

*Direction
Interdépartementale
des Routes
Méditerranée*

RAPPORTS

Août 2019

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

année 2018



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.

Les taux d'accidents indiqués ci-après sont en 10⁶ véhicules x km.

Les densités d'accidents sont quant à elles par année et par km.

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 2018 sont les suivantes :

- **Autoroutes urbaines non concédées des Bouches-du-Rhône et du Var** : A7, A50, A51, A55, A557, A570, A507
- **RN des Bouches-du-Rhône et du Var** : RN 296, RN 568, RN 569, RN 572, 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, RN1007
- **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 2017 est resté stable (+0,32%), tous réseaux confondus, pour une évolution au niveau national de +0,2%.

Les faits marquants de 2018 sur le réseau de la DIR Méditerranée sont :

- l'ouverture de la rocade A507 dans sa totalité en novembre,
- l'abaissement de la vitesse à 80 km/h sur routes bidirectionnelles sans séparateur dans les sections à 1 voie par sens à compter du 1^{er} juillet 2018.

3.1 - Principaux indicateurs

En 2018 sur le réseau de la DIRMED, on dénombre :

- 692 accidents corporels, soit une baisse de 12,6 % par rapport à 2017,
- le nombre de tués est en hausse (+5)
- 1054 blessés, dont 177 blessés hospitalisés, proportionnellement au nombre de blessés, le nombre de blessés hospitalisés est en baisse par rapport à 2017.

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

BILAN GLOBAL DIR MED	Accidents	Victimes				
		Total blessés	Tués	Blessés hospitalisés	Tués + BH	
					Nb	Part victimes graves
2016	717	1067	35	225	260	24,4%
2017	779	1227	27	284	311	25,3%
2018	692	1054	32	177	209	19,8%
Evolution 2017/2018	-12,6%	-16,4%	+5	-60,5%	-48,8%	-5,5%

BILAN GLOBAL NATIONAL	Accidents	Victimes			
		Total blessés	Tués	Blessés hospitalisés	Tués + BH
2016	57 522	72 645	3 477	27 187	30 664
2017	58 613	73 384	3 448	27 732	31 180
2018	55 766	69 887	3 248	22 187¹	25 435
Évolution 2017/2018	-4,90 %	-4,8%	-5,80 %	-20,0%	-18,4%

Au niveau national, après deux années relativement stables, l'année 2018 est marquée par une véritable baisse du nombre d'accidents (-4,9%), mais aussi de tués (- 5,8%).

1 Estimations au 28/01/2019 d'après l'ONISR

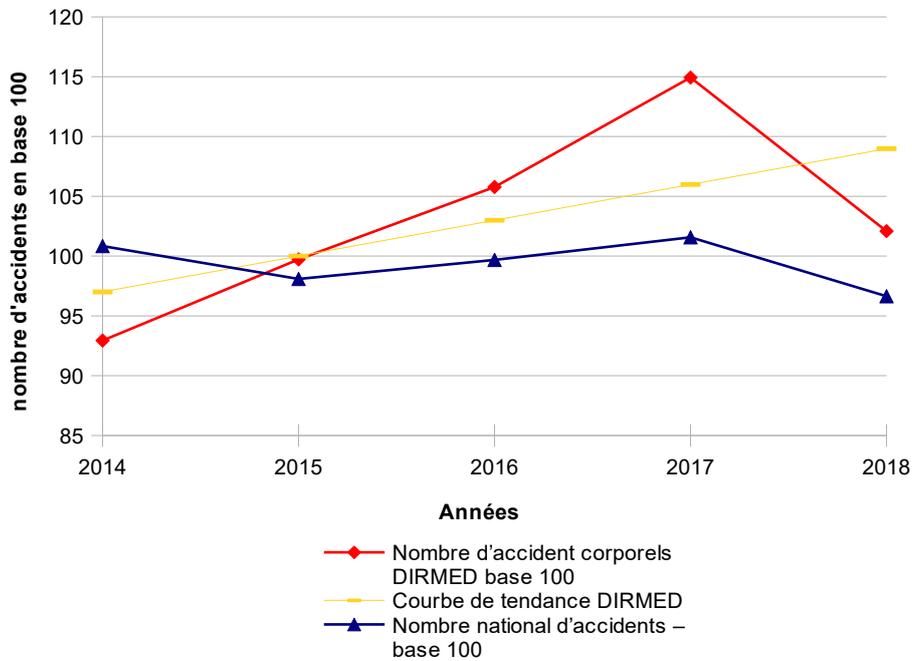
Sur le réseau de la DIR MED, le nombre d'accidents est revenu à son plus bas niveau depuis 2015 après 3 années successives d'augmentation (+8 % en 2016/2017, +6 % en 2015/2016, et +7 % en 2014/2015). Le nombre d'accidents suit la tendance nationale à la baisse.

