

*Direction
Interdépartementale
des Routes
Méditerranée*

RAPPORTS

Avril 2021

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

année 2019



**PRÉFET
DE LA RÉGION
PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction interdépartementale des routes nationales
MEDITERRANEE

www.dir.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr

SOMMAIRE

1 - RAPPELS.....	4
1.1 - Définitions.....	4
1.2 - Source de données.....	4
2 - LE RÉSEAU DE LA DIR MÉDITERRANÉE EN QUELQUES CHIFFRES.....	5
3 - DONNÉES GÉNÉRALES DE L'ACCIDENTALITÉ.....	6
3.1 - Principaux indicateurs.....	6
3.2 - Evolution sur 5 ans.....	7
3.2.1 - Evolution du nombre d'accidents corporels.....	7
3.2.2 - Evolution du nombre de tués.....	7
3.3 - Où se produisent les accidents ?.....	8
3.3.1 - Répartition par district.....	8
3.3.2 - Collisions sur obstacles fixes.....	9
3.3.3 - Répartition suivant l'état de la chaussée.....	9
3.4 - Qui sont les victimes ?.....	10
3.4.1 - Par tranche d'âge.....	10
3.4.2 - Par mode de déplacement.....	11
4 - ÉTUDE PAR ITINÉRAIRE.....	12
4.1 - A55.....	12
4.1.1 - A55 littoral, y compris répartiteur des Pennes-Mirabeau.....	12
4.1.2 - A55 - N568 – du répartiteur des Pennes-Mirabeau à la N113.....	13
4.2 - A7.....	14
4.2.1 - A7 entre Rognac et A51.....	14
4.2.2 - A7 Tronc commun.....	15
4.3 - A51 – N296.....	16
4.4 - Itinéraire A50 – A501-A502.....	17
4.5 - A507.....	18
4.6 - Itinéraire N113-N572.....	19
4.7 - Itinéraire N569.....	20
4.8 - Itinéraire A570 – N98.....	21
4.9 - Itinéraires du district Rhône-Cévennes.....	22
4.10 - Itinéraires du district des Alpes du sud.....	25
5 - SYNTHÈSE.....	26
6 - ANNEXES : EXTRAIT ÉTUDE D'ENJEUX 2011 – 2015.....	27
6.1 - Hiérarchisation des itinéraires de type RN.....	27
6.2 - Hiérarchisation des itinéraires de type VRU.....	28

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 Traxy afin de permettre des exploitations à des fins statistiques. Traxy remplace le portail accident jusqu'alors utilisé pour centraliser les accidents sur le territoire, et CONCERTO utilisé pour le traitement statistique. L'année 2019 est la 1^{ère} année totalement et uniquement mise en ligne sur cette nouvelle application.

L'application est toujours en développement ce qui la rend relativement instable et ne facilite pas le traitement des données. Jusqu'en octobre 2020, il n'était pas possible par exemple de faire des extractions par axe – sens – PR, mais uniquement par département et type de route, extractions qui ne correspondent pas au périmètre de la DIRMED et auraient demandé de retraiter les données obtenues.

La production du bilan 2019 a donc été retardé jusqu'à stabilisation de l'application.

A noter que les outils statistiques qui étaient disponibles au travers de l'outil CONCERTO ne sont à ce jour toujours pas disponibles. Certaines données n'ont donc pas pu être calculées pour l'année 2019.

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 2019 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 2018 a baissé (-1,68 %), tous réseaux confondus, pour une évolution au niveau national de +0,4%.

3.1 - Principaux indicateurs

En 2019 sur le réseau de la DIRMED, on dénombre :

- 768 accidents corporels, soit une augmentation de **10,90 %** par rapport à 2018,
- le nombre de tués est en baisse (-2)
- 1183 blessés, dont 162 blessés hospitalisés ; proportionnellement au nombre de blessés, le nombre de blessés hospitalisés est en baisse par rapport à 2018.

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

BILAN GLOBAL DIR MED	Accidents	Victimes		
		Total blessés	Tués	Blessés hospitalisés
2017	779	1227	27	284
2018	692	1054	32	177
2019	768	1183	30	162
Evolution 2018/2019	9,90 %	10,90 %	-2	-9,3%
BILAN GLOBAL NATIONAL	Accidents	Victimes		
		Total blessés	Tués	Blessés hospitalisés
2017	58 613	73 384	3 448	27 732
2018	55 766	69 887	3 248	22 187 ¹
2019	56 016	70 490	3 244	NC
Évolution 2018/2019	0,40 %	0,9%	-4	

Au niveau national, après une année 2018 marquée par une véritable baisse du nombre d'accidents (-4,9%), mais aussi de tués (- 5,8%) par rapport à 2017, **l'année 2019 est une année stable.**

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

Sur le réseau de la DIRMED, **le nombre d'accidents est revenu au niveau de 2017 après la forte baisse de 2018**. Le nombre d'accidents ne suit donc pas la tendance nationale.

Le nombre de victimes tuées reste cependant stable (légère baisse) avec 29 tués ainsi que le nombre de blessés hospitalisés.

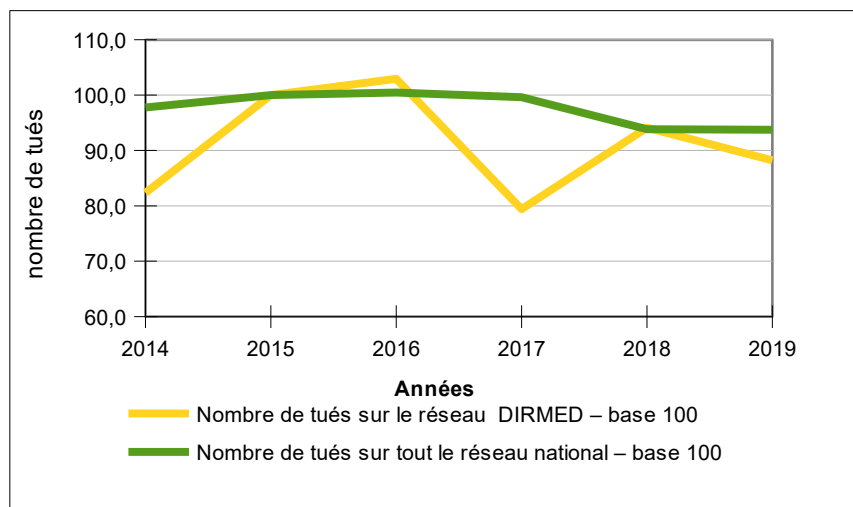
La hausse des accidents corporels constatée en 2019 ne s'accompagne pas d'une hausse des accidents graves (part des victimes hospitalisées de 13,7 % contre 16,8 % en 2018). Après la baisse importante de 2018, **la gravité des accidents sur le réseau reste stable** (légère baisse) comme à l'échelle nationale.

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 DIRMED, le nombre total d'accidents corporels reste **au-dessus** du niveau national. Après une baisse bien marquée en 2018, le nombre d'accidents est quasiment remonté à son niveau de 2017.

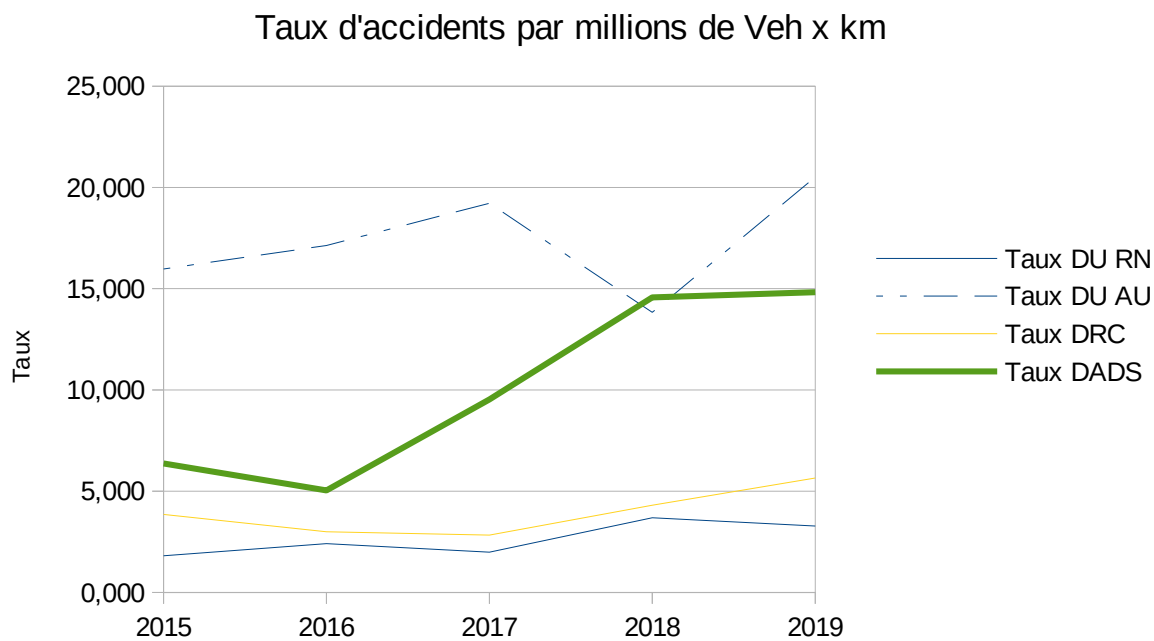
3.2.2 - Evolution du nombre de tués



Comme au niveau national le nombre des tués sur le réseau reste stable.

