les suivantes :

- **Autoroutes urbaines non concédées des Bouches-du-Rhône et du Var** : A7, A50, A51, A55, A570
- **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

En préambule, il est précisé que le niveau de trafic sur le réseau de la DIR Méditerranée par rapport à 2015 est stable.

3.1 - Principaux indicateurs

En 2016 sur le réseau de la DIRMED, on dénombre :

- 717 accidents corporels, soit une hausse de 6,1 % par rapport à 2015,
- 35 tués, pour 34 en 2015,
- 1067 blessés, dont 225 blessés hospitalisés, proportionnellement au nombre de blessés, le nombre de blessés hospitalisés est en baisse par rapport à 2015.

Comparaison entre les données nationales et le de réseau de la DIR MED :

BILAN GLOBAL DIR MED	Accidents	Victimes			
		Total blessés	Tués	Blessés hospitalisés	Tués + BH
2015	676	1013	34	253	287
2016	717	1067	35	225	260

Evolution 2015/2016	6,1%	5,3%	2,9%	-11,1%	-4,0%
--------------------------------	------	------	------	--------	-------

BILAN GLOBAL NATIONAL	Accidents	Victimes			
		Total blessés	Tués	Blessés hospitalisés	Tués + BH
2015	56603	70802	3461	26595	30056
2016	57722	72645	3477	27187	30664

Évolution 2015/2016	1,6%	2,6%	0,5%	2,2%	-0,2%
--------------------------------	------	------	------	------	-------

Au niveau national, le nombre d'accidents a augmenté au même niveau que le trafic national sur le RRN, mais la mortalité est quasiment stable (+0,5%).

Sur le réseau de la DIR MED, le nombre d'accidents a poursuivi son augmentation avec une hausse de 6 % après une hausse de 7,3 % en 2015, croissance d'un rythme supérieur au national. On note cependant une baisse des victimes d'accidents graves. Le nombre de victimes tuées est stable avec 35 décès en 2016 (+1 par rapport à 2015).

3.2 - Evolutions sur 5 ans

3.2.1 - Evolution du nombre d'accidents corporels

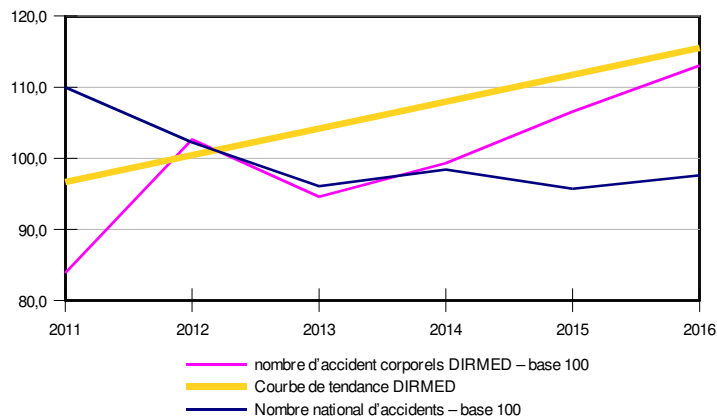


Illustration 1: Evolution du nombre d'accidents en base 100 - période 2011-2016

En comparaison avec l'évolution nationale, sur le réseau de la DIR MED, le nombre total d'accidents corporels est toujours au-dessus de la moyenne nationale avec une tendance à la hausse depuis 6 ans.

3.2.2 - Evolution du nombre de tués

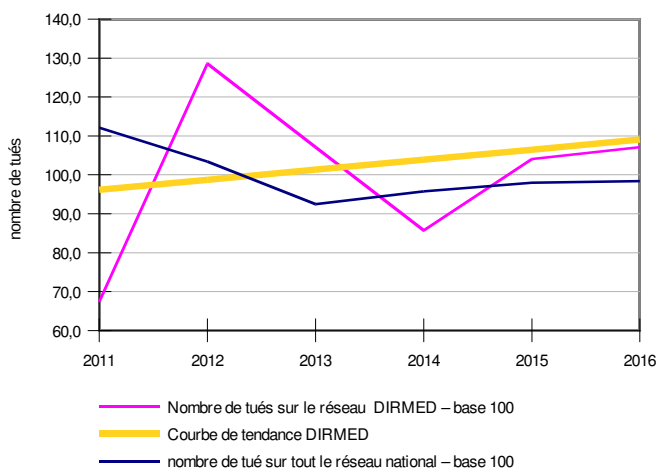


Illustration 2: Evolution du nombre de tués en base 100 - période 2011-2016

La tendance sur le réseau de la DIR MED reste à la hausse.