Le nombre de victimes tuées reste cependant stable avec 32 tués alors que le nombre de victimes graves ainsi que la part de ces victimes sont en baisse en 2018.

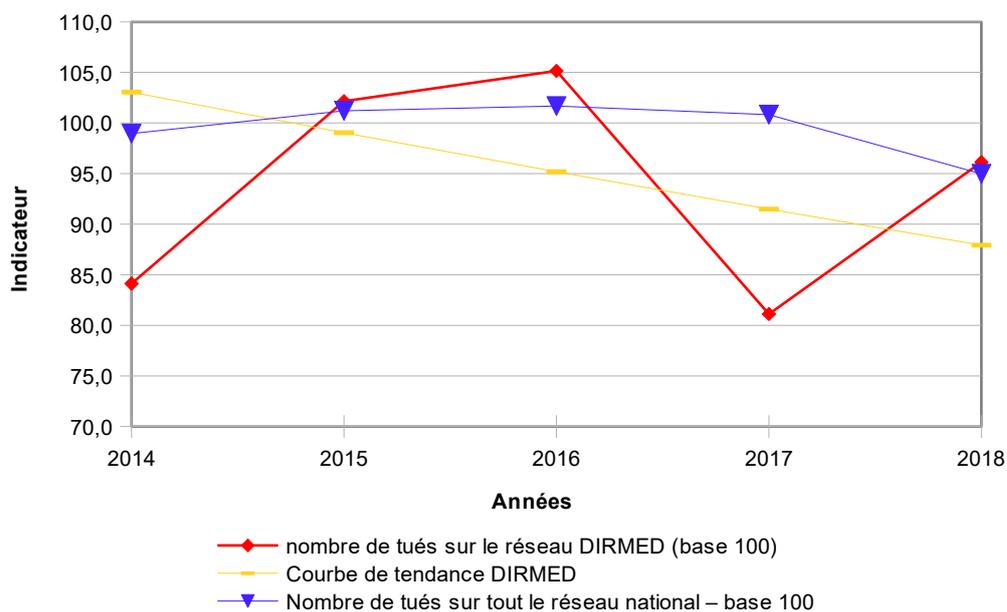
3.2 - Evolution sur 5 ans

3.2.1 - Evolution du nombre d'accidents corporels

En comparaison avec l'évolution nationale, sur le réseau de la DIR MED, le nombre total d'accidents corporels reste au-dessus du niveau national mais la baisse est bien marquée. Après 3 années à la hausse, la tendance reste cependant à la hausse.



3.2.2 - Evolution du nombre de tués



Malgré une augmentation du nombre de tués, la tendance sur le réseau de la DIRMED reste à la baisse, alors que le nombre de tués au niveau national reste stable. Pour la 6^e année consécutive, le nombre des tués est inférieur à 35.

3.3 - Où se produisent les accidents ?