3.3 - Où se produisent les accidents ?

3.3.1 - Répartition par district



Au DU, sur les voies rapides urbaines, après une diminution du nombre d'accidents en 2018 (-157 accidents par rapport à 2017), 2019 est marquée par une **hausse de +72 accidents**, alors que le trafic est en légère diminution.

Le taux d'accidents par millions de véhicules repart en conséquence à la hausse sur les autoroutes.

Sur les RN, les taux d'accidents sont stables sur tous les districts.

Il convient de relever que pour la 1^{ère} année depuis 3 ans, le nombre d'accidents au DADS est resté stable mais à un niveau bien plus élevé que les deux autres districts sur RN.

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 2019 sur l'ensemble de la DIRMED : 30		
DADS	DRC	DU
6	6	18
Nombre de victimes tuées en 2018 sur l'ensemble de la DIRMED : 32		
10	6	16

3.3.2 - Collisions sur obstacles fixes

Les victimes tuées sur obstacles fixes sont au nombre de 9 en 2019 sur le réseau de la DIRMED. Cela représente **31 % des tués** sur le réseau de la DIR, ce chiffre est stable par rapport à 2018 (28%)

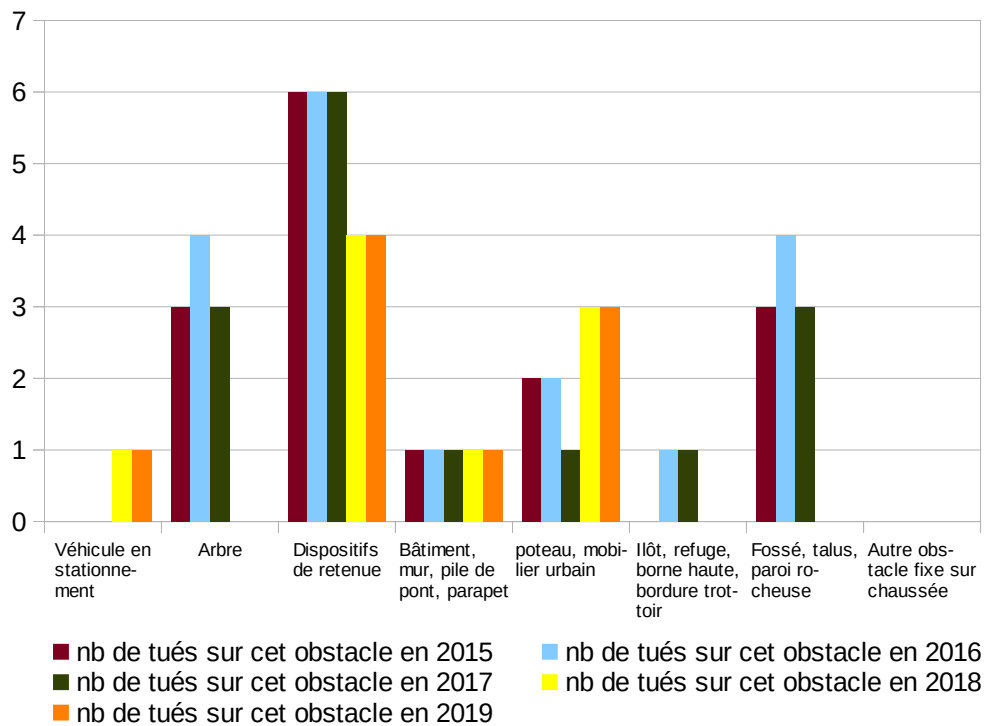


Illustration 1: Evolution des victimes tuées sur obstacles fixes

Les dispositifs de retenue et les poteaux constituent la plus grande part des obstacles impliqués avec 7 tués.

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. En mai 2019, 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.

Au DADS, des démarches engagées auprès d'ENEDIS et ORANGE pour demander le déplacement de poteaux implantés trop près du bord de chaussée devraient aboutir, et permettre dans les années à venir de diminuer la part représentée par les obstacles fixes dans l'accidentalité du réseau.

3.3.3 - Répartition suivant l'état de la chaussée

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

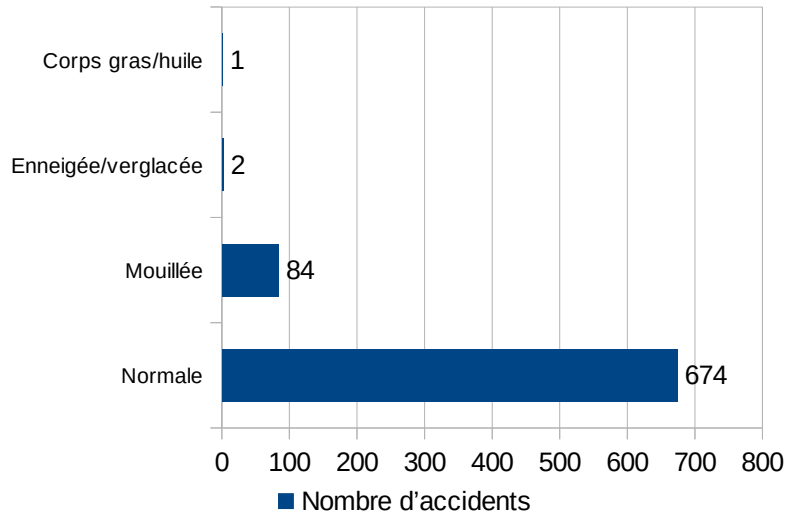


Illustration 2: Répartition des accidents suivant l'état de la surface

3.4 - Qui sont les victimes ?

3.4.1 - Par tranche d'âge

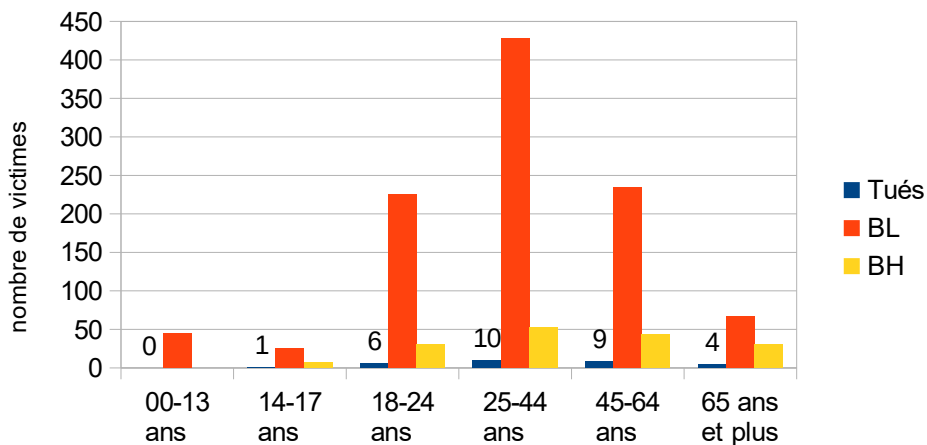


Illustration 3: Répartition des victimes par tranche d'âge

Sur le réseau DIRMED, la tranche d'âge « 25-64 ans » représente **63 % des tués** alors qu'elle représente que 53 % des tués au niveau national. En 2018, cette même tranche d'âge représentait 97 % des tués.

La répartition des tués se rapproche de la répartition à l'échelle nationale.

3.4.2 - Par mode de déplacement

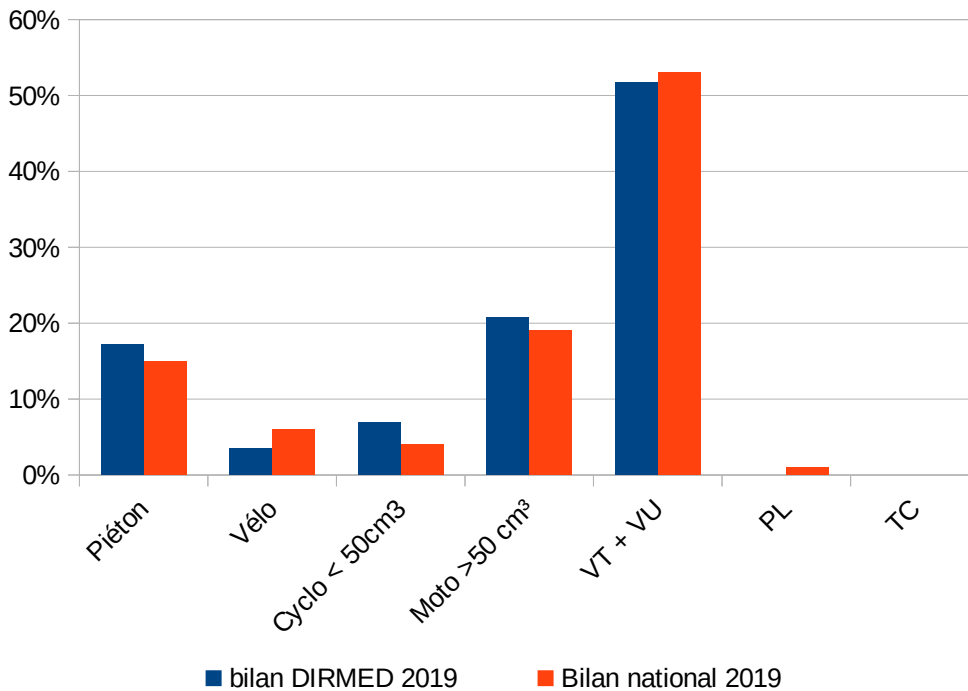


Illustration 4: part des tués par mode de transport

La part des tués en véhicule particulier ou de tourisme (VT) est **prépondérante**, dans des proportions très proches du niveau national. Cette part est relativement stable d'une année à l'autre.