3.3 - Où se produisent les accidents ?

3.3.1 - Par district

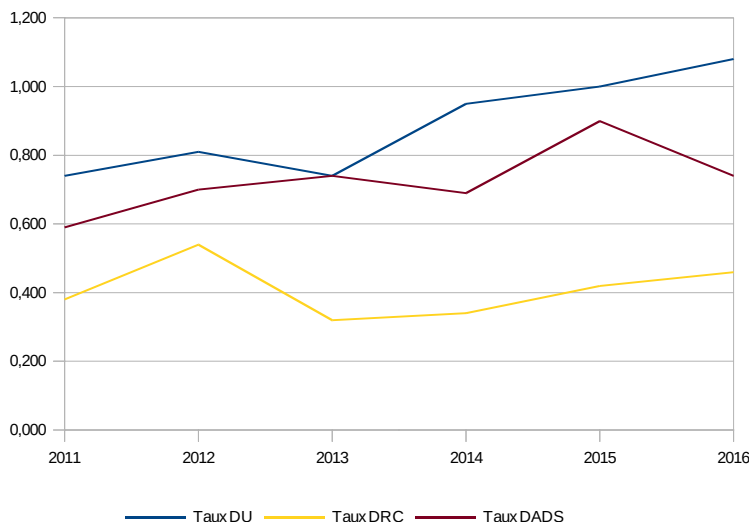


Illustration 3: Taux d'accidents par millions de veh x km

Le taux d'accidents par millions de véhicules est en augmentation sur le DU du fait d'un nombre croissant d'accidents (+ 65 accidents par rapport à 2015) alors que le trafic progresse peu.

Les taux du DRC et DADS sont stables voire à la baisse. Cependant, les taux des 3 districts ne peuvent être comparés du fait de conditions de trafic différentes (trafic urbain au DU) et des configurations de routes de nature différente (présence de routes de montagne au DADS, de routes en rase campagne au DRC).

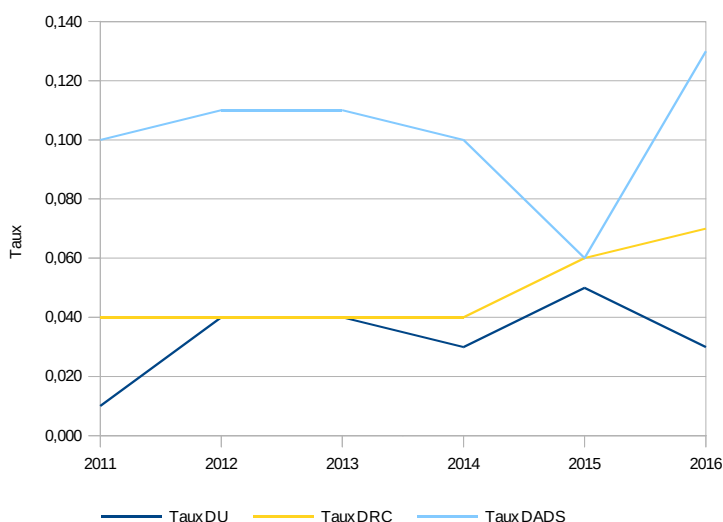


Illustration 4: Taux de tués par millions de veh x km

L'augmentation marquée du taux de tués sur le DADS est due au nombre de tués en 2016 qui passe de 4 à 8 (volume des victimes faible).

3.3.2 - Les collisions sur obstacles fixes

Les tués sur obstacles fixes sont au nombre de 17 en 2016 sur le réseau de la DIR MED soit 42,8 %, représentant une augmentation de 3 victimes décédées par rapport à 2015.