3.3.1 - Répartition par district

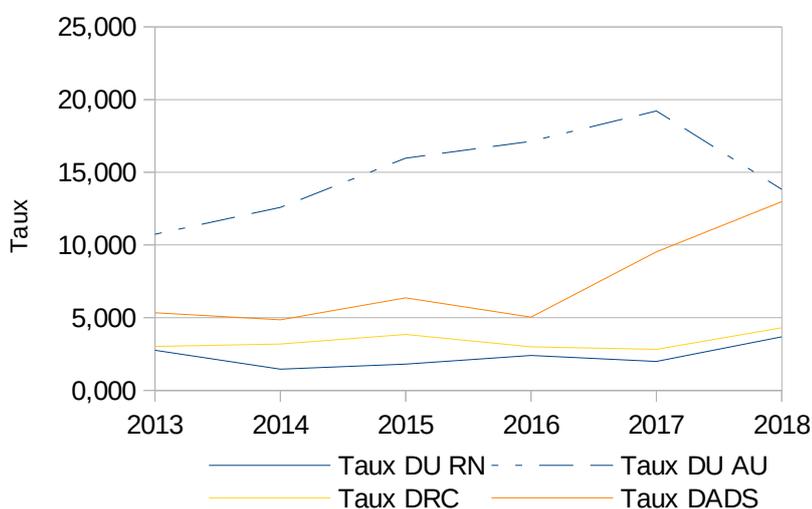


Illustration 1: Taux d'accidents par millions de veh x km

Il est rappelé que le trafic est stable par rapport à 2018 sur les 3 districts.

Le taux d'accidents par millions de véhicules est à la baisse pour la 1ère fois depuis 4 ans sur les autoroutes du DU du fait d'une diminution significative du nombre d'accidents (- 112 accidents par rapport à 2017), cette baisse peut s'expliquer par la fin du chantier de la L2 sur l'A50 et l'A7 et une réduction des accidents sur l'A51 (en cours d'étude par le CEREMA).

Sur les RN, les taux d'accidents du DRC et du DU sont stables.

Pour la 2nde année consécutive au DADS, le taux est en forte augmentation du fait d'une hausse du nombre d'accidents, +25 accidents en plus en 2018 par rapport à 2017 (85 accidents), la hausse peut s'expliquer en partie pour la RN94 par la hausse des trafics sur cet axe (+14,74 % sur la section Embrun Briançon).

Cependant, les taux des 3 districts ne peuvent être comparés du fait de conditions et de natures de trafic différentes (trafic autoroutier au DU) et des configurations de routes de nature différente (présence de routes de montagne au DADS, de routes en rase campagne au DRC).

La répartition géographique des tués par district est la suivante :

Nombre de victimes tuées en 2018 sur l'ensemble de la DIRMED : 32		
DADS	DRC	DU
10	6	16
Nombre de victimes tuées en 2017 sur l'ensemble de la DIRMED : 27		
7	8	12

3.3.2 - Collisions sur obstacles fixes

Les victimes tuées sur obstacles fixes sont au nombre de 9 en 2018 sur le réseau de la DIR MED soit 28 %, ce chiffre est en forte baisse par rapport à 2017.