On note que la part de tués en 2 roues motorisées est en baisse par rapport à 2018 où cette catégorie d'utilisateur représentait 26 % des tués.

En 2019, **5 piétons ont été tués** sur le réseau de la DIRMED, un chiffre stable par rapport à 2018, et légèrement au-dessus du niveau national. Le chiffre au niveau national est à la hausse (+12 tués) après une année 2018 en baisse (-13)

Il convient cependant de relever que seuls 2 piétons ont été tués sur RN, les 3 autres sont des piétons sur autoroute. La qualification de piéton sur autoroute n'est pas toujours évidente, puisqu'il peut concerner des usagers sortis de leur véhicule suite à un incident, et non de piétons ayant accédé à l'autoroute afin de se déplacer.

4 - Étude par itinéraire

4.1 - A55

4.1.1 - A55 littoral, y compris répartiteur des Pennes-Mirabeau

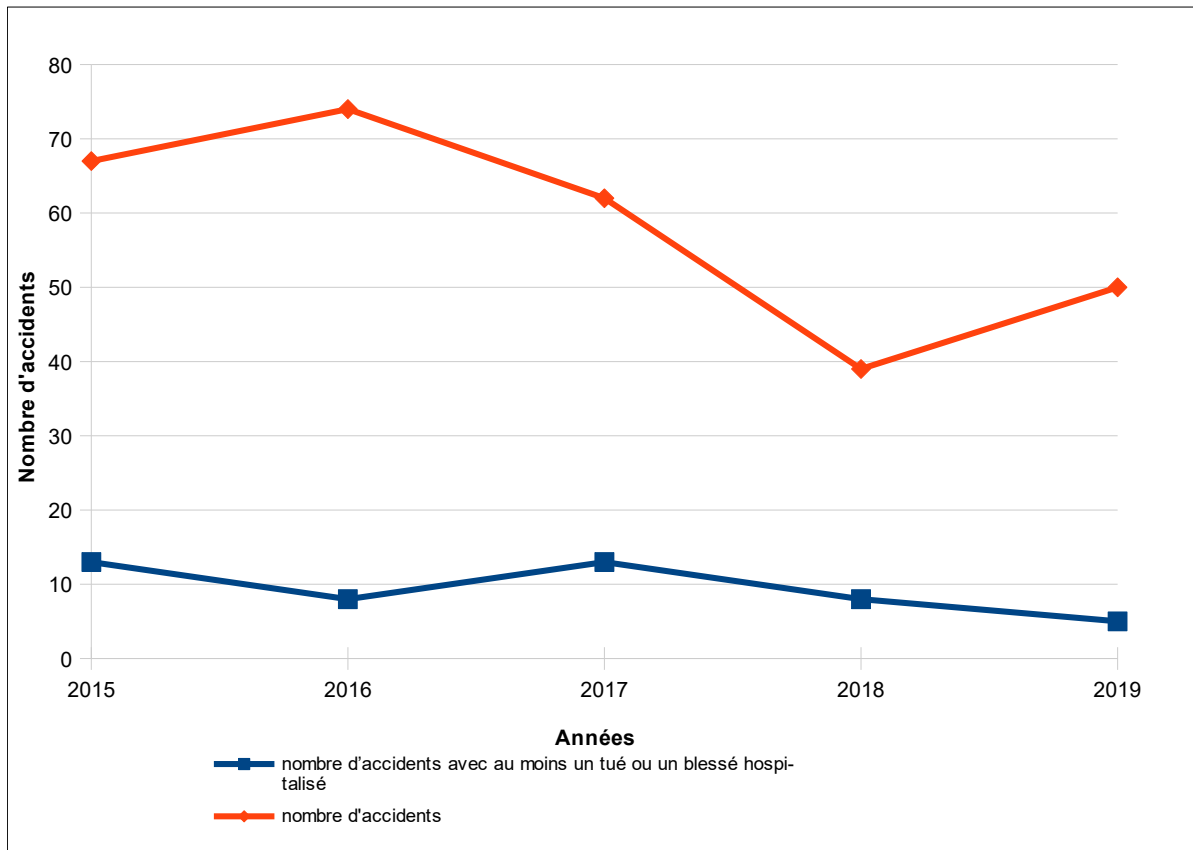


Illustration 5 : évolution des accidents sur l'A55 entre Marseille et le répartiteur des Pennes-Mirabeau

Sur l'A55 littoral, **le bilan est relativement positif** après une baisse notable des accidents en 2018, on constate une augmentation, mais pour la 2^{de} année consécutive, le nombre d'accidents graves est en baisse.

En 2019 la densité sur l'axe est de 3,3, ce niveau d'accidents corporels est proche de la densité moyenne nationale sur VSA qui est de 3,49².

Les années successives d'amélioration de la sécurité sur cet axe ne doivent pas faire oublier la dégradation de la période 2014-2017 qui a vu le nombre d'accidents corporels passer de 37 accidents en 2013 à 74 accidents en 2016, l'A 55 littoral reste un axe à fort trafic avec une géométrie peu conforme aux règles de l'art.

Un diagnostic SURE sur cet itinéraire est en cours de réalisation. Les conclusions seront connues pour la fin de l'année 2021.

On ne relève aucun accident mortel sur cette section.

2 Indicateurs nationaux d'accidents réalisation 2020 sur données 2015/2017 (CEREMA)

4.1.2 - A55 - N568 – du répartiteur des Pennes-Mirabeau à la N113

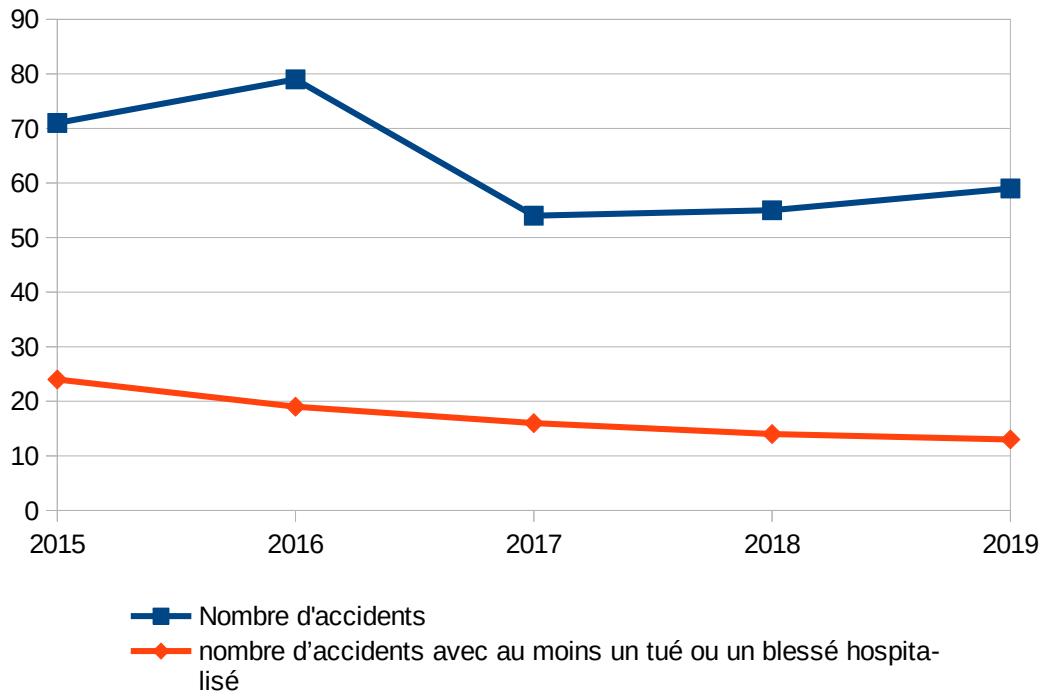


Illustration 6 évolution des accidents sur l'A55 et la RN568

Sur cette section de l'A55, qui supporte une typologie de trafic différente que sur la partie littorale (moins urbain), le nombre d'accidents est supérieur à la moyenne nationale pour la section autoroutière avec une densité de 1,87 contre 0,12 au niveau national, cette densité est en augmentation : elle était de 1,42 en 2018.

La RN568 est au-dessus de la moyenne nationale avec une densité de 0,38 pour une densité nationale de 0,12.

On note une tendance à la stabilisation en nombre d'accidents corporels alors que le nombre d'accidents graves tant à la baisse, notamment depuis 2016.

Cet itinéraire est **l'un des plus mortel pour l'année 2019** avec 4 accidents mortels ayant causé la mort de 4 usagers, **3 sur la RN 568, 1 sur l'A55**.

Pour 2 d'entre eux, une vitesse excessive et la prise excessive d'alcool et/ou de stupéifiant est un facteur aggravant relevé par les forces de l'ordre.

Des aménagements de sécurité sont en cours sur la RN 568 suite au diagnostic SURE de l'itinéraire. Un bilan de sécurité de la section Nord, entre le giratoire de la Fossette et la RN 113 sera réalisée en 2021 suite à la fin des travaux de mise en sécurité en 2020.

Sur la section sud, les travaux d'aménagement réalisés en 2020 sur les giratoires de la Fossette, Guignonnet et Fenouillère permettent de conclure la thématique de mise en conformité géométrique des giratoires identifiée dans le plan d'action SURE.

En 2021, le programme de travaux doit porter sur les aménagements des accès directs et la mise en conformité des 2 carrefours à feux.