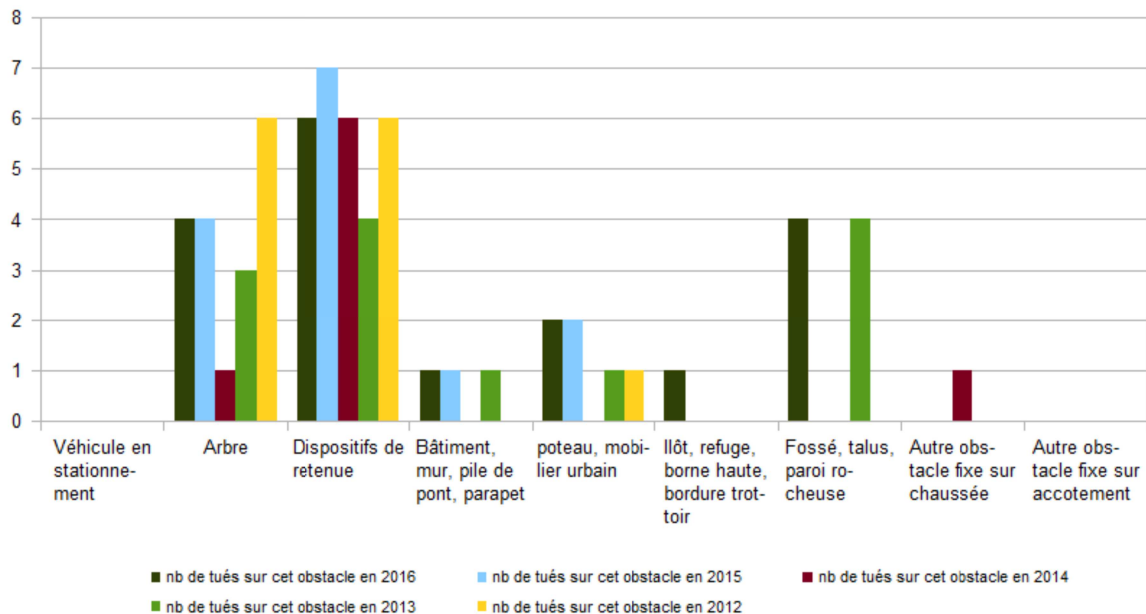


Illustration 5: Evolution des accidents sur obstacles fixes

On relève que les dispositifs de retenue constituent la plus grande part des obstacles impliqués.

3.3.3 - Répartition suivant l'état de la chaussée

La majorité des accidents ont lieu avec une chaussée présentant un état normal ;

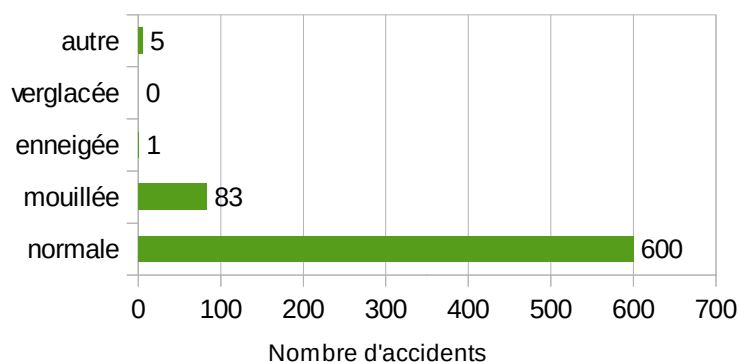


Illustration 6: Répartition des accidents suivant l'état de la surface

3.4 - Qui sont les victimes ?