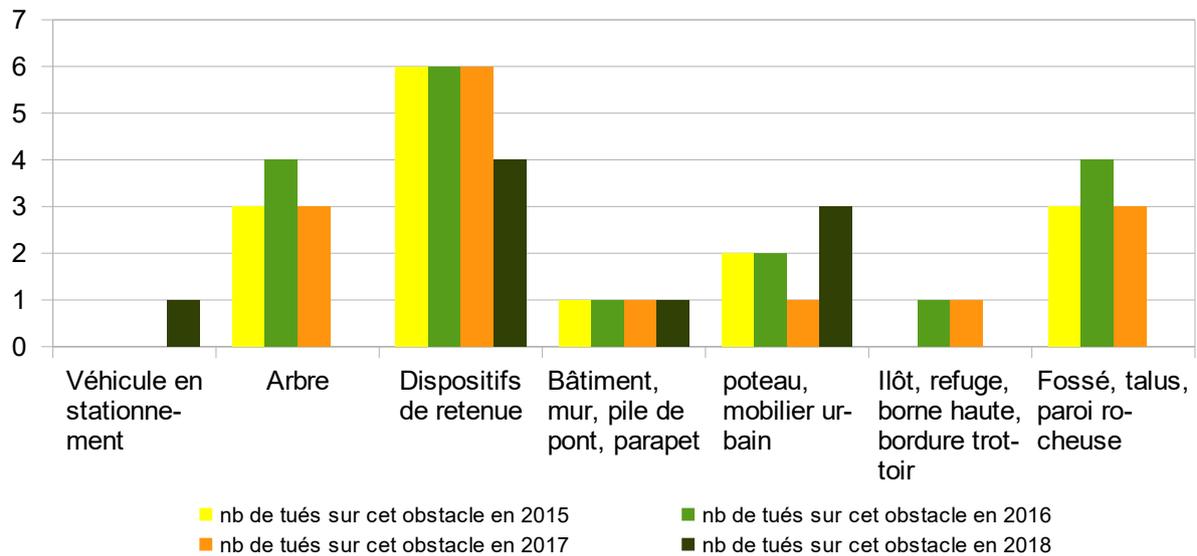


Illustration 2: Evolution des victimes tuées sur obstacles fixes

On relève que les dispositifs de retenue et les poteaux constituent la plus grande part des obstacles impliqués avec 7 tués, chiffre stable depuis 4 ans.

Les obstacles latéraux sont des éléments de l'infrastructure sur lesquels il est souvent possible d'agir en vue de réduire leur impact sur l'utilisateur lors d'une sortie de route. Aussi le PSU a engagé une démarche de sensibilisation auprès des CEI afin de systématiser leur recensement et d'apporter une assistance en vue d'engager leur suppression. Une note a été diffusée en mai 2019

Au DADS, des démarches sont en cours auprès d'ENEDIS et ORANGE pour demander le déplacement de poteaux implantés trop près du bord de chaussée.

3.3.3 - Répartition suivant l'état de la chaussée

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

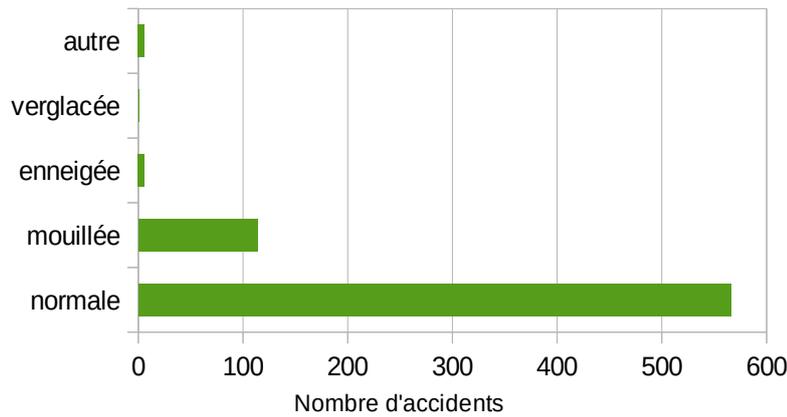


Illustration 3: Répartition des accidents suivant l'état de la surface

3.4 - Qui sont les victimes ?