4.2 - A7

4.2.1 - A7 entre Rognac et A51

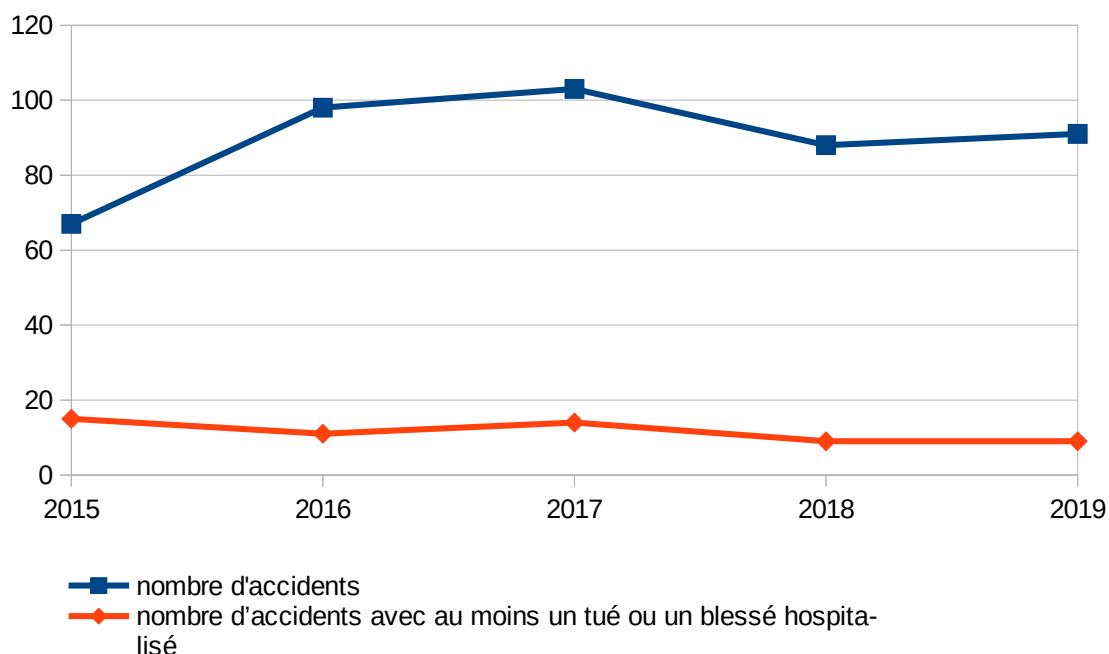


Illustration 7 Evolution du nombre d'accidents sur l'itinéraire A7 entre Rognac et A51

Sur cet itinéraire, où le nombre d'accidents était en hausse très significative depuis 5 ans, la baisse constatée en 2018 ne s'est pas poursuivie mais **le nombre d'accidents est resté stable**.

2 accidents mortels se sont produits causant le décès de 3 usagers.

La densité d'accidents sur cette section est de 5,12, au niveau national sur les autoroutes urbaines, la densité est de 3,49.

L'étude réalisée dans le cadre du SDAGT a mis en avant ce secteur où de nombreux accidents en queue de bouchon se produisent. Un diagnostic SURE sur cet itinéraire est à programmer sous réserve des résultats de l'étude d'enjeu actualisée en 2021 par le CEREMA.

4.2.2 - A7 Tronc commun

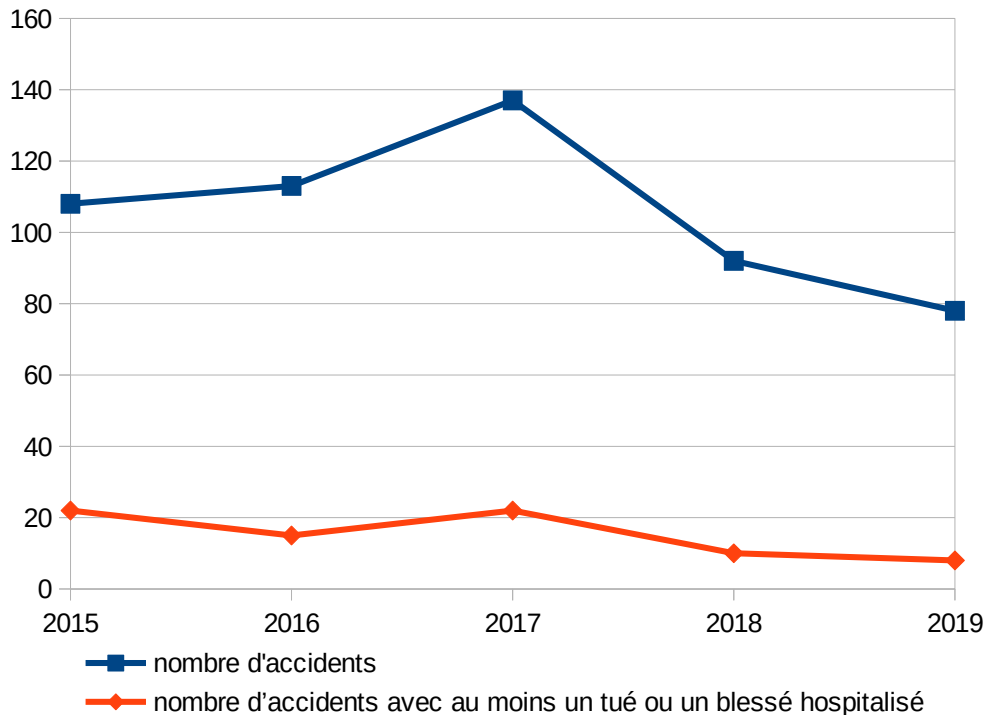


Illustration 8 : évolution des accidents sur l'A7 entre Marseille et l'A51

Pour la 2^{de} année consécutive, le nombre d'accidents corporels est à la baisse sur cette section de l'autoroute A7, mais leur gravité reste stable.

Comme en 2018, on relève un accident mortel sur la section ayant causé le décès d'un usager.

Le niveau d'accidents corporels constaté est élevé au regard de celui constaté sur d'autres voies rapides urbaines en France, avec une densité de 7,8 contre 4,73 pour une autoroute urbaine à 2x3 voies.

Ce secteur a été en travaux jusqu'en 2018 (divergent avec l'A507) et est de nouveau en travaux pour des aménagements de voies réservées aux transports en commun. Les diagnostics SURE se réalisant sur des données d'une profondeur de 5 ans, un diagnostic ne peut être engagé dans ce secteur avant 2023.

4.3 - A51 – N296

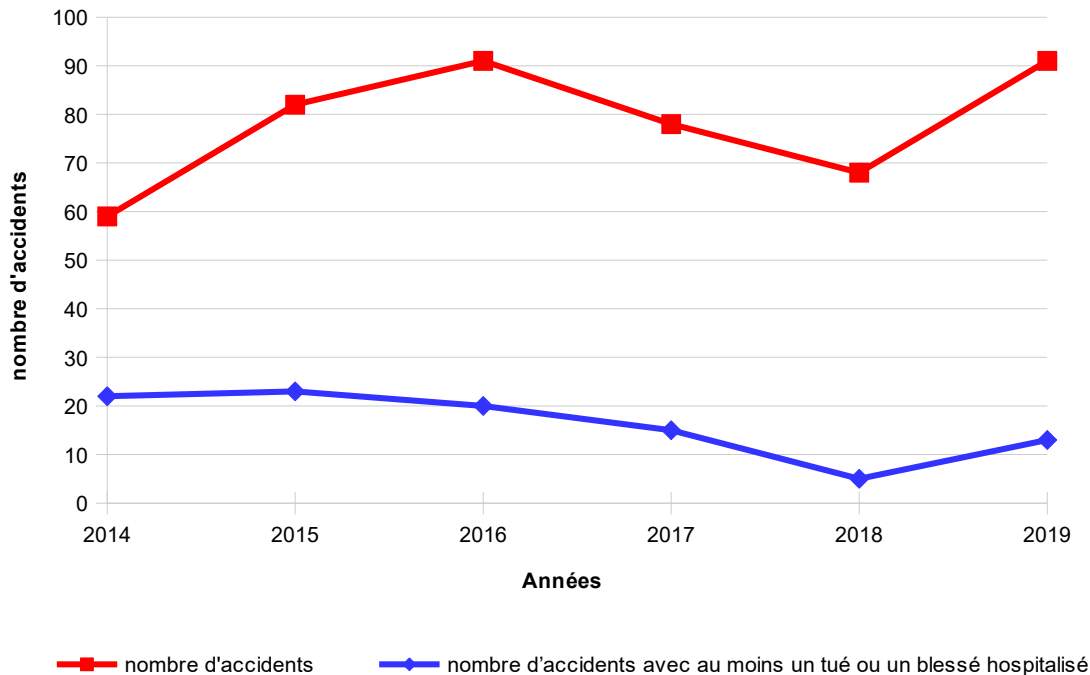


Illustration 9 Evolution du nombre d'accidents sur l'itinéraire A51-N296

Après 2 années de baisse successive **le nombre d'accidents est remonté à son niveau de 2016** avec +23 accidents par rapport à 2018.

La densité d'accidents est de 3,79 légèrement au-dessus de la moyenne nationale pour ce type de route (VSA province 2x3 voies) qui est de 3,5.

Sur les 91 accidents de la section, 48 sont localisés dans la section entre l'A7 et la A515. La densité sur cette section de 5 km est de 9,6.

On dénombre 2 accidents mortels sur l'A51.