3.4.1 - Par tranche d'âge

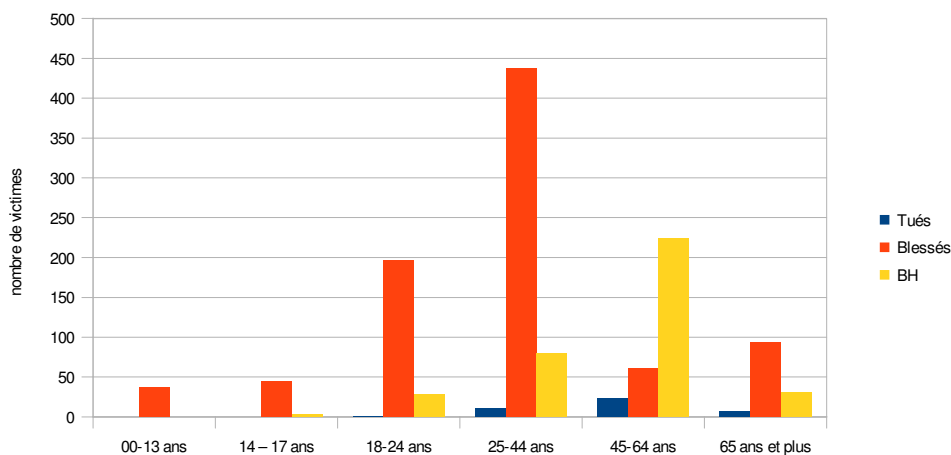


Illustration 7: Répartition des victimes par tranche d'âge

Sur le réseau DIRMED, la tranche d'âge 25-64 ans représente 80 % des tués alors qu'elle ne représente que 51 % des tués au niveau national.

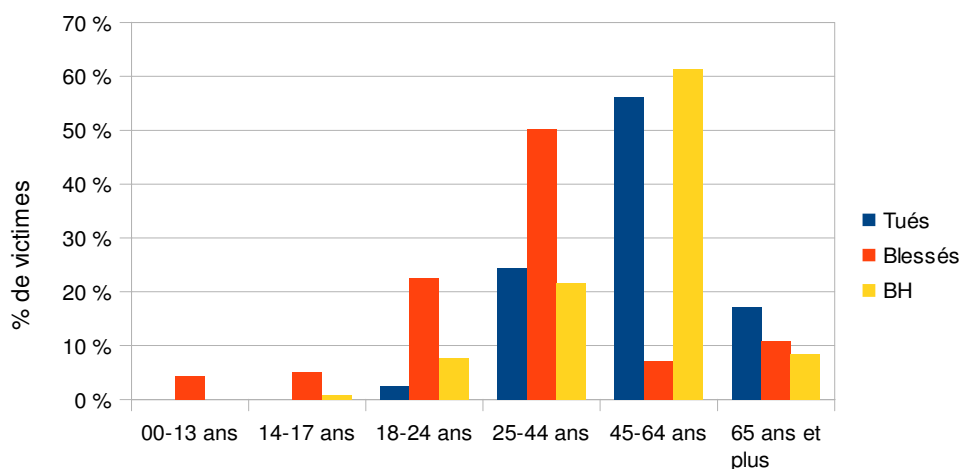


Illustration 8: Répartition des victimes par tranche d'âge (en %)

La mortalité sur le réseau DIRMED pour les tranches d'âges 0-24 ans et 65 ans et + est nettement inférieure à celle relevée sur l'ensemble du réseau routier français métropolitain (23 % pour les 0- 24 ans et 25 % pour les 65 ans et +)

3.4.2 - Par mode de déplacement

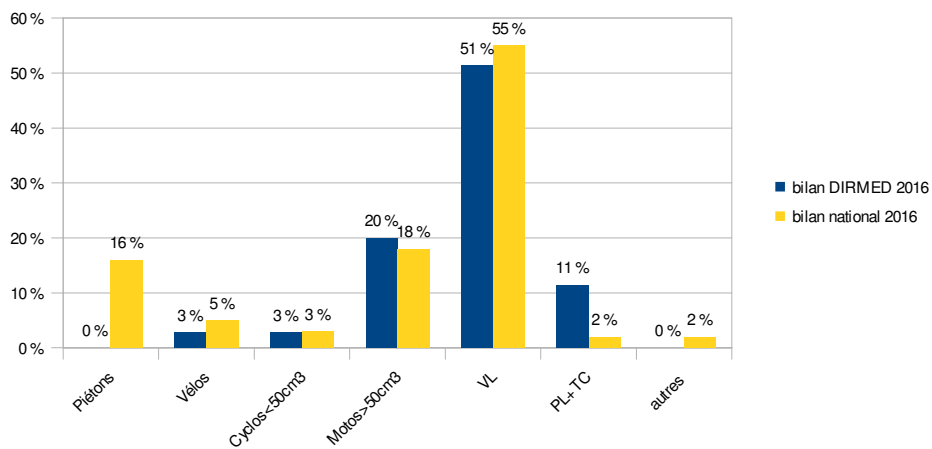


Illustration 9: Répartition des tués par mode de déplacement

Par rapport au bilan national, la DIR MED se distingue par l'absence de tués piétons et par son taux plus important de tués PL et TC.