3.4.1 - Par tranche d'âge

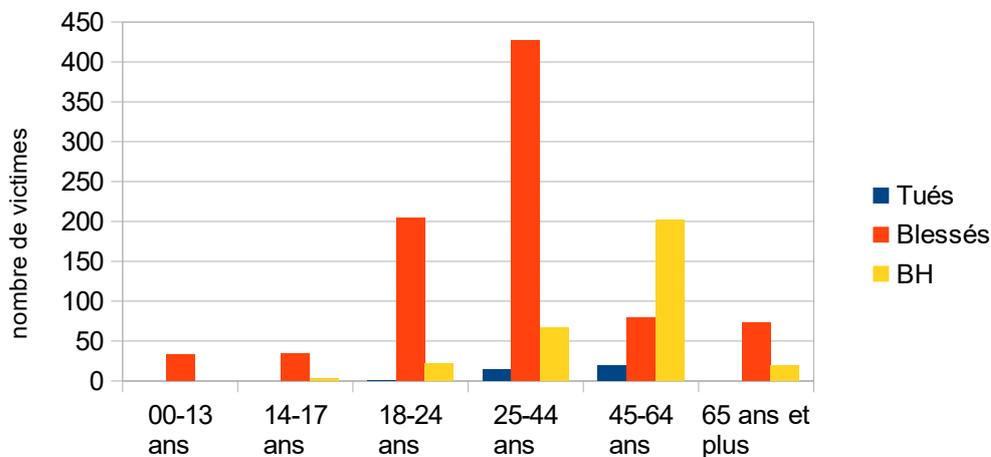


Illustration 4: Répartition des victimes par tranche d'âge

Sur le réseau DIRMED, la tranche d'âge « 25-64 ans » représente 97 % des tués alors qu'elle ne représente que 53 % des tués au niveau national.

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 26 % pour les « 65 ans et + »).

3.4.2 - Par mode de déplacement

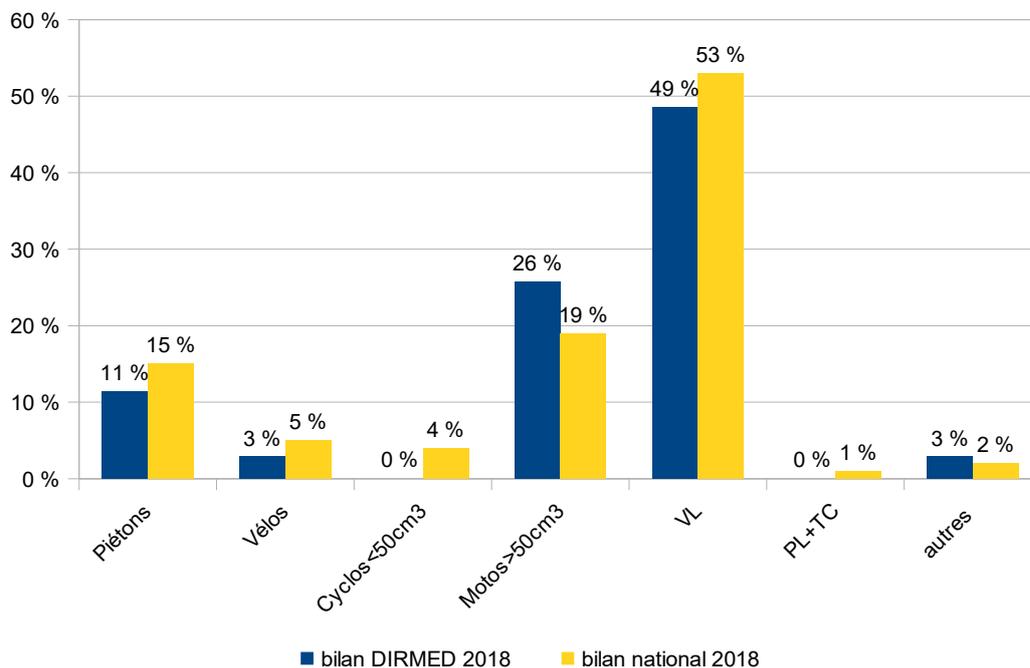


Illustration 5: Répartition des tués par mode de déplacement

Comme en 2017, par rapport au bilan national, la DIRMED se distingue, en 2018 par une part de tués en véhicule léger légèrement inférieure.

On note que la part de tués en 2 roues motorisés est supérieur au bilan national.

En 2018, 4 piétons ont été tués sur le réseau de la DIRMED, un chiffre stable par rapport à 2016, et en-dessous du niveau national. Cependant le chiffre au niveau national est toujours en baisse de -3 % (13 tués de moins) pour la même catégorie.