Sur la RN296, on dénombre 6 accidents, dont **un mortel**. La densité est de 1,13 pour 1,16 au niveau national sur une VSA à 2x2 voies de province.

Les motos sont impliquées dans 24 accidents, soit 26 % des accidents, mais aucun accident mortel n'est à déplorer.

Pour mémoire, A7-A51 a connu un abaissement de vitesse maximale autorisée à 90 km/h en 2012. Une démarche SURE a également été réalisée sur cet itinéraire en 2014. Au vu de l'évolution de l'accidentalité, une étude avait été commandée au CEREMA en 2017 mais n'a pas pu être produite.

La baisse relevée en 2018 était à mettre en regard d'une hausse des trafics de 10,89 % sur l'A51, On pouvait donc conclure qu'il s'agissait d'une véritable diminution de l'accidentalité et non d'une baisse dû à la variation de la circulation.

Le retour à un nombre d'accidents de même niveau que celui de 2016 ne peut être imputé à une augmentation du trafic, ce dernier ayant diminué de 1,41 % en 2019.

La réalisation d'une étude de l'accidentalité sur cet itinéraire avec consultation des PV permettrait d'identifier les origines de ce grand nombre d'accidents.

4.4 - Itinéraire A50 – A501-A502

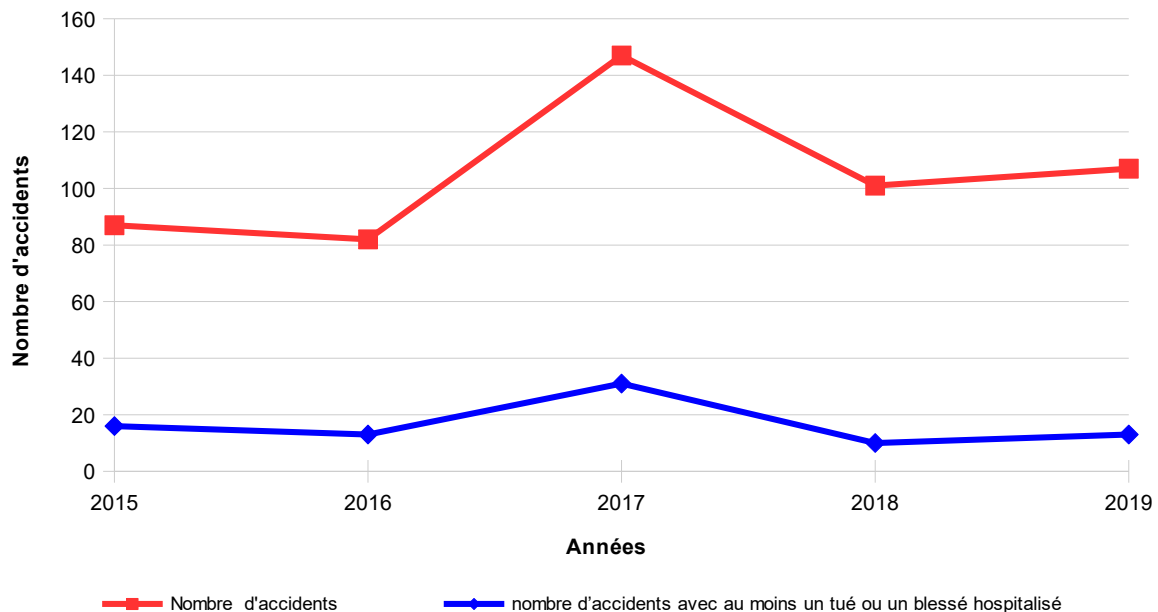


Illustration 10 : évolution des accidents entre Marseille et Aubagne

Le nombre d'accidents est presque revenu à son niveau de 2016 et se stabilise à ce niveau en 2019. La gravité des accidents reste stable.

La densité d'accidents sur la section est de 5,69 ; au niveau national elle est de 4,73 pour une VSA à 2x3 voies. La densité est stable entre 2018 et 2019.

En 2017, cette autoroute avait été modifiée avec la mise en service partielle de l'A507 (L2) sans ouverture du divergent.

En analysant plus précisément la localisation des accidents, la zone entre **La Valentine et l'échangeur avec l'A507** avait été identifiée comme **la plus critique** avec une densité d'accidents de 14,88.

En 2018, avec la mise en service complète de l'échangeur avec la L2, la diminution du nombre d'accidents dans le secteur de l'A507 semblait indiquer que les usagers s'étaient bien appropriés la nouvelle géométrie de l'A50. Les résultats de l'année 2019 confirme cette analyse.

Tout comme pour l'A7 tronc commun, un diagnostic SURE ne peut être réalisé du fait des chantiers passés et en cours (murs anti-bruits et chaussées). Une ISRI a été réalisée fin 2018 et a permis de **mettre en évidence des défauts notamment sur la visibilité des panneaux**, qui seront corrigés soit en régie, soit au travers des PAI signalisation, dispositifs de retenue et chaussée pour les plus importants.

4.5 - A507

Cet itinéraire a été ouvert partiellement en novembre 2016 puis dans sa totalité en novembre 2018. Aucune analyse statistique n'est donc encore possible.

En 2019, il s'est produit 74 accidents, dont 5 accidents graves et 2 accidents mortels.

	Accidents			Victimes		
	Total	Accidents graves	Accidents mortels	Total	BL	BG
2017	24	4	0	34	30	4
2018	21	2	0	31	29	2
2019	74	5	2	103	97	6

Parmi les 74 accidents, 17 concernent les 2 roues, et pour 6 d'entre eux, ils sont seuls impliqués dans l'accident.

62 accidents impliquent au moins 2 VL et parmi ces accidents impliquant plusieurs véhicules 34 d'entre eux sont des chocs par l'arrière ou des collisions en chaînes en queue de bouchon. On relève encore 11 accidents liés à des chocs latéraux dans des zones d'échange, dont les 2 accidents mortels.

En février 2018, un radar automatique a été installé en amont de l'OA22 dans le sens Marseille-Aubagne.

En 2019 un accident mortel avec délit de fuite a été recensé dans le tunnel.

4.6 - Itinéraire N113-N572

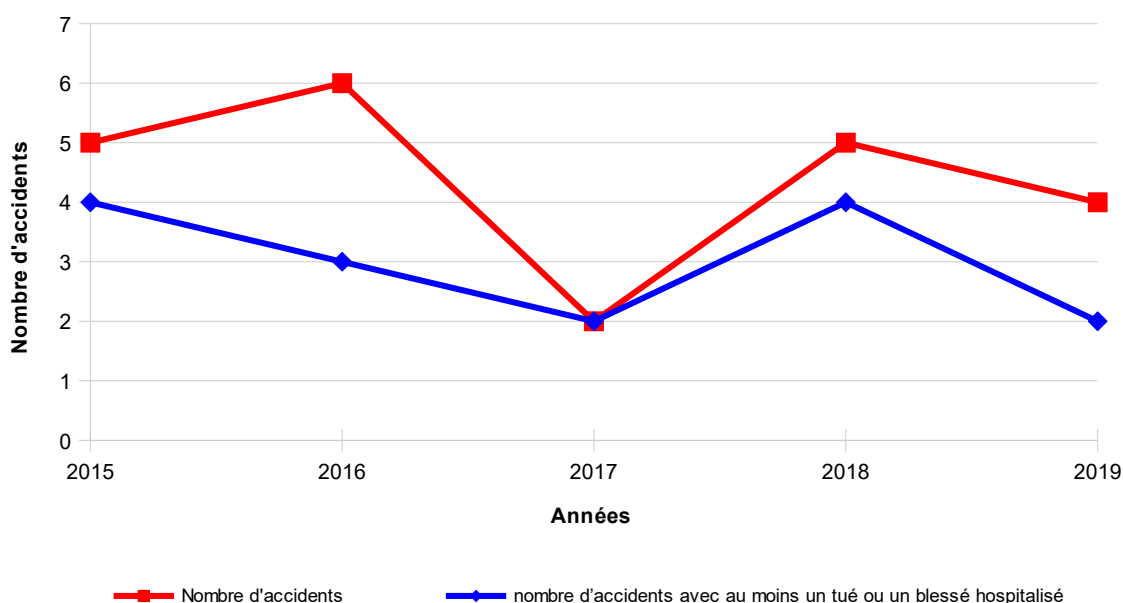


Illustration 11 évolution des accidents sur l'itinéraire N113-N572

La tendance est à **la stabilité** sur cet itinéraire tant en nombre d'accidents que par rapport à leur gravité.

La densité d'accidents au niveau national sur ce type de route est de 0,12 alors que l'itinéraire a une densité de 0,21.

Malgré un important trafic PL, la RN 113 n'est pas un axe à l'accidentalité plus marquée qu'ailleurs en France pour le même type de route.

4.7 - Itinéraire N569

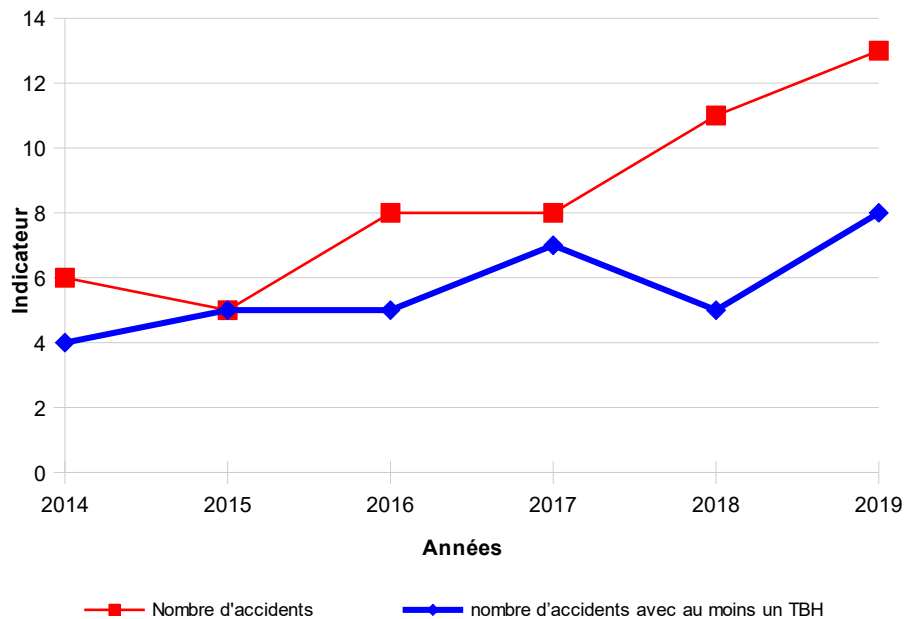


Illustration 12 évolution des accidents sur la RN569

Sur cet itinéraire, le nombre d'accidents est **en hausse depuis 2018**.

Il faut relever que **70 % des accidents corporels sont des accidents graves** (9 sur 13 dont 3 sont des accidents mortels).

Au niveau national, la densité d'accidents sur ce type de route est de 0,11 pour la section bidirectionnelle, et 0,12 pour la section à 2x2 (déviation de Miramas) ; pour cet itinéraire la densité est de 0,54.

Un diagnostic SURE sur l'ensemble de l'itinéraire sera réalisé par le SIR13, il devrait démarrer au second semestre 2021.

Sans attendre les conclusions du diagnostic SURE, la requalification du profil en travers de la section en le PR 0 et 3 a été commandée au SIR2M en 2019 compte tenu des accidents liés à des pertes de contrôles liés à l'étroitesse de la chaussée.

En 2019, **3 accidents mortels** ont été recensés sur l'itinéraire. 2 sont des chocs frontaux liés à un déport du véhicule dans le sens de circulation opposée, 1 concerne une moto qui a été percuté par un véhicule faisant demi-tour au droit d'un échangeur dénivelé.

4.8 - Itinéraire A570 – N98

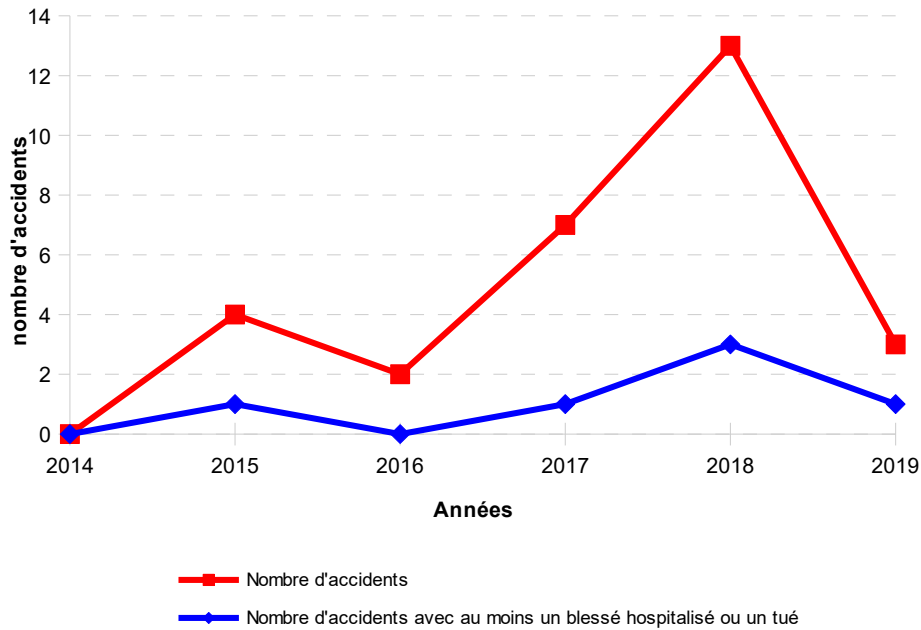


Illustration 13 : Evolution des accidents sur l'itinéraire A570-N98

Sur cet itinéraire, le faible nombre d'accidents et leur variabilité annuelle ne permettent pas d'avoir une véritable analyse statistique.

Après une hausse consécutive sur 2 ans, on constate en 2019 un retour à un nombre d'accidents dans les mêmes proportions que les années précédentes

Sur ce court itinéraire de 8,5 km, la densité d'accidents est de 0,35 alors qu'au niveau national sur des autoroutes à 2x2 voies, elle est de 0,12.

4.9 - Itinéraires du district Rhône-Cévennes

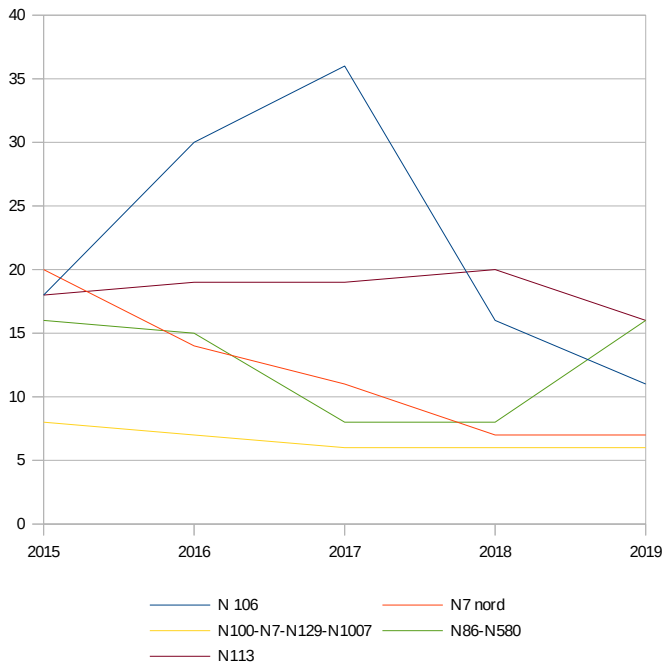


Illustration 14 répartition des accidents par itinéraire

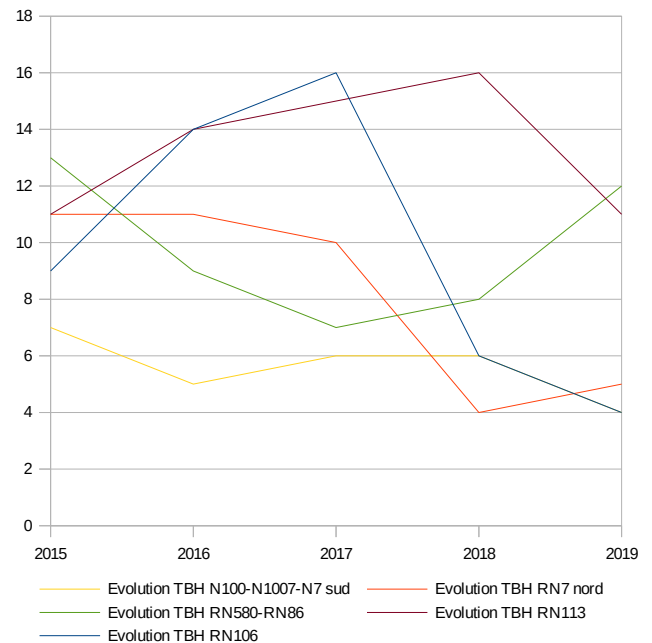


Illustration 15 évolution des accidents avec au moins un blessé hospitalisé ou un tué

D'une manière générale, après une forte baisse entre 2017 et 2018, ou le nombre d'accidents est passé de 74 à 57, on constate **une stabilisation en 2019** avec 59 accidents. **Le nombre d'accidents graves a poursuivi sa baisse** passant de 40 accidents graves 2018 à 31 en 2019, alors que le nombre d'accidents mortels est resté stable.

On observe donc globalement à l'échelle du district une baisse de la gravité des accidents.

RN 106

La baisse des accidents sur la RN106, amorcée en 2018, se confirme en 2019.

L'itinéraire RN 106 présente une densité d'accidents de 0,12 qui est dans la moyenne nationale pour ce type d'infrastructure.

Aucun accident mortel n'a eu lieu en 2019 sur cet itinéraire.

Les diverses actions engagées au travers des démarches SURE et ISRI ainsi que les programmes d'amélioration d'itinéraire (PAI chaussée, équipement, ouvrage d'art et dépendances) qui sont en cours sur la RN 106 semblent avoir eu un impact favorable sur l'accidentalité de l'itinéraire, mais cela reste à surveiller dans les années à venir.

RN 113

Dans la continuité des bilans 2017 et 2018, le nombre d'accidents reste stable et la part des accidents graves reste importante (11 sur 16 accidents).

La RN 113 est en 2019 l'itinéraire le plus accidentogène du réseau du DRC.

On y dénombre **3 tués** en 2019, 1 en agglomération à Lunel, 2 hors agglomération, dont 1 dans l'alignement d'arbre d'Aigues-Vives.

En 2018, la DIRMED a engagé une démarche SURE sur l'itinéraire entre Nîmes et Lunel sur la période 2012 - 2016. Les 1^{ères} actions ont été engagées en fin d'année 2019 / début 2020, avec la création d'un carrefour giratoire à Milhaud, et le traitement des obstacles latéraux que constituent les mâts de signalisation directionnelle.

Pour l'alignement d'arbres d'Aigues-Vives, l'abattage des arbres envisagé comme solution la plus sûre ne peut pas être mise en œuvre en raison de la réglementation environnementale. Une solution avec dispositifs de retenue est à l'étude.

RN 7 Nord

Après une diminution importante des accidents depuis 2018, **le nombre d'accidents se stabilise.**

Comme cela avait été souligné dans le précédent bilan, la part des **accidents graves** est importante, ils présentent **71 % des accidents.**

Il n'y a pas eu d'accident mortel en 2018 sur cet itinéraire.

Sur les 7 accidents de 2019, il a été recensé 9 victimes. Parmi ces victimes, les 2 roues motorisées (4 blessés, dont 3BH) sont les plus vulnérables sur cette section. La section la plus accidentogène relevée se situe dans la traversée d'Orange où 3 accidents ont été recensés sur la période, dont 2 avec BH.

Une inspection ISRI est prévue pour cet itinéraire sur l'année 2021.

RN 86-RN 580 :

Pour la RN 86-RN 580, après la baisse du nombre d'accidents corporels entre 2015 et 2017, une stabilisation sur 2018, on relève **une augmentation des accidents** en 2019.

On constate que les accidents corporels sont de nature grave, parmi ces accidents on dénombre 1 accident mortel, ayant causé le décès de 2 personnes et 11 accidents avec au moins un BH sur les 16 de l'itinéraire.

La densité des accidents est à 0,27 en 2019, nettement supérieure à la densité nationale qui est de 0,11 pour ce type de route.

Une inspection ISRI est prévue pour cet itinéraire sur l'année 2021.

RN 100-RN 1007-RN 7-RN 129 :

Le nombre d'accidents en 2019 sur l'itinéraire RN100-RN 1007-RN 7-RN 129 est stable par rapport à l'année 2018, pour la 2^{nde} année consécutive.

Sur 6 accidents, 4 sont des accidents graves, dont **un mortel** (1 tué).

L'accident mortel s'est produit entre un cyclomoteur (1 tué) et un véhicule utilitaire à l'aube.

Zoom sur la mesure de la limitation à 80 km/h sur le réseau DRC

En 2019, la **stabilisation du nombre d'accidents** pourrait être la confirmation que la baisse constatée en 2018 est bien dû à l'abaissement de la VLA à 80 km/h.

La mesure est cependant sans effet sur la gravité des accidents.

4.10 - Itinéraires du district des Alpes du sud

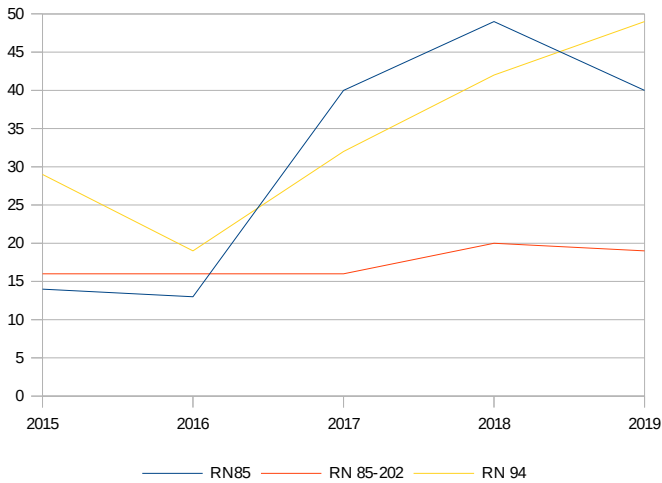


Illustration 17: Répartition des accidents par itinéraire sur le DADS

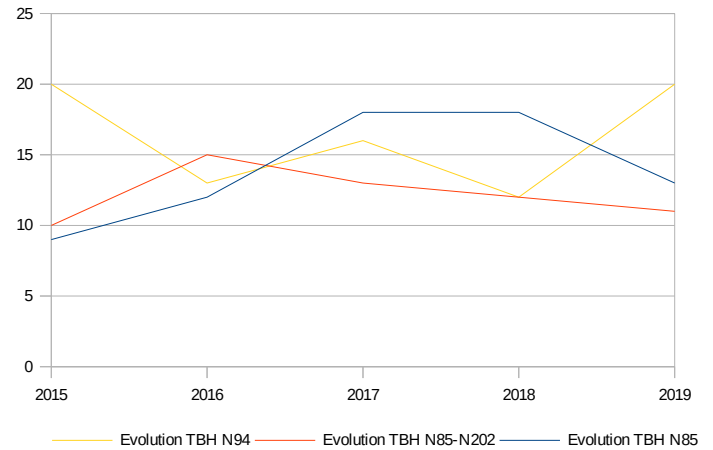


Illustration 16: évolution des accidents avec au moins un tué ou BH

RN 85

Après 2 années consécutives de hausse des accidents sur la RN85, on constate une **baisse des accidents** sur cet itinéraire pour 2019, avec 9 accidents de moins.

Le nombre d'accidents graves est en baisse : elle passe de 43 % en 2018 à 32 % en 2019.

Comme cela est souligné dans le bilan depuis 2017, on note toujours une **forte concentration des accidents sur le territoire de la ville de Gap**, ainsi 32 accidents sur 40 ont lieu dans la traversée de Gap, dont un accident mortel (piéton), et 7 accidents avec blessés hospitalisés.

Si des actions sont réalisées en matière d'aménagements de sécurité et de traitement des obstacles latéraux (fossés profonds, supports électrique et télécom) depuis 2017, aucune action n'est menée dans Gap. Il est de la compétence du Maire d'aménager la traversée d'agglomération, mais une étude plus détaillée et une information auprès du Maire pourraient être envisagées afin d'essayer d'améliorer la situation.

En 2019, on dénombre **un autre accident mortel** sur cet itinéraire.

Nota : avant 2017, les accidents corporels dans la ville de Gap n'étaient pas remontés dans la base accident de l'ONISR.

RN 85-202

L'accidentalité sur l'itinéraire est relativement stable. La gravité tend à diminuer.

La densité d'accidents sur l'itinéraire est de 0,24, la moyenne nationale sur ce type de route est de 0,11. Un accident est un accident grave dans 56 % des cas.

On dénombre un accident mortel, choc frontal entre un VL et une moto, ayant provoqué le décès du conducteur de la moto.

RN 94

Contrairement aux autres itinéraires du DADS, la RN 94 connaît une hausse notable de son nombre d'accidents en comparaison avec l'année 2018 (+7 accidents). Depuis 3 ans, la RN94 connaît une hausse constante du nombre d'accidents passant de 19 accidents en 2016 à 49 accidents en 2019.

Sur cet axe, 40 % (20 sur 49) des accidents sont des accidents graves, nombre en augmentation entre 2018 et 2019. La densité d'accidents sur l'itinéraire est de 0,51. La moyenne nationale sur ce type de route est de 0,11.

Cet itinéraire connaît depuis 3 ans des augmentations de la circulation, 19,79 % sur la section Gap – Embrun en 2017 et 14,74 % sur la section Embrun – Briançon en 2018 et 10,61 % en 2019. Ces augmentations successives pourraient expliquer en partie l'augmentation du nombre d'accidents sur l'itinéraire.

En 2019, 2 accidents mortels se sont produits sur l'itinéraire causant le décès de 3 personnes.

Zoom sur la mesure de la limitation à 80 km/h sur le réseau DADS

Cette mesure ne semble pas facteur de réduction de l'accidentalité sur le réseau du DADS. Mais le bilan laisse supposer qu'elle joue un rôle dans la diminution de la gravité des accidents sur le réseau sauf sur la RN94. Sur cet axe la gravité a diminué en 2018 mais la tendance ne s'est pas maintenue.

5 - Synthèse

Statistiquement le nombre des tués est trop faible pour arrêter une tendance. On note cependant qu'après une diminution importante du nombre de tués en 2017 (27), ce chiffre est remonté à 32 en 2018, puis a légèrement diminué en 2019 (30).

Mais cette évolution est à regarder avec le nombre total d'accidents corporels.

En 2018, après 7 années de hausse consécutive, nous enregistrons une diminution de 12 % du nombre d'accidents alors qu'en 2019 on observe **une augmentation de 9,9 %**.

A noter que **la gravité des accidents ne suit pas cette tendance puisqu'elle a diminué en 2019** alors qu'au niveau national la tendance est à la stabilisation par rapport à 2018.

Au DRC, la RN7 Nord et la RN106, dont le bilan était préoccupant jusqu'en 2017, voient **leur bilan s'améliorer** sur 2018 et 2019. Pour ces 2 axes, le passage à 80 km/h et la réalisation de travaux, d'enrobés notamment, peuvent expliquer ces bons résultats.

Par contre on relève **une dégradation du bilan sur l'itinéraire RN580 – RN86**, avec une part importante d'accidents graves (11 sur 16). Il convient de surveiller cet itinéraire.

Au DU, l'**A50**, qui avait eu un bilan préoccupant en 2017 puis en nette amélioration en 2018, **se stabilise** en 2019.

L'**A51-N296**, itinéraire préoccupant en 2015 et 2016 avec une augmentation importante du nombre d'accidents, **se stabilise**, mais sans retrouver son niveau de 2014.

Sur l'**A55 littoral**, après une baisse importante en 2018, **le nombre d'accidents est reparti à la hausse en 2019**. Cet itinéraire est relativement instable, le diagnostic SURE permettra d'identifier les zones accidentogènes de l'itinéraire.

Sur le réseau de la DIRMED, **4 itinéraires** apparaissent comme **préoccupants** :

- District urbain : **A7**, si l'amélioration constatée en 2018 se confirme sur la section entre l'A51 et Marseille, le bilan sur la section entre Rognac et A51 reste préoccupant.
- District Rhône Cévennes : **RN113**, notamment avec la part importante d'accidents graves (11 sur 16) et d'accidents mortels (3). Un plan d'actions SURE est en cours.
- District des Alpes du Sud : **RN85 Nord** et **RN94**, l'évolution brutale à la hausse entre 2016 et 2017 en nombre d'accidents et gravité se poursuit en 2019.

Pour mémoire, la hiérarchisation des itinéraires issue de l'actualisation de l'étude d'enjeux « SURE » sur la période 2011-2015³ a classé :

- sur 21 sections de RN : la RN113 (DRC) en 1^{ère} place, la RN94 en 14^{ème} et la RN85 Nord en 16^{ème} place.
- sur 23 sections de VRU : l'A55 littoral en 2^{nde} place et toutes les sections de l'A7 dans les 10 sections les plus accidentogènes.

Les hiérarchisations de tous les itinéraires de la DIRMED sont jointes en annexes.

³ A partir de juillet 2019, les études d'enjeux sont réalisées tous les 3 ans, la prochaine sera donc réalisée en 2021 par le CEREMA et portera sur la période 2016-2020

6 - Annexes : Extrait étude d'enjeux 2011 – 2015

6.1 - Hiérarchisation des itinéraires de type RN

Classement 2015	Classement 2010	TRONCON	Libellé tronçon	RN	Dép	PR début	PR fin	Longueur (km)	Nb d'accident	Trafic	Nb de ZAA	Nb de SRA	Coût évitable k€	Potentiel sécurité (k€/km)
1	10	T13	Nîmes – Lunel	113	30	32+0200	49+0798	20,8	41	18251	2	3	23 914,00 €	1 149,71 €
				113	34	0+0000	1+0670							
2	1	T10	N568 Nord	568	13	0+0950	20+0950	20,6	17	17351	1	0	14 964,00 €	726,41 €
3	7	T06	A51 Escota sortie 21 (Aubignosc) – Digne Les Bains	85	04	16+0000	44+0000	25,7	39	12300	1	1	13 388,00 €	520,93 €
4	21	T14	Lunel – A9 ASF sortie 28 (Vendargues)	113	34	4+0630	16+0912	10,4	9	29944	1	0	5 274,00 €	507,12 €
5	2	T11	N568 Sud	568	13	20+950	31+0700	11,3	25	34464	0	2	5 245,00 €	464,16 €
6	22	T20	Bagnols sur Cèze – A9 ASF sortie 22 (Roquemaure)	580	30	2+0000	19+0085	15,9	19	14449	1	1	6 733,00 €	423,46 €
7	15	T05	Embrun – Frontière Italienne (Montgenèvre)	94	05	112+0659	174+0834	57,0	44	7385	1	4	15 262,00 €	267,75 €
8	11	T18	Drôme – A7 ASF sortie 22 (Orange Sud)	7	84	0+0000	29+0060	24,4	13	12712	1	0	5 681,00 €	232,83 €
9	14	T08	N202	202	04	0+0000	45+0150	44,5	15	2280	0	2	7 116,00 €	159,97 €
10	4	T15	Nîmes – La Calmette	106	30	2+0812	13+0322	11,9	17	28695	1	0	1 713,00 €	143,95 €
				569	13	0+0000	3+0592							
11	6	T12	Fos sur Mer – Salon de Provence	569	13	19+0000	23+0939	21,6	14	11803	0	1	2 325,00 €	107,64 €
				1569	13	0+0000	12+0994							
				86	84	0+0000	3+1137							
12	18	T19	Bollène – Bagnols sur Cèze	86	30	3+000	12+720	13,9	13	16286	1	0	1 295,00 €	93,17 €
				7	84	55+0000	61+1156							
13	3	T22	Avignon – ASF sortie 24 (Avignon Sud)	129	84	0+0000	0+0775	7,7	11	29627	0	0	376,43 €	48,89 €
				94	05	72+0245	109+0190							
14	17	T04	Gap – Embrun	94	05	72+0245	109+0190	34,5	29	13548	0	0	978,00 €	28,35 €
15	8	T17	Alès – Col de Jalcreste	106	30	47+0000	66+0825	41,7	17	5351	0	0	1 127,00 €	27,03 €
				106	48	0+0000	22+1008							
16	12	T01	Vizille – Gap	85	38	56+0314	103+0997	48,0	7	9659	0	3	740,00 €	20,39 €
				85	05	0+0000	35+1330	36,3	12	5910				
17	16	T07	Digne Les Bains – Barrême	85	04	47+0255	75+0128	26,2	9	4490	0	0	269,00 €	10,26 €
18	20	T02	Gap – A51 Escota sortie 24 (La saulce)	85	05	40+0726	52+0421	11,6	5	16773	0	3	0,00 €	
19	9	T09	N113 – N572 (St Martin de Crau – Arles)	113	13	60+0000	78+1239	24,2	12	46950	0	0	0,00 €	
				572	13	9+0000	12+1380							
20	13	T16	La Calmette – Alès	106	30	13+0322	40+0000	25,2	12	27786	0	0	0,00 €	0,00 €
21	23	T21	Remoulins – Les Angles (LEO)	100	30	2+0000	17+0269	14,7	10	19702	0	0	0,00 €	0,00 €

6.2 - Hiérarchisation des itinéraires de type VRU

Classement 2015	Classement 2010	TRONCON	Libellé tronçon	VRU	Dép	PR début	PR fin	Longueur Totale (km)	Nombre d'accident	Trafic moyen	Nb de ZAA	Nb de SRA	Coût évitable k€	Potentiel sécurité (k€/km)
1	2	T03	Marseille centre	A7	13	278+915	282+100	3,2	98	83509	3	1	27 061,00 €	8 496,39 €
2	6	T14	A55 littoral sud	A55	13	1+0	7+150	5,7	129	53100	6	2	13 521,00 €	2 365,47 €
3	3	T01	Septèmes	A7	13	271+620	273+510	1,8	46	143296	3	1	3 942,00 €	2 247,43 €
4	9	T02	Marseille nord	A7	13	273+510	278+915	5,4	111	136465	5	1	11 635,00 €	2 154,63 €
5	5	T23	A557	A557	13	0+0	1+500	1,5	19	15894	0	1	2 342,00 €	1 561,33 €
6	17	T07	Rognac	A7	13	0+0	259+570	5,8	50	62952	1	1	8 918,00 €	1 550,96 €
7	12	T08	Vitrolles	A7	13	259+570	265+1040	6,4	82	81890	2	2	7 785,00 €	1 221,37 €
8	1	T20	Les Fourches	A57	83	0+0	3+785	3,8	59	110388	2	1	4 362,00 €	1 152,14 €
9	16	T10	La Valentine	A50	13	0+0	7+507	7,0	119	107325	2	2	7 278,00 €	1 037,05 €
10	10	T09	A7 Barreau nord	A7	13	265+1040	271+620	5,7	70	78610	2	1	5 725,00 €	1 004,74 €
11	7	T04	Plan de Campagne	A51	13	0+0	5+35	5,0	85	103939	2	1	4 848,00 €	979,20 €
12	4	T11	La Penne	A50	13	7+630	12+880	5,3	87	44970	2	2	4 547,00 €	864,61 €
13	19	T05	Luynes	A51	13	5+35	14+720	9,7	67	64445	0	1	6 781,00 €	700,88 €
14	14	T16	A55 Côte Bleu	A55	13	14+0	24+130	9,8	74	65330	2	1	6 490,00 €	662,24 €
15	11	T12	Aubagne sud	A50	13	12+880	15+303	4,3	30	71670	0	0	1 780,00 €	413,95 €
				A502	13	0+0	1+619			27710	0	1		
16	18	T18	Martigues	A55	13	33+190	38+1061	7,5	50	67735	1	1	2 476,00 €	330,13 €
				N568	13	34+700	35+1263			74387	0	0		
17	20	T06	Aix en Provence	A51	13	14+720	17+826	8,7	40	79371	1	0	2 246,00 €	258,16 €
				N296	13	0+0	5+1040				1	0		
18	13	T19	Toulon tunnel	A50	83	0+0	69+449	5,2	19	83076	0	0	1 022,00 €	196,54 €
19	15	T17	A55 Étang de Berre	A55	13	24+130	33+190	9,0	36	58495	1	0	1 353,00 €	150,33 €
20	23	T21	La Garde	A57	83	3+785	6+655	2,8	24	88016	0	0	318,00 €	113,57 €
21	8	T15	A55 littoral nord	A55	13	7+150	14+0	6,8	39	43214	0	0	715,00 €	104,67 €
22	22	T13	Aubagne nord	A501	13	0+0	2+593	2,6	6	36944	0	0	0,00 €	0,00 €
23	21	T22	Hyères	N98	83	0+0	10+701	8,4	11	36234	0	0	0,00 €	0,00 €
				A570	83	0+0	7+160			58455	0	0	0,00 €	0,00 €



**Direction interdépartementale des Routes
Méditerranée**

16 rue Antoine Zattara
13 003 Marseille
Tél : 33 (04) 86 94 68 00

